



**T.C
HALIÇ ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
MİMARLIK ANABİLİM DALI
MİMARLIK PROGRAMI**

**ESKİ BİR ARABA USTALIĞI MİRASININ
BİR KENT KİMLİĞİNE KATKISINI GÖSTEREN
ÖRNEK TASARIM MODELİ OLARAK
TOFAŞ BURSA ANADOLU ARABALARI MÜZESİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**Hazırlayan
İç Mimar Buket DOĞANLAR**

**Danışman
Dr. Öğr. Üyesi Jülide EDİRNE**

İstanbul - 2018



T.C
HALIÇ ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
MİMARLIK ANABİLİM DALI
MİMARLIK PROGRAMI

ESKİ BİR ARABA USTALIĞI MİRASININ
BİR KENT KİMLİĞİNE KATKISINI GÖSTEREN
ÖRNEK TASARIM MODELİ OLARAK
TOFAŞ BURSA ANADOLU ARABALARI MÜZESİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Hazırlayan
İç Mimar Buket DOĞANLAR

Danışman
Dr. Öğr. Üyesi Jülide EDİRNE

İstanbul - 2018

LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Mimarlık Anabilim Dalı Yüksek Lisans Programı Öğrencisi Buket DOĞANLAR tarafından hazırlanan “*Eski Bir Araba Ustalığı Mirasının Bir Kent Kimliğine Katkısını Gösteren Örnek Tasarım Modeli Olarak Tofaş Bursa Anadolu Arabaları Müzesi*” konulu çalışması jürimizce Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Tez Savunma Tarihi: 22.04.2019

(Jüri Üyesinin Ünvanı, Adı, Soyadı ve Kurumu):

İmzası

Jüri Üyesi : Prof.Dr. Jülide EDİRNE ERDİNÇ
: Haliç Üniversitesi (Danışman)



Jüri Üyesi : Prof.Dr İpek FİTÖZ
: Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi



Jüri Üyesi : Prof.Dr. Önder KÜÇÜKERMAN
: Haliç Üniversitesi



Bu tez Enstitü Yönetim Kurulunca belirlenen yukarıdaki jüri üyeleri tarafından uygun görülmüş ve Enstitü Yönetim Kurulunun kararıyla kabul edilmiştir.

Prof.Dr. Nur TUNALI
Vekil Müdür



TOFAŞ MÜZESİ Buket Doğanlar tarafından
YÜKSEK LİSANS 2019 BAHAR (YÜKSEK
LİSANS 2019 BAHAR) den

25-Nis-2019 15:57 +03' de işleme
kondu
NUMARA: 1118951193
Kelime Sayısı: 18856

Benzerlik Endeksi %9	Kaynağa göre Benzerlik
	Internet Sources: %9 Yayımlar: %2 Öğrenci Ödevleri: N/A

22.04.2019

TEZ ETİK BEYANI

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Eski Bir Araba Ustalığı Mirasının Bir Kent Kimliğine Katkısını Gösteren Örnek Tasarım Modeli Olarak Tofaş Bursa Anadolu Arabaları Müzesi” başlıklı bu çalışmayı baştan sona kadar danışmanım Dr.Öğr.Üyesi Jülide Edirne'nin sorumluluğunda tamamladığımı, verileri/örnekleri kendim topladığımı, analizleri ilgili kütüphanelerde yaptığımı, başka kaynaklardan aldığım bilgileri metinde ve kaynakçada eksiksiz olarak gösterdiğimi, çalışma sürecinde bilimsel araştırma ve etik kurallara uygun olarak davrandığımı ve aksinin ortaya çıkması durumunda her türlü yasal sonucu kabul ettiğimi beyan ederim.

Buket DOĞANLAR

TEŞEKKÜR

Yüksek lisans eğitimim ve tez çalışmamın tamamlanması süresince büyük bir gayret ve özveriyle çalışmamı takip eden, gösterdiği sabır ve hoşgörüsü bana destek olan tez danışmanım Sayın Dr. Öğr. Üyesi Jülide Edirne'ye sonsuz teşekkürlerimi sunmayı bir borç bilirim. Tez çalışmamın her safhasında bilgi ve deneyimleriyle büyük katkısı bulunan, araştırmamın şekillenmesinde ve gelişmesinde beni yönlendiren değerli danışmanım Sayın Prof. Önder. Küçükerman hocama, Bursa Tofaş Anadolu Arabaları Müzesinde yetkili olan Aylin Tatlı ve Mehmet Batıtürk'e çok teşekkür ederim.

Son olarak eğitim hayatım boyunca bana maddi ve manevi destek olan ve verdiğim her kararın arkasında durarak beni bu günlere getiren sevgili aileme, sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

İstanbul, 2018

Buket DOĞANLAR

İÇİNDEKİLER

Sayfa No

İÇİNDEKİLER	i
KISALTMALAR LİSTESİ	iv
ŞEKİLLER LİSTESİ	v
ÖZET	ix
ABSTRACT	xi
1. GİRİŞ	1
1.1. Tezin Amacı	2
1.2. Tezin Kapsamı ve Yöntemi	2
2. TÜRKİYE’DE VE DÜNYA’DA ARABA SANAYİ MİRASI	
DEĞERLENDİRME YAKLAŞIMLARI	4
2.1. Tarihi Binaların Araba Müzesi Olarak Kullanılması Sanayi Mirası	
Dönüştürülme Yaklaşımı	4
2.2. Mercedes-Benz Müzesi	5
2.3. Torino Araba Müzesi	9
2.4. Enzo Ferrari Müzesi	14
2.5. Rahmi M. Koç Müzesi	20
2.6. Sabri Artam Vakfı Klasik Otomobil Müzesi	25
2.7. Mehmet Arsay Klasik Otomobil Müzesi	27
3. SANAYİ MİRASI DEĞERLENDİRME ÖRNEĞİ TOFAŞ BURSA	
ANADOLU ARABALARI MÜZESİ	31
3.1. Yasal Yaklaşımlar	31
3.1.1. İpek Fabrikasının Müze Olması İçin Atılan Adımlar	32
3.1.2. Yerin Seçilmesi ve Arazinin Uygunluğu	32
3.1.3. Gerekli İzinlerin Alınıp Araba Müzesine Dönüştürülmesi	33
3.2. Tofaş Bursa Anadolu Arabaları Müzesi Tarihçesi, Kuruluşu ve Gerekli Olan	
Bütçenin Sağlanması	33

Sayfa No

3.3. Eski İpek Fabrikasından Müzeye Geçiş Süreci.....	34
3.4. Tofaş Anadolu Arabaları Müzesi Bölümleri ve Binanın Teknik Dönüşümü .	40
3.4.1. Ana Binanın Güçlendirilmesi ve Restorasyon Aşaması	40
3.4.2. Hamamın Güçlendirilmesi ve Restorasyon Aşaması.....	49
3.4.3. Fuaye (Mutfak, Wc, Sergi Alanı) İlave Olarak Yeniden Yapılması.....	66
3.4.4. Müştemilat Binası Restorasyon Aşaması.....	69
3.4.5. Türk Evi Yeniden Yapım Aşaması	72
3.4.6. Çevre Düzenlemesi Peyzaj Aşaması.....	76
3.4.7. Tofaş Bilgi Parkı İçinde Yer Alan Binaların Yeniden İşlevlendirilmesi..	85
3.4.7.1. Üçpınar Tümülüs'ü ve Araba Tekerleğinden Araba Müzesine Gelen Serüven.....	85
3.4.7.2. Ana Bina'nın Araba Müzesi Olarak Kullanılması.....	90
3.5. Tofaş Araba Müzesinin Sosyal Açısından Etkileri	96
3.5.1. Bursa ve Türkiye'ye Ekonomik Olarak Sağladığı Katkının Değerlendirilmesi	96
3.5.2. Tofaş Anadolu Araba Müzesinin Bursa, Türkiye ve Dünya Popülasyonuna Olan Katkısı	100
3.5.2.1. Eğitim Yönünden Katkısı.....	100
3.5.2.2. Kültür Yönünden Katkısı.....	101
3.6. Kültürel Sürdürülebilirlik Açısından Ele Alınması.....	102
3.6.1. Bir Dönemin Tarih İçindeki Değişimini Sağlayan Misyonun Sergilenmesi	102
3.6.1.1. Tofaş Anadolu Arabaları Müzesinin Otomotiv Sanayisine Sağladığı Kültürel Katkı.....	103
3.6.1.2. Tofaş Anadolu Arabaları Müzesinin İnsanlar Üzerinde Bıraktığı Kültürel Katkı.....	103
3.7. Tofaş Anadolu Arabaları Müzesinde Kültürel Değerlerin Korunması ve Geliştirilmesi Adına Yapılan Çalışmalar.....	104

Sayfa No

3.7.1. Sürdürülebilirlik Açısından Kültürel Değerlerin Gelecek ve Şimdiki Nesillere Korunarak Taşınması	105
3.7.2. Türk, Kültür Değerlerimiz ve Otomotiv Sanayisinin Geçmişini Koruyarak Dünya Tarihinde Unutulmamasını Sağlayan Adımların Atılması	106
4. SONUÇLAR VE TARTIŞMA	107
5. KAYNAKLAR	113
6. ÖZGEÇMİŞ.....	117

KISALTMALAR

DMG : Daimler Motoren Gesellschaft Şirketi

DHA : Doğan Haber Ajansı

FIAT : Torino İtalyan Otomobil Fabrikası

İHA : İhlas Haber Ajansı

S.A.V : Sabri Artam Vakfi

TAAMÜZ : Tofaş Anadolu Arabaları Müzesi

TOFAŞ : Türk Otomobil Fabrikası Anonim Şirketi

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa No

Şekil 2.1.	Mercedes-Benz Müzesi, Stuttgart, Almanya, 1961.....	7
Şekil 2.2.	Mercedes-Benz Müzesi, Dışarıdan Görünüş.....	7
Şekil 2.3.	Mercedes-Benz Müzesi İç Mekandan Görünüş.....	8
Şekil 2.4.	Mercedes-Benz Müzesi, 2006	9
Şekil 2.5.	Torino Araba Müzesinin Dışarıdan Görünüşü	10
Şekil 2.6.	Torino Araba Müzesinden Genel Bakış	11
Şekil 2.7.	Torino Araba Müzesinden Fiat 600.....	11
Şekil 2.8.	Fiat Fabrikasının Dışarıdan Görünüşü.....	12
Şekil 2.9.	Fiat Fabrikası Görünüşü	13
Şekil 2.10.	Fiat Seri Araba Üretiminden Görünüş.....	13
Şekil 2.11.	Fiat Eski Fabrika Üretiminden Görünüş.....	14
Şekil 2.12.	Enzo Ferrari Müzesinden Görünüş.....	15
Şekil 2.13.	Enzo Ferrari Müzesi Dışarıdan Görünüşü.....	16
Şekil 2.14.	Müze Sergi Alanından Görünüş-1	17
Şekil 2.15.	Müze Sergi Alanından Görünüş-2	17
Şekil 2.16.	Enzo Ferrari Cam Cephe Müze Görünüşü	19
Şekil 2.17.	Enzo Ferrari Müzesi Çatı Çizimi.....	19
Şekil 2.18.	Enzo Ferrari Müzesi Çatı Görünüş Detayı	20
Şekil 2.19.	Rahmi M. Koç Müzesi Ön Görünüş.....	21
Şekil 2.20.	Rahmi M. Koç Müzesi Otomobil Sergi Alanı.....	22
Şekil 2.21.	Lengerhane Binası Restorasyon Aşaması.....	22
Şekil 2.22.	Lengerhane Binası İçeriden Görünüş	23
Şekil 2.23.	Lengerhane ve Hasköy Tersanesi'nin 1998 Yılındaki Görüntüsü	24
Şekil 2.24.	Sabri Artam Vakfı Klasik Otomobil Müzesi Dışarıdan Görünüş.....	25
Şekil 2.25.	Sabri Artam Vakfı Klasik Otomobil Müzesi Sergi Alanı.....	26
Şekil 2.26.	Mehmet Arsay Klasik Otomobil Müzesi Kurucuları.....	27
Şekil 2.27.	Mehmet Arsay Klasik Otomobil Müzesi Sergi Alanı.....	28

Şekil 3.28. Tofaş Müzesi Taammüz Logosu	34
Şekil 3.29. Tofaş Bilgi Parkı Yerleşim Planı.....	35
Şekil 3.30. Yıkılan Mancınıkhane Binasına Tepeden Bakış.....	36
Şekil 3.31. Restorasyon Öncesi Mancınıkhane Binasından Görünüş.....	37
Şekil 3.32. Mancınıkhane Binası Restorasyon Öncesi Durum.....	37
Şekil 3.33. Yıkılan Mancınıkhane Binası Restore Edilirken	38
Şekil 3.34. Restorasyon Sonrası Mancınıkhaneden Görünüş	38
Şekil 3.35. İstimhane ve Baca Restorasyon Aşaması, 1997	39
Şekil 3.36. Restore Edilen İstimhane ve Baca, 1998	39
Şekil 3.37. Restorasyon Öncesi Terkedilmiş Fabrika Binasının Planı	41
Şekil 3.38. Restorasyon Öncesi Terkedilmiş Fabrika Binasından Görünüş	41
Şekil 3.39. Restorasyon Öncesi Terk Edilmiş Binanın Çalınan Camlarından Görünüş	42
Şekil 3.40. Restorasyon Sonrası Binanın Camlarından Görünüş	43
Şekil 3.41. Restorasyon Aşamasında Ana Bina İçerisindeki Tuğla Duvarlar Örülürken	43
Şekil 3.42. Ana Müze Binası Havalandırma Planı	44
Şekil 3.43. Restorasyon Sonrası Tavandan Geçen Havalandırma Kanallarından Görünüş-1	45
Şekil 3.44. Restorasyon Sonrası Tavandan Geçen Havalandırma Kanallarından Görünüş-2	45
Şekil 3.45. Restorasyon Öncesi Terkedilmiş Fabrika Binası Çatısından Görünüş....	46
Şekil 3.46. Ana Bina Çatısı Restore Edilirken.....	46
Şekil 3.47. Restorasyon Aşamasında Ana Binadaki Kolon Ebatlarının Büyümesi, Kasım 200	47
Şekil 3.48. Ana Müze Binası Kolon Planı	47
Şekil 3.49. Ana Bina Cephesinin Güçlendirme ve Restorasyon Aşaması-1.....	48
Şekil 3.50. Ana Bina Cephesinin Güçlendirme ve Restorasyon Aşaması-2.....	48

Sayfa No

Şekil 3.51. Umurbey Hamam Planı	49
Şekil 3.52. İlave Yapılan Fuaye Salonundan Görünüş	50
Şekil 3.53. Hamamın Soğukluk Kısımının Tofaş Sanat Galerisi Olarak Kullanılması	51
Şekil 3.54. Hamamın Ilıklık Kısımının Tofaş Sanat Galerisi Olarak Kullanılması...	52
Şekil 3.55. Bekleme Alanından Hamam-Soğukluk Kısımına Geçiş	53
Şekil 3.56. Hamam Planı	54
Şekil 3.57. Hamam İçi Restorasyon Aşaması-Derzlerin Yapılması	55
Şekil 3.58. Restore Edilmeden Önce Hamamın Çatısından Görünüş.....	57
Şekil 3.59. Restore Edilen Hamamın Çatısından Görünüş	57
Şekil 3.60. Restorasyon Sonrası Soğukluktan Görünüş	59
Şekil 3.61. Restorasyon Sonrası Ilıklıktan Görünüş	60
Şekil 3.62. Restorasyon Sonrası Sıcaklıktan Görünüş.....	61
Şekil 3.63. Restorasyon Sonrası Halvet Odasından Görünüş	63
Şekil 3.64. Restorasyon Sonrası Ilıklık Kısımının Koleksiyon Sergi Alanı Olarak Kullanılması.....	65
Şekil 3.65. Tofaş Sanat Galerisine Giriş.....	66
Şekil 3.66. Fuaye Planı	67
Şekil 3.67. İlave Yapılan Fuaye Salonunun Cam Tavanından Görünüş.....	68
Şekil 3.68. İlave Yapılan Fuaye Salonuna Üstten Bakış	68
Şekil 3.69. Sonradan Yapılan İlave Fuaye Salonuna Genel Bakış	69
Şekil 3.70. Müştebilat Binası Restore Edilmeden Önce-1.....	70
Şekil 3.71. Müştebilat Binası Restore Edilmeden Önce-2.....	70
Şekil 3.72. Müştebilat Binası Restore Edilerek Kafeye Dönüştürülmesi	71
Şekil 3.73. Eski Türk Evi-Yeni İdare Bina Planı.....	72
Şekil 3.74. Restorasyon Öncesi Türk Evinden Görüntü-1.....	73
Şekil 3.75. Restorasyon Öncesi Türk Evinden Görüntü-2.....	73
Şekil 3.76. Türk Evinin Restorasyon Sonrası İdari Binaya Dönüştürülmesi.....	74

Şekil 3.77. Restorasyon Sonrası Yönetim Binasından Görünüş.....	75
Şekil 3.78. Tofaş Bursa Anadolu Arabaları Müzesi Uydu Görüntüsü	77
Şekil 3.79. Bahçede İpekerlerden Kalma 360 Yıllık Tarihi Çınar Ağacından Görüntü	77
Şekil 3.80. Restore Edilen Kozaklık Binasından Görüntü.....	78
Şekil 3.81. Çocuklar İçin Trafik Eğitim Pistinden Görüntü	79
Şekil 3.82. Çocuklar İçin Konulan Atlı Karıncadan Görüntü.....	79
Şekil 3.83. Bahçede Dinlenme Alanlarından Oluşan Banklardan Görünüş	80
Şekil 3.84. Bahçe İçerisinde Yapılan Yürüyüş Yollarından Görüntü.....	81
Şekil 3.85. Tofaş Bilgi Parkına Ait Ücretsiz Otopark	81
Şekil 3.86. Tofaş Bilgi Parkı İçerisinde Yer Alan Yapılara Yönlendirme ve Bilgilendirme Tabelaları	82
Şekil 3.87. Restorasyon Öncesi Park Zemin Taşlarının Durumu	82
Şekil 3.88. Tofaş Bilgi Zemin Taşları Yapılırken.....	83
Şekil 3.89. Bahçeye Ağaç ve Bitkiler Ekilirken, Nisan 2000.....	83
Şekil 3.90. Bahçe Yürüyüş Yolları ve Kaldırımlar Yapılırken, Nisan 2000	84
Şekil 3.91. Bahçeyi Çevreleyen Duvarlar Örülürken, Nisan 2000	84
Şekil 3.92. Üçpınar Tümülüs'ün Canlandırılmasından Görüntü	87
Şekil 3.93. Tofaş Anadolu Arabaları Müzesi Giriş Kısmından Görünüş	90
Şekil 3.94. Restorasyon Sonrası Tofaş Anadolu Arabaları Müzesinden Görünüş	91

ÖZET

ESKİ BİR ARABA USTALIĞI MİRASININ BİR KENT KİMLİĞİNE KATKISINI GÖSTEREN ÖRNEK TASARIM MODELİ OLARAK TOFAŞ BURSA ANADOLU ARABALARI MÜZESİ

Tarihi sanayi yapılarının yeniden hizmet verebilmesi adına yine sanayi mirası ve kültürel değerlerin korunması kapsamında kullanılması fikri son yıllarda yaygınlaşmış, önemli örnekler ortaya çıkmıştır. Bu örneklerin en önemlilerinden biri olan Tofaş Bursa Anadolu Arabaları Müzesi, araba ustalığı mirasından günümüz otomotiv sanayinin sektördeki yerini Bursa kimliği üzerinden başarıyla yansıtmaktadır.

Tarihi binaların otomotiv sektöründe insanlara hizmet verilebilmesi adına en eski sanayi ve kültür kaynaklarını kent çevresinde barındırması otomobil müzesine dönüştürülme fikrinin doğmasına da neden olmuştur. Tam da Bursa’da var olan ‘Tofaş Anadolu Arabaları Müzesi’ bu ifadeyi doğrulamaktadır.

Anadolu’da var olan binlerce araba ve sanayi mirasının canlı tutulması için örnek olan bir müze niteliği taşımaktadır. Türkiye’de ilk ve tek olma özelliğini taşıyan bu otomotiv müzesi çift beygirli Bursa at arabasından günümüz modern arabalarına geçiş hikâyesini anlatmaktadır. Tarihten gelen kültürel miraslarımız müzeler tarafından koruma altına alınarak özel koleksiyonların sergilendiği sanat galerileridir. Müzeler de tarihi şuurun devamlılığı, coğrafi farklılıklar ve köklü bir devlet olmanın özellikleri yatmaktadır.

Bu tez çalışmasında Dünya’da, Türkiye’de ve Bursa’da yer alan tarihi binaların araba müzesine dönüştürülerek endüstri mirası değerlendirme yaklaşımlarından bahsedilmektedir. Dönüşüme uğramış bu tarihi yapılar kültürel mirasın parçaları olan binalardır.

Eski bir araba ustalığı mirasının bir kent kimliğine katkısını gösteren örnek tasarım modeli olarak ‘Tofaş Bursa Anadolu Arabaları Müzesi’ otomotiv sanayiinde Türkiye’de yaşanmış olan süreçleri aşama aşama gözler önüne seren bir model olan ‘TOFAŞ’ öncülüğünde hayat bulmuştur.

Sonuç olarak bu tez çalışmasında, sürekli değişen kentsel döngü içerisinde tarihi yaşamlarını sürdürmeye çalışan, yaşayan kültür miras özelliği taşıyan binalara ne kadar sahip çıkıldığını, araba müzelerine dönüşüm esnasında ne gibi restorasyon aşamalarından geçip günümüze geldiklerini, gelecek nesillere, çocuklarımıza ve torunlarımıza ulaşabilmeleri için yapılan her türlü emeğin cevabını bulabileceğiniz bir çalışmadır.

Anahtar Kelimeler: Sanayi Mirası, Kültürel Sürdürülebilirlik, Restorasyon, Tarihi Binalar, Otomotiv Müzeleri, Yaşayan Kültür Mirası

ABSTRACT

TOFAŞ BURSA ANATOLIAN CARS MUSEUM AS AN EXAMPLE DESIGN MODEL OF OLD VEHICLES MASTERY LEGACY SHOWING THE CONTRIBUTE TO A CITY ID

The idea of using historical industrial structures in the context of preservation of industrial heritage and cultural values in the name of providing re-service has produced important examples which have become widespread in recent years. One of the most important of these examples is Bursa Tofaş Anatolian Cars Museum reflects its place with pride, in the sector of the automotive industry from the legacy of old car mastery over the identity of Bursa.

In order to serve the people in the automotive sector, by the advantage of having the oldest industrial and cultural resources, historical buildings has been an inspiration source to be transformed into an auto museum. “TOFAŞ BURSA ANATOLIAN CARS MUSEUM” which is exactly present in BURSA confirms this statement.

It is a museum that is an example for keeping thousands of cars and industrial heritage alive in Anatolia. This museum has the feature to be the first and only museum, which tells the transition story from double horse-drawn Bursa carriages to modern cars. Our cultural heritage from the history is protected by museums and art galleries where private collections are exhibited. The museums are also characterized by the continuity of historical consciousness, geographical differences and the characteristics of being a deep-rooted state.

In this thesis study. I have mentioned the assessment approaches of historical buildings, in the World, Turkey and Bursa which are transformed to museums as an industrial heritage. These transformed historical buildings has cultural legacies.

As an exemplary design model that shows the contribution of old cars mastery legacy to a city identity, “TOFAŞ BURSA ANATOLIAN CARS MUSEUM” guided by TOFAŞ which reveals the progresses of automotive industry in Turkey.

As a result, in this thesis study, it is aimed to be answers for curiosities of the buildings, which are transformed to museums and while doing it, how carefully they are preserved, what sort of restorations they get through to maintain their legacy to the next generations and all the labor done against ever-changing urban cycle.

Key words: Industy Legacy, Cultural Sustainability, Restoration, Historical Buildings, Automotive Musems, Living Cultural Legacy

1. GİRİŞ

Müzelerin amacı akılcı, görmeye ve araştırmaya dayalı öğrenilen bilginin insan hafızasında daha kalıcı olmasını sağlamaktır. Yaşanılan hayatın verimliliğini ve kalitesini arttırmak, toplumsal olarak yaşanan değişimi etkili bir şekilde topluma aktarmak amacıyla işlevsel mekânlar yaratarak insan ve toplum hayatına katkıda bulunabilmektir (Eroğlu, Akça, 2005: 21).

Müzeler ayrıca özel olan koleksiyonların daha uygun koşullarda korunup, sergilenmesi yoluyla eserlerin ömrünün uzamasını sağlar. Sürdürülebilir özel bir koleksiyondan oluşan bir müzenin kurulabilmesi için göz önüne alınması gereken en önemli nokta müzenin kâr amacı gütmeyen bir stratejiyle planlanması ve hayata geçirilmesidir.

Müzeler mevcut durumdan dönüşüme uğrayarak büyük ölçüde gelişme potansiyeline sahip kurumlardır.

‘Tofaş Bursa Anadolu Arabaları Müzesi’ , sadece eski araba müzesi değildir. Anadolu’daki binlerce yıllık araba sanayi ve kültürünün diri tutulup insanlığın, geleceğine etki eden mirasıdır. Tasarım tarihinin çok değerli ve anlamlı ürünleridir.

Otomobil müzelerine dönüşen çoğu müze daha öncesinde otomobil geçmişı olan tarihi binalardan dönüşen yapılardır. Geçmiş hayatında otomobile merak sarmış, otomotiv şirketi kurup fabrikasını bir takım olanaksızlıklar yüzünden kapatma, devretme gibi başlarından talihsiz olayların geçtiği örneklerin yer aldığı gibi, tam aksine atölyelerine sığmayan koleksiyonerlerin çalışma yerlerini araba müzesine dönüştürmeleri gibi güzel hikâyeler de yer almaktadır. Dünya’da ve Türkiye’de çok

önemli şahısların başlarından geçen hikâyeleri araştırılıp, tezin ikinci bölümünde ele alınarak örneklerle sunulmuştur.

Üçüncü bölümde ise Tofaş Müzesi tasarım modeli ilkeleri ve kente katkıları değerlendirilmiştir. Eski ipek fabrikasından sonra özel koleksiyonlarla oluşturulan araba müzesi olma aşamasında var olan, yasal süreçlerin ve bununla birlikte gün yüzüne çıkan ekonomik etkenlerden bahsedilmiştir. Binanın teknik olarak dönüşümü sırasında yapılan çalışmalar, toplumsal, ekonomik ve eğitim etkileri açısından ele alınmıştır. Sürdürülebilirlik açısından kültürel mirasımız olan müzelerin korunarak gelecek nesillere aktarılması, otomotiv sanayisine, topluma sağladığı katkıları ve Dünya tarihinde yerini alması için yapılan çalışmalardan oluşmaktadır.

Sonuç ve tartışma bölümünde bu tezin genel sonuçları ve araştırmanın verilerinin değerlendirilerek Tofaş Araba Müzesi örneğinde Sanayi Mirasının Korunması ve geniş çaplı etkileri ele alınmıştır.

1.1. Tezin Amacı

Bu çalışmanın amacı, Dünya’da, Türkiye’de ve Bursa’da var olan koleksiyoncuların biriktirdikleri eserlerle, kültürel mirasa sahip olan tarihi binaları yaşatarak otomotiv müzesine dönüştürüp şimdiki ve gelecek nesillere koruyarak ulaştırılması için yapılan örnekler irdelenmiştir.

Bununla birlikte otomobil müzesi kapsamında sanayi mirası düşüncesinin ortaya çıkışı, gelişimi, tarihi yapıların yenilenip dönüştürülerek geçirmiş olduğu evreler, otomotiv sanayisi ve toplumumuza sağladığı ekonomik ve kültürel katkılara örneği ile ele alınmıştır.

1.2. Tezin Kapsamı ve Yöntemi

Tez konusuna ait binanın restorasyonu ‘Y. Mimar A. Naim Arnas tarafından 1998-2002 tarihleri arasında yapılmıştır. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Endüstri Ürünleri Bölüm Başkanı Prof. Önder Küçükerman danışmanlığında bu çalışmalar sonucunda ortaya çıkan kültürel miras hakkında ilk

ağız olarak kendilerinden dinleme imkânı sağlandı. Hemen ardından kütüphane kapsamında konuyla alakalı mevcut olan çok sayıda basılı kaynaklardan yararlanılarak literatür araştırması yapıldı.

Tez konusunun ana mimarisini oluşturan Bursa’da bulunan müzenin konumuna gidildi. Yapılan gözlemlerin kalıcı olması adına fotoğraflar çekildi. Saha araştırmaları yerinde yapıp incelendi. Araştırmalar sonucunda konuya ait cevaplanmasını bekleyen bir takım sorular ortaya çıktığından, müze müdürüyle iletişime geçildi. Müze müdürü Aylin Tatlı’dan müze ve Tofaş Bilgi Parkı içerisinde var olan yapıların tarihçesi, geçirmiş oldukları işlev değişikliği, restorasyon aşaması, sonrasında binalarda yapılan teknik çalışmalar, topluma, otomotiv sektörüne sağladığı ekonomik ve kültürel faydaların bu mirasın korunmasında ve gelecek nesillere aktarılması için yapılan çalışmalarla ilgili birebir röportaj yapılarak sorulara cevaplar alınmıştır.

Tezin konusu olan Tofaş Anadolu Arabaları Müze binası, Bursa eski İpek Fabrika bina restorasyonunu 1998-2002 yılları arasında Y. Mimar Naim Arnas gerçekleştirmiştir. Halen Beyoğlu’nda yer alan müze niteliğindeki ofisinde Naim Arnas ile bire bir görüşme gerçekleştirilmiştir. Bina ve restorasyon hakkında teknik bilgiler alınmıştır.

‘Tofaş Anadolu Arabaları Müzesi’ taşıdığı farklı kimliği ortaya koymak amacıyla yapılan görüşmeler, araştırmalar ve gözlemler sonucunda değerlendirilerek oluşturulmuştur.

2. TÜRKİYE’DE ARABA SANAYİ MİRASI DEĞERLENDİRME YAKLAŞIMLARI

Gelişen nesil ve bir öncekine göre öğrenme merakı olan şimdi ki nesil dünya hakkında daha çok bilgi edinme istekleri, eğitim amacıyla daha çok okuma ve ilgi alanlarının her konu da artmış olması müzelere olan ilgilerini de arttırmış bu durum müzelerinde gelişmesine neden olmuştur. Örneğin Amerikalı yetişkinler kişisel ve bilgi ve yeteneklerinin arttırmak, boş vakitlerini ideal bir amaç için değerlendirmek için müze ortamını tercih etmişlerdir (Tezcan, Akmehmet, K.Ödekan, 2006).

Otomotiv tarihi otomotivle alakalı eserlere sahip çok sayıda tarihi mirası içerisinde barındıran koleksiyonları farklı hikâyelerle bir araya getirilip müze haline dönüştürülme çalışmaları yaygınlık kazanmıştır.

Türkiye’de ilk müzenin kurulmasında eski eserlerin korunarak depoda toplanmasıyla ortaya çıkmıştır. Koleksiyonların günden güne artmasıyla eserler depoya sığmamaya başlamıştır. Artan eserlerin daha sık ve yoğun bir şekilde kullanıldığı depolar günümüz müzelerine çevrilip sergi mekânı olarak kullanılmaktadır (YıldızEngin, 2001: 53).

2.1. Tarihi Binaların Araba Müzesi Olarak Kullanılması Sanayi Mirası Dönüştürülme Yaklaşımı

Otomobil müzeleri bilimsel ve teknolojik gelişmeleri anlaşılır kılmayı hedeflemekte. Böylece toplumun her kesiminin ilgisini çeken ve zevkle vakit geçirebileceği mekânlar haline gelmektedir.

Zaman içerisinde kültürel koşulların birlikte değiştiği farklılaşan toplum, yaşam ve ihtiyaçlar sonucunda yapılar, zamanla işlevselliğini yitirip eskiyip terkedilmiş birer harabeye dönüşürler. Ancak işlevsel olarak eskiyen yapılar, yapıldıkları dönemin kültürel, mimari, teknik, ekonomik ve sosyal özelliklerinin yansımaları olarak değerlerini devam ettirmektedirler. İşlevsel olarak eskiyen ancak fiziksel olarak varlıklarını devam ettirmek için bırakılmış binaların taşıdığı manevi değerlerin korunabilmesi, yeniden işlevlendirilmesi mümkündür. Korunarak gelecek kuşaklara aktarılması kültürel değerlere sahip çıkılması adına büyük önem taşır (Kaşlı, 2009: 2, 8-9).

Maneviyat içeren yapılar toplum tarafından korunmaya değer görölmektedir. Müzelerin çoğu tarihi binaların yeniden işlevlendirilmesi ile elde edilen yapılardır. Bu süreçte; gözlem ve araştırmalar sonucunda veriler toplanarak inşaat/deprem mühendisliği ve mimarlık/restorasyon disiplinlerinin ortak kararı ile mümkün olmaktadır. Her binanın kendine özel değer ve özelliklerinin olmasından dolayı bu çalışmalar her bina için ayrı ayrı ele alınıp çalışılması gerekmektedir (Ertürk ve Sungay, 2008).

Girişimlerle oluşturulan bu müzeler kâr amacı gütmeyen kurumlardır. Sürdürülebilirlikleri bağış ve sponsorluklardan oluşmaktadır (Madran, 2007:81). Bu nedenle ekonomik açıdan zor şartlarla varlıkları ortaya çıkan ve sürdürülen bu tür müzeler değerlerin bir sonraki nesillere aktarımı açısından en önemli kültürel yatırımlardır.

Türkiye’de klasik otomobil tutkunlarının sayısı o kadar fazla ki, Avrupa’nın birçok ülkesinden daha çok klasik otomobil bulunmaktadır. Yıllar geçtikçe araç tutkunlarının sahip oldukları klasik otomobil sayısının artmasıyla müze kuracak kadar çok klasik parçaya sahip oldular. Bunlardan dört tanesi İstanbul’da birer tanesi İzmir ve Bursa’da olmak üzere toplam altı klasik otomobil müzesi bulunmaktadır.

2.2. Mercedes-Benz Müzesi

Dünya üzerinde güçlü bir kurum kimliği oluşturulan Mercedes-Benz firmasının geçmişi uzun bir gelişim sürecine dayanmaktadır. Geçmişten günümüze kadar

ürettiği otomobillerle lüksün, performansın ve yeniliğin öncüsü olmuş, sahip olduğu marka değerini arttırarak bu zamana gelmiş ve otomobil tarihinde önemli yere ulaşmıştır.

I. Dünya Savaşından sonra yaşanan ekonomik krizden etkilenen iyi firmalardan Karl Benz'in şirketi Benz&Cie ile Gottlieb Daimler'in şirketi Daimler Motoren Gesellschaft'ın (Daimler Since, 2007) 1926 yılında güçlerinin birleşmesi sonucunda, Almanya'nın önemli sanayi şehirlerinden biri olan Stuttgart'ta kurulmuştur (Aslanoğlu, 2014: 112).

Almanya'nın Stuttgart kentinde bulunan Mercedes-Benz Müzesi, 16.500 m² sergi alanında 9 kata yayılmış 160 üstünde parçayla otomobilin 130 yıllık tarihi sergilenmektedir. Şirketin geçmişinin yanı sıra gelecek vizyonu da otomobil tutkunlarının gözleri önüne serilmektedir. Bu müze sadece Mercedes'e değil, dünya otomobil tarihinin kalbine odaklanmaktadır.

Otomotiv sanayisinde yankı uyandırıp hafızalarda kalıcı olmalarının sebebi ise Mercedes-Benz şirketinin kendine özgü tasarım anlayışı ile otomotiv sanayisinde kalıcı bir yeri mevcut olmasıdır. Karl Benz Dünyanın içten yanmalı motora sahip ilk pratik olarak kullanılabilir otomobilini tasarlamıştır. Hemen ardından benzin ile çalışan ilk arabanın patentini almıştır. 5 farklı alanda ürettiği yüzlerce araç ve alt modelleriyle kendine has özgün tasarımlarıyla otomotiv sektöründe en önemli markadır.

Mercedes-Benz Müzesi yaşamış olduğu geçmişi ve modern tasarlanmış yeni bir yapıda sevenleriyle buluşturması, Mercedes-Benz şirketinin kuruluş tarihlerinin ilk yıllarına dayanmaktadır. İlk kuruluş yıllarında Daimler ve Benz şirketin üretmiş oldukları motor ve otomobillerin bazılarını belirli bir yerde saklayarak, proje dokümanlarını ise istifleyip koruma altına almışlardı. Tarihte ki ilk otomobili üretmeleri hem de buldukları fabrikanın ilk otomotiv fabrikalarından biri olması insanların ilgisini çekmekteydi. Bu ilginin farkına varan Daimler şirketi, 1923 yılında fabrikanın belirli bir kısmında otomobil sergi alanı oluşturularak Mercedes-Benz Otomobil Müzesinin ilk adımını atmıştır (Aslanoğlu, 2014: 115).

1936 yılında otomobilin icadının ellinci yıl dönümünde, Mercedes-Benz şirketi ilk Mercedes-Benz Müzesini Stuttgart–Untertürkheim da açmıştır. İlk aşamada yaklaşık 35 aracın sergilenmesine ev sahipliği yapan müze, II. Dünya Savaşı zamanında araçlar zarar görmemesi için daha güvenli bir yere taşınmıştır. Savaşın sona ermesinden sonra 1951 yılında araçlar Stuttgart’a taşınarak müze tekrar açılmıştır. Müze açıldığı sene içerisinde 7000 ziyaretçiyi ağırlamıştır.



Şekil 2.1. Mercedes-Benz Müzesi, Stuttgart, Almanya, 1961

Kaynak: <http://www.tasiyanlar.com/haber/12271-agir-ticari-mercedes-benz-turk-davutpasa39da-gecmis-ve-geleceg.html>



Şekil 2.2. Mercedes-Benz Müzesi, Dışarıdan Görünüş

Kaynak: Zamanla Değişen Müze Değişim Anlayışı ve Güncel Bir Örnek Olarak Mercedes-Benz Müzesinin İncelenmesi. Aslanoğlu, 2014: 116.

Ziyaretçi sayısının fazla olması ve koleksiyonun artması nedeniyle 1985 yılında kapanarak yeniden tasarlanmıştır. Otomobilin icadının yüzüncü yıl dönümü

olan 1986 da tekrar hizmete açılmıştır. İç mekânı yeniden düzenlenip sergileme alanı arttırılıp işlev kazandırılarak insanların rahat gezebileceği bir mekân haline getirilmiştir. Önemli dönemlere tanıklık edip pek çok aracı bu müzede görmek mümkün olmaktadır. At arabasıyla başlayıp bisikletle devam edip, üç ve dört tekerlekli otomobillere uzanan bir süreci aktarmaktadır (Aslanoğlu, 2014: 115).



Şekil 2.3. Mercedes-Benz Müzesi İç Mekândan Görünüş

Kaynak: Zamanla Değişen Müze Değişim Anlayışı ve Güncel Bir Örnek Olarak Mercedes-Benz Müzesinin İncelenmesi. Aslanoğlu, 2014: 140.

II. Dünya Savaşından etkilenen şirketin üretim alanının kullanılamaz hale gelmesi Mercedes-Benz firmasını yıldırmamış, savaş sonrasında hızlı bir şekilde toparlanarak kendini yenileyen şirket, geçmişten günümüze kadar üretmiş olduğu otomobillerle daha güçlü daha kaliteli her ihtiyaca uygun araçlar üretmeye ve müzede sevenleriyle buluşmaya devam etmektedir.



Şekil 2.4. Mercedes-Benz Müzesi, 2006

Kaynak:

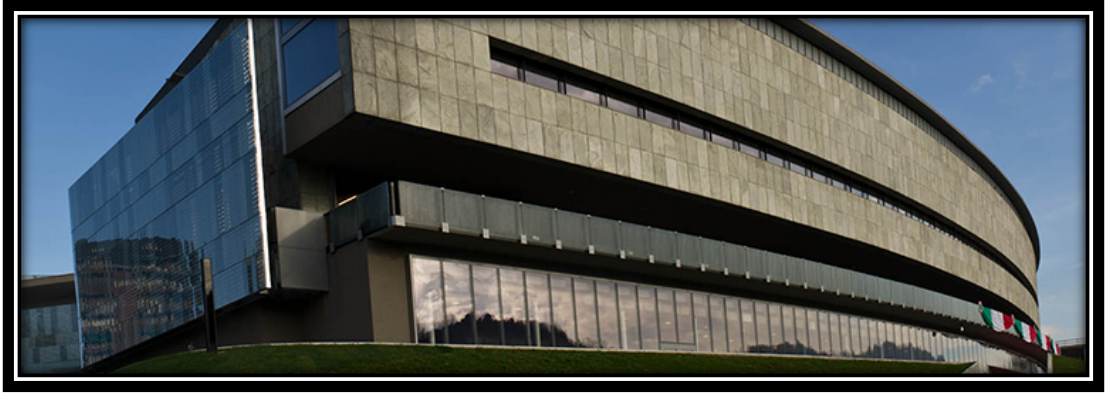
https://commons.wikimedia.org/wiki/File:MercedesBenz_Museum_201312_07_blue_hour.jpg

Geçmişten bu yana bakıldığında ilk Mercedes-Benz Müzesi bu bölgede kurulmuş ve günümüzde yeni formu ile yine bu bölgede hizmet vermeye devam etmiştir. Mercedes-Benz Müzesi 19 Mayıs 2006 tarihinden bu yana milyonlarca ziyaretçiye ev sahipliği yapıp, en çok ziyaret edilen otomotiv müzesi arasında yer almaktadır.

2.3. Torino Araba Müzesi

Dünyanın önde gelen otomobil üreticilerinden birinin doğum yeri olan Fiat'ın “ T ” si Torino anlamına gelen Torino Araba Müzesi, 1960 yılında açılmış Dünya’da sınırlı sayıda ev sahipliği yapan müzeden biridir. Torino yıllardır İtalyan araba üretiminin bel kemiğidir. Modern mimarının en nadir ve en ilginç koleksiyonlarını barındıran bir otomotiv müze örneklerindedir. Eski dev bir Fiat fabrikası müzeye çevrilmiştir. Otomobil müzesi, Torino’nun otomotiv endüstrisi ve İtalya’nın kalkınması açısından sahip olduğu önemi de göstermektedir. İlk arabalardan

gelecekte olabilecek araba tasarımlarına kadar birçok eser bu müzede sergilenmektedir.



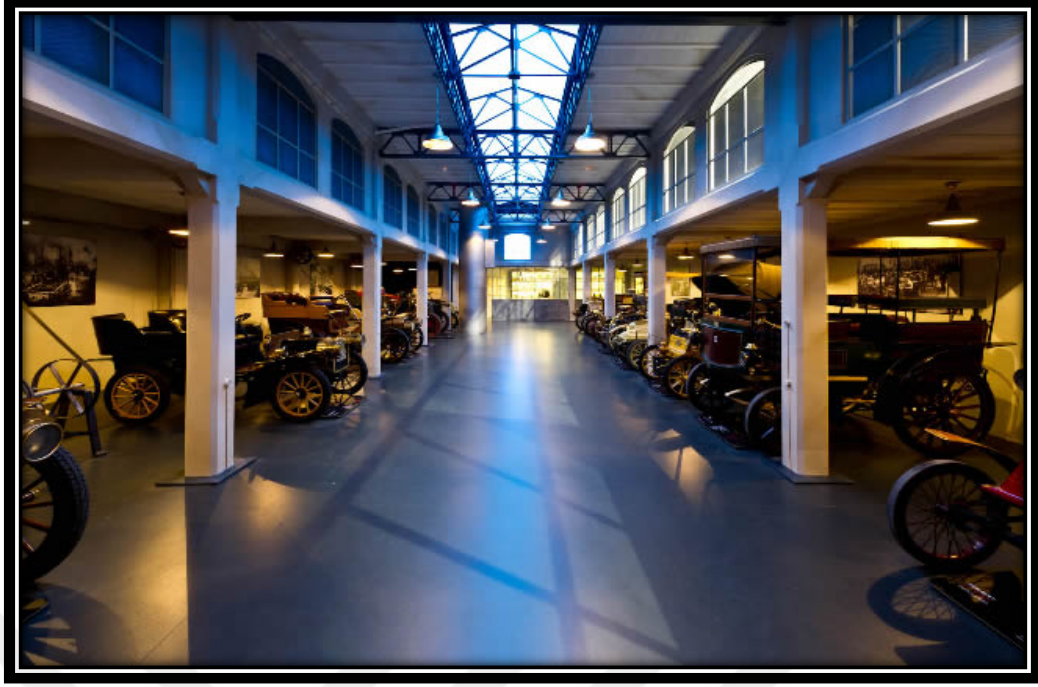
Şekil 2.5. Torino Araba Müzesinin Dışarıdan Görünüşü

Kaynak: Müzenin Tarihi, <http://www.museoauto.it/website/it/museo/storia-del-museo>

Şehir merkezinin yaklaşık 5 km güneyinde yer alan modern müze, otomobilin 1980'lere kadar ki evrimine tanıklık edip 200'den fazla otomobilden oluşan değerli koleksiyona sahip bir müzedir. 1892 Peugeot'dan 1980 Ferrari 308'e kadar ilgi çeken araçların sergilendiği müze üç kata yayılmıştır.

Mimar Amedeo Albertini tarafından tasarlanan Torino'da ki araba müzesinin inşaatına 1958 yılında başlanmıştır. Yapının amacına ve modern mimarinin en önemli örneklerine uygun olacak şekilde yapılması iki sene sürmüş 3 Kasım 1960 yılında açılmıştır. Po'nun sol yakasında Lingotto'ya kısa bir mesafede yer alan bina, özellikle bir müze koleksiyonunu barındırmak için yapılmış az sayıda binadan biridir ve aynı zamanda modern mimarinin ilk örneklerindedir.

Müze açıldıktan 40 yıl sonra yani 2002 yılında, müze zirvesinde yenilenme ve binayı daha lezzetli hale getirebilmek adına bir takım değişimlerin yapılması gerektiği ön görülmüştür. 2005 yazında yaklaşık elli mimari çalışmanın katılımı ile 'mevcut binayı yeniden düzenleyip şehir ile ilişkisinin gereksinimlerinin sağlandığı' bir yarışma düzenlenmiştir. Kazanan mimar Cino Zucchi, Recchi Engineering Srl ve Proper Spa'sından oluşan gruptur. 2011 yılında tamamlanan mimari yenilenme müzenin çağdaş görünmesini sağlamış, İtalyanın dinamik bir şekilde konumlandırılmasında katkıda bulunmuştur.



Şekil 2.6. Torino Araba Müzesinden Genel Bakış

Kaynak: <http://journavel.com/torinoda-gezilecek-yerler/>



Şekil 2.7. Torino Araba Müzesinden Fiat 600

Kaynak: Torino'da gezilecek yerler: Nereye gidilir, neler yapılır, 2017,
<http://journavel.com/torinoda-gezilecek-yerler/>

FIAT 1899 yılında, Giovanni Agnelli'nin tarafından seri üretimin temel esaslarını ilke edinerek İtalya'da kurulmuştur. İsmi aslında 'Fabbrica Italiana Automobili Torino' kelimelerinin kısaltılmışı olup, 'Torino İtalyan Otomobil Fabrikası' anlamına gelen İtalyanca kelimelerin baş harflerinden oluşmaktadır. İlk üretime 1900 yılında 150 çalışan ile başlayan İtalyan bir firmadır. Gelişip verimli üretim yapabilen endüstri kuruluşu haline gelen 'FIAT' 1905 yılında üretim kapasitesini arttırarak Amerikalı otomobil üreticileri ile rekabet edebilecek potansiyele sahip ileri bir otomobil fabrikası olmuştur (Tiryakioğlu, 2002: 80).



Şekil 2.8. Fiat Fabrikasının Dışarıdan Görünüşü

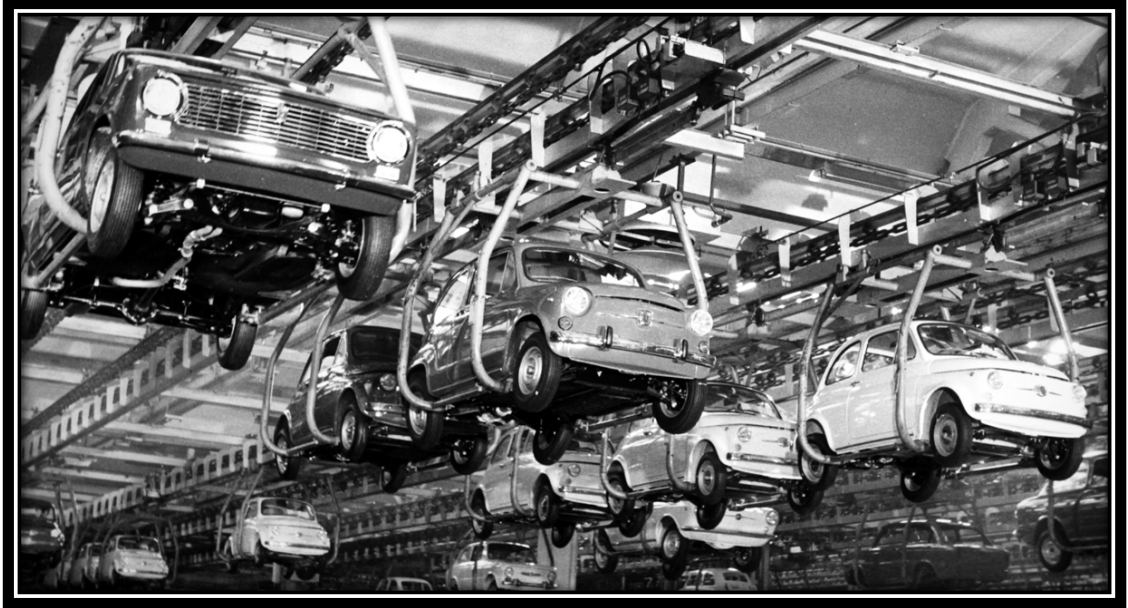
Kaynak: <https://www.youtrend.it/2011/01/21/la-fiat-torino-le-automobili/>

Dünyanın en iyi üreticilerinden biri olup Dünya çapında ciddi satışlar elde etmiştir. Dünya'nın ve Türkiye'nin her bölgesinde talep görüp beğeni toplayan otomobil firmaları arasında ilk sırada yerini almaktadır (Yılmaz, 2016: 41).



Şekil 2.9. Fiat Fabrikası Görünüşü

Kaynak: Marka Tarihçesi, 2015, <https://www.otomovi.com/fiat-marka-tarihcesi/>



Şekil 2.10. Fiat Seri Araba Üretiminden Görünüş

Kaynak: Ruoteclassiche, 2014, <https://ruoteclassiche.quattroruote.it/cera-una-volta-mirafiori/>

1950 yılları ortasında FIAT markalarının seri üretimine geçiş yapmıştır. Bu markaların İtalya ekonomisinde ayrı bir yeri olmuştur. Çünkü İtalya'nın ekonomisi bu sayede hızla kalkınmaya başlamıştır.



Şekil 2.11. Fiat Eski Fabrika Üretiminden Görünüş

Kaynak: <http://www.otoruyasi.com/flat-nasil-kuruldu-acilimi-nedir/flat-eski-fabrika-uretim/>

Torino şehrinin yenilikçi yaşam tarzı ve sistemlerinin olmasıyla ilerlemeleri kolaylaşmıştır. Çünkü bu sanayinin büyümesine katkıda bulunan en büyük etkenlerden biri, yüksek kalite standartlarına sahip olan tüketicilerin bulunmasıdır. Bu anlamda İtalya’da büyük bir kitle elde etmekle birlikte, tüm dünyada da hızlıca yayılma imkânı bulmuşlardır. Daha uygun maliyetli araçların üretimine yönelerek, her bütçeye uygun araç üretme düşüncesiyle hareket etmişlerdir.

2.4. Enzo Ferrari Müzesi

Enzo Ferrari Müzesi İtalya’nın Milano ile Bolonya arasında yer alan, 175.000 nüfuslu Modena şehrinde bulunmaktadır. Hava deliklerinin bir otomobil gibi görünmesini sağlayan parlak sarı alüminyum çatısıyla ilgi çekmiştir.



Şekil 2.12. Enzo Ferrari Müzesinden Görünüş

Kaynak: Enzo Ferrari Müzesi, 2012, <https://www.ntv.com.tr/galeri/otomobil/enzo-ferrari-muzesi,LJOKLFtsX0WfC5VzoeTDLA/Y9WqQdV6ykqEtC4L3fh7Tw>

5.500 m² lik alana sahip olan müzenin asıl orijinal adı Useo Casa Ferrari Müzesidir. Otomotiv severler markanın geçmişinden bugüne gelen birçok Ferrari'yi inceleyip Dünyanın dört bir yanından getirilmiş araçlarla buluşma imkânına sahip olmaktadır (NTV, 2012).

Sürdürülebilir çözümlerle tasarlanmış binanın mimarisi 1950'lerin yarış arabalarına benzetilmektedir. Bu müze otomotiv tarihini yansıtan ve Dünya'da otomobillerle eşsiz ve büyüleyici bir keşif yolculuğu yapma imkânı sunmaktadır (Fondazione Casa Natale). Sonuç olarak işlevsel ve modern bir yapı içerisinde ilerleyen, gelişen ve yeni mücadelelerin üstesinden gelen Ferrari markasının iddiası bir anlamda bu müzeyle şekil almıştır.

Modena, otomobillerin mabedi olarak bilinen Enzo Ferrari'nin 1898 yılında doğduğu ve gençlik yıllarının bu yapıya tuğla yapıda geçtiği şehirdir.



Şekil 2.13. Enzo Ferrari Müzesi Dışarıdan Görünüşü

Kaynak: 2012, <http://www.fondazioneenzoferrari.it/museo-mef/>

Evin bitişğinde İtalyan demiryolunda Ferrari'nin babasının marangoz ve tamircilik yaptığı atölyesi bulunmaktadır. Ferrari doğduğu yer olan Modena'da küçük bir atölye kurmuştur. Amacı şimdilik kendinin kullanabileceği bir araba tasarlamaktan ibaretti. Ancak II. Dünya Savaşı çıkmış ve yaşadığı yer bombalandığı için araba tasarımı yarım kalmıştır.

1946 yılında II. Dünya Savaşından sonra Modena'dan Maranello'ya taşınan Ferrari 1947 yılında kendi soyadını taşıyan otomobilleri üretmek için Ferrari S.p.A'yı şirketini kuruyor (Enson Haber). Ferrari markasından ziyade Ferrari'nin hayatına dokunan bu müze Modena'da Maserati fabrikasına yakın bir konumda bulunuyor. Ferrari sadece Alfa Romea için değil, Maserati, Fiat ve DeTomaso içinde otomobiller geliştirdi. Bütün bu markalar bu müzede yer almaktadır.



Şekil 2.14. Müze Sergi Alanından Görünüş-1

Kaynak: Enzo Ferrari Müzesi, 2012, <https://www.ntv.com.tr/galeri/otomobil/enzo-ferrari-muzesi,LJOKLFtsX0WfC5VzoeTdLA/Y9WqQdV6ykqEtC4L3fh7Tw>



Şekil 2.15. Müze Sergi Alanından Görünüş-2

Kaynak: Enzo Ferrari Müzesi, 2012, <https://www.ntv.com.tr/galeri/otomobil/enzo-ferrari-muzesi,LJOKLFtsX0WfC5VzoeTdLA/Y9WqQdV6ykqEtC4L3fh7Tw>

Yirminci yüzyılın en büyük İtalyanlardan biri olan Enzo Ferrari'nin hikâyesi bu evde başlamıştır. 22 Yaşında yarış otomobilini üretmek için doğduğu evini satan Enzo Ferrari daha sonralarda birkaç kez evi geri satın almak istedi ama bu mümkün olmadı. Evi geri alamasa da tek isteği olan doğduğu ev 10 Mart 2012 onun anısına restore edilip otomobil müzesine dönüştürüldü.

2004'te tasarım yarışması düzenlendi. Londra merkezli Future Systems mimarlık şirketinin kurucusu Jan Kaplicky'in tasarladığı yapıysa bir mühendislik harikası. Jan Kaplicky 2009 yılında hayatını kaybetti. Ölümünün ardından projenin başına Future Systems şirketinden Andrea Morgante geçip tamamlamıştır. Her iki mimarda Ferrari'nin otomobillerinden büyük ilham alıp esinlenmiştir.

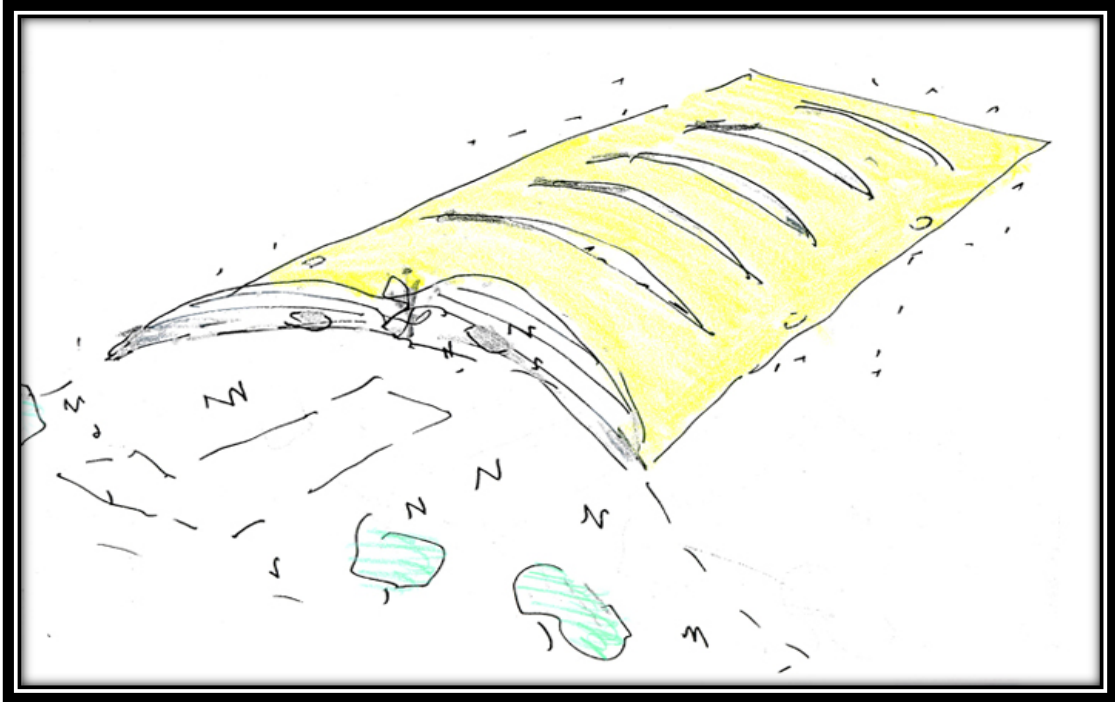
Enzo'nun oğlu Piero Ferrari Binanın inşaatı başladığından beri müzeyle yakından ilgilenmektedir. Müzeyi babasının anısına önemli bir saygı gösterisi olarak görmektedir. Piero Ferrari verdiği bir röportajda, 'Bu yeni yapı babamın hayatının diğer önemli mekânı olan Maranello'da ki Ferrari Müzesi'ni mükemmel bir şekilde tamamlıyor' diye konuştu. Evin görünüşü alüminyumdan yapılmış ve ortadan motorlu yarış arabalarının Ferrari'nin kaputunu andıracak şekilde tasarlanmıştır (2012, NTV).

Başından geçen tüm zor durumlara karşı yılmayıp mücadeleyi bırakmayan Enzo Ferrari'nin bitmeyen otomobil ve hız aşkı, çalıştığı senelerde edindiği tecrübeler Dünyanın en gözde otomobil markalarından birinin de yaratıcısı olmasını sağlamıştır. Enzo Ferrari'nin bu başarı öyküsü de kitaplarda sınırlı kalmayıp gerçek hayata uyarlanmış bir yaşam öyküsüdür. 1988 yılında hayatını kaybeden Ferrari, arkasında kendi adını taşıyan Dünya devi bir otomobil markası bıraktı (Biçer, 2017).



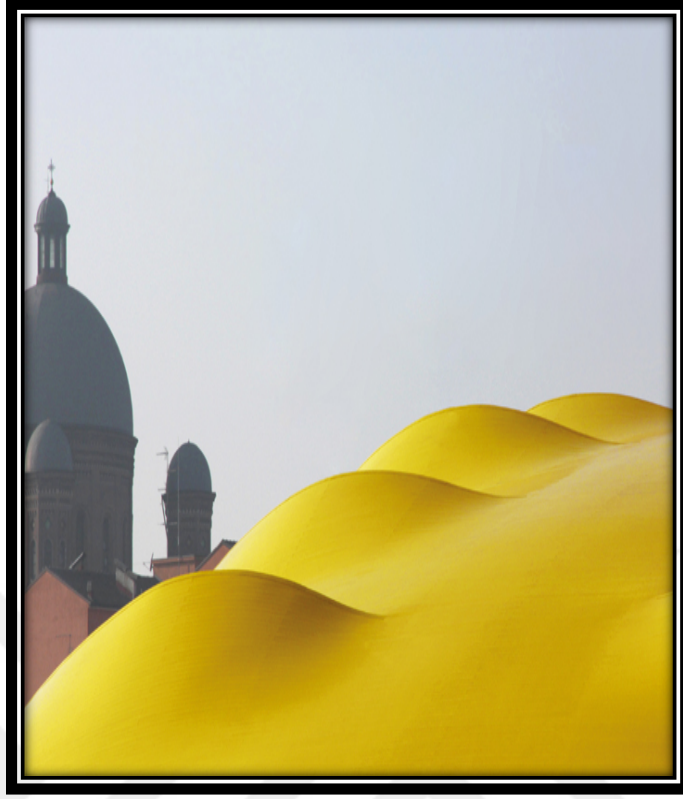
Şekil 2.16. Enzo Ferrari Cam Cephe Müze Görünüşü

Kaynak: 2012, <http://www.fondazioneenzoferrari.it/museo-mef/>



Şekil 2.17. Enzo Ferrari Müzesi Çatı Çizimi

Kaynak: 2012, <http://www.fondazioneenzoferrari.it/museo-mef/>



Şekil 2.18. Enzo Ferrari Müzesi Çatı Görünüş Detayı

Kaynak: 2012, <http://www.fondazioneenzoferrari.it/museo-mef/>

2.5. Rahmi M.Koç Müzesi

Rahmi M. Koç Müzesi, Haliç'in Kuzey yakasında ki Hasköy semtindedir. Türkiye sanayi gelişiminde, ulaşım tarihinde ve yapılan endüstri mirasıyla var olan 1994 yılında açılan ilk önemli müzedir. Kurucusu olan Rahmi M. Koç'un önderliğinde, kendisinin kişisel çabaları, edindiği süreli olarak verilen koleksiyonlar ve yapılan bağışlarla oluşturulan bir müzedir. Müzede yer alan objelerin çoğunluğu Rahmi M. Koç'un özel koleksiyonundan derlenmiştir. Gerçek eserler, bunların modelleri, bilimsel ve mekanik objeler içermektedir. 13. yüzyıldan 20. yüzyıla kadar var olan sekizyüzü aşkın antika eserden oluşmaktadır. Müze 1996 yılında 'Yılın Müzesi' özel ödülüne layık görülmüştür (Apaydın & Salar, 2014).

Binaya 2016 yılında hayatını kaybeden Rahmi Koç'un oğlu olan Mustafa Vehbi Koç ismi aile üyelerinin katıldığı bir törenle verilmiştir.



Şekil 2.19. Rahmi M. Koç Müzesi Ön Görünüş

Kaynak: 2012, <http://www.degisti.com/index.php/archives/16558>

Yaklaşık olarak 20.250 m² alana yayılan, 11.250 m² kapalı alana sahiptir. Müze Lengerhane binası, Hasköy Tersanesi ve dış mekan sergi alanı olmak üzere üç ana bölümden oluşmaktadır. Müze, Haliç kıyısında Lengerhane Binası ve Hasköy Tersanesi olmak üzere iki önemli tarihi binaya sahiptir. Müzenin tarihi 1991 yılında tarihi Lengerhane binasının Rahmi M. Koç Müzecilik Vakfı tarafından satın alınmasıyla bu binada kurulmuştur. Binanın arkasından yer alan Lengerhane caddesi de adını buradan almaktadır (Paker, 2008: 3).

Müzedeki koleksiyonlar açık alanda ve kapalı cam içerisindeki vitrinlerle sergilenmektedir. Binanın içerisinden Hasköy Tersanesine geçiş bulunmaktadır (Kılıçkaya&Yazıcı, 2010).

Lengerhane ve Hasköy Tersane bölümlerinde, Boğaziçi Üniversitesi Kandilli Rasathanesine ait arabaları, kağnılar, klasik otomobiller, motosiklet, bisiklet, bazı alet ve makineler, uçaklar, lokomotifler, oyuncaklar, matbaa makineleri, iletişim

aletleri, denizcilik koleksiyonu, bilgisayar dönemine ait objeler, tarımla ilgili objeler, zeytinyağı fabrikası ve su altı koleksiyonu sergilenmektedir.



Şekil 2.20. Rahmi M. Koç Müzesi Otomobil Sergi Alanı

Kaynak: 2012, <http://www.degisti.com/index.php/archives/16558>

Sultan III. Ahmet tarafından 1703-1730 yılları arasında yapılan tarihi Lengerhane binası, Osmanlı donanmasına dökümhane olarak hizmet vermiştir. Osmanlıda denize atılan gemiyi sabitlemeye yarayan zincir ve ucunda ki çapayı ‘lenger’, bunların üretildiği yere ise ‘Lengerhane’ denilmektedir (Paker, 2008: 3).



Şekil 2.21. Lengerhane Binası Restorasyon Aşaması

Kaynak: 2012, http://www.rmkmuseum.org.tr/rmk_tarihce.htm

Dikdörgegen biçimli arsada tarihi Lengerhane binası, ahşap çatılı küçük bir bina ve taş duvarlardan oluşmaktadır. Bunlardan oluşan iç avlu ve dış mekanın özüne dokunulmadan yapının dokusu bozulmadan restore edilmiştir. Müze tasarımında, binaların dokusuyla birlikte sergilenen koleksiyonlarla ziyaretçilere hissettirilmesi amaçlanmıştır. Müze 13 Aralık 1994 yılında 2,5 yıl süren restorasyon çalışmaları sonucunda kapılarını açmıştır.



Şekil 2.22. Lengerhane Binası İçeriden Görünüş

Kaynak: 2012, http://www.rmkmuseum.org.tr/rmk_tarihce.htm

Kısa süre sonra sergileme alanlarının Rahmi M. Koç Müzesi koleksiyonun zamanla artmasından yeterli gelmemeye başlamıştır. Lengerhane binasının karşısında bulunan harap durumda olan yıllar içerisinde birçok kez el değiştiren tarihi Hasköy Tersanesi 20 Kasım 1996 yılında Rahmi M. Koç Müzecilik Vakfı tarafından satın alınarak Rahmi Koç müzesine dahil edilmiştir. Hasköy Binası yıllarca terk edilmiş Dr. Bülent Bulgurlu tarafından yürütülen restorasyonun ardından binaların alan ve yüksekliklerine bağlı olarak müze fonksiyonları belirlenip tadilatı bittikten sonra ziyarete açılmıştır.

Hasköy Tersanesi, 1861 yılında Şirket-i Hayriye tarafından kendi gemilerinin bakım ve onarımını yapması için kurmuştur. Başlangıçta atölye düzeninde birkaç

binadan oluşan tersane, zamanla imkanlar el verdikçe büyütülmüştür. 11.000 m² bir alandan oluşup Lengerhane kadar büyük bir önem taşımaktadır. Arsanın üç tarafını U şeklinde çeviren 14 bina, asıllarına sadık kalınarak restore edilmiştir.



Şekil 2.23. Lengerhane ve Hasköy Tersanesi'nin 1998 Yılındaki Görüntüsü

Kaynak :

https://www.google.com.tr/search?biw=1920&bih=938&tbm=isch&sa=1&ei=rwoDXICFJIShsAGUrK2gCw&q=+haskoy+tersane+lengerhane+1998&oq=+haskoy+tersane+lengerhane+1998&gs_l=img.3...67013.67013..67202...0.0..0.103.103.0j1.....1....1..gws-wiz-img.OfAthQZLzjs#imgrc=bkKWY42NNx5DGM:

Hasköy Tersanesinde 1938 yılında şehir hatları vapurları yapılmıştır. Küçük teknelerin bakım ve onarımında üstlenmiştir. Bunun yanında inşaat atölyesi, marangozhane ve torna tezgahları kurulmuştur (Paker, 2008: 3).

III. Selim Döneminde restore edilen bina, Cumhuriyet Döneminde Maliye Bakanlığına ait depo olarak kullanılmıştır. Sonrasında ise Tekel Cibali Tütün Fabrikasının ispiroto deposu olarak kullanılmaya başlanmıştır. 1984 yılında tarihi binada çıkan yangın sebebiyle yapı büyük hasar almıştır. Geçirdiği yangın sonucunda üst örtü sisteminin zarar görmesinden yapı kullanılmaz hale gelmiştir. Rahmi M. Koç Müzecilik ve Kültür Vakfı tarafından 1991 yılında satın alınmıştır (Akın&Batur, 2015). Vakıf tarafından alınan bina Dr. Bülent Bulgurlu koordinasyonluğunda

gerçekleşen restorasyon çalışmaları yapılan orijinal binaya, camlı bir rampa ile geçilen bir yeraltı galerisi eklenmiştir.

2.6. Sabri Artam Vakfı Klasik Otomobil Müzesi

Sabri Artam Klasik Otomobil Müzesi, Ar Collection başkanı Cengiz Artam tarafından 1998 yılında açılmıştır. Açmış olduğu bu müzeyi babası Sabri Artam'a ithaf etmiştir (Kılıçkaya&Yazıcı,2010). Türkiye'nin ilk müzesi olan S.A.V Otomobil Müzesinde yer alan araçlar Dünyaca değerleri artıp sayısı azalan, her yönden Ülkemizin özelliklerini yansıtan, tarihte iz bırakmış olaylarda yer alan otomobiller sergilenmektedir.

Zemin ve dört normal kattan oluşan Artam'ın %90 nını yurt dışından getirdiği müzede 1969 model Lamborghini, 1928 model Dünyada bir tane üretilmiş Fiat, Türkiye'nin ilk Formula arabasına kadar antika değerinde ki her biri kendi ülkesinin özelliklerini yansıtan 180 otomobil sergilenmektedir (Aliusta, 2017).



Şekil 2.24. Sabri Artam Vakfı Klasik Otomobil Müzesi Dışarıdan Görünüş

Kaynak:https://www.google.com.tr/search?q=SABRI+ARTAM+VAKFI+OTOMOB%4%B0L+MUZESI&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwi4_6mg2Y3fAhVmqlsKHVHbBjAQ_AU-IECgD&biw=1920&bih=938#imgrc=

Müzenin zemin ve 1. katında 1960 ve sonrasında üretilen, 2. katında 1950 yılında üretilen otomobiller yer alırken 3. katında antika değeri olan otomobiller ve son olarak çatı katında otomobil maketleri sergilenmektedir. Bu müzenin en büyük özelliklerinden biri ise sergilenen araçların hepsinin çalışır vaziyette olmasıdır (Aliusta, 2017).



Şekil 2.25. Sabri Artam Vakfı Klasik Otomobil Müzesi Sergi Alanı

Kaynak: https://www.google.com.tr/search?biw=1920&bih=889&tbm=isch&sa=1&ei=WWYKXIaMIYPRrgS11pLIBw&q=sav+otomobil+m%C3%BCzesi&oq=sav+otomobil+m%C3%BCzesi&gs_l=img.....35i39j0i67j0i30j0i8i30j0i24j0i10i24.8p59ZpLDPwc#imgrc=SCdfH_hoUei_uM

Collection başkanı Cengiz Artam'ın 1985 yılında ilk klasik otomobili olan 1964 model tenteli bir Chevrolet satın alarak eskimiş klasik otomobilleri tamir edip güzelleştirerek yeni haline kavuşturmayı hedeflemektedir. Çengelköy'de ki 4 katlı binanın en alt katında hobi amaçlı topladığı otomobilleri yenilemek amaçlı tamirhane oluşturmuştur. 1985 tarihinden bu döneme kadar gençliğinde sahip olamadığı klasik otomobilleri edinip kendi elleriyle yenilediği koleksiyon değerinde 130 otomobili mevcuttur.

Her biri birer tarih olmuş otomobillere ait bilgileri gelecek nesillere aktarmak, otomobil kültürünü geliştirmek amacıyla 1990 yıllarının ortasında otomobilleri görmek için hem yurt içinden hem yurt dışından ziyaretçiler geliyordu.

Artam'ın Otomobil tutkusuyla beraber artan koleksiyonu Çengelköy'deki tamirhanesine sığmamaya başladı. İş adamı Cengiz Artam hem kendi merakıyla satın aldığı koleksiyonlarını hem de insanlardan gelen yoğun ilgiden dolayı tamirhanesinin yer aldığı 4 katlı binayı 1998 yılında Türkiye'nin ilk klasik otomobil müzesi olarak açmıştır (Kılıçkaya&Yazıcı, 2010).

2.7. Mehmet Arsay Klasik Otomobil Müzesi

Makine Mühendisi olan Mehmet Arsay, ilgisi ve merakının çok olduğu otomobil üzerine Almanya'da birebir fabrikalarda çalışarak yüksek lisans eğitimini almıştır. Türkiye'de klasik otomobiller konusunda duayen olarak anılmaktadır. Kendisi gibi eşi Meryem Arsay'da otomobillerle ilgilenmektedir.



Şekil 2.26. Mehmet Arsay Klasik Otomobil Müzesi Kurucuları Meryem-Mehmet Arsay

Kaynak: <http://www.mehmetarsayklasikotomobilmuzesi.com/>

Gerçek bir otomobil tutkunu olan iş adamı Mehmet Arsay 1950 yılından beri koleksiyonunu yaptığı otomobilleri Halkalı'da bulunan atölyelerini müze haline getirmiştir.

Mehmet Arsay Klasik Otomobil Müzesi, nostaljik araçları restore ederek, görsel olarak genç nesillerde merak uyandırıp ilgi çekmek ve araştırma hevesi aşılamak amacıyla müze kapılarını 1994 yılında açmıştır. Halkalı İkitelli caddesi üzerinde bulunan müze 1800 m² lik alan üzerine kurulmuştur. Betonarme ve çelik konstrüksiyondan oluşan müze 2 kattan oluşmaktadır. Müzenin birinci katında 1940 yılına kadar olan otomobiller , ikinci katında Amerikan ve spor otomobil modelleri sergilenmektedir (Tuğşeymanur, 2018: 132). Türkiye’de bulunamayacak özellikte ve antika değerine sahip 44 arabalık koleksiyonuyla 94 yılında ev sahipliği yapmıştır.

Müzedede yaklaşık 105 klasik otomobil sergilenmektedir. Ziyaretçilerin ilgi odağı olan müze girişi bedelsiz olduğu için ziyaretçi sayısı tutulmamıştır. Müze, anaokulu, lise eğitim öğretim sürecinde olan çocuklar ve diğer yaş gruplarından misafirlere de ev sahipliği yapmaktadır.



Şekil 2.27. Mehmet Arsay Klasik Otomobil Müzesi Sergi Alanı

Kaynak: <http://www.mehmetarsayklasikotomobilmuzesi.com/>

Türkiye’de bulunmayan eski arabaların satın alınıp bakımının yaptırılması ve sonrasında muhafaza edilmesi oldukça maliyet gerektiren süreçlerdir. Bu yüzden

özelleştirilmiş müze sayıları oldukça azdır. Otomobillerin vergiye tabi tutulması yüksek KDV oranı koleksiyonculuğu zorlaştırmıştır (Konukçürem, 2007: 97).

1999 yılında babasının ölümünün ardından Cengiz Arsay babadan kalma bir hobi olan mirasını devam ettirmektedir. Kendisi klasik otomobiller üzerine başarılı ve teknik bilgi donanımına sahiptir. Türkiye'deki klasikleri tek bir çatı altında toplama girişiminde bulunan bir otomobil sevdası taşıdığını geçmişi özlemle anlatan Cengiz Bey, böyle bir babanın oğlu olduğu için kendini şanslı hissettiğini dile getirmektedir (Aliusta, 2017).

Mehmet Arsay bu tür müzelerin faydaları konusunda fikirlerini şu şekilde ifade etmiştir: (<http://www.mehmetarsayklasikotomobilmuzesi.com/>) *'Yaratıcılığın oluşmasında müzelere dayalı görsel eğitim başrolü oynamaktadır, orijinal parçalardan oluşan koleksiyonumuzun bu açıdan yararlı olacağını umuyorum, umudumuzun gerçekleştiğini görmek beni dünyanın en mutlu insanı yapacaktır'* ifadeleri günümüze ışık tutmaktadır. En çok arzu ettiği Türkiye'de eksikliğine çok inandığı görsel eğitime katkı sağlayabilmektir.

1950'den beri otomobil koleksiyonu yapan Mehmet Arsay gerçek bir otomobil tutkunuydu. 1980 ler de ilk çıktığında durumu çok kötü olduğu için sahip olamadığı 1961 Jaguar E-Type bir akrabaları tarafından satışa çıkarılmıştı. İçinde uhte kalan bu arabayı Mehmet Arsay satın alıp ithalatın henüz başlamadığı bu dönemde, arabayı Türkiye şartlarında restore ettiremeyince heyecanlı bir şekilde yurt dışına götürüp orda bakımlarını yaptırıp restore ettirmiştir. Eski kullanılmayacak vaziyetteki aracı çok iyi restore edip bindiğini görenler, onu başka araçlar bulduklarında mutlaka haberdar ediyorlardı. Ardından yaşlı bir çift 1949 Chrysler Convertible marka kendi araçlarını satışa çıkarttılar. Arsay tarafından alınan bu araç koleksiyonun ikinci klasikleri arasında yerini almıştır. 1955 yılında Buick Super Convertible alınarak üçlenip koleksiyon sayısı böylece artmaya başladı (Sarrafoğlufahri, 2015).

O dönemde koleksiyonda 20 adet klasik bulunmaktaydı Ancak yasak olan antika otomobil ithalatı 1990 yılında mümkün oldu. Türkiye'de bulunamayacak eskilikte ve özelliklere sahip olan araçları ithal eden Mehmet Arsay 44 klasiğe ulaşan

araçları bir müze haline getirip 1994 yılında halka açmıştır. Mehmet Arsay tarafından kurulan müze 1999 yılında kendisinin vefatından sonra, oğlu Cengiz Arsay tarafından yürütölmeye başlandı.

Özetlemek gerekirse müzenin kuruluşu merhum Mehmet Arsay, kendi kaleminden şöyle anlatıyor; *‘Daha ziyade müze niteliğindeki bu koleksiyon 12 yıllık bir uğraşın ürünüdür. Günümüzün dünyasında yaratıcı olmak, iddialı toplumların başta gelen istek ve çabasıdır. Ancak yaratıcı olabilen toplumlar dünyanın şekillendirilmesine, uzaya açılmaya, bilimin yeni sınırlarını düşünmeye ve bulmaya sanayi sonrası hayatın çizgilerinin saptamaya, çevreyi korumaya ve zenginleştirmeye muktedir olabileceklerdir. Otomobil, dünyayı değiştirmiş olan makinedir. Yüzyılı aşan geçmişi aynı zamanda sanayi tarihinin en önemli ve hızlı gelişmeler yazdığı bir devre içindedir. Koleksiyonun ana amacı genç nesillere ve meraklılara otomobilin nasıl başladığını ve aldığı mesafeyi göstermektir. Yaratıcılığın oluşmasında müzelere dayalı görsel eğitim başrolü oynamaktadır. Koleksiyonun bu açıdan yararlı olacağını umuyorum. Umudumun gerçekleştiğinin görmek beni dünyanın en mutlu insanı yapacaktır’* diyerek sözlerini bitiriyor.

3. SANAYİ MİRASI DEĞERLENDİRME ÖRNEĞİ TOFAŞ BURSA ANADOLU ARABALARI MÜZESİ

Bu bölümde kurumsal kimlik geliştirme ve zenginleştirme adı altında amacı sosyal sorumluluk unsuru olan müzelerin, ülkemizde nasıl yapılandıkları ve varlıklarını devam ettirip sürdürülebilirlikleri açısından yapılan çalışmalar ele alınmıştır. Bundan dolayı Türkiye'nin köklü kuruluşlarından olan Tofaş Bursa Anadolu Arabaları Müzesi incelenmiştir. Anadolu uygarlığından bu yana tekerlekten otomobile kadar gelen değişimin sergilendiği bir müzedir.

Türkiye'nin ilk ve tek Anadolu Arabaları Müzesi olan 'Tofaş Anadolu Arabaları Müzesi' (TAAMMÜZ), toplam 17.000 m² lik alan üzerinde kurulmuştur. Müze, İpeker Ailesi'ne ait eski bir ipek fabrikasının tarihi Umurbey hamamı ile yanında bulunan eski Türk evi ve müştemilat binasını da arazisi içine almaktadır. Umurbey Bilgi Parkı içerisinde bulunan 1.200 m² den oluşan ana bina Tofaş tarafından restore edilip müze haline getirilmiştir. 28 Haziran 2002 yılında ziyarete açılmıştır (Güneyarmağan, 2009: 108).

3.1. Yasal Yaklaşımlar

Mevcutta var olan binanın otomotiv müzesine yasal yollarla dönüştürülebilmesi için yapılan incelemeler ve çalışmalar doğrultusunda, gerekli kurumlardan alınan izinler, yerin seçilmesi ve arazinin müzeye olan uygunluğu ele alınmaktadır.

3.1.1. İpek Fabrikasının Müze Olması İçin Atılan Adımlar

Umurbey’de yer alan İpek Fabrikası 1979 yılında fabrikanın üretimine son verilmiş ve fabrika boşaltılmıştır. Üretimin sonlandırılmasından sonra 1979-1998 yılları arasında fabrika işlevsiz kalmıştır. İpeker ailesi sahip olduğu tarihsel sit alanı özelliğini taşıyan araziyi mülkiyet karşılığında belediyeye devretmiştir.

O dönemlerde toplu konut yapımı ön planda. Bunun için Bursa’da en elverişli ve güzel yerlerin arayışı içine girilmişti. Bu yerler arasında Bursa’nın tarihi dokusunu yansıtan ipek fabrikası yer almaktaydı. Dönemin Belediye Başkanıyla Muhtar Erdoğın Uçarsu bağlantıya geçmiştir.

3.1.2. Yerin Seçilmesi ve Arazinin Uygunluğu

Yer arayışı içerisinde olan Bursa firmalarının yapmış olduğu büyük araştırmalar sonucunda böyle bir yerin olduğunu tespit etmişlerdir. Tofaş firması da bu duyumlardan haberdar olan otomotiv sektöründe başarılı firmalardan biriydi.

Tofaş Türk Otomobil Fabrikası A.Ş tarafından yapılan incelemeler sonucunda;

1. Yerin mevkiinin merkeze olan konumu,
2. Tarihsel sit alanı özelliğine sahip olması,
3. Atalarımızdan günümüze kadar gelen kültürleri barındırıp o mirası gelecek nesillere aktarması için tarihi atmosferin yaratılması,
4. Bahçe içerisinde yer alan ana binanın restore edilip işlev kazandırılması,
5. Fabrikanın, otomotiv müzesi için birçok aracın rahatlıkla sergilenebileceği en doğru ve kullanışlı yerin olması,

Mevcut alan Tofaş grubunun araba müzesi olması için istediği yeterli niteliklere sahipti. Bunun üzerine Tofaş grubu gerekli makamlarla iletişime geçti.

3.1.3. Gerekli İzinlerin Alınıp Araba Müzesine Dönüştürülmesi

Tofaş Otomotiv Firması, Belediye Başkanıyla yapılan konuşmalar ve görüşmelerin ardından tarihsel sit alanının yaşatılması ve korunması gerektiği düşüncesiyle bir teklifte bulunmuştur. Belediyenin İpeker ailesi tarafından mülkiyet karşılığında sahip olduğu bu sit alanı, yapılan anlaşma ile 30 yıllık bakım bedeli ve işletme giderleri Tofaş tarafından karşılanması kararıyla Tofaş'a kullanımı verilmiştir.

Bugün, Tofaş Bursa Anadolu Müzesi'nde sergilenen arabalar, Anadolu'nun çeşitli yerlerinden toplanıp, geniş bir tarama sonucunda özenle seçilmiştir. Yıllar içinde ağır işlerde kullanılmış, birçok kez el değiştirmiş, bir kısmı da sökülüp yakılmak için parçalar halinde bulunmuştur. Elde edilen bu objeler, Anadolu'da ki üretim ustalarının ellerinden çok ince işlemlerden geçirilerek restore edilmiştir. Madeni yerleri tek tek sökülerek temizlenip yeniden birleştirilerek zaman içerisinde orijinal hallerine dönüştürülmüştür. Her aracın ayrı ayrı ölçümleri, kayıtları yapıldıktan sonra teknik ve tasarımlarında ki özellikleri belirlenip sınıflandırılmıştır. Böylece Tofaş Anadolu Arabası Müzesi'nin bir parçası olan müze, Anadolu'nun en nadide ustaların elleriyle onarılıp hazırlanan koleksiyonlar 2002 Haziran ayında halka açılıp sergilenmeye başlanmıştır (Tofaş Anadolu Arabaları Müzesi Kitapçığı).

3.2. Tofaş Bursa Anadolu Arabaları Müzesi Tarihçesi, Kuruluşu ve Gerekli Olan Bütçenin Sağlanması

Müzenin açılışından 6 yıl sonra yani 2008 tarihinde bahçede bulunan Umurbey hamamı, restore edildikten sonra sergilerin yapılacağı bir mekân haline getirilip müzeye dâhil edilmiştir.

Müzelerin işlevlerini yerine getirebilmeleri için 'finansal' rolü müzelerin kâr amacı gütmeyen kuruluşlar olmasına rağmen birer işletme gibi düşünürlüğünü ortaya koymaktadır. Bütün sanat kuruluşlarının yönetim biçimleri var oldukları ülkenin yönetim şekliyle doğru orantılı olup mali yapıları yönetim kaynakları doğrultusunda biçimlenir (Kültür İstatikleri, 2003).

Müzeler ister belediye, ister bir özel kuruluşa ya da bir üniversiteye bağlı olsun, finansal giderleri yasal sorumluluklarının bağlı olduğu kuruluş tarafından sağlanmaktadır.



Şekil 3.28: Tofaş Müzesi Taammüz Logosu

Kaynak: Güneyarmağan, 2009: 108.

Y. Mimar A. Naim Arnas, MSÜ Mimarlık Fakültesi Endüstri Ürünleri Bölüm Başkanı Prof. Önder Küçükerman ve Tofaş'ın eski tasarımcı ve yöneticisi Jan Nahum ile bir araya geldiler. 1998 yılı Bursa Büyükşehir Belediye Başkanı Erdem Saker' in ve yardımcısı Dr. Engin Yenal' in kendilerine Umurbey'de bulunan eski ipek fabrikasının bulunduğu yeri tahsis etmesiyle 'Tofaş Bursa Anadolu Arabaları Müzesi' kurulma kararı alınmıştır. Böyle bir düşüncenin en değerli kaynağı, Bursa ve çevresinde en eski araba sanayisini ve kültür mirasını barındırmasına borçludur.

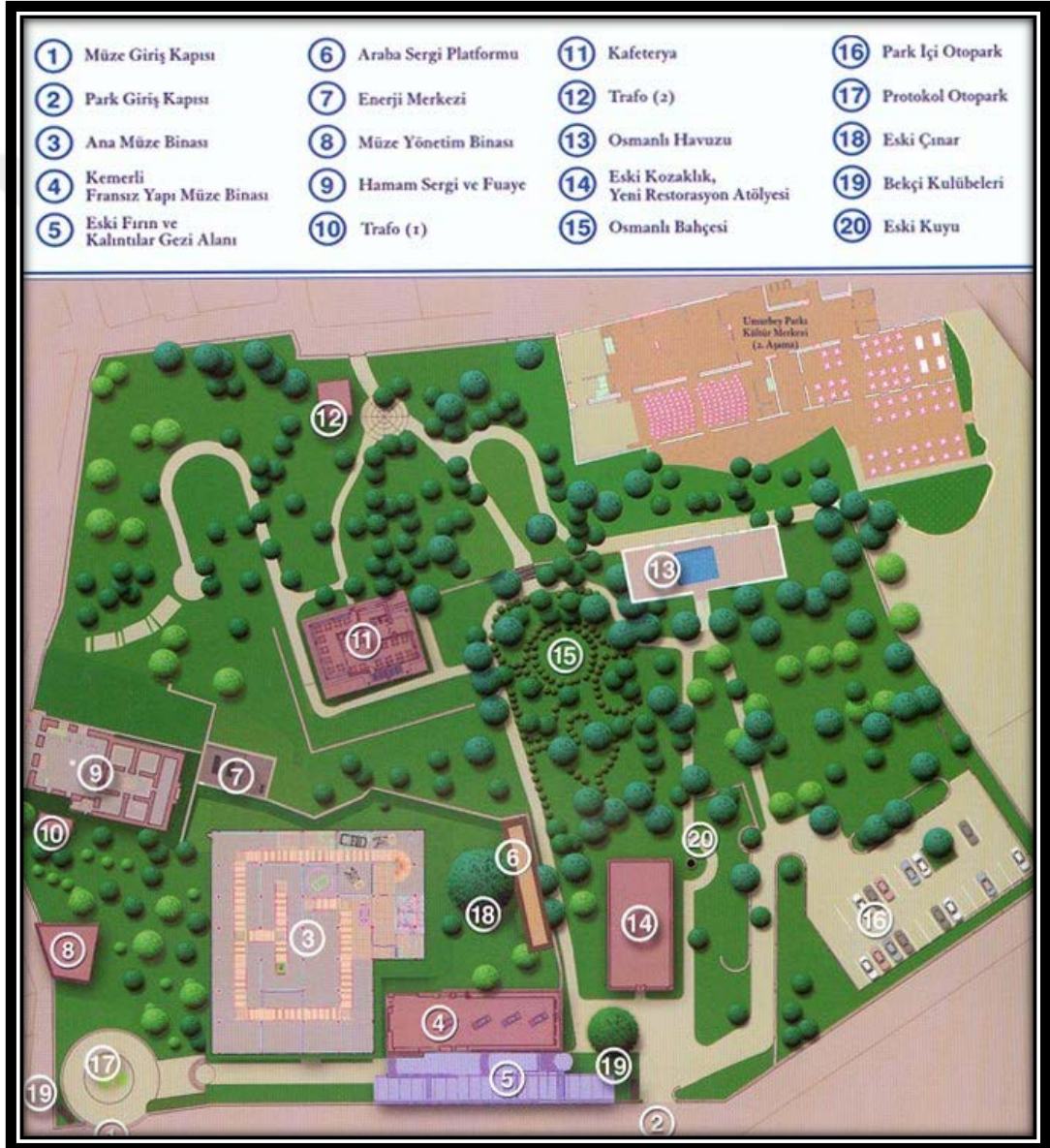
Anadolu'nun tasarım tarihine ışık tutan Anadolu Arabaları Müzesi Tofaş tarafından Bursa'ya kazandırılmıştır.

3.3. Eski İpek Fabrikasından Müzeye Geçiş Süreci

İpeker ailesine ait olan İpek Fabrikası, Bursa Yıldırım ilçesine bağlı Umurbey Mahallesinde bulunmaktadır. Erdoğan Uçarsu 1973 yerel seçiminde Umurbey Mahallesi muhtarlığına ilk kez seçilerek işindeki ustalığının yanında toplumsal sorunlara ilgisi ve çevre duyarlılığıyla kısa sürede kendini sevdirmiştir. Umurbey Mahallesinde tarihsel ve doğal çevrenin korunması için savaş vermiştir. Tofaş'ın

hazırlamakta olduğu kompleksin gerçekleştirilmesi için çok çaba sarf etmiştir (Bursa Gazeteciler Cemiyeti).

Belediye Başkanıyla bağlantıya geçerek, böyle bir alanın toplu konut duşuncesinden kurtarılmasını, bu alana dokunulmamasını ve yeşil alan olarak kalması gerektiğini ifade etmiştir. Tarihsel sit alanı olma özelliğine sahip olan bu arazi sosyal sorumluluk projesi dahilinde var olmuştur.



şekil 3.29. Tofaş Bilgi Parkı Yerleşim Planı

Kaynak: Güneyarmağan, 2009: 109.

Tofaş Bilgi Parkı olarak düzenlenen fabrika alanının toplam dört adet giriş kapısı bulunmaktadır. Eğimli bir arazi üzerinde bulunan fabrika farklı kotlar üzerine oturmaktadır.

İpekçilik okulu mezunu olan Mehmet İpeker'in, Ermeni Köleyan ailesinden 1920 yılında burada bulunan eski bir fabrikayı satın almasıyla başlamıştır. İpeker ailesinin fabrika sınırları içinde bulunan ancak günümüze ulaşmayan bir konakta yaşadıkları öğrenilmiştir.

1920-1932 yılları arasında Mehmet İpeker bu fabrikada ipek böceği tohumu yetiştirmiştir. İpekerler 1932 yılında tesise ait mancınıkhane ve kozaklık ünitelerinde ipek iplik çekimi yapmaya başlamıştır. 1942 yılında ise dokuma ünitesinin oluşturulmasından sonra fabrikada ipek dokuma üretimine başlanılmıştır. 1979 yılına kadar ipek flatür ve dokuma işlemleri fabrikada yapılmaya devam edildi. Aralık 1979 yılında Umurbey'de ki fabrikanın üretimine son verilmiştir (Aydın, 2007).

Üretimin sonlandırılmasından itibaren 1979-1998 yılları arasında fabrika işlevsiz kalmıştır. Mancınıkhane, kozaklık ve istimhane ünitelerine bakılmadığından kötü duruma gelerek yıkılmıştır (Aydın, 2007).



Şekil 3.30. Yıkılan Mancınıkhane Binasına Tepeden Bakış

Kaynak: Tofaş Anadolu Araba Müzesi Arşivinden Temin Edildi



Şekil 3.31. Restorasyon Öncesi Mancinkhane Binasından Görünüş
Kaynak: Tofaş Anadolu Araba Müzesi Arşivinden Temin Edildi



Şekil 3.32. Mancinkhane Binası Restorasyon Öncesi Durum
Kaynak: Tofaş Anadolu Araba Müzesi Arşivinden Temin Edildi



Şekil 3.33. Yıkılan Mancımkhane Binası Restore Edilirken
Kaynak: Tofaş Anadolu Araba Müzesi Arşivinden Temin Edildi



Şekil 3.34: Restorasyon Sonrası Mancımkhaneden Görünüş
Kaynak: Kendi Fotoğraf Arşivimden Görüntü



Şekil 3.35. İstimhane ve Baca Restorasyon Aşaması, 1997

Kaynak: Tofaş Anadolu Arabaları Müzesi Arşivinden Temin Edildi



Şekil 3.36. Restore Edilen İstimhane ve Baca, 1998

Kaynak: Güneymarğan, 2009: 109.

1998 yılında İpeker ailesi fabrikanın mülkiyetini yer karşılığında Bursa Büyükşehir Belediyesine devretmiştir. Aynı sene içerisinde Koç grubu yap, işlet, devret yöntemiyle bu alanı belediyeden tahsis etmiştir.

3.4. Tofaş Anadolu Arabaları Müzesi Bölümleri ve Binanın Teknik Dönüşümü

Müzenin oluşturulmasında asıl konuyu oluşturan bina ve çevresinde bulunan tarihi yapılar ele alınmıştır. Öncelikli olarak binanın tarihine inildikten sonra geçmiş senelerde ne amaçla işlev verdiği konusu ve sonrasında hangi işlevlerde kullanılacağı ele alınmıştır. Yapının yaşına bağlı olarak aldığı deformasyonlar incelenmiştir. Sit alanı içerisinde yer alan tarihi yapılara çok fazla zarar vermeden binanın asıl görüntüsünü korumak amacıyla bir takım restorasyon teknikleri uygulanarak farklı işlevlere hizmet vermesi için yapılan çalışmalar alt başlıklarda incelenmektedir.

İnsanlığın varoluşundan günümüze kadar ulaşan eski uygarlıkların ürünleri; yaşadıkları devirlerin sosyal, ekonomik ve kültürel özelliklerini yansıtan her türlü kültür varlığının yer aldığı korumaya yönelik bilimsel çalışmalar dışında aynen korunacak sit alanlarıdır. Tescilli bir bina olmadığı için yıkılıp yerine yeni herhangi bir yapının yapılması mümkün değildir. Bu nedenle var olan yapıyı koruma ve kullanma koşullarına uygun olacak şekilde restore edip tekrar toplumun hizmetine açmak gelecek nesillere bırakılabilecek en güzel miras olacaktır.

3.4.1. Ana Binanın Güçlendirilmesi ve Restorasyon Aşaması

Eski tarihi yapı olma özelliğini taşıyan bu yapının yeniden işlev kazandırılıp kullanılabilmesi için, binada güçlendirme ve sağlamlaştırma çalışmaları yapılmıştır.

Araba Müzesinin yer aldığı ana yapı, Batıtürk'ün ifade ettiği gibi (2018),

- a. Üstü açık ve kapalı Kozaklık binaları,
- b. Mancınıkhane,
- c. Bükümhane,
- d. Çözüğühane ve
- e. Dokumanın yapıldığı kompleks bir fabrika binasıydı.



Şekil 3.37. Restorasyon Öncesi Terkedilmiş Fabrika Binasının Planı

Kaynak: Tofaş Anadolu Araba Müzesi Arşivinden Temin Edildi



Şekil 3.38. Restorasyon Öncesi Terkedilmiş Fabrika Binasından Görünüş

Kaynak: Tofaş Anadolu Araba Müzesi Arşivinden Temin Edildi

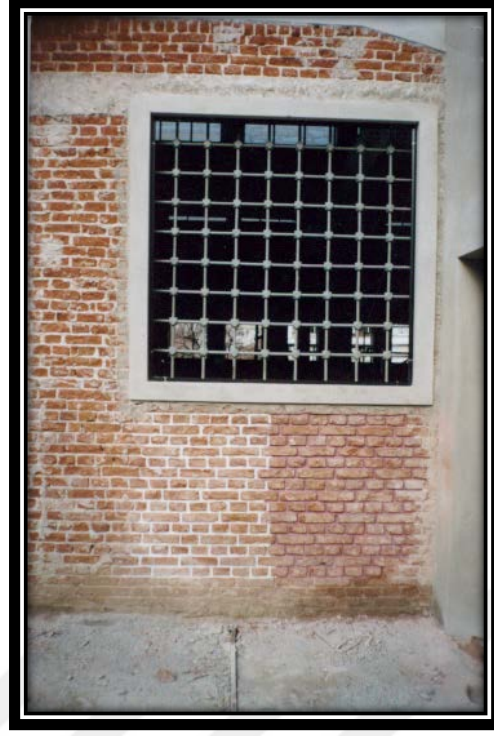
Ana Binada 1999 depreminden sonra 15 cm demir filizler eklenerek güçlendirme yapılmıştır (Batıtürk, 2018). Hemen akabinde yapılan çalışmalar,

- Önceden ipek fabrikası olarak kullanılan bu binanın zemininde makine temelleri bulunmaktaydı. İlk etapta zeminin düz hale getirilmesi için güçlü makinalar kullanılarak zemindeki kalıntılar kırılarak temizlendi. Zemin düz hale getirildi.
- Duvardaki sıvaların hepsi 2,5 kiloluk hiltelerle kazılıp temizlendi. Horasan derzlerin yapılabilmesi için elle derzler açıldı.
- Pencerelerin ahşap doğramalarının büyük bir kısmı zamanla bakımsızlıktan çürüyüp kırıldığı için projede iptal edildi. Demir satmak için çalınıp yerinde olmayan camların yerine orijinaline yakın camlar yaptırılıp takıldı.



Şekil 3.39. Restorasyon Öncesi Terk Edilmiş Binanın Çalınan Camlarından Görünüş

Kaynak: Tofaş Anadolu Araba Müzesi Arşivinden Temin Edildi



Şekil 3.40. Restorasyon Sonrası Binanın Camlarından Görünüş

Kaynak: Tofaş Anadolu Araba Müzesi Arşivinden Temin Edildi

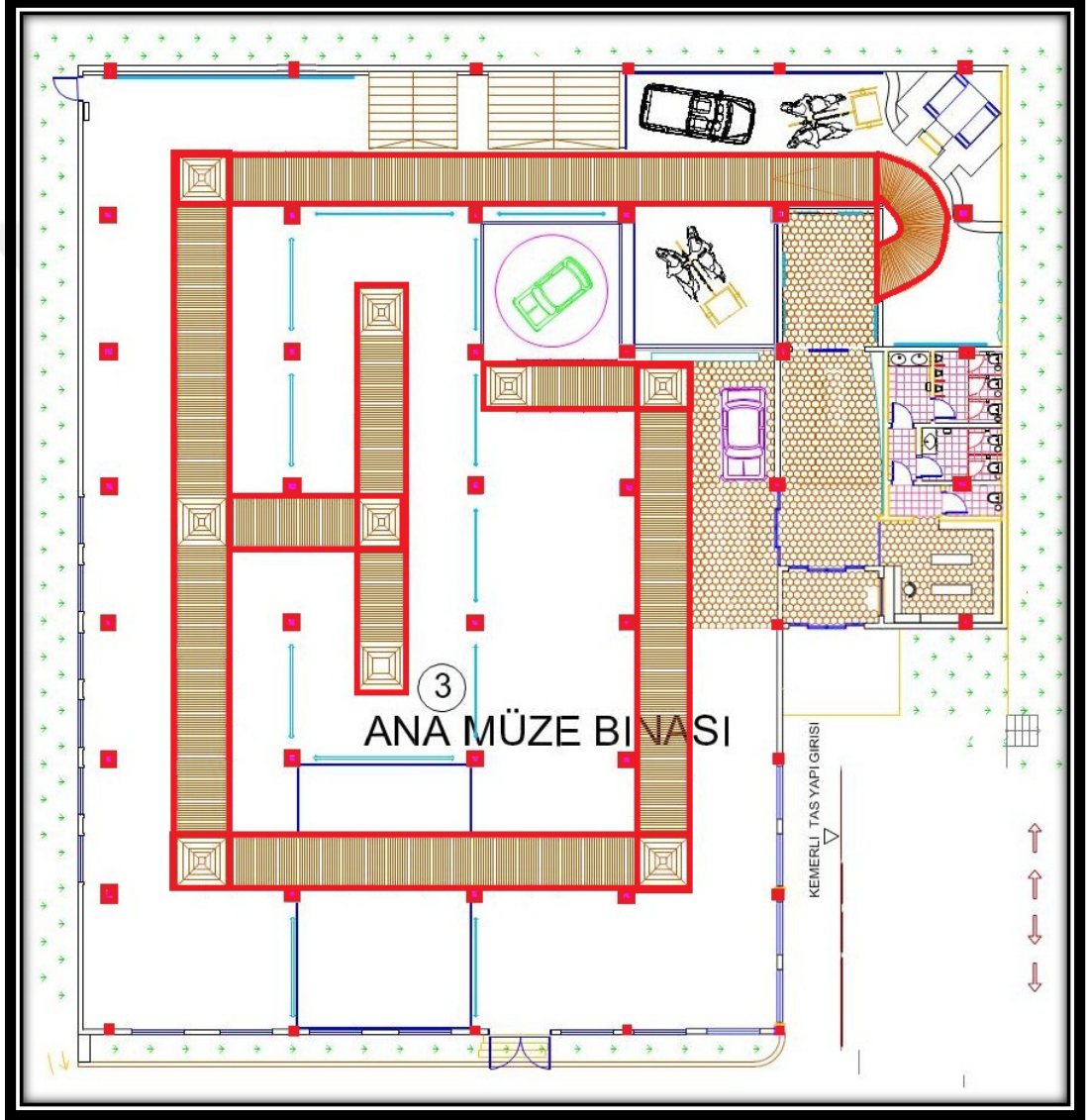
- Projeye uygun olacak şekilde mimarlar tarafından çizilen iç mekân duvarları örüldü.



Şekil 3.41. Restorasyon Aşamasında Ana Bina İçerisindeki Tuğla Duvarlar Örüldürken

Kaynak: Tofaş Anadolu Araba Müzesi Arşivinden Temin Edildi

- Büyük hacimlerde homojen dağılımı sağlamak için tavan tipi Fan-Coil sistemi ile havalandırma geniş spiral borularla sağlandı. Her oda bağımsız olarak ısıtma ve soğutma yapabilmekteydi. Bütün sisteme sıcak ve soğuk su ayrı ayrı toplama ve dağıtma borusuyla bağlanıyordu. Yüksek bina için tavan kotunun yüksekliğinden faydalanılarak havalandırma boruları gizlenmiştir.



Şekil 3.42. Ana Müze Binası Havalandırma Planı

Kaynak: Kendi Fotoğraf Albümümden Alındır



Şekil 3.43. Restorasyon Sonrası Tavandan Geçen Havalandırma Kanallarından Görünüş-1

Kaynak: Kendi Fotoğraf Albümümden Alıntıdır



Şekil 3.44. Restorasyon Sonrası Tavandan Geçen Havalandırma Kanallarından Görünüş-2

Kaynak: Kendi Fotoğraf Albümümden Alıntıdır

- Çatılarda kiremitlerin büyük bir kısmı kırılmış bazıları ise yok olmuştur. Ayrıca çatılarda büyük bir aşınma da görülmekte, birçok bitki büyümektedir. Bütün çatıda öncelikle ısı ve su izolasyonu yapıldı, membran döşendi. Su izolasyonunun üzerine çitalar çakıldı. Arasına ısı izolasyonu yapıldıktan sonra saç kiremitler döşenerek çatı restore edilerek eski haline kavuşturuldu.



Şekil 3.45. Restorasyon Öncesi Terkedilmiş Fabrika Binası Çatısından Görünüş

Kaynak: Tofaş Anadolu Araba Müzesi Arşivinden Temin Edildi



Şekil 3.46. Ana Bina Çatısı Restore Edilirken

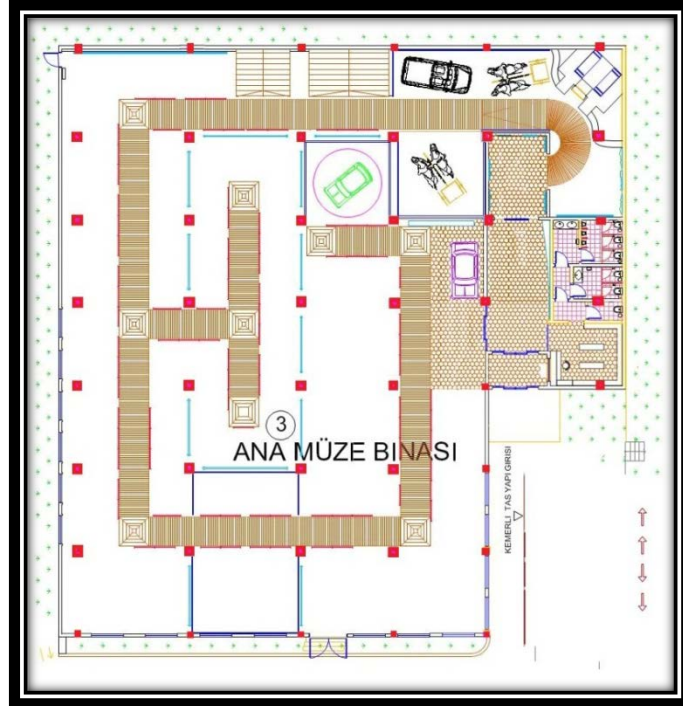
Kaynak: Tofaş Anadolu Araba Müzesi Arşivinden Temin Edildi

- 30*30 cm olan kolanlar 60*60 cm çevrilerek binanın yükünü taşıyan kolonların mukavemeti arttırıldı.



Şekil 3.47. Restorasyon Aşamasında Ana Bina'daki Kolon Ebatlarının Büyütülmesi, Kasım 2000

Kaynak: Tofaş Anadolu Araba Müzesi Arşivinden Temin Edildi



Şekil 3.48. Ana Müze Binası Kolon Planı

Kaynak: Tofaş Anadolu Araba Müzesi Arşivinden Temin Edildi



Şekil 3.49. Ana Bina Cephesinin Güçlendirme ve Restorasyon Aşaması -1

Kaynak: Tofaş Anadolu Araba Müzesi Arşivinden Temin Edildi



Şekil 3.50. Ana Bina Cephesinin Güçlendirme ve Restorasyon Aşaması -2

Kaynak: Tofaş Anadolu Araba Müzesi Arşivinden Temin Edildi

3.4.2. Hamamın Güçlendirilmesi ve Restorasyon Aşaması

Anadolu Arabaları Müzesi'nin açılmasının ardından hiçbir işlevi olmayan yıpranmış durumda olan ancak tarihi ve kültürel değerleri açısından önemli bir yere sahip hamamın değerlendirilmesi yönünde düşünceler vardı. Bütün giderlerin Koç Vakfı tarafından karşılanarak 2008 yılında restore edilen hamam 'TOFAŞ SANAT GALERİSİ' olarak sergi salonuna dönüştürülmüştür.

Bursa'nın tarihi bir yerleşkesi olan Yıldırım İlçesine bağlı Umurbey Mahallesi'nde, Umurbey Camii'nin güneyinde bulunan Umurbey Hamamı, Kara Timurtaş Paşa oğlu Umurbey tarafından 1430 yılında yaptırılmıştır.

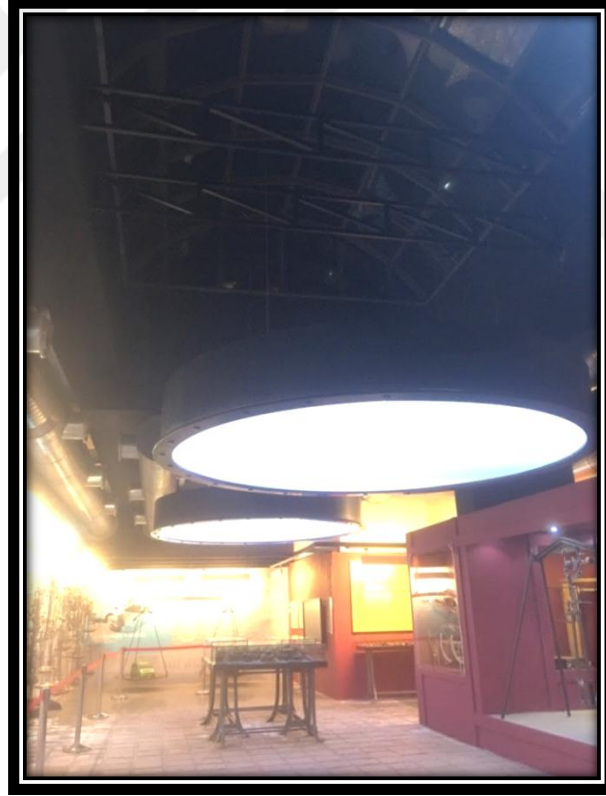


Şekil 3.51. Umurbey Hamam Planı

Kaynak: Tofaş Anadolu Araba Müzesi Arşivinden Temin Edildi

Küçük bir mahalle hamamından ibaret termal suyu bulunmayan ancak halk tarafından ilgi gören hamam 1990'lı yıllara kadar hizmet vermiştir. Zamanında kendine özgü suyu bulunan hamam en son işletmecisi tarafından kendi haline bırakılıp terkedilmiştir. İşletmesi pahalı, zor ve karlı bir iş olmadığından senelerce işletilmemiştir.

Bursa önemli bir kaplıca şehri olduğundan zamanla halkın mahalle hamamlarından kaplıcalara yönelmesine neden olmuştur. Senelerin geçmesiyle, evlerin planlamasında banyoların kapalı alandan kurtarılıp iç mekâna dâhil edilmesiyle ve yenilenen anlayışın termal tesislere ilginin artmasıyla sağlık tedavisi kapsamında değerlendirilmeye başlanmıştır.



Şekil 3.52. İlave Yapılan Fuaye Salonundan Görünüş

Kaynak: Kendi Fotoğraf Albümünden Alıntıdır

Müze kompleksi içinde bulunan 1430 tarihli Umurbey Hamamı, 2008 yılında Tofaş önderliğinde, Vehbi Koç Vakfı desteğiyle restore edilerek Tofaş Sanat

Galerisine dönüştürülmüştür. Y. Mimar Naim Arnas tarafından koruma kurallarına göre restorasyonu tamamlanan Umurbey Hamamı'nda Tofaş Sanat Galerisi açılmış, hamamın konseptine uygun olarak düzenlenmiş olan ilk tematik sergi 'Eski Hamam Eski Tas' olmuştur. Açıldığı günden bu güne,

- 40.Yılında Tofaş ve Vehbi Koç Sergisi,
 - Piemonte Torino Design Sergisi,
 - Oyuncak Sergisi,
 - Zaman Makineleri Saat Sergisi,
 - Yapı Kredi Private Banking ve Yapı Kredi Kültür Sanat Yayıncılık işbirliği ile hazırlanan 'İşte Benim Zeki Müren' sergisi,
 - 'Kantarın Topuzu: Teraziler, Ağırlıklar, Ölçü Aletleri' Sergisi,
- olmak üzere Tofaş Sanat Galerisi pek çok özel sergiye ev sahibi olmuş, binlerce ziyaretçi ağırlamıştır. Topluma müze kültürünü aşlamak, yaşamlarının birer parçası haline getirip geçmişimize sahip çıkıp gelecek nesillere aktarabilmek için farkındalık yaratılması gerekiyordu. Bunun için özel müzelerde yapılan sergilerle insanların dikkatini çekmeyi başarabilmiştir.



Şekil 3.53. Hamamın Soğukluk Kısmının Tofaş Sanat Galerisi Olarak Kullanılması

Kaynak: Kendi Fotoğraf Albümümden Alınmıştır.



Şekil 3.54. Hamamın ılıklik kısmının Tofaş Sanat Galerisi Olarak Kullanılması

Kaynak: Kendi Fotoğraf Albümünden Alındır

Batıtürk'ün ifade ettiği gibi (2018), hamamın sıcaklık, ılıklik ve de halvet kısımlarının kapıları şuanda bulunamamakla beraber yerleri bellidir. Hamamda bulunan kapılar yeniden yapılmamıştır. Asıl hallerine dair ise menteşe yerleri dışında hiçbir bilgi bulunmamaktadır.

Hamamın tek bir giriş kapısı bulunmaktadır. Hamamın ana giriş kapısı onarılmıştır. Giriş kapısının iki kenarında bulunan yabancı ot olan kısım temizlenip çim ve çiçek dikilmiştir. Hamamın giriş kapısı acil çıkış kapısı olarak da kullanılmaktadır.

Sokaktan iki geniş basamak ardından otuzaltışar cm' lik 5 mermer basamak ile hamama girilmektedir. İlk basamak kırılmış fakat tüm parçaları yerinde

olduğundan tamir edilerek eski görüntüsüne kavuşturulmuştur. Diğer basamaklar büyük ölçüde korunmuştur. Hamam giriş kapısının tamamen kapsadığı düşünülen ve beden duvarına 35 cm kadar gömülü olan harman tuğladan yapılmış kemerin üst kısımları kırılmıştır. Üstüne sonradan yapılan bir sıva katmanı olduğu bazı kısımlarda görülmektedir. Kemer basık dairesel bir kemerdir. Hamam'ın giriş kapısının etrafında duvardan daha içeride olan kemer ortaya çıkarılmıştır. Örgü tuğlaların arası derz yapılarak doldurulmuştur. Giriş kapısı üstünde eskiden kitabe bulunduğu düşünülen kısım boş bırakılmıştır. Bu kısımda yapılan harçlar temizlenmiştir.

Hamam'ın ön cephesindeki pencere boşlukları yatayda ve düşeyde genişletilmiş, şeklide değiştirilmiştir. Birçok yere harman tuğla ile gelişigüzel tadilat yapılmıştır. Ayrıca bu kısımlara kapı doğraması geldiği için kemerlerin bir kısmı da tuğla örgü ve harç ile doldurulmuştur. Hamamın ön cephesinde giriş kapısının her iki tarafında birer adet bulunan kemerli genişletilmiş pencereler eski haline uygun olarak onarılmıştır. Bu işlem yapılırken hamamın şu anda kullanılan batı cephesindeki pencereler dikkate alınmıştır.

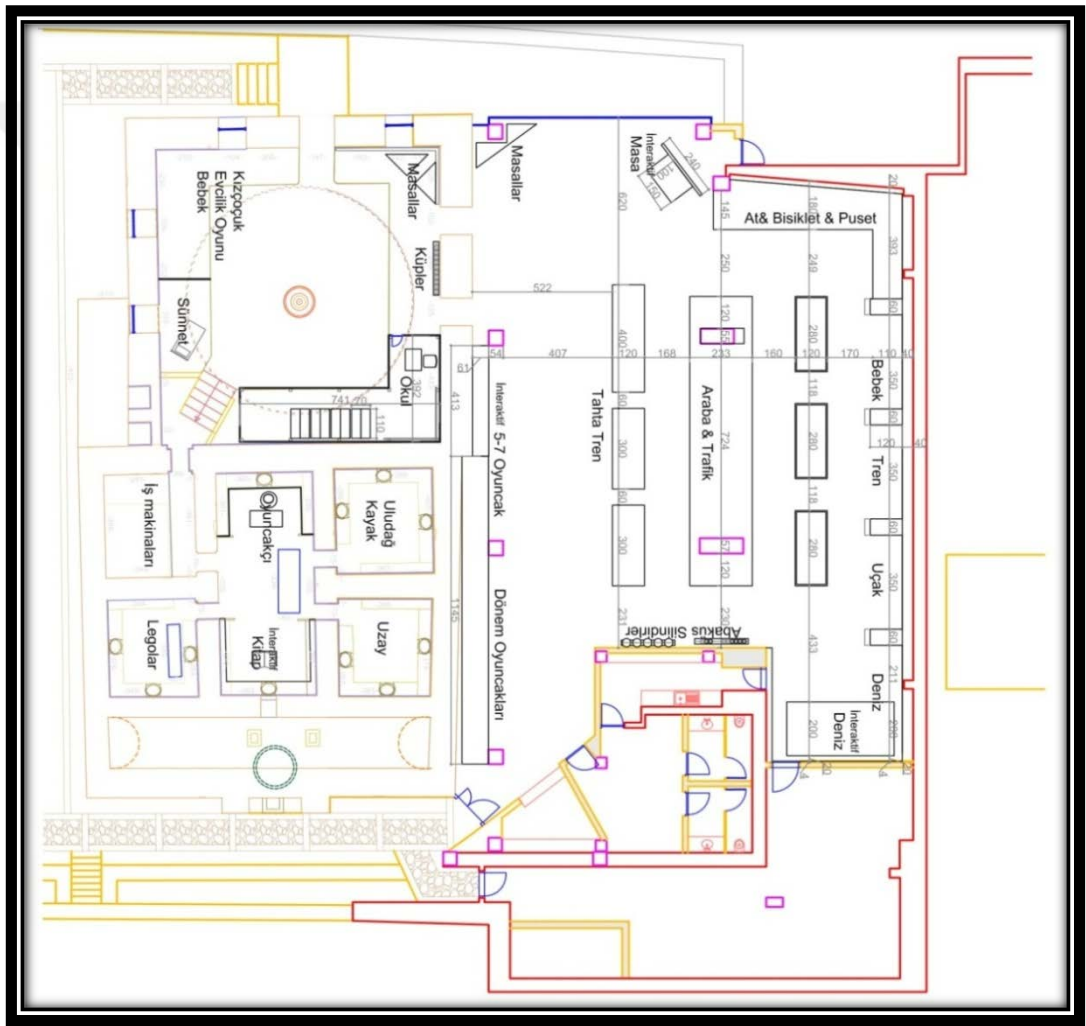


Şekil 3.55. Bekleme Alanından Hamam-Soğukluk Kısına Geçiş

Kaynak: Kendi Fotoğraf Albümünden Alıntıdır

Tek hamam sınıfından olan yapı dikdörtgen bir alan üzerine oturmaktadır. Giriş kapısından hamam ilk girişte 10.62 x 11.00 boyutlarında soğukluk kısmına geçilmektedir. Soğukluk bölümü kare planlı olup, üstte tromplarla 8'gen bir kasnağa geçilmekte ve bu kasnağa da tek bir kubbe oturmaktadır. Soğukluk kısmından ılıkılık kısmına geçilmektedir. Bu mekânı takiben; üzeri kubbeyle örtülü, iki eyvanlı, üç halvetli sıcaklık bölümüne geçilmektedir. Halvetlerin üzeri de kubbe ile örtülüdür.

A. Hamam İçi



Şekil 3.56. Hamam Planı

Kaynak: Tofaş Anadolu Araba Müzesi Arşivinden Temin Edildi

Hamam içlerinde bulunan kapılardan hiçbiri mevcut değildir. Menteşe yerleri görülmektedir. Fakat metal menteşeler paslanmış ve bu paslar duvara da geçmiştir.

Duvarlarda gerekli tamiratlar yapıldıktan sonra hamam içlerinde kapı yerleri belli olan kısımlara kapı boşlukları bırakılmıştır. Kapıların üst kısmı dairesel tonoz şeklindedir.

Hamam içinde zeminde var olan mermerler orijinaline en yakın renkte ve dokuda olacak şekilde tespit edilip alındıktan sonra yeniden döşenmiştir.

Hamam iç duvarlarına raspalanmadan boyalar yapılmıştır. Rutubet nedeni ile duvardaki boya ve de yapılmış sıvaların büyük kısmı kabarmış, bir kısmı dökülmüştür. Horasan derzlerinin ortaya çıkarılması için elle derzler açılmış duvarlar sıvalardan temizlenmiştir.



Şekil 3.57. Hamam İçi Restorasyon Aşaması – Derzlerin Yapılması

Kaynak: Tofaş Anadolu Araba Müzesi Arşivinden Temin Edildi

Tüm kubbelerin üzerinde bulunan aydınlatma enerjilerinin demir konstrüksiyonu kırılmış ve paslanmış. Aydınlatma fenerlerindeki camların tamamı parçalanmıştır. Aydınlatma fenerlerine geçişte bir kademelendirme mevcuttur. Soğukluk kısmında bu kademeler artmaktadır.

B. Hamam Dışı

Batıtürk'ün ifade ettiği gibi (2018), hamam 1556 yılında bir onarım geçirmiş, deprem sırasında hasar görmüş, ayrıca bir de yangın atlatmıştır. Yangından sonra,

- Bu sırada duvarların büyük bir kısmı hasar görmüş yeniden yapılmıştır.
- Duvarların büyük bir kısmına daha sonradan çimento harcı ile gelişi güzel tadilat yapılmıştır.
- Usturalık kısmının dış duvarı harman tuğla olarak değiştirilmiştir. Doğu cephesindeki duvarın bir kısmı yıkılmıştır.
- Halvet kısımlarının kubbelerinin üstü üstten bakıldığında 8'gen planlı birer çatı ile kapanmış daha sonradan tadilatlarla bu şekiller bozulmuştur. Aydınlatma fenerlerinin oturduğu kısımlarda çimento harcı ile tadilat yapılmıştır.
- Soğukluk kısmının üstü beşik çatı ile kapatılmış, üstü taban tuğlası ile kaplanmıştır.
- Bacanın çatı üstüne kadar olan kısmı yıkılmıştır.
- Çatılarda kiremitlerin büyük kısmı kırılmış ve eksilmiştir. Ayrıca çatılarda büyük bir aşınma da görülmekte, birçok bitki büyümektedir. Bütün çatıda öncelikle ısı ve su izolasyonu yapıldı, membran döşendi. Su izolasyonunun üzerine çıtalar çakıldı. Arasına ısı izolasyonu yapıldıktan sonra saç kiremitler döşenerek çatı restore edilip eski haline kavuşturuldu.



Şekil 3.58. Restore Edilmeden Önce Hamamın Çatısından Görünüş

Kaynak: Tofaş Anadolu Araba Müzesi Arşivinden Temin Edildi



Şekil 3.59. Restore Edilen Hamamın Çatısından Görünüş

Kaynak: Tofaş Anadolu Araba Müzesi Arşivinden Temin Edildi

Hamam kendi içinde 8 ayrı bölümden oluşmaktadır. Bu bölümler,

- a. Soğukluk (soyunmalık)
- b. Ilıklık
- c. Sıcaklık
- d. Wc,
- e. Halvet 1
- f. Halvet 2
- g. Halvet 3
- h. Su Deposu dur.

a. Soğukluk

Soğukluk kısmında köşelerde tromp halinde bulunan sivri kemerlerle, üst kotta kare plandan sekizgen bir plana geçilmektedir. Bu sekizgen üzerine bir kubbe kasnağı ve kubbe oturmaktadır. Köşelerdeki sivri kemerler her duvarda birer adet olarak dörder cm lik kabartma halinde devam etmektedir. Kubbenin ortasında bir aydınlatma feneri bulunmaktadır.

Soğukluk kısmının etrafında sonradan eklenen ilave basamaklar zamanla şekil değiştirmiş ve kaldırılmıştır. Soğukluk kısmının etrafı tek kotla çıkılan 74 cm kenarlı mermer ile kaplanmıştır.

Soğukluk kısmının doğu cephesindeki pencereler harman tuğla ile örülüp kapatılmıştır. Kuzey cephesindeki pencereler ön kısma yapılan ev ile kapı haline getirilmiş, bu sırada pencerelerin alt kotları alçaltılmış, pencere yan duvarlarının 90 derecelik açısı bozulmuştur. Pencere yan duvarlarının bir kısmının kırıldığı bir kısmı da harman tuğla ile doldurulmuştur.

Batı cephesindeki pencerelerin ahşap doğramaları ve korkulukları andıran demirleri paslanmış, büyük bir kısmı çürümüş ve kırılmıştır. Pencereler eski haline yakın olacak şekilde onarılmıştır. Bu işlem yapılırken hamamın şu anda kullanılan

batı cephesindeki pencereler dikkate alınmıştır. Tüm pencerelerin üzerinde sivri kemer bulunmaktadır.



Şekil 3.60. Restorasyon Sonrası Soğukluktan Görünüş

Kaynak: Tofaş Anadolu Araba Müzesi Arşivinden Temin Edildi

Pencerelerin önünde tüm cepheler boyunca dönen bir kademe bulunmaktadır. Batı cephesinde bu kadememin sayısı ikiye çıkmaktadır. Fakat üst kotta 74 x74 ebadındaki mermer döşemeler şu anda mevcut değildir, bunun yerine karo mozaik döşeme yapılmıştır. Batı duvarı ile kuzey duvarının keşişimindeki köşedeki döşemede bir kırıklık bundan kaynaklanan kotta bir alçalma söz konusudur. Soğukluk kısmından 0.00 kotundan ılıklığa +1.14 kotuna, 6 mermer basamak ile geçilmektedir.

Soğukluk kısmının ortasında bulunan şadırvanın bir bölümü bulunamamıştır. Eski halinin fotoğrafları bulunup orijinaline yakın bir şekilde yaptırılmıştır. Şadırvanın ayaklık kısmı yerinde olmakla beraber alt tablası kırık bir şekildedir. Soğukluk kısmının ortasındaki şadırvan onarılıp eksik kısımları tamamlanmıştır.

Soğukluk üstündeki aydınlıkların metal aksamları yenilenmiş ve dış etkilerden maksimum korunması için tamamen cam kaplanmıştır. Soğukluk kısmının doğu cephesindeki iki penceresi de tuğla örgü ile tamamen örülerek doldurulmuştur.

Şu anda bu alan çeşitli koleksiyon sergilerinde kullanılmak üzere hizmet vermektedir.

b. Ilıklık

Soğukluktan basamaklardan çıkıp ilk ulaştığımız yerdir. Ilıklık kısmı kare planlıdır. Kare planlı tabana kubbe oturmaktadır. Üst kısmında baklavalı bir kuşak vardır. Ilıklığın kuzeybatı yönündeki köşesinde 51 cm yüksekliğinde bir mermer kademe vardır. Ilıklık üstündeki aydınlıkların metal aksamları yenilenmiş ve dış etkilerden maksimum korunması için tamamen cam kaplanmıştır.

Ilıklık kısmına açılan 3 kapı bulunmaktadır. Bunlar, sıcaklık, soğukluk ve wc kapılarıdır. Sergi amaçlı kullanılmak üzere restore edildikten sonra wc kaldırılmıştır. Artık bu kısımdan ılıkılık, sıcaklık ve 3 halvet odasına ulaşılmaktadır. Şu anda bu alan çeşitli koleksiyon sergilerinde kullanılmak üzere hizmet vermektedir.



Şekil 3.61. Restorasyon Sonrası Ilıklıktan Görünüş

Kaynak: Kendi Fotoğraf Arşivimden Alıntıdır

c. Sıcaklık

Ilıklıktan sonra ilk ulaştığımız yerdir. Sıcaklık kısmı 830 x 360 cm ebatlarında dörtgen planlıdır. Sıcaklık kısmının ortasında kare planlı bir yükseklik bunun üstüne sekizgen bademli bir kuşaklama üstünde de bir kubbe bulunmaktadır. Yan kısımlar eyvan şeklindedir. Üstleri sivri kemerli tonoz ile geçilmiştir. Eyvan bölümünde U şeklinde üç kenarı duvarı dönen oturma kademeleri yapılmıştır. Bu kademeler mermerdendir. Bu U oturma kısmının her iki ucunda da mermer küpeşte bulunmaktadır.

Duvarlar, oturma kademelerinin üstünde 41 cm yüksekliğinde mermerle bu mermer kaplamadan sonra da 4 sıra çinili seramik kaplanmıştır. Restorasyon aşamasında harap olmuş seramikler kaldırılmıştır. Zemine şap atılmamıştır. Var olan mermerler muhafaza edilmiş, hasar gören yerler eskisine yakın olacak şekilde seçilip döşenmiştir.



Şekil 3.62. Restorasyon Sonrası Sıcaklıktan Görünüş

Kaynak: Tofaş Anadolu Araba Müzesi Arşivinden Temin Edildi

Güney cephesinin ortasında bir kurna bulunmaktadır. Fakat kurnanın aynalık kısmı ve kuzey cephesindeki duvarın ortasındaki kurna çalındığından yerinde yoktur. Aynalık kısmının ise alt kenarı kırılmıştır.

Önemli bir detay ise, sıcaklık kısmında yerde kırık olan mermerden bir alan bulunmaktadır. Seçilmiş bir alan olarak gösterilen bu kısımda, yerden geçen ısıtma boruları ve yapım aşamasında var olan detaylar gösterilmek üzere cam ile kaplanıp üstü açık bırakılmıştır.

Sıcaklığın orta kısmı çökmüştür. Burası şu anda bir boşluk halindedir. Sıcaklık kısmından dört kapı açılır, bunlardan biri ılıklığa, diğer üçü ise halvet odalarına çıkmaktadır. Soğukluk üstündeki aydınlıkların metal aksamları yenilenmiş ve dış etkilerden maksimum korunması için tamamen cam kaplanmıştır.

Şu anda bu alan çeşitli koleksiyon sergilerinde kullanılmak üzere hizmet vermektedir.

d. Wc (usturalık)

Wc kısmının doğu duvarında üstü dairesel kemerli iki tuvalet nişi, kuzey cephesinde de kurnalı bir temizlenme bölümü vardır. Kurnanın olduğu duvarda üstü kemerli bir niş de bulunmaktadır. Bu kısmın cephe duvarları sonradan seramik kaplanmıştır. Wc kısmının tavanı tek yöne eğimlidir. Tavanda bir adet, batı duvarında da bir tane daha pencere bulunmaktadır. Batı duvarındaki pencere dıştan algılanmasa da içten kemerli olarak görülmektedir.

Eskiden hamam içerisinde yer alan wc, restore edildikten sonra hamamdan ve fuaye den ayrı bir yerde konumlandırılmıştır.

e. Halvet 1

Sıcaklık kapıları 3 adet halvet odasına açılmaktadır. 1. Halvet odasının doğu cephesindeki kurna yerinde bulunmaktadır. Bu kurnanın aynalık kısmının alt köşesi kırılmıştır. Kuzey cephesindeki kurnada yerinde bulunmaktadır. Aynalık kısmının büyük kısmı parçalanmış ve de eksiktir. Ayrıca bu cephe duvarını yerden 98cm yüksekliğe kadar kaplayan mermerin de büyük bir kısmı parçalanmış ve eksik

durumdadır. Batı cephesindeki kurna ve aynalık küçük ayrıntılar dışında sağlam durumdadır.

Halvet kısmının ortasında 6 cm yükselmiş olan döşeme kenarlara doğru eğimli bir biçimde alçalmakta böylece orta kısımda su birikmesi önlenmiştir.

Halvet kısmının kare planlı duvarları bademli bir kuşaklama ile dairesel bir kasnak haline gelmektedir. Bu kasnağa da bir kubbe oturmaktadır.

Halvet üstündeki aydınlıkların metal aksamları yenilenmiş ve dış etkilerden maksimum korunması için tamamen cam kaplanmıştır. Şu anda bu alan çeşitli koleksiyonlar sergilerinde kullanılmak üzere hizmet vermektedir.

Zeminde zarar gören bir yerin üstü cam ile kaplanmış bu şekilde yerden geçen ısıtma borularının görülmesi sağlanmıştır.



Şekil 3.63. Restorasyon Sonrası Halvet Odasından Görünüş

Kaynak: Tofaş Anadolu Araba Müzesi Arşivinden Temin Edildi

f. Halvet 2

Halvet odasının doğu cephesindeki kurna ve aynalık çalındığından yerinde bulunmaktadır. Güney cephesindeki kurna yerindedir, bu kurnanın aynalık kısmının

üst kenarı kırılmış ve eksiktir. Batı cephesindeki kurna ve de ayna yerinde olmamakla beraber kurnanın geldiği duvar kısmında oyuk oluşmuştur.

Halvet kısmının ortasında 4 cm yükselmiş olan döşeme kenarlara doğru eğimli bir biçimde alçalmakta böylece orta kısımda su birikmesi önlenmektedir.

Halvet kısmının kare planlı duvarları bademli bir kuşaklama ile dairesel bir kasnak haline gelmektedir. Bu kasnağa da bir kubbe oturmaktadır.

Halvet üstündeki aydınlıkların metal aksamları yenilenmiş ve dış etkilerden maksimum korunması için tamamen cam kaplanmıştır.

Şu anda bu alan çeşitli koleksiyonlar sergilerinde kullanılmak üzere hizmet vermektedir.

g. Halvet 3

Halvet odasının doğu cephesindeki kurna yerinde bulunmamaktadır. Aynalıği ise yerindedir. Bu cephe duvardaki mermer kısım tamamı, ayrıca kuzey cephesindeki mermer kısmın da bir bölümü kırılmıştır ve duvardaki harman tuğla örgü görülmektedir. Güney cephesindeki kurna ve de aynalık çalındığından yerinde bulunmaktadır. Aynalık kısmı parçalanmıştır. Batı cephesindeki kurna sağlam aynalığının üst kenarı kırık ve de eksiktir.

Halvet kısmının ortasında 4 cm yükselmiş olan döşeme kenarlara doğru eğimli bir biçimde alçalmakta böylece orta kısımda su birikmesi önlenmektedir. Fakat güney cephesi tarafındaki kısma 73 cm eninde bir mermer sonradan eklenmiş ve bu cepheye doğru bir eğim yapılmamıştır.

Halvet kısmının kare planlı duvarları bademli bir kuşaklama ile dairesel bir kasnak haline gelmektedir. Bu kasnağa da bir kubbe oturmaktadır.

Doğu cephesinden 140 cm orta kısma kadar döşemede bir kırılma olmuş ve burası alt kota inmiştir. Soğukluk üstündeki aydınlıkların metal aksamları yenilenmiş ve dış etkilerden maksimum korunması için tamamen cam kaplanmıştır.

Duvarın belirli bir kısmının zarar görüp aşınmasından dolayı bu kısım tamir edilmek yerine cam ile kaplanmış ve örnek olarak duvardan geçen ısıtma borularının gösterilmesine sebep olmuştur.

Şu anda bu alan çeşitli koleksiyonlar sergilerinde kullanılmak üzere hizmet vermektedir.



Şekil 3.64. Restorasyon Sonrası İllıklık Kısımının Koleksiyon Sergi Alanı Olarak Kullanılması

Kaynak: Kendi Fotoğraf Arşivimden Alıntıdır

h.Su Deposu

Su deposu dairesel kemerli tonozdan oluşmaktadır. Su deposunun altında dışarıdan girilen bir külhan vardır. Külhanda ateş yakılıp kanallar aracılığıyla hamamın tüm duvar ve zeminleri bu şekilde ısıtılıyordu. Su deposunun sıcaklık kısmına açılan bir penceresi vardır. Bu pencere buhar geçişini sağlamak açısından kademeli bir şekildedir. Hamamın arka kısmına sonradan eklenen su deposunun, ağzı açık bir biçimdedir. Şu anda kullanılmamaktadır. Su deposunun havalandırma

bacaları temizlenip onarılmıştır. Su deposunun üstü eski halindeki gibi horosan tuğla ile kaplanmıştır.

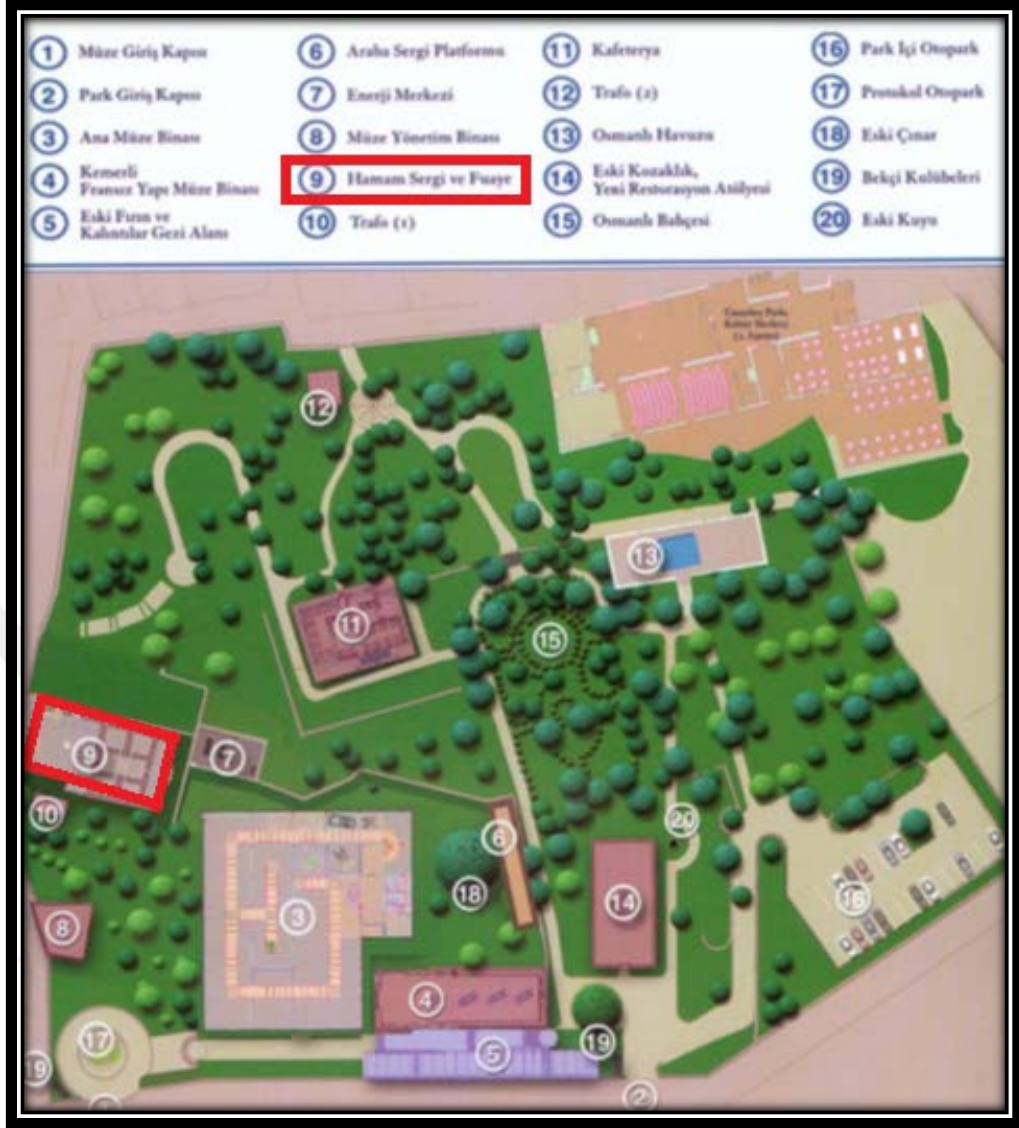
3.4.3. Fuaye (Mutfak, Wc, Sergi Alanı) İlave Olarak Yeniden Yapılması

Hamama minimum değişiklik ile yeni bir işlev verilmesi düşünülmüştür. Bu yapının küçük bir mahalle hamamı olması nedeniyle fuaye olarak düşünülen alanın yeterli büyüklükte olmaması, yeni bir eklentiye ihtiyaç duyulmuştur. Eklenecek olan fuaye binasında uzun süreli yapılan sergiler daha kapsamlı ferah bir sanat galerisinde sanat severlere sunulacaktır.



Şekil 3.65. Tofaş Sanat Galerisine Giriş

Kaynak: Kendi Fotoğraf Albümümden Alındır



Şekil 3.66. Fuaye Planı

Kaynak: Kendi Fotoğraf Arşivimden Alındır

Fuaye kısmı hamamın doğu cephesine eklenecek betonarme taşıyıcı bir ek bina ile sağlanmışır. Bu ek bina ile hamam arasında kalan kısmın kotu düşük tutulup böylece kopuk bir bina olduğu anlaşılmaktadır. Bu alçak kottaki kısım cam ile kapatılmışır.

Yapılan ek binanın taşıyıcı kolonları hamamdan bir miktar önde tutulmakta hamama zarar verilmemektedir. Bu şekilde üst kotlardan hamam yanında bir bina olduğu algılanmamaktadır. Yukardan bakıldığında cam binanın yan zemin kotu çimle kaplı olduğundan bir bütün olarak gözükmemektedir.



Şekil 3.67. İlave Yapılan Fuaye Salonunun Cam Tavanından Görünüş

Kaynak: Kendi Fotoğraf Albümümden Alıntıdır



Şekil 3.68. İlave Yapılan Fuaye Salonuna Üstten Bakış

Kaynak: Kendi Fotoğraf Albümümden Alıntıdır

Fuaye kısmının girişi güneydeki su deposunun arka tarafından verilmektedir. Böylece müze içindeki güvenlik tarafından kontrolü sağlanabilecektir. Ayrıca kuzey cephesine de bir adet panik kapısı konulmuştur. Fuaye kısımlarının mevcuttaki perde duvara eklenerek yapılan kısmı kfeki taşı ile kaplanmıştır. Fuaye kısmının zemini ise altıgen horasan tuğla ile kaplanmıştır. Zemini ise taştan oluşmaktadır.



şekil 3.69. Sonradan Yapılan İlave Fuaye Salonu
Kaynak: Kendi Fotoğraf Albümünden Alıntıdır

3.4.4. Müştemilat Binası Restorasyon Aşaması

İpeker ailesine ait ailenin oturduğu köşk harman tuğlayla yapılmış yığma bir binadan oluşmaktaydı. Binanın tamamı yıkılmadan eski haline yakın bir görüntüde

restore edilerek korunması gereken sit alanı kapsamını içermektedir. Tescilli bir bina olmadığından yeni yapılaşmaya izin verilmiyor.



Şekil 3.70. Müştemilat Binası Restore Edilmeden Önce-1

Kaynak: Tofaş Binası Bilgi Parkı İçerisinde Bulunan Bilgilendirme Panosundan Alınmıştır.



Şekil 3.71. Müştemilat Binası Restore Edilmeden Önce-2

Kaynak: Tofaş Binası Bilgi Parkı İçerisinde Bulunan Bilgilendirme Panosundan Alınmıştır.

Dış görüntüyü yakalayacak şekilde işlevlendirilen yapı bir kafe işletmesinde gereken tamir ve tadilatların yapılmasıyla müze alanına kazandırılmıştır.



Şekil 3.72. Müştemilat Binası Restore Edilerek Kafeye Dönüştürülmesi

Kaynak: Tofaş Binası Bilgi Parkı İçerisinde Bulunan Bilgilendirme Panosundan Alınmıştır.

Umurbey Bilgi Parkı içerisinde yer alan, İpeker ailesinin kullandığı bu bina tescilli bir yapı olmadığı için görüntüsüne yakın şekilde bir yapı oluşturulup tasarlanmıştır.

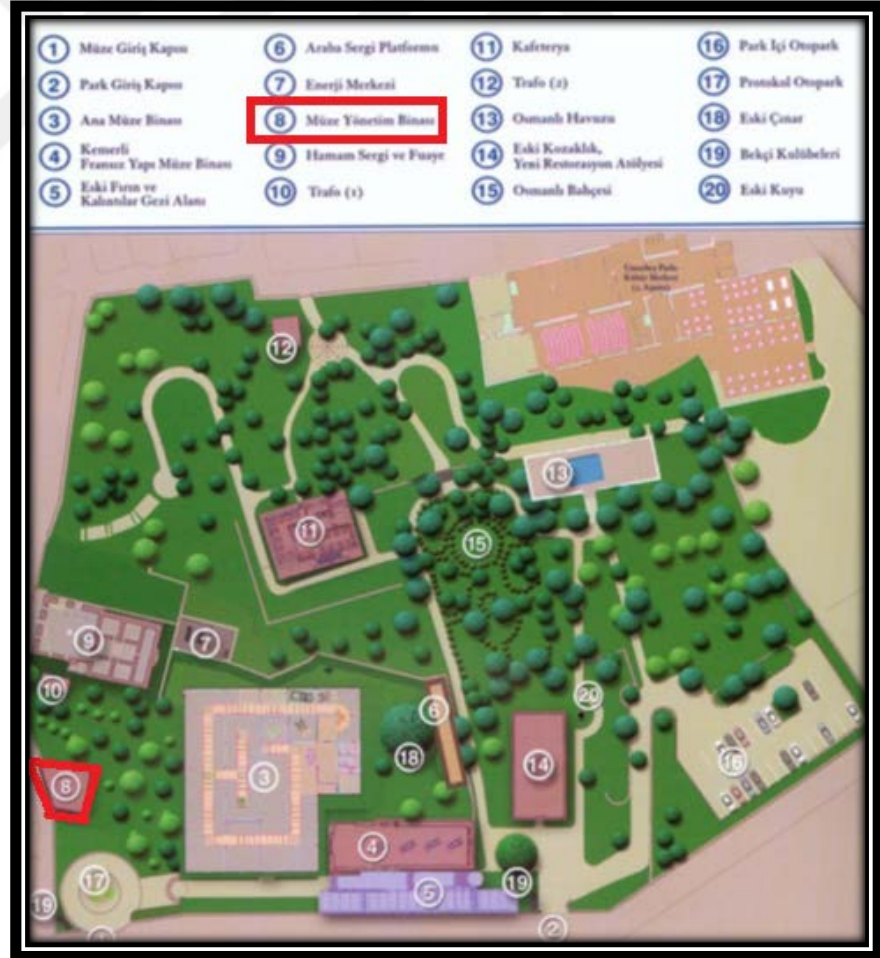
Tofaş Anadolu Arabaları Müzesi ve Tofaş Sanat Galerisi'ni gezdikten sonra, keyifli bir yürüyüşün ardından terası olan Fayton Kafe de gün batımı izlenebilmektedir. Toplam 17.000 m² yeşil alan içerisinde yer alan Tofaş Anadolu Arabaları Müzesi ile paralel olarak restore edilen Fayton Kafe, 2010 senesinde yenilenen iç dekorasyonu ile Bursa'nın doğal ve tarihi dokusu içinde yer alan mekân özel davet ve etkinlikler de hizmet vermektedir.

Çağdaş müzecilik anlayışının müzelere kazandırdığı yeni hizmet veren mekânlardan biridir. Bu mekân müzenin sağladığı prestijli ortam sayesinde hem gelir

elde etmekte hem de diğer bölümlerdeki fonksiyonların yerine getirilmesini sağlamaktadır (Atagök, T, 1999: 77).

3.4.5. Türk Evi Yeniden Yapım Aşaması

Türk Evi, 19. Yüzyıl sivil mimari örneklerindedir. Eski Hamama yeni sanat galerisine giderken sol tarafta bulunmaktadır. Burada var olan Türk evinin yıkılıp aslına yakın olacak şekilde mimarlar tarafından projelendirilip tekrardan yapımı gerçekleştirilmiştir. Binanın yeniden gün yüzüne çıkarılmasında bir binada olması gereken temel her şey yeniden ustalar tarafından yapıp hayata geçirilmiştir. Yapı iki kattan oluşmaktadır.



Şekil 3.73. Eski Türk Evi- Yeni İdari Bina Planı

Kaynak: Tofaş Anadolu Araba Müzesi Arşivinden Temin Edildi

Tarihi bir sit alanında bulunan kullanılmayacak durumda olan kültür mirası değeri taşıyan bu yapı, restorasyon tekniklerinde yer alan rekonstrüksiyon kurallarına uygun olarak yenilemeye girmiştir. Yıkılan bu binanın yerine benzer nitelikte yenisinin yapılması tarihi bir değer taşımamakla birlikte anıtın yerini tutmayıp biçimsel olarak eskisinin kopyası olarak var olmaktadır. Çok harap durumda restorasyonla kurtarılamayacak binalar, eskisinden farklı görünüşte olmayacak özellikler taşıyarak yakın malzemeler kullanılarak hatta tekrardan kullanılacak durumda olan tavan bezemesi, kapı, pencere gibi malzemelerin korunup rekonstrüksiyon aşamasında değerlendirilip tarihi işlevi yeniden güçlendirilmiştir.



Şekil 3.74. Restorasyon Öncesi Türk Evinden Görüntü -1

Kaynak: Tofaş Anadolu Araba Müzesi Arşivinden Temin Edildi



Şekil 3.75. Restorasyon Öncesi Türk Evinden Görüntü -2

Kaynak: Tofaş Anadolu Araba Müzesi Arşivinden Temin Edildi

Mimarlar tarafından yeni binanın proje çizimleri hazırlanarak anıtlar kuruluna verilmiştir. Anıtlar kurulu onayından geçen proje yerinde incelenmek üzere ekipler gönderilerek teftiş edilmiştir. İnceleme altına alınan projenin teftişi gerçekleştirildikten sonra uzun süren incelemelerle birlikte tekrardan verilen onay dahilinde restorasyon tekniklerinde yapıya en uygun olarak rekonstrüksiyon kurallarına uygun olarak yeniden yapılmıştır.

Eski Hamamın solunda bulunan iki katlı bina yıkılıp orijinaline yakın şekilde tekrardan inşa edilip yönetim idari binası olarak kullanılmaktadır. Büyük bir alan içerisinde konumlandırılan yapıların birimler tarafından yönetilmesi için kimliğini yansıtan bir yapı oluşturulmuştur.

Müzeler, sahip oldukları koleksiyonları ve bilgileri koruyup gelecek kuşaklara zarar görmemiş şekilde aktarabilmek için, bunları kayıt altına alıp gerektiğinde herhangi bir bilgi ve esere ulaşabilmesi gerekmektedir.



Şekil 3.76. Türk Evinin Restorasyon Sonrası İdari Binaya Dönüştürülmesi

Kaynak: Tofaş Anadolu Araba Müzesi Arşivinden Temin Edildi

‘ Belgeleme, kişisel ya da kurumsal anlamda belirli süreçlerin yazılı, işitsel ve görsel olarak kayıt altına alınması; arşivleme, bu belgelerin belirli bir sistematik döngü içerisinde sınıflandırılması, envanter ise belgelenmiş ve sınıflandırılmış ürünün dokümanı anlamı taşımaktadır’ (Rona,Z, 1999: 123).



Şekil 3.77. Restorasyon Sonrası Yönetim Binasından Görünüş

Kaynak: Kendi Fotoğraf Albümünden Alınmıştır.

Müzeye giren her eser kayıt altına alınarak demirbaş listesine eklenmektedir. Bu kayıtlar belirli bir sistem ve sıra içerisinde yapılmazsa, kontrol sağlanmaz ise koleksiyondaki eserlere tam anlamıyla ulaşılamaz. Yönetim binasında bu işlemler yetkili çalışanlar tarafından yapıp kontrolü sağlanmaktadır.

Müzedeki koleksiyonda var olan eserlerin fiziksel ve kimyasal bozulmaya tabi tutulmadan ömürlerinin uzatılması, çalınmalara ve kaybolma karşı önlemler bu

idari bölümler tarafından sağlanmaktadır. Gerektiğinde eseri onarımdan geçirmek zorundadırlar. ‘Detaylı bilgi, verimli iş gücü, zaman, teknik donanım ve para gerektiren koruma işlemlerini en aza düşürmek, yapılan müdahalelerin sonucunun uzun vadeli olması için, müze koleksiyonlarında bozulmayı önleyici koruma büyük önem kazanmıştır’ (Can, F,1999: 101).

Müze içerisinde sıcaklık değerindeki dalgalanmalarla birlikte nem oranının değişmesine bağlı olarak da mekânda bulunan malzemelerin boyut değiştirmesine, gerilme sonucunda eserlerde kopma, kırılma, yırtılma, dökülme, çatlama vb. gibi deformasyonlara uğramaktadır. Yüksek sıcaklıkta organik malzeme ile beslenen böcek ve zararlı hayvan türlerinin sayısının artmasından dolayı kimyasal tepkiler hız kazanır. Kimyasal tepkimeleri önlemek ve her türlü zararlı canlıları yok etmek için nemi kontrol seviyede tutmak insanların yoğun olduğu müze mekânların da (sergi salonu, idari birimler vb.) ortalama sıcaklık 18-20 C olması gerekmektedir (Can, F,1999:104).

Sonuç olarak bahsetmiş olduğum üzere müze içerisinde ve dışında park sınırları içerisinde karşılaşılabilecek her türlü sıkıntılara karşı koruyucu tedbirlerin alınması, mekânların ve çalışan personelin yönetilmesi idari birimler tarafından sağlanmaktadır.

3.4.6 Çevre Düzenlemesi Peyzaj Aşaması

Kompleksin bahçesi botanik parkı andıracak niteliktedir. 350 çeşit bitkinin yer aldığı bahçede eskiden günümüze kadar var olan ağaçlar korunup ilave ağaçlar ekilmiştir. Girişte yer alan ekşi karadut ağacı 164 yaşında olmakla beraber Bursa’nın en eski karadut ağacı olma özelliğini taşımaktadır. Müze bahçesinde 360 yıllık tarihi çınar, ipek fabrikası bahçesinden kalma onlarca ağaç sonrasında ekilen ağaç, bitki, çiçek ve çim alanlar yer almaktadır. Müzeye dönüşüm sürecinde yenilenen peyzaj düzenlemesiyle ziyaretçilerine ve çevre sakinlerine yeni bir yaşam alanı imkânı sağlanmıştır.

19. ve 20. yüzyıl yapımı Kozaklık Binaları, 15. yüzyıla ait hamam, 19. yüzyıla ait eski Türk Evi bahçede yer alan önemli yapılarıdır.



Şekil 3.78. Tofaş Bursa Anadolu Arabaları Müzesi Uydu Görüntüsü

Kaynak: Kendi Fotoğraf Albümümden Alıntıdır



Şekil 3.79. Bahçede İpekerlerden Kalma 360 Yıllık Tarihi Çınar Ağacının Görüntüsü

Kaynak: Kendi Fotoğraf Albümümden Alıntıdır

İpek fabrikasının ana bölümlerinden biri olan Kozaklık Binası, hammadde olan ipek böceği kozasının konulacağı bölüm olarak inşa edilmiştir. Kozahane' ye getirilen kozalar yaş ise önce burada kurutuluyordu. Kuru kozalar ise düzgünlüklerine göre ayrımları burada yapılıyordu. Ayrım yapıldıktan sonra hammaddeler imalat bölümüne gönderiliyordu. İmalat için kullanımı bekleyen kozalar burada depolanıyordu (ÇakıcıMustafa, 2010: 32).



Şekil 3.80. Restore Edilen Kozaklık Binasından Görüntü

Kaynak: Kendi Fotoğraf Albümümden Alıntıdır

Müze ve sergi gezisi sonrası ziyaretçilerin dinlenebileceği bahçe içerisinde yer alan Kozaklık Binası trafik eğitim pisti olarak kullanılmaktadır.

5-6 yaş grubuna yönelik temel trafik eğitiminin verildiği alanda çocuklar eğitsel faaliyetin yanı sıra eğlenceli vakit geçirebilmektedirler. Trafik eğitim pistinin bulunduğu alanın yakınında atlıkarınca yer almaktadır. Her yaş grubundan insanın keyifli vakit geçirmesini sağlayan atlıkarınca çocukların olduğu kadar büyüklerin de uğrak noktası haline gelmiştir.



Şekil 3.81. Çocuklar İçin Trafik Eğitim Pistinden Görüntü
Kaynak: Kendi Fotoğraf Albümümden Alıntıdır



Şekil 3.82. Çocuklar İçin Konulan Atlı Karıncadan Görüntü
Kaynak: Kendi Fotoğraf Albümümden Alıntıdır

Bahçe içinde bulunan ücretsiz otoparkı ile ziyaretçilerin rahat şekilde araçlarını park etmesine olanak sunmaktadır. İnsanların yeşillikler arasında temiz hava soluyabileceği bu kompleks, kültür sanat hayatına ve sosyal yaşama yeni bir renk katmıştır. Bahçe her yaştan insanın yürüyüş yapabileceği şekilde tasarlanmıştır. Bunun için yürüyüş yolları düzenlenmiştir.

Dinlenme bölümleri oluşturularak belirlenen yerlere banklar konulmuştur. Kaldırımlar tekrardan düzenlenerek, kaldırım ve granit küp taşları yeniden döşenmiştir.

Müze ve bahçede yer alan mekân, bitki her türlü merak edip aydınlanabileceğimiz yön tabelaları ve bilgilendirme panoları yer almaktadır.



Şekil 3.83. Bahçe de Dinlenme Alanlarından Oluşan Banklardan Görünüş

Kaynak: Kendi Fotoğraf Albümümden Alıntıdır



Şekil 3.84. Bahçe İçerisinde Yapılan Yürüyüş Yollarından Görüntü

Kaynak: Kendi Fotoğraf Albümümden Alıntıdır



Şekil 3.85. Tofaş Bilgi Parkına Ait Ücretsiz Otopark

Kaynak: Kendi Fotoğraf Albümümden Alıntıdır



Şekil 3.86. Tofaş Bilgi Parkı İçerisinde Yer Alan Yapılara Yönlendirme ve Bilgilendirme Tabelaları

Kaynak: Kendi Fotoğraf Albümümden Alındır



Şekil 3.87. Restorasyon Öncesi Park Zemin Taşlarının Durumu

Kaynak: Tofaş Anadolu Araba Müzesi Arşivinden Temin Edildi



Şekil 3.88. Tofaş Bilgi Parkı Zemin Taşları Yapılırken

Kaynak: Tofaş Anadolu Araba Müzesi Arşivinden Temin Edildi



Şekil 3.89. Bahçeye Ağaç ve Bitkiler Ekilirken, Nisan 2000

Kaynak: Tofaş Anadolu Araba Müzesi Arşivinden Temin Edildi



Şekil 3.90: Bahçe Yürüyüş Yolları ve Kaldırımlar Yapılırken, Nisan 2000

Kaynak: Tofaş Anadolu Araba Müzesi Müdürü Tarafından Temin Edildi



Şekil 3.91. Bahçeyi Çevreleyen Duvarlar Örülürken, Nisan 2000

Kaynak: Tofaş Anadolu Araba Müzesi Arşivinden Temin Edildi

3.4.7. Tofaş Bilgi Parkı İçinde Yer Alan Binaların Yeniden İşlevlendirilmesi

Umurbey Bilgi Parkı içerisinde yer alan binaların restore edilerek eski yapısal özelliklerini korumak amacıyla yeniden farklı işlevler kazandırılıp halkın hizmetine açılmıştır.

Mimariyi belirleyen en önemli unsur birimlerinin başında mekân kurgusunun yapılab işlevlendirilmesidir. Müzenin planlanması kapalı ve açık alanlar olmak üzere iki tür mekândan oluşmaktadır. Halka açık alanlarda bireylere eğlence, hizmet, sergileme ve eğitim faaliyetlerine önem verilirken, halka kapalı alanlarda sergilenecek eserlerin toplanması, arşivlenip belgelenmesi ve korunması koleksiyonlara karşı sorumlulukların ön plana çıkmaktadır (Atagök,T; 1999, sf.75). Kah'n ifade etmesiyle 'müze hizmet eden ve edilen mekânların açık bir düzenlemesidir' (Bakırküre, S.G; 1992, sf.58).

3.4.7.1. Üçpınar Tümülüs'ü ve Araba Tekerleğinden Araba Müzesine Gelen Serüven

Müzedede, 2600 yıl öncesine ait tekerlek buluntusundan günümüz otomobil teknolojisine geçişin kronolojik olarak hikâyesi anlatılmaktadır. Eski bir ipek fabrikasının restore edilmesiyle sanayi mirasının korunmasına örnek teşkil eden bu yapı, Türkiye'nin ilk ve tek Anadolu arabaları müzesidir.

Müze, ziyaretçilerini 2600 yıl öncesine götürüyor. Müze müdürü Aylin Tatlı'yla (DHA,2018) yapılan röportaj da şöyle ifade ediyor; 'Balıkesir Üçpınar Tümülüs'ünde bulunan 2600 yıllık at arabası parçalarından yola çıkarak müze oluşturuldu. Bursa'da araba sanayisinin gelişmiş olması çok da tesadüfi değil. Biz bu hikâyeyi başlangıç noktası olarak aldık ve günümüz otomobillerinin nasıl üretildiğini, Anadolu arabalarının hikâyesinden günümüz teknolojiyle nasıl bir kaynaşma olduğunu göstermek üzere tematik bir anlatımla müzeyi dizayn ettik. Müzeyi ziyaret edenler tekerlekten arabaya insanın hayatında nasıl bir değişim olduğunu görüyor. Otomobilin de aynı zamanda insan hayatına neler kattığının

özetini görüyor'. Çok eski bir tekerlek buluntusundan yola çıkılarak hazırlanan müzede Tofaş'ın ürettiği otomobillerin de bulunduğunu aktaran Tatlı, 'Anadolu'nun çeşitli bölgelerinden arabalar toplandı. Restorasyon çalışmalarından geçtikten sonra müzeye yerleştirildiğinden bahsetmektedir.

Fotoğraf karelerinde yapım aşamaları görülen kazı çalışmaları Anadolu da bulunmuş en eski araba kalıntılarını göstermektedir. M.Ö.6. Yüzyıla tarihlenen Üçpınar Tümülüs'ü Akhaemenidler dönemine aittir. Akhamenid İmparatorluğu İran'da kurulan büyük bir devlettir. Bu yapıların restore edilerek bir araba müzesine çevrilmesine, 1988 yılında Balıkesir yakınlarında yol çalışması sırasında rastlanan Üçpınar Tümülüs'ünden elde edilen M.Ö. 6. yüzyıla ait arabaya ait parçaların bulunması öncülük etmiştir. Müzede sergilenen ve çeşitli merkezlerden satın alma yoluyla toplanan arabalar Anadolu'da özellikle de Bursa bölgesinde otomotiv sanayinin tesadüfen gelişmediğini ortaya koymaktadır.

Arabalar M.Ö. 3000'lerde tekerlek ve kızağın bulunmasından sonra ortaya çıkmıştır. Sümer, Mısır, Yunan ve Asur Devletlerinin arkası açık iki tekerlekli savaş arabası kullanmış olduğu bilinmektedir. İki tekerlekli ve parmaklıklı ilk arabaları ise M.Ö. 2000'lerde Hititler yapmıştır. Hayvanların evcilleştirilmeye başlanması ilk olarak Asya'da başladığına göre, araba, Asya'da yani hem tekerlek hem de evcil hayvanların görüldüğü bir yerde icat edilmiş olmalıdır. Çinli ve batılı arkeologlara göre araba M.Ö. 2000- 800 yılları arasındaki Bronz Devri'nde üretilmeye başlanmıştır. M.Ö. IV. yüzyılda Türkler de arabayı kullanmaya başlamışlardır. Çünkü Oğuz Destanı'nda kağının kullanılmasından değil, bizzat icadından bahsedilmektedir.

Girişte, Tümülüs buluntularının fotoğraf kareleriyle anlatıldığı bölümün ardından, araba ve tekerleğin konu edinildiği mezar steli örnekleri Akhamenidler ve Roma dönemine tarihlendirilmektedir. Tümülüs buluntularından yola çıkarak yapılmış üç adet savaş arabası kopyasının iki adedi müzede sergilenmektedir Müze, genel anlamda tekerleğin icadından başlayarak ilk savaş arabaları ve yük arabalarıyla günümüze kadar gelen motorlu araçları kronolojik olarak gözler önüne sermektedir. Girişte M.Ö. V. ve VI. yüzyıl Akhamenidler Dönemine ait olduğu düşünülen ziyafet

sahneli, cenaze töreni ve süvari kabartmalı mezar stelleri ile karşılaşmaktayız. Bu eserlerin orijinalleri İstanbul Arkeoloji Müzesi'ndedir. Araba ögesinin kullanıldığı M.Ö. II. yüzyıla ait Nikeli Araba kabartmasının orijinali ise A. Naim Arnas koleksiyonundadır.



Şekil 3.92. Üçpınar Tümülüs'ün Canlandırılmasından Görüntü

Kaynak: Kendi Fotoğraf Albümümden Alınmıştır

Giriş bölümünde Üç Pınar Tümülüs'ünün canlandırması bulunmaktadır. Çok eski geleneklerden biri olan ve ölümden sonra yaşamaya devam edeceğine inanan insanlar Üçpınar Tümülüs'ünde olduğu gibi değerli ve ihtiyacı olacak eşyaları ile birlikte gömülmektedir. İri blok taşlardan yapılan mezar odasında karşılıklı iki kline yer almaktadır. Mezar yapısı daha önce yağmalanmıştır ancak değersiz olduğu düşüncesiyle at koşum takımları ve arabaya ait metal parçalar bırakılmıştır. Bu parçalar bilgisayar ortamında birleştirilerek arabanın gerçekte nasıl olduğu ortaya çıkarılmış ve iki tane maket araba üretilmiştir. Arabaları çeken At heykellerini ise önemli bir heykeltıraş olan Tankut Öktem yapmıştır.

İlk Gezi yolu üzerinde öncelikle arabaların imalatı sırasında ne gibi evrelerden geçtiğini anlamamız için oluşturulan at arabası ve fayton imalathanelerini, eski saraç evleri, nalbant ve semercileri gösteren dükkânlar bulunmaktadır. Bu dükkânlarda bulunan, arabaların üretimi sırasında ihtiyaç duyulan tezgah, örs, ocak, körük ve diğer metal aletler, çiviler, at koşum takımları, semerler tümüyle orijinaldir.

Bu bölümden sonra sıra arabaları tanımaya gelmiştir. Müzede özellikleri bölgeye, kullanıcıya ve ustasının yapımına göre değişen 31 adet motorsuz (at arabası) ve 11 adet motorlu olmak üzere toplamda 42 araç bulunmaktadır. Anadolu'nun çeşitli yörelerinden satın alma yoluyla toplanarak Tofaş'ta onarılıp restore edilen bu arabaların yük taşıma kapasiteleri ve manevrası hesaplanarak literatüre büyük bir pano kazandırılmıştır.

İlk olarak Ege bölgesinde bulunan, yük taşıma kapasitesi fazla olan ve 19.yy. sonu ile 20. Yy. başında savaşlarda kullanılan mermi ve top arabaları görülmektedir. Daha sonra Tokat ve Yozgat yörelerine ait kağnı arabalarıyla karşılaşmaktayız. Kağnı arabaları çift öküz tarafından çekilen ve manevra kabiliyeti az, ağır yük taşıma arabalarıdır. Taşınacak yükün özelliklerine göre kağnı üzerine ahşaptan ilaveler yapılabilmektedir. Bu ilaveler bölgelere ve mevsimlere göre farklılık gösterebilmektedir.

İkinci gezi yolu üzerinde sağda boyları ayarlanabilen Balıkesir ve Bursa yörelerine ait dört tekerlekli öküz arabaları bulunmaktadır. Sol tarafta ise yine bir kağnı ve at gücü ile çekilen ve karlı havalarda kullanılan kızaklı ulaşım aracı bulunmaktadır. Devamında el arabası ve Trakya bölgesine ait bir at arabası yer almaktadır. Gezi yolu üzerinde sağda çeteni tatar ve gelin arabası olarak kullanıldığı düşünülen at arabasının örnekleri, solda ise Bursa'nın İsa Bey Köyü'nden alınan ve Esebey Çarklısı olarak adlandırılan at arabaları bulunmaktadır.

Sol köşeden daha küçük olarak planlanmış ikinci galeriye girildiğinde çeşitli arabalar sergilenmektedir. Bunlardan en önemlileri geniş ve kendine özgü derin kasası bulunan bir tatar arabası, fındık dallarıyla büyük bir sepet örülerek oluşturulmuş saman-ot benzeri malzeme taşımak için yapılmış bir öküz arabası, Manisa, Eskişehir, Bursa yöresine ait at arabaları ve Bulgaristan'dan satın alma yoluyla müzeye getirilen bir eşek arabasıdır. Bu kronolojik gelişim içinde arabaların

boyanmaya başlandığı, tekerleklerde lastik malzemenin kullanıldığı fren sistemi ve sarsıntıyı engellemek için çark sisteminin kullanılmaya başlandığı görülmektedir.

Yollarla beraber arabaların da modernleştiği, ancak konforun arttıkça yük ve insan taşıma kapasitesinin azaldığı Faytonların sergilendiği bölümde net bir şekilde algılanmaktadır. Üzeri kapalı bu at arabaları yöresel olarak Payton, Fayton ve Briçka olarak adlandırılmışlardır. Bu arabalarda gelişmiş fren ve amortisör sistemi ile günümüz far lambalarının prototipi olan fenerlerin bulunması ulaşımın geceleri de yapıldığını göstermektedir.

Üçüncü gezi yolu üzerine ise tekerlek bölümü ile fayton ve günümüzün modern araçlarının alt şaseleri ile profil benzerlikleri hakkında bir karşılaştırma bölümü eklenmiştir. Tekerlek bölümünde çeşitli dönemlere ve bölgelere ait, lastikli ve lastiksiz tarım makineleri tekerlekleri, kağı arabalarında kullanılan dolgu tekerlekler, öküz ve at arabası tekerlekleri ile günümüz otomobil tekerlekleri sergilenmektedir.

Bu bölümden sonra asfaltla birlikte motorlu araçlar bölümüne geçilmektedir. Bunlardan ilki 1971 yılı Tofaş tarafından üretilen şasi numarası 1 olan ilk Murat 124 markalı otomobildir. Deri koltuklu ve yan aynaları olmayan bu araç üçüncü sahibinden satın alınmıştır. Daha sonra 1977 yılında üretilen ilk Murat 131 markalı otomobil ve 1983 model Murat 131 Kartal arasında ODTÜ Üniversitesi öğretim üyelerinin ortak çalışması sonucu oluşturulan Fiat Palio yer almaktadır. Dördüncü gezi yoluyla devam eden ve son bulan bu galerinin solunda sırasıyla Vehbi Koç'un bir dönem makam arabası olarak kullanmış olduğu 1994 model, aynı zamanda Tofaş'ın ürettiği bir milyonuncu araba olan Tempra, 1999 model Tipo, 2000 model son Uno, 2004 model ve iki milyonuncu araba olan Palio Go bulunmaktadır.

Sağ tarafta ise kapalı alan sıkıntısından dolayı Tofaş'ın daha sonraki yıllarda ürettiği çeşitli marka araçların ön burun kısımları bulunmaktadır. En sonda döner platform üzerinde Türk Otomobil tarihinde ilk defa mini kargo projesi kapsamında 2008 model Fiat, Peugeot ve Citroen'den oluşan Fiat için Fiorino ismiyle tanıtımı yapılan araç bulunmaktadır. (Araçın üzerinde Koç Holding Yönetim Kurulu Başkanı Mustafa Koç'un ve Fiat yetkililerinin imzaları bulunmaktadır.)

Çıkış bölümünde sağda ve solda hem işlev hem de kullanımı farklı iki araç bulunmaktadır. Bunlardan biri Fiat Motor Sporları tarafından uluslararası ralli şampiyonalarında kullanılan Palio S1600 model yarış arabasıdır. Bu arabayı en son ralli sporunun bilinen önemli ismi Volkan Işık kullanmıştır. Arabanın arka tarafında ise Tofaş Motor Sporları Ekibinin aldığı ödüller yer almaktadır. Soldaki araba ise 19. yy. Sonlarına ait İstanbul'da üretilen tulumba sistemi ile çalışan ve yalnızca 50 lt lik su deposuyla halka hizmet eden ünük bir yangın arabasıdır.

Sonuç olarak orijinali Bursa Arkeoloji Müzesi'nde sergilenen bu tekerlek buluntuları, Anadolu'da ki araba sanayiinin başlangıç ve gelişim sürecinin gözler önüne sermektedir. Buluntulardan yola çıkılarak Tofaş'ın sosyal sorumluluk projesi kapsamında, Anadolu tasarım tarihine ışık tutan Anadolu Arabaları Müzesi Bursa'ya kazandırılmıştır.

3.4.7.2. Ana Bina'nın Araba Müzesi Olarak Kullanılması

Tofaş Bilgi Parkı içerisinde bulunan ana binanın müze olarak kullanılabilmesi için tezde yer verilen restorasyonlar sonucunda çalışabilir hale getirilmiştir.



Şekil 3.93. Tofaş Anadolu Arabaları Müzesi Giriş Kısmından Görünüş

Kaynak: Kendi Fotoğraf Albümümden Alınmıştır

Tofaş Bursa Anadolu Arabaları Müzesi, Anadolu da ki araba sanayi mirasına sahip çıkmak amacıyla kurulmuş Türkiye'nin ilk ve tek Anadolu Arabaları Müzesidir. Tofaş'ın sosyal sorumluluğu kapsamında hayata geçirilen bu proje ile Anadolu topraklarında üretilmiş tasarım harikası arabaların otomobile geçiş serüveni anlatılmaktadır.



Şekil 3.94. Restorasyon Sonrası Tofaş Anadolu Arabaları Müzesinden Görünüş

Kaynak: Kendi Fotoğraf Albümümden Alıntıdır

Tatlı'nın ifade ettiği gibi (2018), 17 dönüm arazi içerisinde yer alan kompleks içinde bulunan müze binasında sergilenen koleksiyonlar, sıra ile şu şekildedir;

Tümülüs: Bursa-Balıkesir şehirleri arasında bulunan Üçpınar Köyü yol yapım çalışmaları sırasında bir Tümülüs'e rastlanılmıştır. Bursa Arkeoloji Müzesi tarafından yürütülen kazı çalışmaları neticesinde, Tümülüsten çıkan tekerlek buluntuları 2600 yıl öncesine tarihlenmektedir.

Sağ bölümde; Bir at arabasını oluşturan tüm parçaların yer aldığı panoda yapım aşamalarını görmek mümkündür.

Mezar Steli; Akhamenidler Dönemine aittir. Eserin orijinali İstanbul Arkeoloji Müzesi'ndedir.

Nike'li Araba Kabartması; Roma Dönemine aittir. Eserin orijinali Naim Arnas Koleksiyonundadır.

Süvari Kabartmalı Mezar Steli; Akhamenidler Dönemine ait eserin orijinali İstanbul Arkeoloji Müzesi'ndedir.

Tümülüs Canlandırması: Üçpınar Tümülüs buluntularından hareketle, birebir ölçüde canlandırması yapılan mezar odasında, tekerlek parçalarının reproduksiyonları yer almaktadır. Orijinal eserler Bursa Arkeoloji Müzesi'nde Tofaş Araba Salonu'nda teşhir edilmektedir. Tümülüsün içinde bulunan iki atla koşulan araba ve koşum takımlarına ait veriler, cenazeyi taşıyan arabanın sahibine son görevini yaptıktan sonra buraya konulduğunu göstermektedir.

Roma Dönemi Savaş Arabası Kopyası,

Savaş Arabası Kopyası,

Geleneksel Araba Atölyeleri,

Nalbant: Bursa yöresine ait geleneksel nalbant dükkânı,

Semerci: Bursa yöresine ait geleneksel semerci dükkânı.

Fayton İmalathanesi: Fayton ve at arabası imalathanesi.

Saraçevi: At koşum takımlarını yapan kişilere Saraç ismi verilmektedir.

Arabalar-Top Arabası: Kurtuluş Savaşı yıllarında top arabası olarak kullanılmıştır.

Top Arabası: Kurtuluş Savaşı yıllarında top arabası olarak kullanılmıştır.

Kağnı Arabası(Yozgat): 3 parçadan meydana gelen, ağır yük taşımak için kullanılan nakil araçlarıdır.

Çetenli Kağnı Arabası(Tokat): Manevra kabileti az olan bir nakil vasıtasıdır.

Kağnı Arabası(Orta Anadolu): Manevra az olan bir nakil vasıtasıdır.

Öküz Arabası (Balıkesir): Nakil vasıtasıdır.

Atlı Kızak Ulaşım Aracı (Erzurum): Karlı havalarda çift veya tek atla çekilen bir nakil aracıdır.

At Arabası (Edirne): Hafif yük taşımak için kullanılan araçlarıdır.

Öküz Arabası (Bursa): Ahşap dingilli bir nakil vasıtasıdır. Dört adet şına tekerleğe sahiptir.

El Arabası (Bursa): İnsan gücüyle kullanılan bu araba iki tekerlekli ve demir dingillidir.

Tatar Arabası (Bursa): Çift atla çekilen, ağır yük taşımak için kullanılan manevra kabiliyeti oldukça iyi bir arabadır

Tatar Arabası (Eskişehir): Tek atla çekilen, demir dingilli, dört tekerlekli bir nakil aracıdır.

El Arabası (İzmir): İnsan gücüyle kullanılan demir dingilli bir nakil aracıdır.

Sepetli Öküz Arabası (Bursa): Çift öküz tarafından çekilen, ağır yük taşıma kapasitesine sahip, demir dingilli bir nakil aracıdır.

Öküz Arabası (Bursa): Çift öküzle çekilen ağır yük taşıma kapasitesine sahip bir nakil aracıdır.

Öküz Arabası (Manisa): Çift öküzle çekilen, demir dingilli, yarım kasalı ve manevra kabiliyeti yarım çark olan bir nakil aracıdır.

At Arabası (Manisa): Tek atla çekilen, demir dingilli ve çamparalı bir nakil aracıdır.

Merkep (Eşek) Arabası (Bulgaristan): Demir dingilli, derin ve sabit kasalı, dört tekerlekli bir nakil aracıdır.

At Arabası (Manisa): Tek atla çekilen, demir dingilli ve çamparalı bir nakil aracıdır. derinleşebilmektedir.

At Arabası (İstanbul): İstanbul çarklısı olarak adlandırılan bu araba çift atla çekilmektedir.

At Arabası (Sivas): Tek atla çekilen, demir dingilli, iki şına tekerlekli bir nakil aracıdır.

At Arabası (Konya): Tek atla çekilen, demir dingilli, alçak tekerlekli bir nakil aracıdır.

Tatar Arabası (Eskişehir): manevra kabiliyeti yarım çark olan, dört tekerlekli bir nakil aracıdır.

Demiryolu Arabası (Eskişehir): İstasyon arabası olarak adlandırılan bu araba dört atla çekilmektedir.

At Arabası (Esebey- Bursa): Çift atla çekilen, demir dingilli, şına tekerlekli ve çamparalıdır.

At Arabası (Esebey-Bursa): Tek atla çekilen, demir dingilli ve çamparalı bir nakil aracıdır.

At Arabası (Bursa): Tek atla çekilen, demir dingilli, isbit tekerlekli, çamparalı ve pencereli bir nakil aracıdır..

Briçka (Bursa-İzmir-Manisa): Üstü tente ile kapalı, kışın kızak olarak kullanılan tek atla çekilen, çarklı arabalara Briçka ismi verilmektedir. Tek atla çekilen, dört tekerlekli, demir dingilli bir nakil aracıdır.

Panyo (İstanbul-Büyükada): Çift atla çekilen, demir dingilli, dört tekerlekli bir nakil aracıdır.

Fayton (Adapazarı): Çift atla çekilen, dört tekerlekli, demir dingilli, makaslı ve tek kırma körüklüdür. Manevra kabiliyeti yüksektir.

Fayton (Manisa): Çift atla çekilen, dört tekerlekli, demir dingilli, makaslı ve çift kırma körüklüdür.

Tekerlek Bölümü: Burada yapıldığı coğrafi bölgeye göre çeşitlilik gösteren, farklı dönemlere ait farklı tekerlekler yer almaktadır. Ahşap tekerlekten başlayan üretim ihtiyaçlar ve talepler doğrultusunda gelişerek birçok örnek ortaya çıkmıştır. Bunlar lastikli ve lastiksiz tarım makinaları tekerlekleri, dolgulu kağı arabası tekerlekleri, öküz ve at arabası tekerlekleri, top arabası tekerlekleri ve otomobil tekerlekleridir.

Alt Şasi ve Karşılaştırma Bölümü: Esebey arabası ve günümüzde üretilmiş doblo şasisinin bulunduğu bu bölüm; Anadolu tasarım harikalarının teknolojiyle bütünleşerek geldiği son noktayı gözler önüne sermektedir.

Murat 124: 1971 model şasi numarası 01 olan Tofaş'ın banttan çıkan ilk motorlu aracıdır. Beyaz renkte deri koltuklu arabanın yan aynaları yoktur.

Murat 131: 1977 model şasi numarası 01 olan Tofaş'ın banttan çıkan ilk Murat 131 markalı motorlu aracıdır. Beyaz renkte deri koltuklu arabanın yan aynaları yoktur.

Palio (ODTÜ): Fiat Palio. Orta Doğu Teknik Üniversitesi Profesörlerinin tasarımı olan bu arabanın tüm detayları gözlenebilmektedir.

Tempra: 1994 model Tempra, Tofaş tarafından üretilen 1 milyonuncu arabadır.

Kartal: 1983 model Tofaş tarafından üretilen Murat 131 Kartal markalı arabadır.

Son Tipo: 1999 model Tipo, Tofaş'ın ürettiği son Tipo markalı arabadır.

Son Uno: 2000 model Uno, Tofaş'ın ürettiği son Uno markalı arabadır.

Palio Go: 2004 model Tofaş tarafından üretilen 2 milyonuncu Palio Go markalı arabadır.

Fiorino: Tofaş tarafından üretilen 4 milyonuncu araç.

Palio Es1600: Fiat Motor Sporları tarafından uluslararası ralli şampiyonalarında kullanılan Palio S 1600 model yarış arabasıdır. Bu arabayı en son ralli sporunun bilinen önemli ismi Volkan Işık kullanmıştır.

Yangın Arabası: Tulumba Arabası olarak da isimlendirilir. İnsan gücüyle kullanılan iki tekerlekli arabanın, şına tekerlek başları isbitli ve on iki parmaklıdır. Emme basma tulumba sistemiyle çalışan arabanın 50 litrelik deposu mevcuttur.

Depoya su kovalarla veya hortumla doldurulabilmektedir. Depo içindeki su namlu adı verilen bir boruyla püskürtülmektedir. 2002 yılında İstanbul'dan müzeye getirilen bu araba 19. yüzyıl sonlarına tarihlenir.

Müzeye adımınızı attığınız vakitten çıkışa kadar gelen kısımlarda sergilenen çok değerli koleksiyon başlıkları tanımlarıyla birlikte bu şekildedir. Bir müze tarihi bu kadar kapsamlı geçmişi yaşarmışçasına anlatılmaktadır.

Ana binanın tekerlekten, at arabasından günümüz arabalarına kadar gelen dönemi anlatırken senelerimizi bu tarihi binaya sığdırmıştır.

3.5. Tofaş Araba Müzesinin Sosyal Açıdan Etkileri

Tarihi yapılar otomotiv müzesi olduktan sonra ki dönemde Tüm Dünya'da Türkiye'de ve Bursa başlığı altında ele alınan tez konusunda, insanların üzerinde ve otomotiv sanayisinde bıraktıkları kültürel, sosyal, eğitim, sürdürülebilirlik başlıkları altında incelenmiştir.

Şimdi ki zamanda varlıklarını devam ettiren sonraki senelerde de gelecek nesillere korunarak aktarılabilmesi ve müzenin sürdürülebilirliği için yapılan çalışmalar, müzenin etkilerinin otomotiv sanayisine ekonomik olarak geri dönüşü, insanlar üzerinde kültürel oluşumlarını tek tek ele alınmasından ibarettir.

3.5.1. Bursa ve Türkiye'ye Ekonomik Olarak Sağladığı Katkının Değerlendirilmesi

'Tofaş Anadolu Arabaları Müzesi' adı altında Tofaş'ın kurmuş olduğu bu müze otomotiv sanayi sektöründe, Türkiye ve asıl Tofaş fabrikasının var olduğu Bursa şehrinde ekonomik olarak katkılar sağlamıştır. Tofaş'ın kendi ürettiği araçlarından olan Fiat Doblo için üretildiği o zamanlarda, Önder Küçükerman'ın

Anadolu Tasarım Mirasının Türk Otomotiv Sanayi ve 40. Yılında Tofaş kitabında yer verdiği, Avesani (2008:359) ifade ettiği gibi: ‘Türkiye de 200 milyon euro’luk yatırım yaptık ve ihracat hacmimiz 90 bin Araç Fiat Doblo. Üretimin yüzde 70’ini ihraç ediyoruz. İhracat hacminden memnunuz. Türkiye bizim için stratejik bir ülke. Biz Türkiye’de büyümek istiyoruz. Bu nedenle Türkiye’deki yatırımlarımıza devam edeceğiz’ demişti.

Tofaş’ın üretimde ve ihracatta sağlamış olduğu büyük başarılarından bahseden, Önder Küçükerman’ın Anadolu Tasarım Mirasının Türk Otomotiv Sanayi ve 40. Yılında Tofaş kitabında yer verdiği, Koç (2008:360) Fiat çalışma toplantısında yaptığı bir konuşmada ‘Tofaş’ın uluslararası düzeydeki başarısı, iç pazarlardaki ağırlığını da arttırmakta ve güçlü bir marka olarak rakiplerine karşı avantaj sağlamaktadır. Tofaş, Türkiye’nin en geniş ve en kapsamlı bayi servisi ağına sahiptir’ diyerek konuşma yapmıştır.

Gelişen sanayisi ve tarihi yapıların işlev kazandırıldığı bu müzelere ilgi arttırmıştır. Bu durum tarihi yerleri ziyaret etmek ve alışveriş amacıyla Avrupa’dan Türkiye’ye seyahat eden yabancı turist sayısındaki artışa sebep olmuştur. Bu artış ulaşım, konaklama, yeme-içme, giyim, tekstil ve değişik konularda hizmet veren esnafa da ekonomik olarak katkı sağlamıştır.

Örneklerden de anlaşıldığı gibi araba müzelerinin var oluşları otomotiv sanayisinin gelişmesi ile birlikte Türkiye ve Bursa’nın ekonomisine önemli katkılar sağlamıştır.

Bursa Türkiye’nin ekonomik açısından en gelişmiş dördüncü şehridir. Türkiye’nin en önemli ve zengin sanayi merkezlerinden biridir. Türkiye’de ilk organize sanayi bölgesi 1961 yılında Bursa’da Organize Sanayi Bölgesi’nde kurulmuş. Bursa’da otomotiv sektöründe otomobil, otobüs, tren vagonu ve bunların yedek parçaları üretilmekte; bunlar hem yurt içine hem de yurt dışına satılmaktadır.

Türkiye’nin üç otomobil fabrikasından 2’si, Tofaş ve Renault Bursa’da bulunmaktadır. Otomotiv Yan sanayiyle alakalı iş yerlerinin, fabrikaların sayısı oldukça fazladır. Bunun yanında oto aksesuar sanayiinde 32 çeşit oto aksesuarı imal

edilir. 1968 Yılında kurulmuş olan Tofaş şirketi, Tofaş Anadolu Arabaları Müzesiyle birlikte insanların dikkatini çekerek kendi ürettiği araçlarını ve markasını tanıtmaya imkânı sağlamış ve bu sayede bünyesindeki şirketin gelişmesine katkıda bulunmuştur.

O zamanlarda Bursa'da ilk at arabası yapımıyla başlayan nadide ustaların küçük atölyeleri, ülkeye motorlu araçlar girdiği andan itibaren eski birikimleriyle hızlıca otomotiv sanayisine dönüşüvermiştir. Daha sonrasında sayıları artan otomobil şirketleri ve üreticileri, yüzlerce yıl içerisinde yapılan üretimlerle Bursa ve Türkiye'ye ekonomik katkılar sağlayıp otomotiv sanayisinin gelişmesinde katkıda bulunmuşlardır.

Bunun yanı sıra tarihi bir şehir olan Bursa'ya Yusuf'un (2013- İHA) ifade ettiği gibi: Yurt dışından gelen turist sayısında artışa sebep olmuştur. Gelen turistlerin müze ve tarihte önemli geçmişe sahip olan mekânları ziyaret etmesi, ticaret yapan esnafın ekonomisine katkıda bulunmaktadır. Bursa'ya gelen turistler şimdiye kadar gezmek ve görmek için geliyorlardı, artık turizm ticari bir boyut kazandı. Yatırımcıların yeni gözdesi Bursa oldu. Niçin Bursa oldu? Bizim halkımız Arap halkıyla özdeşleşiyor. Bizim fikirlerimiz, örf ve adetlerimiz olsun onların aradıkları her güzellik bizde mevcut. Yeşillik, su, dağ ve serinlik, kendi ülkelerinde bulamadıkları huzuru burada buluyorlar. Çünkü Bursa'nın coğrafi konumu her şeye açık.15 dakikada denize, yarım saatte dağa, 10 dakikada ormana çıkıp rahatlayabiliyorlar diyerek görüşlerini dile getirmiştir.

Son yıllarda müzeciliğin devlet kapsamından uzaklaşması ve özelleştirilmenin giderek hızla artması müzeciliğin daha sağlıklı ve faydalı şekilde yönetilmesine sebep olmuştur. Özel müzeler, Türkiye'de ki koleksiyonculuğun eskiye oranla ne kadar yol aldığını ve geliştiğinin göstergesidir.

Türkiye'nin turizm sektöründe ekonomi içerisindeki önemine bakılacak olursa, özellikle 1980 yılından sonra büyük bir gelişme gösterip, ekonominin kötü olduğu bu dönemde büyük bir dövizin girmesi sağlanarak döviz ihtiyacının giderilmesini, işsizliğin azalması ve ödemelerin de rahatlamasında önemli bir paraya sahip olmuştur (Çımat ve Bahar, 2003: 1).

Türkiye’ de turizm sektörü açısından Ege ve Akdeniz bölgesi başta olmak üzere bütün ülke için önem taşımaktadır (Yağcı, 2007: 18).

Tarihsel ve kültürel mirasla birlikte doğal kaynaklarda büyük bir zenginlik ve çeşitliliğin yer aldığı Türkiye’ de, turizm potansiyelinin değerlendirilmesiyle, turizme yapılan yatırım ve girişimlerle sağlanan destekler ve tanıtım çabaları sonucunda turizm sektörü, ekonomik ve sosyal yaşamda yer edinmeye başlamıştır (DPT, 2007: 1).

Özel müzeler farklı alanlara yönelerek insanların huzuruna sunulmaktadır. Bu açılan kurumların tek ortak noktaları Türkiye’deki ekonomiye büyük ölçüde yön veren büyük şirketlerin sahip olduğu iş adamlarının kurduğu kurumlar ve bu kişilerin özel koleksiyonlarından oluşmaktadır. Türkiye’de kendi özel koleksiyonuyla müze kurup sergileyen Koç, Sabancı ve Eczacıbaşı ailesidir. Bu şirketlerin hepsinin birbirine rakip olması, artan nüfus sayısı ve ciddi boyuttaki zenginlikleriyle dikkat çekmektedir. Sayılı zenginlerin art arda müze açması, iş camiasındaki başarının ve kazançların eşit durumda olduğunu gösteriyor. Ancak farklılığın sanatla ayrılabilmesine dikkat çekmektedirler.

Koç Grubunun kurucusu, Tofaş Türk otomobil Fabrikası’nın temelini atarak Türkiye ekonomisine çok önemli yenilikler kazandırmıştır. Tofaş tarafından üretilen araçlar Türkiye’yle sınırlı kalmayıp tüm dünyanın pek çok ülkesinde satılmaktadır. Bu şekilde Türkiye’nin ihracatında büyük katkı sağlamaktadır (Küçükerman, 1997, 492).

Ar-ge çalışmalarıyla, kendi tasarımlarıyla kalite ve konfor hizmetini sunan en büyük üreticilerden biridir. Bugün dünyada üretilen her 1000 aracın 15’i ülkemizde üretilmektedir. Bu da bizim ekonomimiz açısından çok güzel bir gelişmedir. Türkiye ve Bursa ekonomisine katkı sağlayan otomotiv endüstrisinin üretim ve ihracat hedefiyle bugün Türkiye her 24 saniyede bir aracın üretildiği ve üretilen bu araçların saniyeler içerisinde ihraç edildiği bir ülkedir.

Bugün Dünya’nın her bir ülkesinde, Türkiye’nin her bir şehrinde, Bursa’nın her bir semtinin yollarında Türk otomobilleri dolaşmaktadır. Bunun en önemli nedeni kendimize olan inancımız sayesinde kendimize güvenmemizden geçmektedir. ‘Biz

bu işi yaparız', 'ben bu işi yapabilirim' deyip emin adımlarla hedefimize ilerleyip istikrarlı bir şekilde ekonomik yapıya kavuşmamızdan geçmektedir. Türkiye'nin önceliği ekonomisidir. Bundan anlaşıldığı üzere Türkiye ekonomisini daha da büyütme, Türkiye'yi dünyada hak ettiği seviyeye taşımaktır (Küçükerman, 1997, 493).

3.5.2. Tofaş Anadolu Araba Müzesinin Bursa, Türkiye ve Dünya Popülasyonuna Olan Katkısı

Küresel tasarım, üretim ve pazar paylaşımı içerisinde yer alan Tofaş'ın var oluşu, beraberinde açmış olduğu 'Tofaş Anadolu Arabaları Müzesi' hem Türkiye'ye kültürel ve sosyal açıdan katkıda bulunmakta, hem de Bursa'nın tercih edilen popülasyonuna fayda sağlamaktadır.

Tarihi boyunca çeşitli medeniyetlere ev sahipliği yapmış olan Bursa, Anadolu da dağınık bir vaziyette bulunan tarihsel yapı çeşitleri, yapım teknikleri, sanayi bölgeleri, kırsal yerleşmeleriyle çeşitli yaşam ve üretim biçimlerini bir arada barındıran bir kenttir (Kıraş, 2010:1).

Bursa'nın sanayi yapan firmalarının toplam sanayide üretiminde ki ciro paylarına baktığımızda, öne çıkan 3 sektör vardır. Bursa'nın sanayi firmaları arasında 2004 yılı içinde ki satış rakamlarına baktığımızda en yüksek payın Bursa'ya ait olduğunu görmekteyiz. Bursa Türkiye'nin sanayide öncüsü olmaktadır. Otomotiv ve tekstil sektörlerinin başına çeken Bursa sanayisi üretimi ve hizmeti açısından tercih edilmektedir.

Yabancı sermayenin de yoğun ilgi gösterdiği şehirlerden biri olan Bursa'nın ekonomik yapısı dikkate alındığında, beklenenden daha yukarıda bir ilgi ve potansiyele sahiptir.

3.5.2.1. Eğitim Yönünden Katkısı

Geçmişte atalarımızdan, günümüze arkeolojik kazılar sonucunda ortaya çıkan buluntu, parça, kalıntılar ve konu ile ilgili her türlü gerçek nesnelerin toplanıp bir araya getirilip sergilenmesi eğitim açısından önemli katkılar sağlamaktadır. Erken

yaştan itibaren otomotive meraklı çocukların gezip, görüp, öğrendikten sonra ileri ki yaşlarında mesleklere yönelmesinde büyük rol oynamaktadır. Meslek seçiminde teknik liseler, otomotiv mühendisliği, tarih öğretmenliğine varana kadar eğitim imkânı süren bir kategoridir. Gün geçtikçe müzelerin verdiği eğitim işlevleri artmakla beraber eğitim kapsamı da paralel olarak artmaktadır (Novacek,1999: 354).

Yaratıcılık, kendini geliştirme, olaylara özgün bir biçimde yaklaşarak çözüm bulma uğraşdır. Bunlarda öğrenciyi araştırmaya yönlendirmek daha çok seçenek sunmakla mümkündür. Çok konu yerine yeterli ve doğru bilginin araştırılıp öğrenilmesi söz konusudur (Çellek, 2003).

Müze ve galerileri eğitim yönünden ele aldığımızda ziyaretçilerin görüp inceleme, konu üzerinde yoğunlaşma yeteneklerinin uyandırılmasına imkân tanımaktadır. Gerçek nesnelere görülmesi ele alınması beceri yeteneklerinin gelişmesini sağlamaktadır (Hooper-Greenhill, 1999). Müze ve galeriler insanların boş zamanlarını verimli ve eğitime yönelik bir şekilde değerlendirebileceği bir okul diyebiliriz. Sadece öğrencileri değil tüm yetişkin ve aileleri içine almaktadır. Amaç insanlara öğrenme ortamı oluşturmaktır (Yavuzoğlu-Atasoy, 1999: 147-153). Müze eğitimlerinin ezber, derse yönelik değil yaşantıya, geçmişe ve tarihe dayalı öğrenim olması ziyaretçilerin daha eğlenceli ve hoş gitmesini sağlamaktadır.

3.5.2.2. Kültür Yönünden Katkısı

Bursa'nın sahip olduğu köklü ve zengin tarihi geçmişi, kültürel değerleri, yaşam biçimi ve gelenekleriyle kültürel miras birikimine sahip olmuştur. Toplumla birlikte yaşamayı, düşünmeyi, üretmeyi kentlilerin yaşamını ve geleceğini yeniden tasarlama isteklerini perçinlemeyi ilke haline getiren Tofaş Anadolu Arabaları Müzesi'ne halkın ilgisi de yoğunudur.

Müze geçmişe ve farklı kültürlere seyahat edilmesini sağlayan önemli bir kuruluştur. Çağdaş müzecilik anlayışının olduğu bir yerde müze, toplumun ve gelişme hizmetinde, halka açık, insanın ve yaşadığı çevreye tanıklık konuları ele alan, araştırıp, toplayan, koruyan, edindiği bilgileri paylaşan ve sonucunda inceleyip

eğitim ve zevk almak uğruna sergileyen, kar amacı gütmeyen sürekliliği olan bir kurumdur. Özellikle kültürel doğrultuda eğitim konusu müzelerin en önemli var oluş sebeplerinin başında gelmektedir (Abacı, 2008).

Geçmiş en iyi şekilde anlayarak tarihsel değerlere saygı duyulması ve artık kaybolan kültürel mirasa değer verilmesi eğitimciler için ciddi bir nitelik taşıyan önemli bir gerçektir. Gelecek nesiller müzeler aracılığıyla bu varoluşu devam ettirebilmek açısından daha iyi yerine getirebileceklerdir. Tarafsız bir gözle görsel ve manevi açıdan değerlendirebileceklerdir (Kapan, 2011: 20).

3.6. Kültürel Sürdürülebilirlik Açısından Ele Alınması

Bursa'nın mimarisi, kent dokusu ve kentsel gelişimi konusundaki yapılan çalışmalar, yapıların sosyal ve kültürel varlıklarını önemsemekte ve kültürel mirasın sürdürülebilirliğine vurgulamaktadır.

Kültürel sürdürülebilirlik insan sağlığını, konforunu ve sosyal, kültürel değerlerin korunmasını sağlayan stratejileri oluşturan ilkelere dayanmaktadır. Kültürel mirasın ve kültür değerlerimizin bir bütün olarak korunup gelecek nesillere taşınması toplumsal bir görevdir. Tarihsel süreçte kenti oluşturan toplumların, kültürel etkileşimlerini devam ettirdikleri ve kültürlerini yansıttıkları yerlerin mekânlardan oluştuğu görülmektedir.

Kültürel birikimimizin yansıması olan yapıların korunmuşluk seviyesi; toplumların sosyal, siyasal, kültürel ve ekonomik karakterini yansıttığı kadar, gelişmişlik seviyesinin de bir göstergesidir (Dikmen, Toruk, 2017).

3.6.1. Bir Dönemin Tarih İçindeki Değişimini Sağlayan Misyonun Sergilenmesi

Türkiye' de ve Bursa'da Tofaş misyonunun sergilenmesini 'Tofaş aracılığı ile toplumun Anadolu'da ki tarihi ve kültürel otomotiv mirasını korumak, takdir etmek ve yapılan etkinliklerle oluşturulan bir toplum kimliği yaratmak' şeklinde ortaya çıkmaktadır. Bursa'da ve ülkemizde kültürümüzü geliştirip ziyaretçi sayısını

arttırmak için daha fazla kültürel-sanatsal, eğitici ve öğretici aktiviteler düzenleyip araba- otomotiv tarihi misyonunu sergilemek amacındadır.

Halka ait olan bu kültürel ve doğal mirasın parçalarının büyük bir öneme sahip olduğu ve bu nedenle tüm Dünya insanların bu mirasına sahip çıkıp muhafazasının göz önünde tutulmasını zorunlu kılmaktadır.

3.6.1.1. Tofaş Anadolu Arabaları Müzesinin Otomotiv Sanayisine Sağladığı Kültürel Katkı

Tofaş Anadolu Arabası Müzesi tekerlekten bu zamana kadar gelen sürede Tofaş'ın kendi ürettiği araçlarını bu müzede halkla buluşturması için güzel bir fırsattır. Tofaş çalışanlarının gururu olan yapım aşamasında büyük emek sarf edip kısa sürede üretiminin tamamlayıp çıkardıkları araçları Türk tüketicisine en güzel, en kaliteli, en sağlam ve ekonomik aracı sunmaktadır (Küçükerman,2008,438).

Anadolu'nun zengin tasarım mirasının araba ve otomotiv endüstrisi alanında gözler önüne serildiği bu müze ile bu sanayi sektöründe güçlü bir temele sahip olup geleceğe dönük hedefler oluşturulmuştur.

3.6.1.2. Tofaş Anadolu Arabaları Müzesinin İnsanlar Üzerinde Bıraktığı Kültürel Katkı

Tofaş Anadolu Arabaları Müzesi ulaşımda kolaylıklar sağladığı gibi, tanıtım amaçlı sergilerle insanların ilgi odağı olmaktadır. 2007 Yılında yapılan anket sonuçlarına bakılarak insanların memnuniyetinin fazla olduğu tespit edilmiştir. Müzenin insanlar üzerinde bıraktığı kültürel etki analiz edildiğinde,

- Koleksiyonun içeriğinin ilk ve tek olması,
- Destekçisi olan TOFAŞ markasının tanınırlığının verdiği güven,
- Botanik park niteliği taşıyan bahçenin yeşillikler içerisinde konumlandırılması,
- Sunduğu halka açık ücretsiz otoparkı,

- Mahalle halkının sık sık tanınması ve uğraması,
- Şehrin merkezine ve turistik mekânlarına yakınlığı,
- Az sayıda fakat ihtiyaçlarımız doğrultusunda yardımcı olan personel,
- Çocuklara yönelik bahçede eğitim ve eğlence alanının oluşturulması,
- Yerel basınla iletişimde bulunulması,
- Okul ve toplu grup gezilerine yer verilmesi,
- Tanıtım amaçlı broşürlerin basılması,
- Geçici sergilere yer verilmesi,
- İnternet sitesi üzerinden takip edebilme ve erişim imkanı,
- Yeşillikler içerisinde yer alan fayton kafede soluklanıp bir şeyler atıştırabileceğimiz mekânın var olması,
- Fayton kafenin organizasyon ve aktiviteler düzenlemeye açık ve elverişli olması,
- Tofaş Bilgi Parkın da oluşturulan yürüyüş yollarıyla spor yapıp yürüme imkânı sağlaması,
- Çocuklara, yetişkinlere, orta yaş ve orta yaş üstü her türlü yaş grubuna hitap eden eğitime, öğretme, düşünce yeteneklerini geliştirebildikleri, geçmişten günümüze kadar olan koleksiyonun gösterilip bir sonra ki aşamada neler yapılabileceği konusunda hayal kurma yeteneğini geliştirmesi,

Gibi insanlar üzerinde bıraktığı olumlu etkilerin müzeye duyulan ilginin her geçen gün artmasına neden olduğunu görmekteyiz (Güney,V. Armağan, 2009: 112-113).

Müzeler kültürel seviyeyi yükseltmek her konuda mirası korumak ve gelecek nesillere aktarmayı sağlar.

3.7. Tofaş Anadolu Arabaları Müzesinde Kültürel Değerlerin Korunması ve Geliştirilmesi Adına Yapılan Çalışmalar

Müzenin planlanması ve programlı bir şekilde hizmet sürdürülebilirliğin en temel anahtarıdır. Müzelerin toplumu bilgilendirip eğitmeninin yanı sıra, kendine

sağdık bir ziyaretçi kitlesi oluşturup kendi varlığının devamını sürdürebilmesi için kendine taktik edindiği strateji doğrultusunda planlı bir şekilde devam sağlamaktadır.

Değişen ve yenilenen müzecilik kültürüne göre artık sadece müzeler koleksiyonların sergilendiği ve ziyaret edildiği mekânlar değildir. Bunlarla sınırlı kalmayıp kendini devamlı geliştiren müzeler de seminer, konferans, resim-kostüm-değerli eşyaların sergilendiği farklı etkinliklere de kapılarını açmıştır. Eğlendirerek eğitime destek veren müzeler kültürel sürdürülebilirliğin bu şekilde ayakta kalması bilincini aşmaktadır. Yapılan tanıtım, reklam ve internet aracılığı ile devamlı tanıtımlarla müze müşterisini çekmektedir (Konukçu F.İ, 2007, 84-85).

Her düzenlenen sergiye ait, kurumlara, ziyaretçilere tanıtım amaçlı broşür, dağıtılmaktadır. Billboardlarda, tren istasyonlarında, metro vagon ekranlarında sanat galerisine ait sergi tanıtımı yapılmaktadır. Gazetelere reklamlar verilmektedir. Radyolarda sesli olarak sergiler duyurulmaktadır. Kültür ve sanat kanalları röportaj yapmak için yetkililere teklifler göndermektedir. Yapılan bu tanıtım reklamlarının Tofaş markasına önemli etkisi bulunmaktadır. Kazandığı birikimi toplumun yararına harcayan bir markalaşma olmanın gerekliliklerini gerçekleştirmektedir.

3.7.1. Sürdürülebilirlik Açısından Kültürel Değerlerin Gelecek ve Şimdiki Nesillere Korunarak Taşınması

Müzecilik anlayışını yansıtan özel müzeler koleksiyonlarını ve değerli parçalarını halka teşhir eden, bununla sınırlı kalmayıp fuaye alanlarında uzun süreli geçici sergilere yer vererek müze kelimesinin altını çizerek ‘yenileme’ ve ‘değişme’ yönünden etkili olmuştur. Bu yapılan çalışmalar da müzenin sürdürülebilirliği açısından daha çok ziyaretçi toplamasına neden olmaktadır. Böylece müzenin düşük potansiyele sahip imajı vermeyerek ziyaretçilerin azalmamasını her daim ayakta kalmasını sağlamaktadır.

Müze senelerdir sergilenen koleksiyonun iyi bir şekilde muhafaza edilip, ziyaretçilerine sunup bir sonra ki nesillere aktarabilmesi için yapılan bir takım çalışmalar bulunmaktadır. Bununla ilgili yapılan çalışmalar, nalbant, semerci, fayton

araba imalathanesi, saraç evi gibi dükkânlar sayesinde arabaların yapım ve süsleme aşamaları gözlemlenmiştir.

Anadolu üretim ustalığının değişik tasarım örnekleri olan arabalar, geniş bir alan üzerinden özenle taranıp seçilerek, her bölgenin kullanımına göre özelleşmiş olanlar belirlenmiştir. Bölgesel özelliklerin uyum içinde bütünlenmesi amaçlanmıştır. Her bir araba, çok ince detaylarla restorasyon çalışmalarından geçirilmiştir. Zaman içinde değişikliklere uğramış arabalar yeniden orijinal hallerine dönüştürülmüşlerdir. Arabaların ölçümleri ve kayıtları yapılarak, teknik özellikleri ve tasarımlarındaki önemli detaylar belirlenerek geniş bir veri tabanı oluşturulmuştur. Tüm bu örnekler günümüz otomobilleri gibi teknik özellikleriyle değerlendirilerek sınıflandırılmıştır.

3.7.2. Türk, Kültür Değerlerimiz ve Otomotiv Sanayisinin Geçmişini Koruyarak Dünya Tarihinde Unutulmamasını Sağlayan Adımların Atılması

Bazen tek bir eser bile müzenin akın akın insan çekmesine neden olabilmektedir. Koleksiyonun önemli bir firmaya ait olması ya da basında ilgi odağı olup görsel boyutta konu olmasına neden olmuştur. Ayrıca müzenin içinde bulunduğu bina kendi başına bir marka olabilmektedir.

Binanın geçmişinin olması bir takım tarihi dokuları barındırması, restore edilip değişen yüzüyle halkın ilgi odak noktası olup merak uyandırmıştır. Tofaş Anadolu Arabaları Müzesi bu konuda en iyi yaşayan canlı örnektir. Sürdürülebilirlik açısından kültürel mirasına çok güzel koruyup sahip çıkıp gelecek nesillere taşınmasını sağlamaktadır.

Tofaş Anadolu Arabaları Müzesi toplumla iyi iletişim kurup en iyi eğitim hizmetini bedelsiz verebilmesi kritik bir özelliktir. Hem Anadolu hem günümüz arabalarının bir arada sergilendiği tek müze olması, kurumsal yapının kar amacı gütmemesi nedeniyle ziyaretçilerden giriş bedeli alınmamaktadır. Bu sayede kültürel değerlerimizin her zaman erişimine imkân veren yapısıyla bu müze örnek olmaktadır.

4. SONUÇLAR VE TARTIŞMA

Anadolu’ da taşımanın ilk temelleri atın kullanımı ile atıldığından ‘at’, hız ve hareketin sembolü niteliğini taşıdı. Osmanlı İmparatorluğunun ilk başkenti olan Bursa şehri sahip olduğu tarihi eserler ve taşımacılık tarihine ait ürün zenginliğiyle göz kamaştırmaktadır. İpekli kumaş ve diğer ticari ürünlerinin uzak mesafelere ulaştırabilmek için az sayıda bu mesleği icra eden sanatkârlar özgün araçlar tasarlayıp üretmişlerdir. At arabası ustalarının küçük çalışma atölyeleriyle başladıkları bu merak ve üretme isteği ülkeye motorlu araçların girmesine ve Bursa’da ilk otomotiv sanayisinin kurulmasına kaynak olmuştur.

Sonuç olarak binlerce yıl önce çok basit bir ahşap tekerleğin dönmeye başlayıp hiç durmaması üzerine ve Anadolu’da ki ustalarımızın bu konuda başarısı ve günümüzde Türk otomotiv sanayiine gelinceye kadar geçirmiş olduğu evrim ve süreçler önemli bir araştırma konusu olmaktadır.

Müzenin Yeri Açısından Sonuçlar:

- Bursa şehrinin sahip olduğu, otomotiv sanayisinin kurulması gelişerek şehre sağladığı ve kazandırdığı değerler bu tezde konu olarak ele alınıp değerlendirilmiştir.
- Fayton ve at araba ustalarının, işini aşk ile yapan, meşakkatli ve uzun süreçlere aldırmandan tasarımlarını ve üretimlerini yapan kişiler olduğu anlaşılmıştır. Üretilen araçların insanların ruhuna hitap eden ‘sanatkâr’ ustaların ellerinden çıktığı kültürel anlamda son derece kıymetli eserler olduğu görülür.

- Kendilerinde var olan o güveni fayton ve at araba ustası Mustafa Babik'in (2014, Eko Haber) şu ifadesinden anlaşılır: ' Çekiç ve örs sesleri benim hayatımın fon müziğidir' diye başlıyor konuşmasına. 'Demir ateşte tavlandıktan sonra, şekil vermek için örsün üstüne konulduğunda başlar bu sesler!.. Meslek hayatımda en mutlu olduğum zamanlar, müşteriye ait arabasını veya faytonu teslim ettiğim günler idi. Kendi yaptığım arabanın sesini 100 metreden tanırım. Güvendiğim bir arabayı teslim etmenin bana vermiş olduğu huzur ve mutluluğu anlatamam' diyerek bu yolda emek verip devam eden meslektaşlarının da bir nevi mesleğine olan aşklarını dile getirmiştir. Bu meslekte alın teri döküp, el emeği ve göz nuru ile para kazanan tüm ustaların gönül verdikleri mesleklerine olan saygıları vurgulanmaktadır.
- Geçmişten gelen bu kıymetli mirasın en uygun korunacağı yer, bu kaynağın yeri olan Bursa olacaktır.

Müzenin Nitelikleri Açısından Sonuçlar:

Türkiye'nin sahip olduğu tarihi eserlerin korunup sergilendiği otomobil müzelerine, tüm Dünya ülkelerinden misafirler ziyaret ederken, Avrupa da var olan otomobil müzelerini sadece gezmek için turist gitmemektedir. Örneklerle ele alınan tezde bu detay ayırımına dikkat çekilmiştir. Avrupa da halkın ziyaretine açık olan otomobil müzelerinin Türkiye'de ki otomobil müzelerinden farkı şu şekilde irdelenmiştir;

1. Marka sahibinin müzeyi oluştururken kendi sahip olduğu mal varlığını ortaya koyması ve lüksün sunulduğu bir mekân oluşturması,
2. Farklı dış cepheyle oluşturulan müze binası ödüllü mimarlar tarafından tasarlanıp, otomobillerle ilgilenmeyen birinin bile yalnızca mimarisi için ziyaret edebileceği yapı haline getirilmiştir. Farklı açılardan farklı şekilde tasarlanmış, müzeye girmeden önce etrafında dolanarak bina ve çevresinin gezilebilmesi,

3. Farklı konsept ve iç dekorasyona sahip olan müzelerin içerisi de dışarısı gibi birçok mimar arasından yarışmayla seçilen ödüllü mimarların tasarımından oluşması,
4. Ülkenin diğer şehirlerine kıyasla turistik bölge kabul edilmeyen bir bölgede ve merkeze uzak bir yerde konumlandırılması,
5. Binaların sahip oldukları büyüklük m² ve kat sayısının fazla olması, araçların sergilendiği yerlerde kullanılan stand ve ihtişamlı seperatörlerle araçlardan daha çok göz kamaştıran iç mimarisiyle dikkatleri üzerine toplaması,
6. Müzenin içerisinde araç dışında farklı alanlara da yer verilmiştir. Kupa, birçok obje, gösteri ve çocuk oyun alanları gibi dikkatin dağılması ve bölünmeye açık seçeneklerin sunulması,
7. Müzelerin birçoğuna özel randevu alınarak ziyaret edilebilmesi ve Örn: Ferrari Fabrika binasının yanında test sürüş pistinin bulunması,
8. Müzelerin giriş ücretlerinin yüksek olması gibi farklar ortaya çıkmaktadır.

Tartışma

Türkiye’de ki otomobil müzeleri ise Avrupa’da ki düşüncenin tam aksine,

1. Şehre uzak olmayan merkeze yakın turistik bir mevkide konumlandırılması,
2. Müzelere özel bir randevu almadan halk girebilmektedir. Çoğu müzelere giriş ücretinin alınmaması, alınan müzelerde ise çok düşük bir bakiyenin alınması,
3. Müze binaları daha önce fabrika veya atölye olarak kullanılan yerlerin restore edilerek araba müzesine çevrildiği yapılarıdır. Bu yüzden bina kabuğunda ve iç dekorasyonda var olan yapının dışına çıkma veya yapıyı değiştirip bozma durumunun söz konusu olmaması,
4. İç dekorasyonda eski tarihi yaşanmışlığı hissettirebilmek adına tavanda bulunan herşeyin açıkta bırakılması, tadilat gerektirecek yerlerin onarılması

bozulmayan hiçbir şeye ellenilmemesi, içeride hissedilen kokunun bile değiştirilmemesine özen gösterilmesi,

5. Müze alanlarında konudan farklı olarak objelerin sergilenip satışı sunulmaması, çocuk oyulanı ya da tiyatro alanından ziyade, eski tarihimizi yansıtan eserlerin sergilendiği sergi alanlarının dışına çıkılmaması,
6. Lüksten ve gösterişten kaçınıp sergilenen tarihi geçmişimizin ilk günkü kimliğinin korunularak yaşatılıp halka ve gelecek nesillere taşınması en büyük mirasımızdır.

Bursa'nın sahip olduğu değere sahip çıkan emektar ustalarımızın kendilerine olan güvenleri sayesinde şehre kazandırılan sanayi ve Tofaş Anadolu Arabaları Müzesi, bununla birlikte 'Eski Bir Araba Ustalığı Mirasından' yola çıkılarak atılan adımlar 'Bu Mirasın Bugün Kent Kimliğine Öncü Katkısına' çözüm olmaktadır.

Müzeler, toplumun ürettiklerini yine toplum için koruyan ve tüm dünya halkına sunup tekrar topluma kazandıran kurumlardır. Aslında müzeler insanları doğrudan içine çeken ekonomi, kültür, eğitim, politika, bilim, sanat, turizm gibi birçok alanda hizmet vererek bilgi sahibi olmamızı amaç edinen etkili bir eğitim kurumudur.

Günümüzde çok amaçlı sanat galerisi olarak kullanılan müzeler, insanların zamanını eğitimsel olarak geçirdiği mekânlar haline dönüşmüştür. Mevcut kitleyle sınırlı kalmayıp, sanatla ve yeni miras ile ziyaretçileri buluşturmak ve müze alışkanlığının edindirmek için araştırmalar yapmayı hedef alan yeni müzecilik anlayışı toplum ve müze iletişimine çok önem vermektedir.

Tofaş Anadolu Arabaları Müzesi Türkiye'nin önde gelen ilk ve tek araba müzesi olması, Türkiye'nin aynı sektörde söz sahibi bir aile tarafından var edilmesi ve yapılandırılması, önemli koleksiyonerlerin ev sahipliğini yaparak sanatseverlerin dünya sanatına ilişkin bilgilerini zenginleştirmektedir. Türk sanatının uluslararası bir yeri olmasına önemli katkıları vardır.

Müze ye yurt dışından gelen ziyaretçilerin tarihi yerleri gezmek kadar, Bursa'ya özgü yerleri de deniz, doğa, alışveriş için hanların tercih edildiği yapılan araştırmalarla tespit edilmiştir. Yabancılar genel olarak tatil kapsamında Türkiye'ye geldiklerinde kaldıkları şehirlerin önemli tarihsel yerlerini ziyarette bulunabiliyor. Sonuç her ne olursa olsun yabancı bir ülkeye gidildiğinde amaç tatilde olsa müzeler bu kapsamda ziyaret edilmektedir.

Müzenin tanıtımında yapılan başarılı çalışmalar da sanayi mirası ve kültürel değerlerin ortaya konması ve duyurulması açısından önemli sonuçlar alınmasını sağlamıştır. Bursa kentinin zengin tarihi değerlerini kaliteli bir kompleks ile uluslararası bir marka halinde sunumu kent kimliğini ve prestijini yükseltmiştir.

Tartışma konusu olarak, müzeciliğin sadece devlet destekli yürütülmesinin koruma ve sürdürme açısından yeterli gelmediği söylenebilir. Bunun karşısında özel müzeciliğin ve koleksiyonculuğun uluslararası standartlarda var olması için ülkemizde bir yatırım konusu olarak ele alınması artık kaçınılmazdır. Ayrıca dünya markası olma yolunda ki sektörlerin kültür alanındaki faaliyetleri ortaya koymaları müzecilik konusunda önemli bir konudur.

Sanat dünyasında ki küreselleşmeyle birlikte, ülkemiz müzelerinde geçmişten günümüze günümüzden geleceğe uzanan evrensel zamanın, modern çağla buluştuğu yeni bir anlayışla buluşturarak Dünya müzelerinde olduğu gibi Türkiye'de yer alan müzeler de uluslararası statü konumuna ev sahipliği yapmaktadırlar.

Misyonu çerçevesinde her müze kendi hedeflerini bilmeli, stratejik planlarını yapıp devamlı yenilemeli, kendine kısa, orta ve uzun vadeli hedefler koymalıdır. Sisteminin oturması, gelişen yapının iyileştirilip sürekliliğinin sağlanması için müzenin devamlı dinamik tutulması gerekmektedir.

Günümüzde bir müzenin planlama ve uygulayacakları stratejileri olmadan ayakta kalıp barınmaları mümkün değildir. Müzenin fiziksel durumu, personelindeki yeterlilik sayısı, koleksiyonunda ki çeşitlilik, yaptıkları sergilerden gelen tepkiler ve

sağladıkları başarılar sürdürülebilirliğin en büyük etkenlerini oluşturmaktadır (Şahin, 2015: 118).

Ülkemiz müzelerinin giderleri; yönetim, işletme, personel, kırtasiye, demirbaş, ulaşım ve güvenlik giderlerinden oluşmaktadır ‘ Müzelere ne kadar kar elde etmeyen gözüyle bakılsa da aslında hizmet veren birer işletmedir ve gerektirdiği her türlü imkânı sunmaktadır’ (Gün İsmayılov, 2005).

Unutulmamalıdır ki, müzelerimizin içinde bulunduğu stratejik ve tüketici durumundan, dinamik ve üretici durumuna getirilmesi, sürekli kendini geliştirip yenilenen, değişime ve gelişime açık olması, dinamik bir kültür ve sanat mirasının merkezi haline getirilmesi, çağdaş eğitim ve iletişim olanaklarının elverişli olduğu, halkın sanat eserleriyle buluşmasını sağlaması adı altında toplumun hayatlarında var olup ‘yaşayan tarihsel sanat mirası’ adı altında yaşatılması mümkündür.

KAYNAKLAR

- Akın,N. & Batur ,A. (2015). *İstanbul Mimarlık Rehberi*. Mimarlar Odası Yayınları, İstanbul.
- Apaydın, A.& Salar, Ö.F.(2016). *İstanbul'un 100 Müzesi*. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş.Yayınları, İstanbul.
- Atagök T. (1999). ' *Müze Yapıları* ', *Yeniden Müzeciliği Düşünmek*. Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul. sf, 77-77.
- Aydın E.Ö. (Ekim 2017). *Bursa'da ki İpek Fabrikaları ve İpekçilikle İlgili Endüstri Mirasının Korunması*. Bursa Mimarlar Odası.
- Batıttürk M. -Tofaş Bursa Anadolu Arabaları Müzesi Mimarı- (Kasım 2018). 'Tofaş Anadolu Arabaları Müzesi Tarihçesi' konulu görüşme. Bursa.
- Çellek T. (2003). Sanat ve Bilim Eğitiminde Yaratıcılık, *PİVOLKA*, 2(8), 4-11.
- Çımat A. ve Bahar O. (2003). *Turizm Sektörünün Türkiye Ekonomisi İçindeki Yeri ve Önemi Üzerine Bir Değerlendirme*. Akdeniz Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi, 6, 1-18.
- Erim G. (2005). Eğitim Fakültesi Dergisi XVIII(2). 299-307 Hooper-Greenhill, E. *Müze ve Galeri Eğitimi*. A.Ü Çocuk Kültürü Araştırma ve Uygulama Merkezi Yayınları, Ankara.
- Kılıçkaya A.& Yazıcı N. (2010). *İstanbul Müzeleri ve Yakın Çevre Müzeleri*. Uranus Fotoğraf Ajansı ve Yayıncılık, İstanbul.
- Küçükerman Ö. (2008). *Anadolu Tasarım Mirasının Ayak İzlerinde Türk Otomotiv Sanayi ve 40. Yılında Tofaş*. (3. Baskı). Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul.
- Novacek, Michael. (1990). *Research and Education in Natural History Museums-The Need for Commitment. Museum Management and Curatorship*. c. 9. s. 4: 352-358.

Rona Z. (1999). ‘ *Belgeleme- Arşivleme-Envanter Üzerine Denemeler*’, *Yeniden Müzeciliği Düşünmek*, İstanbul. sf,123-128.

Tatlı A. *Bursa Anadolu Araba Müzesi Fotoğraf Arşivi-Tofaş Bursa Anadolu Arabaları Müzesi Müdürü - (Kasım 2018).*‘Tofaş Anadolu Arabaları Müzesi Tarihçesi’ konulu görüşme, Bursa.

Tatlı A.- Bursa Anadolu Arabaları Müzesi Müdürü-(2018)-Doğan Haber Ajansı. ‘Üç Pınar Tümülsü’nden ve Araba Tekerleğinden Araba Müzesine Gelen Başarı’ konulu görüşme, Bursa.

Toruk F, Dikme F. (2017). Sosyo-Kültürel Sürdürülebilirlik Kapsamında Gerede(Kretia) Hanlar Bölgesi’nin Değerlendirilmesi. 10(2):12-13.

Un Studio. (2006). *H.G.Merz,BuyMe a Mercedes-Benz The Book of the Museum Actar Publishing,Barcelona*. Un Studio, H.G. Merz, age.

Yağcı Ö. (2007). *Turizm Ekonomisi*. Detay Yayıncılık, Ankara.

Yavuzoğlu-Atasoy, N. (1999). *Çağdaş Eğitimde Müzenin İşlevi. Yeniden Müzeciliği Düşünmek*. (s.147-153). Der. AtaGök T.. Yıldız Teknik Üniversitesi Basım-Yayın Merkezi, İstanbul

Aslanoğlu O.M. (Temmuz 2014). *Zamanla Değişen Müze Tasarım Anlayışı ve Güncel Bir Örnek Olarak Mercedes-Benz Müzesinin İncelenmesi*. Yüksek Lisans Tezi. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Bakırküre, S.Gürkan, ‘*Çağdaş Kültür ve Mimari Bağlamında Müze Mimarisi ve Müzecilik Kavramının İrdelenmesi*’. Yüksek Lisans Tezi. Fen Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Güney,V.A. (2009). *Kar Amacı Gütmeyen Kurumlar Olarak Müzelerin Sürdürülebilirliği İçin Stratejik Yaklaşımlar*. Yüksek Lisans Tezi. Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Kapan Y.S. (2011). *Müzelerin Yetişkin Eğitiminde Kullanılmasına Yönelik Bir Program Denemesi-Rahmi Koç Müzesi İletişim Araçları Örneği*. Yüksek Lisans Tezi. Eğitim Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Kaşlı, B. (2009). *İstanbul’da Yeniden İşlevlendirilen Korumaya Değer Endüstri Yapıları ve İç Mekân Müdahaleleri*. Yüksek Lisans Tezi. Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Kıraş S.N. (2010). *Bursa’da İpek Üretiminin Yöresel Konut Mimarisinde Mekân Biçimlendirilmesi ve Mekân Organizasyonları Üzerindeki Etkilerinin İncelenmesi*. Yüksek Lisans Tezi. Fen Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Konukçu F.İ. (2007). *Özel Koleksiyonların Müzeye Dönüştürülmesi*. Yüksek Lisans Tezi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Madran B. (2007). *Özel Koleksiyonların Müzeye Dönüştürülmesi*. Yüksek Lisans Tezi. Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Şahin B.G. (2015). *Tasarım Müzeleri Yönetim Modelleri, Türkiye’de Bir Tasarım Müzesi İçin Yol Planı ve Öneriler*. Yüksek Lisans Tezi. Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Tiryakioğlu K. (2002). *Otomotiv Sanayiinde Ürün Tasarımı Ve Türkiye İçin Bir Model Tofaş*. Doktora Tezi. Fen Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Tuğ Ş. (Şubat 2018). *İstanbul’da bulunan Müzelerin Türlerine Göre Karşılaştırılması*. Yüksek Lisans Tezi. Fen Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Yılmaz,E. (2017). *Türkiye Otomotiv Sanayinin Gelişimi Ve İkinci El Otomobil Talep Fiyatlarının Belirleyicileri*. Yüksek Lisan Tezi. Sosyal Bilimler Estitüsü, Tokat.

Aliusta Y. (Aralık 2017). *Sabri Artam Vakfı Otomobil Müzesi’nde Tarihe Yolculuk*, Erişim Tarihi: 7Aralık 2018,
<https://www.kibrisgazetesi.com/yazarlar/burcin-aliusta/sabri-artam-vakfi-otomobil-muzesinde-tarihe-yolculuk/3876>

Aliusta B. (25 Kasım 2017). *Türkiye’nin İlk Özel Klasik Otomobil Müzesi: Mehmet Arsay Klasik Otomobil Müzesi*. Erişim Tarihi: 07 Aralık 2018,
<https://www.kibrisgazetesi.com/yazarlar/burcin-aliusta/turkiyenin-ilk-ozel-klasik-otomobil-muzesi-mehmet-arsay-klasik-otomobil-muzesi/3821>

Aras Y. (16.12.2014). *Fayton ve at arabası ustası Mustafa Babik*. Erişim Tarihi: 14 Mart 2019,
http://www.ekohaber.com.tr/ekohaber-yalcin-aras-16-12-2014-yazisi-yazi_id-12954.html

Arsay M. *Mehmet Arsay Klasik Otomobil Müzesi*, Erişim Tarihi: 5 Aralık 2018,
<http://www.mehmetarsayklasikotomobilmuzesi.com/>

Biçer HY. (31 Mayıs 2017). Erişim Tarihi: 29 Kasım 2018,
<https://paratic.com/dislanmis-enzo-ferrarinin-inanilmaz-hikayesi/>

Devlet Planlama Teşkilatı (2007). *Dokuzuncu Kalkınma Planı: Turizm Özel İhtisas Komisyonu Raporu*. Erişim Tarihi: 07 Aralık 2018,
<http://ekutup.dpt.gov.tr/turizm/oik601.pdf>

Eroglu, Feyzullah,Akça B. (2005). *Kitle Kültürü Etkisi Altında Yönetim ve Organizasyon Araştırmaları*. Selçuk Üniversitesi İletişim Fakültesi Dergisi cilt 3. s.4.s. 20, Erişim Tarihi: 27 Kasım 2018,

ÖZGEÇMİŞ

Buket DOĞANLAR 1990 yılında Bursa'da dünyaya gelmiş, ilk ve orta öğrenimini Bursa'da tamamlamıştır. 2013 Yılında İstanbul Ticaret Üniversitesi İç Mimarlık ve Çevre Tasarımı Bölümünden dereceyle mezun olmuştur. Aynı yıl içinde Haliç Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı yüksek lisans eğitimine başlamıştır. 2013 Aralık ayında İstanbul'da çalışma hayatına başlamıştır. Sonraki yıllarda iş hayatına Bursa'da devam etmiştir.