



**ENDÜSTRİYEL MİRAS TURİZMİNDE PAYDAŞ GÖRÜŞLERİ: TÜRASAŞ
DEVİRİM ARABALARI MÜZESİ ÖRNEĞİ**

Yüksek Lisans Tezi

Fadime ÇETİNKAYA

Eskişehir 2024

**ENDÜSTRİYEL MİRAS TURİZMİNDE PAYDAŞ GÖRÜŞLERİ: TÜRASAŞ
DEVİRİM ARABALARI MÜZESİ ÖRNEĞİ**

Fadime ÇETİNKAYA

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalı

Danışman: Doç. Dr. Hakan SEZEREL

Eskişehir

Anadolu Üniversitesi

Lisansüstü Eğitim Enstitüsü

Nisan 2024

JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI



ÖZET

ENDÜSTRİYEL MİRAS TURİZMİNDE PAYDAŞ GÖRÜŞLERİ: TÜRASAŞ DEVİRİM ARABALARI MÜZESİ ÖRNEĞİ

Fadime ÇETİNKAYA

Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalı

Anadolu Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Nisan 2024

Danışman: Doç. Dr. Hakan SEZEREL

Endüstriyel miras, kültürel miras kapsamında yer alan, turizmle ilişkili disiplinlerarası bir kavramdır. Literatürde sürdürülebilir bir endüstriyel miras yönetiminin ilgili paydaşların ortaklaşa çabaları ile sağlanabileceği belirtilmektedir. Öte yandan endüstriyel mirasın korunması ile turistik kullanımına yönelik çalışmalar sınırlıdır. Bu tez çalışmasında paydaşların (turistler, turist rehberleri, müze çalışanları, kent sakinleri) endüstriyel mirasın korunması ve kullanılmasına ilişkin bakış açıları nitel araştırma yöntemi benimsenerek, durum çalışması deseniyle incelenmektedir. Çalışmanın amacı, bir endüstriyel miras ögesi olan TÜRASAŞ Müzesi Devrim Otomobilleri'nin korunması ve turistik kullanımına yönelik paydaşların bakış açılarının betimlenmesidir. Çalışma verileri yarı yapılandırılmış görüşme tekniği, katılımcı gözlem ve araştırmacı günlükleri ile elde edilmiştir. Verilerin analizinde tematik analize başvurulmuştur. Çalışma sonucunda bir paydaşın deneyiminin diğer paydaşın deneyimi üzerindeki etkisi bir model aracılığıyla sunulmaktadır. Bulgular, turist rehberlerinin endüstriyel mirası tur rotasına dahil etme yaklaşımı ya da anlatılarında kullandıkları yöntem ve içeriğin turistlerin deneyimleri ve deneyimlerin algılanan değere dönüşme süreci üzerinde etkili olduğunu göstermektedir. Müze yönetimi politikaları ise, turistlerin ve kent sakinlerinin deneyimlerinde; tanıtım, müze düzeni ve bilgilendirme boyutlarında etkilidir.

Anahtar Sözcükler: Endüstriyel miras turizmi, Paydaş teorisi, Devrim Otomobili, TÜRASAŞ.

ABSTRACT

STAKEHOLDER OPINIONS IN INDUSTRIAL HERITAGE TOURISM: THE CASE OF TÜRASAŞ DEVRİM CARS MUSEUM

Fadime ÇETİNKAYA

Department of Tourism Management

Anadolu University, Graduate Education Institute, April 2024

Supervisor: Assoc. Prof. Dr. Hakan SEZEREL

Industrial heritage is an interdisciplinary concept within cultural heritage and tourism. The literature suggests that sustainable management of industrial heritage requires the collective efforts of relevant stakeholders. However, research on its protection and touristic utilization is scarce. This study explores stakeholders' perspectives (including tourists, tourist guides, museum employees, and residents) on the protection and use of TÜRASAŞ Museum's Devrim Automobiles. Employing an exploratory qualitative approach, the data were collected through semi-structured interviews, participatory observations, and researcher diaries, and analyzed using thematic analysis. The findings reveal how the experiences of one stakeholder group can influence others, illustrating this through an original model. For instance, the strategies of tourist guides in integrating industrial heritage into tours, and the narratives they employ, significantly affect tourists' experiences and their perceived value. Similarly, museum management policies, including promotion, layout, and information provision, impact both tourists' and local residents' experiences and their transformation into perceived value."

Keywords: Industrial heritage tourism, Stakeholder theory, Devrim Automobile, TÜRASAŞ.

TEŞEKKÜR

Yüksek lisans ders döneminde tanıştığım ve tez danışmanım olduğu için kendimi çok şanslı hissettiğim, yalnızca turizme karşı değil hayata bakışımı geliştiren ve yalnızca tez sürecimde değil hayatımda yaşadığım tüm zorluklarda bana daima yardımcı olan danışmanım Doç. Dr. Hakan SEZEREL'e teşekkür ederim.

Her zaman yanımda olduğun, beni benden daha çok düşündüğün ve desteklerini hiçbir zaman esirgemediğin için sonsuz teşekkürler Akın Can DEĞİRMEN.

Canım kardeşim Cansu ÇETİNKAYA varlığın benim için en büyük mutluluk.

Son olarak destekleri için çalışma arkadaşlarıma sonsuz teşekkürler, iyi ki varsın Vera.

ETİK İLKE VE KURALLARA UYGUNLUK BEYANNAMESİ

Bu tezin bana ait, özgün bir çalışma olduğunu; çalışmamın hazırlık, veri toplama, analiz ve bilgilerin sunumu olmak üzere tüm aşamalarında bilimsel etik ilke ve kurallara uygun davrandığımı; bu çalışma kapsamında elde edilen tüm veri ve bilgiler için kaynak gösterdiğimi ve bu kaynaklara kaynakçada yer verdiğimi; bu çalışmanın Anadolu Üniversitesi tarafından kullanılan “bilimsel intihal tespit programı”yla tarandığını ve hiçbir şekilde “intihal içermediğini” beyan ederim. Herhangi bir zamanda, çalışmamla ilgili yaptığım bu beyana aykırı bir durumun saptanması durumunda, ortaya çıkacak tüm ahlaki ve hukuki sonuçları kabul ettiğimi bildiririm.

Fadime ÇETİNKAYA

İÇİNDEKİLER

ÖZET	iii
ABSTRACT.....	iv
TEŞEKKÜR.....	v
ETİK İLKE VE KURALLARA UYGUNLUK BEYANNAMESİ	vi
İÇİNDEKİLER	vii
TABLolar DİZİNİ.....	ix
ŞEKİLLER DİZİNİ	x
KISALTMALAR.....	xi
1. GİRİŞ	1
1.1. Sorun.....	2
1.2. Amaç	4
1.3. Önem.....	4
1.4. Sınırlılıklar	5
1.5. Tanımlar.....	5
2. LİTERATÜR	6
2.1. Endüstri Devrimleri	6
2.2. Endüstriyel Miras.....	8
2.2.1. Endüstriyel miras ve turizm	10
2.2.2. Endüstriyel Miras ve Turistik Deneyim.....	14
2.3. TÜRASAŞ Devrim Arabaları Müzesi	22
2.4. Paydaş Teorisi.....	24
3. YÖNTEM	28
3.1. Araştırma Deseni	28
3.3. Veri Toplama Aracı	31
3.4. Verilerin Toplanması	32
3.5. Veri Analizi.....	35
3.5.3.2. Müze yapısı.....	38
3.5.3.3. Duygular ve düşünceler	38
3.5.3.4. İyileştirme	38
3.5.3.5. Sanal teknolojiler	39
3.5.3.6. Korunma koşulları	39
3.5.3.7. Motivasyon	39
4. BULGULAR ve YORUM	43
4.2. TÜRASAŞ Müzesi ve Devrim Otomobili Hakkında Bilgi Sahipliği	44
4.3. TÜRASAŞ Müzesi Özellikleri	46

4.4.	TÜRASAS Müzesi ve Devrim Otomobili Hakkında Katılımcıların Duygu ve Düşünceleri	49
4.5.	İyileştirme Çalışmaları.....	55
4.6.	Sanal Teknolojiler.....	58
4.7.	Korunma Koşulları	59
5.	TARTIŞMA	63
5.1.	Paydaş ilişkileri.....	63
5.2.	Bilgi sahipliği ve yönetim politikaları	65
5.3.	Çevresel özellikler	65
5.4.	Duygu ve düşünceler	67
5.5.	Sonuç	69
5.6.	Öneriler	70
5.6.1.	Gelecek Çalışmalar İçin Öneriler	70
5.6.2.	Yönetmel Öneriler	71
KAYNAKÇA.....		73
EKLER		
ÖZGEÇMİŞ		

TABLÖLAR DİZİNİ

Tablo 2.1. <i>Endüstriyel miras ve turizm literatürü</i>	10
Tablo 2.2. <i>Endüstriyel Miras ve Turist Deneyimi Literatürü</i>	15
Tablo 3.1. <i>Katılımcıların Demografik Bilgileri</i>	30
Tablo 3.2. <i>Görüşme Detayları Çizelgesi</i>	33
Tablo 3.3. <i>Paydaş Analizi</i>	36
Tablo 3.4. <i>Paydaş Etki/Önem Matrisi</i>	36
Tablo 3.5. Belirlenen temalar, temaları oluşturan kategoriler ve kategorileri oluşturan kodlar	40
Tablo 3.6. <i>Kod Frekans Tablosu İlk 20 Satır</i>	42

ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil 2.1. İşletme Paydaşları.....	25
Şekil 5.1. Paydaş Deneyimleri ve Devrim Otomobili'nin Turistik Değeri.....	63



KISALTMALAR

NFT	: Değiştirilemez Jeton (Non-Fungible Token)
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TOGG	: Türkiye'nin Otomobili Girişim Grubu
TÜBİTAK	: Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu
TRASAS	: Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayi Anonim şirketi
TÜSİAD	: Türk Sanayicileri ve İş İnsanları Derneği
UNESCO	: Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Kurumu (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organizaitaion)

1. GİRİŞ

Endüstrileşme dönemi Birinci Endüstri Devrimi ile başlayan ve günümüzde Dördüncü Endüstri Devrimi ile devam eden sürecin tamamıdır (Pamuk ve Soysal, 2018: 42-44). Birinci Endüstri Devrimi'nden İkinci Endüstri Devrimi'ne geçiş sürecinde artık kullanıma uygun olmayan, yerine farklı bir envanter koyulabilen ya da düzenlenerek yeniden kullanımı mümkün olmayan endüstri yapıları tahrip edilmeye, tamamen kullanılmaz hale getirilmeye başlanmış ve böylece bu yapılar şehir merkezlerinde kötü görünüme neden olmuştur (Burden, 2004: 215). Öte yandan, kimi yapılar seçici biçimde değerlendirilmeye başlanmıştır. Örneğin, İngiltere'de, Birinci Endüstri Devrimi Dönemi'nin kalıntıları "endüstriyel arkeoloji" olarak adlandırılmış ve ortaya çıkarılan yapılar endüstri anıtları olarak nitelendirilmiştir (Trinder, 1981: 13; Hospers, 2002: 398; Saner, 2012: 53). Endüstriyel Miras kavramı ise 1960'lı yıllarda ortaya atılmış, ardından, endüstriyel miras değerlerinin korunmasına yönelik çalışmalar hız kazanmıştır. (Boughey, 2013: 23). 1970'lerin başına gelindiğinde endüstriyel yapılar, turistik destinasyonlara dönüştürülerek korumaya alınmış ve ziyaretçilere açılmıştır (Uysal, 2018: 324 - 326).

Literatürde endüstriyel miras kavramını turizm bağlamında ele alan çalışmaların tarihinin 1990'lı yıllarda başladığı görülmektedir. Söz konusu çalışmalar, fabrikalar (Pawlikowska- Piechotk, 2009; Prat Forga ve Canoves Valiente, 2017; Xie, 2015; Guerra, vd., 2022; Naramski, vd., 2023), maden ocakları (Edwards ve Cotes, 1996; Szromek, vd., 2021; Berkenbosch vd., 2022), sanayi binaları (Xie, vd., 2019) ve sanayi alanları (Firth, 2011) üzerinde odaklanmaktadır. Endüstriyel miras alanında yapılan turizm çalışmaları ise ağırlıklı olarak turistik deneyimi incelemektedir (Yan vd., 2022; Zhang vd., 2022; Wei ve Zhang, 2023).

Endüstriyel miras turizminde deneyim, endüstriyel mirasın nasıl algılandığı ve anlamlandırıldığı ile ilgilidir (Prentice, 1998; McIntosh ve Prentice, 1999; De Matteis, 2024). Literatürde endüstriyel miras kavramını deneyim bağlamında ele alan çalışmalar; *davranış* (Prentice vd., 1998; Zhang vd., 2022; Wei ve Zhang, 2023), *duygu* (McIntosh ve Prentice, 1999; Yan vd., 2022; Zhang vd., 2023; De Matteis, 2024), *sadakat* (Chen ve Wu, 2022; Zhang vd., 2022), *yönetim* (Firth, 2011; Taylor ve Landorf, 2015) ve *sanal gerçeklik* (Hain ve Ganobjak, 2017) konularında yoğunlaşmaktadır.

Endüstriyel miras turizminde turist rehberlerinin yaklaşımı ve müze yönetimi politikaları hem turist ve kent sakinlerinin deneyimi hem de deneyimin algılanan değere dönüşümü sürecinde etkili olmaktadır (Firth 2011; Taylor ve Landorf, 2015: 1050; Zhang vd., 2022: 1). Buradan hareketle, müze yönetimi politikaları, turist rehberinin yaklaşımı ve endüstriyel miras ziyaretçileri arasındaki dinamik ilişkilerin incelenmesi kapsamlı bir anlayış geliştirmede elverişli olacaktır. Buna karşın, literatürde kapsamlı çalışmalar açısından bir sınırlılık görülmektedir (Çetinkaya ve Sezerel, 2023). Söz konusu eksikliği gidermek üzere, bu tez çalışması çok boyutlu ve farklı paydaşları dahil edecek biçimde kurgulanmıştır. Bu yönüyle, literatürdeki ilk çalışmalardan biridir.

Yukarıda ele alınan eksikliği gidermek üzere, endüstriyel miras alanı olarak Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayii Anonim Şirketi Müzesi'nde sergilenen Türkiye'nin ilk yerli üretim otomobili olan Devrim Otomobili seçilmiştir. Çalışmada Devrim Otomobili için turistik deneyimin keşfedilmesi amacıyla bir örgüt ile bu örgütü etkileyebilecek veya etkilenebilecek gruplar ve bireyler arasındaki ilişkilerin analiz birimi olarak benimsendiği paydaş teorisinden yararlanılmıştır (Parmar vd., 2010: 405-406).

Bu tez çalışmasında farklı paydaşların TÜRASAŞ Müzesi Devrim Otomobili'nin korunması ve turizm amaçlı kullanımı hakkında görüşlerinin neler olduğu, farklı paydaşların tutum ya da davranışlarının diğer paydaşların endüstriyel miras deneyiminde ve deneyimin algılanan değere dönüşmesi sürecinde rolünün ne olduğu sorularına yanıt bulmak amaçlanmaktadır.

Bu tez çalışması beş bölümden oluşmaktadır. Çalışmanın ilk bölümünde çalışmanın amacına, sorununa, önemine, sınırlılıklarına ve tanımlarına yer verilmektedir. Çalışmanın ikinci bölümünde endüstri devrimleri ile endüstriyel miras literatürü ile paydaş teorileri ele alınmaktadır.

İzleyen bölümde tez çalışmasının yöntem bölümüne yer verilmektedir. Son bölümde ise, Devrim Otomobili'ni deneyimleyen paydaşların duygu ve düşüncelerinden paydaş teorisiyle elde edilen çıkarımlar literatür bağlamında tartışılmakta ve elde edilen sonuçlar sunulmaktadır.

1.1. Sorun

Endüstriyel mirasın korunması endüstriyel bir yapının gelecek nesillere aktarılması ve ülke tarihinin korunması anlamına gelmektedir (Yang, 2022: 3). Bu

nedenle, endüstriyel mirasın toplumsal yaşam ve kent bağlamında önem kazanmaktadır (Kazas, 2008: 179). Endüstriyel miras kavramı tarihte farklı isimlerle yer almakla birlikte, literatürde kabul gören son hali yakın geçmişe dayanmaktadır.

Endüstriyel miras kavramı ilk kez 1955 yılında Michael Rix tarafından tanımlanmış ve ardından kavram akademik yazında yaygınlaşmıştır (Trinder, 1981: 13; Hospers, 2002: 398; Saner, 2012: 53). Endüstriyel miras kavramı akademik yayınlarda farklı odak noktaları çevresinde şekillenmektedir. Literatürde, fabrikalar, (Pawlikowska-Piechotk, 2009; Prat Forga ve Canoves Valiente, 2015; Xie, 2015; Guerra, vd., 2022; Naramski, vd., 2023) maden ocakları, (Edwards ve Coit, 1996; Szromek, vd., 2021; Berkenbosch vd., 2022) sanayi binaları, (Xie, vd., 2019) sanayi alanları, (Firth, 2011; Yang, 2016; Yang, vd., 2017) sanayi ürünleri (Bhati, vd., 2014) gibi artık kullanılmayan endüstriyel yapılar ya da üretimi devam etmiş ürünlerin ilk versiyonları incelenmektedir. Literatürde endüstriyel mirasın durum çalışması olarak konu edildiği çalışmalar ise çeşitlilik göstermektedir.

Endüstriyel mirasın durum çalışması olarak konu edildiği çalışmalar turizm pazarlaması, teknolojik gelişmeler ve paydaş görüşleri temelinde incelenmiştir (Bhati, vd., 2014; Yang, 2017; Xie, vd., 2020). Örneğin, paydaş görüşlerine yönelik çalışmalarda turistik ziyaretler nostalji hissiyle ilişkilendirilmektedir (Novoa, 2021; Zhang, vd., 2022; King, 2023; Kochetkova ve Petrova, 2022). Öte yandan, üretimi devam eden endüstri ürünlerinin ilk versiyonları ya da yenisi inşa edildiği için artık kullanılmayan endüstri yapıları ve endüstri alanları hakkında çalışmalar gerçekleştirilmesine karşın, üretimi durdurulmuş ve devamı olmayan endüstriyel miras ürünleri hakkında paydaş görüşlerine yönelik çalışma bulunmamaktadır. Bununla birlikte, bu endüstriyel miras ürünleri hakkında turistik ziyaretlerin ilişkilendirileceği duygular keşfedilmemiştir.

Bu çalışmada keşifsel bir araştırma amacıyla, Devrim Otomobili örnek olarak seçilmiştir. Üretimi durdurulmuş ve devamı olmayan bir endüstriyel miras olarak Devrim Otomobili 1961 yılında 129 günde üretilmiş Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk yerli otomobilidir (<http-3>). Çalışma sonucunda, paydaş görüşleri ve paydaş teorisi aracılığıyla bir paydaşın Devrim Otomobili turistik deneyimi üzerinde başka bir paydaşın etkisinin keşfedilmesi ile üretimi durdurulmuş bir endüstriyel miras ürününün turistik deneyiminin ilişkilendirileceği duyguların keşfedilmesi amaçlanmıştır.

1.2. Amaç

Bu çalışmanın amacı, üretimi durdurulmuş bir endüstriyel miras ögesi olan TÜRASAŞ Müzesi Devrim Otomobili'nin korunması ve turistik kullanımında paydaş görüşlerinin betimlenmesidir. Çalışmada endüstriyel mirasın korunmasına ve turistik kullanımına ilişkin bir çerçeve oluşturulmuştur. Çalışmada aşağıdaki sorulara yanıt aranmıştır:

1. TÜRASAŞ Müzesi Devrim Otomobili'nin korunması ve turistik amaçlı kullanımı ile ilgili paydaş grupları hangileridir?
2. TÜRASAŞ Müzesi Devrim Otomobili ile ilgili paydaşların korunması ve turizm amaçlı kullanımı hakkında görüşleri nelerdir?
3. Turist rehberi tutumunun turistlerin endüstriyel miras deneyimi ve deneyimin algılanan değere dönüşme süreci üzerinde rolü nedir?
4. Müze yönetimi politikalarının paydaşların endüstriyel miras deneyimi ve deneyimin algılanan değere dönüşme süreci üzerinde rolü nedir?

1.3. Önem

Endüstriyel miras alanında, farklı paydaşların endüstriyel miras deneyimlerinin ve birbirleriyle etkileşimlerinin incelendiği çalışmalar sınırlıdır. Endüstriyel miras ziyaretlerinde deneyim ziyaretçilerinin kişisel anlamlarının bulunduğu karmaşık bir süreçtir (McIntosh ve Prentice, 1999: 612). Bu çalışma bir endüstriyel mirasın farklı paydaşlar tarafından nasıl deneyimlendiğini ve bu deneyimlerde diğer paydaşların nasıl rol oynadığının araştırılması bakımından literatürdeki eksikliği gidermektedir. Ayrıca, çalışma endüstriyel mirasın korunması ve turistik kullanımı hakkında bir endüstriyel miras ürünü olarak TÜRASAŞ Müzesi Devrim Otomobili'ni konu edinen ilk çalışmadır. Devrim Otomobili, Türkiye Cumhuriyeti'nin bir endüstriyel mirasıdır ve TÜRASAŞ Müzesi'nde sergilenmektedir. Devrim Otomobili Türkiye'nin üretilen ilk otomobili olarak ülkenin endüstri tarihini, üretiminin durdurulması bağlamında siyasi tarihini yansıtmaktadır. Bu çalışma, örnek endüstriyel mirasın turistik kullanımı ve korunmasına dair paydaşların görüşlerinin ele alınarak duygu ve düşüncelerin keşfedilmesi açılarından önemlidir.

1.4. Sınırlılıklar

Bu çalışmada görüşme yapılan paydaşlar; TÜRASAŞ Müzesi Devrim Otomobili'ni ziyaret eden ikameti farklı şehirde bulunan 10 turist ve ikameti Eskişehir'de bulunan 10 kent sakini, ziyaretlerde aracı rolde olan 10 turist rehberi ve müze çalışanlarının tamamı olan 1 yönetici ve 2 görevli ile sınırlıdır.

1.5. Tanımlar

Çalışmanın bu bölümünde araştırma süreci içerisinde sık kullanılan kavramlar tanımlanmıştır.

Endüstrileşme: Mal üretiminde makine kullanımı ve milli gelir içinde sanayinin belirli bir orana erişmesidir (İlkin, 1973: 427).

Endüstri Devrimi: 18. ve 19. yüzyıllarda Avrupa'da gerçekleşen yeni buluşların bir sonucu olarak üretimin artması ve buharlı makinelerin makineleşmiş endüstriyi oluşturmasıyla birlikte meydana gelen gelişmelerin Avrupa'daki yansımalarıdır (Küçükkalay, 1997: 52).

Endüstriyel Miras: Endüstrinin bölgesel ya da tarihsel gelişimini yeni teknolojileri, teknolojik gelişmeye bağlı sosyal yaşamı bulunulan zamana aktaran maddi ve maddi olmayan endüstriyel tüm öğeleri kapsamaktadır (Turgut Gültekin, 2016: 908-909).

Sanal Gerçeklik: Fiziksel ortamdan bağımsız bir yeni yapay ortam yaratmaktır (İpek, 2020: 1065)

2. LİTERATÜR

Bu bölümde, endüstri devrimleri, endüstriyel miras, TÜRASAS Müzesi Devrim Otomobilleri ve Paydaş Teorisi başlıklarına yer verilmektedir.

2.1. Endüstri Devrimleri

Endüstrileşme dönemi 1. Endüstri Devrimi ile başlayan ve günümüzde 4. Endüstri Devrimi ile devam eden sürecin tamamını kapsamaktadır. Süreç içerisinde 1. Endüstri Devrimi buharlı makinelerle, 2. Endüstri Devrimi seri üretimle, 3. Endüstri Devrimi bilgisayarın icadıyla ve 4. Endüstri Devrimi ise yapay zekayla ilişkilendirilmektedir (Pamuk ve Soysal, 2018: 42-44). Her bir endüstri devriminin başlangıcında bir önceki devrime ait envanterlerin bir kısmı kullanım dışı kalmakta ancak üretim tarzı ve işleyiş iç içe bir biçimde süreç devam etmektedir (Arabulan ve Demirel, 2023: 72). Bu nedenle, endüstri devrimlerinin gelişim dönemlerine bakmak yararlı olacaktır.

Birinci Endüstri Devrimi 18. yüzyılda İngiltere’de üretime katkı sağlayan yeni icatlar, teknolojik gelişmeler ve sektörlerin oluşumuyla gerçekleşmiştir. Öne çıkan gelişmeler ise, ilk olarak buhar makinesinin icadı ve sonrasında pamuklu dokuma, metal ve lojistik sektörlerinde yaşanan yeniliklerdir (Başer, 2011: 133-151). Daha önceki yıllarda kas gücüyle sağlanan çeşitli alanlardaki üretim, makineler ile sağlanmaya başlanmış ve bu durum çeşitli sanayi kollarında hızlı gelişmelere yol açmıştır. İngiltere’nin ardından diğer Avrupa ülkelerine de yayılan yeni icatlar Avrupa’nın dünya ekonomisindeki payını büyük oranda artırmıştır (Sander, 2012: 220). 1803 yılında Richard Trevithick yüksek basınçlı buhar üretmiş ve ilk buharlı demiryolu lokomotifini inşa etmiştir (Rolt, 1965). Buharlı makinelerin çalışma prensibine kömürün dahil edilebilmesiyle birlikte buharlı makinelerin üretimde daha yoğun bir rolü oluşmaya başlamıştır. Birinci Endüstri Devrimi’nin özellikle İngiltere’de başlamasının ve İngiltere ekonomisini geliştirmesinin nedeni, İngiltere’nin yoğun bir kömür rezervine sahip olmasıdır (Kennedy, 2020: 887).

Birinci Endüstri Devrimi sürecinde buhar, kömür ve demirin bir araya gelmesi demiryolu çağını açmıştır. Kömür, demiryolu ulaşımının güç kaynağı olurken demiryolu da kömürü uzak bölgelere taşımaktadır (Sander, 2012: 222). Birinci Endüstri Devrimi’nde su ve buhar gücüyle çalışan makinelerin üretim süreçlerine katılması,

elektriğin üretimde kullanılması ve iş bölümünde uzmanlaşmanın artması İkinci Endüstri Devrimi'nin başlamasına zemin hazırlamıştır. Henry Ford'un seri üretime geçebilmek için yeni enerji türü olan elektriği kullanması bu dönemin sembolü olarak kabul edilmektedir (Berktaş ve Dimli Oraklıbel, 2021: 115).

Bilimsel Devrim olarak da anılan İkinci Endüstri Devrimi, 1870 yılında başlayan ve 1914 yılında sona eren dönemi kapsamaktadır (Sander, 2012: 224). İkinci Endüstri Devrimi'ni başlatan en önemli etmenler çelik, elektrik ve petroldür. İkinci Endüstri Devrimi süresince telefon icat edilmiş, buharlı makinelerin üretimi hız kazanmış ve buharlı gemiler inşa edilmiştir. İkinci Endüstri Devrimi için öncü ülke Amerika'dır ve Rusya ile Japonya da onu takip etmektedir (Tanilli, 2017: 69). Çeliğin geliştirilmesiyle birlikte birçok sektörde maliyetler azalmış ve akabinde demiryolu güzergahları uzatılmıştır. İkinci Endüstri Devrimi döneminde doğru akım icat edilmiş ve bu sayede ilk elektrikli motor üretilmiştir (Arslan ve Demirağ, 2017: 6). Ayrıca İkinci Endüstri Devrimi tarımda da sanayileşmeye sebep olmuş, el emeğinin yerini mekanik tarım araçları almaya başlamıştır. Yaşanan bu durumla birlikte köylerden kentlere göç hareketi başlamıştır (Tanilli, 2017: 69). Bu dönemde kuram ve uygulama arasındaki bağlantının süreklilik kazandığı ilk ülke ise Almanya olmuştur (McNeill, 2002: 651). Rifkin'e göre (2014: 69-70), fosil yakıt kaynaklarının artan maliyetleri ile yenilenebilir enerji kaynaklarının maliyetlerindeki düşüş arasındaki belirgin fark, küresel ekonomiyi önemli bir değişim sürecine sokmakta ve 21. yüzyıl için yeni bir ekonomik paradigmanın oluşmasına zemin hazırlamaktadır. Bu değişim ise Üçüncü Endüstri Devrimi'dir.

Üretimin sayısallaşması ve otomasyonu olarak tanımlanan Üçüncü Endüstri Devrimi 1970 – 2010 arasındaki dönemi kapsamaktadır (Davutoğlu, 2020: 177). Üçüncü Endüstri Devrimi'nde kullanılan makineler yalnızca fiziksel emekle ilgili işleri değil, zihinsel işlerin de bir bölümünü yapabilmektedir (Kagermann vd., 2013:14).

2007 yılında Avrupa Parlamentosu, Üçüncü Endüstri Devrimi'ni Avrupa Birliği için ekonomik vizyon olarak onaylayan resmi yazılı bildiri yayınlamıştır (Rifkin, 2011: 12). Üçüncü Endüstri Devrimi, daha önceki dönemlerde üretilen makinelere internetin ve beyinsel fonksiyonların da eklenmesi olarak özetlenebilir. Üçüncü Endüstri Devrimi dünya genel piyasası içerisinde rekabeti hızlandırmış ve bu dönemde, teknolojik dönüşüm hız kazanmıştır. Bu aşamada, özellikle Almanya'nın liderliğinde, gelişmiş sanayi ve teknolojik altyapıya sahip ülkeler, rekabet avantajını artırmak ve maliyetlerini düşürmek amacıyla yeni bir paradigma değişiminin adımlarını atmışlardır. Bu değişimin hedefleri

arasında, emek maliyetlerini ve düşük nitelikli işgücüne olan bağımlılığı azaltmak yer almaktadır (Pamuk ve Soysal, 2018: 45).

2011 yılında ortaya çıkan Dördüncü Endüstri Devrimi Almanya'nın üretim süreçlerini tamamen bilgisayarlaşma yönünde gerçekleştirdiği çalışmalar ve bu çalışmaları yüksek teknoloji ile desteklemesi olarak tanımlanabilir (Kılıç ve Alkan, 2018: 32). Bu çalışmalar nesnelerin internetinin üretimde yayılması ve kullanılmasını kapsamaktadır (Schwab, 2016). Robotların üretimi gerçekleştirmesi, üç boyutlu yazıcılar aracılığıyla üretimin mikro ölçekte sağlanabilmesi ve gelişen veri analizi yöntemleri sayesinde verimliliğin yüksek oranda artırılmasıdır. Endüstri 4.0 olarak da bilinen bu son endüstri devrimi dünya çapında farklı terimler ile de tanımlanmaktadır (Kagermann vd., 2013: 67). Endüstri 4.0 kavramı yalnızca Dördüncü Endüstri Devrimi için değil aynı zamanda endüstride yaşanan değişiklikleri açıklamak amacıyla farklı bağlamlarda kullanılmaktadır (Demircan, 2021: 21) . Süreç, temelde “farklılaşma ve farklılığı ilk keşfeden olmak” üzerine inşa edilmektedir. Günümüzde her geçen gün türetilen yeni kavramlar bu durumu onaylar niteliktedir. Nft, metaverse, coin piyasaları dünya ekonomisini tamamen farklı yönlerle ilerletebilir ve bu durum da Beşinci Endüstri Devrimi'ni başlatabilecektir (Özkahveci vd., 2022: 399-401).

Sonuç olarak 18. yüzyılda başlayan ve günümüzde devam etmekte olan endüstri devrimlerinin her birinde kendi döneminin paradigmasına ve teknolojik alt yapısına özgü yapılar, fabrikalar ve binalar inşa edilmiştir. Her bir paradigma değişimi bir önceki endüstri devriminin yapılarının atıl hale gelmesine yol açmıştır.

2.2. Endüstriyel Miras

Endüstriyel miras, kültürel mirasın bir bileşeni olarak ortaya çıkmıştır. Kültürel miras denilince tarihi, kültürel, arkeolojik ve dini yapılar akla gelmektedir. Nitekim Uluslararası Endüstri Mirasını Koruma Komitesi de endüstriyel mirası kültürel mirasın ayrılmaz bir parçası olarak kabul etmektedir (http-1). Endüstriyel yapıların korunmasına ilişkin ilk adımlar 1948 yılında, Lionel Thomas Caswall Rolt tarafından Talyllyn demiryolunu korumak ve yeniden canlandırmak amacıyla atılmıştır(Rolt, 1953).

Endüstriyel mirastan ilk kez 1950 yılında İngiltere'de endüstriyel arkeoloji adıyla bahsedilmiştir. Kavramdan ilk kez İngiltere'de bahsedilmesinin nedeni olarak Endüstri Devrimi'nin İngiltere'de başlaması gösterilebilir. Birinci Endüstri Devrimi'nden İkinci

Endüstri Devrimi'ne geçiş sürecinde artık kullanıma uygun olmayan endüstri yapılarının yeniden kullanılabilirliği ile şehre kazandırılması, ülkenin tarihinin korunması ile topluma hatırlatılması amaçlarıyla endüstriyel yapıların korunması fikri ve endüstriyel arkeoloji kavramı ortaya çıkarmıştır. İzleyen yıllarda İngiltere'de, endüstri devrimi döneminin kalıntılarının araştırılmasıyla endüstriyel arkeoloji olarak 1955 yılında Michael Rix tarafından adlandırılmış ve ortaya çıkarılan yapılar endüstri anıtları olarak nitelendirilmiştir (Trinder, 1981: 13; Hospers, 2002: 398; Saner, 2012: 53).

1970'lerin başında, özellikle tekstil endüstrisinin birçok kullanılmayan binası şehirlerin ortasında, sürdürülebilir kalkınmanın önündeki en önemli engellerden biri olarak kabul edilmiş ve alınan radikal kararlar ile bu kalıntılar kentsel ve ekonomik yenilenme için bilinçli bir stratejiye yol açmıştır (Soyez, 1986: 107). Bu strateji bağlamında endüstriyel yapılar, turistik destinasyonlara dönüştürülerek korumaya alınmış ve ziyaretçilere açılmıştır. 1973 yılında, ilk kez Uluslararası Endüstriyel Miras Kongresi düzenlenmiş ve 1978 yılında Uluslararası Endüstri Mirasını Koruma Komitesi kurulmuştur. 2001 yılında UNESCO'nun belirlediği endüstri bölgelerini dünya miras listesine kabul etmesi ise kavramın uluslararası kabulünü sağlamıştır (Uysal, 2018: 325; Akay ve Örmecioğlu, 2018: 489).

1980'li yıllardan itibaren endüstriyel mirasa yönelik ilk turizm faaliyetleri İngiltere'de başlamış ve 1990'lı yıllarda İngiltere'deki turizm faaliyetlerini diğer gelişmiş endüstri ülkeleri takip etmiştir. Faaliyetlerin ilk olarak İngiltere'de başlamasının nedeni olarak endüstri devrimlerinin İngiltere'de başlamış olması ve endüstriyel miras kavramından ilk kez İngiltere'de bahsedilmiş olması gösterilebilir.

1999 yılında, İngiltere'den başlayıp Almanya'da sonlanan kömür ve çelik endüstrisinin varlıklarını kapsayan 19 durak noktasına sahip bir endüstriyel miras güzergâhı belirlenmiştir (Trinder, 1981; Aliagaoglu, 2004). İzleyen dönemde, bu örneği takip eden ülkelerde endüstriyel mirasın dönüşümünde yer almıştır. Sözgelimi, Hollanda'da Overijsell, Belçika'da West Flanders, Almanya'da Völklingen, Avusturya'da Steyr, Birleşik Krallık'ta Telford, İspanya'da Katalonya, İtalya'da Crotone ve Fransa'da Lorraine turizmin de dahil olduğu bir dönüşüm sürecine girmiştir (Hospers, 2002: 399). Endüstriyel yapıların korunmasının uluslararası boyut kazanmasıyla birlikte endüstriyel arkeoloji ve endüstri anıtı kavramları yerini endüstriyel miras kavramına bırakmıştır. Endüstriyel miras, geçmişten gelen endüstriyel bina ve artefaktlerin, gelecek nesiller için bakımı ve korunması ile turistik çekicilik oluşturmaktır (Spahija vd., 2017:

13). Endüstriyel miras daha geniş bir çerçevede, endüstrinin bölgesel ya da tarihsel gelişimini yeni teknolojileri, teknolojik gelişmeye bağlı sosyal yaşamı bugüne aktaran maddi ve maddi olmayan endüstriyel tüm öğeleri kapsamaktadır (Turgut Gültekin, 2016: 908-909). Endüstriyel mirasın korunması ve turistik amaçla kullanımı disiplinlerarası bir nitelik taşımaktadır ve mimari, turizm, coğrafya, şehir planlaması gibi farklı disiplinlerden gelen araştırmacılar için önemli bir konu haline gelmiştir. Bunun en belirgin nedenleri; sürdürülebilir yönetimle bütünleştirilen endüstriyel mirasın geçmiş ve gelecek arasında bağ kuma becerisi, yerel değerlerin gelişimini güvence altına alması ve kimlik bilincini pekiştirmeye olanak sağlamasıdır (Kıraç, 2013). Ayrıca işlevini yitirmiş ancak yerel değere sahip yapılar kavramının ilk ortaya çıkışında olduğu gibi endüstriyel miras kapsamında koruma altına alınmaktadır. Yeraltındaki madenler ve yer üstündeki fabrikalar gibi çok sayıdaki geleneksel endüstri alanı turistlere nostaljik ve yeni deneyimler sunabilmektedir. Dahası, giderek daha fazla küreselleşen dünyada, yerelin endüstriyel mirasının turizm yoluyla dönüşümü, ele alınan mekanın sakinleri için kimlik duygusunu geliştirmekte ve yerelliğin değerini artırabilmektedir (Xie, 2006).

2.2.1. Endüstriyel miras ve turizm

Web of Science veri tabanında “endüstriyel miras ve turizm” anahtar kelimesi ile İngilizce dilinde yayınlanan makaleler kapsamında literatür taraması gerçekleştirilmiştir. Bu çerçevede, endüstriyel miras kavramı ile ilgili olarak, konaklama, eğlence ve spor turizmi dahil olmak üzere 16 disiplinlerarası çalışma gerçekleştirildiği saptanmıştır. Tablo 2.1’de bu çalışmalar özetlenmektedir.

Tablo 2.1. *Endüstriyel miras ve turizm literatürü*

Araştırmacı/lar	Araştırma yöntemi	Örneklem	Araştırma amacı	Araştırma sonucu
Edwards ve Cotes (1996)	Nitel/ Literatür Taraması	Galler ve İspanya’da yer alan iki endüstriyel miras alanı	Madencilik alanlarının turizm potansiyelini incelemek.	Durum çalışması deseni ile yapılan incelemede, endüstriyel miras alanlarının tipolojik

Tablo 2.1. (Devam) Endüstriyel miras ve turizm literatürü

				çerçevesi tartışılmış ve endüstriyel miras yönetimi için bir vizyon sunulmuştur.
Xie (2006)	Nitel/ Doküman İncelemesi	Toledo, Ohio Ulusal Tarihi Jeep Müzesi	Jeep Müzesi'nin sorunları ve beklentileri üzerine kapsamlı bir araştırma sunmak.	Müzenin korunması ve yorumlanması potansiyeline büyük değer verilmesine rağmen, çeşitli paydaşların birbiriyle çelişen görüşleri bulunmaktadır.
Pawlikowska-Piechotka (2009)	Nitel/ Gözlem	Varşova'da yer alan endüstriyel miras yapıları	Varşova'nın endüstriyel mirası yeniden canlandırma projeleri örneğini kullanarak, turist ve eğlence ihtiyaçlarına yanıt vermeye çalışan, tarihi binaları incelemek	Yeniden canlandırılan tarihi endüstriyel mimarinin kentsel alanı sosyal, tarihi, estetik ve ekonomik boyutta görünür değerlerle zenginleştirebilir.
Alonso vd. (2010)	Nitel/ Görüşme	Langdale Değirmeni	Valley, Alabama'daki Langdale Değirmeni'nin mevcut gelişimini araştırmak	Endüstriyel miras yönetiminde finansman en kritik zorluk olarak belirlenmiştir ve yönetim tarafından alternatif stratejiler uygulanmaktadır.
Hashimoto ve Telfer (2016)	Nitel/ Doküman İncelemesi	Gunkanjima Adası, Nagasaki, Japonya	Gunkanjima Adası'nın endüstriyel mirasa dönüşümünü incelemek	Endüstriyel alanların endüstriyel mirasa sahip bir turistik alana dönüştürülmesini gösteren bir çerçeve sunulmaktadır.

Tablo 2.1. (Devam) Endüstriyel miras ve turizm literatürü

Forga ve Canoves Valiente (2017)	Nitel/ Anket	Katalonya’da yer alan eski yiyecek-içecek işletmeleri	Bir endüstriyel miras türü olan eski yiyecek-içecek endüstrisinin yapılarının tarihsel gelişimini ve fırsatlarını analiz etmek	Durum çalışması analizi endüstriyel miras turizminin göreceli başarısını doğrulamaktadır.
Perfetto vd. (2018)	Nitel/ Keşfedici Vaka Çalışması	Rio Tinto Madencilik Parkı	İş ekosistemi hakkındaki bilgiyi derinleştirmek	Endüstriyel turizm destinasyonlarının gelişimine ilişkin gelecekteki iyileştirmeler için öneriler sunulmaktadır.
Chavez vd. (2018)	Nitel/ Literatür Taraması, Gözlem, Görüşme	Hershey, Küba	Küba’da yer alan bir şeker fabrikasının tarihini, Küba için önemini ve fabrikanın sürdürülebilir bir turizm destinasyonu ve yerel istihdam kaynağı olarak geliştirilme potansiyelinin değerlendirmek	Endüstriyel turizm ve Hershey tesisleriyle ilişkili endüstriyel miras, Küba’nın yaşam tarihindeki topluluğun yeniden canlandırılmasına yardımcı olacak niş turizm ürünü olarak hizmet etme potansiyeline sahiptir.
Xie vd. (2019)	Nitel/ Görüşme	Macau’da yer alan tersane	Endüstriyel mirasın yeniden geliştirilmesine yönelik bölge sakinlerinin tutumlarını tespit etmek	Çalışmada bölge sakinlerinin turizm gelişimine yönelik algı ve tutumlarının kentsel canlanmanın şekillenmesinde önemli bir rol

Tablo 2.1. (Devam) Endüstriyel miras ve turizm literatürü

				oynadığı sonucuna ulaşılmıştır.
Szromek vd. (2021)	Nitel/ Gözlem, Literatür Taraması	Endüstriyel Anıtlar Rotası, Polonya	Endüstriyel miras turizminde bulunabilecek ana iş modeli türlerini belirlemek ve karakterize etmek	Çalışma en sık karşılaşılan iş modelinin üretim sonrası iş modeli olduğu sonucuna ulaşılmıştır.
Guerra vd. (2022)	Nitel/ Anket	São João da Madeira, Portekiz	Endüstriyel miras turizmini geliştirmenin bir yolu olarak yerel topluluk tarafından algılanan özgünlüğü araştırmak	Çalışma sonucunda endüstriyel mirasın algılanma biçiminin; bölge sakinlerinin turizm geliştirme desteğine yönelik tutumlarının, katılım ideallerinde ve mekana bağlılıklarında önemli bir rol oynadığı görülmektedir.
Berkenbosch vd. (2022)	Nitel/ Tematik Analiz	Zollverein ve Landschaftspark Duisburg-Nord', Almanya	Seçilmiş bölgelerin endüstriyel miras anlatılarıyla pazarlama broşürlerinde nasıl yer aldığını araştırmak	Çalışma post-endüstriyel bir bölgenin pazarlanmasının, bölgenin ekonomik konumunu güçlendirmeyi amaçlayan bir dizi seçilmiş endüstriyel miras anlatısını destekleme şeklini ortaya çıkarmaktadır.
Herman vd. (2022)	Nitel/ Literatür Taraması	Avrupa Endüstriyel Miras Rotası	Endüstriyel miras turizm alanlarının iş modelleri üzerine yapılan	Çalışma sonucunda endüstriyel miras turizmi işletmeleri için genel bir

Tablo 2.1. (Devam) Endüstriyel miras ve turizm literatürü

			araştırmanın sonuçlarını sunmak	sürdürülebilir iş modeli geliştirilmiştir.
Dragin vd. (2023)	Nicel/ Anket	Voyvodina, Sırbistan	Yerel topluluk üyelerinin sosyo-demografik özellikleri ile endüstriyel miras sunumunun sürdürülebilir turizm gelişimi algılarını nasıl şekillendirdiğini araştırmak	Yerel topluluk üyelerinin karar alma sürecine katılımlarının önemi konusunda genel bir farkındalık eksikliği bulunmaktadır.

Tablo 2.1’de görüldüğü gibi çalışmaların çoğunluğu nitel araştırma yöntemiyle gerçekleştirilmiştir. Edwards ve Cotes (1996)’un çalışması endüstriyel miras kapsamında, maden ocaklarının araştırılması bakımından ilk çalışma niteliğindedir. Bu çalışma, maden ocakları konusu bakımından bir öncü niteliğindedir ve diğer çalışmalar da Edwards ve Cotes (1996)’un turizm potansiyelini inceleme çalışmasının devamı niteliğinde iş modelleri ve pazarlama başlıklarında ilerlemektedir. Sanayi alanları ve sanayi binaları hakkında diğer temalara göre daha az çalışmalar gerçekleştirilmiştir. Sanayi alanları hakkında endüstriyel miras koruma aracı olarak turizmin etkinliği (Firth, 2011), sanayi binaları hakkında ise endüstriyel mirasın gelişim sürecinde yerel halkın tutumu (Xie, vd., 2019) araştırılmıştır. Fabrikalar odağında şekillenen kimi çalışmalarda endüstriyel mirasın tarihi yapıları inceleniyorken (Pawlikowska-Piechotk, 2009), kimi çalışmalarda ise yapıların tarihsel gelişimi (Prat Forga ve Canoves Valiente, 2017) analiz edilmiştir.

2.2.2. Endüstriyel Miras ve Turistik Deneyim

Endüstriyel miras literatüründe deneyim odaklı çalışmaların incelenmesi amacıyla Web of Science veri tabanında “endüstriyel miras” ve “deneyim” anahtar kelimeleriyle gerçekleştirilen taramada İngilizce dilinde ve 60 hakemli makaleye erişilmiştir. Bu

alışmalar Tablo 2.2’de gösterilmektedir. Konuyla ilgili çalışmalar beş farklı tema altında toplanmaktadır. Bu temalar davranış, duygu, sadakat, yönetim ve sanal gerçeklik şeklinde sıralanabilir.

Tablo 2.2. *Endüstriyel Miras ve Turistik Deneyim Literatürü*

Araştırmacı/lar	Araştırma yöntemi	Örneklem	Araştırma amacı	Araştırma sonucu
Prentice, vd. (1998)	Nitel/ Anket	Endüstriyel mirası deneyimleyen 403 ziyaretçi	Endüstriyel miras deneyimi ve elde edilen faydalar bakımından tüketici gruplarını tanımlamak.	Çalışma sonucunda daha önceki çalışmalarda savunulan ziyaretçilerin sosyodemografik farklılaşmasının endüstriyel miras deneyiminde etkili olduğu görüşüne karşıt olarak ziyaretçilerin sosyodemografik özelliklerinin deneyimden kısmen bağımsız olduğuna ulaşılmıştır.

Tablo 2.2. (Devam) Endüstriyel Miras ve Turistik Deneyim Literatürü

McIntosh ve Prentice (1999)	Nitel/ Anket	Endüstriyel mirası deneyimleyen 1200 ziyaretçi	Endüstriyel mirası ziyaret eden turistlerin özgünlüğü nasıl anladıklarını ziyaretçilerin kişisel anlamlandırmaları bakımından araştırmak.	Çalışmada turistlerin algıladıkları özgünlüğün çeşitliliği vurgulanmış ve endüstriyel miras ile etkileşimlerinde deneyimsel ve duygusal süreçlerin önemi ortaya koyulmuştur. Duygusal süreçler üç şekilde tanımlanmıştır: güçlendirilmiş asimilasyon, bilişsel algı ve geriye dönük ilişkilendirme.
Firth (2011)	Nitel/ Anket	Endüstriyel mirası deneyimleyen 92 ziyaretçi	Avustralya, Sidney’de yer alan bir endüstriyel yapının terk edilmiş bir yapıdan popüler bir eğlence ve rekreasyon bölgesine dönüşmesinde endüstriyel mirası koruma aracı olarak turizmin etkinliğini araştırmak.	Endüstriyel miras yöneticilerinin izledikleri yönetim politikaları endüstriyel mirasın tarihinin bilinmesi, tanınırlığının sağlanması ya da odak noktasının belirlenmesi bakımından önemli olabilmektedir.
Taylor ve Landorf (2015)	Nitel/ Doküman Analizi ve Gözlem	Eveleigh Demiryolu Atölyeleri ve Ipswich Atölyeleri	Endüstriyel miras yönetimi tarafından nesne yönelimli ve özne yönelimli politikaların izlendiği iki durum çalışmasını incelemek ve karşılaştırmak.	Çalışma endüstriyel mirasta yönetim politikalarının bilinçaltı etkisini ortaya koymakta ve endüstriyel mirasa dair anlamlı yorumların bilinçli bir şekilde yönetilmesi ihtiyacını öne sürmektedir.

Tablo 2.2. (Devam) Endüstriyel Miras ve Turistik Deneyim Literatürü

Hain ve Ganobjak (2017)	Nicel/ Pilot Test	Piest'any Elektrik Santrali	Endüstriyel mirasın sanal gerçeklik deneyimine odaklanarak bir endüstriyel miras ögesinin sanal gerçeklik teknolojisi ile yeniden inşasını gerçekleştirmek.	Çalışmada endüstriyel mirasın sanal gerçeklik sahnesindeki deneyiminin deneyimle anlama bakımından eğitimsel bir etki yarattığı ve endüstriyel miras hakkında kamuoyunun bilinçlendirilmesini mümkün kıldığı sonucuna ulaşılmıştır.
Chen ve Wu (2022)	Nicel/ Anket	Endüstriyel mirası deneyimleyen 399 ziyaretçi	Deneyim oluşum sürecini ortaya çıkarmak.	Çalışmada ziyaretçilerin deneyimlerinin nasıl hissettikleri, düşündükleri ve hareket ettikleri tarafından yönlendirildiği ve marka imajının deneyim ile sadakat arasında aracı role sahip olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Çalışmada ilk kez gelen ve tekrar gelen turist ayrımı ve farklılıkları araştırma kapsamına dahil edilmemiştir ancak bu tarz bir araştırma anlamlı sonuçlar ortaya çıkarma potansiyeline sahiptir.

Tablo 2.2. (Devam) Endüstriyel Miras ve Turistik Deneyim Literatürü

Yan vd. (2022)	Nicel/ Anket	Endüstriyel mirası deneyimleyen 327 ziyaretçi	Endüstriyel miras turistlerinin deneyim kalitesinin boyutlarını sistematik olarak modellemek.	Çalışmada duygusal deneyimlerin özgünlük deneyimi ve endüstriyel miras deneyim kalitesi arasında tam aracılık etkisi gösterdiği sonucuna ulaşılmıştır.
Zhang vd. (2022)	Nicel/ Anket	Endüstriyel mirası deneyimleyen 312 ziyaretçi	Endüstriyel miras turizminin çekiciliğini daha da artırmak amacıyla, yönetim için hedefe yönelik iyileştirme önerileri sunmak.	Çalışmada özgünlük deneyiminin ve algılanan değer in olumlu, olumsuz duygulara neden olabildiği sonucuna ulaşılmıştır. Aynı zamanda duygunun özgünlük deneyimi, algılanan değer, hatırlama ve çevreye karşı sorumlu davranış üzerinde aracılık rolü oynadığı keşfedilmiştir.
Wei ve Zhang (2023)	Nicel/ Anket	Endüstriyel mirası deneyimleyen 459 ziyaretçi	Otantik deneyim, deneyim kalitesi, turist memnuniyeti, çevreye karşı sorumlu davranış ve destinasyon sadakati ile ilgili literatürü düzenlemek.	Çalışma sonucunda turist memnuniyetinin; deneyim kalitesi, çevresel sorumlu davranış ve destinasyon sadakati arasındaki ilişkiye aracılık ettiği bulgusuna ulaşılmıştır.
Zhang vd. (2023)	Nicel/ Anket	Endüstriyel mirası deneyimleyen 207 ziyaretçi	Turistlerin endüstriyel miras deneyiminde duygusal motivasyonlarına	Çalışmada vatanseverlik duygusunun en güçlü duygu olduğu nostalji duygusunun ise en

Tablo 2.2. (Devam) Endüstriyel Miras ve Turistik Deneyim Literatürü

			dair bir ölçüm modeli oluşturmak.	zayıf duygu olduğu sonucuna ulaşılmıştır.
De Matteis (2024)	Nitel/ Literatür Taraması	Maritime İstasyonu ve dell'Altro e dell'Altrove di Metropolit Müzesi	Endüstriyel alanlar için uyarlanabilir yeniden kullanımın duygusal alanını araştırmak.	Endüstriyel mirasın değişiklik süreci insanların endüstriyel miras için kolektif olarak algıladığı atmosferi değiştirmektedir. Endüstriyel alanların yeniden uyarlamasında duyguların kolektif olarak değişmesi aynı zamanda endüstriyel ürünler için de geçerli olabilecektir.
Gillette ve Boyd (2024)	Nitel/ Doküman İncelemesi	Trip.com internet sitesinde yer alan Jinhuagong Ulusal Maden Parkı, Kailuan Maden Parkı ve Haizhou Açık Maden Parkı için görseller ve yazılar	Çalışmanın amacı kömür madenlerinden endüstriyel mirasa dönüştürülen 3 parkta ziyaretçilerin deneyimlerini araştırmaktır. Çalışmada ziyaretçilerin deneyimlerinden nasıl anlamlar oluşturduğu ve madencilik turizmi hayalleri sorularına yanıt aranmıştır.	Çalışma sonucunda ziyaretçilerin endüstriyel miras turizminden memnun olduğuna ve ziyaretçilerin hayal gücünü harekete geçirdiğine ancak her maden parkının aynı ilgiyi görmediğine ulaşılmıştır.

Tablo 2.2'de görüldüğü gibi davranış başlığı altında yer alan çalışmalar incelendiğinde Prentice vd. (1998)'nin çalışması bu alandaki ilk çalışmadır. Bunun yanında Prentice vd. (1998) daha önceki çalışmalarda savunulan ziyaretçilerin

sosyodemografik farklılaşmasının endüstriyel miras deneyiminde etkili olduğu görüşüne karşıt olarak ziyaretçilerin sosyodemografik özelliklerinin deneyimden kısmen bağımsız olduğu sonucuna ulaşmıştır. Endüstriyel miras alanlarında özgünlük deneyimine ilişkin literatürde birçok çalışma olmasına karşın özgünlük deneyiminin çevreye karşı sorumlu davranışına ilişkin çalışmalar hala eksiktir (Zhang vd., 2022: 1). Zhang vd. (2022)'e göre özgünlük deneyimi duygunun önemli bir öncülüdür. Buna bağlı olarak turist rehberlerinin ziyaretçilerin duygularını uyandırmaya odaklanmaları ziyaretçilerin olumlu davranışlarında da bir öncül olabilir (Zhang vd., 2022: 1). Çalışma yalnızca ziyaretçiler açısından ele alınmıştır ancak turist rehberleri gibi davranışlar üzerinde etkili olabilecek paydaşların endüstriyel miras ziyaretçileri üzerindeki etkisinin araştırılması duygu, deneyim ve davranışlar açısından önemli bulgular ortaya çıkarabilir. Turist rehberlerinin yaklaşımları ya da müze yöneticilerinin politikaları endüstriyel miras ziyaretçilerinin deneyim, duygu, düşünce ya da davranışlarında etkili ya da düzenleyici role sahip olabilir. Wei ve Zhang (2023)'e göre endüstriyel mirası ziyaret eden kişiler açısından ilk kez gelen ve tekrar gelen bakımından farklılıklar olabilir ancak bu konuda araştırmalar sınırlıdır. Bu durum ziyaretçilerin ilk kez ya da tekrar gelen ziyaretçi olması bakımından ayırım gözetilen çalışmaların gerekliliğini ortaya çıkarmaktadır.

Duygu başlığı altında yer alan çalışmalar motivasyon, kişisel anlamlandırma ve duyguların kolektif değişimi çerçevesinde şekillenmektedir. Endüstriyel miras ziyaretlerinde deneyim ziyaretçilerinin kişisel anlamlarının bulunduğu karmaşık bir süreçtir (McIntosh ve Prentice, 1999: 612). Araştırmacılar tarafından bu süreç göz ardı edilmiştir. McIntosh ve Prentice 1999 yılında gerçekleştirdikleri çalışmalarında endüstriyel mirası ziyaret eden turistlerin özgünlüğü nasıl anladıklarını ziyaretçilerin kişisel anlamlandırmaları bakımından araştırmışlardır. Yan vd. (2022) ise özgünlük deneyimini genellikle doğa temelli turizm faaliyetleri ile ilişkilendirilen huşu deneyimiyle birlikte değerlendirmektedir.

Endüstriyel miras deneyimini tercih etmede turist motivasyonları hakkında çalışmalar sınırlıdır (Zhang vd., 2023: 237). Bu nedenle Zhang vd. (2023), turistlerin endüstriyel miras deneyiminde duygusal motivasyonlarına dair bir ölçüm modeli oluşturmuş ve doğrulamışlardır. Endüstriyel alanların yeniden uyarlanması ve endüstriyel mirasa dönüştürülmesi insanlarda farklı duygu durumları ortaya çıkarabilmektedir (De Matteis, 2024: 85). De Matteis (2024)'a göre endüstriyel mirasın değişiklik süreci insanların endüstriyel miras için kolektif olarak algıladığı atmosferi değiştirmektedir.

Endüstriyel alanların yeniden uyarlamasında duyguların kolektif olarak değişmesi aynı zamanda endüstriyel ürünler için de geçerli olabilecektir. Yani endüstriyel ürünün endüstriyel mirasa dönüşmesi de insanların kolektif olarak algıladığı duygular üzerinde etkili olabilir.

Sadakat başlığı altında yer alan çalışmalar incelendiğinde deneyim oluşturma süreci ve bu sürecin marka imajı ve memnuniyetiyle birlikte endüstriyel mirasa karşı sadakatleri tahmin etmedeki rolü hakkındaki çalışmaların sınırlı olduğu görülmektedir (Chen ve Wu, 2022). Chen ve Wu (2022)'ya göre ziyaretçilerin deneyimleri; nasıl hissettikleri, düşündükleri ve hareket ettikleri tarafından yönlendirilmektedir ve marka imajı deneyim ile sadakat arasında aracı role sahiptir. Zhang vd., (2022)'ne göre doğal çevresel özellikler tekrar ziyaret etme ve genel memnuniyet üzerinde olumlu etkiye sahiptir. Buna göre diğer endüstriyel miras öğelerinin çevresel özellikleri de tekrar ziyaret etme üzerinde etkiye sahip olabilir.

Yönetim başlığı altında yer alan çalışmalardan Firth (2011) çalışmasında Avustralya, Sidney'de yer alan bir endüstriyel yapının terk edilmiş bir yapıdan popüler bir eğlence ve rekreasyon bölgesine dönüşmesinde endüstriyel mirası koruma aracı olarak turizmin etkinliğini araştırmaktadır. Bulgular, ziyaretçilerin bölgeyi bir endüstriyel miras olarak tanımamasından dolayı yöneticiler tarafından endüstriyel mirasın maddi olmayan değerinin en iyi şekilde nasıl korunacağını düşünülmesinin önemini vurgulamaktadır. Buna göre endüstriyel miras yöneticilerinin izledikleri yönetim politikaları endüstriyel mirasın tarihinin bilinmesi, tanınırlığının sağlanması ya da odak noktasının belirlenmesi bakımından önemli olabilmektedir. Aynı zamanda endüstriyel mirasın yönetiminde uygulanan politikalar ziyaretçilerin endüstriyel miras deneyimini özne ya da nesne yönelimli olarak algılamasında önemlidir (Taylor ve Landorf, 2015: 1050). Endüstriyel mirasın özne yönelimli algılanması kişisel çağrışıma dayalı bir tepki anlamına geliyorken endüstriyel mirasın nesne yönelimli algılanması bilgi aktarımına dayanan tarafsız bir tepki anlamına gelmektedir. Taylor ve Landorf (2015)'a göre endüstriyel miras yönetim politikaları ziyaretçilerin algıladıkları değer üzerinde etkili olabilir.

Sanal gerçeklik başlığı ise diğer temalara göre nispeten daha az çalışma içeriyor olsa da gelecek deneyimler ve çalışmalar açısından potansiyele sahip bir konu olduğundan araştırma kapsamında değerlendirilmiştir. Hain ve Ganobjak (2017)'a göre endüstriyel mirasın sanal gerçeklik sahnesindeki deneyimi; deneyimle anlama

bakımından eğitimsel bir etki yaratmaktadır ve sanal gerçeklik, endüstriyel miras hakkında kamuoyunun bilinçlendirilmesini mümkün kılmaktadır.

2.3. TÜRASAŞ Devrim Arabaları Müzesi

TÜRASAŞ Devrim Arabaları Müzesi, Türkiye Raylı Sistem Araçları Anonim Şirketi Fabrikası arazisinde yer alan bir müzedir. TÜRASAŞ 1894 yılında Anadolu-Bağdat Demiryolu Hattı için bakım ve onarım işlerinin gerçekleştirilmesi amacıyla Anadolu-Osmanlı Kumpanyası adıyla kurulmuştur. 1919 yılında Anadolu-Osmanlı Kumpanyası İngiliz himayesi altına alınmıştır ancak sonrasında Kuva-yı Milliye tarafından geri alınarak adı Eskişehir Cer Atölyesi olarak değiştirilmiştir. 1958 yılında hem yeni hedeflerin gerçekleştirilmesi maksadıyla hem de artık bir atölyeden çok fabrika olarak çalışması sebebiyle atölyenin adı Eskişehir Demiryolu Fabrikası olarak yeniden değiştirilmiştir. 1961 yılında Eskişehir Demiryolu Fabrikası'nda yeni hedefler kapsamında ilk yerli buharlı lokomotif olan Karakurt üretilmiştir (Kiper, 2010: 25-26; Pektaş, 2018: 58; Miser, 2019: 31 Yetkin vd., 2021: 1084; http-2). Fabrikanın Türkiye tarihi için en önemli girişimi ise Devrim Otomobilleri projesi olmuştur (Arslan, 2021: 1114).

Devrim Otomobilleri projesi ilk kez 1961 yılında dönemin Cumhurbaşkanı Cemal Gürsel tarafından TÜSİAD (Türk Sanayicileri ve İş Adamları Derneği)'in Ankara'da gerçekleştirdiği toplantıda açıklanmıştır (http-3). Devam eden süreçte Devlet Demiryolları çalışanları otomobil için görüşmek üzere Ankara'ya davet edilmiştir. Toplantıda TCDD Genel Müdür Yardımcısı Emin Bozoğlu talimat yazısını okumuştur. Talimat yazısında ordunun kullanımına uygun olacak şekilde bir otomobil üretilmesi ve bu otomobilin üretimi için 1.400.000 TL ödenek ayrıldığı belirtilmektedir (Yılmaz vd., 2011: 262; http-4). Toplantıda emrin 29 Ekim 1961'e kadar tamamlanması bildirilmiştir. Otomobile Türkiye sanayisi için bir devrim olması düşüncesiyle "Devrim Otomobili" adı verilmiştir (http-5). Projede 30 mühendis ve 200 ustanın çalışması planlanmıştır ve otomobilin üretim merkezi olarak kararlaştırılan Eskişehir Cer Atölyesi'nde 19 Haziran 1961 tarihinde tüm çalışanların bulunması bildirilmiştir. Bu tarihten sonra detaylı ve kapsamlı bir hazırlık süreci başlamıştır. Hazırlık sürecinin ardından otomobilin üretimi için görevlendirilen idari ve teknik ekip, 2 Temmuz 1961'de çalışmaların ilk adımını atmıştır (Aşık, 2020: 67-75). Proje için Eskişehir Cer Atölyesi'nin seçilme nedeni,

Çalışmaların yapılması için en uygun yerin burası olması ve dkmhaneye olarak yer alan ancak kullanılmayan bir binanın bulunmasıdır (Sağın, 1985: 14).

Otomobilin retimi için Eskişehir’de yer alan atölyenin dkmhanesinin zemini sac levhalarla kaplanmıştır ve kapıya otomobilin tamamlanmasına kaç gün kaldığını takip etmek için bir levha asılmıştır. Ayrıca dökümhanede vinç, araç-gereçler ve toplantı masası yer almaktadır. Otomobilin retimi için yönetim ekibinde Genel Müdür Yardımcısı Emin Bozoğlu, Fabrikalar Dairesi Başkanı Orhan Alp, Cer Dairesi Başkanı Hakkı Tomsu, Cer Dairesi Başkan Yardımcısı Nurettin Erguvanlı, Eskişehir Demiryolu Fabrikaları Müdürü Mustafa Ersoy, Adapazarı Demiryolu Fabrikası Müdürü Celal Taner, Ankara Demiryolu Fabrikası Müdürü Mehmet Nker yer almaktadır.

Otomobilin retimi için teknik ekipte ise tasarım, motor, şanzıman, karoser, süspansiyon, fren, elektrik, döküm, satın alma ve maliyet görevlileri yer almaktadır. Otomobil beş kişilik, 1000 kg, 4 silindirli 50-60 beygir gücünde motora sahip olacak şekilde planlanmıştır. Devrim Otomobili’nin başka bir araca benzememesi amacıyla iki farklı örnek oluşturulmuştur. Otomobil için iki farklı motor hazırlanmıştır ve motorların şanzımanları Ankara Fabrikası’nda üretilmiştir. Ayrıca elektrik donanımı, diferansiyel dişlileri, istavrozları, motor yatakları, camları ve lastikleri dışında otomobilde yer alan tüm özellikler ve donanımlar yerli üretimdir. Otomobilin son kat boyası 28 Ekim 1961 tarihinde yapılmış ve pasta, cila işlemleri ise 29 Ekim 1961 tarihinde Ankara’ya yolculuk esnasında trende yapılmıştır. Otomobillerin tren yolculuğunda trenin bacasından çıkan kıvılcımlar ile alev alması riskine karşın otomobillerin benzin depoları boşaltılmıştır. Söz konusu otomobilin retilmeğine insanlar genel olarak inanmamışlardır ancak Devrim Otomobili 129 günde tamamlanmış ve 29 Ekim 1961 sabahı halkın karşısına çıkarılmıştır. Otomobil TBMM’ye getirilmıştir ve dönemin Cumhurbaşkanı Cemal Grsel’e sunulmuştur (<http-3>).

Otomobillere benzin eklenmesinin TBMM önüne gelmeden önce gerçekleştirilmesi planlanmıştır ancak otomobillere eşlik eden kişilerin bu durumdan haberdar olmaması nedeniyle benzin eklemesi gerçekleştirilmemiştir. Meclis önüne gelindiğinde otomobillerde benzin olmadığının anlaşılmasının ardından otomobillere benzin ekleme işlemi gerçekleştirilmeye başlanmıştır. İlk araca benzin eklenmiştir ancak ikinci araca benzin eklenmesi esnasında dönemin Cumhurbaşkanı Cemal Grsel araca binmiştir ve harekete geçilmiştir. Yolculuğun başlamasından kısa bir süre sonra içerisinde benzin bulunmayan otomobil durmuştur ve Cemal Grsel araçtan inerek diğer araca

geçmiştir. Cemal Gürsel diğer araca geçmesi esnasında “Batı kafasıyla otomobil yaptınız ama doğu kafasıyla benzin ikmalini unuttunuz.” sözlerini söylemiştir (http-5).

Benzini biten Devrim Otomobili Eskişehir’e geri getirilmiş ve bir süre fabrikanın içerisinde kullanılmasının ardından 2018 yılında endüstriyel miras olarak Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayii Anonim Şirketi Müzesi’nde sergilenmeye başlanmıştır (Yılmaz, 2014: 216; http-6). 1961 yılında üretilen 4 Devrim Otomobili’nden yalnızca biri günümüze kadar varlığını sürdürmüştür (Yılmaz, 2014: 215). TÜRASAŞ Müzesi’nde otomobil ile birlikte aynı zamanda aracın üretiminde kullanılan kaynak motoru, matkap, torna tezgahları, kumpas, pergel, cetvel, çizim masası, otomobil maketi, yedek parçalar, motor blok, çalışmaların görselleri ve üretim süreçlerinin fotoğraflandığı fotoğraf makinesi yer almaktadır (http-6).

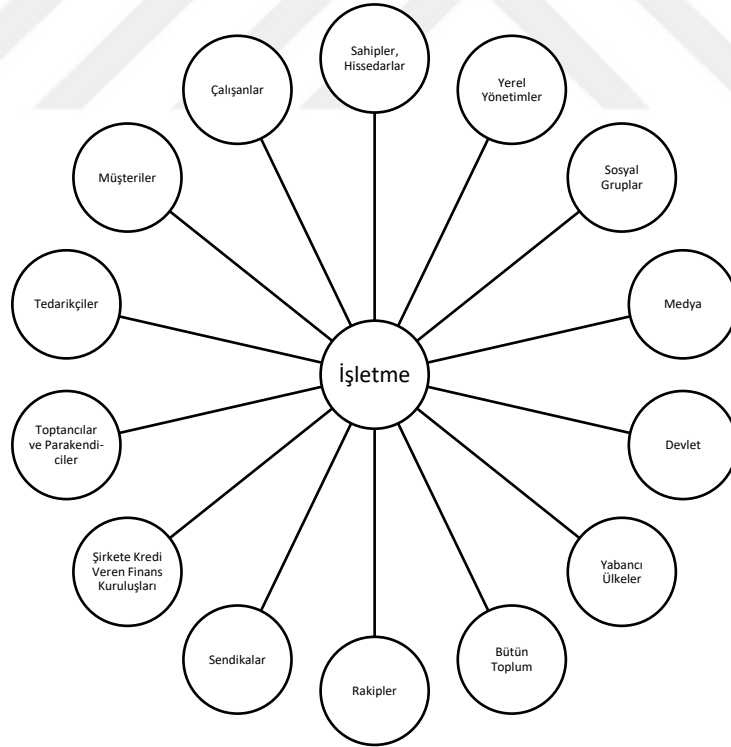
2.4. Paydaş Teorisi

Literatürde kullanıldığı şekliyle “paydaş” kelimesi ilk defa 1963 yılında Stanford Araştırma Enstitüsü’nde bir memorandumda ortaya çıkmıştır (Freeman, 1984: 31). Bu kavram, yönetimin yanıt vermek zorunda olduğu tek grubun hissedarlar olduğu düşüncesine meydan okumayı amaçlamaktadır. Freeman (1984), bu ortamda "paydaş" kavramına dayalı bir kelime haznesi önermiştir. Paydaş teorisi literatürde ilk kez 1984 yılında Edward R. Freeman’ın Stratejik Yönetim: Bir Paydaş Yaklaşımı adlı kitabında yer almıştır (Freeman, 1984: 99-104). Freeman (1984)’a göre “paydaş” örgütün başarısından etkilenen ya da örgütün başarısı üzerinde etki sahibi olan kişi ya da gruplardır. Örgütlerin etkili bir şekilde yönetilmesi için tüm paydaşların sürece sistematik bir şekilde katılmaları gerekir. Paydaş kavramı, 1980’ler ve 1990’larda örgüte ilişkin 3 temel problemi ele almaktadır. Bunlar değer yaratma ve ticaret (hızla değişen ve küresel bir iş bağlamında değer nasıl yaratılır ve ticareti nasıl yapılır?), kapitalizmin etikleri (kapitalizm ile etik arasındaki bağlantılar nelerdir?) ve yönetimsel zihniyettir (daha iyi değer yaratmak ve iş ile etik arasında açık bir bağlantı var mı?) (Parmar vd., 2010: 405).

Paydaş teorisi, bir örgüt ile bu örgütü etkileyebilecek veya etkilenebilecek gruplar ve bireyler arasındaki ilişkileri analiz birimi olarak benimsenirse, bu üç problemin etkili bir şekilde ele alınma şansının artacağını öne sürmektedir (Parmar vd., 2010: 405-406). İşletmeler, rekabet gücünü artırmak için paydaşları ile ilişkilerini ve iletişimlerini

geliştirmeyi amaçlamaktadır. Örgütün bu amaç doğrultusunda paydaş olarak adlandırdığı grupları iyi analiz etmesi ve fark etmesi gerekmektedir (Aktan ve Börü, 2007: 9).

İlerleyen yıllarda paydaş teorisinin literatürdeki kapsamı genişletilmiştir. Buna göre, örgütlerin yalnızca kar maksimizasyonu için paydaşlarla ilişkilerini geliştirmesi yeterli değildir. Bunun yerine örgütler değişen çevresel şartlara uyum sağlamak için paydaşların istek ve ihtiyaçlarına yanıt vermeli ve paydaşlarla karşılıklı bir ilişki kurmalıdır (Ergül ve Boran, 2021: 630). Paydaşlar birincil ve ikincil olmak üzere iki grupta sınıflandırılmaktadır. Birincil paydaşlar; sahipler, hissedarlar, çalışanlar, müşteriler, tedarikçiler, rakipler, toptancılar, perakendeciler, şirkete kredi veren finans kuruluşları ve sendikalar şeklinde sıralanmaktadır. Birincil paydaşların yönetimle yakın ilişkisi bulunmaktadır. İkincil paydaşlar ise; yerel yönetimler, sosyal gruplar, medya, devlet, yabancı ülkeler ve bütün toplum şeklinde sıralanmaktadır. İkincil paydaşlar, yönetimle yakın ilişkisi bulunmasa bile örgüt faaliyetlerinden dolayı veya dolaylı bir şekilde etkilenen ve etkileyen gruptur (Davis vd., 1991: 86-89). Şekil 2.1’de örgüt paydaşlarının tümüne yer verilmiştir.



Şekil 2.1. *İşletme Paydaşları (Freeman, 1984: 55)*

Donaldson ve Preston'ın 1995'teki paydaş teorisi üzerine yaptığı çalışmalar, literatüre önemli bir katkı sağlamıştır. Donaldson ve Preston, çalışmalarında teorinin derinlemesine incelenmemiş yönlerini ele almış ve teoriyi betimsel, araçsal, normatif olmak üzere üçe ayırmışlardır. Bu türler, genellikle birbirleriyle iç içe geçmiş ve birbirlerini tamamlayıcı özelliktedir (Berman vd., 1999: 488; Jones ve Wicks, 1999: 206; Ertuğrul, 2015: 202).

Freeman (1999: 233), Donaldson ve Preston tarafından yapılan ayrımın felsefe biliminin ilk sorularına dayandığını belirtmiştir. Freeman'a göre bu sorular “Dünyanın gerçekte ne olduğu” (betimsel teori), “Dünyanın nasıl olması gerektiği” (normatif teori) ve araçlar ile sonuçlar nelerdir (araçsal teori) şeklindedir.

Betimsel Paydaş Teorisi, bir örgütün özelliklerini ve davranışını tanımlamaktadır. Bu teori, yöneticilerin yönetim tekniklerini, yönetim kurulu üyelerinin örgüt kurucularından beklentilerini ve örgütün yapısını açıklamaktadır (Donaldson ve Preston, 1995: 70; Becan, 2013: 25). Betimsel teori, örgütlerin karşılaşabileceği durumların olası faydalarını ve olası zararlarını belirlemek için kullanılır. Bu süreçte, örgütlerin spesifik ve genel özelliklerini belirlemek için çeşitli çözümler geliştirilir (Çalık vd., 2021: 6). Betimsel teoride örgüt faaliyetlerinin genel işleyişine ilişkin bir model oluşturulur ve yöneticilerin rolleri ile paydaşların tutumları arasındaki ilişkilere odaklanılarak çıkarımlarda bulunulur (Ertuğrul, 2008: 203).

Normatif Paydaş Teorisi, örgütsel veya iş etiği felsefesi olarak tanımlanabilmektedir (Kazak ve Erdemir, 2022: 975). Normatif Teori, örgütlerin hedeflerini, amaçlarını, uyguladıkları stratejileri ve uygun seçeneklerin nedenlerini açıklayan bir yaklaşımdır (Jones ve Wicks, 1999: 209). Normatif Teori, örgütlerin ne yapması gerektiğini, hedefledikleri amaçları ve kullandıkları araçları belirleyen ve bunların neden doğru seçenekler olduğunu açıklayan bir bakış açısını temsil eder (Ertuğrul, 2008: 204).

1995 yılında T. M. Jones tarafından geliştirilen Araçsal Paydaş Teorisi, örgütlerin paydaş yönetimini uygulamasının, karlılık, istikrar, büyüme gibi alanlarda daha iyi performans göstereceği fikrini öne sürer. Yani, araçsal teori koşullu bir teodir ve belirli türde davranışlara dayanır. Bu teori özellikle yöneticilerin paydaşlarını nasıl algıladığına odaklanır. Yöneticiler için belirlenen üç temel paydaş özelliği bulunmaktadır. Bunlar; güç, yasallık ve zorunluluktur (Pesqueux ve Damak-Ayadi, 2005: 10). Araçsal paydaş teorisine göre örgüt, paydaşlarıyla karşılıklı güven ve iş birliğine dayalı ilişkiler

geliştirebilirse, rekabet avantajı elde eder. Bu teoriye özgü olan, fırsatçılık ve güvensizlik ile iş birliği eksikliği gibi sorunların örgüt-paydaş ilişkilerinde gerçek sorunlar olduğu düşüncesidir, bu nedenle araçsal sonuçlar uygun görülür (Jones, 1995: 423). Bu tez çalışmasında, iş birliği vurgusunun ön plana çıkması ve karşılıklı dinamiklerin ele alınmasının gerekliliği gibi konular benimsendiği için araçsal paydaş teorisinden yararlanılmıştır.



3. YÖNTEM

3.1. Araştırma Deseni

Bu tez çalışmasında nitel araştırma yaklaşımı benimsenmiştir. Nitel araştırma olayların, durumların, algıların doğal ortamlarında gerçekçi ve bütüncül bir biçimde ortaya çıkarılması ve katılımcıların görüşlerinin anlaşılması yönündeki sürecin izlendiği tümevarımsal bir araştırmadır (Bogdan ve Biklen, 1998). Çalışmada farklı paydaşların görüşleri, sahada yer alan görüşlerin tamamen anlaşılabilmesi için bir keşif niteliğinde tümevarımsal olarak araştırılmıştır. Nitel araştırma yöntemi, bireylerin, toplulukların görüşlerinden, düşüncelerinden elde edilebilecek deneyimler ve örnekler ortaya koyarak araştırmacıya farklı bakış açıları kazandırmaktadır (Yıldırım, 1999: 11). Nitel araştırmalarda verilerin katılımcıların doğal ortamlarında elde edilmesi oldukça önemlidir çünkü doğal olmayan ortamlarda katılımcıların davranışları doğal olmamakta ve veriler gerçekleri yansıtmamaktadır (Yıldırım, 1999: 11-13).

Bu çalışmada endüstriyel mirasın korunması ve turistik kullanımı konusundaki farklı paydaşların görüşleri durum çalışması deseniyle incelenmiştir. Durum çalışmaları, istatistiksel analizler sonucunda bulgular elde edilen deneysel çalışmalar yerine bir kişi, olay ya da kurumun derinlemesine incelendiği özgün çalışmalardır (Davey, 2009: 1). Durum çalışmalarının amacı, odaklanmış soruları, gözlemleri, sesli veya görsel kayıtları, yazılı kaynakları ve belgeleri kullanarak tematik çerçevede mantıksal çıkarımlarla örüntüler oluşturmak ve yorumlar getirmektir (Seggie ve Bayyurt, 119). Kısacası durum çalışmaları, her bir durumun içsel özelliklerini ve onları çevreleyen ortamı irdelemektedir. Durum çalışması, birçok güçlü yönü içinde barındıran bir araştırma deseni. Bu araştırma deseni, düşünceleri netleştirme konusunda etkili olmakla birlikte aynı zamanda soyut kavramları somut gerçeklerle ilişkilendirme becerisi de sunmaktadır (Neuman, 2022: 97). Cresswell (2017: 243) ise durum çalışmasının birçok alanda kullanılan, araştırmacının durumu, programı, olayı, eylemi, süreci ya da bir veya daha fazla bireyi kapsamlı bir şekilde ve derinlemesine analiz ettiği bir araştırma deseni olduğunu belirtmiştir.

Hitchcock ve Hughes (1995: 317), bir durum çalışmasında takip edilmesi gereken aşamaları şu şekilde açıklamıştır:

- Durum içindeki olayların detaylı ve canlı bir biçimde betimlenmesi.

- Durum içindeki olayların kronolojik olarak anlatılması.
- Olayların açıklanması ile olayların analizi arasında içsel bir tartışma.
- Belirli bireysel aktörlerin veya aktör gruplarının ve onların algılarının üzerine odaklanma.
- Durum içinde belirli olaylara odaklanma.
- Araştırmacının durum içindeki bütünlüklü katılımı.
- Durumu sunma şeklinin durumun zenginliğini ortaya koyabilen bir şekilde olması.

Bu çalışmanın örneklemini TÜRASAŞ Müzesi'nde Devrim Otomobili'nin korunmasını ve turistik kullanımını deneyimleyen müze çalışanları, turist rehberleri, kent sakinleri ve müzeyi farklı bir şehirden gelerek ilk kez ziyaret eden turistler oluşturmaktadır. Araştırmacı, endüstriyel mirasın korunmasını ve turizm amaçlı kullanımını keşfetmek amacıyla görüşme soruları hazırlamış ve örnekleimde yer alan farklı paydaşların bakış açılarının temelini anlamaya çalışmıştır (Cresswell, 1998: 54).

3.2. Araştırma katılımcıları

Araştırmanın katılımcılarını TÜRASAŞ Müzesi Devrim Otomobili'nin paydaşları olan turistler, turist rehberleri, müze çalışanları ve kent sakinleri oluşturmaktadır.

Çalışmada müzede görev yapan çalışanlara, müzeyi ilk kez ziyaret eden ve ikameti farklı bir şehirde bulunan 10 turist, müzeyi ziyaret eden ve müzenin bulunduğu şehirde ikamet eden 10 kent sakini ve ziyaretlerde aracı konumda yer alarak turlarında Devrim Otomobili'ne yer veren 10 turist rehberiyle yarı yapılandırılmış görüşmeler yapılmıştır (Tablo3.1.). Çalışmada müze çalışanları ve turistlerle müze içerisinde, kent sakinleri ve turist rehberleriyle kendilerinin tercih ettikleri farklı konumlarda ya da telefon konuşması ile görüşmeler gerçekleştirilmiştir.

Tablo 3.1. Katılımcıların Demografik Bilgileri

Katılımcı	Cinsiyet	Yaş	Meslek	Eğitim
M1	Kadın	24	Yönetici, Turist Rehberi	Lise
M2	Kadın	23	Satış Danışmanı, Turist Rehberi	Ön lisans
M3	Erkek	30	Satış Danışmanı, Turist Rehberi	Ortaöğretim
T1	Erkek	27	Bankacı	Yüksek Lisans
T2	Kadın	34	Mücevher Tasarımcısı	Yüksek Lisans
T3	Erkek	21	Öğrenci	Lisans
T4	Kadın	38	Memur	Lisans
T5	Kadın	46	Özel Sektör	Lisans
T6	Kadın	33	Ev Hanımı	Lise
T7	Erkek	27	Lojistikçi	Lisans
T8	Erkek	39	Memur	Lisans
T9	Kadın	46	Bankacı	Lise
T10	Erkek	38	Mimar	Lisans
R1	Erkek	55	Turist Rehberi	Yüksek Lisans
R2	Erkek	38	Memur, Turist Rehberi	Yüksek Lisans
R3	Kadın	29	Turist Rehberi	Lisans
R4	Erkek	32	Öğretim Üyesi, Turist Rehberi	Doktora
R5	Erkek	31	Akademisyen, Turist Rehberi	Doktora
R6	Erkek	52	Otelcilik, Acentelik, Turist Rehberi	Lisans
R7	Erkek	43	Turist Rehberi	Ön lisans
R8	Erkek	43	Memur, Turist Rehberi	Yüksek Lisans
R9	Erkek	59	Turist Rehberi	Lisans
R10	Erkek	38	Öğretmen, Turist Rehberi	Yüksek Lisans
K1	Erkek	23	Öğrenci	Lisans
K2	Erkek	21	Öğrenci	Lisans
K3	Erkek	23	Öğrenci	Lisans
K4	Kadın	28	Grafik Tasarımcı	Lisans
K5	Kadın	21	Öğrenci	Lisans
K6	Kadın	29	Diş Hekimi	Lisans
K7	Erkek	29	Memur	Lisans
K8	Erkek	40	Esnaf, Sanat Yönetmeni	Lisans
K9	Erkek	26	Esnaf, Mühendis	Lisans
K10	Erkek	21	Öğrenci	Lisans

Tablo 3.1’de görüldüğü gibi, müze çalışanları M, turistler T, kent sakinleri K ve turist rehberleri R harfiyle temsil edilmektedir. Tüm paydaşların cinsiyet dağılımı

incelendiğinde 22 erkek ve 11 kadın olduğu görülmektedir. Paydaşların en küçüğü 21, en büyüğü 59 yaşındadır ve genel yaş ortalaması 33'tür. Paydaşların meslek dağılımlarına bakıldığında paydaşların birbirinden farklı meslek gruplarında yer aldığı görülmektedir. Paydaşlardan 19'u lisans mezunu, 6'sı yüksek lisans mezunu, 2'si doktora mezunu, 2'si ön lisans mezunu, 1'i ortaöğretim mezunu ve 3'ü lise mezunudur.

3.3. Veri Toplama Aracı

Araştırmada, katılımcılar ile gerçekleştirilecek görüşmeler için araştırmacı tarafından hazırlanan görüşme sorularının turizm literatürüne uygunluğunun değerlendirilmesi ve veri analizi aşamasında kodların ve temaların belirlenmesi hakkında görüş alınması amacıyla alanlarında uzman beş öğretim üyesiyle görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Gerçekleştirilen görüşmeler sonucunda 4 soru revize edilmiş ve 1 yeni soru eklenmiştir.

Çalışmada gerçekleştirilen görüşmelerde veriler yarı yapılandırılmış görüşme yoluyla elde edilmiştir. Çalışma kapsamında kullanılması amaçlanan yarı yapılandırılmış görüşme formunun oluşturulması için ulusal ve uluslararası literatür taranmıştır. Tarama sonrasında erişilen bulgular değerlendirilmiştir. Ek-1'de yer alan uzman görüş formu, ilk olarak tez danışmanı ile görüşülerek tasarlanmıştır. Sonraki aşamada soru havuzu alanında uzman araştırmacıların görüşlerine sunulmuştur. Düzeltme önerilerinin dikkate alınması ve gerekli düzeltmelerin yapılmasının ardından onay alınmıştır. Onay alınmasından ardından pilot görüşme yapılmış ve alınan yanıtların çalışmanın amaç ve problemine uygun olup olmadığı belirlendikten sonra görüşme formu Ek-2'deki hale getirilmiştir.

Görüşmecilere sorulan sorular ana hatlarıyla şu şekildedir; TÜRASAS Müzesi hakkında sahip oldukları bilgi, TÜRASAS Müzesi'nin tarihi içerisinde Devrim Otomobili'ni nasıl konumlandıkları, TÜRASAS Müzesi'nin yer aldığı Eskişehir şehir turizmi hakkında düşünceleri, Eskişehir şehir turizmi içerisinde Devrim Otomobili'ni nasıl konumlandıkları, Devrim Otomobili'nin korunmasına ilişkin düşünceleri, Devrim Otomobili'nin korunma koşullarının iyileştirilmesi adına önerileri, Devrim Otomobili'nin turistik amaçlı kullanımına ilişkin düşünceleri, TÜRASAS Müzesi ve Devrim Otomobili'ni tekrar ziyaret etmeyi ve çevrelerine önermeyi düşünüp düşünmedikleri, TÜRASAS Müzesi'nin ziyaret ettikleri diğer müzelerle karşılaştırılması,

gerçekleştirilen ziyaretin geliştirilmesine yönelik önerileri, Devrim Otomobili tarihi hakkındaki bilgileri, Devrim Otomobili'nin turistik amaçlı kullanımı hakkında düşünceleri, Devrim Otomobili'nin üretim süreci hakkındaki düşünceleri, Devrim Otomobili'nin kişiler için temsil ettiği görüş, inanç, ideoloji, düşünce olup olmadığı, Devrim Otomobili'nin sanal gerçeklik uygulaması olsaydı hakkında ne düşüneceklerine dair temel 16 soru sorulmuştur. Temel sorulara ek olarak birkaç kolaylaştırıcı sondaj sorulara da (sizce bu durumun sebebi nedir, önerileriniz nedir, vb.) yer verilmiştir (Görüşme formu için bkz. EK-2).

Bu araştırma kapsamında katılımcılara yüz yüze ya da telefon üzerinden çalışmaya katılmak istemeleri halinde yapılacak olan görüşmeye katılmak isteyip istemedikleri sorularak ve rızaları alınarak davet edilmiştir. Bu nedenle katılım, gönüllülük ve rıza esasına dayanarak oluşturulmuştur (Etik Kurul Belgesi için bkz. EK-4).

Söz konusu araştırmada görüşmelerin 23 tanesi yüz yüze gerçekleştirilirken 10 tanesi katılımcıların yüz yüze görüşmek için vakitleri olmamasından dolayı telefon görüşmesi yoluyla gerçekleşmiştir. Katılımcılara görüşme öncesinde, görüşmelerin anonim kalacağı ve ad-soyadlarının hiçbir yerde kullanılmayacağına dair güvence verilmiştir.

3.4. Verilerin Toplanması

Kişilerin davranışlarının arkasındaki nedenleri ve araştırılacak konudaki görüşlerini ya da hislerini öğrenebilmek için en ideal yöntem kişiye giderek ondan bilgi almaktır. Kişiler açık uçlu sorulara daha özgür yanıtlar vereceği için düşünce, duygu ya da görüşleri daha doğru bir biçimde öğrenilecektir (Türnüklü, 2000: 544). Bu bağlamda çalışmada yarı yapılandırılmış görüşme kullanılmıştır. Bilimsel araştırmalarda görüşme, Yıldırım ve Şimşek (2011)'in vurguladığı üzere keşfe yöneliktir. Çalışmada, görüşmelerin gidişatına bağlı olarak belirli konular irdelenmiş ve özel alanlar keşfedilmeye çalışılmıştır. Görüşme yapılan kişilere görüşme öncesinde kısa bir ön bilgi verilmiştir. Hem görüşme öncesinde hem de görüşme sırasında görüşmenin analiz aşaması için kayıt altına alınacağı belirtilmiştir. Görüşmecilerin bilgi edinmesi ve sorulara yanıt vermeden önce güven duyması için araştırmacının ad-soyad, eğitim, danışman adı ve çalışma adı bilgileri görüşmecilere sunulmuştur. Görüşmelerin akıcı bir şekilde gerçekleşmesi için açıklayıcı, açımlayıcı ve destekleyici sorulara yer verilmiştir. Yanıtlar konusunda tekrara

düşülmemesi için mevcut yanıtlarda cevabı alınan sorular sorulmayarak tekrar edilmesi önlenmiştir. Tablo 3.2’de turistler, müze çalışanları, kent sakinleri ve turist rehberleri ile gerçekleştirilmiş görüşmelerin detayları yer almaktadır.

Tablo 3.2. Görüşme Detayları Çizelgesi

Katılımcı	Tarih	Saat	Yer	Veri Toplama Biçimi
M1	04.01.2024	14.42	TÜRASAS Müzesi	Günlük ve ses kaydı
M2	28.03.2024	14.25	TÜRASAS Müzesi	Günlük ve ses kaydı
M3	28.03.2024	14.40	TÜRASAS Müzesi	Günlük ve ses kaydı
T1	06.01.2024	11.04	TÜRASAS Müzesi	Günlük ve ses kaydı
T2	06.01.2024	11.55	TÜRASAS Müzesi	Günlük ve ses kaydı
T3	06.01.2024	12.20	TÜRASAS Müzesi	Günlük ve ses kaydı
T4	06.01.2024	12.46	TÜRASAS Müzesi	Günlük ve ses kaydı
T5	06.01.2024	13.22	TÜRASAS Müzesi	Günlük ve ses kaydı
T6	06.01.2024	13.44	TÜRASAS Müzesi	Günlük ve ses kaydı
T7	06.01.2024	14.50	TÜRASAS Müzesi	Günlük ve ses kaydı
T8	06.01.2024	15.23	TÜRASAS Müzesi	Günlük ve ses kaydı
T9	14.01.2024	11.06	TÜRASAS Müzesi	Günlük ve ses kaydı
T10	14.01.2024	13.45	TÜRASAS Müzesi	Günlük ve ses kaydı
R1	07.01.2024	19.22	Telefon görüşmesi	Günlük ve ses kaydı
R2	07.01.2024	21.05	Telefon görüşmesi	Günlük ve ses kaydı
R3	07.01.2024	21.36	Whatsapp	Günlük ve mesaj metni
R4	18.01.2024	16.06	Anadolu Üniversitesi Turizm Fakültesi	Günlük ve ses kaydı
R5	18.01.2024	21.15	Telefon görüşmesi	Günlük ve ses kaydı
R6	20.01.2024	19.24	Telefon görüşmesi	Günlük ve ses kaydı
R7	30.03.2024	19.45	Telefon görüşmesi	Günlük ve ses kaydı
R8	02.04.2024	20.25	Telefon görüşmesi	Günlük ve ses kaydı

Tablo 3.2. (Devam) Görüşme Detayları Çizelgesi

R9	02.04.2024	21.29	Telefon görüşmesi	Günlük ve ses kaydı
R10	03.04.2024	20.15	Whatsapp	Günlük ve mesaj metni
K1	27.01.2024	10.18	TÜRASAS Müzesi	Günlük ve ses kaydı
K2	10.03.2024	14.36	Luminous Cafe	Günlük ve ses kaydı
K3	10.03.2024	14.48	Luminous Cafe	Günlük ve ses kaydı
K4	28.03.2024	16.46	Mucho Gusto Cafe	Günlük ve ses kaydı
K5	30.03.2024	15.18	TÜRASAS Müzesi	Günlük ve ses kaydı
K6	30.03.2024	16.45	Ganadara Cafe	Günlük ve ses kaydı
K7	30.03.2024	17.02	Ganadara Cafe	Günlük ve ses kaydı
K8	01.04.2024	12.35	Doku Vintage	Günlük ve ses kaydı
K9	02.04.2024	14.45	Ganadara Cafe	Günlük ve ses kaydı
K10	02.04.2024	20.36	Telefon görüşmesi	Günlük ve ses kaydı

Tablo 3.2’de görüldüğü gibi turistlerin ve müze çalışanlarının tamamıyla TÜRASAS Müzesi’nde görüşme yapılmıştır ancak turist rehberlerinin çalışma yoğunluklarından dolayı görüşmeler telefon aracılığıyla gerçekleştirilmiştir. Katılımcılardan kent sakinleriyle ise kent sakinlerinin görüşme gerçekleştirmek istedikleri konumlarda görüşmeler gerçekleştirilmiştir.

Araştırma sürecinde hem literatür taraması hem de görüşme esnasında araştırmanın problemiyle ilişkili önemli noktalar araştırmacı tarafından not alınmıştır. Aynı zamanda araştırmacı saha notlarının güvenilirliğini artırmak amacıyla farklı müzeler ziyaret edip, gözlemler gerçekleştirerek müze yapısı ve müze kültürü hakkında detaylı bilgiye sahip olmuştur. Saha notları verilerin verimliliğini artırmak amacıyla analiz sürecinde kullanılmıştır.

3.5. Veri Analizi

3.5.1.1. Paydaş Analizi

Çalışmada görüşmelerin gerçekleştirildiği paydaşlardan elde edilen verilerin değerlendirilmesi amacıyla paydaş analizi gerçekleştirilmiştir. Paydaş analizi, bireyler ve organizasyonlar hakkında bilgi üretmek amacıyla oluşturulan bir yaklaşım, bir araç ya da araç setidir (Wang vd., 2012: 41). Paydaş analizi; davranışları, niyetleri, ilişkileri ve çıkarları anlamak için kullanılır. Bu yaklaşım, tüm paydaşları bir organizasyonun bakış açısından değerlendirmeyi ve anlamayı amaç edinir (Wang vd., 2012: 41). Paydaş analizi yapılırken örnekleme dahil edilen paydaşlar Tablo 3.3'te yer aldığı gibi müze çalışanları, turist rehberleri, turistler ve kent sakinleri olarak dört gruba ayrılmaktadır. Müze çalışanları iç paydaş olarak yer alırken turist rehberleri, turistler ve kent sakinleri dış paydaş olarak yer almaktadır. İç paydaşlar, TÜRASAŞ Müzesi'nin kurumsal yapısının içerisinde yer alan ve hem kurumu etkileyen hem de kurumdan etkilenen kişi ve grupları temsil etmektedir. Dış paydaşlar ise TÜRASAŞ Müzesi'nin kurumsal yapısının dışında yer alan ancak hem kurumu etkileyen hem de kurumdan etkilenen kişi ve grupları temsil etmektedir. Temel paydaşlar, kurumun yasal yükümlülüklerle bağlı olduğu ve iş birliği gerekliliği bulunan paydaşlardır. Stratejik paydaşlar ise kurumun hedeflediği vizyona ulaşabilmesi için birlikte çalışmayı seçtiği paydaşlardır (Kettunen, 2014: 36). Bu çalışmada müze çalışanlarının TÜRASAŞ Müzesi'nin temel paydaşı olduğu tespit edilirken turist rehberleri, turistler ve kent sakinlerinin stratejik paydaş olduğu tespit edilmiştir. Paydaş analizinde, paydaşların pozisyonları belirlendikten sonra beklentiler etkili bir şekilde yönetilebilir hale gelmektedir (Hoştut, 2018: 190). Yapılan paydaş analizinde her bir paydaş farklı beklentilere sahiptir. Müze çalışanları, turizm hizmeti için gerekli taleplerin zamanında ve doğru bildirilmesi beklentisine sahiptir. Turist rehberleri, turizm hizmeti aracılığı için gerekliliklerin yerine getirilmesi beklentisine sahiptir. Turistler, turizm hizmeti için gerekliliklerin yerine getirilmesi beklentisine sahiptir. Kent sakinleri turizm hizmeti için gerekliliklerin yerine getirilmesi ve şehir turizmine katma değer yaratılması beklentisine sahiptir.

Tablo 3.3. Paydaş Analizi

Paydaş Adı	İç	Dış	Temel Paydaş	Stratejik Paydaş	Paydaş Sebebi	Paydaş Beklentisi	Etki	Önem	Sonuç
Müze Çalışanları	×		×		Turizm hizmeti için gerçekleştirilen idari süreçler	Turizm hizmeti için gerekli taleplerin zamanında ve doğru bildirilmesi	Güçlü	Yüksek	Birlikte çalış
Turist Rehberleri		×		×	Turizm hizmeti için bilgi, hizmet ve tecrübe paylaşımı	Turizm hizmeti aracılığı için gerekliliklerin yerine getirilmesi	Güçlü	Yüksek	Birlikte çalış
Turistler		×		×	Temel hizmet alımı	Turizm hizmeti için gerekliliklerin yerine getirilmesi	Güçlü	Yüksek	Birlikte çalış
Kent Sakinleri		×		×	Temel hizmet alımı	Turizm hizmeti için gerekliliklerin yerine getirilmesi ve şehir turizmüne katma değer yaratılması	Güçlü	Yüksek	Birlikte çalış

Tablo 3.4'te paydaş önceliği için etki/önem matrisi yer almaktadır. Etki-önem levhası, kurum içerisinde etkisi olan ve kurum içerisinde önemli olanlara göre sınıflandırılır (İlgar ve Coşgun İlgar, 2019: 1851). Paydaş analizine dahil edilen tüm paydaşların etkisinin güçlü olduğu ve öneminin yüksek olduğu görülmektedir. Yüksek güç ve yüksek öneme sahip tüm paydaşları memnun edebilmek için ilgili kurumun büyük bir çaba sarf etmesi gerekmektedir (İlgar ve Coşgun İlgar, 2019: 1852). Ayrıca ilgili kurumun tüm paydaşlarla birlikte çalışmasının, kurumun geleceği ve paydaş memnuniyeti için önemli olduğu görülmektedir.

Tablo 3.4. Paydaş Etki/Önem Matrisi

Önem Düzeyi / Etki Düzeyi	Zayıf	Güçlü
Düşük	İZLE	BİLGİLENDİR
Yüksek	ÇIKARLARINI GÖZET, ÇALIŞMALARA DAHİL ET	BİRLİKTE ÇALIŞ MÜZE YÖNETİMİ TURİSTLER TURİST REHBERLERİ KENT SAKİNLERİ

Çalışma kapsamında görüşme yapılan kişilerin bakış açılarının ve yorumlarının incelenmesi için yarı yapılandırılmış görüşme formu aracılığıyla toplanan veriler ses kaydı olarak depolanmıştır. Görüşme verilerinin ses kayıtları araştırmacı tarafından dinlenerek eksiksiz bir şekilde yazıya aktarılmıştır. Verilerin doğrulanması için birkaç defa metin-ses eşleştirmesi yapılmış, hazırlanan transkriptler alanında uzman bir araştırmacı ve bir yüksek lisans öğrencisi tarafından doğrulanmıştır. Transkriptler kronolojik olarak sıralanmış ve taramalara başlanmıştır. Betimsel analiz, ayrıntılı analiz gerektirmeyen verilerin incelenmesinde kullanılırken, tematik analiz; elde edilen verilerin temalara ayrılarak, bu temaların tanımlanmasını, çözümlenmesini ve ardından raporlanmasını sağlayan bir analiz yöntemidir. (Braun ve Clarke, 2006: 79-82; Yıldırım ve Şimşek, 2008: 89). Bu yöntem, daha önce araştırma konusuyla ilgili çalışmaların bulunmadığı veya yeterli gelmediği durumlarda, yapılan araştırmalar sonucunda elde edilen verilerden detaylı ve anlamlı temalar ortaya çıkarmak için kullanılabilir (Hsieh ve Shannon, 2005: 401). Bu çalışmada kodlar Yıldırım ve Şimşek (2011, 227-243)'in çalışmasından yararlanılarak tematik analiz yöntemiyle incelenmiş ve belirlenmiştir.

Araştırma kapsamında verilerin taranarak kodların elde edilmesinin ardından araştırma soruları ve literatür doğrultusunda birbiriyle ve kodlarla uyumlu temalar ve kategoriler belirlenmiştir. Temaların ve kategorilerin doğruluğu ve uyumu için okumalar tekrarlanmış, taramalar tekrar edilmiştir. Kesinleştirilmiş kodlar ve temaların düzeni ve anlamlılığı için kodların ve temaların geniş anlamları not alınmıştır.

Araştırma kapsamında kodlar öncelikli olarak katılımcıların konuşmalarda özellikle üzerinde durduğu noktalar dikkate alınarak tematik analiz kapsamında belirlenmiştir. Belirlenen temalar, kategoriler ve kodlar alt başlıklarda sunulmaktadır.

3.5.2. *Bilgi sahipliği*

Müze ziyaretinin ardından TÜRASAŞ Müzesi ve Devrim Otomobili hakkında sahip olunan bilgiyi; bilginin düzeyini, doğruluğunu ve bilginin nereden, nasıl edinildiğini ifade eden kod olarak kullanılmıştır.

3.5.3.2. Müze yapısı

Müze ziyaretinde turistlerin, müze çalışanlarının, kent sakinlerinin ve turist rehberlerinin müze hakkında dikkatini çeken noktalar kapsamında müzenin yapısal özellikleri, sorunları ve konumunu ifade eden kod olarak kullanılmıştır.

3.5.3.3. Duygular ve düşünceler

Katılımcıların TÜRASAS Müzesi ve Devrim Otomobili hakkında duygu ve düşüncelerini ifade eden kod olarak kullanılmıştır. Görüşmelerde katılımcıların özellikle bahsettikleri konular aşağıdaki gibi kodlanmıştır.

- a. Hüzün: Katılımcıların Devrim Otomobili ve tarihi hakkında olumsuz duygularını ifade eden kod olarak kullanılmıştır.
- b. Güzel: Katılımcıların Devrim Otomobili hakkında olumlu duygu, görüş, inanç, ideoloji ve düşüncelerini ifade eden kod olarak kullanılmıştır.
- c. Engellemeler: Katılımcıların Devrim Otomobili'nin üretiminin durdurulması hakkında sahip oldukları düşünceleri ifade eden kod olarak kullanılmıştır.
- d. Sitem: Katılımcıların Devrim Otomobili'nin üretiminin durdurulması hakkında sahip oldukları duyguları ifade eden kod olarak kullanılmıştır.
- e. Önemli: Katılımcılar için Devrim Otomobili'nin önemini ifade eden kod olarak kullanılmıştır.
- f. Başarı: Katılımcıların Devrim Otomobili'nin üretilmesini anlamlandırdıkları başarı derecelerini ifade etmek için kullanılmıştır.

3.5.3.4. İyileştirme

Katılımcıların TÜRASAS Müzesi ve Devrim Otomobili hakkında müze ve müzenin tanıtımı için iyileştirme önerilerini ifade eden kod olarak kullanılmıştır.

3.5.3.5. Sanal teknolojiler

Katılımcıların Devrim Otomobili'nin bir sanal gerçeklik uygulaması olması durumunda bu uygulamaya ilişkin istek, ihtiyaç ve tercih konularında düşüncelerini ifade eden kod olarak kullanılmıştır.

3.5.3.6. Korunma koşulları

Katılımcıların TÜRASAŞ Müzesi ve Devrim Otomobili'nin korunma koşulları hakkında düşüncelerini ifade eden kod olarak kullanılmıştır. Görüşmelerde katılımcıların özellikle bahsettikleri konular aşağıdaki gibi kodlanmıştır.

- a. Güvenlik: Katılımcıların Devrim Otomobili'nin güvenliği hakkında olumlu ve olumsuz düşüncelerini ifade eden kod olarak kullanılmıştır.
- b. Korunma: Katılımcıların Devrim Otomobili'nin TÜRASAŞ Müzesi'nde ve katıldığı etkinliklerde korunma koşulları hakkında olumlu ve olumsuz düşüncelerini ifade eden kod olarak kullanılmıştır.

3.5.3.7. Motivasyon

Katılımcıların Eskişehir, TÜRASAŞ Müzesi ve Devrim Otomobili tercihlerinin detaylandırıldığı kod olarak kullanılmıştır. Görüşmelerde katılımcıların özellikle bahsettikleri konular aşağıdaki gibi kodlanmıştır.

- a. Devrim Otomobili İçin Tercih: Paydaşların TÜRASAŞ Müzesi'ni yalnızca Devrim Otomobili için tercih ettiklerini ve TÜRASAŞ Müzesi ile Devrim Otomobili'nin Eskişehir ziyareti için tek başına bir tercih sebebi olup olmadığını ifade eden kod olarak kullanılmıştır.
- b. Şehir Turizmi: Paydaşların TÜRASAŞ Müzesi ve Devrim Otomobili'nin yer aldığı Eskişehir'i tercih etme nedenlerini ve Eskişehir şehir turizmi hakkındaki düşüncelerini ifade eden kod olarak kullanılmıştır.
- c. Tekrar Tercih: Paydaşların TÜRASAŞ Müzesi'ni ve Devrim Otomobili'ni tekrar ziyaret etme konusunda düşüncelerini ifade eden kod olarak kullanılmıştır.

- d. Tercih Sebebi: Paydaşların TÜRASAS Müzesi’ni ve Devrim Otomobili’ni ziyaret etme sebeplerini ifade eden kod olarak kullanılmıştır.

Belirlenen temalar, temaları oluşturan kategoriler ve kategorileri oluşturan kodlar Tablo 3.5’te listelenmiştir.

Tablo 3.5. *Belirlenen temalar, temaları oluşturan kategoriler ve kategorileri oluşturan kodlar*

Tema	Kategori	Kod
Bilgi sahipliği	Bir durum sonrası bilgi sahipliği	Film sonrası bilgi sahipliği, demiryolları dolayısıyla bilinirlik.
	Kısıtlı bilgi	Kısıtlı bilgi, inat, süre kısıtlılığı, yanlış bilgi.
Müze yapısı	Müze	Müzenin küçüklüğü, doğa şartları sorunu, müze formatı eksikliği, yeterli bilgilendirmeler, ücretsiz, açık hava müzesi, otopark sorunu, sönük, olumlu yorumlar, uyarı, üretildiği yer, kaotik müze, eski müze.
	Konum	İyi konum, konum avantajları, konum iyileştirmesi, kötü konum.
Duygular ve Düşünceler	Hüzün	Hüzün, öfke, kötü intiba, hayal kırıklığı, hassasiyet, hüsrana, gurur verici.
	Algı	Özne yönelimli algı, nesne yönelimli algı.
	Güzel	Güzel, tarihi merak, şaheser, tarihi eser, aile, gurur, azim, mutluluk, mucize, ilgi çekici, sabır, ilham, duygusal, emek, milliyetçilik, özgürlük, estetik, nostalji, el yapımı.
	Engellemeler	Engellemeler, ithalat kolaylığı, hırs, takdirsizlik, haksızlık, bilinmeyen nedenlerle sona erme, talihsizlik, kayıp, yanlış yönlendirilme, siyasi koşullar, kısıtlı şartlar, başarısız proje.
	Sitem	Sitem, verimsiz, beklentilerin karşılanmaması, yerel halkın ilgisizliği, yetersiz müze kültürü, erteleme.
	Önemli	Kıymetli, yerli üretimin değeri, devrim, biricik, ders, vazgeçilmez, atılım, müze odağı, milli kültür, milli servet, duyguları harekete geçiren, müzenin anlamı, turizme katkı, olmazsa olmaz, müzenin en önemli eseri, dikkat çekici eser.
	Başarı	Zamanın ötesinde, gerçek Türk yapımı, sanayi için devrim, miras, kahraman, üretim performansı,

Tablo 3.5. (Devam) Belirlenen temalar, temaları oluşturan kategoriler ve kategorileri oluşturan kodlar

		yeterli teknoloji, yapılabilirliğin kanıtı, yeterlilik, tarihe tanıklık, üretim süreci, ulusun geleceği, cesaret, büyük eser, gelecek için imgeleme, meydan okuma, bağımsızlık.
İyileştirme	Müze için iyileştirme	Müze iyileştirmesi, çeşitli eserler, kapalı müze gerekliliği, otomobil kullanma isteği, Devrim Otomobili için iyileştirme, müze yer değişikliği, dışarıdan görülebilirlik, korunma iyileştirmesi, otomobilin kullanılmaması isteği.
	Tanıtım iyileştirmeleri	Tanıtım iyileştirmesi, görsel iyileştirme, tanıtım eksikliği, sosyal medya.
Sanal teknolojiler	Sanal teknoloji tercihi	Tercih, ilham kaynağı, işlevsiz.
	Görüş	Olumlu, ihtiyaç, gereklilik.
Korunma koşulları	Güvenlik	Yeterli güvenlik, yetersiz güvenlik.
	Korunma	Yeterli korunma, doğal şartlardan yıpranma, insanlar kaynaklı yıpranma, etkinliklere katılım.
Motivasyon	Devrim Otomobili için tercih	Devrim Otomobili tercihi, tek başına tercih sebebi değil, şehrin simgesi değil, tercih sebebi değil, ilgi artışı.
	Şehir turizmi	Cazip, gezmek için verimli, turistik şehir, kültürel şehir, şehir turizmi iyileştirmesi, potansiyel, popüler, belediye başkanı katkısı, çekici, avantajlı şehir, yaşanabilir, tercih sebebi, canlı, yetersiz, küçük şehir, canlı yer, iyi kent sakinleri.
	Tekrar tercih	Tekrar tercih, tekrar tercih değil, öneri.
	Tercih sebebi	Tercih sebebi, ziyaretçi talebi, çocukların ilgisi, merak, üretimin durdurulması.

Belirlenen kodların katılımcılar tarafından kullanılma sıklığını özetlemek için oluşturulan kod frekans tablosunun ilk 20 satırı Tablo 3.6’da yer almaktadır. Ayrıca tüm kodların tekrar sayısını belli eden kod frekans tablosuna EK-5’te yer verilmiştir.

Tablo 3.6. Kod Frekans Tablosu İlk 20 Satır

Kod	Frekans
Yeterli korunma	25
Sitem	25
Sanal teknoloji için olumlu görüş	24
Müze için iyileştirme	24
Kısıtlı bilgi	21
Sanal teknoloji tercihi	19
Engellemeler	18
Başarı	16
Şehir turizmi güzelliği	15
Filmden sonra bilinirlik	15
Tercih sebebi	15
Tanıtım iyileştirmesi	14
Otomobil kullanma isteği	13
Müzenin küçüklüğü	11
Turistik kullanım harika	11
Tanıtım eksikliği	10
Hüzün	10
İyi konum	9
Konum iyileştirmesi	8
Öneri	8

4. BULGULAR ve YORUM

4.1. TÜRASAŞ Müzesi ve Devrim Otomobili Hakkında Genel Görüşler

TÜRASAŞ Müzesi'ni ve Devrim Otomobili'ni ziyaret eden ya da ziyaretlerde aracı rolde olan katılımcıların deneyimleme öykülerinin kent sakini, turist rehberi ve turist kategorileri bazında kendi içerisinde paralellik gösterdiği tespit edilmiştir. R1, R2, R3, R4, R5, R6, R7, R8, R9 ve R10'un turlarında TÜRASAŞ Müzesi'ne ve Devrim Otomobili'ne yer verdikleri bilinmektedir. Ayrıca T1, T2, T3, T4, T5, T6, T7, T8, T9 ve T10 TÜRASAŞ Müzesi'ni ve Devrim Otomobili'ni Eskişehir dışından gelerek ilk kez ziyaret etmektedirler.

Müzeyi ziyaret eden turistlerin ve kent sakinlerinin demografik yapıları ve turistlerin TÜRASAŞ Müzesi Devrim Otomobili'ni ziyaret etmek için geldikleri şehirler farklı olsa da müze deneyimlerinin ardından her birinin Devrim Otomobili hakkında en az bir olumlu geri dönüşünün bulunduğu söylenebilir. Aynı zamanda turist rehberlerinin turlarında TÜRASAŞ Müzesi Devrim Otomobili'ne kendi olumlu görüşleri neticesinde yer verdikleri bilinmektedir.

“T.1: Şaheserin günümüz toplumuna aktarılması, olması gereken bir şey ve gelip burada gördüğümüz zaman daha çok o dönemlerdeki işleyişin nasıl olduğunu, düşünce mantalitesinin nasıl olduğunu net bir şekilde görebiliyorsunuz. Bu yüzden de hani görmek, canlı canlı şahit olmak benim açımdan daha güzel oldu diyebilirim.”

“T.2: Özellikle devrim arabasını görmek için ziyaret etmek istedim çünkü hani gururumuz olarak gördüğümüz tarihini bildiğimiz bir arabayı tabi ki yakından görmek harika bir şey. Bu zamana kadar fırsat olmamıştı. Niteliklerini bir de yakından görmek istedim.”

“T.7: Çok büyük bir başarı gerçekten bu yani aslında tren lokomotif fabrikasında çok fazla otomobile karşı ilgisi olmayan insanlar tarafından üretiliyor ve gerçekten başarıyla sonuçlanıyor baktığımızda.”

“R.1: Çünkü çok değerli bir şey. Dünyada bir tane olan önemli bir değerimiz. Cumhuriyetimizin mucizelerinden biridir.”

“R.2: Tarihimiz de önemlidir tarihimizde önemli yer kaplayan bir organizasyonun sonucudur diyebiliriz devrim otomobili için.”

4.2. TÜRASAŞ Müzesi ve Devrim Otomobili Hakkında Bilgi Sahipliği

TÜRASAŞ Müzesi ve Devrim Otomobili'ni ziyaret eden paydaşlar ziyaret motivasyonlarına katkı sağlayacak şekilde, Devrim Otomobili hakkında sahip oldukları bilgileri çeşitli kaynaklardan edinmekte ve paydaşların sahip oldukları bilgiler belirli olaylar neticesinde şekillenebilmektedir. Turistlerin ve yerel halkın bir kısmı Devrim Otomobili'ni konu edinen filmi izleyerek ilgi sahibi olmuştur. Turistlerin ve kent sakinlerinin bilgi kaynakları hakkındaki bu bulguları turist rehberlerinin ve müze çalışanlarının turistler ve kent sakinlerinden aldıkları dönütler de destekler niteliktedir.

“T.1: Daha önceki süreçte Devrim Arabaları'nın filmini izleyerek daha çok fikir sahibi olmuştum. Tesadüfen de işte Eskişehir'e gelince bir gezi amacıyla görmek istedim müzeyi.”

“T.4: Aslında filmde odaklı olarak bildiğimi biliyorum burayı. Sanırım burası eski bir fabrika değil mi doğru düşünüyorum. Demiryolu fabrikası ama araç yapımı için kullanılıyor sonrasında, o kadarını biliyorum.”

“T.8: Açıkçası filmde sonra dikkatimizi cezbettiler ve bu konuda da birkaç bir şey okudum internetten. Yani çok derinlemesine bilgi sahibi değilim kabataslak.”

“T.7: Devrim Arabaları filmini bilirsiniz zaten. Devrim Arabaları filmi çok ilgi uyandırmıştı. Çok gelmek istiyordum aslında, belki 10 senedir gelmek istiyordum ama ilk kez işte bu sene nasip oldu.”

“R.2: Yakın tarihte bir filmi de yapıldı Devrim Otomobili'nin. Bu yüzden onunla ilgisi olan ve burada yapılmış olması ve hatta aracın orijinalini burada görmek; yapıldığı yere, işin mutfağına ne kadar yakın olursak o kadar ilgi çekici bir hale gelmektedir.”

“M.1: Aynı zamanda filmi de var biliyorsunuzdur belki. Onu izleyen de aynı şekilde araştırıyor ve müzenin olduğunu görünce de geliyor.”

“T.2: Demiryolları zaten öğrencilik dönemimde de çok kullandığım hani varlığını bildiğim bir yerdi. Dolayısıyla hep önünden geçiyordum vs. ama müzeye girmemiştik. Müze meselesi bu şekilde. Raylı sistemler dediğim gibi sıkça kullandığım bir ulaşım aracı.”

“K.6: Yani ben de çok fazla tarihini bilmiyorum, film de izlemiştim üniversitede. O zamandan beri şey yapmıştım merak etmiştim görmek istemişim.”

“K.7: Devrim arabasının filmi olmasa kimsenin gideceğini düşünmüyorum çünkü ben de filmde öğrenip gitmişim. Öyle merak etmişim, ha yoksa Devrim Arabası’nın olduğundan varlığından haberimiz yoktu yani film olmasa.”

Araştırma katılımcıları TÜRASAŞ Müzesi ve Devrim Otomobili hakkında yanlış ya da eksik bilgi sahibi olabilmekte ve aynı zamanda sahip oldukları bilgiler neticesinde gerçekleştirdikleri aktarımlarda özellikle üzerinde durdukları tanımlayıcı kavramlar farklılık göstermektedir. Turistlerin ve kent sakinlerinin büyük çoğunluğu TÜRASAŞ Müzesi hakkında bilgi sahibi değildir ve Devrim Otomobili’ni ziyaret etmek için geldiklerinde müze hakkında bilgi sahibi olmuşlardır.

“T.1: Yani aslında kısıtlı bilgilerim var. Sadece ilk yerli üretim olduğunu biliyorum. Böyle çok ani bir gelişimle hadi böyle bir girişimin içerisinde bulunalım dendiğini, çok kısa bir zaman diliminin olduğunu, işte Cemal Gürsel Paşa döneminde yapıldığını ve bunun haricinde trajik bir son dediğim sadece bir benzin olayı ile sonuçlandığını biliyorum.”

“T.3: Yani sahip olduğum bilgi kısıtlı aslında. Sadece en başta o zamanın Cumhurbaşkanı Cemal Gürsel’di sanıyorum, onun önderliğinde yapılmış. Yardım da alınmış galiba başka ülkelerin mühendislerinden. Tabi sonra prototip aşamasında belirli nedenlerden dolayı seri üretime çıkmadığından dolayı aslında büyük heveslerle başlanan projenin biraz hüsrarla bittiğini biliyorum. Ama dediğim gibi çok hakim değilim konuya.”

“T.4: Muhtemelen bir grup insanın biz bunu yaparız diyerek yaptırmaya çalıştığı bir şeydi. Ama o zamanki hükümetin de aynı zamanda desteklemediği bir şeydi. Ve üstü kapatıldı diye düşünüyorum.”

“T.5: İsmimin TÜRASAŞ Müzesi olduğunu bilmiyordum. Devrim Arabaları Müzesi olarak biliyordum. Sadece Devrim Arabasını yani devrim ismiyle olan arabayı görmek için geldim açıkçası. O konuda bilgim var başka tarihi hakkında bir bilgim yok açıkçası.”

“T.6: Pek bir bilgim yok bu konuyla ilgili açıkçası sadece işte yıllar önce yapılmaya çalışılmış ama yarım kalmış tarih.”

“T.7: Yani tam olarak bilgi sahibi değilim açıkçası Devrim Otomobilinin fabrikada üretildiğini biliyorum bunu söyleyebilirim. Yıl olarak tam aklımda değil.”

“T.8: Yani açıkçası hiçbir bilğim yok. Sadece Devrim Arabası'nı görmek istedim. TÜRASAŞ'ın adını bile ilk defa duyuyorum.”

“K.1: Yerli otomobil yapılamayacağını düşünüyorlar. Hemen bir toplantı eşliğinde yapacağız diye bir inatlaşıyor Cemal Gürsel ve 29 Ekim törenlerine yetiştirmek istediği için çok kısa bir süre var aslında. Yani bir inat uğruna başlıyor.”

4.3. TÜRASAŞ Müzesi Özellikleri

TÜRASAŞ Müzesi'ni ziyaret eden ya da ziyaretlerde aracı rolde olan paydaşların müze hakkında beğendikleri ve yeterli gördükleri noktalar olmakla birlikte aynı zamanda yetersiz gördükleri ya da yanlış buldukları noktalar da bulunmaktadır. Paydaşlar tarafından müzeye ilişkin belirtilen en büyük sorun müzenin bir otoparkının bulunmaması olarak belirlenmiştir ve katılımcıların en beğendikleri müze özelliği ise müze girişlerinin ücretsiz olmasıdır. Katılımcıların bir kısmı müzeye girişlerin ücretsiz olmasını destekliyorken bir kısmı bu durumu takdir etmekle birlikte müzenin geliştirilmesine gelir olarak kullanmak, kalabalığı engellemek ve talebi artırmak amaçlarıyla müze girişlerinin ücretli olması gerektiğini savunmaktadırlar.

“T.1: Bence müzemizin sadece otopark sorunu var ve biraz daha küçük galiba, yani insanlar böyle düşünüyor. Bahçede daha büyük bir alan var neden bu kadar boş gibi düşünceleri var evet ama maalesef şu an ne otoparka müsaitiz, çünkü cadde ortasındayız. Aynı zamanda bahçeye daha fazla eser koyamıyorsunuz çünkü lokomotifler oldukça büyük.”

“T.3: Yani zaten ben gelmeden yorumlardan da okumuştum Google yorumlar üzerinden. Küçük olduğu yazıyordu yorumlarda çokça. Ben de geldim, gördüğümde evet küçük olduğunu gördüm.”

“T.5: Yok fazla ayrışan bir özelliği yok ama çok küçük gözüküyor müzenin içi. İçeride olmaması da daha iyi aslında çünkü dışarısını sanırım ücretsiz gezebiliyorsunuz. Ama içeriye alındığında ücretli olarak ücret veriyorsunuz çok cüzi de olsa. Dışarıda olması, bence eğer koşullar iyiye daha iyi. En azından sırf onu görüp aa gördüm deyip de çıkılabilir müzeden.”

“T.1: Bunun haricinde yani çok böyle bir müze formatında da değil, sadece böyle görsel bir sunum gibi. Yani bunu bir meydana da koyup camekana alsalar aynı şey olurdu diye düşünüyorum. Yani öyle çok müze konsepti olduğunu düşündüğüm bir yer değil açıkçası kendi açımdan. Diğer müzelerde hani girdiğiniz zaman belki bir saat, bir buçuk saat detayları görebiliyorsunuz ama burada görebileceğiniz bir detay

olmadığından yani kendi açımdan böyle müzeymiş gibi değil de bir eser korunuyormuş gibi değerlendirebilirim sadece.”

“T.2: Açık havada sergileniyor olması harika bir şey. Çok iç içe raylara yakın olma, istasyona yakın olma fikri güzel; konsept bütünlüğüne hakim olduğu için. Hem doğal akışında hem de müze konsepti bir arada. O açıdan çok güzel. Bilgilendirme tabelaları okey yeterli gayet.”

“R.2: Şimdi müzenin ücretsiz olması, ortalama ziyaretin yirmi, yirmi beş dakikayı bulabilmesi ve oradaki aşaması da dahil bütün enstrümanların, yönetimin bütçesi dahil her şeyi net bir şekilde görebildiğimiz bir bölge olması Devrim Otomobili Müzesi içerisinde insanların çok fazla ilgisini çeken ve girdikleri zaman onları gördükleri zaman, aracı gördükleri zaman ya da müzeyi ziyaret ettikleri zaman, o hikayeyle birlikte bağdaştırdıkları zaman çok daha aktif bir şekilde katılım sağlandı. Akıllarındaki Devrim Otomobilleri tarifinin daha çok netleştiği bir bölge diyebiliriz. Bizim yaptığımız bir ürünle iletişime geçtikleri çok nadir lokasyonlardan bir tanesidir diyebilirim. Müze araç park alanı ile ilgili ben daha önce belediye ile çalışmalar yapmıştım. Öncelikle müzenin tam çıkış kapısına bir şey yapılması için belediyeye, dilekçe de verdim, maillerde attım. Oradaki gidiş geliş istikametinde yoğun trafiğin olduğu bir yol var. Devrim Otomobili Müzesini ziyaret etmek için bu yoldan geçebiliyorsunuz. Bunun tam önüne benim kendi fikrimdi o, çünkü lise öğrencileri ilkökul öğrencileri ya da yetişkinlerden yaşlılar olabilir karşıdan karşıya geçmek zorunda kalabiliyorlar. O yüzden de bir yaya geçidi projem, öngörüm oldu benim. En azından yayalar geçsin diye, bir kaza, herhangi bir şey yaşanmasın diye. Şu an değerlendirme aşamasında. Devrim otomobili Eskişehir’in kültür turunda olmazsa olmazlarımızdan bir tanesi o yüzden de çok fazla yoğunluk olabiliyor. Şu andaki lokasyonu tam olarak avantajlı bir noktada değil diyebilirim çünkü park alanı yok grupla gelmeyen normal turistler de şehrin yerli halkı da geldiğinde bir karmaşa olabiliyor.”

“T.4: Şu an direkt ücretsiz sergileniyor olması bence çok güzel bir şey.”

“T.9: On üzerinden ben beş veririm çünkü biz bayağı müze geziyoruz. Eskişehir de müze şehirlerinden biri bence. Gördüğünüz gibi burada kimse yok, diğer müzelerde insanlar kapıda sırada bekliyor.”

“T.10: Burada mesela en çok ilgimi çeken şey oldu onu beklemiyordum hiç. Kalan günler tabelalarda yazıyor, 1. gün işte atıyorum 30. gün. O mesela çok çok güzel olmuş. Etkileyici olmuş. O güzeldi. En son da 129. gün yazıyor. O çok güzeldi mesela bir de şey güzeldi portatif lavabo da çok muazzamdı. Yani insanların hangi şartlarda çalıştığını görüyorsunuz.”

“Y.3: Çok dar bir alanda çok basit bir şekilde sergileniyor. Devrim Arabası basit bir şey değil ve bunu basit bir şeymiş gibi sergilemeleri aslında biraz üzücü.”

“Y.5: Bence konumu itibariyle, müzenin küçüklüğü itibariyle, yol üzerinde olmaması vs. bence çok fazla turistlerin uğradıkları bir yer olmuyor.”

“Y.9: Direkt gittiğinde böyle hani benim açıkçası dışarıdan dikkatimi çekmemişti aslında müze.”

Katılımcılar TÜRASAŞ Müzesi hakkında anlatımlarında sık sık müzenin konumuna vurgu yapmışlardır. Katılımcıların bir bölümü müzenin konumunun avantajları olduğunu düşünüyorken bazı katılımcılar ise karşıt görüşte olup, konum iyileştirme önerilerinde bulunmuşlardır. Katılımcılardan şehri tanıyan turist rehberleri ile şehre tren ile gelen turistlerin müzenin şehir merkezine ve tren garına yakın olması bağlamında müzenin konumunu avantajlı bulmaktadır. Katılımcılardan kent sakinlerinin bir kısmı müzenin konumunu şehir merkezine yakın olmaması ya da semtin sık uğrak noktalarından biri olmaması nedeniyle olumsuz olarak değerlendirmektedir. Turistlerden şahsi araçlarıyla seyahat edenlerin bir kısmı ise müzeyi navigasyon kullanarak bulmakta zorlandıklarını bu nedenle müzenin konumunu doğru bulmadıklarını vurgulamaktadır. Araştırmacının notlarına göre Google Haritalar ve IOS Harita uygulamalarında TÜRASAŞ Müzesi’nin konumu doğru işaretlenmiştir. Navigasyon uygulamasını Android ya da Apple telefonu ile kullanan turistler müzenin doğru konumuna navigasyon direktiflerini doğru bir şekilde takip ederek ulaşabilirler. Navigasyon bilgilerinin doğru olmasına karşılık turistlerin müzeyi bulamama sebebi müze yönlendirmesinde yeterli bilgilendirme olmamasından kaynaklanabilmektedir. Müze önünde yer alan ana tabelada Devrim Otomobili’nin illüstrasyonu yer almaktadır ve TÜRASAŞ Müzesi Devrim Otomobili yazısı yalnızca iki yanda yer alan küçük tabelalarda bulunmaktadır. Bu durum seyir halindeki aracın içerisinde özellikle Devrim Otomobili’nin görünümünü bilmeyen turistlerin ve kent sakinlerinin illüstrasyonu fark edemeyebileceği, edebildikleri takdirde ise tanıyamayacakları durumunu ortaya çıkarmaktadır. Müzenin giriş görseli ve harita uygulamalarında yer alan doğru konum Ek-4’te yer almaktadır.

“T.2: Bence bölgesel olarak tabii ki gara yakın olması açısından, yürüme mesafesinde olması açısından çok çok mantıklı. Bir yandan merkeze uzak fikri söylenebilir ama dediğim gibi aslında gara yakın olması güzel bir şey.”

“R.1: Yani şöyle misafirinizi gezdirirken Eskişehir’de, bir kere rota üzerinde bir yer. Ziyaret ettiğinizde on beş, yirmi dakikada hikayesini anlatıp fotoğraflarını çekip insanlara özellikle tura başlarken morallerini yükseltmek açısından son derece önemli bir nokta orası.”

“T.4: Hatta mesela yol olarak da tren yolu üzerinde olması bizim için süper oldu. Hani çıkınca hemen bir görelim falan istedik.”

“T.6: Bence konumu, yani otoparktan buraya yürüdük geldik. Yani hani bence gayet güzel bir konumda.”

“T.8: Şöyle ki, kesinlikle daha trafiğin az olduğu ya da otopark imkanının fazla olduğu, özellikle ben navigasyon yardımıyla geldim o halde bile yeri bulamadım. İki kişiye sormak durumunda kaldım. Yerinin daha belirgin olması gerektiğini düşünüyorum. Daha merkezi mi desem yoksa daha kolay ulaşılabilir bir yerde olması en azından toplu ulaşım da insanların gelebilmesi açısından çok daha iyi olurdu.”

“T.3: Yani ben tabi konuma bakarak geldim GPS üzerinden geldim. Yani tam böyle biraz daha aslında merkezi bir alanda hani ben tam bilmiyorum Eskişehir’i ama biraz daha merkezi alanda olabilir. Ama konum olarak aslında kötü bir yerde değil bence ama daha merkezi bir alanda, işlek bir alanda olabilir; tabi alan uygun olursa daha da hem ziyaret açısından hem erişim açısından daha kolay olacağını düşünüyorum yani.”

“R.6: Devrim Arabasının sergilediği yerden geçerken dümdüz, yüksek bir duvar var simsiyah bir kapı, kapının üzerinde ufak bir böyle resim gibi bir şey, hiç belirli belirsiz duruyor. Hani oranın bir müze olduğu, Devrim Arabasının içeride sergilendiğini gösteren hiçbir şey yok. Işıklandırma biraz az dışarıda, yani özellikle akşam için.”

4.4. TÜRASAŞ Müzesi ve Devrim Otomobili Hakkında Katılımcıların Duygu ve Düşünceleri

Katılımcılar genel olarak Devrim Otomobili hakkında olumlu duygulara sahiptir. Bu duygularını şaheser, mucize, gurur gibi ifadelerle dile getirmektedir. Aynı zamanda katılımcıların endüstriyel miras deneyimlerinin ardından hüznün duygusundan da bahsettikleri görülmektedir.

“T.3: Ama dediğim gibi bence müze güzel, dizayn olarak da güzel. Bir sıkıntı görmedim bence güzeldi, hani ben beğendim. Memnun kaldım.”

“T.4: Güzel bir başlangıç, hatta güzel bir devam olduğunu düşünüyorum.”

“T.6: Ne bileyim hani tarihimizin ilk yapılan arabası. Hatta çok beğendik arabayı özellikle. İşte kara tren vs. bunlar güzel bence. Keşke gerçekten yapılısaydı o zamanın şartlarına göre çok güzel. Hani o arkadaki yeri vs. çok beğendik yani güzel duruyor. Gençliğimizin görmesi gerekiyor bence bunu. Hani yıllar önce o şartlarda böyle bir araç yapıldı. Çok güzel bir şey.”

“M.1: İşin içine girdiğiniz zaman gerçekten çok böyle aile gibi görüyorsunuz çalıştığınız yeri. Çalıştığınız yerin de belirli bir amacı benim için araba. En küçük şeyde, bir etkinliğe gittiği zaman mesela çok tedirgin oluyorsunuz, çok korkuyorsunuz bir zarar gelecek mi bir zarar görecektir mi diye.”

“T.8: Çünkü bizim otomobilimiz, biz yaptık. Bizim yaptığımız çalışan tek şey. En azından elimizde kalan. Bu yüzden yani belki biraz milliyetçi duygulardan, belki biraz koruma güdüsünden diyeyim yani bilmiyorum benim gibi hissediyorum bu arabayı.”

“T.2: Dediğim gibi çok detayları yapım aşamasını bilmem ama benim nezdimde bir gurur tablosu olarak yer alan bir üretim.”

“R.2: Şöyle söyleyebilirim en azından muhafaza edilmiş bir Devrim Otomobili'miz var o yüzden de bu bizim gurur kaynağımız. O da mesela hiçbir eksiksiz, pırıl pırıl bakımları yapılarak duruyor.”

“R.3: O azim ve başarı öyküsü insanları etkiliyor aslında.”

“R.1: Benim için çok önemli bir değerdir. Ülkemizin mucizelerinden biridir. Ben hikayesini bilmiyor olsam muhakkak öğrenirdim. Çocuklarıma da aktarırdım.”

“R.5: Arabanın hâlâ ihtişamını koruduğuna dair güzel olumlu dönüşler alıyorum. Aaa diyor, gerçekten klasik bir araba, çok güzel duruyor, yıpranmamış, yani böyle tahrip olmamış. Bakınca eski klasik güzel bir otomobil görüyorlar. Bu önemli nokta; en önemli geri dönüşlerden biri bu.”

“Y.10: O zamanları yaşlarımızdan dolayı görmemiş olabiliriz ama bakınca hani insanlar ciddiye çok daha iyi yerlere gelebilirmişiz, yani üzücü gerçekten, yani insan üzüliyor yani.”

“M.2: Şu an sadece turistik olarak kullanılıyor olması çok üzücü. Benim açımdan çok üzücü keşke dediğim gibi çok uzun bir sürede yapılısaydı ve daha kullanışlı diyeyim, aksaklık olmadan yapılısaydı ve seri üretime keşke geçilseydi. Bu bizim açımızdan olsun ülkemiz açısından olsun çok büyük bir katkı olurdu.”

Çalışmada katılımcıların bir kısmı kendi geçmiş deneyimlerinden ya da düşüncelerinden yola çıkarak endüstriyel miras deneyimini algılayırken bir kısmı yalnızca Devrim

Otomobili'nin tarihinden ve amacından yola çıkarak endüstriyel miras deneyimini algılamaktadır.

“K.9: Yani şöyle, özellikle bazı tarihi yapılar mesela Devrim Otomobili gibi ben kendim için konuşayım benim hala bugünümüzde bile hala plak dinlerim, eski tarzda bazı kıyafetlerimiz vardır onları giymeyi severim nostalji havasında, ya nostaljiyi seviyorum.”

“K.8: Eskişehir'in yani TÜRASAS olarak değil de eski demiryolları işletmesi olarak Türkiye'nin en eski demiryolları üretim yeri olduğunu biliyorum. Dedem de oradan emekli.”

Turistlerin büyük kısmı Devrim Otomobili'nin tarihinden ya da turizm amaçlı kullanımından bahsettikleri anlatımlarında Devrim Otomobili'nin üretiminin farklı sebeplerden engellendiğinden bahsetmişlerdir. Turistlerin bir kısmı ise Devrim Otomobili'nin üretiminin durdurulmasının ardında anlatılanlardan farklı sebepler olduğuna ve olayların bilinmeyen bir şekilde ilerlediğine inanmaktadırlar.

“T.1: Yani bu yüzden işte yakın tarihimizde de bazı şeylerin ne kadar aslında uğraşıldığını, çabalandığını ve kıymet gördüğünü; Atatürk sonrası dönemde de neler yaşandığını fakat bu gelişmelere yönelik olarak maalesef ki belli engeller koyulduğunu bize göstermesi açısından önemli diye düşünüyorum.”

“T.2: İstenseydi ilerlenebilirdi diye düşünüyorum. Vardır bir sebebi, bugün bu noktadayız. Varsın turistik olsun, herkes bildiği işi yapsın. Belki bir gün biz de daha iyi noktalarda oluruz.”

“T.4: Hani siyasi olaylardan dolayı çünkü hep böyle bir şeyler yapılmaya çalışıldı ama hep engellendi diye düşünüyorum hala da öyle düşünüyorum yani o yüzden bir görmek istedim. Yani aslında Atatürk döneminden gelen o bir şeylerin oluşturulması, yapılması ile ilgili güzel bir adım olduğunu düşünüyorum. Güzel bir başlangıç hatta güzel bir devam olduğunu düşünüyorum ama güzel de ket vurulduğunu düşünüyorum.”

“R.3: O kadar emek o kadar çaba o kadar fedakarlıktan sonra çeşitli engellemelere maruz kalan bir proje.”

“T.5: Bu bilinçli olarak yapılmış gibi geliyor bana. Dediğim gibi benzin yoksa koy devam et. Sonrasında seri üretim olsun ve kullanılsın. Seri üretim olsaydı neden olmadı yani sadece benzini yok diye mi. Yani o yüzden ben bunun arkasında başka bir şey olduğunu düşünüyorum açıkçası ama nedir onu bilemiyorum. Baltalamak için yapılan bir şey sanki.”

“T.7: Haksızlık, aslında bu projede çalışmış olan emekçilerin işçilerin mühendislerin teknikerlerin... Teknikerlere yapılmış bir haksızlık var aslında baktığımızda.”

Devrim Otomobili'nin üretiminin durdurulması konusunda katılımcıların geneli sitemde bulunmaktadır. Üretimin durdurulmasının ardında yatan sebep katılımcılar tarafından ikna edici bulunmamaktadır ve zaman kısıtlamasının olmadığı alternatif bir senaryoda otomobilin üretiminin durdurulmayacağını savunmaktadırlar. Ayrıca bazı katılımcılar otomobil üretiminde görevli çalışanların üretimin durdurulmasına izin vermemeleri gerektiğini düşünmektedirler. Katılımcılar üretimin devam etmesi halinde Türkiye'nin geleceğinde alternatif bir senaryo dahilinde yaşanacağını tahmin ettikleri olumlu durumlardan da bahsederek, alternatif bir gelecek için tahayyülü sunmaktadır.

“K.1: Yani şöyle, tabi ki de keşke seri üretime geçseydi ve ülkemiz, şehrimiz açısından daha iyi olabilirdi. Keşke turistik olmasaydı tabi ki.”

“T.1: İşte bu kısıtlamalar olmasaydı ya da o süreç içerisinde o dönem içerisinde bir törene yetiştirilme durumu atfedilmemiş olsaydı belki o benzin deposundaki aksaklık hiçbir zaman yaşanmayacaktı. Türkiye'nin otomobil sanayisindeki gelişimine çok önemli bir adım olarak, mihenk taşı olarak yerini alıp şu anda belki gerçekten yerli üretim diyebileceğimiz bir otomobil sanayisine sahip olabilecektik.”

“T.2: Yani şöyle dilerim ki keşke gelişseydi. Çok daha farklı noktalarda olsaydık bugün.”

“R.1: Ama seri üretime geçilememesi sizin, benim dedelerimiz için fabrikalar kurulamaması demektir. Seri üretime geçemedi, fabrikalar da kurulamadı. O yüzden de küresel bir otomobil markamız yok bildiğiniz üzere.”

“R.2: Hani kullanılması tabii ki hepimizin ortak isteği fakat artık hani biraz daha iş işten geçmiş gibi düşünebiliriz o yüzden de şu anda en azından var olanı muhafaza etmek beni gururlandıran bir durum diyebilirim.”

“T.3: Tabii ki biz de Türkiye olarak bu konuda keşke çok daha önceden başlasaydık. Otomobil sektörüne giriş yapsaydık kendi üretimimizle. Tabii böyle bir girişim zaten 1961 yılında olmuş. Keşke devamı gelseydi. Bunun eksikliği de tabi birçok anlamda hem ekonomik açıdan hem de birçok açıdan, sosyokültürel açıdan bile etkisi olduğunu düşünüyorum negatif anlamda. Ben tabii ki çok daha seri üretime geçip popülerleşip uluslararasına taşınmasını isterdim ve çok da gurur duyardım. Eğer olsaydı tabii ki.”

“T.5: Çok büyük ümitle başladı, sonrasında tam tanıtım zamanında yani küçücük bir dikkatsizlikle büyük bir hüsrana olarak nitelendirilmesi. Az önce eşime de söyledim yani yakıtı olmadığı için çalışmamış. O zaman koysaydınız devam etseydiniz niye koyup devam etmediniz yani.”

“T.6: Bence o zaman yapılmaya devam edilebilirdi sonuçta hani bir aksaklık olmuş, olabilecek bir şey.”

“T.7: Aslında Türkiye için çok büyük bir kayıp yani sadece bir otomobil müzesi halinde duruyor olması Türkiye için bir kayıp. Keşke müze değil de fabrikaları olsaydı ve yine tabii ki müzesi olsaydı daha kapsamlı işte diğer yeni modellerinin de olduğu bir müze haline geldiği bir müze halinde olsaydı keşke.”

“T.8: O dönemin, darbenin özellikle Cemal Ağa'nın filmdeki tabirle bu işin reklamını yapıyor olmak istemesi bir an önce çıkarılmasını istemesi hani bir sürü şey var ama eminim o da bunun böyle sonuçlanacağını bilse uzun bir sürece yayar. Yönetenlerimizin çünkü iyi niyetle başladığını düşünüyorum.”

Katılımcıların büyük çoğunluğu farklı değişkenler bağlamında ve farklı olgular özelinde Devrim Otomobili'ni önemli bulmaktadırlar. Bazı katılımcılar bu durumu Devrim Otomobili'nin tek olmasıyla ilişkilendiriyorken, bazı katılımcılar ise yerli olmasıyla ilişkilendirmektedir. Ayrıca katılımcıların bir kısmı için otomobil; devrim ve atılım anlamlarına gelmektedir.

“T1: Çünkü hani toplumumuzda işte bu yerli üretim olan ürünlerde günümüz algısında daha böyle bir yoğunlaşma var. Yani yerli üretim biraz daha kıymetli hale gelmeye başladı. Aslında adı gibi Devrim. Bir yenilik, bir var olan şeyi aslında tekrardan yeniden kurabilme, değiştirebilme. Yani adını, ideolojisini yansıtıyor. Üretilen eller tarafından da bir inancı temsil ediyor bana göre.”

“Y1: Bizim için çok önemli ve çok kıymetli. Görmüşsünüzdür zaten ziyaret ettiyseniz hepimiz için değerli bir eser.”

“R2: Çünkü Türkiye’de ilk ve belki de tek yapılan o dönemin şartları ile yapılan kısa bir sürede yapılan müthiş bir ürün diyebilirim o yüzden turist olarak da benim için olmazsa olmazdır devrim.”

“T3: İyi bir ders alınması gereken bir konu olduğunu düşünüyorum.”

Katılımcılar için Devrim Otomobili “gerçek” bir Türk yapımıdır. Ayrıca katılımcılar Devrim Otomobili'ni zamanın sanayisi için devrim olarak görmektedir. Öte

yandan, otomobilin üretimi durdurulduğu için miras olma özelliği kabul görmektedir. Katılımcılar Devrim Otomobili'nin üretilmesiyle Türkiye Cumhuriyeti'nin üretim performansını gösterdiğini, otomobil üretmek için yeterli teknolojiye sahip olduğunu düşünmektedir. Aynı zamanda Devrim Otomobili katılımcıların bir kısmı için, Türkiye Cumhuriyeti'nin istediği takdirde her şeyi yapabileceğinin kanıtıdır ve Devrim Otomobili'ni ziyaret etmek tarihe tanıklık etmek anlamına gelmektedir.

“T.1: Zamanı için zamanın ötesinde bir çalışma diyebiliriz bu noktada. Çünkü aslında temelinde bir raylı sistem üzerinde bir çalışma mevcut. Fakat bunun ötesine gidilerek hani çevreden toplanan mühendislerle bir süreç yürütülmeye çalışıldı ve çok kısa bir süre içerisinde karoserine, işte motoruna kadar üretilen gerçekten Türk yapımı.”

“K.1: Çünkü bize kalan bir miras bence Devrim Arabası. O yüzden hem el emeği olması hem o dönemde çok zor şartlarda yapıldığından dolayı benim için tabi ki çok öncelikli araç yani ne olursa olsun.”

“R.1: O bizim için bir mirastır. Atalarımızdan kalan bir miras. Ve doğru kullanıldığını düşünüyorum şu anda turistik olarak.”

“T.2: Dolayısıyla bu hikayenin kahramanı olarak Devrim Arabası'nı ben farklı bir noktaya koyuyorum. Dolayısıyla buranın önemi benim için Devrim Arabası'nı görüyor olmaktı.”

“R.2: Çünkü TÛLOMSAŞ olarak TÛRASAS'ın eski adı TÛLOMSAŞ'tır, bir lokomotif fabrikası diyebiliriz. Tabi buradaki tesisatlar, enstrümanlar olduğu için bu insanlar baktıklarında da bu sanayiye bu teknolojiyi kullanarak böyle bir araç üretimine geçmişlerdir diyebiliriz. Bizim daha çok aldığımız geribildirimler demek ki biz de bunu yapabilecek kabiliyeteyiz. Bunu yapabilecek zekamız var. Çalışkan, disiplinli olursak tabii ki biz de neden yapmayalım. İnşallah en yakın zamanda tekrar böyle projeler hayata geçer gibi geri bildirimler alıyorum.”

“R.3: İmkansız başarlısın istendi ve başarıldı da. O yüzden zaten ben de anlatımlarımda başarılı bir başarısızlık hikayesi olarak anlatırım ve her defasında da sürecin daha önce hiç deneyimlenmemiş bir proje için ne kadar kısa olduğunu da söylerim. Şehir dışından gelenlerin görmeden gitmedikleri bir ziyaret yeri. Tekrar tekrar görmeye gelmezler ama hayatlarında tarihe tanıklık etmek için en azından bir kere de olsa geldikleri yerdir.”

4.5. İyileştirme Çalışmaları

Devrim Otomobili’ni ve TÜRASAŞ Müzesi’ni ziyaret eden ya da ziyaretlerde aracı rolde olan katılımcılar hem müze düzeni ve genel yapısı hakkında hem de Devrim Otomobili’nin sergilenmesi ve turistik kullanımı konularında fark ettikleri eksiklikler ya da ihtiyaçlar doğrultusunda iyileştirme önerilerinde bulunmuşlardır. Bu önerilere göre; müze içerisine Devrim Otomobili odaklı çeşitli eserler eklenebilir, müze yer değişikliği sağlanabilir, müzenin açık alanda olan bölümünün üzeri kapatılabilir ve Devrim Otomobili müze ziyaret edilmese de dışarıdan insanlar tarafından görülebilecek bir konumda olabilir. Ayrıca katılımcıların bir kısmı Devrim Otomobili’ni daha yakından görmek ve mümkünse kullanmak istiyorken bir kısmı Devrim Otomobili’nin kullanım ihtimaline karşı olup bu durumun nedenlerinden aşağıdaki gibi sıralamıştır.

“T.1: Bunların detaylandırılabilmesi, görsel sunumlarla anlatılabilmesi, belki işte parçaların koyulması, bir rehber hizmetinin verilmesi bu noktada. Örnek veriyorum yabancılara yönelik olarak belki ben görmemişimdir ama hani herhangi bir şey yok. Bazı belli başlı yerlerde kulaklıkla hizmet verilebiliyor vs. Yani geldikleri zaman sadece bir araba görüyorlar belki orada da kısa bir hikaye okuyabiliyorlar ama bunun ötesinde çok daha yoğun şeyler olduğunu düşünüyorum. Tabi ki Eskişehir gerçekten çok kıymetli turizm açısından da kıymetli bir şehir. Yabancılar için de bir çekim merkezi haline getirmek istiyorsak bu tarz noktalarda örnek veriyorum yabancılara yönelik hizmet de artırılabilir bu müze için diyebilirim.”

“T.2: Bir de dediğim gibi alan olarak evet dar bir alan yeterli görünüyor burada ama geliştirmek istiyorsak eğer biraz daha canlandırılabilir diğer müzelerle kıyaslandığında. Hani şu an oturduğumuz şu kafe bile tabii ki imkansızlık dolayısıyla olabilir ama biraz daha insanların burada vakit geçirmesi açısından geliştirilebilir diye düşünüyorum.”

“R.1: İçeride çalışan hediyelik eşya dükkânı içerisinde yer alan devrimle ilgili materyallerin hediyelik eşyaların daha fazla olabileceğini düşünüyorum. Devrim otomobili’nin sergilendiği alan yapılırken kapalı olsa bile dışarıdan Devrim’i görebilecek şekilde bir dizayn yapılabilir. Yani orada bir cam çerçeve yapılabilir. Müze kapalı olsa bile dışarıdan insanlar devrimi görebilir.”

“R.2: Araç biraz daha yukarı kaldırılabilir belki altının da görülmesi için. Ya da oynar bir platformda sergilenebilir ters bile çevrilebilir, şimdiki teknolojilerde bunlar çok çok mümkün. Ya da bir şekilde aracın içine kadar ya da kapıları açık bir şekilde sergilenebilir çünkü insanlar merak ediyor, hepimiz aracın içerisine girdiğimiz zaman bu kadranlar aracın vitesi olsun ya da diğer göstergeleri Türkçe’dir. Su basıncı, hava basıncı yazar ya da mesela benzin yazar. İnsanların bunu görmesi biraz daha

onlarla daha böyle iletişim kurmasını sağlayabilir diye düşünüyorum. Bu nasıl olabilir? Devrim otomobili parça parça prototipleri yapılabilir ve etrafa serpiştirilebilir.”

“T.3: Ama tabii ki daha büyük ve daha hani detaylı olsa bence çok daha ilgi çekiciliği artar. Ya da mesela dışarıdan ama gerçi duvarlardan dolayı görülmüyor ama hani böyle dışardan da insanların müzeye gelmeden de görmeden de görülebilecek bir açığa konulursa daha popüleritesi ve ilgi çekiciliği artabilir diye düşünüyorum.”

“T.4: Görsel bir şey olabilir burada. Bir slayt gösterisi gibi bir şey olabilir küçük bir alanda. Çünkü yazılar daha okunmayan kısımlarda oluyor. Yani mesela ben en çok bilgiyi hadi okuduklarım tamam ama filminden dolayı çok fazla biliyorum şu an. Yani o aklımda kalıyor. O yüzden görsel bir şeyler olabilir belki izleyerek, slayt gösterisi gibi bir şeyler. Bilmiyorum aracın durumu nasıl? Buna uygun mu? Ama olabilir belki. Aracın içerisi açılabilir belki. Ama tabi ne kadar sağlıklı olur onu bilemem.”

“R.3: Bir galeri halinde yapılması daha çok görsellerle desteklenmesi canlandırmaların yapılması. 1961 yılında üretilen bir arabaya binmek o tarihi yaşayabilmek muazzam bir his olurdu.”

“T.5: Üstü kapanabilir belki dışarısının. Yani mesela şu an çok yağış olsaydı biz orayı ziyaret edemeyebilirdik açıkçası. Bir otele giderdik ya da hiç girmeyebilirdik daha kısa kalabilirdik. Üstü kapanabilir belki müze biraz daha büyüyebilir ama işte içine ne parça koyulacak, neyle beslenecek müze bilemiyorum. Fena değil yine de. Kullanılırsa bir süre sonra muhakkak eskir hatta tabi bu tamamen her şey orijinal mi bilemiyorum. Ben orijinal olarak düşündüm orijinal olduğunun kanısındayım. Bir süre sonra kullanılırsa o muhakkak döşemesi eskir bir yerleri kırılır. Yani o yüzden bence kullanılmamalı.”

“T.7: Yani araba aslında daha görünür bir halde olabilir. Şu anda hani biraz kapalı halde olduğu için olumsuz bir etki oluşturuyor olabilir.”

“T.8: Aracın yapılarındaki parçaları, mutlaka kalan parçaları vardır ya da yoksa bile değişik değişik üretilir hani bunlar aracın gerçek parçaları değil ama imitasyon birebir şekilde üretimidir diye. Yani insanların dikkatini çekebilecek bir şeyler olabilir diye düşünüyorum. Yanlış bilmiyorsam elimizdeki tek bu ise onun için kullanılmamalı yani mutlaka yıpranacaktır plastik, metal, kumaş... Elimizdeki tek şey, buna iyi bakmamız gerekiyor. Bence kullanılmamalı. Sadece ziyaret için.”

“R.6: Herkes diyor ki: Neden camekan ile korundu? Çünkü maalesef çocuk gruplarında dayanılır, binmeye çalışılır, üzerine çıkmaya çalışılır. Hadi gruplarda biz varız müdahale ediyoruz ama münferit gruplarda kişiler de güvenlik de dikkat eder mi; etmezse arabaya zarar gelebilir. O açıdan camekanla korunması güzel.”

“K.2: Birazcık daha yakından incelemek isterdim sanırım iç tarafını özellikle. Merak ediyordum yani, biraz hayal kırıklığına uğradım.”

“K.3: Korunması gerekiyor ama bir prototipinin yapılıp dışarıda sergilenmesi, orijinal arabanın da camekanda sergilenmesi fikri daha iyi çünkü içini görmek, işte dokunmak, oturmak ben isterdim açıkçası.”

“K.5: Yani duyurulması adına, onun dışında mesela yanındaki kafesi geliştirilebilir daha da fazla insanlar sadece müze için değil kafe için de belki gelebilir bunun müzeye de katkısı olabilir.”

Katılımcıların bir kısmı TÜRASAŞ Müzesi ve Devrim Otomobili hakkında dile getirdikleri iyileştirme önerileri dışında müzenin tanıtım çalışmalarını yetersiz bulduklarını belirtmiş ve ziyaretçi sayısının artması ile müzenin daha çok bilinirliğe ulaşması amacıyla tanıtımın iyileştirmesi için önerilerde bulunmuştur. Araştırmacı notlarına göre, müzenin bir internet sitesi bulunmaktadır ancak sosyal medya hesabı bulunmamaktadır. Bu durum, müze ziyaretçilerinin sosyal medyada Devrim Otomobili konulu paylaşımlarında Devrim Otomobili’nin sosyal medya profiline gönderme yapamamalarına yol açmaktadır. Bu durum, potansiyel ziyaretçiler için ücretsiz tanıtım olanağını engellemektedir. Mevcut durumda, Devrim Otomobili konulu sosyal medya paylaşımlarının bazılarında Devrim Otomobili ve tarihi hakkında yanlış bilgiler yer almaktadır. Devrim Otomobili’nin sosyal medya hesabı bulunmadığından potansiyel ziyaretçiler yanlış bilgi ile karşılaşmalarına koşut olarak Devrim Otomobili’nin sosyal medya hesabını ziyaret edememekte ve doğru bilgiye de erişememektedirler. Aynı zamanda şehrin farklı noktalarında Devrim Otomobili’nin Eskişehir’de yer aldığına dair tanıtım çalışmalarına da rastlanmamıştır.

“T.3: Yani turistik açıdan önemli dediğim gibi tabi Eskişehir biraz daha turistik açıdan İstanbul, İzmir, Antalya gibi şehirlere göre bir tık daha arka planda kalıyor ama belki çok daha iyi reklamı ya da duyurusu yapılırsa çok çok daha fayda sağlayabilir turizm açısından Devrim Otomobili.”

“T.5: İlk biz trenle geldik. İşte bu otogar olabilir, tren garı olabilir ya da biraz daha şehrin görülebilen bir yerlerinde bununla ilgili tanıtıcı reklamlar yapılabilir. Reklamını yaparsanız, tanıtırsanız dikkat çekilebilirsiniz diye düşünüyorum.”

“T.8: Bence yeterince reklamı yapılırsa benim gibi görmek isteyen mutlaka çıkacaktır. Bu da turizme katkı sağlayacaktır.”

“T.2: Bilenler geliyordur tabii ki. Lakin çok tanıtımının yapıldığını ve bilinirliğinin olduğunu düşünmüyorum. Bu bence kendi özelimde benim çok anlam yüklediğim ve merak ettiğim bir şey. Çok talep

gördüğünü açıkçası düşünmüyorum da tanıtımla ilgili olabilir. Yeterince ön plana çıkarılmamış olabilir. Bu tamamen benim dışardan gözlemim.”

4.6. Sanal Teknolojiler

Katılımcılara Devrim Otomobili’nin deneyimlenebileceği bir sanal gerçeklik uygulaması geliştirilmesi durumu hakkında düşünceleri sorulmuştur. Katılımcılar böyle bir uygulamanın geliştirilmesini desteklediklerini belirtmişlerdir. Ayrıca uygulamayı tercih edeceklerini ve uygulamanın bir ihtiyaç olduğunu dile getirmişlerdir. Müze yöneticisi özellikle sanal gerçeklik uygulamasına Devrim Otomobili’ni ziyaret edebilme imkanı olmayan kişiler için ihtiyaç olduğunu belirtmiştir. Ayrıca katılımcıların bir kısmı da sanal gerçeklik uygulamasının özellikle çocuklar ile Z kuşağı üzerinde olumlu etkilerinin olacağını ve sanal gerçeklik uygulaması sayesinde Devrim Otomobili hakkında bilinçli kişi sayısının artacağını düşünmektedirler.

“M.1: Bence sanal gerçeklik uygulaması kullanılır. Bence gelemeyenler için evet sanal gerçeklik tercih sebebi olur. Çünkü imkanı olmayan insanlar da var. Bize mail geliyor yani işte engelliyim işte bana bir hediye gönderebilir misiniz? Hediyelik eşya gönderebilir misiniz? Gelemeyen çok insan da var. İşte göremeyen de çok insan var. O yüzden bence sanal gerçekliğe gerek var.”

“T.1: Aslında biraz önce söylediğim noktada işte insanların bu otomobilin içindeymiş gibi hissetmesi ya da işte bu sürece dahil olması, o dönemin şartlarını bir noktada yaşayabilmesi bana göre mantıklı geliyor. Bu sanal gerçeklik olayı da günümüzün teknolojisine gerçekten uygun bir yapıda olduğundan dolayı insanlara o dönemi yaşatabilmesi açısından sadece araç kullanımı boyutunda değil de biraz önce dediğim gibi o üretim sürecine yönelik olarak da bir şeyler kattığı boyutta hem kültürel anlamda hem de tarihi yansıtmaları anlamında olumlu geri dönüşleri olabilir diye düşünüyorum bu uygulamanın.”

“T.2: Ay harika çok heyecanlanırım keşke olsa. Hemen tecrübe ederim. Yapın kullanalım.”

“T.3: Kesinlikle böyle bir şey olsaydı denemek isterdim zaten. Baya da ilgi uyandıracığını düşünüyorum böyle bir şey olsaydı. Açıkçası şu an düşüncesi bile merak ettirdi. Kesinlikle bence çok güzel bir deneyim olurdu. Sonuçta kaç yıl öncesinin arabasından bahsediyoruz.”

“T.5: Çok güzel olurdu, güzel olurdu. Yapılsa iyi olurdu, müzeye eklense iyi olur. Artı bir ücreti falan da olabilir. Verilir muhtemelen, çok yüksek bir şey olmazsa. Eskişehir sokakları gezilebilir onunla mesela. Gayet güzel olabilir.”

“R.3: Çok iyi olur. Dönem öyle bir dönem çünkü. İnsanların da bazı şeylere şahitlik etmesi daha da akıllarda kalmasını sağladı.”

“T.7: Çünkü şu anda koruma amaçlı olduğu için aracın içerisini çok güzel bir şekilde inceleyemiyoruz. Sanal gerçeklik bu konuda aracın iç detaylarını inceleyebilmek anlamında faydalı olabilir.”

4.7. Korunma Koşulları

Korunma koşulları teması, Devrim Otomobili’nin korunmasını, otomobilin güvenliği ve otomobilin korunma koşullarını kapsamaktadır. Katılımcıların bir kısmı otomobilin ve müzenin güvenlik önlemlerini yeterli buluyorken bir kısmı ise yetersiz bulmaktadır. Aynı zamanda katılımcıların bir kısmı korunma konusunu yeterli buluyorken bir kısmı da farklı düşünmektedir. Araştırmacının notlarına göre Devrim Otomobili’nin açık alanda bulunması otomobilin aşınması bakımından riskler barındırmaktadır. Devrim Otomobili etrafı cam ile çevrili bir alanda muhafaza edilmektedir ancak soğuğa ve güneş ışınlarına karşı önlemler yetersiz görülmektedir. Aşınma ihtimalini kanıtlar nitelikte müzenin açık alanında yer alan lokomotiflerin deformasyonlarına ilişkin görsel bulgular Ek-4’te yer almaktadır.

“M.1: Cam fanusta yer alıyor biliyorsunuzdur. Yani ne zamandan beri diyeyim neredeyse bir 30-40 yıldır yani fabrikanın içerisinde de aynı şekilde cam fanusta yer alıyormuş. Bundan daha fazla bir önlem alamayız maalesef. Etkinliklere katıldığı zaman da mesela branda şeklinde koruma yapılıyor ve 2-3 güvenlik eşliğinde. Onun dışında fazla bir koruma gereksinimi de yok çünkü oldukça korumalı bence. Tek sıkıntı güneş vuruyor doğal olarak. Onun için de bir çözüm bulunmuyor yani yok ne yaparsak yapalım. Ya arabanın önünü kapatıyorsunuz ya da güneş almak zorunda maalesef. Tabi trene çıkan çocuklar oluyor veyahut da hırçın çocuklar çok fazla oluyor zarar veriyorlar ister istemez.”

“T.3: Ama yani yeterli geldi bana güvenlik önlemleri bence zaten atıyorum tahmin ediyorum kameralar da vardır zaten izleyen. Yeterli geldi tabi ama geliştirilebilir mi illaki geliştirilebilir.”

“T.7: Gayet yeterli bence güzel bir şekilde korunuyor otomobil.”

“T.2: Ya biraz daha tabii girene çıkana bakılmalı. Ben girerken hayırdır sen kimsin diye sormadı kimse. Kötü niyetli bir insan burada farklı aksiyonlar alabilir herhalde. Muhakkak ki kameralar vardır ama tabi bu gözlemleniyor mudur onu da bilmiyorum. Hani Türkiye’nin hiçbir yerinde giremezsiniz bu şekilde müzeye. Böyle bir detay.”

“R.3: Gayet iyi. Bu zamana kadar herhangi bir hasar almadan gelebilmesi bile çok güzel bence yine aynı şekilde devam etmeli.”

“T.7: Gayet yeterli bence güzel bir şekilde korunuyor otomobil.”

“T.8: Herhangi bir restorasyon görmediyse şu an iyi muhafaza edilmiş gibi görünüyor.”

“R.1: Devrim Otomobili’nin herhangi bir etkinlikte kullanılmasını ben doğru bulmuyorum. Yani yerinden alınıp başka bir yere götürülüp sergilenmesini doğru bulmuyorum.”

4.7. Motivasyon

Katılımcıların çoğunluğu Devrim Otomobili’ni Eskişehir’e gelmek için tek başına yeterli bir sebep olarak görmemektedir. Katılımcılardan turistlerin TÜRASAŞ Müzesi ve Devrim Otomobili’nin yer aldığı Eskişehir’i ziyaret etme tercihleri sorulduğunda, Eskişehir şehir turizmini verimli, popüler, canlı, çekici, cazip buldukları belirlenmiştir. Aynı zamanda genel olarak anlatımlarında şehir yapısından bahsetmeyi tercih eden paydaşların Eskişehir şehir turizmi potansiyelinin yüksek olduğu, Eskişehir’in yaşanabilir bir şehir olduğu ve hem şehrin hem şehir turizminin gelişmesinde belediye başkanının önemli katkıları olduğu yönünde görüşleri bulunmaktadır. Turistlerin bir kısmının TÜRASAŞ Müzesi ve Devrim Otomobili’ni tekrar tercih etmeye istekli oldukları bir kısmının ise tekrar tercih etmeyi düşünmedikleri görülmüştür. Turistler genel olarak TÜRASAŞ Müzesi ve Devrim Otomobili’ni çevrelerine önermeyi düşünmektedirler. Turist rehberleri ve müze çalışanlarına göre, müzeyi ve otomobili özellikle çocuklar tercih etmekte ve TÜRASAŞ Müzesi çocuklar için oldukça ilgi çekici bir nokta haline gelmektedir.

“T.2: Özellikle Devrim Arabasını görmek için ziyaret etmek istedim çünkü hani gururumuz olarak gördüğümüz tarihini bildiğimiz bir arabayı tabi ki yakından görmek harika bir şey.”

“R.1: Buraya gelen grupların özellikle okul gruplarının, çocuk gruplarının ziyaret ettiği bir yer Devrim Otomobili.”

“R.2: Tabii şimdi turizm açısından baktığımız zaman daha çok günübirlik turlarda mesela Eskişehir tercih edilir. Çünkü hem yakındır her bölgeye hem de ekonomiktir daha uygundur daha ekonomiktir

diyebiliriz. Bu yüzden Eskişehir tercih edilir. Şimdi bir bakıyorsunuz İç Anadolu'nun böyle bir şehrinde yapay bir plaj vardır, büyük parklar vardır, porsuk nehri gibi. İnsanlardan çok fazla geri bildirim gelir burası Venedik'e benziyor Amsterdam'a benziyor diye. İnsanların eğlence hayatı bambaşka bir konudur. Bu yüzden çekici, kendi halinde, hem modern, hem medeni, hem de zengin bir şehir diyebiliriz. Aslında popüler bir şehir diye düşünebiliriz Eskişehir'i turizm açısından. Ancak tabii burada özellikle Profesör Doktor Yılmaz Büyükerşen'in çok büyük katkılarıyla birçok turist destinasyonunun yapılması gerçekleştirilmiştir. ”

“T.4: Yani tekrar gelirim ama sanırım şöyle gelirim hani başka bir arkadaşım ya da başka biriyle geldiğimde hadi gel bir görelim diye gelirim diye düşünüyorum. Çevreme öneririm. Yani şöyle söyleyeyim tarihi açıdan görülmesi gerektiğini düşünüyorum. Hani nasıl gidip bir tarihi eseri görüyoruz ve işte şu zamanda şu üretilmiş, şu şartlarda bu üretim yapılmış diyoruz bu da aynı şekilde bence. Ama evet tarihi eser gibi şu an galiba.”

“R.3: Eskişehir'in ziyaret edilme sebeplerinden bir tanesi olarak görüyorum.”

“T.6: Gençliğimizin görmesi gerekiyor bence bunu. Hani yıllar önce o şartlarda böyle bir araç yapıldı. Çok güzel bir şey.”

“T.1: Hani tabi ki de sırf Devrim Arabaları için Eskişehir'e gelir miyim açıkçası gelmem farklı gezilecek görülecek yerleri de olduğunu düşünüyorum ama geldiğim zaman da es geçilmemesi gereken bir yer olduğunu düşünüyorum.”

“M.1: Herkes görmek istiyor. Küçüğünden de çok ilgi duyuyorum. Yani buraya gelip ağlayıp giden insanlar çok fazla oluyor içeride anlatım yaptığımda. Yani çocuk da çok ilgili, oldukça yaşlı grubu da ilgili, yetişkin grubu da ilgili. Herkesin bence oldukça merak ettiği bir araba.”

“T.7: Öneribilirim tabii ki yani tekrar Eskişehir'i ziyaret edecek olursam tekrar ziyaret etmeyi düşünürüm ve etrafıma da öneririm.”

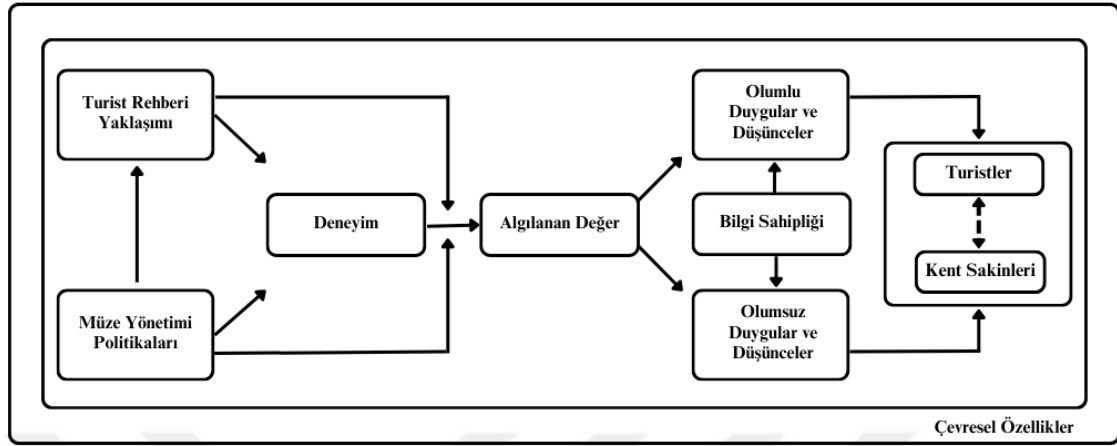
“T.8: Görmek isteyen, Eskişehir'e uğramak isteyen ya da burayı ziyaret edecek, burada yaşayan varsa bir kere gör derim.”

“R.5: “Bunun sebebi yani nasıl diyelim etkileyici boyutu bilenler açısından tabii bir ziyaret sebebi olabilir ama kitlesel düzeyde bir ziyaret sebebi olarak görünmüyor. Bunun sebebi de işte nasıl diyelim popüler dedik ama Odunpazarı kadar da değil. Diğer yerlere göre popüler değil, bir sebebi bu olabilir ya da başlı başına bir çekim sebebi olmuyor. Yani her yerde her şey var ama sırf bir araba görmek için ziyaret etme isteği çok sınırlı yani herkeste bulunmuyor. Dolayısıyla niş bir alan olduğu için talep büyüklüğü sınırlı.”

“R.4: Yani eğer tur gelip 3 saat kalıp gitmek zorunda değilse, trene yetişmek zorunda değilse vs. Devrim Otomobili olmazsa olmazlardan birisidir. Bu tabii benim gözlemim. Havacılık Parkı'na herkes gidiyor mu? Hayır. Haller Gençlik Merkezi'ne herkes gidiyor mu? Hayır. Ama Devrim Otomobili'ne herkes gitmeye gayret ediyor. Hem müşteri, hem acente, hem de rehber.”



5. TARTIŞMA



Şekil 5.1. Paydaş Deneyimleri ve Devrim Otomobili'nin Turistik Değeri

Çalışma bulguları Şekil 5.1' de özetlenmektedir. Bulgular, turist rehberlerinin yaklaşımı ve müze yönetimi politikaları hem turist ve kent sakinlerinin deneyimi hem de deneyimin algılanan değere dönüşümü sürecinde etkili olabileceğini doğrulamaktadır (Firth 2011; Taylor ve Landorf, 2015: 1050; Zhang vd., 2022: 1). Aynı zamanda müze yönetimi politikaları turist rehberinin yaklaşımı üzerinde turlara endüstriyel mirası dahil etme bakımından etkili olabilir. Müze yönetimi politikaları kent sakinlerinin yaşamlarında ise şehir turizmine potansiyel turist sağlanması bakımından kısmen etkili denebilir (Taylor ve Landorf, 2015: 1050). Modelde yaklaşım ve politikalardan etkilenecek gerçekleşen deneyimin algılanan değere dönüşme sürecinde yaklaşım ve politikaların gerçekleştirdiği faaliyetlerden tekrar etkilenmesinin ardından olumlu duygu ve düşüncelere ya da olumsuz duygu ve düşüncelere dönüştüğü düşünülmektedir.

5.1. Paydaş ilişkileri

Bir endüstriyel mirası ziyaretçilerin nasıl deneyimlediklerine ve bu deneyimlerde farklı paydaşların etkilerine ilişkin potansiyel açıklamalara paydaş teorisinin uygunluğu, araştırma bulgularıyla desteklenmektedir.

Örgütün bir amaç doğrultusunda paydaş olarak adlandırdığı grupları iyi analiz etmesi ve fark etmesi gerekmektedir (Aktan ve Börü, 2007: 9). Araçsal paydaş teorisinde temel

düşünce, belirli davranışların benimsenmesi halinde "belirli" sonuçların elde edilebileceğidir (Donaldson ve Preston, 1995: 71). Katılımcıların endüstriyel mirastan ve sergilendiği müzeden beklentileri; tekrar deneyim, diğerlerine önerme gibi olumlu sonuçlara yol açacağından, paydaşların analizi ve beklentilerinin hesaba katılması gerekmektedir.

Bu çalışma etki ve etkilenme durumu ile her bir paydaşın deneyiminin diğer paydaşın deneyimi üzerinde de etkili olduğu sonucuna ulaşmaktadır. Turist rehberlerinin endüstriyel mirası tur rotasına dahil etme yaklaşımı ya da anlatılarında kullandıkları yöntem, içerik ve betimleme yaklaşımları turistlerin deneyimleri ve deneyimlerin algılanan değere dönüşme süreci üzerinde etkili olabilmektedir. Turist rehberlerinin ziyaretçilerin duygularını uyandırmaya odaklanmaları ziyaretçilerin deneyimleri üzerinde bir öncül olabilir (Zhang vd., 2022: 1). Aynı şekilde endüstriyel mirası ziyaret eden kent sakinleri de (sergileme alanının boyutu ve şartları göz önünde bulundurulduğunda) ziyaretlerin aynı anda gerçekleştiği zamanlarda turist rehberlerinin yaklaşımından deneyim ve deneyimin algılanan değere dönüşme süreci bakımından etkilenmektedir. Endüstriyel miras için yönetim politikaları bireylerin bilinçaltı üzerinde etkilidir ve endüstriyel mirasa dair anlamlı yorumların bilinçli bir şekilde yönetilmesi ihtiyacı vardır (Taylor ve Landorf, 2015: 1050). Müze yönetimi politikaları turistlerin ve kent sakinlerinin deneyimlerinde ve deneyimlerin algılanan değere dönüşme süreci üzerinde tanıtım, müze düzeni, bilgilendirme gibi boyutlardan kaynaklı olarak etkilidir. Aynı zamanda müze yönetimi politikalarından da etkilenen şekilde turist rehberlerinin endüstriyel mirası turlarda tercih etmesi, müze yönetimi politikalarının turist rehberi yaklaşımı üzerinde etkili olduğunu göstermektedir. Son olarak kent sakinlerinin yaşantıları ve turistlere karşı tutumları; turistlerin ise davranışları ve katma değer yaratma potansiyelleri bakımından turistler ve kent sakinleri arasında belirli belirsiz bir ilişki söz konusudur. Belirli belirsiz ilişki, ilişkinin tanımlamasında kullanılan topluluklarda yer alan her bir birey için aynı durumun söz konusu olmaması ancak çoğunluğu kapsamı anlamında kullanılmaktadır.

Endüstriyel miras deneyiminde ziyaretçilerin sosyodemografik özellikleri deneyimden kısmen bağımsızdır (Prentice vd., 1998: 14-20) Turistlerin farklı yaş gruplarından, farklı öğrenim düzeylerinden ve farklı mesleklerden olmaları ile Devrim Otomobili'ni farklı şehirlerden gelerek ilk kez ziyaret etmelerine karşın ortak görüşe sahip olmaları Devrim Otomobili'nin farklı yaş gruplarına, farklı eğitim seviyelerine ve

farklı meslek gruplarına hitap ettiğini göstermekte ve daha önceki çalışmaları destekler niteliktedir (Prentice vd., 1998). Böylece, ziyaretçilerin sosyodemografik özelliklerinin deneyimden kısmen bağımsız olduğu sonucuna ulaşılmaktadır.

5.2.Bilgi sahipliği ve yönetim politikaları

Müzeler hakkında daha önceden sahip olunan bilgilerin müze ziyareti motivasyonuna etki ettiği bilinmektedir (Güçlü, 2017: 62). Aynı zamanda endüstriyel mirası deneyimleyen ziyaretçiler endüstriyel mirası özne ya da nesne yönelimli olarak algılayabilmektedirler (Taylor ve Landorf, 2015: 1050). Bu bağlamda turistlerin ve kent sakinlerinin Devrim Otomobili’ni konu edinen filmi izlemiş olmaları, aile büyüklerinin geçmişte endüstriyel miras ile bağlantılı işlerde çalışıyor olmaları ya da nostalji gibi temaları yaşam biçimi haline getirmeleri ziyaret motivasyonları ile etkileşim içerisinde. Devrim Otomobili TÜRASAŞ Fabrikası’nda üretilmiştir fakat bu fabrikanın asıl üretim hattını demiryolları araçları ve ürünlerinin üretimi oluşturmaktadır. Bu sebeple demiryollarını kullanan turistlerin demiryolları vasıtasıyla TÜRASAŞ Müzesi hakkında bilgi sahibi oldukları sonucuna ulaşılmıştır. Bu durumun turistlerin Devrim Otomobili’ni ziyaret etme motivasyonlarına katkı sağladığı söylenebilir.

Bulgular turistlerin ve kent sakinlerinin bir bölümünün TÜRASAŞ Müzesi ve Devrim Otomobili hakkında eksik ya da yanlış bilgiye sahip olduklarını göstermektedir. Endüstriyel miras yöneticilerinin izledikleri yönetim politikaları endüstriyel mirasın tarihinin bilinmesi, tanınırlığının sağlanması ya da odak noktasının belirlenmesi bakımından önemli olabilmektedir (Firth, 2011: 48). Ancak müze içerisinde Devrim Otomobili’nin tarihi hakkında yeterli bilgilerin yer almasına karşın turistlerin ve kent sakinlerinin bu bilgileri yeterince okumadıkları ve bu yüzden ziyaretleri öncesinde edindikleri eksik ve yanlış bilgilerin değişmediği görülmüştür.

5.3. Çevresel özellikler

Endüstriyel miras parklarının doğal çevresel özellikleri tekrar ziyaret etme ve genel memnuniyet üzerinde olumlu etkiye sahiptir (Zhang vd., 2022: 8). Çalışmada endüstriyel mirasın sergilendiği müzenin açık havada olması bir kesim paydaş tarafından olumlu olarak karşılanıyor olsa da paydaşların çoğunluğu bu duruma olumsuz yaklaşmaktadır.

Turistler ve kent sakinlerinin tekrar ziyaret etme ya da çevrelerine önerme konusunda da bu durumun etkili olduğu göz önüne alındığında bu çalışmada açık hava müzesinde sergilenen endüstriyel mirasların doğal ve çevresel özelliklerinin tekrar ziyaret etme ve genel memnuniyet üzerinde şehrin genel sıcaklık ortalaması bakımından değişiklik gösterebileceği ve TÜRASAŞ Müzesi bağlamında olumsuz etkiye sahip olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Müzenin genel yapısı incelendiğinde müzenin oldukça küçük bir alana sahip olduğu, bu bağlamda müze ögelerinin de kısıtlı olduğu görülmüştür. Aynı zamanda turistlerin ve kent sakinlerinin büyük bir kısmının müze kapsamında yalnızca açık alanda yer alan ögeleri inceledikleri kapalı alana girmedikleri tespit edilmiştir. Bu duruma müzenin kapalı alanının; müzeye dahil olduğuna ve içeride müze ögelerinin yer aldığına dair herhangi bir bilgilendirme yazısı bulunmamasının ve müze çalışanlarının turistlerden ve kent sakinlerinden talep gelmediği müddetçe bilgilendirme yapmamlarının neden olduğu söylenebilir. Müzeyi ziyaret eden katılımcıların bir kısmı müzeyi alışlagelmiş müze düzeninde bulmamakta ve bu yüzden müze ziyaretlerini farklı şekillerde ifade etmektedirler. Ayrıca müzenin Devrim Otomobili'nin ziyaret edildiği açık hava bölümünün ücretsiz oluşu katılımcılarca olumlu bulunmaktadır. Paydaşların genelinin Devrim Otomobili'ni görmek için geldiği müzede kapalı alanın ücretli olması paydaşlar tarafından olumsuz karşılanmakta ve Devrim Otomobili kapalı bir alanda olursa ziyaretlerin ücretli olacağı yönünde algıları bulunmaktadır. Müze araç park alanı bulunmamaktadır ve kişisel araçları ile müzeyi ziyaret etmeye gelen katılımcılar park yeri konusunda sorun yaşamaktadırlar. Ayrıca müzenin giriş kapısında yer alan ana tabelada Devrim Otomobili yazısının yer almaması turistler ve kent sakinleri tarafından müzenin bulunabilirliğini zorlaştırmaktadır. Müzenin önünde oldukça işlek bir yol bulunmaktadır. Bu durum, müze ziyareti için gelen kişilerin araçlarını karşı yola park etmeleri durumunda müzeye ulaşmalarını tehlikeli bir hale getirmektedir. Müzeye hafta sonları turlar tarafından oldukça büyük bir talep olmasına rağmen tur otobüslerinin park yeri hususunda da bir çalışma yürütülmemiştir ve tur otobüsleri müzenin önüne, yola park edilmektedir. Bu durum ise işlek yolda seyahat eden kent sakinleri için tehlikeli bir durum yaratmaktadır. Çalışmada üzerinde durulan konulardan birisi de müzenin konumudur. Müzenin konumu katılımcıların görüşleri neticesinde otopark sorunuyla ilişkilendirilmektedir.

5.4. Duygu ve düşünceler

Devrim Otomobili tüm katılımcılarda olumlu duygu ve düşünceler uyandırmıştır. Katılımcıların duygu ve düşüncelerinin sorgulandığı sorular dışında da sık sık tüm sorulara verdikleri yanıtlarda Devrim Otomobili'ne karşı duygularını ve düşüncelerini aktardıkları sonucuna ulaşılmıştır. Endüstriyel mirasın değişiklik süreci insanların endüstriyel miras için kolektif olarak algıladığı atmosferi değiştirmektedir ve ortak duygular hissedilmesine olanak tanımaktadır (De Matteis, 2024: 85-88). Devrim Otomobili'nin tüm katılımcılar için şaheser, mucize, gurur, azim, başarı hikayesi gibi anlamlara gelmesi Devrim Otomobili'nin yarattığı kolektif algısal atmosfer değişikliği ile etkileşim içerisinde.

Katılımcıların bir kısmı Devrim Otomobili'nin tarihi hakkında üretimin durdurulmasını bilinmeyen nedenlerle ilişkilendirmekte ve üretimin birtakım güçler tarafından durdurulduğuna ve engellendiğine inanmaktadırlar. Devrim Otomobili'nin gerçek hikayesi doğru kaynaklarda ve müze içerisinde yer alıyor olsa da turistler, kent sakinleri ve turist rehberleri için bu bilgiler inandırıcı gelmemektedir ve üretimin durdurulma nedeni inandırıcı gelmediğinden farklı anlam arayışları içerisine girmektedirler. Endüstriyel miras deneyiminde vatanseverlik duygusu en güçlü duygulardan biridir (Zhang vd., 2023: 237). Katılımcıların tamamı Devrim Otomobili'nin üretiminin durdurulmasından hoşnut değildir ve katılımcıların büyük çoğunluğu da bu konuda sitemde bulunmaktadır. Katılımcılar için Devrim Otomobili'nin üretiminin devam etmesi yalnızca bir otomobilin üretimini değil aynı zamanda geleceklerini, sanayi gelişimlerini, iş olanaklarını, dünya çapında ün kazanmayı da ifade ettiği sonucuna ulaşılmıştır. Devrim Otomobili'nin üretiminin devam etmesi durumunda Türkiye Cumhuriyeti'nin dünyada öncü otomobil üretim ülkelerinden biri olacağı, otomobilin üretilmesi için kurulacak fabrikada büyük aile bireylerinin çalışmış olacağı ancak fabrika olmadığı için ellerinden bu imkanın alındığı, otomobilin üretiminin devam etmesinin sanayi için bir devrim olacağı ve gelişmelerin hız kesmeden devam edeceği yönünde inanışlar mevcuttur ve tüm bu durumlar katılımcıların vatanseverlik hissiyle ilişkilendirilebilir.

Özgünlük deneyimi endüstriyel miras deneyimi sonrası hissedilen duygunun önemli bir öncülüdür (Zhang vd., 2022: 5). Devrim Otomobili ilk, tek ve yerli olması özellikleri ile katılımcıların tamamı için değerlidir. Katılımcılar için Devrim Otomobili

zamanın ötesindedir, otomobilin üretiminde çalışan mühendisler ülke vatandaşlarına yeterli teknolojiye sahip olunduğunu, Türk mühendislerin otomobil yapma yeterliliğinde olduğunu göstermektedir ve bu sebeplerden Devrim Otomobili'ni ziyaret etmek aynı zamanda tarihe tanıklık etmek anlamına gelmektedir.

Turistler Devrim Otomobili'ni ziyaret etmek üzere şehre geldikleri süreç içerisinde Devrim Otomobili'nin tanıtımı hakkında herhangi bir çalışmayla karşılaşmamışlardır ve hem bu durum hem de paydaşların görüşleri dolayısıyla Devrim Otomobili hakkında yeterli tanıtım çalışmalarının yapılmadığı sonucuna ulaşılmıştır. Turistlere, kent sakinlerine ve turist rehberlerine göre Devrim Otomobili'ni yalnızca bilen kişiler ziyaret etmekte ancak tanıtım çalışmaları dolayısıyla etkilenecek kimse ziyaret etmeye gelmemektedir. Genel olarak turistlerin ve kent sakinlerinin Devrim Otomobili'ni daha yakından deneyimleme istekleri mevcuttur ve Devrim Otomobili'nin şehir hayatına daha çok entegre edilmesi de talepler arasındadır.

Teknoloji ve turizm arasında yer alan etkileşim turizm alanında verimliliği ve etkinliği artırmaktadır (Koo, vd., 2015:99). Endüstriyel mirasın sanal gerçeklik sahnesindeki deneyiminin deneyimle anlama bakımından eğitimsel bir etki yaratmaktadır ve endüstriyel miras hakkında kamuoyunun bilinçlendirilmesini mümkün kılmaktadır (Hain ve Ganobjak, 2017: 363). Endüstriyel miras turizminde sanal gerçeklik uygulamasının kullanılması endüstriyel miras deneyiminin verimliliğini ve etkinliğini artıracak, kamuoyunun bilinçlendirilmesini mümkün kılacaktır. Bu görüşten yola çıkılarak Devrim Otomobili'nin sanal gerçeklik teknolojisi ile deneyimlenebildiği bir uygulama geliştirilmesi durumuna karşılık katılımcıların tamamı olumlu görüş sunmuşlardır. Bir sanal gerçeklik uygulaması geliştirilmesi durumunda katılımcıların büyük çoğunluğunun bu uygulamayı kullanmayı tercih edecekleri sonucuna ulaşılmıştır.

Devrim Otomobili'nin korunma koşullarının sorgulandığı çalışmanın sonucunda katılımcıların görüşleri neticesinde Devrim Otomobili'nin korunması ve Devrim Otomobili'nin güvenliği olarak kategorize edilmiştir. Katılımcılar iki kategori dahilinde de fikir ayrılığındadırlar. Bir kısım katılımcı teknik bilgilerinin yetersizliğini vurgulayarak Devrim Otomobili'nin yeterli korunduğu kanaatindedir. Çalışma sonucunda ise hem aksi yönde düşünen katılımcıların görüşleri hem de araştırmacının saha notları neticesinde Devrim Otomobili'nin doğal şartlardan etkilendiği sonucuna ulaşılmıştır.

Katılımcılardan turistlerin görüşleri dikkate alınarak bir kesimin müzeyi yetersiz bulduğu için tekrar ziyaret etmeyi düşünmediği bir kesimin ise Devrim Otomobili'ne karşı hissettikleri duygular neticesinde tekrar tercih etmeyi planladıkları sonucuna ulaşılmıştır. Ayrıca tüm turistler seyahat önerilerine Devrim Otomobili'ni dahil etmeyi düşünmektedirler. Paydaşların geneline göre Devrim Otomobili'nin bulunduğu Eskişehir'i ziyaret etme eyleminin yalnızca Devrim Otomobili'ni ziyaret etmek ön koşulu dahilinde gerçekleşmesi mümkün değildir. Katılımcıların tamamı Eskişehir şehir turizmi hakkında olumlu görüşlere sahiptir ve beğenilerini ifade etmektedirler.

Literatürde paydaşların görüşleri bakımından endüstriyel miras nostalji kavramı ile ilişkilendirilmekte ve açıklanmaktadır (Novoa, 2021; Zhang, vd., 2022; King, 2023; Kochetkova ve Petrova, 2022). Çalışmada paydaşlar ile gerçekleştirilen görüşmeler sonucunda ise endüstriyel mirasın umut hissi ile ilişkilendirilebileceği ve gelecek için imgeleme boyutunun bulunduğu görülmektedir. Katılımcılar için Devrim Otomobili'nin üretiminin durdurulmuş olması, üretim devam ediyor olsaydı gelecekte neler olabileceğini hayal etmelerini sağlamaktadır. Duygunun; özgünlük deneyimi, algılanan değer, hatırlama ve çevreye karşı sorumlu davranış üzerinde aracılık rolü oynadığı keşfedilmiştir (Zhang vd., 2022: 4). Farklı gelecek vizyonları bulunan katılımcılar Devrim Otomobili'ni aynı zamanda umut hissi ile ilişkilendirmektedirler. Prototip, bir ürünün seri üretiminin gerçekleştirilmesinden önce ürünün neye benzeyeceğini ve nasıl çalışacağını gösteren ilk modeldir. Devrim Otomobili katılımcılar için yerli otomobillerin prototipidir ve katılımcıların bu prototipten hareketle hissettikleri duygu olan umut ise prototipin yansıması olarak adlandırılabilir.

5.5. Sonuç

Bu çalışma daha önceki çalışmalarda göz ardı edilen bir paydaşın deneyiminin diğer paydaşın deneyimi üzerinde sahip olabileceği etki potansiyelini detaylandırmakta ve bir model aracılığıyla sunmaktadır. Çalışma, paydaşların sosyodemografik özelliklerinin deneyimleri üzerinde etkili olmadığı görüşünü desteklemektedir. Ziyaretçiler endüstriyel mirası özne ya da nesne yönelimli olarak algılayabilmektedirler ve bu durum büyük oranda müze yönetimi politikalarına bağlıdır. Daha önceki çalışmalarda önerilen görüşün aksine, bu çalışma müze yönetimi politikalarının ziyaretçilerin bilgilenmesi ve bilinçlenmesi üzerinde etkisiz olduğu görüşünü savunmaktadır. Çalışmada endüstriyel

mirasın doğal çevresel özelliklerinin endüstriyel miras deneyiminde olumlu etki sahibi olduğu görüşü desteklenmemektedir. Aksine endüstriyel mirasın çevresel özelliklerinin (kış aylarının uzun, soğukluğun yoğun olması vb.) endüstriyel miras deneyimine olumsuz etkilerinin olabileceği savunulmaktadır.

Endüstriyel ürünün endüstriyel mirasa dönüşüm sürecinin kolektif olarak algılanan atmosferi değiştirdiği ve ortak duygular hissedilmesine olanak tanıdığı görüşü desteklenmektedir. Son olarak literatürde endüstriyel mirasın nostalji hissi ile ilişkilendirilmesine karşın ait olduğu ulus için birçok olumlu anlama sahip olması bakımından Devrim Otomobili umut hissi ile ilişkilendirilmektedir ve paydaşların gelecek için imgelemede bulunmasına olanak tanımaktadır ayrıca çalışmada bu durum “prototipin yansıması” olarak adlandırılmaktadır.

5.6. Öneriler

5.6.1. Gelecek Çalışmalar İçin Öneriler

Bu çalışmada yer alan bulgular, sonuçlar ve öneriler temel alınarak bir nicel araştırma gerçekleştirilebilir. Böylece bu çalışma ile keşfedilen saha bulguları teyit edilecektir. Bunun yanında, bu çalışmada sunulan önerilerin önceliklendirilmesi gerekmektedir. Bunun için AHP, ANP gibi analiz tekniklerine başvurulabilir. Endüstriyel mirasın farklı boyutlarının farklı duygular ile ilişkilendirilebileceği sonucundan yola çıkılarak farklı endüstriyel miraslar için katılımcı görüşleri araştırılarak ilişkilendirilebilecek duygular keşfedilebilir. Çalışmada, yerli otomobillerin prototipi olan endüstriyel mirasın paydaşlarda uyandırdığı umut hissi, prototipin yansıması olarak adlandırılmıştır. Endüstriyel miraslar için tarihsel anlam ve yoğunlaşılan duygu bakımından gerçekleştirilecek kavramsallaştırmalar, endüstriyel mirasların bulundukları toplum için ne anlama geldiğini daha net ortaya koyabilecektir. Ayrıca buradan hareketle politikalar ve yaklaşımlar şekillenebilecektir. Devrim Otomobili hakkında yerli literatürde yer alan çalışmaların eksikliği göz önüne alındığında bu çalışma önemli bir kaynak niteliğinde olacaktır.

5.6.2. Yönetmelik Öneriler

TÜRASAS Müzesi'nin bilinirliği adına Devrim Otomobili'nin TÜRASAS Müzesi Devrim Otomobili olarak anılması önerilmektedir. Devrim Otomobili hakkında genel olarak halkı bilinçlendirme çalışmaları yürütülmelidir ve müze içerisinde daha dikkat çekici ifadelerle yer verilebilir. Mümkünse müze alanı genişletilmeli ya da müze yer değiştirmelidir. Genişletilen ya da yer değiştirilen müzenin açık alanı için doğa şartlarından korunma önlemleri alınması önerilir. Bu kapsamda Devrim Otomobili ve lokomotifler kapalı bir alana taşınabilir ya da dış mekanın üzeri kapatılarak portatif ısıtıcılara yer verilebilir. Müze içerisinde daha çok çalışan olması ve sergilenen eserler ile faaliyetler çeşitlendirilmesi müze canlılığı bakımından faydalı olacaktır. Müze girişinde sol kısımda yer alan yapay havuz kullanıma açılmalı ya da iptal edilerek kafeterya alanı genişletilmelidir.

Müze kafeteryası canlandırılmalıdır bunun için başarılı müze kafeleri örnek alınabilir. Müzeyi ziyaret eden kişilere ücretsiz kahve ikramında bulunulabilir ve insanlar gündelik yaşamlarında da kafeteryayı tercih edebilir. Çocukların doğum günü etkinlikleri müze kafeteryasında gerçekleştirilebilir ve böylece çocuklar küçük yaşlardan itibaren endüstriyel miras tarihine hakim olabilir. Müzeye ilişkin hatıra eşyaların satışı oldukça kısıtlıdır ve bu öğelerin çeşitlerinin artırılması ziyaretçiler tarafından ilgi çekici olabilir. Öğeleri artırma süreci yerel üreticilerle iş birliği içerisinde gerçekleştirilirse şehrin ekonomik kalkınmasına da katkı sağlanabilir.

Müze tamamen ücretli olabilir. Bu önerinin kaynağı aynı müze içerisinde hem ücretli hem ücretsiz alan yer alması fikrinin insanlarda asıl görmek istediklerine ücretsiz ulaşmaları sonucunda ücretli alanı tercih etmemesi olarak gösterilebilir. Müzeye girişler için alınacak ücret karşılığında turistlere ve kent sakinlerine daha kapsamlı ve yoğun bir deneyim sunulması tercih edilebilir. Müzenin kapalı alanının müzeye dahil olduğu ve içeride görülebilecek öğeler olduğu belirtilmesi ziyaretçilerin daha fazla bilgilenebilmesi için yararlı olabilir.

Müzenin iki yüz metre ilerisinde TÜRASAS'a ait otopark yer almaktadır ve otoparkın müze ziyaretçilerine açılması otopark sorununu bir miktar azaltabilir. Müzenin güvenliği daha fazla güvenlik görevlisi ile sağlanması ve müzenin ziyaret edilmesi esnasında güvenlik görevlileri açık alanda ziyaretçilerin yanında yer alması endüstriyel mirasın güvenliği için daha faydalı olabilir. Devrim Otomobili tanıtım çalışmaları geliştirilebilir.

Hem otogarda hem de tren garında Devrim Otomobili’ni tanıtıcı öğeler yer alması önerilmektedir.

Devrim Otomobili sanal gerçeklik uygulaması geliştirilmesi ve uygulamanın müzede kullanıcıların deneyimine açılması sağlanabilir. Bu kapsamda ve katılımcıların talepleri doğrultusunda Devrim Otomobili’nin sanal dünyaya aktarılmasını içeren projelerin desteklenmesi ve teşvik edilmesi endüstriyel miras deneyimini zenginleştirebilir. Aynı zamanda uygulamaya uzaktan erişim de sağlanabilir ve böylece müze ile endüstriyel mirası yerinde ziyaret etme imkanı olmayan kişiler endüstriyel mirası deneyimleyebilir. Devrim Otomobili ünlü kişiler tarafından pazarlama çalışması kapsamında ziyaret edilebilir, ziyaretleri duyurulabilir ve böylece endüstriyel miras bir meta haline getirilebilir. Bir meta haline gelecek olan Devrim Otomobili ziyaretlerinin şehrin ekonomik katkı sunacağı öngörülmektedir.

Devrim Otomobili için sosyal medya hesapları açılmalıdır ve hesaplar aktif olarak kullanılmalıdır. Bu sayede ücretsiz olarak tanıtım çalışması gerçekleştirilebilecektir.

TÜRASAS Müzesi içerisinde endüstri tarihi, Devrim Otomobili, teknoloji vb. temalı atölyeler düzenlenebilir. Müze içerisinde gerek rehberlik hizmeti boyutunda gerekse kafe hizmeti boyutunda Eskişehir’de yaşayan lise ve üniversite öğrencilerine staj imkanı tanınması faydalı olabilir. Anadolu Üniversitesi Turizm Rehberliği bölümü kapsamında ders içeriği olarak gerçekleştirilen kampüs turlarına TÜRASAS Müzesi ve Devrim Otomobili turu da eklenebilir. Böylece öğrenciler ve endüstriyel miras arasında etkileşim kurulacaktır. TÜRASAS Fabrikası içerisine imkan yaratılarak ayın belirli günlerinde turlar düzenlenebilir ve böylece müze bir çekim noktası haline gelebilir.

KAYNAKÇA

- Aktan, C. C. ve Börü, D. (2007). *Kurumsal Sosyal Sorumluluk*. Aktan C. C. (Ed.). İGİAD Yayınları.
- Aliağaoğlu, A. (2004). Sosyo-Kültürel Miras Turizmi ve Türkiye’den Örnekler. *Coğrafi Bilimler Dergisi*, 2(2), 50-64.
- Alonso, A. D., O'Neill, M. A., & Kim, K. (2010). In search of authenticity: a case examination of the transformation of Alabama's Langdale Cotton Mill into an industrial heritage tourism attraction. *Journal of Heritage Tourism*, 5(1), 33–48.
- Arslan, S. (2021). Devrim Arabasından Türkiye’nin Otomobiline: Toplumsal zihniyetin dönüşümü. *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 24(46), 1107-1129.
- Arslan, Ü. Ç., & Demirağ, Y. H. (2017). Sanayi Devrimi: Sonuçları ve Uluslararası Sisteme Yansımaları. *Başkent Üniversitesi*, 1-15.
- Aşık, S. (2020). *Devrim Arabaları: İlk kez yayınlanan arşiv belgeleriyle bir devrin hikâyesi*. Kopernik.
- Başer, N. E. (2011). I. Sanayi Devriminde Teknolojik Gelişmenin Rolü (Doktora tezi). *Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı*.
- Becan, C. (2013). Kurumsal Sosyal Sorumluluk Kavramının Paydaş Teorisi ve İletişim Yaklaşımı Açısından Değerlendirilmesi: Bankaların Basın Bültenlerine Yönelik Bir İçerik Analizi. *Selçuk İletişim*, 7(1), 16-35.
- Berkenbosch, K., Groote, P., & Stoffelen, A. (2022). Industrial heritage in tourism marketing: legitimizing post-industrial development strategies of the Ruhr Region, Germany. *Journal of Heritage Tourism*, 1–15.
- Bhati, A., Pryce, J., & Chaiechi, T. (2014). Industrial railway heritage trains: the evolution of a heritage tourism genre and its attributes. *Journal of Heritage Tourism*, 9(2), 114–133.
- Bogdan, R., & Biklen, S. K. (1998). *Qualitative Research for Education: An Introduction to Theories and Methods*. Boston: Allyn and Bacon, Inc.

- Boughey, J. (2013). From Transport's Golden Ages to an Age of Tourism: L. T. C. Rolt, Waterway Revival and Railway Preservation in Britain, 1944–54. *The Journal of Transport History*, 34(1), 3-23.
- Braun, V. ve Clarke, V. (2006) Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 3(2), 77-101.
- Chavez, E., Delgado Mesa, F. A., Henthorne, T. L., & Miller, M. M. (2017). The Hershey sugar mill in Cuba: from global industrial heritage to local sustainable tourism development. *Journal of Heritage Tourism*, 13(5), 426–439.
- Chen, A. H., & Wu, R. Y. (2022). Mediating Effect of Brand Image and Satisfaction on Loyalty through Experiential Marketing: A Case Study of a Sugar Heritage Destination. *Sustainability*, 14(12), 7122.
- Cresswell, J. W. (2017). *Karma yöntem araştırmalarına giriş (M. Sözbilir, Çev.)*. Ankara: Pegem Akademi.
- Çalık, İ., Düzgün, E., Ödemiş, M. & Düzgün, A. (2021). Gümüşhane’de Yayla Turizmi (Sürdürülebilir Turizm Bakış Açısıyla). Gümüşhane: Gümüşhane Üniversitesi Yayınları.
- Davis, K., Post, J. E., & Frederick, W. C. (1991). *Business and Society: Corporate Strategy, Public Policy, Ethics (Mcgraw-Hill Series in Management)*. Mcgraw-Hill College.
- De Matteis, F. (2022). Atmospheric assemblages: the affective space of adaptive reuse. *Journal of Cultural Heritage Management and Sustainable Development*.
- Demircan, N. (2021). *Endüstri 4.0 ve Balıkesir Organize Sanayi Bölgesi Uygulanabilirlik Araştırması*. (Yayımlanmış Yüksek Lisans Tezi) Balıkesir: Balıkesir Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Dragin, A., Mijatov Ladićorbić, M., Stojanović, V., Lazić, L., Komnenić, B., Damjanović, J., Carmer, A., & Hansen, B. (2023). Evaluating resident attitudes on German industrial heritage and tourism using the sustainable tourism attitude scale in Vojvodina, Serbia. *Journal of Heritage Tourism*, 1–21.

- Edwards, J. A., & i Coit, J. C. L. (1996). Mines and quarries. *Annals of Tourism Research*, 23(2), 341–363.
- Ertuğrul, F. (2015). Paydaş Teorisi ve İşletmelerin Paydaşları İle İlişkilerinin Yönetimi. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi* (31), 199-223.
- Firth, T. M. (2011). Tourism as a means to industrial heritage conservation: Achilles heel or saving grace? *Journal of Heritage Tourism*, 6(1), 45–62.
- Freeman, R. E. (1984). *Strategic management: A stakeholder approach*. Boston: Pitman.
- Freeman, R. E. (1999). Response: Divergent Stakeholder Theory. *The Academy of Management Review*, 24(2), 233.
- Gillette, M. B., & Boyd, E. (2023). Mining for tourists in China: a digital ethnography of user-generated content from coal mining heritage parks. *Journal of Heritage Tourism*, 1–19.
- Guerra, T., Moreno, P., Araújo de Almeida, A. S., & Vitorino, L. (2022). Authenticity in industrial heritage tourism sites: Local community perspectives. *European Journal of Tourism Research*, 32, 3208.
- Güçlü, C. (2017). Bilgi Kaynaklarının Seyahat Motivasyonları Üzerindeki Etkisi: Alanya Örneği. *Alanya Akademik Bakış Dergisi*, 1(3), 61-79.
- Gültekin, N. T. (2016). Kültürel ve Endüstriyel Miras Olarak Ankara Şeker Fabrikası. *Kent Araştırmaları Dergisi (Journal of Urban Studies)*, 7(20), 906-935.
- Hain, V., & Ganobjak, M. (2018). Forgotten Industrial Heritage in Virtual Reality—Case Study: Old Power Plant in Piešťany, Slovakia. *Presence: Teleoperators and Virtual Environments*, 26(4), 355–365.
- Hashimoto, A., & Telfer, D. J. (2016). Transformation of Gunkanjima (Battleship Island): from a coalmine island to a modern industrial heritage tourism site in Japan. *Journal of Heritage Tourism*, 12(2), 107–124.
- Herman, K., Szromek, A., & Naramski, M. (2022). Examining the utility of a sustainable business model for postindustrial tourism attractions: the case of the European Route of Industrial Heritage. *Journal of Heritage Tourism*, 1–20.

- Hospers, G. J. (2002). Industrial Heritage Tourism and Regional Restructuring in the European Union. *European Planning Studies*, 10(3), 397-404.
- Hoştut, S. (2018). Türk Üniversitelerinin Paydaş Analizi. *Erciyes İletişim Dergisi*, 5(3), 188-200.
- Hsieh, H. F. ve Shannon, S. E. (2005). Three approaches to qualitative content analysis. *Qualitative health research*, 15(9), 1277-1288.
- Hughes, D., & Hitchcock, G. (1995). Research and the Teacher: A Qualitative Introduction to School-Based Research. Taylor & Francis Group.
- İlgar, M. Z. ve Coşgun İlgar, S. (2019). Paydaş Analizi. *OPUS International Journal of Society Researches*, 14(20), 1835-1860.
- İlkin, A. (1973). *Endüstrileşme, Ak İktisat Ansiklopedisi, Cilt II*. Ak Yayınları, İstanbul.
- İpek, A. R. (2020). Artırılmış gerçeklik, sanal gerçeklik ve karma gerçeklik kavramlarında isimlendirme ve tanımlandırma sorunları. *İdil Sanat ve Dil Dergisi*, 9(71), 1061-1072.
- Jones, T. M. (1995). Instrumental Stakeholder Theory: A Synthesis of Ethics and Economics. *The Academy of Management Review*, 20(2), 404.
- Jones, T. M., & Wicks, A. C. (1999). Convergent Stakeholder Theory. *The Academy of Management Review*, 24(2), 206-221.
- Kagermann, H., Wahlster, W., & Helbig, J. (2013). Securing the Future of German Manufacturing Industry: Recommendations for Implementing the Strategic Initiative Industrie 4.0. Final Report of the Industrie 4.0 Working Group, Acatech—National Academy of Science and Engineering, 678.
- Kazak, G. & Erdemir, N. K. (2022). Paydaş Teorisi Kapsamında Sürekli Denetimin Rolü ve Blok Zinciri Teknolojisi Etkileşimi: Bist Bilişim Sektörü Firmalarında Uygulanması. *Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 24(43), 974-991.
- Kennedy, C. (2020). The energy embodied in the first and second industrial revolutions. *Journal of Industrial Ecology*, 24(4), 887-898.

- Kettunen, J. (2014). The stakeholder map in higher education. *Society, Education and Psychology*, 78, 34-38.
- Kıraç, A. B. (2013). Endüstri Mirasının Korunması ve Yeniden Değerlendirilmesi, *Merhaba*, 7- 19.
- King, A. D. K. (2023). Superstack Nostalgia. *Labour / Le Travail*, 91, 201–225.
- Kiper, M (2010). Cumhuriyet Demiryolu'nun Kuvvet Üssü: Eskişehir Cer Atelyesi. *Metallurji Mühendisleri Odası Dergisi*, 5, 23-26.
- Kochetkova, E., & Petrova, A. (2022). Abandoned, But Not Forgotten Heritage: Former Industrial Enterprises in Cultural and Urban Russian Landscapes. *Heritage & Society*, 1–22.
- Koo, C., Gretzel, U., Hunter, W. C., & Chung, N. (2015). Editorial : The Role of IT in Tourism. *Asia Pacific Journal of Information Systems*, 25(1), 99–104.
- Küçükkalay, A. (1997). Endüstri Devrimi ve Ekonomik Sonuçlarının Analizi. *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi Ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 2(2).
- Landorf, C. (2009). A Framework for Sustainable Heritage Management: A Study of UK Industrial Heritage Sites. *International Journal of Heritage Studies*, 15(6), 494–510.
- Landorf, C. (2011). Evaluating social sustainability in historic urban environments. *International Journal of Heritage Studies*, 17(5), 463–477.
- McIntosh, A. J., & C. Prentice, R. (1999). Affirming authenticity. *Annals of Tourism Research*, 26(3), 589–612.
- McNeill, W. H. (2002). *Dünya Tarihi. (Alaeddin Şenel, Çev.)* İstanbul: İmge Kitabevi.
- Miser, S. (2019), Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Demiryolları Politikaları, *AUSBD*, 2(4), 13-35.
- Naramski, M., Szromek, A. R., & Herman, K. (2023). European route of industrial heritage – three perspectives of sustainable development. *Journal of Tourism and Cultural Change*, 1–21.

- Neuman, W. L. (2022). *Tophumsal araştırma yöntemleri (Cilt I). (Çeviren: Ö. Akkaya)*. Ankara: Yayınodası.
- Novoa, M. (2021). Gendered nostalgia: grassroots heritage tourism and (de)industrialization in Lota, Chile. *Journal of Heritage Tourism*, 1–19.
- Özkahveci, E., Civek, F. ve Ulusoy, G. (2022). Endüstri 5.0 Döneminde Metaverse (Kurgusal Evren)’ün Yeri. *International Journal of Social, Humanities and Administrative Sciences*, 8(50), 398-409.
- Parmar, B. L., Freeman, R. E., Harrison, J. S., Wicks, A. C., Purnell, L., & de Colle, S. (2010). Stakeholder Theory: The State of the Art. *Academy of Management Annals*, 4(1), 403–445.
- Pawlikowska-Piechotka, A. (2009). Industrial Heritage Tourism: a Regional Perspective (Warsaw). *Physical Culture and Sport. Studies and Research*, 46(1), 276–287.
- Pektaş, İ. (2019). Raylı Ulaşım Sistemleri Sektör Analizi 2018. ARUS. <https://www.anadoluraylisistemler.org/content/upload/document-files/rayli-sistemler-sektor-an-20190722120532.pdf> (Erişim Tarihi: 15.02.2024)
- Perfetto, M. C., & Vargas-Sánchez, A. (2018). Towards a Smart Tourism Business Ecosystem based on Industrial Heritage: research perspectives from the mining region of Rio Tinto, Spain. *Journal of Heritage Tourism*, 13(6), 528–549.
- Pesqueux, Y., & Damak-Ayadi, S. (2005). Stakeholder theory in perspective. *Corporate Governance: The international journal of business in society*, 5(2), 5–21.
- Prat Forga, J. M., & Cànoves Valiente, G. (2017). Cultural change and industrial heritage tourism: material heritage of the industries of food and beverage in Catalonia (Spain). *Journal of Tourism and Cultural Change*, 15(3), 265–286.
- Prentice, R. C., Witt, S. F., & Hamer, C. (1998). Tourism as experience. *Annals of Tourism Research*, 25(1), 1–24.
- Rifkin, J. (2011) *The Third Industrial Revolution: How Lateral Power Is Transforming Energy, the Economy, and the World*. Palgrave Macmillan, London, 5-15.
- Rolt, L. T. C. (1953). *Railway adventure*. London: Constable.

- Rolt, L. T. C. (1965). *Tools For The Job*. London: Batsford.
- Sağın, S. K. (1985). Türkiye’de Yapılan İlk Otomobilin Hikâyesi Başarı mı, Fiyasko mu? *Mühendis ve Makine*, 26 (310), 14-16.
- Sander, O. (2012). *İlkçağlardan 1918'e*. Ankara: Imge Kitabevi.
- Saner, M. (2012). Endüstri Mirası: Kavramlar, Kurumlar ve Türkiye'deki Yaklaşımlar. *Planlama*, 53-66.
- Seggie, F. N. ve Bayyurt, Y. (Ed.) (2021). *Nitel araştırma yöntem, teknik, analiz ve yaklaşımları*. Ankara: Anı Yayıncılık.
- Soyez, D. (1986). Industrietourismus. *Erdkunde*, 40(2), 105-111.
- Spahija, B., Aliu, R., & Velu, S. (2018). Industrial Heritage as Potential for Sustainable Economic Development, Protection and Reuse of Industrial Heritage: Dilemmas, Problems, Examples, *Monographic Publications of ICOMOS Slovenia*, 130-134.
- Szromek, A. R., Herman, K., & Naramski, M. (2021). Sustainable development of industrial heritage tourism – A case study of the Industrial Monuments Route in Poland. *Tourism Management*, 83, 104252.
- Tanilli, S. (1994). *Yüzyılların Mirası ve Gerçeği I. Cilt: İnsanlık Tarihine Giriş*. İstanbul: Cem Yayınevi.
- Tanilli, S. (2017). *Türkiye’de aydınlanma hareketi*. İstanbul: Alkım Basın Yayın.
- Taylor, T., & Landorf, C. (2015). Subject–object perceptions of heritage: a framework for the study of contrasting railway heritage regeneration strategies. *International Journal of Heritage Studies*, 21(10), 1050–1067.
- Trinder, B. (1981). Industrial Archaeology in Britain. *Archaeology*, 34(1), 8-16.
- Türnüklü, D. (2000). Eğitimbilim Araştırmalarında Etkin Olarak Kullanılabilecek Nitel Bir Araştırma Tekniği: Görüşme. *Kuram ve Uygulamada Eğitim Yönetimi*, 24 (24), 543 559.
- Uysal, K. (2018). Kültürel Mirasın Turizm Amaçlı Kullanılmasında Yerel Halkın Algı ve Tutumlarının Belirlenmesi: İznik Örneği. Balıkesir Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Balıkesir.

- Wang, J., Ge, J., & Lu, Q. (2012). *A review of stakeholder analysis. 2012 3rd International Conference on System Science, Engineering Design and Manufacturing Informatization.*
- Wei C. & Zhang T. (2023). Authenticity Quality of Industrial Heritage as the Drivers of Tourists' Loyalty and Environmentally Responsible Behavior. *Sustainability*, 15(11), 8791.
- Xie, P. F. (2006). Developing industrial heritage tourism: A case study of the proposed jeep museum in Toledo, Ohio. *Tourism Management*, 27(6), 1321-1330.
- Xie, P. F. (2015). A life cycle model of industrial heritage development. *Annals of Tourism Research*, 55, 141–154.
- Xie, P. F., Lee, M. Y., & Wong, J. W. C. (2019). Assessing community attitudes toward industrial heritage tourism development. *Journal of Tourism and Cultural Change*, 18(3), 237–251.
- Yan, Y. Q., Shen, H. J., Ye, B. H., & Zhou, L. (2021). From axe to awe: assessing the co-effects of awe and authenticity on industrial heritage tourism. *Current Issues in Tourism*, 1–17.
- Yang, L. (2022). Study on the Development Model of the Combination of “Third-Tier” Industrial Heritage and Rural Tourism under the Concept of Urban Image. *Scientific Programming*, 2022, 1–12.
- Yang, X. (2016). Industrial heritage tourism development and city image reconstruction in Chinese traditional industrial cities: a web content analysis. *Journal of Heritage Tourism*, 12(3), 267–280.
- Yang, X., Xu, H., & Wall, G. (2017). Creative destruction: the commodification of industrial heritage in Nanfeng Kiln District, China. *Tourism Geographies*, 21(1), 54–77.
- Yetkin, E., Boyacıoğlu, E., & Kacar, A. D. (2021). Kent Hakkı Bağlamında Endüstri Mirasını Yeniden Okumak: TÜRASAŞ Eskişehir Örneği. *İdealkent*, 12(33), 1065-1099.

- Yıldırım, A. (1999). Nitel araştırma yöntemlerinin temel özellikleri ve eğitim araştırmalarındaki yeri ve önemi. *Eğitim ve Bilim*, 23(112), 7 – 17.
- Yıldırım, A. ve Şimşek, H. (2008). *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri* (6. Baskı). Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Yıldırım, A. ve Şimşek, H. (2011). *Nitel araştırma yöntemleri*. Seçkin Yayıncılık, Ankara.
- Yılmaz, H. (2014). Eskişehir'in Biricik Destinasyon Önerisi Endüstriyel Miras. *Dokuz Eylül Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 29(2), 205-225.
- Yılmaz, H., Kaya, E., Arıkan, İ. (2011). Industrial Cultural Heritage Potential of Eskişehir. *12th International Joint World Cultural Tourism Conference*, İstanbul, 259-264.
- Zhang, Q., Lee, J., Jiang, B., & Kim, G. (2022). Revitalization of the Waterfront Park Based on Industrial Heritage Using Post-Occupancy Evaluation—A Case Study of Shanghai (China). *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 19(15), 9107.
- Zhang, T., Wei, C., & Nie, L. (2022). Experiencing authenticity to environmentally responsible behavior: Assessing the effects of perceived value, tourist emotion, and recollection on industrial heritage tourism. *Frontiers in Psychology*, 13.
- Zhang, X., Guo, F. b., & Roberts, E. (2023). Image-based research methods for mapping tourist behaviour: smart photos. *Tourism Recreation Research*, 1–7.
- Zhang, Y., Shi, P., & Wang, L. (2022). A study of the affective motives of city industrial heritage tourists: a case study from Tianjin, China. *Journal of Tourism and Cultural Change*, 1–16.

İnternet Kaynakları

- http-1: <https://ticcih.org/about/charter/> (Erişim Tarihi: 07.10.2023)
- http-2: <https://www.turasas.gov.tr/> (Erişim Tarihi: 09.11.2023)
- http-3: <http://www.eskisehir.gov.tr/devrim-arabasi> (Erişim Tarihi: 11.11.2023)

- http-4: <https://interaktif.trthaber.com/2018/devrim/> (Erişim Tarihi: 12.11.2023)
- http-5: <http://devrimarabasi.com.tr/bir-basari-oykusu> (Erişim Tarihi: 12.11.2023)
- http-6: <https://www.trthaber.com/haber/gundem/ilk-yerli-otomobil-seruveni-devrim-719514.html> (Erişim Tarihi: 13.11.2023)



EKLER

EK-1. Uzman Görüş Formu

Uzman Görüşü Formu				
Sayın; _____ <i>“Endüstriyel Mirasın Korunması ve Turizm Amaçlı Kullanımı: TÜRASAŞ Müzesi Devrim Otomobilleri” yayın teşvik projesi araştırmamızın kapsam geçerliliği için uzman görüşünüze başvurmaktayız. Çalışmamızın temel amacı, TÜRASAŞ Müzesi Devrim Otomobilleri ile ilişkisi bulunan farklı paydaşların deneyimleri hakkında görüşlerini incelemektir.</i> <i>Bu kapsamda, öncelikle formda yer alan görüşme sorularını, yer almasını uygun görüyorsanız “gerekli”; uygun görüyor ancak düzeltilmesi gerektiğini düşünüyorsanız “gerekli ancak yetersiz”; gereksiz olduğunu düşünüyorsanız “gereksiz” ifadelerini kullanarak değerlendirmeniz beklenmektedir. Katkılarınız için şimdiden teşekkür ederiz.</i> <i>Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Turizm İşletmeciliği Tezli Yüksek Lisans Öğrencisi Fadime ÇETİNKAYA</i> <i>Danışman: Doç. Dr. Hakan SEZEREL</i>				
<i>Yukarıdaki araştırma amacına bağlı olarak oluşturulan aşağıdaki ifadelere katılım derecenizi lütfen belirtiniz</i>	Gerekli	Gerekli Ancak Yetersiz	Gereksiz	Varsa, lütfen düzeltme önerinizi yazınız.
İFADELER				
Müze Yönetimi ve Çalışanları:				
1. Türsaş Müzesi’nin tarihi hakkında sahip olduğunuz bilgiler nelerdir?				
2. Türsaş Müzesi’nin tarihi içerisinde Devrim Otomobili’ni nasıl konumlandırırsınız?				
Eskişehir şehir turizmi hakkında düşünceleriniz nedir?				
3. Eskişehir şehir turizmi içerisinde Devrim Otomobili’ni nasıl konumlandırırsınız?				
4. Ziyaret sıklığı göz önünde bulundurulduğunda Devrim Otomobili turistler tarafından yeterince ilgi görmekte midir?				
5. (olumsuz cevap üzerine) Sizce bu durumun sebebi nedir? Devrim Otomobili’nin şehir turizminde daha dikkat çekici bir noktada yer alması adına önerileriniz nelerdir?				
6. Devrim Otomobili’nin korunmasına ilişkin düşünceleriniz nedir?				
7. (olumsuz korunma cevabı üzerine) Devrim Otomobili’nin korunma koşullarının iyileştirilmesi adına önerileriniz nelerdir?				
8. Devrim Otomobili’nin turistik amaçlı kullanımına ilişkin düşünceleriniz nelerdir?				
9. Devrim Otomobili’nin turistik kullanımının iyileştirilmesi adına önerileriniz var mı?				
10. Devrim Otomobili’ni ziyaret eden kişilerin ziyaret esnasında sergiledikleri davranışlarında dikkatinizi çeken noktalar nelerdir?				
11. Bir endüstriyel miras ögesi olan Devrim Otomobili için amacı dışında kullanımın söz konusu olabileceği durumlarda alınabilecek önlemler nelerdir?				
12. Devrim Otomobili’ni ziyaret eden kişilerin geri bildirimleri hakkında dikkatinizi çeken noktalar nelerdir?				
13. Devrim Otomobili’nin tarihi hakkında sahip olduğunuz bilgiler nelerdir?				

14. Seri üretimi ve kullanımı hedeflenen Devrim Otomobili'nin günümüzde turistik amaçlı kullanımı hakkında ne düşünüyorsunuz?				
15. Devrim Otomobili'nin 1961 yılında 129 günlük üretim süreci ve bu süreç içerisinde yer alan zaman kısıtlaması çelişkisine ilişkin düşünceleriniz nedir?				
16. Devrim Otomobili size göre neyi temsil etmektedir?				
Turistler:				
1. Türasaş Müzesi'nin tarihi hakkında sahip olduğunuz bilgiler nelerdir?				
2. Türasaş Müzesi'nin tarihi içerisinde Devrim Otomobili'ni nasıl konumlandırırsınız?				
3. Eskişehir şehir turizmi hakkında düşünceleriniz nedir?				
4. Eskişehir şehir turizmi içerisinde Devrim Otomobili'ni nasıl konumlandırırsınız?				
5. (olumsuz cevap üzerine) Sizce bu durumun sebebi nedir? Devrim Otomobili'nin şehir turizminde daha dikkat çekici bir noktada yer alması adına önerileriniz nelerdir?				
6. Devrim Otomobili'nin korunmasına ilişkin düşünceleriniz nedir?				
7. (olumsuz korunma cevabı üzerine) Devrim Otomobili'nin korunma koşullarının iyileştirilmesi adına önerileriniz nelerdir?				
8. Devrim Otomobili'nin turistik amaçlı kullanımına ilişkin düşünceleriniz nelerdir?				
9. Türasaş Müzesi'ni ve Devrim Otomobili'ni tekrar deneyimlemeyi ve çevrenize önermeyi düşünüyor musunuz? Neden?				
10. Türasaş Müzesi'ni deneyimlediğiniz diğer müzeler ile karşılaştırdığınızda nasıl buluyorsunuz? Neden?				
11. Yaşadığınız deneyimin geliştirilmesine yönelik önerileriniz nelerdir?				
12. Devrim Otomobili'nin tarihi hakkında sahip olduğunuz bilgiler nelerdir?				
13. Seri üretimi ve kullanımı hedeflenen Devrim Otomobili'nin günümüzde turistik amaçlı kullanımı hakkında ne düşünüyorsunuz?				
14. Devrim Otomobili'nin 1961 yılında 129 günlük üretim süreci ve bu süreç içerisinde yer alan zaman kısıtlaması çelişkisine ilişkin düşünceleriniz nedir?				
15. Devrim Otomobili size göre neyi temsil etmektedir?				
Tur Rehberleri				
1. Türasaş Müzesi'nin tarihi hakkında sahip olduğunuz bilgiler nelerdir?				
2. Türasaş Müzesi'nin tarihi içerisinde Devrim Otomobili'ni nasıl konumlandırırsınız?				
3. Eskişehir şehir turizmi hakkında düşünceleriniz nedir?				
4. Eskişehir şehir turizmi içerisinde Devrim Otomobili'ni nasıl konumlandırırsınız?				
5. (olumsuz cevap üzerine) Sizce bu durumun sebebi nedir? Devrim Otomobili'nin şehir turizminde daha dikkat çekici bir noktada yer alması adına önerileriniz nelerdir?				
6. Devrim Otomobili'nin korunmasına ilişkin düşünceleriniz nedir?				

7. (olumsuz korunma cevabı üzerine) Devrim Otomobili'nin korunma koşullarının iyileştirilmesi adına önerileriniz nelerdir?				
8. Devrim Otomobili'nin turistik amaçlı kullanımına ilişkin düşünceleriniz nelerdir?				
9. Devrim Otomobili ve Türasaş Müzesi turistler tarafından sıklıkla tercih edilmekte midir? Neden?				
10. Sizce Devrim Otomobili şehir dışından gelen turistleri şehre çeken önemli bir etken midir? Neden?				
11. Devrim Otomobili'ni ziyaret eden kişilerin geri bildirimleri hakkında dikkatinizi çeken noktalar nelerdir?				
12. Devrim Otomobili ve Türasaş Müzesi'nin daha çok ziyaretçi tarafından ziyaret edilmesi konusunda önerileriniz nelerdir?				
13. Siz turist olarak Devrim Otomobili deneyimini tercih eder miydiniz? Neden?				
14. Devrim Otomobili'nin tarihi hakkında sahip olduğunuz bilgiler nelerdir?				
15. Seri üretimi ve kullanımı hedeflenen Devrim Otomobili'nin günümüzde turistik amaçlı kullanımı hakkında ne düşünüyorsunuz?				
16. Devrim Otomobili'nin 1961 yılında 129 günlük üretim süreci ve bu süreç içerisinde yer alan zaman kısıtlaması çelişkisine ilişkin düşünceleriniz nedir?				
17. Devrim Otomobili size göre neyi temsil etmektedir?				

EK-2. Yarı Yapılandırılmış Görüşme Soruları

MÜZE YÖNETİMİ:

1. TÜRASAŞ Müzesi'nin tarihi hakkında sahip olduğunuz bilgiler nelerdir?
2. TÜRASAŞ Müzesi'nin tarihi içerisinde Devrim Otomobili'ni nasıl konumlandırırsınız?
3. Eskişehir şehir turizmi hakkında düşünceleriniz nedir?
4. Eskişehir şehir turizmi içerisinde Devrim Otomobili'ni nasıl konumlandırırsınız?
5. Ziyaret sıklığı göz önünde bulundurulduğunda Devrim Otomobili turistler tarafından yeterince ilgi görmekte midir?

Sondaj: Sizce bu durumun sebebi nedir? Devrim Otomobili'nin şehir turizminde daha dikkat çekici bir noktada yer alması ve müze araç park alanı ile müze sergileme düzeninin geliştirilmesi hakkında önerileriniz nelerdir?

6. Devrim Otomobili'nin korunmasına ilişkin düşünceleriniz nedir?

Sondaj: Devrim Otomobili'nin korunma koşullarının iyileştirilmesi adına önerileriniz nelerdir?

7. Devrim Otomobili'nin turistik amaçlı kullanımına ilişkin düşünceleriniz nelerdir?
8. Devrim Otomobili'nin turistik kullanımının iyileştirilmesi adına önerileriniz var mı?
9. Ziyaretçi davranışlarını gözlemlene şansınız oluyor mu?
- Sondaj: Devrim Otomobili'ni ziyaret eden kişilerin ziyaret esnasında sergiledikleri davranışlarında dikkatinizi çeken noktalar nelerdir?
10. Ziyaretçilerin sosyal medya hesaplarına içerik üretmek amacıyla Devrim Otomobili'ne ya da müzeye zarar verebilecekleri davranışların söz konusu olabileceği durumlarda alınabilecek önlemler nelerdir?
11. Devrim Otomobili'ni ziyaret eden kişilerin geri bildirimleri hakkında dikkatinizi çeken noktalar nelerdir?
12. Devrim Otomobili'nin tarihi hakkında sahip olduğunuz bilgiler nelerdir?
13. Yapıldığı tarihte seri üretimi ve kullanımı hedeflenen Devrim Otomobili'nin günümüzde turistik amaçlı kullanımı hakkında ne düşünüyorsunuz?
14. Devrim Otomobili'nin 1961 yılında 129 günlük üretim süreci ve bu süreç içerisinde yer alan zaman kısıtlaması çelişkisine ilişkin düşünceleriniz nedir?
15. Devrim Otomobili'nin sizin için temsil ettiği bir görüş, inanç, ideoloji, düşünce var mı? Nedir?
16. Devrim Otomobili'nin bir sanal gerçeklik uygulaması olduğunu varsayalım. Bu Devrim Otomobili sanal gerçeklik uygulaması hakkında düşünceleriniz nelerdir?

MÜZE ZİYARETÇİLERİ:

1. TÜRASAŞ Müzesi'nin tarihi hakkında sahip olduğunuz bilgiler nelerdir? Müzeyi nereden duyduunuz ve neden ziyaret etmek istediniz?
2. TÜRASAŞ Müzesi'nin tarihi içerisinde Devrim Otomobili'ni nasıl konumlandırırsınız?
3. Eskişehir şehir turizmi hakkında düşünceleriniz nedir?
4. Eskişehir şehir turizmi içerisinde Devrim Otomobili'ni nasıl konumlandırırsınız?
- Sondaj: Sizce bu durumun sebebi nedir? Devrim Otomobili'nin şehir turizminde daha dikkat çekici bir noktada yer alması ve müze araç park alanı ile müze sergileme düzeninin geliştirilmesi hakkında önerileriniz nelerdir?
5. Devrim Otomobili'nin korunmasına ilişkin düşünceleriniz nedir?

6. Devrim Otomobili'nin korunma koşullarının iyileştirilmesi adına önerileriniz nelerdir?
7. Devrim Otomobili'nin turistik amaçlı kullanımına ilişkin düşünceleriniz nelerdir?
8. Türasaş Müzesi'ni ve Devrim Otomobili'ni tekrar deneyimlemeyi ve çevrenize önermeyi düşünüyor musunuz? Neden?
9. Türasaş Müzesi'ni deneyimlediğiniz diğer müzeler ile karşılaştırdığınızda nasıl buluyorsunuz, diğer müzelerden ayrılan özellikleri var mı? Nelerdir?
10. Yaşadığınız deneyimin geliştirilmesine yönelik önerileriniz nelerdir?
11. Devrim Otomobili'nin tarihi hakkında sahip olduğunuz bilgiler nelerdir? (Bilgiye sahip olunmaması durumunda sürece dair bilgi verilecek.)
12. Yapıldığı tarihte seri üretimi ve kullanımı hedeflenen Devrim Otomobili'nin günümüzde turistik amaçlı kullanımı hakkında ne düşünüyorsunuz?
13. Devrim Otomobili'nin 1961 yılında 129 günlük üretim süreci ve bu süreç içerisinde yer alan zaman kısıtlaması çelişkisine ilişkin düşünceleriniz nedir?
14. Devrim Otomobili'nin sizin için temsil ettiği bir görüş, inanç, ideoloji, düşünce var mı? Nedir?
16. Devrim Otomobili'nin bir sanal gerçeklik uygulaması olduğunu varsayalım. Bu Devrim Otomobili sanal gerçeklik uygulaması hakkında düşünceleriniz nelerdir?

TURİST REHBERLERİ:

1. TÜRASAŞ Müzesi'nin tarihi hakkında sahip olduğunuz bilgiler nelerdir?
2. TÜRASAŞ Müzesi'nin tarihi içerisinde Devrim Otomobili'ni nasıl konumlandırırsınız?
3. Eskişehir şehir turizmi hakkında düşünceleriniz nedir?
4. Eskişehir şehir turizmi içerisinde Devrim Otomobili'ni nasıl konumlandırırsınız?
Sondaj: Sizce bu durumun sebebi nedir? Devrim Otomobili'nin şehir turizminde daha dikkat çekici bir noktada yer alması ve müze araç park alanı ile müze sergileme düzeninin geliştirilmesi hakkında önerileriniz nelerdir?
5. Devrim Otomobili'nin korunmasına ilişkin düşünceleriniz nedir?
Sondaj: Devrim Otomobili'nin korunma koşullarının iyileştirilmesi adına önerileriniz nelerdir?
6. Devrim Otomobili'nin turistik amaçlı kullanımına ilişkin düşünceleriniz nelerdir?

7. Devrim Otomobili ve Türasaş Müzesi turistler tarafından sıklıkla tercih edilmekte midir? Neden?
8. Sizce Devrim Otomobili şehir dışından gelen turistleri şehre çeken önemli bir etken midir? Neden?
9. Devrim Otomobili'ni ziyaret eden kişilerin geri bildirimleri hakkında dikkatinizi çeken noktalar nelerdir?
10. Devrim Otomobili ve Türasaş Müzesi'nin daha çok ziyaretçi tarafından ziyaret edilmesi konusunda önerileriniz nelerdir?
11. Siz turist olarak Devrim Otomobili deneyimini tercih eder miydiniz? Neden?
12. Devrim Otomobili'nin tarihi hakkında sahip olduğunuz bilgiler nelerdir?
13. Seri üretimi ve kullanımı hedeflenen Devrim Otomobili'nin günümüzde turistik amaçlı kullanımı hakkında ne düşünüyorsunuz?
14. Devrim Otomobili'nin 1961 yılında 129 günlük üretim süreci ve bu süreç içerisinde yer alan zaman kısıtlaması çelişkisine ilişkin düşünceleriniz nedir?
15. Devrim Otomobili'nin sizin için temsil ettiği bir görüş, inanç, ideoloji, düşünce var mı? Nedir?
16. Devrim Otomobili'nin bir sanal gerçeklik uygulaması olduğunu varsayalım. Bu Devrim Otomobili sanal gerçeklik uygulaması hakkında düşünceleriniz nelerdir?

EK-3. Anadolu Üniversitesi Etik Kurul Kararı

Evrak Kayıt Tarihi: 21.05.2021

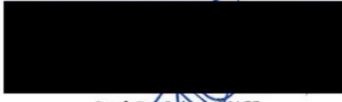
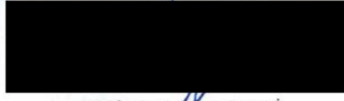
Protokol No: 70571

Tarih: 07.06.2021



ANADOLU ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL VE BEŞERÎ BİLİMLER BİLİMSEL ARAŞTIRMA VE YAYIN ETİĞİ KURULU
KARAR BELGESİ

ÇALIŞMANIN TÜRÜ:	BAP Projesi
KONU:	Sosyal Bilimler
BAŞLIK:	Devrim 4.0 Anadolu'da: Sanal Gerçeklik Temelli Gezilere Yönelik Ziyaretçi Algılarının Betimlenmesi
PROJE/TEZ YÜRÜTÜCÜSÜ:	Doç. Dr. Hakan SEZEREL
TEZ YAZARI:	-
ALT KOMİSYON GÖRÜŞÜ:	-
KARAR:	Olumlu

 Prof. Dr. Saime ÖNCE (Başkan-Ikt. ve İdari Bil. Fak.)	
 Prof. Dr. Gülsün KURUBACAK (Açıköğretim Fak.)	 Prof. Dr. Fatime GÜNEŞ (Edebiyat Fak.)
 Prof. Dr. Hayri ESMER (Güzel Sanatlar Fak.)	 Prof. Dr. M. Erkan ÜYÜMEZ (İkt. ve İdari Bil. Fak.)
 Prof. Dr. Handan DEVECİ (Eğitim Fak.)	 Prof. Dr. Oktay Cem ADIGÜZEL (Eğitim Fak.)

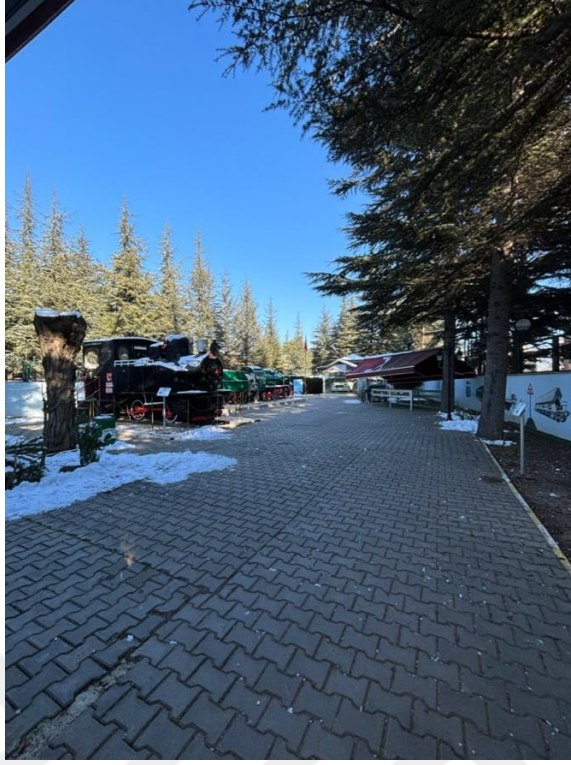
EK-4. Fotoğraflar



Lokomotif Üzerinde Deformasyon



Müzeden Fabrika Alanının Görüntüsü



Müze Bahçe Alanı Genel Görüntü



Devrim Otomobili



Devrim Otomobili Bagaj Kapağında Yer Alan Deformasyon



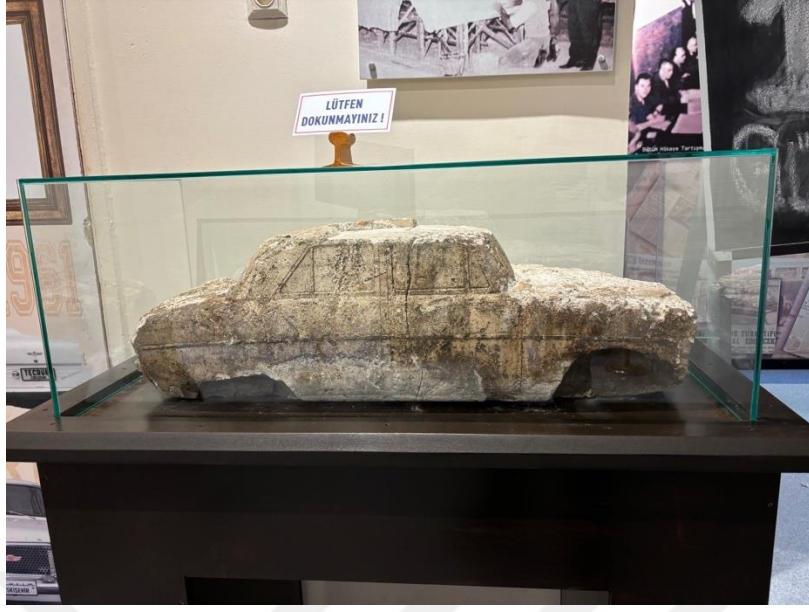
Devrim Otomobili Sol Görünüm



Müze Kafeteryası Genel Görüntü



Müze Hediyeelik Eşyalar Bölümü



Devrim Otomobili Kireç Taşı Maketi



Müze Kapalı Alan Kalan Gün Panoları



Devrim Otomobili Üretim Ekibi



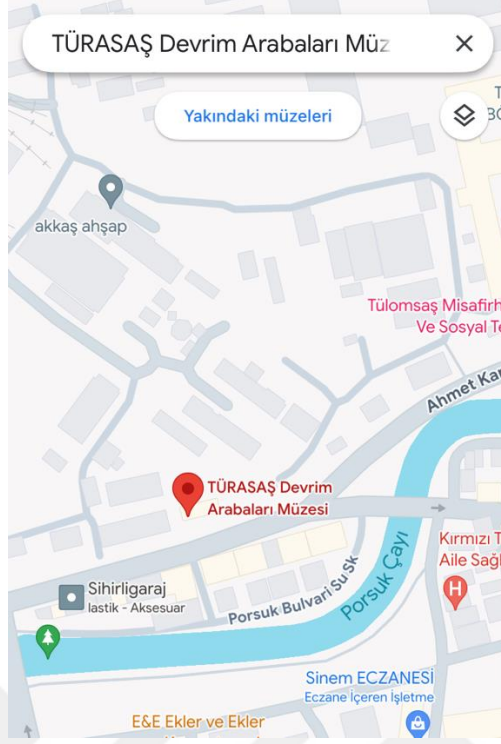
Devrim Otomobili Üretim Elemanı

ÖZEL FİRTİNE HESAP ZAFI		TL	TL
I. FİRTİNE HESAPLARI			50.000.00
20/7/1947	gün ve 2 ayda 1947	84.41.00	
28/8/1947	gün ve 4 ayda 1947	30.86.06	
20/9/1947	gün ve 5 ayda 1947	30.70.00	
20/10/1947	gün ve 6 ayda 1947	42.37.50	
20/11/1947	gün ve 7 ayda 1947	37.50.42	
II. FİRTİNE HESAPLARI			370.00.00
4/1/1948	gün ve 12 ayda 1948	206.42.00	
4/2/1948	gün ve 13 ayda 1948	75.00.00	
TOPLAM			27.880.00

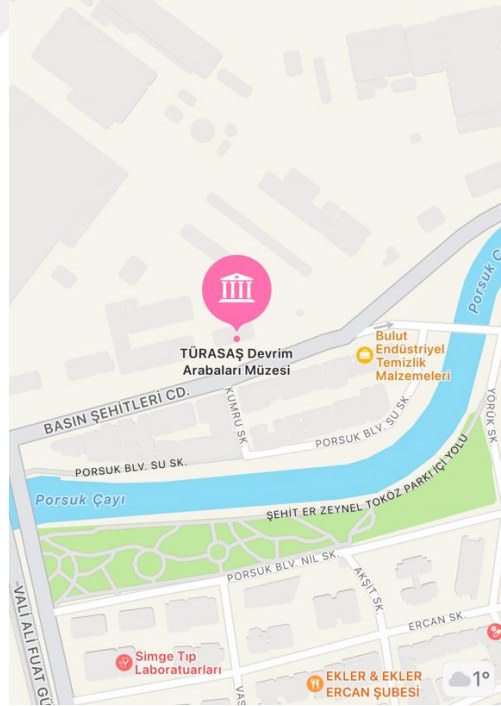
Devrim Otomobili Üretim Bilançosu



Müze Raylı Sistemler Bölümü



Google Haritalar Konum Görseli



IOS Haritalar Konum Görseli

EK-5. Kod Frekans Tablosu

Kod	Frekans
Yeterli korunma	25
Sitem	25
Sanal teknoloji için olumlu görüş	24
Müze için iyileştirme	24
Kısıtlı bilgi	21
Sanal teknoloji tercihi	19
Engellemeler	18
Başarı	16
Şehir turizmi güzelliği	15
Filmden sonra bilinirlik	15
Tercih sebebi	15
Tanıtım iyileştirmesi	14
Otomobil kullanma isteği	13
Müzenin küçüklüğü	11
Turistik kullanım harika	11
Tanıtım eksikliği	10
Hüzün	10
İyi konum	9
Konum iyileştirmesi	8
Öneri	8
Tek başına tercih sebebi değil	8
Otopark sorunu	8
Devrim için tercih	8
Şehir turizminde gelişmeler	8
Korunma iyileştirmesi	7
Şehir turizmi tercihi	7
Ücretsiz	7
Kötü konum	7
Yeterli müze	7
Önemli	6
Mucize	6
Simge	6
Kısıtlı şartlar	6
Tercih sebebi değil	6
Gelecek için imgeleme	5
Merak	5
Gurur	5
Tekrar tercih	5
Emek	5

Yerel ilgisizlik	5
Sönük	5
Endüstriyel miras için iyileştirme	4
Güzel	4
Yeterli güvenlik	4
Yeterli müze bilgilendirmesi	4
Azim	4
Hayal kırıklığı	4
Belediye başkanı katkısı	4
Dikkat çekicilikte rehberlerin görevi	4
Turlarda tercih	4
Otomobil şehir için faydalı	4
Erteleme	4
Yerli üretimin değeri	3
Müze formatı yok	3
Çocukların ilgisi	3
Süre kısıtlılığı	3
Sanal teknoloji gerekliliği	3
Popüler	3
İlgi çekici	3
Tek	3
Hüsran	3
Tekrar tercih değil	3
Diğer yerlere göre tercih sebebi değil	3
Müze ziyaret saatleri	3
Siyasi koşullar	3
Simge değil	3
Estetik	3
Sosyal Medya	3
Gerçek bir Türk yapımı	2
Kıymetli	2
Tarihi merak	2
Şaheser	2
Kapalı müze gerekliliği	2
Görsel iyileştirme	2
Görüş olarak devrim	2
Turistik bir şehir	2
Değerli bir eser	2
TOGG sonrası bilinirlik	2
Müze yer değişikliği	2
İnsanlardan dolayı yıpranma	2
Beklentilerin karşılanmaması	2

Aile	2
Miras	2
Konum avantajları	2
Dışarıdan görülebilirlik	2
Etkinliklere katılım	2
Avantajlı şehir	2
Yapılabilirliğin kanıtı	2
İlham kaynağı sanal teknoloji	2
Canlı şehir	2
Yanlış bilgi	2
Haksızlık	2
Otomobil kullanılması	2
Milliyetçilik	2
Standartların üzerinde şehir	2
Sanal teknoloji tercih değil	2
Otomobilin kullanılmaması isteği	2
Camekan iyi	2
Üretimi olsa turistik yönü olmazdı	2
Yetersiz şehir turizmi	2
Ulusun geleceği	2
Yetersiz müze kültürü	2
Cesaret	2
Duyguları harekete geçiren	2
Olumlu yorumlar	2
Uyarı	2
Görev bilinci	2
Şehir turizminde önemli noktada değil	2
Kent sakinleri	2
Yaşanabilir şehir	2
Diğer Kodlar	1

ÖZGEÇMİŞ

Adı-Soyadı: Fadime ÇETİNKAYA

Yabancı Dil: İngilizce

Eğitim ve Mesleki Geçmişi:

2011-2015 Metin Nuran Çakallıklı Anadolu Lisesi

2015-2020 Anadolu Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İşletme Bölümü

2020-2023 Anadolu Üniversitesi, İşletme Fakültesi, Turizm İşletmeciliği Bölümü

Yayınlar:

2022 ICOMS, Turizm İşletmelerinin Sosyal Medya Kullanımı: Renkler ve Görsel Kimlik (Fadime Çetinkaya & Prof. Dr. Hakan Yılmaz)

2023 ITCAC, Endüstriyel Miras İçin Sürdürülebilir Bir Yönetim Çerçevesi: Mines of Rammelsberg Örneği (Fadime Çetinkaya & Doç. Dr. Hakan Sezerel)

Ödüller:

2023 ITCAC, Gelecek Vaat Eden Araştırmacı Ödülü