



**FATİH SULTAN MEHMET VAKIF ÜNİVERSİTESİ  
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ  
MİMARLIK ANABİLİM DALI  
MİMARLIK PROGRAMI**

**MÜZE KAVRAMININ GÜNÜMÜZ DENİZ MÜZELERİ  
KAPSAMINDA İNCELENMESİ VE UYGULAMA  
ÖRNEKLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**ZEYNEP SENA ÇİFTÇİ**

**İSTANBUL, 2021**



**FATİH SULTAN MEHMET VAKIF ÜNİVERSİTESİ  
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ  
MİMARLIK ANABİLİM DALI  
MİMARLIK PROGRAMI**

**MÜZE KAVRAMININ GÜNÜMÜZ DENİZ MÜZELERİ  
KAPSAMINDA İNCELENMESİ VE UYGULAMA  
ÖRNEKLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ**

**ZEYNEP SENA ÇİFTÇİ  
(180201002)**

**Danışman  
(Dr.Öğr.Üyesi Uğur ÖZCAN)**

**İSTANBUL, 2021**

22/01/2021

LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

[Mimarlık Anabilim Dalı'nda 180201002 numaralı Zeynep Sena ÇİFTÇİ'nin hazırladığı "Müze Kavramının Günümüz Deniz Müzeleri Kapsamında İncelenmesi ve Uygulama Örneklerinin Değerlendirilmesi İncelenmesi" konulu Mimarlık Yüksek Lisans tezi ile ilgili Tez Savunma Sınavı, 22/01/2021 Cuma günü saat 14:00'da yapılmış, sorulara alınan cevaplar sonunda adayın tezinin **KABULÜNE** karar verilmiştir.

**Düzeltilme verilmesi halinde:**

Adı geçen öğrencinin Tez Savunma Sınavı [../../20...] tarihinde, saat [..]:[..] da yapılacaktır.

**Tez Adı Değişikliği Yapılması Halinde:** Tez adının "Müze Kavramının Günümüz Deniz Müzeleri Kapsamında İncelenmesi ve Uygulama Örneklerinin Değerlendirilmesi" şeklinde değiştirilmesi uygundur.

Jüri Üyesi	Tarih	İmza
(Danışman) [Dr.Öğr. Üyesi Uğur ÖZCAN]	22/ 01/2021	[KABUL]
[Dr.Öğr. Üyesi Jülide EDİRNE ERDİNÇ]	22/ 01/2021	[KABUL]
[Dr. Öğr. Üyesi Emine MERVE OKUMUŞ]	22/ 01/2021	[KABUL]

## **BEYAN/ ETİK BİLDİRİM**

Bu tezin yazılmasında bilimsel ahlak kurallarına uyulduğunu, başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunulduğunu, kullanılan verilerde herhangi bir tahrifat yapılmadığını, tezin herhangi bir kısmının bağlı olduğum üniversite veya bir başka üniversitedeki başka bir çalışma olarak sunulmadığını beyan ederim.

Zeynep Sena Çiftçi

# **MÜZE KAVRAMININ GÜNÜMÜZ DENİZ MÜZELERİ KAPSAMINDA İNCELENMESİ VE UYGULAMA ÖRNEKLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ**

**Zeynep Sena Çiftçi**

## **ÖZET**

Denizcilik , denizdeki insan etkileşiminin ve eylemlerinin incelenmesidir. Denizcilik, ulusal ve bölgesel tarihlerin baskın kalmasına rağmen, genellikle küresel, evrensel bir yaklaşım kullanan geniş bir tematik tarih unsurunu kapsamaktadır. Denizcilik aslında, ulusların tüm benliği, kimliği ile alakalı bir şekilde onların tarihini gözler önüne sermektedir. Böyle bir durumda bu tarihi herkesle paylaşabilmek için deniz müzeleri inşa edilmeye ve yaygınlaşmaya başlamıştır. Müzeler, sanatsal, kültürel, tarihi veya bilimsel öneme sahip bir eser koleksiyonunu ve diğer nesnelere önemseyen ve koruyan bir kurumdur. Müzeler her şeyden önce bilgi depolarıdır. Deniz müzeleri ise denizcilik tarihi, kültürü veya arkeolojisinin sunumunda uzmanlaşmış müzeler olarak tanımlanmaktadır. Toplumlar ve deniz ilişkisi arasındaki bağlantıyı kurmaktadır.

Bu tez çalışmasında ise geçmişten günümüze olan deniz müzelerini, müze kavramı üzerinden incelenmesini ve günümüzdeki modern olarak tasarlanan deniz müzeleri örnekleri üzerinden değerlendirilmesini ele almaktadır. Tez altı bölümden oluşmaktadır. İlk bölümde tezin amacı belirlenerek tez yönteminden bahsedilmiştir.

İkinci bölümde müze kavramının ne olduğundan, nasıl oluşup geliştiğinden, müzenin üstlendiği işlevden, müzede ziyaretçileri elinde tutan yönlendirme kavramından ve müzelerde gerçekleşen eğitim faaliyetlerinden bahsedilmektedir.

Tezin üçüncü bölümünde, denizciliğin gelişmesinin alt yapısının oluşturan deniz ulaşımı, tarihsel gelişimi ve önemi değerlendirilmektedir. Bu değerlendirmeler yapıldıktan sonra deniz müzelerinin tanımı, oluşumu ve türlerinden bahsedilmektedir. Ayrıca deniz müzesinin arz ettiği önem üzerinden denizciliğin sahip olduğu gelenek, dil ve belleği hakkında bilgilere yer verilmiştir.

Dördüncü bölümde, günümüzde bulunan deniz müzelerinin tarihsel gelişiminden, mimarisinden ve koleksiyonlarından bahsedilmiştir.

Beşinci bölümde, özellikle denizcilik tarihinin çok eskiye dayandığı uluslar seçilerek günümüzde deniz müzesi olarak tasarlanmış olan modern deniz müzelerine yer verilmiştir. Belirlenen bu deniz müzeleri, form, işlev ve anlam bakımından incelenmişlerdir.

Tezin son bölümü olan altıncı bölümde ise, araştırılan konular üzerinde ulaşılan sonuçlardan bahsedilmektedir.

**Anahtar kelimeler;** Deniz, Müze, Tarih, Denizcilik Müzeleri, Mimari.

# **INVESTIGATION OF THE MUSEUM CONCEPT WITHIN THE SCOPE OF MARITIME MUSEUM AND EVALUATION OF SAMPLES**

**Zeynep Sena iftçi**

## **ABSTRACT**

Maritime is the study of human interaction and actions at sea. Maritime includes a broad thematic element of history, often using a global, universal approach, although national and regional histories remain dominant. Maritime actually reveals the history of nations in relation to their identity and identity. In such a situation, maritime museums started to be built and spread in order to share this history with everyone. Museums are an institution that cares and protects a collection of works and other objects of artistic, cultural, historical or scientific significance. Museums are, above all, information stores. Naval museums, on the other hand, are defined as museums specializing in the presentation of maritime history, culture or archeology. They establish the link between societies and the sea relationship.

In this thesis, he deals with the examination of maritime museums from the past to the present through the concept of museum and their evaluation through the examples of modern sea museums. The thesis consists of six chapters. In the first part, the aim of the thesis was determined and the thesis method was mentioned.

In the second part, what the museum concept is, how it is formed and developed, the function undertaken by the museum, the concept of guiding the visitors in the museum, and the educational activities in museums are mentioned.

In the third part of the thesis, maritime transportation, which constitutes the infrastructure of the development of maritime, its historical development and

importance are evaluated. After making these evaluations, definition, formation and types of maritime museums are mentioned. In addition, information about the tradition, language and memory of maritime has been given over the importance of the maritime museum.

In the fourth chapter, the historical development, architecture and collections of today's maritime museums are mentioned.

In the fifth chapter, modern maritime museums, which are designed as maritime museums today, are given place, especially by choosing nations with a very long maritime history. These determined naval museums have been examined in terms of form, function and meaning.

In the sixth chapter, which is the last chapter of the thesis, the results obtained on the researched subjects are mentioned.

**Keywords;** Sea, Museum, History, Maritime Museums, Architecture.

## ÖNSÖZ

Bu tez çalışmasında bana her türlü desteği vererek yardımcı olan tez danışman hocam Sayın Dr.Ogr.Uğur Ozcan'a ve değerli aileme çok teşekkür ederim. Son olarak ise vermiş olduğu sonsuz desteğinden dolayı değerli eşim Mehmet Akif Çiftçi'ye çok teşekkür ederim.

Zeynep Sena Çiftçi

## İÇİNDEKİLER

<b>ÖZET</b> .....	<b>iv</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>vi</b>
<b>ÖNSÖZ</b> .....	<b>viii</b>
<b>KISALTMALAR</b> .....	<b>xi</b>
<b>ŞEKİLLER LİSTESİ</b> .....	<b>xii</b>
<b>GİRİŞ</b> .....	<b>1</b>
<b>BİRİNCİ BÖLÜM</b> .....	<b>3</b>
<b>1.MÜZE KAVRAMI VE TARİHÇESİ</b> .....	<b>3</b>
1.1.MÜZENİN TANIMI.....	3
1.2.MÜZENİN TARİHÇESİ .....	5
1.3.MÜZENİN İŞLEVİ.....	9
1.4.MÜZEDE YÖNLENDİRME.....	13
1.5.MÜZEDE EĞİTİM FAALİYETLERİ.....	15
1.5.1.Kılavuz Yardımıyla Ziyaretler.....	16
1.5.2.Kurslar .....	17
1.5.3.Atölyeler .....	18
1.6.BÖLÜMÜN DEĞERLENDİRİLMESİ .....	19
<b>İKİNCİ BÖLÜM</b> .....	<b>21</b>
<b>2.DENİZ ULAŞIMI VE DENİZ MÜZELERİ</b> .....	<b>21</b>
2.1.DENİZ ULAŞIMI .....	21
2.1.1.Deniz Ulaşımı ve Tarihsel Gelişimi.....	21
2.1.2.Deniz Ulaşımının Önemi.....	26
2.2.DENİZ MÜZESİ.....	28
2.2.1.Deniz Müzesinin Tanımı.....	28
2.2.2.Deniz Müzesinin Türleri.....	29
2.2.3.Deniz Müzesinin Önemi.....	32
2.2.3.1.Deniz Müzesinin Geleneği .....	34

2.2.3.2.Deniz Müzesinin Dili .....	38
2.2.3.3.Deniz Müzesinin Belleği.....	39
<b>2.2.4.Deniz Müzesinin Kültürü ve Deniz Manzarası .....</b>	<b>41</b>
2.3.BÖLÜMÜN DEĞERLENDİRİLMESİ .....	42
<b>ÜÇÜNCÜ BÖLÜM .....</b>	<b>44</b>
<b>3.GÜNÜMÜZ DENİZ MÜZELERİ .....</b>	<b>44</b>
3.1. DENİZ MÜZELERİNİN TARİHSEL GELİŞİM SÜRECİ.....	44
3.2. DENİZ MÜZELERİNİN MİMARİSİ.....	50
<b>3.2.1. Deniz Müzesinde Mekân Kavramı .....</b>	<b>50</b>
<b>3.2.3. Deniz Müzesinde Işık ve Aydınlatma .....</b>	<b>51</b>
<b>3.2.3. Deniz Müzesinde Sergileme Alanları .....</b>	<b>53</b>
<b>3.2.4. Deniz Müzesinde Malzeme İlişkileri .....</b>	<b>55</b>
3.3. DENİZ MÜZESİ'NİN KOLEKSİYONLARI .....	56
3.4. BÖLÜMÜN DEĞERLENDİRİLMESİ .....	57
<b>DÖRDÜNCÜ BÖLÜM .....</b>	<b>59</b>
<b>4.UYGULAMA ÖRNEKLERİ .....</b>	<b>59</b>
4.1.DANİMARKA ULUSAL DENİZ MÜZESİ .....	59
4.2.İSTANBUL DENİZ MÜZESİ .....	66
4.3.ÇİN DENİZ MÜZESİ .....	72
4.4.PORSGRUNN DENİZ MÜZESİ.....	79
4.5. XPERİENTİAL DENİZ MÜZESİ.....	85
4.6. MARY ROSE MÜZESİ.....	90
4.7. BÖLÜMÜN DEĞERLENDİRİLMESİ .....	96
<b>SONUÇ .....</b>	<b>98</b>
<b>KAYNAKÇA .....</b>	<b>105</b>

## KISALTMALAR

**diğ.** : diğ.leri

**UNESCO** : Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü

**VR** : Sanal Gerçeklik

**ICOM** : Uluslararası Müze Konseyi

## ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1.Sydney deniz ulaşımı yoğunlaştığı alanlar (Anonim, 2015).....	23
Şekil 2.Lizbon Deniz Yolu Hatları ve Lizbon deniz ulaşımında bir vapur (Anonim, 2015). ....	24
Şekil 3.İstanbul’da Osmanlı döneminden resmedilen bir kayık (Url-1).....	25
Şekil 4.Bermuda Ulusal Müzesi (Url-20). ....	29
Şekil 5 Avustralya Ulusal Deniz Müzesi (Url-21).....	30
Şekil 6. INS Kursura denizaltı (Url-22). ....	31
Şekil 7. San Diego Deniz Müzesi’ne ev sahipli yapan Star of India gemisi (Url-23). .....	32
Şekil 8. Vasa Müze’sinde gemi üzerinde bir sahne canlandırılırken (Url-2).....	35
Şekil 9. Vasa’da geminin olduğu salonda bir yemek etkinliği düzenlenirken (Url-3). .....	36
Şekil 10. Kuzey İrlanda, Ulster Folk and Transport müzesinde Titanik sergilenirken (Url-4). ....	37
Şekil 11. Mary Rose Trust tiyatrosundan bir sahne (Url-5).....	37
Şekil 12. Avustralya Ulusal Denizcilik Müze’sinde sergilenen Vietnamlı mülteciler ve HMS Victory Müzesi (Url-7, Url-8). ....	40
Şekil 13. Mary Rose gemisinin kalıntıları (Url-9). ....	44
Şekil 14. Bir müze olan HMS Victory gemisi (Url-10). ....	45
Şekil 15. Sutton Hoo gemisinin kalıntıları ve ondan esinlenerek tahmin edilen geminin görseli (Url-11, Url-12).....	46
Şekil 16. Central Naval Müze’sinin görünümü (Url-13). ....	46
Şekil 17. Amerika’nın resmedildiği en eski haritalardan biri olan İspanya Denizcilik Müzesi’nde bulunan Juan de la Cosa haritası (Url-14).....	47
Şekil 18. İngiltere’deki Ulusal Deniz Müzesi (Url-16).....	48
Şekil 19. Rotterdam Deniz Müzesi ve yanında sergilenen Deniz Müzesi Limanı (Url- 17-18). ....	48
Şekil 20. Montauk Deniz Feneri Müzesi görünümü (Url-18).....	49
Şekil 21. Atina Akropolis Müzesi’nde heykellerin sergilenmesinde gün ışığı kullanımı örneği (Url-19).....	53
Şekil 22. Sergileme yönelim dizilimleri (Deniz,2008). ....	55
Şekil 23. Danimarka Ulusal Deniz Müzesi ve arkada Kronborg Kalesi (Url-23). ....	60
Şekil 24. Danimarka Ulusal Deniz Müzesi’nin yeni hali ve eski Elsinore Tersanesi (Url-23). ....	60
Şekil 25. Danimarka Ulusal Deniz Müzesi’nin The Dream Ship bölümünde çocuklar (Url-26). ....	62
Şekil 26. Danimarka Ulusal Deniz Müzesi’nin vaziyet planı (Url-23).....	62
Şekil 27. Müzenin birinci kat planı (Url-23).....	63
Şekil 28.Müzenin ikinci kat planı (Url-23).....	63
Şekil 29. Müzenin kesitleri (Url-23). ....	64
Şekil 30. Müzenin sergi kısmından bir görüntü (Url-23).....	65
Şekil 31.İstanbul Deniz Müzesi görünümü (Url-28).....	66
Şekil 32. Sergi bölümünün ana galerisi (Url-28). ....	67

Şekil 33. İstanbul Deniz Müzesi vaziyet planı (Url-30). .....	68
Şekil 34. Sergi bölümünden bir görünüm (Url-28).....	69
Şekil 35. Sergiden bir görünüm (Url-28). .....	70
Şekil 36. Zemin kat planı (Url-30).....	70
Şekil 37. Müzenin kesitleri ve görünüşü (Url-31). .....	71
Şekil 38. Çin Deniz Müzesi'nin görünümü (Url-31). .....	72
Şekil 39. Çin Deniz Müzesi konstrüksiyon detayları (Url-31). .....	73
Şekil 40. Kullanılan ahşap pervazlar ve gümüş alüminyum paneller (Url-32).....	73
Şekil 41. Müzenin vaziyet planı (Url-32). .....	74
Şekil 42. Müzenin kesitleri (Url-48). .....	74
Şekil 43. Müzenin kat planları (Url-32). .....	75
Şekil 44. Çin Deniz Müzesi'nin giriş cephesi (Url-31).....	76
Şekil 45. Çin Deniz Müzesi sergi bölümünden bir görünüm (Url-31). .....	77
Şekil 46. Galeride görüntülenen balık örnekleri ve okyanus seyrüseferinde kullanılan aletler (Url-33). .....	77
Şekil 47. Müzeden bir görünüm (Url-31). .....	78
Şekil 48. Porsgrunn Müzesi ve kent silueti (Url-34).....	79
Şekil 49. Alüminyum cephenin oluşturduğu yansıma (Url-34). .....	80
Şekil 50. Sergi bölümünde farklı yüksekliklerle oluşan tavanlar (Url-34). .....	81
Şekil 51. Zemin kat planı (Url-34). .....	81
Şekil 52. Müzenin birinci kat planı (Url-34).....	82
Şekil 53. Müzeden bir kesit (Url-49). .....	82
Şekil 54. Sergi bölümünden, nehre doğru bir görünüm (Url-35).....	83
Şekil 55. Kalıcı sergiden iki görünüm (Url-36). .....	83
Şekil 56. Müzenin tasarımı hakkında bir görünüm (Url-35).....	84
Şekil 57. Müzeden bir kesit (Url-34). .....	84
Şekil 58. Xperiential Deniz Müzesi'nin görünümü (Url-38).....	85
Şekil 59. Xperiential Deniz Müzesi konstrüksiyonu (Url-39). .....	86
Şekil 60. Marinada sergilenen kısım (Url-38).....	86
Şekil 61. Dünyaca ünlü dört denizci deneyimleri sergilenirken; Ibn Battuta, Marco Polo, Zheng He ve Sang Nila Utama (Url-42).....	87
Şekil 62. Bir Arap yelkenlisi olan Muscat Mücevher'inin kopyası (Url-43).....	88
Şekil 63. Müzenin zemin kat planı (Url-38). .....	89
Şekil 64. Müzenin girişindeki video gösterimi (Url-44).....	89
Şekil 65. Mary Rose müzesi görünümü (Url-45).....	90
Şekil 66. Müzede sergilenen Mary Rose gemisinin kalıntıları (Url-46).....	91
Şekil 67. Müzenin iç görünümü (Url-45).....	92
Şekil 68. Müzenin yanında konumlanmış pavyon (Url-47).....	93
Şekil 69. Müzenin planı (Url-47). .....	94
Şekil 70. Müzenin kesiti (Url-50). .....	95
Şekil 71. Müzenin vaziyet planı (Url-51). .....	95

## GİRİŞ

Müze kavramı, geçmiş dönemlerde ve günümüzde her zaman çok önemli bir konuma sahip olmuştur. İnsanın tabiatında olan özelliklerinin sonucu olarak toplama, biriktirme ve daha sonra bunlarla koleksiyon oluşturarak meydana gelmeye başlamıştır. Geçmişteki tarihimiz, durumumuz hakkında bilgi almayı sağlamanın yanı sıra, medeniyetlerin gelişiminde çok önemli bir işlevi yerine getirmiştir. Müze kavramının verdiği “eğitim” misyonu ile önemli bir konumda olan nesillerin geçmişini öğrenerek, benimseyerek geleceği hakkında yorumlama yapmasına, daha sağlam temellere dayalı hedefler koymasına yardımcı olmaktadır. Yani aslında, müze kavramı sandığımızdan çok daha fazlasıdır. Müzeler artık topluma şekil veren sosyal, politik ve bilimsel akımları ve bu değişme güçlerinin geleceği nasıl etkilediğini araştırmaktadır (Emeksizoğlu, 2007).

Müze kavramı, çok geniş bir kavram olduğu için sayıca çok fazla çeşidi de bulunmaktadır. Bu çeşitlilik arasında, çalışma alanımızı oluşturan deniz müzeleri ön plana çıkmaktadır. Bunun sebebinin, denizciliğin, deniz kültürünün ulusal kimliği, benliği ifade etmesinden kaynaklandığını söylemek mümkündür. Deniz demek, tarih demektir. Denize kıyısı olsun olmasın her ulusun denizle mutlaka bir ilişkisi olmuştur. Bu tarihin korunup saklanabilmesi için de deniz müzeleri oluşmaya başlamıştır. Denizcilik ve deniz kültüründen bahseden deniz müzeleri de bu sebepten dolayı büyük önem taşımaktadır. Tez kapsamında, günümüz deniz müzelerinden örnekler ele alınarak, deniz müzelerinin oluşurken nelerden etkilendiği, hangi özelliklere sahip olması gerektiğinden bahsedilmektedir.

## 1.1.TEZİN AMACI

Dünyada önemli bir yere sahip olan deniz müzeleri, nesillerin geçmişine ve tarihine ışık tutmaktadır. Hem deniz ulaşımı hem mimarlık hem de denizcilik açısından bilgilendirmeyi hedeflemektedir. Deniz müzeleri diğer tarih müzelerinden farklı olarak, değişik ideolojik mesajlar vermekte ve eserlerin yeniden yapılandırılmasında ve korunmasında farklı uzmanlık becerilerine ihtiyaç duyulmaktadır. Büyük bir önem arz ettikleri için uluslarca deniz müzeciliği önemli bir mesele haline gelmiştir. Bu çalışmada, dünyadaki deniz müzelerini form, işlev ve ifade ettiği anlam yönünden inceleyerek ülkemiz için nesilleri daha çok bilinçlendirmek amaçlanmaktadır.

## 1.2.TEZİN YÖNTEMİ

Tez, ilk olarak müzeler hakkında bilgi vererek ve deniz müzeleri hakkında yapılmış bir literatür ve örnek araştırması sonucunda ortaya çıkan analizler ile geliştirilmiştir. Denizcilik ve deniz ulaşımının, tarihler boyunca geçirdiği değişimler hakkında araştırma yapılarak denizciliğin önemi dikkate alınmıştır. Deniz müzelerini diğer müzelerden ayıran özelliklerine ve önemine odaklanılmıştır. Günümüz deniz müzelerinin örnekleri incelenerek, bir deniz müzesinin tasarımının nasıl olması gerektiği ve ifade ettiği anlamlar araştırılmıştır.

# BİRİNCİ BÖLÜM

## 1.MÜZE KAVRAMI VE TARİHÇESİ

### 1.1.MÜZENİN TANIMI

Müze kavramının kökeni, Yunanca olan “Mouseion” kelimesinden gelmektedir. Mouseion kelimesinin anlamı ise, Eski Yunan Uygarlığında müzik, şiir ve felsefe gibi hayal gücüne dayanan alanlarda ilham veren perilerin evlerine “Mousai” adı verilmiştir. “Mouseion” kelimesi ise, bu perilerin yaşadığı tapınaklardan gelmektedir. O zamanlar bu kelime perilerin tapınağı anlamına gelmekte iken daha sonra bilimler tapınağı için kullanılmaya başlanmıştır. Bir müzenin tanımını yapmak, pek çok işlevinin bulunması ve çok geniş bir kapsama sahip olmasından dolayı çok zor ve karmaşıktır. Fakat yüzyıllardır pek çok tanım yapılmıştır ve yapılmaya devam edilmektedir. Müze, toplum gelişiminin hizmetinde kâr amacı gütmeyen daimî bir kurumdur. Koruyan, araştıran, iletişim kuran, sergileyen kamuya açık bir alandır. Müzeler, tarih boyunca medeniyetlerin gelişiminin en önemli sembollerinden olmuşlardır. Özellikle “eğitim” misyonları ile insanlığın geçmişi anlayarak geleceğe bakmalarını hedeflerler (İhtiyar,2011). Ancak son zamanlarda müze kavramı farklı bir görevi de üstlenmeye başlamıştır. Alışveriş ve ticaret özelliklerini de barındırarak, bu alanda yeni bir yük kazanıp çok işlevli bir kurum haline gelmişlerdir.

Müze, toplumun kültürel ve bilimsel geçmişini yansıtan ve geleceğini biçimleyecek öğeleri araştıran, toplayan, koruyan, sergileyen, yasatan, yönlendiren yaygın bir eğitim kurumudur. Diğer bir tanımlamayla; müze, "Kültürel değerleri taşıyan unsurlardan oluşan bir bütünü çeşitli biçimlerde korumak, incelemek, değerlendirmek ve bunları özellikle halkın beğenisini yükseltmek ve eğitmek amacıyla kamu yararına yöneten sürekli bir kurumdur" (Kültür ve Turizm Bakanlığı. 1984).

Uluslararası Müzeler Konseyi (ICOM) Müze’yi; “insan ve yaşadığı çevrenin somut ve somut olmayan mirasını inceleme, eğitim ve zevk alma amacıyla toplayan, koruyan, araştıran, ileten ve sergileyen, toplumun ve gelişiminin hizmetinde, halka açık, kâr düşüncesinden bağımsız, sürekliliği olan bir kurumdur” (ICOM, 2012) şeklinde tanımlamaktadır. Ünlü müze eleştirmenlerinden birisi olan Stephen Weil, müze

hakkında şunları söylemiştir. “Bir müzeyi neyin oluşturduğuna yönelik geleneksel anlayış, fonksiyona yönelik terimlerle ifade edilirdi. Bu yüzden müzelerin amaçları, tarihsel olarak müzelerin odak noktası olan ‘maddi delil ’in özüne paralel olan somut ve elle tutulur nitelikte algılanırdı” (Weil, 1990). Müzelerin biçimi ve fonksiyonu yüzyıllardır farklılık göstermektedir. İçerikleri, misyonları, işleyiş ve yönetim biçimleri nedeniyle çeşitlilik sergilemektedir (ICOM, 2010: 56). Müzenin tanımına yönelik eleştiriler, bu değişen durumlara adaptasyonun müzesi için önemli noktaları ve zamanın ihtiyaçlarını açığa çıkartmaktadır. Bu noktada Parry (2005:39-40)’nin ifadesiyle; “Bizler, müze olarak tanımladığımız sürekliliği, (projeyi, gücü, sosyal yapılanmayı) kavramayı seçmeliyiz. Bununla birlikte inkâr edilemez olan şudur ki, bu gücün niteliği, hem “tarihi” hem de “kültürel” şartlara bağlı kalmaya devam etmektedir. Kavram ve uygulama olarak müze her zaman değişmektedir”.

Günümüzde ise müzecilik, başlangıcından farklı olarak sadece sanatsal objelerin ya da doğa nesnelерinin sergilendiği ölü mekânlar olmanın çok dışına çıkmaktadırlar. Ele aldıkları konuları sosyal, psikolojik, toplumsal veya kültürel yönleriyle incelemekte, toplumu eğitici bir misyon üstlenmektedirler. Geçmişteki, toplumun elit kesimine hitap eden müzecilik anlayışı bugün kırılmış, daha çoğulcu ve geçirgen, her kesimi kapsayan bir yaklaşım hâkim olmuştur. Bu bağlamda, müzelerin üstlendiği bu yeni bütüncül yaklaşımı, Atagök (1990) “çağdaş müzecilikte müzelerin yaptıkları etkinlikleri topluma duyurmak ve toplumun ilgisini çekmek, toplumla bütünleşmenin ilk koşuludur. Etki alanını genişletmek, müzeye gelen sanatçı, sanatsever, aydın ve öğrencilerden oluşan dar çevreyi aşmak için müzeler bilinçli programlar yapıp iletişim organları ile halkla ilişki kurmak zorundadır” sözleriyle ifade etmiştir. Ayrıca, yine Atagök’e (1990) göre, “müzeler üstlendikleri görevler nedeniyle, birer Açık Üniversite, herhangi bir ailenin tüm fertlerinin eğlenerek öğrenebileceği, öğrenmenin bir zevk olabileceği kültür merkezleridir”.

## 1.2.MÜZENİN TARİHÇESİ

Müze kavramı ilk defa paleolitik dönem mezarlarında yani M.Ö 100,000 ile 40.000 yılları arasında, sanat yapıtlarının ve doğa nesnelerinin bir araya getirilerek sergilenmesiyle ortaya çıkmaya başlamıştır. Mezarlarda, mabetlerde ya da tapınaklarda ölülerin ruhlarına ithafen sergilenen ve daha çok dini nitelik taşıyan bu uygulama, sonraları imparatorların özellikle fethettikleri yerlerden aldıkları ganimetleri topladıkları koleksiyonlara dönüşmüştür (Yücel, 1999). Konukçu (2007), Çatalhöyük'te, Çin hanedanlarının mezarlarında ya da piramitlerde ölülerle birlikte defnedilen değerli eşyaların, insanoğlunun doğasında olan “sahip olma” ve “var olma” dürtülerini gösterdiğine işaret etmektedir. Mezarlarda bulunan eşyaların ölenin ebedi hayatında ona eşlik etme düşüncesiyle bırakıldıklarını ifade ederek, Anadolu, Uzak Doğu ya da Mısır da bulunan bu eşyaların ortak noktasının, sanatsal ve maddi anlamda kişinin sosyal statüsü ile paralellik gösterdiğini belirtmektedir. Dolayısıyla koleksiyonculuğun kökeni çok eski çağlara kadar uzanmaktadır. Ancak Artun (2006), ilk ciddi koleksiyonların Yunan tapınaklarında tanrılara sunulan adaklardan oluştuğunu ifade eder. Daha sonraları oluşturulan koleksiyonlar dönem içinde sarayın özel bir bölümünde ya da tapınakların giriş bölümlerinde sergilenmişlerdir. Koleksiyon oluşturma bir anlamda güç ve iktidar sembolüne dönüşmeye başlamıştır. Bu gelenek daha sonra Romalılar 'da kalıcılaşmış, sanat eserlerinin bir araya getirilerek toplanması, resim ve özellikle heykel gibi yapıtların kopyalanarak çoğaltılması yaygınlaşmıştır. Yaraş (1995), koleksiyonculuk tutkusunun bugün de benzerlik gösterdiğini ve ilk defa Roma'da ortaya çıktığını ifade etmektedir.

İlk müze olarak tanımlanan kurumun M.Ö. 300'lü yıllarda, İskenderiye'de I. Ptolemaios (M.Ö. 323-289) tarafından oluşturulduğu kabul edilmektedir. Bu müze, Mısır'ın o dönemki en ünlü generali Ptolemaios Soter'un (Kurtarıcı) tarih, sanat ve felsefeye olan ilgisinin sonucunda meydana gelmiştir. İskenderiye'de bulunan sarayın bir bölümünde dönemin en önemli filozof ve sanatçıları toplayarak ünlü İskenderiye kütüphanesini kurmuştur.

İskenderiye Kütüphanesi'nde çok geniş bir yazılı kaynak koleksiyonunun bulunmakta olduğu bilinmektedir. Öyle ki Mısır'daki tüm yazılı kaynakların öncelikle İskenderiye Kütüphanesi'ne getirilmesinin zorunlu olduğu ifade edilmektedir. 200 bini aşkın el

yazması eserin bulunduğu kaydedilmiştir. Ancak bunun yanında her türlü bitki ve hayvanın bulunduğu geniş bir botanik bahçesi ve tıbbi araştırmaların yapıldığı büyük bir anatomi salonu olduğu da ifade edilmektedir. Dolayısıyla sadece her türlü kaynağın toplandığı bir kütüphane olmanın dışında farklı disiplinlerin bir arada çalışıldığı ayrı bölümlerden oluşan bir eğitim enstitüsü görevi üstlenmektedir. Bazı kaynaklar da İskenderiye'nin bugünkü anlamda dünyanın ilk üniversitesi olduğunu kabul etmektedir (İhtiyar, 2011).

Ancak kütüphane, nedeni tam olarak açıklanamayan bir yangınla yerle bir olmuştur. Yangın sebebi olarak birçok farklı efsane bulunmaktadır. Bazı kaynaklar, I. Theodosius döneminde kent içinde Hristiyanlığın çok yayılmamasının buradaki pagan kültürünü anlatan kitaplara dayandırılmasından ötürü çıkan isyanda yok edildiği öne sürmektedir. Ayrıca bazı kaynaklar da kütüphanenin yangın sonrası kalan kalıntılarının da Hz. Ömer döneminde, arşivlerde Kuran-ı Kerim'in üstüne geçen kaynaklar olabileceğinden endişelenilerek, yok edildiğini ileri sürmektedir (İhtiyar, 2011).

Yangının sebebi anlaşılmasa da dünya tarihi için çok önemli bir kaynağın kaybedildiği kesindir. Ayrıca antik dönemde yaşayan İskenderiye efsanesinin günümüzdeki çağdaş müzecilik anlayışının temellerini oluşturduğu da ifade edilmektedir. Artun (2006), bu düşünceyi destekler biçimde, "küresel bir kültürün oluşturulmasında, bilginin ve tarihin yapılandırılmasında, müzelerin 18. yüzyıldan başlayarak halen oynamaya devam ettikleri rolün, Museum'dan miras" olduğunu ifade eder. Roy Macleod (2006) ise, İskenderiye Kütüphanesi'ni her türlü bilginin paylaşıldığı kültürel emperyalizm tasarısının ilk kefilisi olarak niteler. Sonuç olarak eşsiz bir sanat ve bilim tapınağı yüzyıllar önce yıkılmış ve çok uzun bir dönem de bu kadar gelişmiş bir müze-kütüphane yeniden yapılanamamıştır (İhtiyar, 2011).

Orta çağ'da ise müzecilik anlayışı, kentin ileri gelenleri ve kralların oluşturdukları koleksiyonları belirli bir kesimle paylaşmaktan öteye gidememiştir. Yücel (1999), bu dönemde sadece manastır ve kiliselerin dini eşyalardan oluşan koleksiyonlarının var olduğunu ifade eder. Karanlık çağ olarak bilinen Orta çağ Avrupası'nda düşünsel anlamda çok fazla üretim yapılmamış, koleksiyonerlik dışında müzecilik anlamında da pek fazla gelişme yaşanmamıştır. Ancak Madran (2009), Arap dünyasının orta çağı

karanlık geçirmediğini, özellikle felsefe alanında Batı'ya göre oldukça üretken olduklarından bahsetmektedir (İhtiyar,2011).

Avrupa'da ise Roma seçkinlerinin başlattığı ve bir zenginlik belirtisi olan toplama, biriktirme ve koleksiyon oluşturma tutkusu, Rönesans'ta özellikle Medici Ailesi'nin koleksiyonlarıyla devam etmektedir. Artun (2009), sonradan görme olarak seçkinlerce dışlanan aslında taşralı Medici Ailesi'nin, döneme damgasını vurduğundan ve sanat sayesinde bir saltanat kurduklarından bahseder. Ona göre Mediciler soylu olmamalarının açığı oluşturdukları önemli koleksiyonlarla ve daha sonraları da müzecilik girişimleriyle kapatmışlardır. Yayılan koleksiyonculuk modası, resim, heykel, madalyon mücevher vb. gibi daha küçük çaplı taşınabilir sanat eserlerine olan ilgiyi arttırmış ancak yine de halka sunmaya pek yanaşılmamıştır. Dolayısıyla elit kesime yönelik bir müzecilik anlayışı hâkim olmuştur. Bu, başlangıcını Greklerden alan koleksiyon düşkünlüğü de ilk dönem Avrupa müzelerinin temellerini oluşturmuştur. Müzeler, aristokrasi ve burjuvazinin önemli kuruluşları olarak döneme damgasını vurmuştur.

İngiltere müzecilik çalışmalarına 17. yüzyıl ortalarında başlamıştır. Avrupa'da koleksiyonlara kaynak toplanırken, 1638'de Oxford Üniversitesi'nde Elias Ashmole isimli bir antika meraklısının topladıklarından yararlanılarak ilk müze kurulmuştur (Yücel, 1999).

17. yüzyılda üniversitelerdeki koleksiyonların müzelere dönüştürülmesi, kurumsallaştırılması yönünde Avrupa ülkelerinde çok sayıda örnek görmek mümkündür. 1617'de Bologna Üniversitesi'nde Ulisse Aldrovandi'nin doğa ve sanat koleksiyonu, koleksiyoner Ferdinando Cospi öncülüğü ile müzeye dönüştürülmüştür. 1638 yılında Oxford Üniversite'sinin sahip olduğu kabine de Bodleian Kütüphanesi'nde sergilenmeye başlanmıştır. 1662 yılında İsviçre'de avukat ve sanat koleksiyoncusu olan Basilius Amerbach'ın koleksiyonu Basel Üniversitesi'ne bağışlanmış ve müze olarak şekillenerek 1671 yılında halka açılmıştır. Bunun ilk kurulan üniversite müzesi olduğundan söz edilse de koleksiyonun daha sonra başka müzelere dağıtılmış olması, dolayısıyla varlığını sürdürememiş olmasından dolayı halka açık ilk müze ve ilk üniversite müzesi olarak kabul edilmemektedir. Bu anlamda sürekliliği olan Oxford Üniversitesi Ashmolean (Ashmole / Ashmolen) Müzesi bazı

araştırmacılar tarafından ilk müze, ilk üniversite müzesi, ilk bilim müzesi, ilk modern müze olarak kabul edilir. Ancak genel prensipler açısından günümüz müze kavramına yaklaşan özelliklerinin olduğunun bilinmesi; müzelerin kökeninin, gelişiminin, dönüşümlerinin görülmesi açısından önemlidir. Bu noktada bir koleksiyonun müzeye dönüştürölme sürecini göstermesi bakımından Ashmolean Müzesi önemli bir örnektir. İngiliz soylularının bahçe düzenlemelerini yapan bahçıvan John Tradescant (1570-1638) ve aynı ismi taşıyan büyük oğlu John Tradescant'in (1608-1662) oluşturduğu koleksiyon bu müzenin temelini oluşturmuştur. (Öztekin, 2014).

Avrupa'da müzecilik gelişimi paralel bir şekilde devam ederken, doğuda müzelerin gelişimi ile ilgili çok fazla kaynak bulunamamıştır. Ancak Bilgin (2010), en eski müzelerin Hindistan ve Çin'e ait olduğunu ifade eder. Suzuki (2008) ise, Japonya'da ilk müzecilik girişiminin, 1877 yılında Tokyo'da başlatıldığını bildirmektedir. Ueno Parkı'nda yapılan ilk "Ulusal Endüstri Sergisi" için geçici bir pavyonun tasarlandığını, ilk kalıcı müzenin ise 1881 yılında Tokyo'da Ulusal Müze olarak açıldığını belirtir (İhtiyar, 2011).

Amerika'da ise müzecilik, Amerikan tarihinin diğer Avrupa ülkelerine göre çok daha yeni olmasından ötürü ancak 19. yüzyılın ikinci yarısında başlamıştır. Ancak en başından itibaren üniversitelerle iş birliği içinde çalışmışlardır. Eğitim kurumlarıyla iş birliği sayesinde, hızla yol alarak, müzecilik alanında çok gelişmişlerdir. Tarih profesörü C.F. Brian (2000), Amerika'da özellikle 1980 sonrasında kendilerini okul olarak tanımlayan müzelerin, okullardaki yetersizlikleri tamamlamak ve halkın isteklerine cevap vermek için küratörlüklerden bağımsız eğitim bölümlerinin oluşturulduğunu ifade eder. Eğitim ve müzeciliği birlikte yürüten ABD'nin, bugün dünya müzelerinin yarısına sahip olduğu kaydedilmektedir (İhtiyar, 2011).

1950'lerden sonra, Avrupa ve Amerika'da mimarlık müzelerinde de artış olmuştur. Politikalarının yansıması olarak millî kimliklerini, miraslarını korumak, göstermek ve öğretmek isteyen ülkeler mimarlık müzeleri, mimarlık arşivleri ve kütüphaneleri kurmuştur. Polonya-Wroclaw Mimarlık Müzesi (Muzeum Architektury we Wroclawiu-1965), Macaristan-Budapeřte-Macar Mimarlık Müzesi (Magyar Épitészeti Múzeum-1968), Slovenya- Ljubljana Mimarlık ve Tasarım Müzesi (Muzej za Arhitekturo in Oblikovanje- 1972), Norveç-Oslo Mimarlık Müzesi (Norsk

Arkitekturmuseum 1975), İsviçre-Basel Mimarlık Müzesi (Swiss Architekturmuseum Basel- 1984), Almanya-Frankfurt-Alman Mimarlık Müzesi (Deutsches Architektur Museum-1984) bu örnekler arasındadır. (Akmehmet ve diğ., 2013)

Türklerde müzecilik fikri ise eski bir fikirdir. Osmanlılar devrimde de eski silâhların muhafazası, ölen padişahlara ait bazı eşyanın hazinede saklanması ve bunların, zaman zaman tahtta bulunan hükümdarlara teşhiri, bugün ki manasında olmasa da bir müzecilik kavramının olduğunu göstermektedir. “Türklerdeki koleksiyonculuk geleneğinin Anadolu’daki uzantılarının en erken örneğini 13.yy. da Selçuklular Döneminde görmek mümkün olmaktadır. Eski Konya’nın bulunduğu Höyüğün etrafı, Selçuklular tarafından bugün hiçbir izi kalmamış bulunan bir surla çevrelenmiş ve Selçuklular bu sırada ellerine geçen her döneme ait çeşitli işlemeli ve kabartmalı taşları sur duvarlarının dış yüzlerine yerleştirmişler ve dolayısıyla bu eserler değerlendirilerek bir koleksiyonculuk ve müzecilik örneği vermiştir” (Gerçek, 1999).

### 1.3.MÜZENİN İŞLEVİ

Toplumun ve gelişiminin hizmetinde, halka açık, insan ve yaşadığı çevrenin somut ve somut olmayan mirasını inceleme, eğitim ve keyif amacıyla toplayan, koruyan, araştıran, bilgiyi paylaşan ve sunan, kar düşüncesinden bağımsız, sürekliliği olan bir kurum olarak “müze” (International Council of Museums (ICOM), 2007), zengin koleksiyon içeriği ve sınırsız eğitim olanaklarıyla kültürel çeşitliliğe ev sahipliği yapmakta ve bu nedenle kültürel ifade çeşitliliğinin en önemli temsilcisi olarak kabul görmektedir. UNESCO tarafından 1960’ta yayınlanan Müzeleri Herkes için Ulaşılabilir Kılmanın En Etkili Yolları hakkındaki tavsiye kararı, ulusal ve uluslararası kültürel mirasın korunması ve kültürel çeşitliliğin sürdürülmesi için gösterilen önemli çabalardan biridir. Shaikh (2001) müzelerin ulaşılabilir olmakla yükümlü olduklarını ve bu yolla aynı zamanda daha eşitlikçi bir toplum yaratmaya katkıda bulduklarını belirtmektedir. Müzenin söz konusu ulaşılabilirliği eşitlikçi ve demokratik toplum anlayışıyla birlikte biçimlenmekte ve “çeşitlilik içinde birlik” söylemiyle gündeme gelmektedir (Karadeniz, 2014).

Preziosi ve Farago'ya (2004:14) göre, müze dünyayı kavrama teknolojisidir. Djakovic ve Rakovic'e (2009:34) göre ise, geçmişimizi, kim olduğumuzu ve gelecekte ne olacağımızı anlamamızı sağlayan bir forumdur. Leinhardt, Tittle ve Knutson (2000:2) ise müzeyi, kültürel bağlamda toplumları temsil eden, bir araya getiren; bilimsel ve sanatsal başarıların kültürel ve sosyal kayıtlarını muhafaza eden karmaşık ve benzersiz sosyal ve kültürel bir kurum olarak tanımlamaktadır. Greenhill (2007) bu sosyal kurumda 21. yüzyılla birlikte, postmodernizmin etkisiyle post-müze dönemine geçildiğini vurgulamaktadır. Postmodernizm dilbilimde, antropolojide, felsefede, retorikte, siyaset bilimi, politika, din bilimi ve sanatta üzerine düşünülmesi gereken bir dizi farklılığı öngörmektedir. Postmodernizmin modernizmden farklı olarak forma karşı antiformu, tasarıma karşı rastlantıyı, hiyerarşiye karşı anarşiyi, sanat nesnesine karşı süreci ve performansı, yaratma, bütünselleştirme ve senteze karşı yapıbozum ve antitezi, tür ve sınıra karşı uluslararasılığı, türe karşı mutasyona uğramış olanı, belirliliğe karşı belirsizliği, kişisel dili; büyük tarihe karşı küçük tarihi ve mesafeye karşı katılımı savunmaktadır. Postmodernizm, zamansal olan ile mekânsal olanın ilişkilendirildiği ve zamanın mekâna dönüştürüldüğü bir anlayıştır. Postmodernizm gösterimlerin ve anlamların üretiminde kültür üreticisinin otoritesini asgariye indirerek, halkın katılımını ve kültürel değerlerin demokratik olarak belirlenmesini savunmaktadır. Postmodern kültürde "kültür" kendi içinde bir üründür. Hoşgörü, kültür eleştirisi, dinsel canlanmalar, kültler postmodernizm kuramı olarak adlandırılır. Geç kapitalist toplum kültürü olarak ele alınan postmodernizm, yeni bir toplum türünün ortaya çıktığını, kültürün meta üretimiyle bütünleşmiş olduğunu, deneyselciliğe giderek daha önem veren yapısal bir işlev kazandırıldığını ve temsil ile ifadenin toplumun her kurumunda kendini özgürce ifade ettiğini belirtmektedir (Jameson, 2008:31).

19. yüzyılın geleneksel müzecilik anlayışında müzelerin işlevleri; toplama koruma, belgeleme, depolama ve sergilemedir. 20. yüzyılda, bu işlevlere eğitim de eklenmiş, bugün 21. yüzyılda ise müzelerin işlevleri koruma, araştırma ve iletişim olmak üzere üç temel alanda toplanmıştır. Müzelerin varlık nedeni olan koleksiyonlarının korunması, bunların gelecek kuşaklara aktarılmasında öncelikli işlevdir. Hem koleksiyonların oluşumu ve gelişimi hem de müzenin iletişim işlevine katkı

sağlayacak bilgi birikimini oluşturan temel faaliyet alanı da araştırmadır. Bu bağlamda koruma ve araştırma, bir yandan müzenin öncelikli sorumluluk alanları olarak değerlendirilirken diğer taraftan iletişim işlevini gerçekleştirmesine aracılık eden faaliyetler olarak karşımıza çıkarlar (Öztekin, 2014). Bu durum; müzenin toplumsal paylaşımını mümkün kılacak iletişimi de müzeciliğin öncelikli amaç ve işlevlerinden biri olarak öne çıkarır; günümüz müzecilik anlayışının iletişim esaslı olarak değerlendirilmesinin nedenlerini ortaya koyar. Müzelerin işlevlerinin üç temel alanda toplanması, diğer işlevlerin ihmal edildiği ya da önemini kaybettiği anlamına gelmez. Böyle bir grublamanın tercih edilmesi, özünde müzeciliğin giderek gelişmesi ve çok farklı disiplinlerle birlikte çalışmayı gerektiren bir alana dönüşmesiyle ilgilidir. Bu da her bir işlevin bir diğerine katkı sağlaması ya da faaliyetlerin birbirlerini tamamlayacak nitelikte ele alınması anlamına gelmektedir (Öztekin, 2014).

Müzelerin önemli görevleri arasında **koleksiyon toplama/derleme** bulunmaktadır. Eser açısından çok zengin kaynaklara sahip olan ülkemizde eserlerin toplanması kadar kategorilere ayırıp envanterlerinin tutulması da büyük öneme sahiptir. Müzelerde karşılaşılan bir gerçek ise Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın her yıl talep ettiği yıllık bilançoya rağmen bugün dahi, başta küçük malzemeler olmak üzere pek çok müze kendi kurumlarındaki kesin eser sayısını bilmemektedir. Şüphesiz ki gerekli kaynağa sahip olmamak (insan, zaman, para vb.) bu durumun en önemli sebebidir.

Her müzenin kendi envanterini oluşturmasının dışında tüm müzelerdeki bilgilerin merkezi olarak sağlıklı bir şekilde toplanıp saklanması gereklidir. Kullanılan envanter defterleri artık değişen ve gelişen arşivleme, belgeleme anlayışı ve yöntemleri ile ele alındığında yetersiz kalmaktadır.

Dijital envanterlerin, online sergi kataloglarının hazırlandığı günümüzde teknolojiyi belgeleme amacıyla kullanmak müzeler açısından da elzemdir. Her müzenin envanter listesinin eksiksiz hazırlanması ve bilgisayar ortamına geçirilmesi ile bu yapı hızlı bir şekilde kurulabilir. Müze kavramının yapılacak olan akademik çalışmalarına bilim alanında katkısı büyüktür. Müze kapsamında yapılan araştırmaların konferans vb. aracılığıyla halkla paylaşılması önemlidir. Müzelerin belli dönemlerde yayın yapmaları, kongrelere, konferanslara katılmaları sağlanmalıdır.

**Sergileme**, müzelerin en önemli işlevlerindedir. Müze sergileme işlemlerinin yapılmasındaki amaç, koleksiyondaki eserleri, halkın algılayabileceği şekilde düzenlemek ve bunlar hakkında nitelikli bilimsel bilgi ortaya koymaktır ve sistematik ve farklı düzeylere uygun bilgiyi sunmaktır. Bir müzenin imajının belirlenmesinde, koleksiyon malzemesi yanında ziyaretçiye sunduğu hizmetlerin kapsamı da etkilidir. Müze koleksiyonlarını sergilenirken üç şekilde sergileme yapılması mümkündür. Sürekli (kalıcı) sergiler, süreli (geçici) sergiler ve gezici sergiler.

**İletişim**, müzenin bilimsel ve kültürel üretiminin toplumla paylaşımıdır. Müzenin bilimsel ve kültürel üretimi ise koleksiyonları ile gerçekleştireceği araştırma, inceleme, sergileme ve bunlarla ilişkili etkinlikleridir. Müzeler sergileri aracılığıyla bilgiyi üretir ve iletirler. Müzenin iletişimini sağlayan temel etkinlikleri sergileri ve eğitim programlarıdır. Ayrıca halkla ilişkiler, pazarlama ve tanıtım çalışmaları, müze yayınları vb. de müzenin iletişim işlevi kapsamındaki çalışmalarındandır (Öztekin, 2014).

**Eğitim**; sanat, kültür ve bilimin toplumun tüm kesimlerine aktarılması amacıyla, müzenin üstlendiği bir misyondur. Günümüz müzelerinin bir araştırma merkezi, bir üniversite, bir eğitim ve kültür merkezi olarak tanımlanabilmeleri üstlendikleri bu misyon nedeniyledir. Müzelerde eğitimin önem kazanması, müze eğitimi ya da müze pedagojisi olarak adlandırılan yeni bir akademik disiplinin doğuşuna da neden olmuştur. Müzelerin amaçlarına ulaşabilmesi, işlevlerini eksiksiz ve mümkün olduğunca çağdaş standartlarda gerçekleştirebilmeleriyle mümkündür. Bilimsel üretimi ne kadar güçlü olursa olsun, fiziksel olanakları sınırlı, idari ve mali yapısı yetersiz olan bir müze amaçlarına ulaşamaz. Bu durum müzelerin fiziksel olanaklarını da belirleyen müze mimarisi ile müze yönetimi konularını da günümüz müzeciliğinin temel meseleleri arasına katmıştır (Akmehmet ve diğ., 2013).

#### 1.4.MÜZEDE YÖNLENDİRME

Passini (1992) yön bulmayı, “*tanıdık veya tanıdık olmayan bir çevrede hedefi arama süreci, uzamsal problem çözümü*” olarak tanımlar. Bu, bir binada veya çevrede nerede bulunduğunu, talep edilen konumun nerede olduğunu ve bulunduğu mevkiden oraya nasıl ulaşacağını bilmektir. İyi bir yön bulma sistemi, kullanıcının nerede olduğunu ve su anki konumundan hedefine nasıl ulaşacağını gösteren işaretler verir. Karar verme yetisi devreye giremediği zamanlarda yön bulma problemleri ortaya çıkar. Kötü bir yön bulma sisteminde ise kullanıcı hareket edebilmesi için vereceği karar çerçevesinde yeterince bilgiye sahip değildir. Kendilerini yönlendirmeleri için personele başvururlar. Daha da fazlası kullanıcılar, bir daha geri dönmeyecekleri bu çevreye karşı hayal kırıklığına uğrayabilirler. Eğer bir bina iyi bir yön bulma özelliklerine sahipse kullanıcı istediği yere ulaştığında pozitif bir deneyim yaşayacaktır (Passini, 1984).

Müzelerin birer deneyim mekânı olarak kurgulanabilmelerinde karşılanması gereken en temel insani ihtiyaçların: yol bulma, konum belirleme, yönelim ve hareket etme olduğu görülmektedir. Müzenin işlevini gerçekleştirebilmeye yönelik sunduğu diğer tüm oluşumların ise, bu temel ihtiyaçların yerine getirilmesinin ardından etkin bir biçimde algılanabilir hale geldiği açıktır (Kandemir ve Uçar, 2015).

Müzelerde yönlendirme, genel konforla ilgilidir. Ziyaretçiler müzenin verme niyetinde olduğu mesajlara odaklanmadan önce nerede olduklarını bilmeye ihtiyaç duymaktadır. Yönlendirme eksiklikleri ziyaretçinin korku, belirsizlik ve şaşkınlık duymasına neden olmakta ve bu duygular diğer tüm duyguların önüne geçerek müzenin amacını yerine getirmesine engel olmaktadır (Hein, 1998: 160-161). Bu çerçevede insan için hareket etme ihtiyacının ve yön bulma eyleminin en temel içgüdü olduğu gerçeğiyle, müze mekânının tasarlanmasında öncelikle bu güdülerin dikkate alınarak karşılanması önemli hale gelmektedir (Kandemir ve Uçar, 2015).

Bu aşamada sergilemenin mekânla ilişkisinin öncelikli olarak kurulacağı nokta yerleşim düzenidir. Mekânın nasıl gezilebileceği, sergi temasının nasıl bir mekânsal tezahür bulacağını planlanması ilk somut tasarım adımıdır. Üç temel sergi güzergâhından bahsedilebilir;

**Zorunlu yön:** Tasarlanan serginin tanımlı bir mekân içine yerleştirilmesi söz konusu olduğu durumdur. Sergi bu mekâna göre tasarlandığında hareketlilik olanakları kısıtlanmış olacaktır. Sergi mekân bağımlısı duruma gelecektir. Öte yandan serginin mekânla bütünleşmesindeki avantajlar estetik ve teknik açılardan fazladır.

**Serbest yön:** Tematik ve kronolojik izleme çizgisinin önemli olmadığı (bazı sanat sergileri gibi) durumlarda uygulanabilir. Pratik anlamda geniş mekânların kullanılması söz konusu olduğunda olumlu sonuçlar alınır

**Tanımlı yön:** Serginin tematik ve kronolojik bütünlüğünün sağlanabilmesi için yaratılan güzergâhtır. Tanımlı yön belirli bir aks üzerinde ilerlemeyi öngörür, lakin belirli bir izleme sırasını empoze etmez (Öztekin, 2014).

Yönlendirmenin iç tasarımda en önemli konulardan biri olduğu kuşkusuzdur. Normal bir müze ziyareti yavaş başlayıp, sona doğru hızlanmaktadır. Müze iç tasarımları izleyicilerin gezilerde duvar önündeki nesnelere izleme gibi doğal davranış eğilimleri ya da çıkışa en kısa yolu tercihi dikkate alınarak yapılmaktadır. Genelde üç tür planlamadan söz edilebilir. Girişi soldan başlayan ve sağa doğru düzenlenerek izleyiciyi sergi salonunun çıkışına yönlendiren ‘önerilmiş yöntem’ panolarla bölünmüş olduğundan panolarla bölünmemiş olan ‘direkt yöntem’ göre izleyiciyi biraz daha zorlamaktadır. Birçok büyük salonda girişin karşısından itibaren salonda simetrik bir düzen kurgulanmışsa, bu ‘yapılandırılmamış yöntem’dir ve izleyiciyi herhangi bir tarafa yönlendirebileceğinden kolayca izleyicinin dikkatini dağıtabilmektedir. Genelde olumsuz davranışlara çözüm, salonların dönemlere ya da temalara göre düzenlenirken, sergi gruplamalarında farklılıklar yaratmaktadır. Duvar renklerinin değişmesiyle de vurgulanan son tasarımlara İngiltere’de The National Portrait Gallery en çarpıcı örnek olarak gösterilebilir. Viktorya Çağı / Victorian Period’da klasik alçı ya da metal büstler klasik kaideler yerine duvardan raptedilmiş yüzeyler üzerinde sunulurken, onu izleyen dönemde resimler direkt duvar üzerinde değil de gün ışığının üzerlerine düşmesini engelleyen bir yöntemle, resimlerin bir kenarı, duvardan uzaklaştırılmış olarak sergilenmektedir. Bir başka döneme büyük bir salonun büyük cam kutu panolar üzerinde sergileme tasarımıyla saydamlık ve farklılık sağlanmıştır. İlginç olan bu tasarımda dikkatin altı yapıtlardan tasarıma taşınmamış olmasıdır. Sıkıcı gelebilecek bir koleksiyon, tasarımla ilginç hale getirilmiş, daha uzun

kalmak isteği uyandıran bir ortam yaratılmıştır. İzleyici İngiltere'nin önemli simalarını belleğine yerleştirerek, bu sergilemenin etkisiyle, topluma daha yakın duygular taşıyarak müzeden ayrılmaktadır (Atagök,2002).

### 1.5.MÜZEDE EĞİTİM FAALİYETLERİ

Türkiye için ihtiyaç duyulan ve yeni alanlardan biri olan müze eğitimi, yaşam boyu, müzelerin yaşantılara dayalı etkin kullanımını içermektedir. Müze eğitimin amacı müzelerin içerdiği sergiler, objeler ışığında insanı temel alarak disiplinler arası yönleriyle, temel eğitim kuramları ve ilkelerin ışığında aktif bir öğrenme ve gelişme alanı olarak kullanmaktır. “Öğrenmek, görmek, duymak, düşünmek, hissetmek, hayal kurmak, inanmak, anlamak, seçmek ve arzulamaktır. Bir kimsenin kendisini bir insan olarak taramasıdır ve dünyaya kendisini aktif bir canlı olarak, kişiliğiyle geri vermesidir (Peters ve Dcorden 1985).

Müzeleri; genelde halkı, özelde uzmanları ya da uzmanlaşacak kişiyi, ilgisini çekerek düşünmeye sevk ederek, araştırıp inceleme isteklerini uyararak öğrenmeye yöneltmektedir, şeklinde tanımlayan Atagök'e göre “Müzeler, bir yandan topladığı, arşivlediği, koruyup sergilediği eserlerle kültür ortamı oluştururken bir diğer yandan da sergileme yolu ile eğitim işlevini gerçekleştirmektedirler”. Müzeler okulların amaçlayıp kolaylıkla gerçekleştiremediği, düşünceyi kamçılayan ve geliştiren bir eğitim yapabilecek güce sahiptirler. Koleksiyonlarında seçilmiş, özel değere sahip eserleri sergileyerek, izleyicilerde hayal gücü, yaratıcılık, “güzel” duygusu ve beğeninini oluşmasını sağlamaktadırlar (Atagök 1982:42).

Bugün ister sanat ister bilim müzeleri olsun müzeler birer eğitim kurumu olarak kabul edilmişlerdir. Müzeler gösterdikleri sanat yapıtları ya da nesnelere bilgilerin bir kuşaktan diğerine geçmesine olanak sağlarlar. Molly Harison'ın ‘Eğitim ve Müzeler’ konulu makalesinde belirttiği gibi müzeler güzel, nadir nesnelere ve sanat yapıtlarını göstermekle ‘insanda mükemmellik duygusunu’ uyandırıp, geliştirirler. ‘Ama eğitim, bilgi aktarma ve bazı değerlerin oluşturulmasının ötesinde karşılaştırma yeteneği ve bilgi geliştirme yollarını da kazandırmaktadır. Müze kitapların ve derslerin açıkça ortaya koyamadığı eşya arasındaki bağları gösterir, düşünceyi kamçılayıp insanı kesin

gözetleme ve mantıklı anlam çıkarmaya alıştıırır.’ Günümüzde müzeler gözlem, mantık, yaratıcılık, hayal gücü ve beğeni duygusunun oluşmasına ve gelişmesine katkıda bulunabilecek başlıca yaygın eğitim kurumu olarak benimsenmektedir (Emeksizoglu, 2007).

Müzeler eğitim işlevini, belirli programlar hazırlayarak ya da okulların hazırladığı programlara yardımcı olarak doğrudan gerçekleştirmektedirler. Bunun için, hedef kitlesine göre çocuklar, gençler, yetişkinler için ayrı ayrı programlar uygulamaktadırlar. Okul grupları için; rehberli turlar, atölye çalışmaları, okul içinde öğretmenlere yönelik yaz kursları, kısa süreli oturumlar düzenlenmektedir. Öğretmenlerle sürekli temas kurularak, müze ziyaretine hazırlık amacı ile telefonla bilgi verme, müze programları ile ödünç malzeme gönderme, bilgi takımı hazırlama, öğretmenlerden müze ziyareti sonrası rapor isteme, düzenli kurslar açma, atölyeler düzenleme ve okullara gitme gibi hizmetler verilmektedir (Kuruoğlu, 2002).

### **1.5.1.Kılavuz Yardımıyla Ziyaretler**

Gerçekleri gözleyerek öğrenme yaşantıları kazandıran inceleme gezileri, müze eğitiminin temelidir (Atasoy, 1996). Önceden programlı olarak gelen okul grupları için rehberli turlar, geleneksel müze hizmetlerindedir. Okul çocuklarına, müze eğitimcisinin sergilenenlerle ilgili yorum yapması, onların daha iyi öğrenmelerine neden olur. Rehberli turun, çocuklar müze gezisine gitmeden önce, okulda bir müze eğitim görevlisi tarafından bilgilendirilmesinden sonra olmasında yarar vardır. Okul gruplarının ziyaretinden önce verilen hazırlık çalışmaları, öğrencilerin kendi ders programıyla bağlantı kurmasını sağlar. Ziyaretçinin konu hakkında bilgisiz olması, anlatılanları dinlemesini ve duyduğunu gördüğü ile bağlamasını güçleştirir (Çakmak, 2002). Rehberli turların uygulanma süreci şöyle özetlenebilir:

- Seçilen konu ile ilgili bir ön bilgilendirme yapılmalıdır.
- Müze koleksiyonundan seçilmiş eserler bir rehber ya da eğitim görevlisinde açıklanmalıdır.
- Gezi süresi katılanların yaş ve eğitim düzeylerine göre ayarlanmalıdır.
- Geziye katılacak grubun sayısı sınırlı olmalıdır.

- Gezi yardımcı materyallerle desteklenmelidir.

İyi bir tur çocukları müze sergileri ile çok yakın temasa geçirebilir ve kendiliğinden çok yüksek derecede katılım sağlayabilir (Iguchi, 2005). Müze gezilerinin, müze eğitim çerçevesinde ve bir eğitmen veya rehber eşliğinde düzenlenmesi çok önemlidir. Çünkü belli bir yönlendirmeden yoksun müze gezileri, müze deneyimi ve bilinci kazandırmayan bir etkinliktir. Belli sayıda öğrenci ile seçilmiş eserlere odaklı ve mutlaka bir rehber ya da eğitmen denetiminde gerçekleştirilen geziler müze için önem taşıyan eserlerin tanıtılıp öğretilmesini sağlar (Emeksizoglu, 2007).

Rehber konu hakkında sahip olması gereken bilgiden başka ne kadar tecrübeli olursa konuya o kadar iyi hâkim olacaktır. Rehber bir öğretmen olarak değil, daha çok bir eğitim uzmanı olarak tecrübe sahibi olmalıdır. Müzenin esas fonksiyonu olan eserle doğrudan doğruya temas ederek yetişmiş bir eğitim uzmanı olmalıdır (Emeksizoglu, 2007).

### **1.5.2.Kurslar**

Müzelerde kurslar yardımıyla eserler bağlamında eğitim verilebilir. Müze nesnelerinde yapım biçimleri, bezeme özellikleri kullanılarak sanatsal değerleri öğretebilmek mümkündür.

Müzelerde, öğretme-öğrenme etkinlikleri içinde yer alan kurslar, belirli konuların ele alınıp, çalışıldığı; belirli dönemlerde düzenlenen süreli çalışmalardır. Amacı, belirlenen konularda bilgi-beceri kazandırmak, öğrenilen bilgilerin kullanılmasını ve pekiştirilmesini sağlamaktır. Müzelerde, saptanan amaç ve içeriğe göre, seçilmiş konular ve müze nesnelere bağlamında bilgi kazandırmak, geliştirmek amacıyla değişik yaş grupları ile öğretmenlerin ve eğitmenlerin katılacağı kurslar düzenlenmektedir (Atasoy, 1996).

Çanak-çömlek yapımıyla ilgili bir kursta, malzeme, yapım özellikleri bezemelerin gelişimi, günümüz kapak çanağı ile ilişkisi verilebilir. Yaratıcılık desteklenir. Resim kursları aracılığıyla: renk, biçim, kompozisyon anlayışları geliştirilebilir. Heykel ve mimari parçalardan hareketle sanatsal dönem özellikleri verilebilir. Eserlerin yer

aldıkları çevre kavramı ve işlevlerinin öğretilmesi, kültür ve sanat tarihi açısından, son derece yararlı sonuçlara götürür. Ancak bu kurslar müze eğitimcilerinin müzecilerle iş birliği içinde hazırlayacakları programlar çerçevesinde ve dar kapsamlı konular bağlamında ele alınmalıdır (Emeksizoglu, 2007).

### **1.5.3. Atölyeler**

Atölye çalışmaları, katılanlarda, duyumlar yoluyla keşfetme, beceri geliştirme ve yaratıcılığı geliştiren bir yöntemdir. Özellikle becerilerin yapım tekniklerinin öğretilmesinde atölye çalışmaları temel eğitim yöntemidir. Belli hedef davranışlara erişirmek için kazandırılacak bu çeşit yaşantılar edinilirken, atölye çalışmasına katılanlar çok sayıda duyu organını kullanarak etkileşimde bulunurlar (Atasoy, 1996).

Müze gezisi sonrasında ve müze eğitim programları çerçevesinde uygulanacak atölye çalışmaları, çağdaş eğitimde etkin rol oynamaktadır. Müzedeki nesnelere ilişkin, resim, desen çizimi, model-maket yapımı, kompozisyonla ifade biçiminde gerçekleştirilecek çalışmalarla yaratıcı öğrenme olanağı sağlanır. Atölye çalışmalarıyla, yaratıcılık geliştirilerek, bireysel ve aktif eğitim alınması sağlanır (Emeksizoglu, 2007).

Yöntemin yararları şöyle özetlenebilir;

- Yapararak, yaşayarak öğrenme olanağı sağlar.
- Bireysel ve aktif eğitim alınmasını sağlar.
- Yaratıcılığı geliştirir.
- Müzedeki nesnelere yapıldığı malzeme ve tekniklerin kullanımını hakkında genelleme olanağı sağlar (Uysal, 2005).

## 1.6.BÖLÜMÜN DEĞERLENDİRİLMESİ

Müzecilik kavramı, belli bir bütünü, kültürel değere sahip olan bir unsuru korumak, sergilemek ve incelemek adına oluşmuş bir kavramdır. Müzecilik aynı zamanda, bilimsel bir veri niteliği taşımaktadır. Geçmiş bugüne taşımaktadır. Geçmişimizle ilgili pek çok bilimsel bilgiyi önümüze sunarak çalışmalarımıza katkı sağlamaktadır. Toplumumuzun kimliğini gözler önüne sermektedir.

Müzenin oluşumu, ilk zamanlarda koleksiyonculuk ile başlayarak, daha sonradan müzeciliğe, sergilemeye geçiş yapan bir kavram haline gelmiştir. Koleksiyonların birleştirilmesi, toplanması, incelenmesi, sınıflandırılması, belgelendirilmesi sonucunda bilimsel bir çalışmaya dönüşmeye başlamıştır. Müzelerin kurulmasından önce, ilk zamanlarda insanoğlu değerli nesnelere mezarlarda, mağaralarda saklayarak bu kavramın oluşumunun başlangıcı olmuştur. Her daim uluslararası evrenleşme isteği ve arayışları içinde olan insanoğlu, sürekli olarak bir değişim geçirmektedir ve bundan etkilenmektedir. Bu sebeple bu arayışların içerisinde yeni birisini ekleyerek geçmiş ile geleceği birbirine bağlamak istemişlerdir ve bunun sonucunda oluşan mekanlardan birisi müzeler olmuştur.

Önemli eserleri, tarihi bulguları toplayarak sergileme amacı olan müzeler günümüzde pedagojik, sosyolojik, psikolojik öğeler içererek ‘Müzeoloji’ (Museumology) kavramıyla okullarda bulunan bir eğitim dalı haline gelmiştir. Öncesinde tarihi yapılarda eserlerini koruyup sergileyerek işlev gören müzeler gün geçtikçe çağdaş müzecilik anlayışını benimseyerek yeniden evrilmiş ve daha sonra koleksiyondaki eserlere göre tasarımları yapılarak yeni binalarda konumlanan eğitim kurumları haline gelmiştir. Çağdaşlaşma süreci içerisindeki günümüz müzeleri, kitle iletişim araçları, eğitim programları, sosyal etkinliklerle izleyiciye ulaşabilecekleri “yeni müzecilik” anlayışını benimsemişlerdir. Toplumla ilişki kurmak amacıyla yeni metot ve yöntemlerin geliştirildiği ve üretildiği müzeyi “yeni müze” kavramıyla açıklanmaktadır (Message, 2006:603).

Çağdaş müze düşünüldüğünde sadece etkileyici koleksiyonlarla yapılan sergilerin akla gelmemesi gereklidir. İyi bir müze nitelikli bir eğitim de vermelidir. Her kesimden insana hitap edip ve bu insanların hepsini bir araya getirerek yaratıcı düşünmeye sevk

etmek, bilinçlendirmek gibi birçok yeni işlevi de yerine getirerek ziyaretçilerin kaliteli bir vakit geçirmesini sağlamaktadır.

Zamanla bu amaçlara yeni amaçlar eklenerek, halkın eğitimi için sergilenmesiyle toplumun yararına evirilen bir kurum haline gelmiştir. Eğitim, toplumun gelişmesi için zorunlu olan en temel ihtiyaçtır. Bu sebeple, müzecilikte eğitim çok önemli bir konumda bulunmaktadır. Müzede izleyici ile kurulan iletişim, eğitim ve öğrenmeyi kolaylaştıracak şekilde nesnelere yorumlanması müzecilikte en önemli konulardan birisidir.

Müzede eğitim kavramının öneminden dolayı bununla alakalı faaliyetler yapılmaktadır. Atölyeler, kurslar, kılavuz yardımı ile yapılan ziyaretler bu açıdan gerçekleştirilen önemli faaliyetler arasında yer almaktadır. Müzede eğitim, toplum kesiminden her bireye hitap etmektedir. Çocuklar, gençler, yaşlılar, farklı eğitim grubundan insanlar bu eğitimlerden faydalanabilmektedirler. Müze aracılığıyla ziyaretçiler, gözlem yapmayı, sorgulamayı, duygu ve düşüncelerini daha kolay ifade edebilmeyi, kültürel değerini ve gerçeği anlamaya bir adım daha yaklaşabilmektedirler.

## İKİNCİ BÖLÜM

### 2.DENİZ ULAŞIMI VE DENİZ MÜZELERİ

#### 2.1.DENİZ ULAŞIMI

Deniz ulaşımı, yüzyıllar boyunca insanoğlunun her zaman rağbet gösterdiği bir ulaşım şekli olmuştur. Eski zamanlarda, kara yollarını, dağlık araziler içinde konumlanmış olan bölgeler kullanamadıkları için, deniz yollarına yönelim oluşmaya başlamıştır ve zamanla diğer ulaşım yollarından daha avantajlı bir konuma sahip olmuştur.

##### 2.1.1.Deniz Ulaşımı ve Tarihsel Gelişimi

Deniz yolu ulaşımı, gemi, vapur ve benzeri deniz araçlarıyla yapılmakta olan bir ulaşım şekli olarak tanımlanmaktadır. Daha çok uluslararası ticarete önem taşımaktadır. Üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye'de deniz ulaşımını gerçekleştiren doğal limanlar olduğu gibi, dalgakıranlarla korunmuş yapay limanlar da bulunmaktadır (Demir, 2014). Gelişmiş ülkelerde deniz yolu ulaşımı yaygın olarak kullanılmasına rağmen ülkemizde bu ulaşım türü gelişim sürecinde yer almaktadır. Deniz yolu ulaşımında yolcu veya yükler gidiş geliş zamanları belirli veya belirsiz olarak taşınmaktadır. Kent içi ulaşımında olduğu gibi okyanus ötesi ulaşımında da kullanılmaktadır. Deniz yolu ulaşımı uluslararası yük taşımacılığında yoğun olarak kullanılmasına rağmen kent içi ulaşımında çok yoğun kullanılmamaktadır (Yardımcıoğlu, 2014).

Deniz yolu ulaşımı demiryolu ulaşımına göre daha fazla yük taşıma kapasitesine sahiptir. Bu nedenle ülkeler maliyetlerini düşürmek amacıyla deniz yolu ulaşımına önem vermiş ve limanlar oluşturmuştur. Deniz yolu ulaşımının yatırım maliyetleri yüksektir. Deniz yolu ulaşımında gemi-tersane-yönetim anlayışı benimsenerek bütünleşmiş bir işletme yapısı oluşturulmalıdır (Murat ve Şahin, 2010). Taşıdığı yolcu ve yük miktarına göre deniz yolu ulaşımı diğer ulaşım türlerine göre daha ekonomik olarak görülmektedir. Aynı zamanda taşıdığı yolcu ve yük miktarına göre en hızlı ulaştırma sistemidir (Akten, 1994).

Deniz yolu ulaşımı gelişmesi ile turizm seferleri de yapılmaya başlanmıştır. Turizmde deniz yolu ulaşımının diğer ulaşım türlerine göre kullanılmasının sebepleri rahat olması, çeşitli etkinliklerin düzenlenmesi ve yolculuk esnasında istirahat etme seçeneğinin de olmasıdır (Saatçioğlu, 2006).

Deniz yolu taşımacılığı, uluslararası taşımacılıkta en çok kullanılan taşıma şeklidir. Deniz yolu taşımacılığı tarifeli ve tarifersiz deniz yolu taşımacılığı olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Dünyada dış ticaret hacminin yaklaşık değer olarak 2/3'ü, miktar olarak 1/4'ü deniz yolu ile tarifeli olarak taşınmaktadır. Bunun nedeni, tarifeli deniz yolu taşımacılığında taşınan malların kıymetli olması ve sunulan hizmetlerin tarifersiz deniz yolu taşımacılığına göre daha düzenli ve iyi olmasındandır (Shipping Economics, 1996).

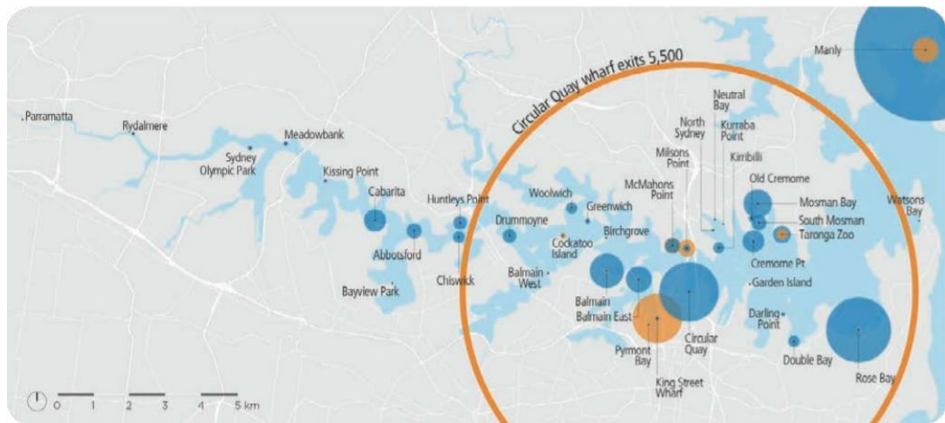
Deniz ulaşımı, herhangi bir mesafeden tekne, gemi veya yelkenli ile, okyanuslar ve göller üzerinden, kanallardan veya nehirler boyunca gerçekleştirilebilmektedir. Nakliye, ticaret, eğlence veya askeri gibi çeşitli amaçlarla kullanılmaktadır. Hemen hemen her malzeme su ile hareket ettirilebilmektedir fakat taşınan malzemenin kısıtlı bir kullanım süresi varsa bu durumda deniz ulaşımının kullanılması önerilmeyen bir durum haline gelmektedir. Yine de deniz ulaşımı, özellikle kok kömürü, mücevher veya tahıl gibi ağır yüklere sahip olan malzemelerin taşınmasında çok etkili ve uygun olan bir taşıma seçeneğidir.

Denizciliğin çok eskiye dayanan bir tarihi bulunmaktadır. Denizcilik tarihi, denizdeki insanların etkileşimi ve aktivitesinin incelenmesi olarak tanımlanabilmektedir. Akademik bir konu olarak, insanlığın okyanuslar, denizler ve dünyanın başlıca su yollarıyla olan çeşitli ilişkilerini anlamaya odaklanmıştır. Denizcilik tarihi, gemiler, deniz taşımacılığı, seyrüsefer ve denizcileri içeren geçmiş olayları kaydedip yorumlamaktadır. Denizcilik tarihinin geniş alanı içinde tanınmış birkaç ana alt uzmanlık alanı bulunmaktadır. Bunların arasında seyir ve deniz bilimleri tarihi, gemilerin ve onların inşası, denizcilik ekonomi tarihi, ticari gemicilik, balıkçılık ve balina avcılığının tarihleri, denizde ve deniz kenarında yatçılık ve diğer boş zaman faaliyetlerinin tarihçesi, coğrafi keşif ve haritacılık tarihi; sosyal ve çalışma geçmişi, denizcilerin sağlığı, deniz hukuku, denizcilik sanatı, denizcilik edebiyatı ve deniz tarihi gibi alanlar bulunmaktadır. Bu alt uzmanlıklar, denizcilik tarihi çerçevesinde

değişen derecelerde birbirleriyle ilişkilidir ancak her biri denizcilik alanı dışındaki tarihi konu alanlarına da bağlıdır. Karakteristik olarak, bir denizcilik alt uzmanlığının alan dışındaki ilişkisi, denizcilik tarihine bakış açısını ve yaklaşımını tanımlamaktadır.

Denizcilik ilk olarak su yollarında meydana gelen ilk uygarlıklar ile oluşmaya başlamıştır. Ulaşım için su ile taşımaya ihtiyaç duyulmuştur. M.Ö. 1500'lerde Mısırlılar açık denizde ilk gemiyi kullanan uygarlıklar olmuştur. Onu izleyen zamanlarda ise Asya'da, çok sayıda direk ve bir dümen ile donatılmış Çin gemileri, deniz ulaşımıyla yolculuklar yapmaya başlamışlardır. M.Ö. 4. yüzyılın başlarından itibaren Çinliler yiyeceklerini büyük şehirlerine taşımak için Büyük Kanal sayesinde deniz ulaşımını kullanmaya ihtiyaç duymuşlardır. Japonya ise karayollarıyla ağır yük taşımacılığına uygun olmayacak kadar dağlık bir coğrafyaya sahip olduğu için tarihinin başlarından itibaren su yollarına yönelmiştir.

Baharat ticaretinin başlamasıyla deniz ulaşımının kullanımı çok fazla artmıştır. Araplar baharat adalarına yelken açıp Avrupalı tüccar denizcilerle ticaret yaparak deniz ulaşımının kullanımını teşvik etmişlerdir. Çay ticaretinin başlaması da Avrupa'da buna benzer bir etki oluşturmuştur. 17. yüzyıldan 19. yüzyıla kadar köle ticareti, Atlantik gemiciliğinin önemli bir özelliği haline gelmiştir. ABD ve İngiltere, 19. yüzyılda yükselen denizcilik ulusları olarak tanımlanarak, Almanya, Norveç, Japonya, Hollanda ve Fransa, 20. yüzyılın başlarında onlara katılmıştır. Daha sonra Yunanistan yüzyılın sonuna kadar deniz sektörünün egemeni haline gelmiştir. Bu şekilde okyanus aşırı deniz taşımacılığı, dünya ekonomisinin hayati bir parçası olmaya devam etmiştir.



Şekil 1.Sidney deniz ulaşımı yoğunlaştığı alanlar (Anonim, 2015).

Son yıllarda, İstanbul deniz yolu toplu ulaşımı olan şehirlere göre en fazla günlük yolculuk yapılan şehirlerden biridir. Deniz yolu toplu ulaşım yapılan İstanbul'a benzerlikleri olabilecek şehir örnekleri olarak Sidney ve Lizbon sayılabilir. Sidney: Sidney de deniz ulaşımı 8 hatta 31 adet tekne ile hizmet verilmektedir. Günlük yolculuklar ortalama 40.000 kadardır. Deniz ulaşımının %40'lık kısmı merkezi iş alanlarının (MIA) yoğunlaştığı bölgelerde gerçekleşmektedir. Yolcuların büyük çoğunluğu 800 metre yürüyüş mesafesinden az olan bölgelerden yaya olarak gelmektedir. Lizbon: Şehir Tagus nehrinin denize döküldüğü bölgede kurulmuştur. Nüfusu 2.5 milyondur. Nehrin iki yakasına ulaşım iki adet büyük köprünün yanında vapurlarla da yapılmaktadır. Şekil 2'de Lizbon deniz yolu hatlarını göstermektedir. Deniz otobüsleri, feribotlar ile günlük 550 sefer yapılmaktadır. İstanbul'da olduğu gibi Lizbon'un vapurları da kente özgü vapurları da bulunmaktadır. Gemilerin 150 ile 600 yolcu kapasiteleridir. Seferler ayrı 9 iskeleden 5 hatta yapılmaktadır. Günlük ortalama turistik taşımalar da dahil 85.000 yolcu taşınmaktadır (Anonim, 2015).



Şekil 2.Lizbon Deniz Yolu Hatları ve Lizbon deniz ulaşımında bir vapur (Anonim, 2015).

İstanbul'da ise, coğrafi konumu itibariyle tarih boyunca bir deniz kenti olarak vapur işletmeciliğinin gelişmeye başladığı 19.yy. ortalarına kadar, deniz yolu ulaşımının yegâne araçları kayıklardı. Kayıkçılık yasal düzenlemelerle belirli kurallar çerçevesinde gerçekleştirilen örgütlü bir iş koluydu. Osmanlı döneminde İstanbul'un içi ve yakın çevresinde İstanbul – Mudanya, İstanbul – Üsküdar, Eminönü – Karaköy arasında, Haliç ve Boğaziçi'nde kayık, pereme ve mavnalarla yolcu ve yük taşımacılığı yapılırdı (Anonim, 2015).



### **2.1.2. Deniz Ulaşımının Önemi**

Ülkeler arası ticaretin yapılmasını sağlayan ulaştırma, insan ve eşyanın bir noktadan diğer noktaya taşınması veya hareketini ifade etmektedir. Ulaştırma sektörünün alt sistemlerinden birisi olan deniz taşımacılığı, çoğunlukla birden fazla ülke arasında gerçekleştirilen, uluslararası bir niteliğe sahip bir taşımacılık yöntemidir. (Beresford vd., 2003; 50).

Dünya çapında kullanılan en önemli nakliye aracıdır. Yüzyıllardır insanların seyahat ve iş gereksinimlerini karşılamalarına yardımcı olmaktadır. İhtiyacın artmasıyla zamanla deniz taşımacılığında iyileştirmeler yapılmıştır. Modern gemilerin devreye girmesiyle deniz taşımacılığı daha verimli ve daha risksiz bir hale gelmiştir. En son teknolojiye sahip olan gemiler, mesafe ve zaman kısıtlamalarını ortadan kaldırmıştır. Daha risksiz olması da denizciliğin bu denli önemli bir yerde bulunmasının sebeplerindedir. Deniz yolu taşımacılığı da diğer tüm ulaşım türlerine kıyasla daha ucuzdur. Bu nedenle bu tür taşımacılıklarda deniz yolunun daha çok rağbet görmesi muhtemel bir durumdur. En son teknoloji ile tasarlanan uzun yolculuk için uygun olan gemiler, güvenlik mekanizmalarına sahip olmaları sebebiyle herhangi bir olumsuz hava koşullarıyla karşılaşmaları sonucunda daha güvenilir bir navigasyon hizmeti vermektedirler. Birçok ülke birbirinden denizlerle ayrılmıştır ve dünyanın  $\frac{3}{4}$ 'ünü denizler oluşturmaktadır. Bu koşullar altında, birbirinden denizlerle ayrılmış ülkeler arası taşımacılık ancak hava veya deniz yolu ile yapılabilmektedir. Deniz yolu taşımacılığının, havayolu taşımacılığına göre daha uygun bir taşımacılık türü olmasının sebebi, havayolu taşımacılığının pahalı olmasında yatmaktadır (Başoğlu, 1998; 6). Taşımacılığın ekonomik açıdan, noktalar arasından ulaşımının en kısa zaman ve en az maliyetle, bir bütün olarak yapılması hedeflenir. Deniz yolu taşımacılığı da bu noktada en avantajlı konuma sahip durumdadır (Davis, 2002; 24)

Deniz yolu taşımacılığında ülkeler sadece kendi yüklerinin taşınmasıyla yetinmemekte, diğer ülkelerin yüklerini taşımaya da ilgi göstermektedir. Dünyada yapılan taşımacılığın yaklaşık olarak %75-%80'i deniz yolu ile gerçekleştirilmektedir. Bu yoğun taşımacılığın bir sonucu olarak, denizcilik sektöründeki korumacı uygulamaların en aza indirilmesi, denizcilik faaliyetlerinin serbestleştirilmesi gibi gelişmeler yaşanmaktadır (Craig, 2000; 13).

20. yüzyılın son dönemlerinde, dünyada yaşanan siyasi ve teknolojik gelişmeler, dünya denizcilik sektörünü de etkilemiş ve önemini bir kat daha arttırmıştır. Teknolojik gelişmelere bağlı olarak, denizcilik sektöründe yaşanan en büyük yapısal değişim, gemilerin süratlerinin ve boyutlarının artmasıdır. Böylece, kıtalar arası taşımacılıkta uzaktaki pazarlara ulaşım daha da kolaylaşmıştır (Craig, 2002; 12). Yine aynı dönemde; kara, deniz ve hava taşımacılığı kendi aralarında bütünleşme eğilimi göstererek, yüklerin kapıdan kapıya taşınmasına imkân sağlayan kombine taşımacılığı ortaya çıkartmıştır. Birim yük kavramı ile ortaya çıkan konteyner taşımacılığı, günümüzde önemini korumaktadır (Elbirlik, 2008).

Ticaret, deniz taşımacılığının en önemli uygulamalarından birisidir. Önemli dünya ticaret ülkeleri, ticaretlerinin devam etmesi için deniz taşımacılığına güvenmektedir. Ticaretin sağlandığı deniz yollarına sahip olan ülkeler en fazla faydayı elde etmektedirler. Sıcak sulara sahip olan ülkeler, hava durumu kısıtlaması olmaksızın tüm yıl boyunca deniz taşımacılığı ile ticaret yapabilmektedirler. Deniz taşımacılığı yoluyla yapılan ticaret, daha ucuz bir araç olduğu için işletmenin genel maliyetini düşürebilmektedir. Buna ek olarak, nakliye şirketleri, maliyetten tasarruf etmek için farklı iş gruplarının gönderilerini de birlikte taşımaktadır. Kısacası deniz yolu ile yapılan ticaret pek çok açıdan diğer ulaşım şekilleriyle yapılan ticaretlerden daha cazip bir durumdur. Deniz ulaşımı sadece ticaretle değil turizmde de çok büyük bir öneme sahiptir. İnsanoğlu gelişen teknolojiyle birlikte dünyayı, yolcu gemileri ve feribotlarla rahatlıkla gezebilmektedirler. Bu tarz gemiler, turizm taşımacılığı için ideal bir ortamın tüm avantajlarını içermektedirler. Deniz yolu taşımacılığı turizm için harika bir araçtır ve ülke ekonomisinin gelişmesinde çok önemli bir rol oynamaktadır. Dünyanın dört bir yanındaki farklı ülkeler, deniz taşımacılığı yoluyla turizmden büyük miktarda gelir elde etmektedirler. Deniz taşımacılığının önemi nedeniyle, turizm yoluyla sürdürülebilir bir gelir kaynağına sahip olan ülkeler aynı zamanda küresel ölçekte olumlu bir imaj ortaya koymaktadırlar.

Deniz yolu ulaşımının sağladığı en büyük faydalardan biri, iyi bir uluslararası ilişkiler kurmaya yardımcı olmasıdır. Bir ülkenin, yoğun bir deniz ulaşımı rotasıyla bir bağlantısı varsa bölgenin ilgi odağı haline gelmektedir. Bu yüzden tüm ülkelerin deniz taşımacılığı ile ilgili birçok ekonomik ve stratejik çıkarları bulunmaktadır. Tüm bu

nedenlerden dolayı deniz taşımacılığı farklı ülkelerle bağların kurulmasında çok önemli bir rol oynamaktadır. Denize kıyısı olmayan, karayla çevrili olan ülkeler, deniz yollarına erişim sağlayabilmek için komşu ülkelerle ilişkilerini geliştirmektedirler. Böylelikle her iki ülke anlaşma sağlayarak, iki ülke arasında iyi niyet oluşturulmaktadır.

## 2.2.DENİZ MÜZESİ

Deniz müzesi, denizin ve denizciliğin insanoğluluyla ilişkisini inceleyen, araştıran ve gelecek nesillere aktarmayı hedefleyen bir müze çeşididir. Ulusların, milletlerin benliğini ve kimliklerini yansıtmayı hedeflemiştir. Bu sebeple diğer müze çeşitlerinden daha farklı ve önemli bir konumda bulunmaktadır.

### 2.2.1.Deniz Müzesinin Tanımı

Küratör J. Geraint Jenkins, deniz müzesinin amacının, en geniş anlamıyla, deniz ve denizcilikle ilgili materyal toplamak ve insanların yaşamlarının yıllar boyu ne denli önemli olduğunu yorumlamak ve yansıtmak olduğunu belirtmektedir. Deniz eserlerinin ve kalıntılarının toplanması, korunması ve sergilenmesi, deniz müzesinin bir işlevi olmasına rağmen, bu nesnelere, coğrafi, ekonomik, sosyal ve kültürel bağlamlarına atıfta bulunulmaksızın tek başına toplanmamalıdır. Amaç, gelecek nesillere insanın denizle karşılaşmasına sistematik bir bakış açısı kazandırmak olmalıdır. Tüm müzelerde olduğu gibi, sadece maddi nesnelere korunmasını ve sunumunu toplamak yeterli değildir. Bu objelerin arka planını, sosyal organizasyonunu ve kültürel bağlamını keşfederek bu nesnelere biraz gerçeklik kazandırmak gerekmektedir.

Bir deniz müzesi, benzersiz bir eser olan “gemi” tarafından inşa edilen en büyük hareketli eser olan bir tür etnografi ve tarih müzesi olarak tanımlanabilir. Her deniz müzesinin olmazsa olmazı gemi ve tekne koleksiyonudur: “tüm deniz müzeleri tarihi gemileri tutmak ve işletmek zorundadır” (Neill, 1990). Aslında, çoğu deniz müzesi, genellikle gemileri korumak için savaşlardan sonra kurulmuştur.

Bazı küratörler, deniz müzelerinin gemi açısından birincil eser olarak tanımlanamayacağını, ancak limanların, rıhtımların, sahil depolarının ve tersanelerin de deniz müzelerinin tanımlayıcı eserlerini oluşturduğunu iddia etmektedirler.  rnek olarak liman, “hem kara hem de denizle iletişim kuran” bir mekân olarak tanımlanmaktadır. Bu sebeple, limanların yüksek öneminden dolayı bir deniz müzesi niteliğini taşıdığını düşünen küratörler bulunmaktadır. Bununla birlikte, birincil odak tersane binaları ve yapıları olsa bile, müzelerin birçok insan tarafından ziyaret edilmesinin ana nedeni gemilerdir. Müzeleri ziyaret eden halka, korunmuş gemiler neredeyse her an yelken aabileceklermiş gibi hala canlılığını anlatmaktadırlar. Hiçbir statik binanın etkisi bununla yarışmamaktadır.

Bir deniz müzesinin tanımı, geminin yapıcılarının ve kullanıcılarının belirli özellikleri tarafından, gemi ve deniz arasındaki etkileşimin incelenmesini içermelidir. Bu etkileşim incelenirken ortaya  c önemli kavramın çıktığı gözlemlenmektedir. Deniz üzerinde gerçekleşen ritüeller, denizciliğin dili ve denizciliğin belleği olarak tanımlayabiliriz. Deniz müzeleri, bu  c niteliği ve deniz manzarası perspektifini, denizden bir bakış açısı keşfederek gemileri ve tekneleri bağlamsallaştırmaktadır. Deniz müzeleri verildiği bu anlamlarla yorumlanmaktadır.

### 2.2.2. Deniz Müzesinin Türleri

Deniz müzeleri, dört farklı türde bulunmaktadır. İlk t re örnek olarak, diğer müzelerde de olduğu gibi, eski tarihi yapıların, saraylar, kaleler gibi, müzeye dönüştürülerek deniz müzesi olarak hizmet etmesi karşımıza çıkmaktadır.



şekil 4. Bermuda Ulusal Müzesi (Url-20).

Bu türe örnek olarak, İngiltere'nin Bermuda adasında bulunan, Bermuda Ulusal Müzesi'ni vermek mümkündür. Bu müze, Bermuda Kalesi'nden denizcilik müzesine çevrilerek yapılan bir müze olmuştur. Müze, Bermuda'nın denizcilik ve ada tarihini araştırmaktadır. Kuzey Amerika'daki İngiliz kolonileri bağımsızlıklarını kazandıktan sonra Bermuda, Kuzey Amerika'ya giden deniz yollarını kontrol etmek için büyük bir İngiliz deniz üssü olarak geliştirilmiştir. Tersane inşaatı 1809'da başlayıp, bir asır boyunca devam etmiştir fakat tersane ellili yılların sonlarında kapanmış ve binalar bakıma muhtaç hale gelmeye başlamıştır. 1974'te ise, restorasyonla birlikte kaleyi, denizcilik müzesine çevirmişlerdir.

İkinci tür olarak, yeni bir bina tasarlanarak oluşturulan deniz müzeleridir. İlk başta tasarlanırken deniz müzeleri düşünülerek tasarlandığı için, deniz müzeleri arasında daha çok rağbet gören, hissiyatı daha çok geçiren müzeler olarak diğer çeşitlerinden ayırmak mümkündür. Avustralya Ulusal Denizcilik Müzesi'ni bu şartlarda yapılan bir müze olarak örnek verebiliriz. Avustralya Ulusal Denizcilik Müzesi, Philip Cox tarafından 1991 yılında inşa edilmiştir. Denizcilik Müzesi'nin tasarımı, pavilyonlar kullanılarak oluşturulmuştur. Yapının deniz cephesi, rıhtımın görünüşüne izin verebilmek için diğer cephelerinden daha şeffaf tasarlanmıştır. Yoğunluklu olarak cam malzeme kullanılmıştır.



Şekil 5 Avustralya Ulusal Deniz Müzesi (Url-21).

Üçüncü bir deniz müzesi türü olarak denizaltılarını örnek vermek mümkündür. Bazı denizaltıları, deniz müzesi olarak kullanılmaktadır. Bunlara Hindistan'da bulunan INS Kursura denizaltısından örnek vermek mümkündür. INS Kursura (S20), Hindistan

Donanması'nın dizel-elektrik denizaltısıdır. Kursura 18 Aralık 1969'da görevlendirildikten sonra 31 yıllık hizmetin ardından 27 Şubat 2001'de görevden alınmıştır. Hizmetten çıkarıldıktan sonra, halka açık bir müze olarak korunmaktadır. Kursura, özgünlüğünü koruyan çok az sayıda denizaltı müzesinden biri olma ayrıcalığına sahip olarak Visakhapatnam'da "mutlaka ziyaret edilmesi gereken yer" olarak adlandırılmaktadır.



Şekil 6. INS Kursura denizaltı (Url-22).

Son deniz müzesi türü olarak, gemilerin kendisinin bizzat müze olarak kullanıldığı gemi müzelerinden bahsetmek mümkündür. Bütün gemi müzeleri olmasada, bazı gemi müzeleri, deniz müzesi olarak kullanılmaktadır. Gemi müzeleri farklı yöntemler ile sergilenmektedir. Bu sergileme yöntemlerinin seçilmesi, gemilerin boyutları, tipolojileri ve müze bütçesi gibi değişik etkenlere göre seçilmektedir. Gemi müzelerinin diğer müzelerden en büyük farkı, diğer müzeler belli konuları kendi içlerinde sergilemek için kurulurken, gemilerin kendileri ve işlevsel elemanları müzenin ana konusu, ana sergisidir. Müze kurulurken birinci amaç geminin ve elemanlarının hangi şartlar altında olursa olsun muhafaza edilmesidir (Bozkurt, 2019).

Gemi müzesine bir örnek olarak San Diego Deniz Müzesi'ni örnek vermek mümkündür. 1948'de kurulan San Diego Denizcilik Müzesi, Amerika Birleşik Devletleri'ndeki en büyük tarihi deniz gemisi koleksiyonlarından birini korumaktadır. İsmi Star of India olan bu büyük gemi, 1863 yılında inşa edilmiş demir gövdeli bir yelkenli gemidir. 1926'da emekli olarak, 1962'de denize uygun bir müze gemisi olarak restore edilmiştir ve Kaliforniya, San Diego'daki San Diego Denizcilik Müzesi'ne ev sahipliği yapmaktadır. Gemi Amerika Birleşik Devletleri Ulusal Tarihi Dönüm Noktası olarak anılmaktadır.



Şekil 7. San Diego Deniz Müzesi'ne ev sahipli yapan Star of India gemisi (Url-23).

### 2.2.3. Deniz Müzesinin Önemi

Deniz müzeleri, yeni sosyal tarihi, farklı bakış açılarını ve kamuoyuna bilgiyi ve koleksiyonlara erişimi sağlaması yönünden çok önemli bir konumdadır. Deniz müzeleri kimliğin tanımıyla, nerden geldiğiyle ilgilenmektedir. İlk olarak, siyasi ideolojileri temsil eden denizcilik sembolleriyle kolektif kimliği kültürler ve milletler olarak tanımlamaktadır. İkinci olarak ise, bireysel kimliği, bir keşif, yaşam yolculuğu olarak ve kendi kendine bilgiyi edinme denemesini çağrıştırarak tanımlamaktadır.

Deniz müzeleri, belki de diğer tarih müzelerinden daha çok, medeniyete doğru ilerlemelerinin anlatılarını anlatırken, deniz ticaretinin denizdeki kazanımlarını, diğer topraklarla ve halklarla bağlantıyı, felaket, zorluk ve fikir ayrılığını da anlatmaktadırlar. Deniz, zaferlere izin vermektedir, fakat aynı zamanda keyfi bir şekilde denizcilere unutulmazlığı, öngörülemezliğini ve her şeyi bilen alçakgönüllülüğü emanet etmesini sağlamaktadır.

Deniz müzeleri, sosyal tarihi anlatmakta diğer tarih müzelerinden daha fazla başarılı olabilirler çünkü “Neredeyse her insan faaliyetiyle ilgilenmektedirler.” (Burke, 1991). Deniz müzeleri, önemli kişilerin önemli zaferlerini anlatırken, deniz ekonomisi

tarafından yaşamı şekillenmiş kişilerin sesi de olmaktadır: gemi yapımcıları, mağdurlar, kaçakçılar, yeni gelen Avrupalılara karşı mücadele eden Afrika ve Amerikalı yerliler.

Deniz müzeleri, diğer tarih müzeleri gibi, belirli bakış açılarıyla ideolojik seçimler yapmaktadırlar. Belirli bir bakış açısını savunurken, müzeler bir halkı, bir ilgi topluluğunu oluşturmaktadır (Karp, 1992; Perin, 1992). Müzeye ilgi duyan ve sergileri inceleyen ve tartışan ziyaretçiler, denizin dokunduğu bir geçmişle etkileşime geçen vatandaşlar olarak kendi kimliklerini güçlendirmektedirler. Örneğin, Amerika Birleşik Devletleri, Newport News'deki Mariners Müze'sinde ziyaretçiler için Chesapeake Körfezi'ndeki ekonomik sömürünün değişen teknolojisini gösteren gösteriler yapılmaktadır.

Deniz müzelerinde, denizcilik konusunda çok az bilgiye sahip ziyaretçiler için de görüntüler, videolar sergilenmektedir. Fakat Basil Greenhill, bu şekilde multi-medya ekranlarının ve bilgisayar görüntülerinin yapay olduğunu ve gerçeği ifade etmediğini düşünmektedir. Fakat bununla birlikte, deniz geçmişinin bu tür görüntüleri, geçmişin bilimsel olarak anlaşılmasına durumunda eskiyi canlandırma yoluyla ifade etme düşüncesi daha ağır basmaktadır. Nostalji yoluyla hafızayı canlandırmanın bir örneği olarak, Güney Avustralya Denizcilik Müzesi, Port Adelaide, ziyaretçilere, nostalji ile bezenmiş bir geçmişle etkileşime girmelerine yardımcı olmak için görüntüler kullanarak oluşturulan bir deniz müzesi örneği sunmaktadır.

İnsanlar denizciliği romantikleştirmektedirler çünkü fiziksel olarak yalıtkan ve sonuç olarak sosyal ve politik kısıtlamalardan uzak olarak düşünülmektedir ve bu nedenle deniz kültürünü, "kendi havası olan ve büyük ölçüde tarihin ve toplumun gelgitlerinden izole edilmiş" olarak görmektedirler.

Türkiye'nin Uluburun kentinde bulunan eski bir enkaz, 3300 yıl önce Baltık, Levant, Akdeniz ve Ekvator Afrika'dan 12 ayrı kültür ve ekonomiyi birbirine bağlayan bir ticaret "dünya sistemi" olduğunu göstermektedir (Bass 2005). Son beş yüzyıldaki denizcilik faaliyetleri de dünyayı birbirine bağlayarak, Amerika ve Okyanusya'da daha önce izole topluluklar açarak modern dünya ekonomik sistemini yaratmanın yanı sıra insanlık tarihindeki en büyük nüfus hareketi için mekanizma sağlamaktadır (Finamore

2008). Denizcilik tarihi ve denizcilik müzeleri bu nedenle küresel temaları kapsamadıklarından dolayı da büyük bir önem taşımaktadır.

Deniz müzeleri, denizciliği doğal ve kültürel ortamlarından ayırmaz; insan endüstrisini, el sanatları ve gelenekler aracılığıyla anmaktadırlar. Ancak, deniz müzeleri tarafından oluşturulan literatür, bu müzelerin geçmişi nasıl tanımladığı ideolojisi hakkında neredeyse hiçbir gözlem oluşturmamaktadır. Bir nesil önce kurulan ve bugün dünya çapında yaklaşık 300 kurumun üyeliğini temsil eden Uluslararası Denizcilik Müzeleri Kongresi, bir bülten ve konferans bildirileri yayınlamaktadır, ancak birkaç makale, müze koleksiyonları hakkında ideolojik sorular sormaktadır.

#### 2.2.3.1. Deniz Müzesinin Geleneği

Ritüel niteliği, geçimleri gemilerden ve gemicilikten kaynaklanan insanların çalışırken edindiği davranışları ifade etmektedir. Örneğin, gemi kendi kuralları ve hiyerarşisi olan müstakil, yüzen, izole bir kültür, ana devletin bir kopyası, belki de farklı bir versiyonu olarak görülebilmektedir. Ritüeller, gemi yaşamı da dahil olmak üzere tüm sosyal girişimleri yönetmektedir. Ritüel, dini, psikolojik, sosyolojik ve antropolojik gibi çeşitli bağlamlarda tanımlanabilmektedir. Ritüeller, insanların bir topluluğun üyeleri olarak ergenlikten yetişkine, çıraktan ustaya geçmelerine yardımcı olmaktadır.

Ritüelin önemli bir örneği, sosyal hiyerarşinin oluşturduğu etkileşim ve mekânın kullanımıyla ilgilidir. Gemi alanı zorunlu olarak sınırlı olduğu için, sosyal ilişkiler ağır bir şekilde ritüelleştirilir, ritüeller mecburi olarak uygulanmaktadır. Gemide çalışanların, diğer iş arkadaşlarıyla ilgili olan iş ilişkilerinde yaşanan stresler, hayal kırıklıkları denizde oldukları ve başka bir yere gidemedikleri için olumsuz bir durum oluşturmaktadır. Gemi içerisinde sınırlı kaldıklarından dolayı, stresi azaltmak, sosyal hiyerarşi içinde güçlü bir durumda kalmak için ritüellerine dikkat etmektedirler.

Tarihçiler, denizcinin kimliği konusundaki aşırı bağlılığına dikkat çekerek, “denizcinin kimlik duygusu, karadaki diğer herhangi bir endüstride çalışan bir işçinin durumuna göre daha yakından bağlı olduğunu” söylemektedir. Ziyaretçiler için gemi

ritüellerini yeniden hatırlatmak için, deniz müzeleri onları üç şekilde tiyatral etmektedir. Birincisi, bir müze sergisinin kendisi bir tiyatro ortamı olarak, ziyaretçiler ise bir izleyici olarak görülmektedir. Gemiye, bir deniz müzesindeki statik bir gösteri olarak varsayarsak, küratörler, bir tiyatro ekibinin bir seyirci için bir prodüksiyon planladığı gibi, gemi sergisinin doğasını belirlemektedir. Bir gemiyle karşılaşan müze ziyaretçileri, bir tiyatro seyircisi olarak gelir, ellerinde program rehberi, müzede gördüklerinin yorumlanması, geminin önemini anlamalarına yardımcı olması beklenmektedir. Örneğin, 17. yüzyılın başlarından kalma Vasa'nın tüm korunmuş gövdesini içeren bir savaş gemisi olan, İsveç'in Stockholm kentindeki Vasa Müzesi'nde küratörler açıkça, müze ziyaretini 'çarpıcı bir deneyim' haline getirmek için sahneye bir oyuncu yerleştirerek savaş gemisini öne çıkarmak için profesyonel bir aydınlatma yerleştirmişlerdir.



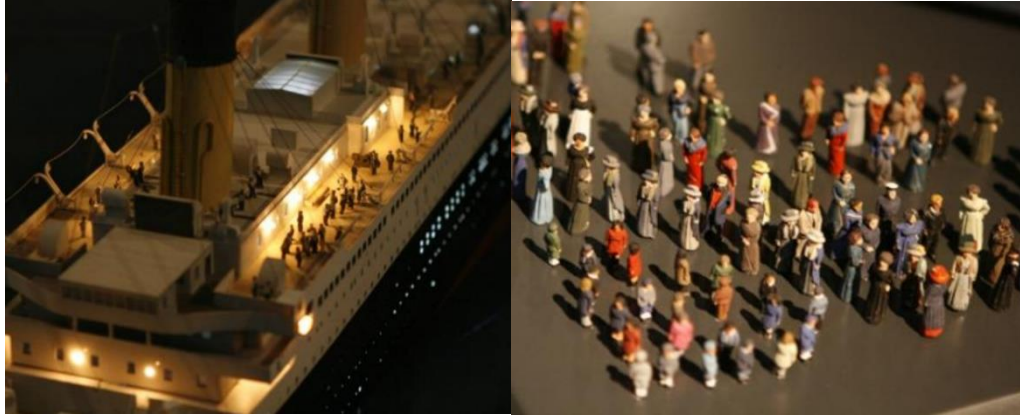
Şekil 8. Vasa Müze'sinde gemi üzerinde bir sahne canlandırılırken (Url-2).

İkinci olarak, ziyaretçiler pasif bir seyirci olmaksızın, tiyatro gösterisinin bir parçası olmak istemektedirler. Vasa'daki bu savaş gemisinin baş tarafının havaya doğru kalkan kısmının altında ziyafetler düzenlemek, müze personelleri ve halka açık gruplar için popüler bir durum haline gelmiştir. Bu gibi amaçlar için geminin bulunduğu salonun kiralanmasına izin verilmektedir.



Şekil 9. Vasa'da geminin olduğu salonda bir yemek etkinliği düzenlenirken (Url-3).

Üçüncü olarak, Kuzey İrlanda'daki Ulster Folk and Transport müzesinde, Titanik gemisinin batışı ile alakalı olarak, gemiden kaçamayan üçüncü sınıf göçmenlere rağmen birinci sınıf yolcuların hayatta kaldığı gösterilmektedir. Bu sayede müze tiyatrosunda izleyiciler, sınıf tabakalaşmasının acı gerçekleriyle karşı karşıya kalmaktadırlar.



Şekil 10. Kuzey İrlanda, Ulster Folk and Transport müzesinde Titanic sergilenirken (Url-4).

Birleşik Devletler'deki Mystic Seaport'ta küratör olan Stuart Parnes, ziyaretçilerin katılımını ve talebini arttırmak için bir dizi mit ve gizeme dayanan, tarihi eserlerden meydana gelmiş bir bulmaca oluşturmayı düşünmüştür. Gizem, dramatik anlatının merkezi bir bileşenidir ve deniz müzelerinde tiyatronun bu şekilde süslenerek kullanılmasının faydalı olduğunu düşünmektedir. Örneğin, İngiltere, Portsmouth, Mary Rose Trust'taki eğitimciler, ana karakter olarak Mary Rose gemisi ile bir oyun izlemeleri için çocuklara bir senaryo sunmaktadırlar. Senaryo birkaç gemi ritüelini (yola çıkma veya silahları ateşleme prosedürü gibi) özetlemekte ve ritüelleri bir anlatı haline getirerek olası olayların veya dramatik durumların bir listesini sunmaktadır.



Şekil 11. Mary Rose Trust tiyatrosundan bir sahne (Url-5).

İsveç'te ise, İsveçlilere balıkçılık ve gemicilik endüstrilerinde eğitim vermek için 1977'de kurulan Götteborg'daki Denizcilik Müzesi, azalan balıkçılık endüstrisi, terk edilmiş tersaneler ve terk edilmiş nakliye binaları ve depoları nedeniyle sergilerin değişmesi gerekeceğini belirlemiştir. Daha sonra müze, öğrenciler için denizciliğin temel ilkelerini öğrenmelerine yardımcı olmak için simüle edilmiş bir tekne inşa etmiştir.

### 2.2.3.2. Deniz Müzesinin Dili

İnsanoğlunun ilk deniz yolculuğu bundan 60.000 yıl önce başlamıştır. Bu süre zarfında gemici dili ya da denizcilik dili diye adlandırabileceğimiz bir kültür oluşmuştur. Denizcilik gücünün ruhunu denizcilik kültürü oluşturmaktadır ve deniz kültürünün en önemli yapı taşı yani omurgasını da denizcilik dili meydana getirmektedir (Anonim, 2019).

Deniz dili olarak adlandırılan alt dil, keyifli ve farklı dünyada dolaşan, yaşayan insan toplulukların konuştuğu, yazdığı ve okuduğu iletişim ortamıdır. Kaynağını birçok farklı etkinlikte, meslekte ve uzmanlık alanında bulan çeşitli terim, deyim ve sözcüğün birbirleriyle kaynaşarak oluşturduğu kendine özgü bir alt dildir (Anonim, 2019).

Dilin kapsadığı iki olgu, denizcilerin kullandığı özel dil ve denizciliğin metaforu olarak tanımlanabilir. Denizcilerin kullandığı özel dil, bazen anlaşılmaz teknik jargonu ve kelime hazinesinin zenginliğiyle denizci olmayan insanlara göre farklı bir dil olarak görülmektedir. Gemi dili, koordineli eylemler için kesin ve tanımsal, görevleri organize etmeye ve yürütmeye hizmet eden teknik bir lehçeden oluşmaktadır. Örnek olarak, bir deniz kaptanı olan Kaptan John Smith "Deniz Dilbilgisi" isimli bir kitap yazmıştır. Özellikle hızlı koordineli ve kesin yanıtların zorunlu olduğu savaş zamanlarında acemi denizciler için, gemi inşası ve işletim dili ile alakalı olan bu kitap, bu konuda eksik olan veya herhangi bir bilgisi olmayan denizciler için çok faydalı olmuştur.

Teknik dil sadece işin performansını yönetmekle kalmamıştır, aynı zamanda kullanılan alanları da sınırlandırmıştır. Denizcilerin kendi anlayacakları şekilde kullandıkları alanların onların 'ahşap dünyası' olarak tanımlandığı veya yalnızca

kıdemli subayların kullanımı için veya özel işlevler için ayrılan alanlarında kendileri için ayrı bir alan olduğu bu şekilde tanımlanmıştır.

Pek çok denizcilik teriminin aslında yerel dile dönüştüğü görülmektedir. Bunlara örnek olarak, “tehlikeli sürüde bir rota çiziyoruz, politikacılar korsan gibi davranıyor, yeni bir programın pilot uygulamasını hazırlıyoruz, tavan arasında dolaşıyoruz, test puanların ortalamasını alıyoruz” gibi cümlelerde kullanılan terimler aslında denizcilik terimi olmasına rağmen günlük hayatımızda sıkça kullandığımız kelimeler olarak karşımıza çıkmaktadır. Kısacası, günlük kullandığımız dilimiz, denizden çıkan terimlerle farkında olmadan yapılan konuşmalar içermektedir.

Bir gemi gören modern müze ziyaretçisi, tam olarak açıklayabilmek için bir dile ihtiyaç duymaktadır. Denizciliğin metaforlarını veya denizcilik terimlerini bilmesi gerekmektedir. Çok az deniz müzesi bir sergi bağlamı olarak dile sahiptir, ancak istisnalardan biri olarak Teksas, Corpus Christi'deki Columbus Filo Yelken Okulu, 15.yüzyıldan kalma bir karavelin<sup>1</sup> yelken açmak için, çirak olan öğrencilerin denizcilik ve kullanım için İspanyolca terimleri öğrenmelerini sağlamaktadır.

### 2.2.3.3.Deniz Müzesinin Belleği

Deniz ulaşımı bazen günlerce, bazen aylarca sürmektedir. Bu kadar uzun süre boyunca insanlar yaşadıkları hayattan, yakınlarından uzakta kalmak zorundadırlar. İnsanların denizcilikle azalan bağlarına rağmen, denizcilik müzelerinin cazibesinin bir yönü, denizciliğin gerçek ve efsanevi olanı birleştirmesi ve insanların hem gerçek hem de hayali bir denizcilik geçmişiyle bir bağlantı kurma ihtiyacını karşılaması olmuştur.

Gemi bir anı sembolü olarak, bulunduğumuz ve gitmek istediğimiz yerin bir sembolü, ekonomik ve ruhsal bir kaçış kaynağı ve medeni insanın ilkel doğaya dönüşü olarak tanımlanabilir. Dönüşüme, değişime, gençliğe ve geleceğe yönelime değer veren bir toplumda, gemiler- eski gemiler- kolektif anılarımızda büyük bir önem taşımaktadır.

---

<sup>1</sup> **Karavel**, 15. yüzyılda ortaya çıkan iki ya da üç Latin yelkenine sahip olan yelkenli bir gemi türüdür. Sonraki dönemlerde Latin ve kare yelkenlerin birleşimi ile hareket edenleri de üretilmiştir (Url-6).

Pek çok Amerikalı, atalarının Yeni Dünya'ya hac ziyaretlerini Mayflower veya benzeri gemilerle yaptıklarını, gemilerin ve ataların özel resimlerini barındırdığını, ' hayal etmeyi tercih etmektedirler. Bir gemi, özelemlerin, zaferin, mücadelenin ve özgürlüğün bir amblemi olarak görünerek bir hafıza yeri işlevi görmektedir.

Deniz müzelerinin yurtdışındaki popülaritesinin belki de bir nedeni, geçmişlerini kesin olarak tanımlamaya yardımcı olacak bir gemi metaforu oluşturma arzusudur çünkü denizciliğe doğrudan olan bağların azaldığı düşünülmektedir. Bu yüzden bu bağları yeniden kuvvetlendirmek için deniz müzelerine çok önem verilmiştir. Örneğin, Lord Nelson'ın korunmuş amiral gemisi olan HMS Victory, geminin tüm görkemiyle yer aldığı efsanevi bir deniz kahramanını temsil etmektedir. Bunun yanı sıra, organizatörleri tarafından ideoloji odağı olmayan yine de sosyal tarihi destekleyen bir müze olan Avustralya Ulusal Denizcilik Müzesi'nde Vietnamlı mülteciler tarafından inşa edilen ve kullanılan küçük bir tekne sergilenmektedir.



Şekil 12. Avustralya Ulusal Denizcilik Müze'sinde sergilenen Vietnamlı mülteciler ve HMS Victory Müzesi (Url-7, Url-8).

Benzer şekilde İskoç Balıkçılık Müzesi Vakfı, insanların, eserlerin hafıza görevi olarak işlev gördüğü kişisel tarihlerini nasıl tasarladıklarını örneklemektedir. Museum Trust, yerel olarak toplanan eserleri balıkçıların çalışma hayatlarını tasvir etmek için kullanmıştır. Sergi, insanların mevcut kimliklerini yerel balıkçılık ekonomisine bağlamada o kadar etkili olduğunu kanıtlamıştır ki, vatandaşlar müzeye bir şeyler getirmek için küratörden izin istemişlerdir. Sergiye fazladan eser eklemek olarak değil, daha ziyade çiçek vazosu gibi hatıra dokunuşlarıyla kutsal bir imge eklemek istemişlerdir.

Son olarak, denizcilik müzeleri, ziyaretçilerin kendi deneyimlerinin bir parçası olarak iddia etmeye teşvik edildiği, geçmişin maddi sembolleri olarak gemi resimlerini içeren hediyelik eşya koleksiyonunu tanıtmaktadır. Hatıralık eşyalar, “hatırlanabilen ama yeniden yaşanmayan olayların örnekleri” olarak kelimelerle, eylemlerle, manzaralarla ve deneyimin diğer unsurlarıyla hayatta kalma gücüne sahiptirler.

#### **2.2.4. Deniz Müzesinin Kültürü ve Deniz Manzarası**

Denizcilik müzeleri genellikle deniz manzarasını ana referans noktası olarak göstermektedir. Deniz manzarası, peyzajın aksine, bir birim değildir. Özellikleri arasında değişkenlik, bağlılık, zamansızlık ve doğal dünyada mevcut olan algılanabilir sonsuzluğa en yakın yaklaşım yer almaktadır. Deniz hem değişken hem de değişken olmayan bir unsur ve bu nedenle sınırsız, sonsuz olarak görülmektedir. Gemileri deniz manzarasına karşı anlamak, karadan çok denizden bir perspektif olan bir 'su görünümü' benimsemek demektir. O halde deniz manzarası kavramsal veya bilişsel bir boyuta (su görünümü) ve tanımlanabilir malzeme bileşenlerine sahip arkeolojik bir boyuta sahiptir.

Arkeolog Christer Westerdahl deniz manzarasını, "denizcilik kültürü peyzajı" olarak tanımlamaktadır. Westerdahl ayrıca deniz manzarasını, tekneyle insan kullanımı (ekonomisi), yerleşim, balıkçılık, avcılık, nakliye ve kılavuzluk, deniz feneri ve deniz parkı bakımı gibi görevli alt kültürleri olan bir kavram olarak da tanımlamaktadır. O halde, deniz ve geminin karşılıklı etkileşimini anlamak bilişsel bir arayıştır: çıkarımlar yapmak için sözlü tarihe ve mevcut geleneklerin geçmiş geleneklerle bağlantısını öğrenmek için ise şimdiki ve geçmişteki denizcilerle ihtiyaç duyulmaktadır.

Denizle ilişkimiz kültürel olarak tanımlanmaktadır. Deniz manzarası, maddi ve maddi olmayan kültürel nitelikleri dengeleyen değişken bir bakış açısidir. Deniz müzeleri, ziyaretçilere dinamik ve hatta heyecan verici görünen bu değişkenliği sergilemek için ideal kurumlar olarak görev yapmaktadır.

### 2.3.BÖLÜMÜN DEĞERLENDİRİLMESİ

Tarih boyunca insanoğlu hep yeni yerler keşfette arzusunu içinde olmuştur. Yeni yerler keşfettikçe daha zenginleşmeye başlamışlardır. Fakat bu büyük keşifler, denizler, okyanuslar aşılarak yapılabilmektedir. Bu yüzden bir ihtiyaç olarak deniz ulaşımı kullanımı ortaya çıkmıştır. Yeni yerler keşfedildikçe toplumun refah düzeyini artırmış, ekonomi canlanmıştır. Bu şekilde denizcilige olan talep artmıştır. Deniz ulaşımı, nakliye, turizm, toplu taşıma gibi pek çok alanda kullanılan bir ulaşım yöntemidir. Nakliyede, çok fazla ağırlığı çok daha az maliyetle taşıyabilmesinden dolayı diğer ulaşım şekillerinden daha çok tercih edilmektedir.

Denizcilik, çok eski zamanlara dayandığı ve de çok fazla kùltürü, tarihi içinde barındırdığı için zamanla deniz müzeleri inşa edilmeye başlanmıştır. Bu bazen yeni bir müze yapısı bazen ise sadece bir kalıntı gemiden oluşmaktadır. Denizcilik müzeleri, geçmişe dair anlaşılabilir bir nostalji yoluyla bilinçli bir şekilde hafızayı canlandırır ve böylece ziyaretçilerin bağlamsallaştırılmış bir akademik ortamda nostaljiyle dolu kişisel bir geçmişe etkileşime girmesini sağlamaktadır. Bir tür tarih müzesi olarak, deniz müzeleri edebiyat, mit ve imgeleri içeren hem bilimsel hem de popüler kùltürün yönlerini sergilemektedir. Deniz müzeleri, hafızanın, tiyatrunun ve efsanevi köklerinin inşası yoluyla uygulanan gemilerden, denizcilik ve deniz kùltürlerinin diliyle çağrılan imgelerden oluşmaktadır.

Denizcilik müzeleri, hafızanın ve kimliğin amblemleri olarak çağrılan ve korkusuz denizcilerin imgelerini çağrıştıran gemilerin mecazi gücü nedeniyle popüler bir durumdadır. Deniz müzeleri, bu metaforik güç aracılığıyla kolektif kimliğimizi kùltürler ve milletler olarak tanımlamaya yardımcı olmaktadır. Deniz müzeleri, kùltürler arası temasın sosyal tarihini sunma, uluslar arasındaki karmaşık etkileşimleri seyahatler yoluyla gösterme ve yolculukları hem kişisel hem de toplu ruhsal yolculuklar olarak tasvir etme konusuna çok önemli bir konumdadır. Deniz müzeleri tarafından inşa edilen sosyal tarih, gemilerin ve denizciliğin niteliklerini, dil ve ritüel yoluyla teşvik ediyorsa, o zaman deniz manzarası perspektifi kùltürel olanı fiziksel çevreye sıkı bir şekilde bağlamaktadır.

Denizcilik koleksiyonları, tarihsel koşullara gömülü anlamlarla oluşturulmuştur ve bu nedenle, üzerlerinde her biri farklı bir yoruma sahip çok sayıda katman varmış gibi ele alınmalıdır. Başka hiçbir tarih müzesinin, deniz müzesi kadar doğal çevreyi insanın kültürel gelişiminin bir özelliği olarak görmediği söylenebilmektedir.

Bu alışma kapsamında deniz müzelerinin  önemli özelliği olduğunu söylemek mümkündür: ritüeli, dili ve anıları. Bu üç önemli özelliğin temeli denizciliğe dayanmaktadır. Denizcilik çok uzun bir zaman dilimine yayıldığı için, denizci insanlar günlük yaşantılarında bazı ritüellere ihtiyaç duymuşlardır. Bunlar alışkanlık haline getirilen davranışlar olabilmekte veya denizcilikte denizciler arasında yaygın bir şekilde kullanılan bazı batıl inançlar ve bunun sonucunda yapılan bazı eylemler olabilmektedir. Diğer bir özelliği olan dili ise, denizcilerin kendi aralarında kullandığı denizcilik ile ilgili olan terimlerden oluşan iletişim dilidir. Denizcilik kültüründe çok önemli bir yere sahip olan denizcilik dilini bütün denizcilerin çok iyi bilmesi gerekmektedir. Yanlış bir yönlendirme, durumların olumsuz sonuçlanmasına neden olabilmektedir. Denizciliğin bir diğer özelliği ise anılarıdır. Denizciler çok uzun süre özel yaşantılarından ayrı kaldıkları için, yaşamlarının büyük bir kısmını denizde geçirmektedirler. Bu yüzden denizde sahip olunan çok fazla anıları vardır. Bu anılardan yola çıkılarak müzelerde, ziyaretilerinde müze ziyaretlerinden bir anıya sahip olmaları için hediyelik eşyalar büyük önem taşımaktadır.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### 3.GÜNÜMÜZ DENİZ MÜZELERİ

#### 3.1. DENİZ MÜZELERİNİN TARİHSEL GELİŞİM SÜRECİ

Müzelerde gemilerin korunması, eski ve tarihi gemilerin en uygun koşullarda gelecek kuşaklar için korunmasını ve akademik çalışmalar için halkın ilgisine açık olmasını sağlamaktadır. Dünyanın dört bir yanındaki müzelerde eski ve tarihi gemi ve tekne kalıntıları görülebilmektedir. Bir gemi, iyi bir şekilde koruma altına alındıysa, bazen kendi başına bir müze olarak da kullanılabilir. Bazı gemiler dışarıya maruz bırakılmayacak kadar kırılgan veya parçalanmış şekilde bulunmaktadır. Bu yüzden içeride muhafaza edilmesi gerekmektedir.



Şekil 13. Mary Rose gemisinin kalıntıları (Url-9).

Bazı gemiler dış mekâna maruz kalmayacak kadar kırılgandır ve içeride korunmalıdır. Örneğin, Mary Rose'un kalıntıları, konservasyon işleminin uygulanabilmesi için amaca uygun tasarlanmış bir binada tutulmaktadır. Mary Rose gemisi, Solent'teki bir Fransız işgal filosuna yapılan saldırıyı yönetirken 1545'te batmıştır. Dört buçuk yüzyıl sonra, denizin derinliklerinden çıkartılmıştır ve şimdi Portsmouth'daki kuru bir havuzda sergilenmektedir.

Antik ve tarihi gemilerin ve teknelerin kalıntıları dünyadaki müzelerde görülebilmektedir. Bir geminin iyi bir şekilde korunduğu durumlarda, bazen kendi başına bile bir müze olabilmektedir. İngiltere'de bulunan HMS Victory buna örnek

gösterilebilir. HMS Victory 1765 yılında inşaat edilmiş 104 toplu bir savaş gemisidir. İngiliz Kraliyet Donanmasına uzun seneler hizmet vermesine rağmen gemi tek bir savaş ile anılmaktadır. 21 Ekim 1805 tarihinde Amiral Horatio Nelson liderliğinde Fransız-İspanyol filolarına karşı yapılan Trafalgar Savaşında, HMS Victory, Amiral Nelson'un amiral gemisi olarak savaşın kazanılmasında çok önemli rol alması ve en önemlisi Amiral Nelson'un yaralanıp, hayatını kaybettiği yer olması, gemiye tarihi bir kimlik sağlamıştır (Wilson, 2014). HMS Victory'nin ana yapı malzemesi ahşap olduğundan bakımı çelik gemilere nazaran daha zordur. Geminin kuru havuza çekilmesi, geminin sadece karasal hava şartlarına maruz kalmasını sağlamış ve normal de deniz şartlarının getireceği zararlar önlenmiştir. Bu bakımdan geminin kuru havuza çekilmesi, geminin müze olarak ömrünü ciddi bir şekilde artırmış ve gelecek nesillere saklanmasını sağlamıştır (Bozkurt, 2019).



Şekil 14. Bir müze olan HMS Victory gemisi (Url-10).

Bazı durumlarda, arkeologlar, geminin kendisi mevcut olmasa da buldukları gemi ve teknelerin fiziksel kalıntılarıyla geminin neye benzeyeceğini görüntülerle gösterebilmektedirler. Sutton Hoo gemisi buna örnek olarak verilebilmektedir.



Şekil 15. Sutton Hoo gemisinin kalıntıları ve ondan esinlenerek tahmin edilen geminin görseli (Url-11, Url-12).

İlk deniz müzesi Rusya’da 1709’da görülmektedir. Central Naval Müzesi, Rus deniz geleneklerini ve Rus Donanması tarihini yansıtan geniş bir müzedir. Dünyanın en büyük deniz müzelerinden birisidir. Müzenin kalıcı sergisi, II. Katerina'nın deniz tahtı, deniz savaşlarında ele geçirilen ödüller ve önde gelen Rus ve Sovyet deniz komutanlarının kişisel eşyaları gibi kalıntıları içermektedir. Ayrıyetten deniz sanatçılarının resimlerini, gemi heykelini, seyir aletlerini, deniz ekipmanlarını ve 17. yüzyıldan 20. yüzyıla kadar olan makineleri ve çok sayıda gemi modelini içermektedir. Ana sergi on dokuz salondan oluşmaktadır (Url-13).



Şekil 16. Central Naval Müze’sinin görünümü (Url-13).

Fransa'da inşa edilmiş ilk deniz müzesi olarak National de la Marine Müzesi örnek olarak gösterilmektedir. 1748 yılında yapılmış olan bu müzenin kalıcı koleksiyonu, Fransa'nın XV. Louis dönemine dayanmaktadır. Müze, 2017'den itibaren kapsamlı yenileme çalışmaları nedeniyle kapatılmıştır. 2021'de açılış yapması beklenmektedir. İspanya'daki ilk Denizcilik Müzesi, başkent Madrid'de bulunmaktadır. Denizcilik Müzesinin kökeni 28 Eylül 1792 tarihine dayanmaktadır. İspanya kralı IV. Carlos'un Denizcilik Bakanı Antonio Valdés y Fernández Bazán tarafından yapılan girişimlerle müzenin temelleri atılmıştır. Çeşitli farklı dönemlerde öne çıkıp geri plana itilen müze projesi 19 Kasım 1843 tarihinde II. Isabel iktidarında müze binasının açılmasıyla yeni bir evreye girer. Bu dönemde sıkça yer değiştiren müze 27 Kasım 1853 tarihinde Plaza de la Marina Española'da açılır. Müzenin bugün bulunduğu bina Deniz Kuvvetleri karargâhının olduğu bina kompleksi içindedir. Mimarlar Francisco Javier Luque ve José Espelius tarafından tasarlanan yapı 16 Temmuz 1928 günü tamamlanmıştır. Müzedeki tarihi eserler çok çeşitlidir. Eserlerin büyük çoğunluğu imparatorluk envanteri ve arşivi kaynaklıdır. Tarihi sıraya göre ayarlanmış salonlarda 15. yüzyıldan günümüze kadar çeşitli eserler sergilenmektedir. Sergilenen eserler arasında en değerli eserlerin başında Amerika'nın resmedildiği en eski haritalardan birisi olan Juan de la Cosa haritası gelmektedir. Müzede Amerika kıtasının yanı sıra Filipinler ve Küba'dan da çok sayıda eser bulunmaktadır (Url-14).



Şekil 17. Amerika'nın resmedildiği en eski haritalardan biri olan İspanya Denizcilik Müzesi'nde bulunan Juan de la Cosa haritası (Url-14).

İngiltere’de ise aynı dönemlerde, 1937 yılında kurulmuş olan Ulusal Denizcilik Müzesi (National Maritime Museum), dünyanın en büyük denizcilik müzelerinden bir tanesidir. Müze; gemi modelleri, navigasyon için kullanılan enstrümanlar, tablolar vb. gibi deniz ve gemi yolculuğunu ilgilendiren birçok eseri bir araya getirmektedir (Url-15).



Şekil 18. İngiltere’deki Ulusal Deniz Müzesi (Url-16).

Hollanda Deniz Müzesi, en eski deniz müzeciliklerinden biri olarak, Prens Henry tarafından 1874’te kurulmuştur. Denizcilik Müzesi’nin yanında, 2014 yılında Denizcilik Müzesi ile birleşen açık hava Deniz Müzesi Limanı yer almaktadır. Deniz Müzesi Limanı, çalışır durumda tutulan olağanüstü tarihi gemilerin ve vinçlerin bulunduğu bir koleksiyonu içermektedir.



Şekil 19. Rotterdam Deniz Müzesi ve yanında sergilenen Deniz Müzesi Limanı (Url-17-18).

Şu anda modern, küreselleşmiş akademik çevrede denizcilik tarihini düşündüğümüzde, karşımıza Atlantik-Akdeniz bölgesi daha ön planda çıkmaktadır. Bunun sebebi denizcilik tarihinin bu bölgelerde doğmuş olmasıdır. O yüzden bu bölgelerde önemli ölçüde ve yeterince çeşitli profesyonel ve amatör denizcilik tarihçileri ve denizcilik arkeologları ve aynı zamanda sivil toplum kuruluşları bulunmaktadır. Bu sebeple Amerika kıtasında konumlanmış deniz müzeleri de çok büyük önem taşımaktadır.

Bunlardan birine örnek olarak Amerika'nın New York eyaletinde bulunan, Montauk Deniz Feneri Müzesi, 200 yıldan fazla bir süredir bulunmaktadır. Gemi enkazları, korsan saldırıları, tarihi anıtlar bu müzenin sergilendiği koleksiyonun parçaları olarak bulunmaktadır.



Şekil 20. Montauk Deniz Feneri Müzesi görünümü (Url-18).

Atlantik okyanusuna kıyısı olan Kanada'da da çok önemli deniz müzeleri bulunmaktadır. Bu müzelere örnek olarak en eskilerinden olan Atlantik Deniz Müzesi örnek olarak verilebilmektedir. 70 küçük tekne ve bir buharlı gemi de dahil olmak üzere 30.000'den fazla eserden oluşan bir koleksiyona sahip Kanada'daki en eski ve en büyük deniz müzesi olarak 1948 yılında kurulmuştur.

## 4.2. DENİZ MÜZELERİNİN MİMARİSİ

Su, canlılar için fizyolojik bir temel gereksinim olduğundan yaşamın ana kaynakları arasında yer almaktadır. Bu birincil işlevinin yanı sıra; temizlik, ulaşım, enerji üretimi, spor gibi yaşamın birçok farklı alanında farklı işlevlerde kullanılmaktadır. Suyun kullanıldığı bu farklı alanlardan biri de mimaridir (Altıparmakoğlu, 2018). Suyun çekici özelliği, mimaride fiziksel görüntüsü, doğal ve sembolik anlamıyla mekâna zenginlik katmaktadır. Hem işlevsel hem de estetik gereksinimlerin sağlanmasında etkili rol oynamaktadır. Akustik, yansıtıcı, serinletici, ferahlatıcı ve rahatlatıcı özellikleri ile kentsel mekânda akmakta olan suyun sesi, çekici etkisiyle mekânda özgün bir yapı oluşturmaktadır. (Rubenstein, 1992). Suyun diğer özellikleri arasında, iki farklı mekânı birleştiren “bağlayıcı” fonksiyonu sayılabilmektedir. Birçok dağınık parçayı bir bütün içinde toplayabilir veya bir mekânı birçok parçaya bölebilmektedir. Su ve mekân arasında olan bu ilişki bir odak, bir çekim merkezi oluşturarak, suyun birleştirici işlevini ortaya koymaktadır (Uzun, 1999:18). Bu şekilde su ögesinin mimarideki önemini düşününce, aslında denizin mimari için doğal bir zenginlik kaynağı olduğu görülmektedir. Deniz müzelerinin mimarisinin de aslında, kendiliğinden gelen, mimariyi zenginleştirecek bir unsura sahip olduğu görülmektedir. Deniz müzelerinin bu yüzden denizle olan ilişkisi kurulurken bir avantajlarını kullanmaları daha başarılı bir mimarlık sunumu sağlamış olacaktır.

Mimari, denizle oluşumundan itibaren bağlantılara sahiptir. Su yolları ve okyanuslar tarih boyunca medeniyetleri birbirine bağlayarak imparatorlukların ve ekonomilerin genişlemesine ve gelişmesine izin vermiştir. Şehirlerin tersaneler ve limanların yakınlarında oluşmaya başlamasıyla birlikte sanayi ve ticaret gelişmiştir. Böylelikle insanlar ve liman bölgeleri arasında bir ilişki meydana gelmiştir.

### 3.2.1. Deniz Müzesinde Mekân Kavramı

Mimarlık özel bir yapı eylemidir. İnsanoğlunun doğal bir gereksinimi olan korunma içgüdüsüne yanıt olarak başlamış olmalıdır. Korunma içgüdüğü bütün canlı varlıktan, doğal çevrenin yaşama ve gelişmeyi etkileyen koşullara uyabilmek için özel bir yapı sistemine zorlamıştır. Sığınmak, örtülü bir yere girmek, saklanmak ve bir yuva yapmak

evrensel ve doğal olgulardır. Özel bir kavram olarak kullanıldığı anlamda yapı, canlıyı içine alan, onu evrensel boşluktan ayıran bir boşluk parçası belirlemektedir, öylece, mimari eylemin ilk basamağı, insanın içinde kendini güvende hissettiği bir sınırlı hacim yaratmaktır (Öztekin, 2014).

Müze tasarımlarında ilk belirleyici olan mekân ve işlev ilişkisinin daha da genişletilerek, nesne-nesne, mekân-insan ve nesne-insan ilişkileri dahil edilmeye başlanınca izleyici ve nesne ilişkisinin müzelerin vizyon, misyon ve stratejileri doğrultusunda daha başarılı müzeciliğe doğru yönelmesi olasıdır. Dışardan görkemli ya da en azından ilginç gözüken, içerden korumacı, sergilediğini anlaşılır kılan ve bireyi rahatlatan bir ortam sağlayan tasarımlar, iletişim ve eğitim amacını gerçekleştirmek için sergilemelerini değerlendiren müzelerin girişimleriyle var olmaya başlamaktadır. Çoğu tasarımda müzelerdeki nesne, mekâna uyum sağlayan, çoğunluk izleyicinin estetik duygusuna hitap eden ancak eğitsel yöntemleri göz ardı eden geleneksel düzenlemelerle gerçekleştirilmektedir (Atagök, 2002).

Deniz müzeleri inşa edilirken, üç şekilde bir mekanlandırma işlemine gidildiği görülmektedir. Birinci olarak, denizle olan ilişkilerine önem veren, tasarım ilkelerini göz önünde bulunduran bir bina tasarlanmasıdır. İkinci olarak, eski tarihi yapıların, sarayların, müzeye uygun bir şekilde restore edip, eski yapının da kimliğini kaybettirmeden bir bina tasarlanmasıdır. Üçüncü olarak ise, denizciliğin önemli bir ögesi olan gemileri müze olarak kullanmaktır. Müzenin sergi elemanını, müzenin kendisi olarak kullanma fikri, aslında müzeyi diğer müzelerden özel kılma, ayırma durumunu oluşturmaktadır.

### **3.2.3. Deniz Müzesinde Işık ve Aydınlatma**

Müzelerin doğru ve uygun bir şekilde aydınlatılması hem müzenin hem de serginin başarısı için çok önemlidir. Sergilenen objelerin veya eserlerin sunumu ve sergiyi gezenlerin bunları algılaması, aydınlatma düzeneklerinden yayılan ışıktan etkilenmektedir. Üç boyutlu eserlerden koyu renkli olanları, çok parlak ışık altında ve açık bir fon önünde silüet olarak algılanırken, açık renkli objeler aynı mekânda detayları ön plana çıkmış şekilde algılanmaktadır. Sergilenecek objelerin özellikleriyle

beraber sergi mekanlarının mimari karakterinin bilinmesi de aydınlatma kararlarının alınması sırasında etkin rol oynamaktadır (Öztekin, 2014).

Mekânın boyutları, genişlik ve ferahlık gibi bazı öznel durumları ve göz kamaşması, aydınlık düzeyi gibi bazı nesnel durumları etkilediği için aydınlatma ilkelerine karar verirken bu özelliğe dikkat edilmektedir. Mekânın fonksiyonu da aynı şekilde etkilidir (Ünal, 1999: 24-25). Sergi aydınlatmasının amacı, sergilenen nesnelere üzerinde inceleme yapabilmek olduğu kadar göze hoş gelmesini de sağlamaktır. Bazı sergilerde nesnelere ince detaylarına kadar gözükmeleri ve incelenmesi istenirken, bazılarında nesne bir bütün olarak ele alınmaktadır (Kazanasmaz, 2003).

Müze tasarımında doğal ve yapay aydınlatma olarak iki çeşit aydınlatma kullanılmaktadır. Sergileme alanlarında genellikle yapay aydınlatma kullanılmaktadır. Serginin dışında kalan mekanlarda ise doğal ışık yani gün ışığı daha çok tercih edilmektedir. Gün ışığı kullanımı, harcanan enerjinin en aza indirgenmesi için de önemli bir konudur. Müzelerde gün ışığını, dolaşım alanlarında, merdivenlerde, avlularda kullanmak mümkündür. Üç boyutlu nesnelere, en iyi algılamının gerçekleşmesi için gün ışığı kullanımı önerilmektedir. Özellikle heykellerde kullanıldığında daha başarılı sonuçlar alındığı görülmektedir. Bu şekilde bir sergileme yöntemine Atina'da bulunan Akropolis müzesinden örnek vermek mümkündür. Fakat bazı sergilenen nesnelere ışığa çok duyarlı oldukları için gün ışığı kullanımı önerilmemektedir. Kullanılan yapay ışıkta ise bazı hassas nesnelere aydınlatmadan herhangi bir hasar almaması için en düşük seviyede kullanılması önerilmektedir. Bu gibi durumlarda aydınlatma şekillerinde farklılıklar oluşmaktadır.



Şekil 21. Atina Akropolis Müzesi’nde heykellerin sergilenmesinde gün ışığı kullanımı örneği (Url-19).

Organik içerikli malzemeler için önerilen sınır aydınlık düzeyi 50 lux iken taş, metal, cam gibi ışığa duyarsız nesnelerin sergilenmesi için gerekli bir sınır değer bulunmamaktadır. Sergilenen eserlerin doğru algılanabilmesi ışığın rengiyle de doğrudan ilişkili olduğundan lambaların seçiminde renksel geriverim indisinin (Ra) 80 veya üzerinde olmasına dikkat edilmelidir (CIE,2001). Sergilenen nesnelerin, özellikle asılı olanların, aydınlatma aygıtlarının üzerlerinde yansımaya neden olmaması gerekmektedir. Duvar, döşeme ve tavan aydınlatmalarında ise olabilecek yansımaların önlenmesi için mat yüzeylerin kullanılması önerilmektedir.

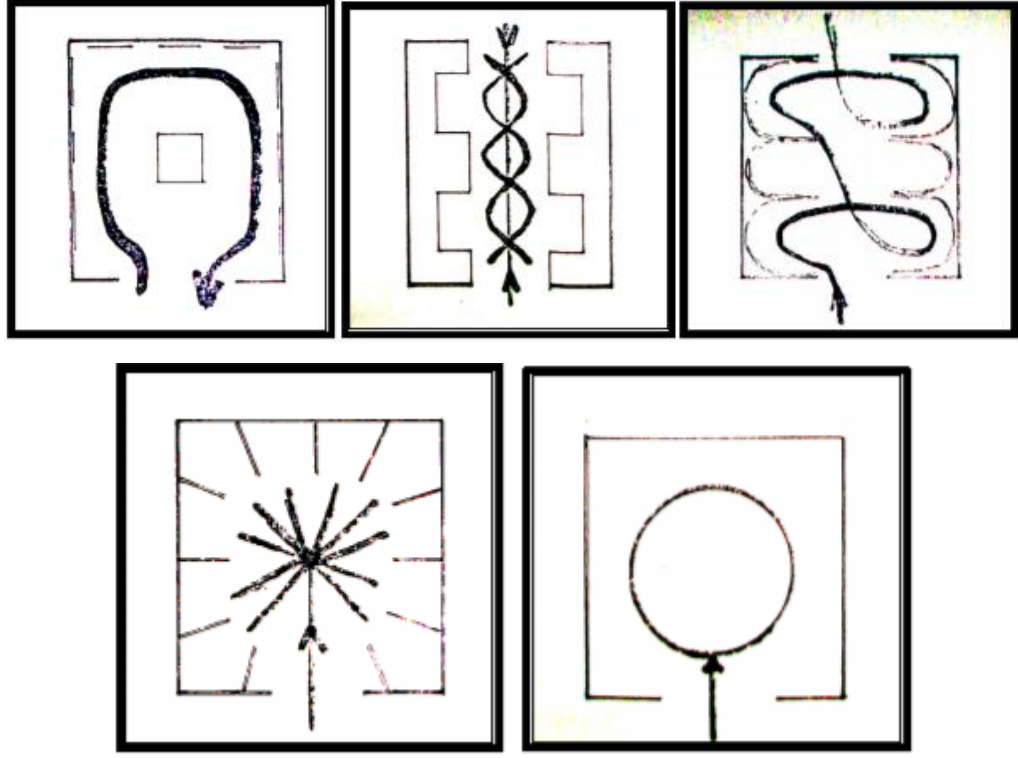
### 3.2.3. Deniz Müzesinde Sergileme Alanları

Müze nesnelerinin vitrinlerde korunduğu, sanat eserlerinin duvarlarda izleyiciye ‘yakınlaşma!’ alarmını veren ve genelde güvenliğin ön planda olduğu alanların önünde, izleyiciyi meraklandırarak, daha fazla görme, öğrenme isteğini heveslendirecek, nesnenin kendisi kadar yazılı bilgi panolarını ilginç kılacak tasarım ve etkileşimli / interaktif yöntemlerle meşgul edecek sergi tasarımlarına gereksinim son 20 yıl içinde artmıştır. 21. yüzyıla girerken birçok büyük kent, müzelerini yenilemek üzere hem koleksiyon hem de sergi tasarımlarını yeniden gözden

geçirmiştir. Yine büyüyen koleksiyona ek binalar da adeta bir başka zorunluluğu oluşturmaktadır (Atagök, 2002).

Sergi salonlarında görülmekte olan yeni malzemeyi daha kolay algılayabilmek üzere bildikleriyle ilişki kurabilecek izleyici için tematik gruplamalar kronolojik düzenlemelerin yerine geçmeye başlamıştır. Kronolojik sergileme, izleyen açısından daha kolay takip edilse de bir süre sonra tek düze gelmeye başlayabilir. Tematik sergilemede ise bir konuyla ilişkili farklı sanat eserleri ya da nesnelere bir araya getirildiğinde izleyicinin sorular sorması ve onları ilişkilendirmesi sonucunda aktif bir öğrenme yöntemi olabilmektedir (Atagök,2002).

Pedagojik araştırmalar sonucunda, her insanın öğrenme, algılama yetisi farklı şekillerle olduğundan dolayı, müzelerde sadece görsel imgelerle değil, diğer duyularımızın da kullanıldığı sergileme şekilleri kullanılması önerilmektedir. Duyma yoluyla, hareket ile algılama şekilleri göz önünde bulundurulmalıdır. Bu şekilde olan öğrenme şeklinin daha hızlı öğrenmeye sebep olduğu görülmektedir. Sergileme alanlarının uyulması gereken kriterler bulunmaktadır. Müzelerin genel oluşumlarına aykırı olmaması, mimariye uygun olması, sergilenen nesnelere malzemelerine uygun olması, ziyaretçiye verilmek istenen mesajın uygun olması gibi unsurlar bu kriterlere örnek olarak verilebilir. Genellikle müze sergilerinde, ziyaretçilerin serginin girişinden itibaren çok özenli bir şekilde vitrinleri izleyip, açıklamaları okumaktadır fakat müzenin sonlarına doğru bu özenin azaldığı görülmektedir. Bu yüzden sergiyi her daim canlı ve dinamik tutmak, iyi bir serginin özellikleridir. Sergi alanlarının aralarına, ziyaretçilerin dinlenebileceği alanlar veya ilgisini çekecek başka noktalar eklenerek bu ziyaretin daha dinamik geçmesi sağlanabilmektedir. Sergi alanlarını beş farklı yönelim dizilimi olarak ayırmak mümkündür. Koridor tipi, tarak tipi, zincir tipi, yıldız tipi ve blok tipi bu dizilimlere örnektir.



Şekil 22. Sergileme yönelim dizilimleri (Deniz,2008).

#### 3.2.4. Deniz Müzesinde Malzeme İlişkileri

Malzeme, mimarlığın temel taşlarından biri olduğu gibi, müzelerde de çok önemli bir yer tutmaktadır. Sergilenen nesnelere kadar onların sergilendikleri sergileme malzemeleri de sergiyi iyi bir sergi yapan unsurlardan birisidir. Sergilemede, malzemelerin nesnelere önüne geçmemesi gerekmektedir. Odak noktası olarak nesne ön planda olmalıdır. Malzemelerin de buna göre seçilmesi gerekmektedir. Sergilenen nesnelere arka plan malzemelerinden zıt renkler kullanılarak sunulması, ziyaretçinin eseri anlaması, ayırt edebilmesi için etkili bir yöntem olabilmektedir.

Deniz müzelerinin bir çeşidi olan gemi müzeler ya da deniz müzelerinde sergilenen eski, kalıntıları kalan gemilerin malzemeleri genellikle ahşap olduğu için yangına dayanımı olmayan malzemelerden oluşmaktadır. Bu sebeple çıkabilecek yangının tetiklenmemesi için yangına dayanımı yüksek olan malzemelerin seçilmesi gerekmektedir.

### 3.3. DENİZ MÜZESİ'NİN KOLEKSİYONLARI

Müzeler, içerdikleri eserleri sayesinde var olmaktadır. Ziyaretçiler, müzelerden eserleri ile anlam oluşturmalarını, tarihi tanımlamalarını beklemektedirler. İster Amerika'da ister Avrupa'da olsun, denizcilik müzelerinde denizcilik etnografyası ve ekoloji üzerine sergilerin yaygınlığı, deniz müzelerinin kültürler arası temasların, değişimlerin veya sömürünün etkilerini vurgulamaktadır. Şaşırtıcı olmayan bir şekilde, denizcilik ve gemi inşası, tarih müzelerinden daha çok sergi temalarını işgal etmektedir. Avrupa ülkelerindeki denizcilik müzeleri, değişen balıkçılık ekonomilerine ve bunlarla ilişkili teknolojilere artan bir ilgi ve bilgi göstermektedir. Geçtiğimiz yüzyılda sanayileşmiş ülkelerde deniz ekonomisine katılımda düşüşe yol açan değişen ekonomik yapı, en çok Avrupa'da dile getirildiğinden dolayı, geçmiş denizcilik kültürünü ve geleneklerini kurtarmaya çalışmaktadırlar.

Deniz müzesi sergileri en çok dört niteliğe önem vermektedir. Bunlardan ilki, eserlerin korunması ve muhafazasıdır. İkincisi, ziyaretçilerin eserleri anlayabilmesi için, görsel unsurlara sahip olmasıdır. Üçüncüsü ise, müzelerin eser koleksiyonlarının bilimsel bütünlüğünün olmasıdır. Dördüncüsü ise, eserlerin sahip olduğu etiketler ve açıklamalardır. Bu özellikler ister tek başına ister kombinasyon halinde olsun, müze sergilerinin temalarını ve yapısını, eğitim programlarının ideolojisini yansıtmaktadır. Eski gemilerin korunmasına olan yüksek ilgi, onları sergileyen deniz müzelerinin başarısını göstermektedir. Eski gemilerin, ziyaretçilere verdiği deneyim, görsel becerilerini geliştirmelerine yardımcı olmaktadır. Arkeoloji, eserleri kurtarmak için uygulanan birçok deniz müzesi sergisinin ideolojik temelini sağlamaktadır. Bu nedenle, İngiltere, Portsmouth'daki Mary Rose Müzesi gibi bazı denizcilik müzeleri, arkeolojik becerinin sonucunda meydana gelmiştir.

Koleksiyonlar sergilenirken, yanlarında bulunan açıklamalar bazen ışıklandırmadan, harflerin boyutundan veya diğer hususlardan dolayı ziyaretçiler için okunması zor bir duruma gelmektedir. Bu yüzden küratörler açıklama metninin 45 kelimeyi geçmemesini tavsiye etmektedir (Hicks, 2000).

### 3.4. BÖLÜMÜN DEĞERLENDİRİLMESİ

Müzeler bilgi alışverişi yapan kurumlardır. Tarihi bilgiyi gözler önüne sererek ziyaretçilere sunmaktadır. Denizcilik müzeleri ise bu yönüyle geçmişi ziyaretçilere yaşatma amacını benimsemiştir. Denizcilik müzeleri ayrıca insanın denizle olan ilişkisini incelemeye adanmış kurumlardır. Hem kolektif hem de kişisel arayışları içeren denizcilik metaforlarını ve tüm deniz faaliyetlerini, deniz manzarası aracılığıyla ziyaretçilere benimsetme amacındadırlar. Ziyaretçilerin denizcilik tarihinden kendi benliklerine giden yolu araştırmaktadırlar. Deniz müzeleri insan toplumu ile çevresel değişim arasındaki bağlantıları açıklamak için benzersiz bir konuma sahiptirler.

Deniz müzeleri, 19.yüzyıla kadar çok fazla yaygın görülmemiştir. 19.yüzyıldan sonra ise sanayi devrimiyle birlikte popülaritesi artmış ve sayısı yavaş yavaş çoğalmıştır. İlk olarak Rusya’da inşa edilen deniz müzesi, sonraları denizle ilişkisi olan çoğu ülkede yavaş yavaş önem kazanmaya başlamıştır. Denizcilik tarihi çok eski yıllara dayandığı için bu zamana kadar kalıntıları kalan ya da zar zor korunarak sağlam bir şekilde bu zamana kadar gelen gemiler çok büyük önem arz etmektedir. Bu sebeple, deniz müzelerinin değerli bir parçası haline gelmişlerdir. Hatta bazıları, müzenin bir parçası olmaktan çıkarak müzenin asıl kendisini oluşturmaktadır. Müze gemi olarak adlandırılan, geminin kendisinin müze olarak kullanıldığı yapılardır.

Mimaride, su ögesi yapıya olumlu bir nitelik katan bir kavramdır. Bu sebeple denizcilik müzeleri, doğrudan olan su ilişkilerinden dolayı diğer müzelerden bir adım daha ön plana çıkmaktadır. Deniz müzelerinin koleksiyonu bir tarih müzesinin koleksiyonunu anımsatsa da aslında birbirlerinden çok farklıdır. Deniz müzelerinin koleksiyonları, denizcilik elemanları, gemi parçaları, denizci kıyafetleri, mektuplar, balıkçılık gibi pek çok konuları barındırmaktadır. Deniz müzeleri pek çok işlevi yerine getirir de en önemli işlevi sergilemedir. Sergilemede eserlerin hasar görmemesi için pek çok unsur dikkate alınmalıdır. Eserin aydınlatma tasarımında, zarar görmeyecek şekilde yapılması gerekmektedir. Bu yüzden aydınlatma tasarımı sergilenen esere göre değişiklik göstermektedir. Örneğin bir gemi kalıntısının sergilenmesiyle bir tablonun sergilenmesinin aydınlatması birbirlerinden farklıdır. Deniz müzesinde, ziyaretçilerin uzun süre müzede vakit geçirebilmesi için yapılan yönlendirme sistemi de çok önemlidir. Sıkılmadan yapacakları bir ziyaret, daha çok bilgi öğrenme, donanım

kazanma demektir. Ziyaretin uzun soluklu olması için sergileme alanlarının aralarına dinlenme mekanları, eğlence alanları yerleştirmek bir çözüml olabilir. Eserlerin sergilenmesinde, sadece görsel imgelerin kullanılmaması önerilmektedir. Ne kadar çok duyu organı kullanılarak öğrenme sağlanırsa o kadar kalıcı bir öğrenme biçimi gerçekleştirilmiş olmaktadır. Bir video, bir workshop bu tekdüzeliği kırabilecek, daha eğlenceli ve sağlıklı bir öğrenim biçimi sunmuş olacaktır.

## DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

### 4.UYGULAMA ÖRNEKLERİ

Günümüzde kapılarını ziyaretçilere açmış bulunan pek çok deniz müzesi bulunmaktadır. Bu çalışmada ise özellikle yeni bir yapı olarak tasarlanan deniz müzelerinden örnekler seçilerek değerlendirmeler yapılmıştır. Bu örnekler, Danimarka Ulusal Deniz Müzesi, İstanbul Deniz Müzesi, Çin Deniz Müzesi, Porsgrunn Deniz Müzesi, Xperiential Deniz Müzesi ve Mary Rose Müzesi'dir.

#### 4.1.DANİMARKA ULUSAL DENİZ MÜZESİ

Danimarka Ulusal Deniz Müzesi, BIG- Bjarke Ingels Group'un uluslararası üne sahip mimarları tarafından 2013 yılında tasarlanarak hizmete açılmıştır. Danimarka Denizcilik Müzesi, Ekim 2013'te yeni binasında kapılarını açmadan önce, 1915'ten beri Kronborg Kalesi'nde bulunmaktaydı ve Ticaret ve Denizcilik Müzesi olarak bilinmekteydi. Kale 2000 yılında UNESCO Dünya Mirası Listesi'ne girdiği için birkaç yıl içinde müzenin yerini değiştirmek ve yeni bir müze tasarlamak için yeni teklifler yapılmıştır. Müzenin bulunduğu alan, 1882 ile 1985 yılları arasında Elsinore Limanı'nda bulunan Danimarka'nın en önemli ve ilerici modern tersanelerinden biri olan Elsinore Tersanesi'dir. Müze, 1955 yılında inşa edilen eski kurumuş bir iskelenin etrafında tasarlanmıştır. Müzenin sergi alanları, galerileri yerin altına yerleştirilerek, kurumuş iskelenin duvarlarının etrafında sürekli bir döngü oluşturacak şekilde tasarlanmıştır.



Şekil 23. Danimarka Ulusal Deniz Müzesi ve arkada Kronborg Kalesi (Url-23).

Ziyaretçilerin geminin küçük bir ölçeğini deneyimlemeleri amacıyla tasarlanan bu yapı, iskeleyi serginin en önemli parçası haline getirmektedir. Çok köşeli bir kompozisyon halinde düzenlenen bu yapının uzaktan görünmesi pek mümkün değildir. Bunun sebebi ise, arkada bulunan tarihi Kronborg Kalesi'nin manzarasını bozmamaktır. Yerin altında saklanır şekilde tasarlanmasıyla, ziyaretçilere bir denizaltı hissiyatını vermek amacının paralel olduğunu söylemek mümkündür.



Şekil 24. Danimarka Ulusal Deniz Müzesi'nin yeni hali ve eski Elsinore Tersanesi (Url-23).

60 yıllık rıhtım duvarlarına hiç dokunmadan, cam ve alüminyum kaplı köprüler ve merdivenler kullanılarak tasarlanmıştır. Zemini sabitlemek için 461 adet zemin ankrajı<sup>2</sup> 42 metre derinliğe kadar delinmiştir. Bu sebeple yapıyı diğer deniz müzelerinden oldukça zor olmuştur.

Mimarlarından biri olan David Zahle'in açıklamaları şu şekildedir: “Eski beton iskelesi ile 5 yıl boyunca çalışmak arkeoloji ile gemi tasarımının bir karışımını meydana getirmiştir. Deniz düzeyinin altında müze yapmak için daha önce Danimarka'da kullanılmayan inşaat teknikleri kullanılmıştır. Bir buçuk metre kalınlığındaki duvarlara ve iki buçuk metre kalınlığında bir zemine sahip olan eski beton iskele, modern bir müze tesisi olarak yeniden tasarlanmıştır. Ekibimizin bu

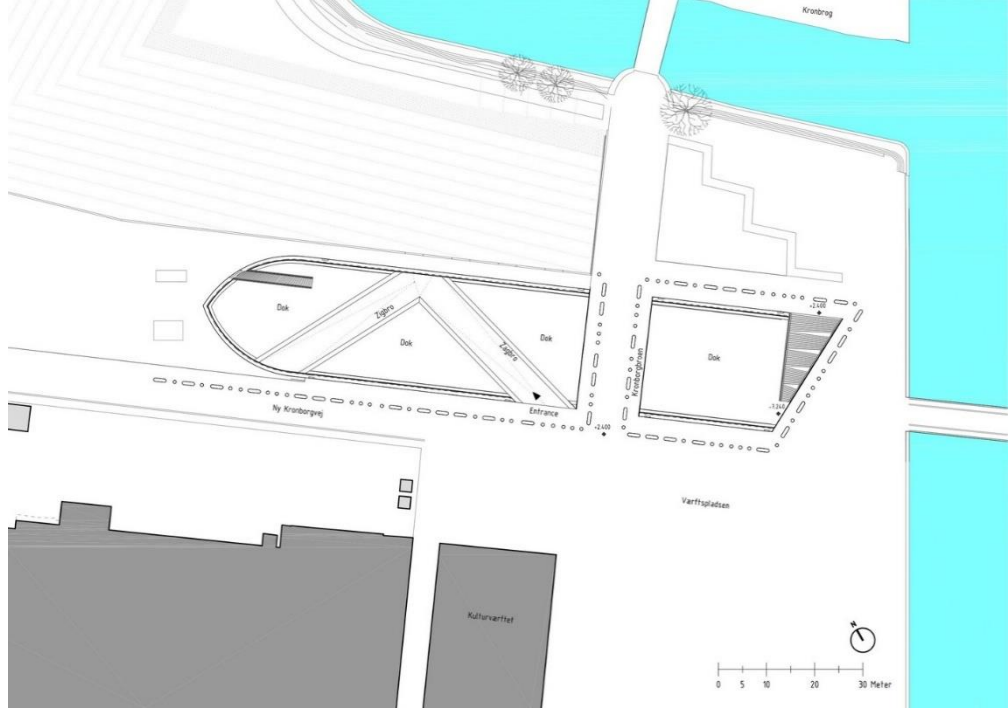
<sup>2</sup> Ankraj: Zeminlerin ve kayaların çekme gerilmelerini sağlıklı bir şekilde ana kayaya ulaştırmak, süreksizliklerin yada tanelerin sürtünme kuvvetlerini arttırmada yararlanan dübel gibi çalışan özel çubuklara ankraj denir (Url-24).

projedeki aldığı sonuçtan gurur duyuyorum.” Müzenin bulunduğu konumun Danimarka'nın tarihi bir kalesi olan Kronborg Kalesi'ne ve de denize olan yakınlığı mimarların bile tahmin edemeyeceği zorluklar ortaya çıkarmıştır. Bu nedenle Danimarka'nın en karmaşık projelerinden biri olarak anılmaktadır. Müzede diğer bulunan kısımlar, oditoryum, sınıflar, ofisler ve kafeteryadır. Müzenin oditoryumu, bitişikteki Kültür Bahçesini Kronborg Kalesi'ne bağlayan bir köprü görevi görmektedir. Müzeye giriş ise, rampalar ile sağlanmaktadır. Sergide deniz müzeciliğinin hikayesi, filmler, modeller ve yapının mimarı Bjarke Ingels'in en sevdiği medya olan çizgi filmler aracılığıyla anlatılmaktadır. 3000 metrekarelik alan, Danimarka denizcilik tarihinin öyküsünü anlatmak için farklı tasarımlar kullanılarak yapılan sekiz tematik sergiye ayrılmıştır. Bu sergilerin her biri için yapılan filmler Rotterdam'dan gelen bir video sanatçısı kullanılarak yapılmıştır. Bu filmler, çok az metin kullanılarak çoğunlukla görsel imgelerden oluşmaktadır. Sergide ayrıca sanal gerçeklik gözlükleri kullanılarak, 100 yıllık denizcilik tarihini üç dakikaya sığdıran görseller kullanılmıştır. İskelenin tersane zamanında kullanımını, iskeleden müzeye dönüşümünü anlatan VR gözlüklerle deneyimleme imkânı sunmaktadır. Sergide ayrıca çocuklar için düzenlenmiş bir alan bulunmaktadır. The Dream Ship olarak isimlendirilen bu alan 400 metrekare bir alanda bulunmaktadır. Deniz ve denizin neşesini, oyunlar, hikayeler ve el sanatları ile çocuklara aşılacak hedeflenmiştir. 2 ile 10 yaş arasındaki çocuk gruplarının birbirleriyle ve aileleri ile vakit geçirmesini sağlayan bu alanda, karaoke alanı, workshoplar, çocukların oynayabileceği anemometre<sup>3</sup>, telgraf anahtarı ve sis düdüğü gibi materyaller bulunmaktadır. Bu çalışmada, çocukların denizcilik nesnelere temas ederek onlar hakkında bilgi edinmesi amaçlanmıştır.



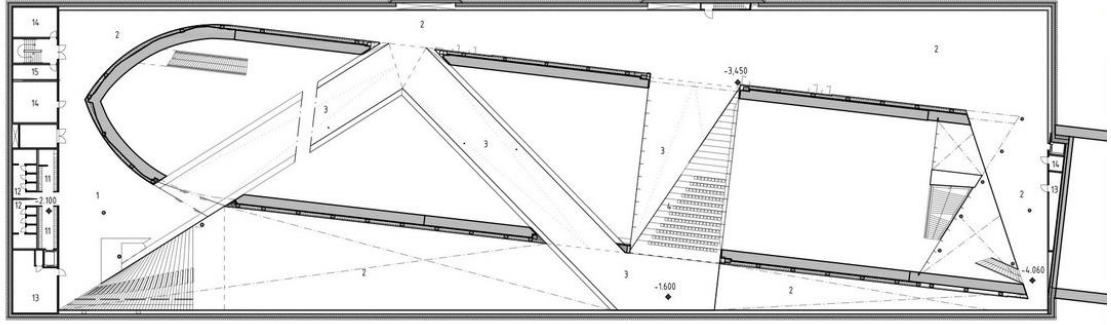
<sup>3</sup> Anemometre: Rüzgârın ya da farklı gazların akım hızlarını ve yönlerini ölçmeye yarayan test ve ölçüm cihazıdır (Url-25).

Şekil 25. Danimarka Ulusal Deniz Müzesi'nin The Dream Ship bölümünde çocuklar (Url-26).

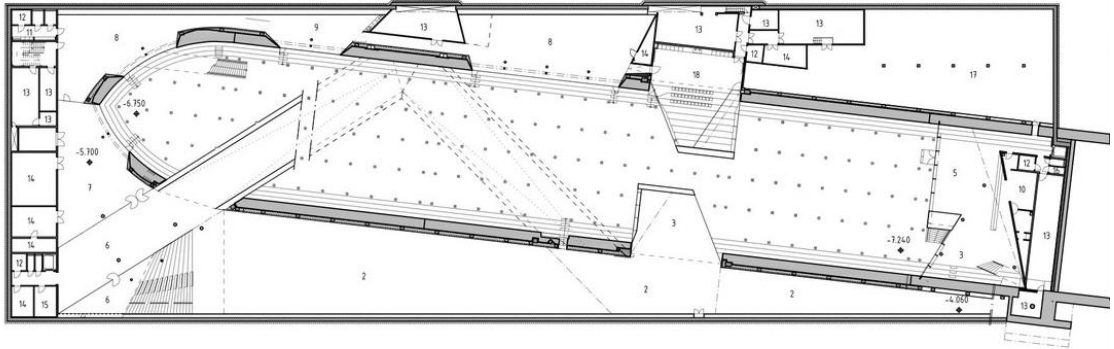


Şekil 26. Danimarka Ulusal Deniz Müzesi'nin vaziyet planı (Url-23).

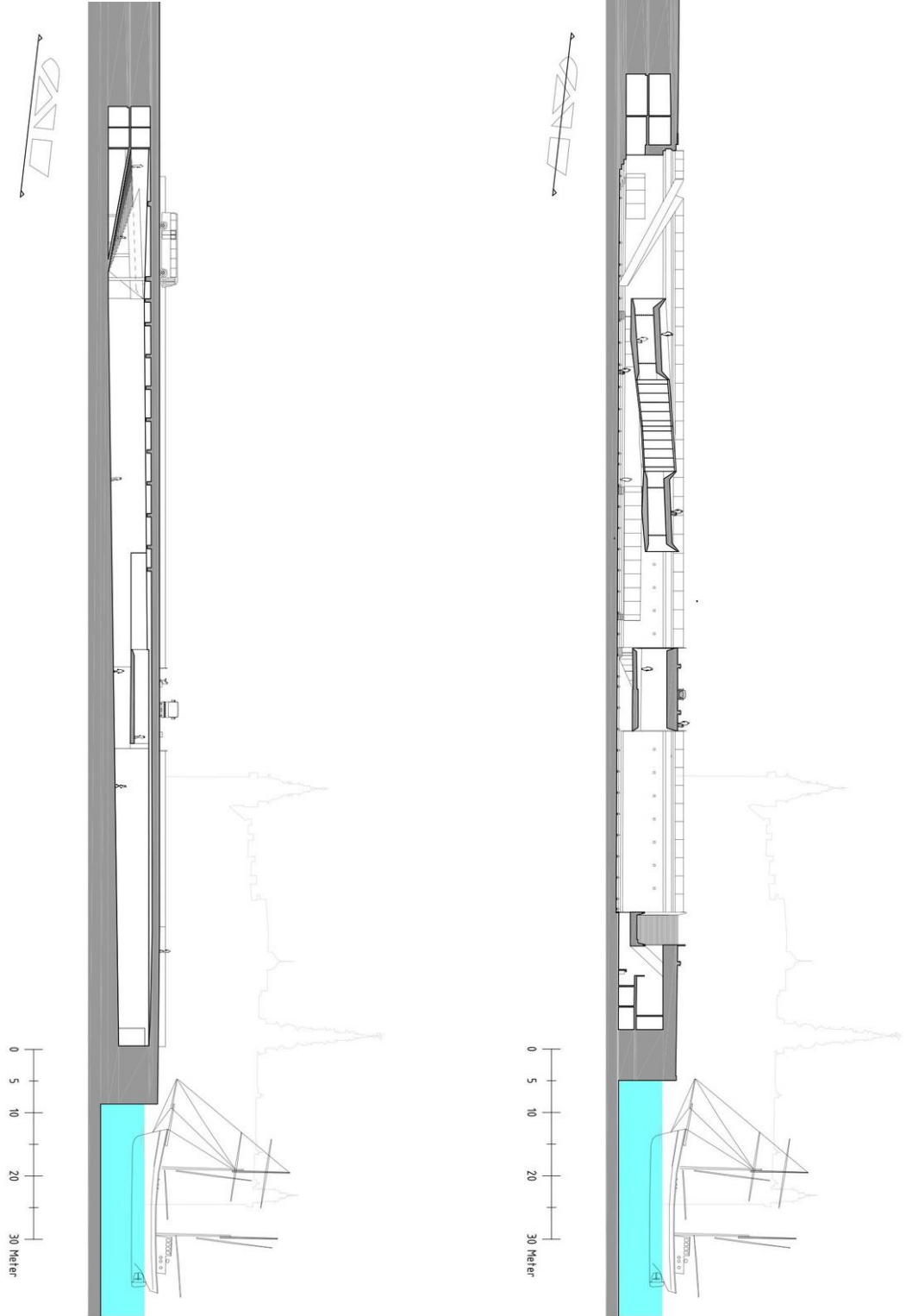
Müzenin amacı, ziyaretçileri daha fazla bilgi aramaya yönlendiren merakı uyandırmak olduğu için sergide metin miktarı minimum seviyede tutulmuştur. Bu şekilde olan deniz müzelerinin nadiren, detaylı bilgi için ziyaret edildiği düşünülmektedir. Genellikle ortak bir deneyim yaşamak için aile, arkadaş grupları tarafından ziyaret edilmektedir. Her bir sergi alanı veya nesnesi sadece 200 karakterden oluşan bir metin aracılığıyla tanıtılmaktadır. Ziyaretçiler daha ayrıntılı bilgi isterlerse, bir QR kodunu tarayarak anında kendi akıllı telefonlarına indirebilmektedirler. Sergilenen ilk sergi “Bizim Denizcilerimiz” isimli olup, son yıllarda gelişen teknolojiyle birlikte artık dev gemilerin bir joystick ile yönetilmesinden ve bu yüzden 9 kişilik bir mürettebatın bile onlara yetebildiğinden bahsederek kaybolan eski denizcilik hayatından bahsetmektedir. Sergide, dalgalar üzerinde yapılan bir gemi yolculuğu betimlenerek giriş yapılmıştır. Devamında, denizcilerin dünyasının derinliklerinde, ziyaretçiler sigaraları, geleneksel bir denizci kıyafetini, memlekete gidip gelen hüzünlü mektupları ve uzak diyarlardan hatıralık eşyaları izlemektedirler. Bir denizcinin evinde eşini bekleyen bayan da hikâyenin parçasıdır.



Şekil 27. Müzenin birinci kat planı (Url-23).



Şekil 28. Müzenin ikinci kat planı (Url-23).



Şekil 29. Müzenin kesitleri (Url-23).



Şekil 30. Müzenin sergi kısmından bir görüntü (Url-23).

Denizcilik halen, Danimarka için önemli bir konumdadır. Bir deniz ulusu olan Danimarka, limanlarını mültecilerin oluşturduğu terör tehdidi arttığı gerekçesiyle çitlerle çevirmiştir. Bu sebeple denizciliğin zamanla yok olacağını düşünmektedirler. Limanın sergi konusu olan 'Dünyaya Açılan Kapı', eski limanın çalışkan liman işçileri, vinçler, ambarlar ve daha fazlasıyla dolu görünür ve erişilebilir bir alan olduğunu ziyaretçilere göstermektedir. "Gemi" teması ise, denizcinin heyecan verici hayatından bahsetmektedir. "Denizcilik ve Dünya Görünümleri" teması, teknik gelişmeler ve genişleyen bir dünya görüşünü dahil ederek denizcilik geçmişini tasvir etmektedir. "Tüm Zamanların Gemileri" sergisinde, farklı gemi türleri sergilenmektedir. Serginin en dokunaklı kısmı, "Savaşın Gölgesinde" temasında, ziyaretçiler en büyük tehlikeyi, gemilerin batış hikayelerini izlemektedirler. New York Times gazetesine göre, Danimarka Deniz Müzesi, "2014'te Gezilecek 52 Yer" arasında listelenmiştir.

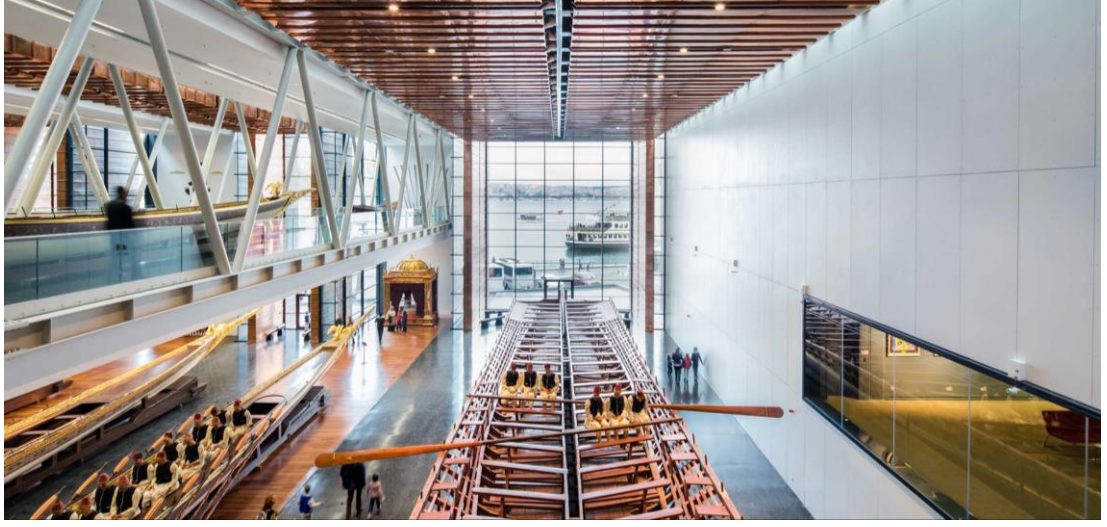
## 4.2.İSTANBUL DENİZ MÜZESİ

2010 yılında tamamlanan İstanbul Deniz Müzesi, Teğet Mimarlık tarafından tasarlanmıştır. Türkiye’de bulunan denizcilik müzeleri arasındaki en büyük müze olan İstanbul Deniz Müzesi, 20.000 adet eseri bünyesinde barındırmaktadır. Bina, tarihi bir koleksiyon için tasarlanmış; geleneksel ile çağdaş müzeciliği buluşturmuştur. Yaya ve araç trafiğinin yoğun olduğu Beşiktaş ilçesinde, bir sakinleştirme noktası olmayı hedeflemiştir. Çevrede röper noktası olarak kabul edilebilecek Beşiktaş Meydanı, İskele Caddesi, Dolmabahçe Caddesi ve İstanbul Boğazı ile görsel bir bağ oluşturması amaçlanmıştır (Yarımay, 2018). Tescilli bir yapı olan Deniz Müzesi ve ona ek olarak yapılan Kayıkhane binasından oluşmaktadır. Sergileme alanlarına ek olarak; çocuk eğitim salonu, kütüphane, satış birimleri, konferans salonu ve kafeterya gibi alanların varlığı, müzeye sergi ziyaretçileri dışında insanları da çekmektedir (Sapchi, 2016).

Ana sergi binası 3 katlı olup, 1500 metrekare alana sahiptir. Binada bulunan dört büyük salon ve on yedi oda sergileme alanı olarak kullanılmış ve salonlara rüzgâr yönlerinin isimleri verilmiştir. Deniz Müzesi’nde sergilenen nesnelere; gemi maketleri, denizcilik ile ilgili tablolar, tarihi önemi olan gemi ve yatlarda kullanılmış olan eşyalar, denizcilikte kullanılan haritalar, sancaklar, savaş aletleri, portreler ve fenerlerdir. Sergilenen nesnelere işlevsel veya kronolojik olarak gruplanmıştır (Url-27).



Şekil 31.İstanbul Deniz Müzesi görünümü (Url-28).



Şekil 32. Sergi bölümünün ana galerisi (Url-28).

İstanbul Deniz Müzesi; 1897 yılında, dönemin Bahriye Nazırı Hasan Hüsnü Paşa'nın emirleri, Miralay (Albay) Hikmet Bey ve Yüzbaşı Süleyman Nutku'nin büyük gayret ve çabaları sonucu Tersane-i Amire'de (Osmanlı Devlet Tersanesi Kasımpaşa, İstanbul'da) küçük bir binada "Müze ve Kütüphane İdaresi" İsmi ile kurulmuştur. Önceleri düzenlemesi yapılmamış, müze deposu olarak sergiye açılmıştır. 1914 yılında Bahriye Nazırı olan Cemal Paşa, denizciliğin tüm kollarında olduğu gibi müzede de reform yapmış ve müdürlüğe Deniz Yüzbaşı Ressam Ali Sami Boyar'ı getirerek, bilimsel anlamda yeniden düzenlenmesine olanak sağlamıştır. Boyar, Türk gemilerinin tam ve yarım modellerinin yapılması için "gemi model atelyesi" ve mankenlerin yapıldığı "mulaj-manken atelyesi"ni kurarak, müzeciliğin geliştirilmesine ve bugünkü halini almasına temel oluşturmuştur (Url-29).

Bir yarışma projesi olan İstanbul Deniz Müzesi, Dolmabahçe Sarayı ve İstanbul Boğazı gibi önemli tarihi yapıların arasında bulunmasından dolayı çok önemli bir konumdadır. Projenin yaşayan üç cephesi bulunmaktadır. Bir cephesi, eski bir tütün deposuna bitişik bir haldedir. Bu cephe hiç görünmediği için genellikle servis kısımlarına ayrılmıştır. Boğaz tarafı manzarayı kullanmak için tekne galerisine ayrılmıştır. Tam zıt cephesi, şehre ve trafiğe açılan, Dolmabahçe Bulvarı'nda bulunmaktadır. Mimar yapıyı biraz geri çekerek, Barbaros heykelini kucaklar bir şekilde küçük bir meydan oluşturmaya çalışmıştır.



Şekil 33. İstanbul Deniz Müzesi vaziyet planı (Url-30).

Müzenin giriş holü eski ve yeni binaların bağlandığı düğüm noktası rolündedir. Tarihi bina ile Kayıkhane bölümü bir köprüyle bağlanmıştır. Oluşturulan sergi rotasında eski ve yeni binalar bütünleşmektedir. Büyük kayıkların sergilendiği zemin katta, geniş açıklık sistemleri ile kesintisiz görüş alanı sağlanmıştır. Daha küçük kayıkların bulunduğu asma kat ise galerilerle zemin katı görmektedir. Binanın plan ve sergileme şeması, mevcut koleksiyona uyum sağlayacak şekilde düzenlenmiştir. Ayrıca sergi salonları arasındaki rampa ve köprüler, engelli ziyaretçiler için de sirkülasyonu kolaylaştırmaktadır (Yarımay, 2018).

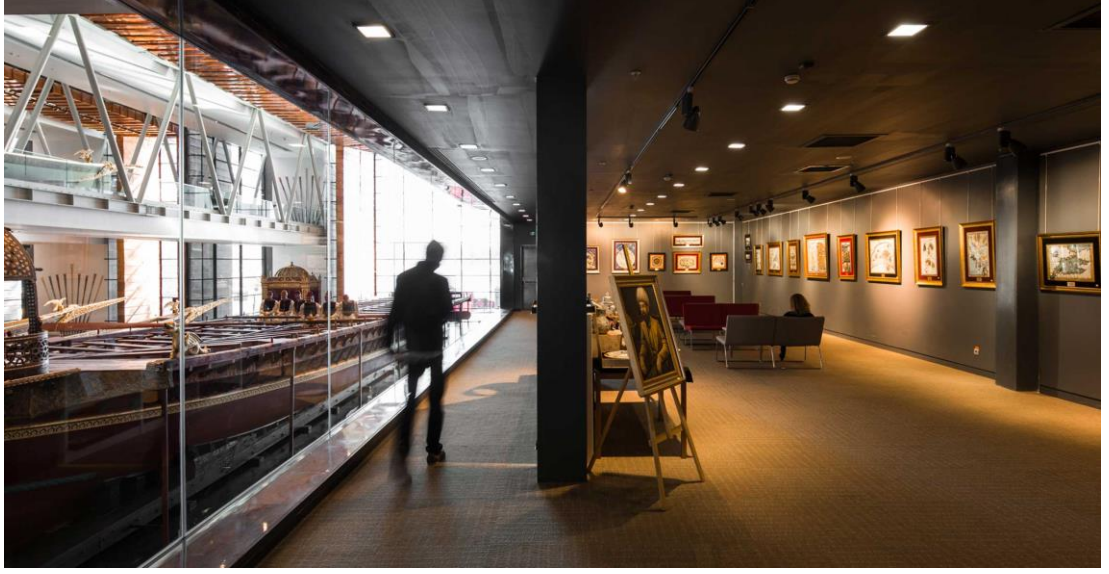
Sultan kayıklarının, denize nazır yan yana durduğu serginin ana galerisi, koleksiyonu bir bakışta algılama fırsatı veren etkileyici bir kısımdır. Sergide koleksiyonlar, kronolojik bir sıra kullanılarak sunulmuştur. Eserlere, saltanat kayıkları, tarihi kadirga, silahlar, mühimmat malzemeleri, gemi isim levhaları, tuğralar, armalar, mobilyalar, gemi model ve maketleri, sancaklar, fenerler, Atatürk'ün kullandığı eşyalar, plastik sanat eserleri, kıyafetler gibi ürünleri örnek olarak vermek mümkündür.

Sergilenen kayıklar ve kayık maketlerinin en iyi algılanmasını sağlayan ışık gün ışığıdır. Sergi salonlarına güneye bakan büyük camlardan ve tavanlardaki yarıklardan gün ışığı alınmaktadır. Güneş ışığının sürekliliğini sağlamak amacıyla cephelerden tavana devam eden yarıklar oluşturulmuştur. Ancak iç kısımlara yeterli gün ışığı gelmemesi ve mevsimsel olarak güneşin kontrol edilememesi nedeniyle, aydınlık seviyesi ayarlanabilir bir yapay aydınlatma sistemi mevcuttur. Bu sistem, bakır tavan içine gömülü yönlendirilebilir halojen lambalardan oluşmaktadır (Sapchi, 2016).

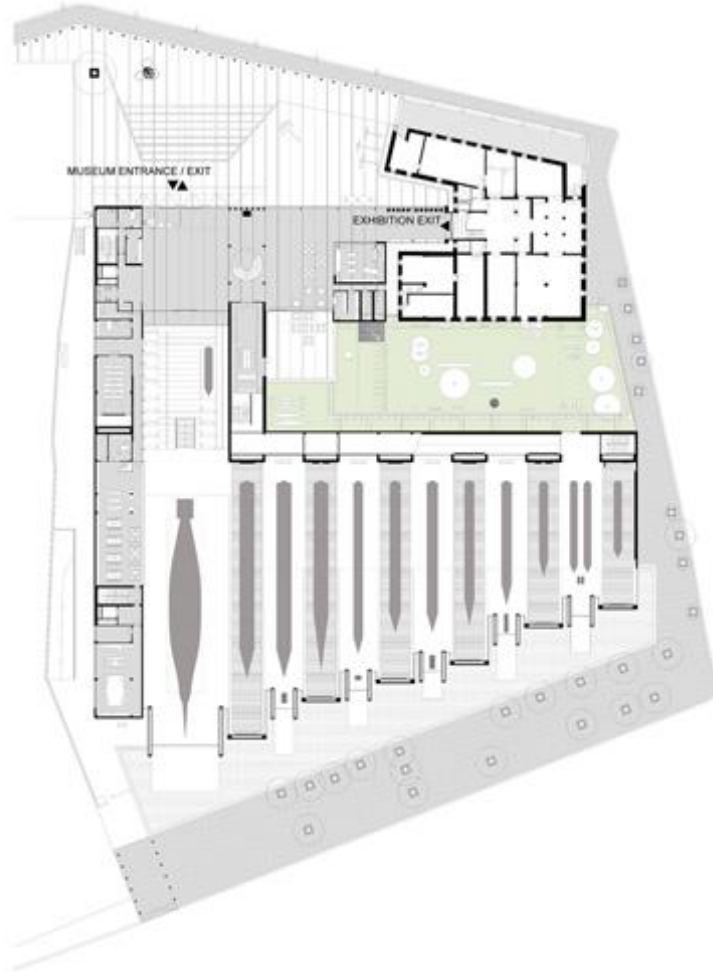


Şekil 34. Sergi bölümünden bir görünüm (Url-28).

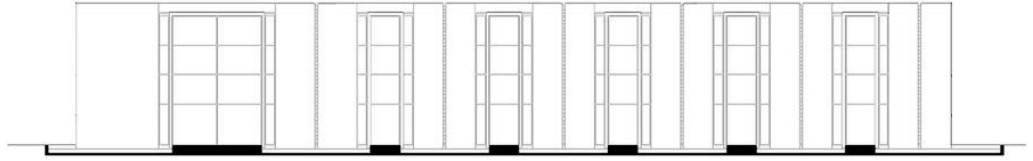
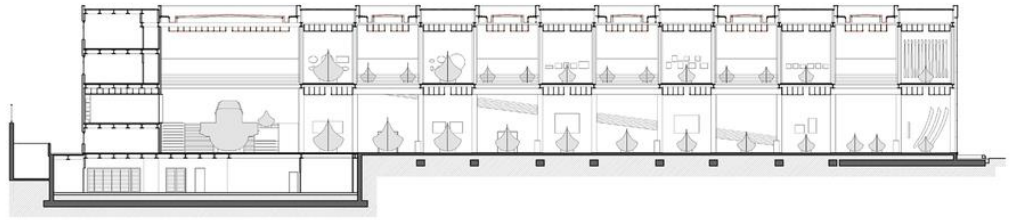
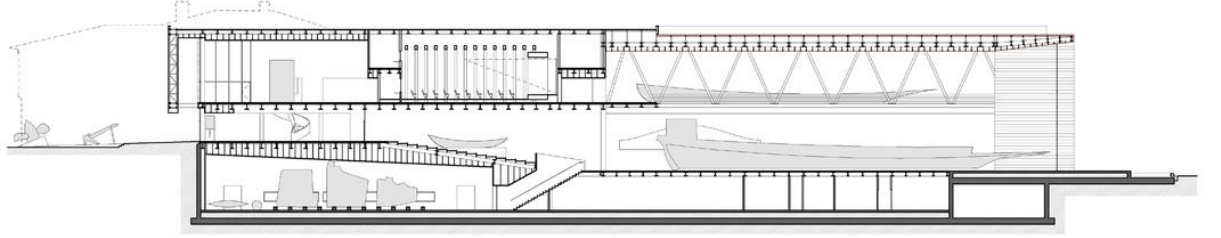
Sergi alanı rotasının parçası olarak müzeye dahil edilen tarihi binada, sergileme alanları içine gün ışığı alınmamaktadır. Bu bölümde daha küçük objeler bulunduğu için, genellikle cam vitrinlerde sergileme yapılmaktadır. Vitrinlerin aydınlatılması, tavan yüzeyine yerleştirilen, yön değiştirebilir küçük spotlarla sağlanmıştır. Sergilenen objenin niteliği ve sergilendiği yöne göre bazı durumlarda tavana yerleştirilmiş spotlar veya led ışıklardan yararlanılmıştır. Müzenin bu bölümünde objelerin vurgulu aydınlatılması fikri hakimdir. Tarihi yapı içine gün ışığının alındığı tek mekân, sirkülasyonun sağlandığı merdivenlerdir (Özcan ve Çağlar, 2020).



Şekil 35. Sergiden bir görünüm (Url-28).



Şekil 36. Zemin kat planı (Url-30).



0 5 10 15 20 25m

Şekil 37. Müzenin kesitleri ve görünüşü (Url-31).

### 4.3.ÇİN DENİZ MÜZESİ

Çin Ulusal Denizcilik Müzesi, Tianjin şehrinin dışında, Kuzey Çin'de bulunan Çin'in ilk deniz müzesidir. 6 yıldır yapım aşamasında olan proje türünün ilk örneğidir. 2013 yılında uluslararası tasarım yarışmasını kazandıktan sonra COX Mimarlık tarafından tasarlanan müze, 2019'un mayıs ayında açılmıştır. 80.000 metrekarelik bir alana sahiptir. Müze, çağlar boyunca Çin deniz keşiflerinin başarılarını kutlamaya odaklanarak hem yeni hem de tarihi denizcilik eserlerine ev sahipliği yapmaktadır. Çin'in deniz mirasının farklı yönlerine odaklanan 6 gösteri alanı ve 15 sergi salonundan oluşmaktadır. Bu konular arasında doğa ve okyanus, dünya deniz medeniyeti, Çin deniz kültürü ve tarihi gemiler bulunmaktadır. Geçici bir sergi salonu ve halk eğitimi, ticaret, araştırma tesisleri için alanlar bulunmaktadır.

"Antik okyanus", "okyanusta bugün", "keşif yolculuğu" ve "ejderhanın çağı" temalarına odaklanan oluşan proje, Çin'in denizcilikteki evrimini vurgulamayı hedeflemektedir.

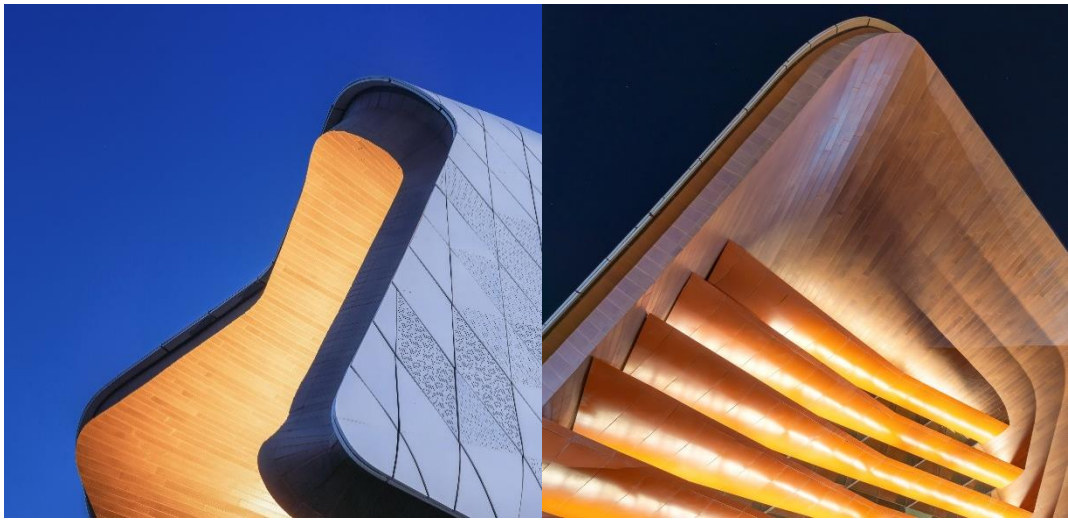


Şekil 38. Çin Deniz Müzesi'nin görünümü (Url-31).

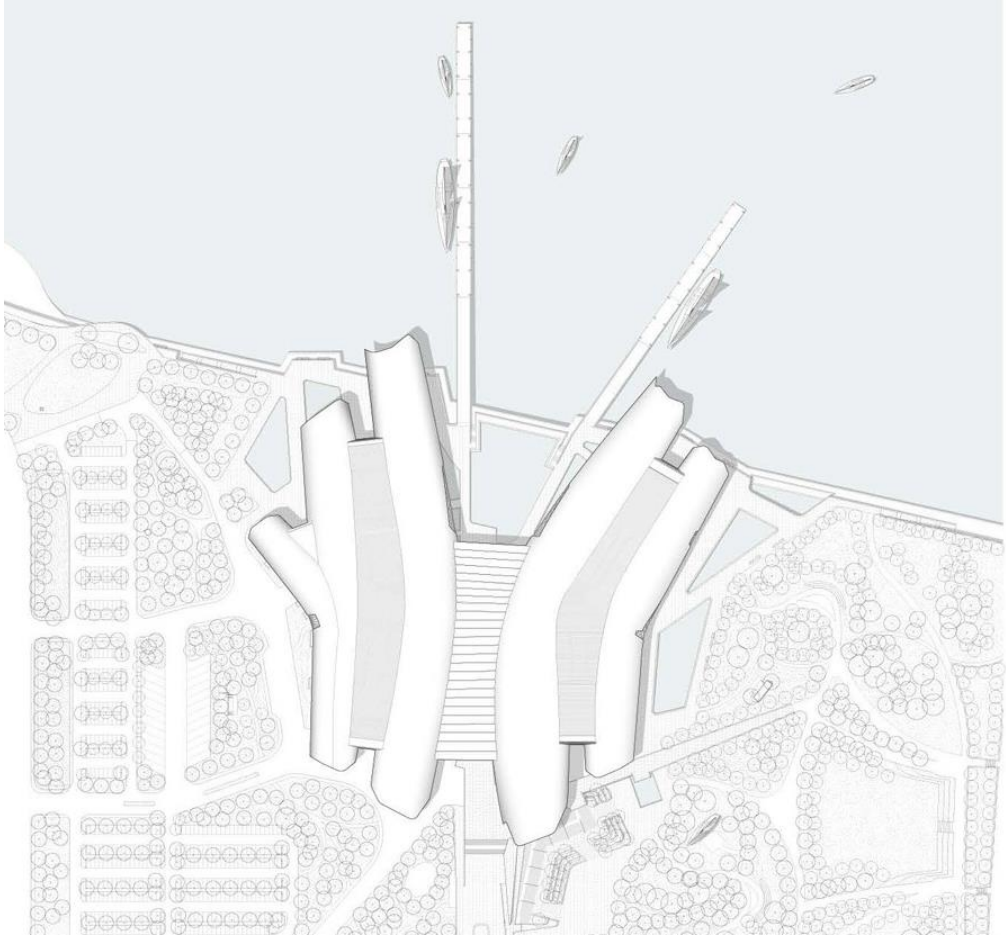


Şekil 39. Çin Deniz Müzesi konstrüksiyon detayları (Url-31).

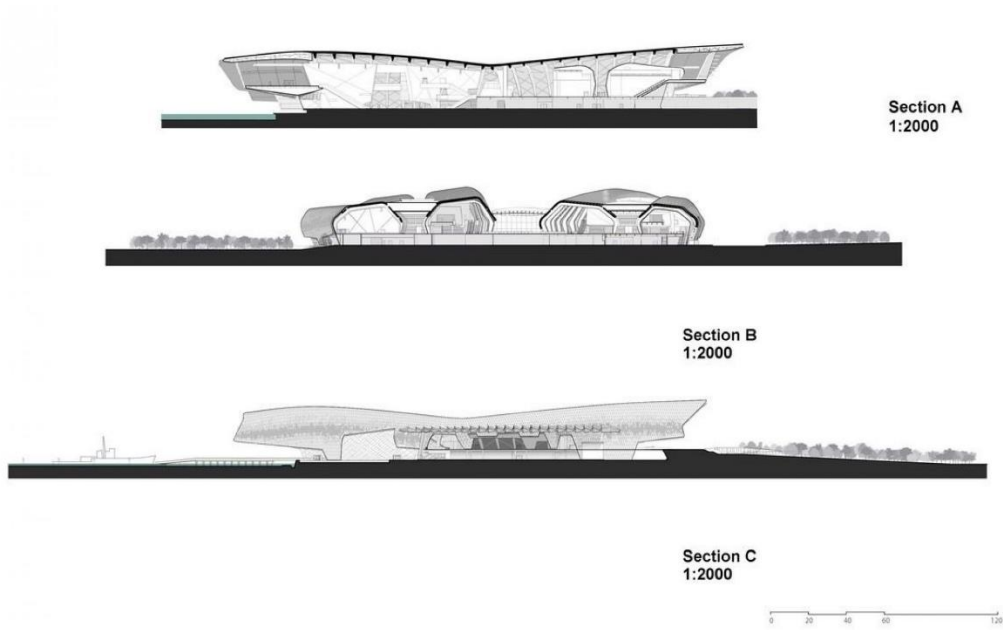
Yapının cephesinde elmas şeklindeki bazıları delikli bazıları deliksiz olarak gümüş alüminyum paneller kullanılmıştır. Kışın yoğun kar yağışıyla başa çıkmak için tasarlanan çatıların alt kısımları lamine ahşaplarla kaplanmıştır. Yapının cephesi 55.000 metrekarelik alanı alüminyumdan, 3.500 metrekarelik alanı ise camdan oluşmaktadır. Cephe kalınlığı, alüminyum cephe, yalıtım, iç kaplama gibi katmanları barındırabilmesi için 828 mm kalınlığında yapılmıştır.



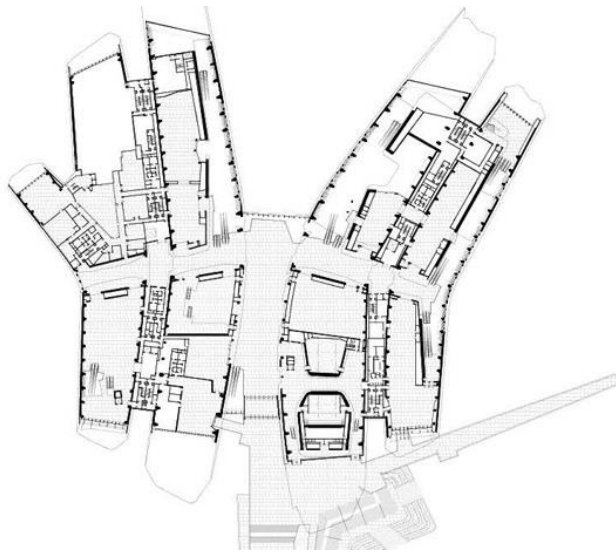
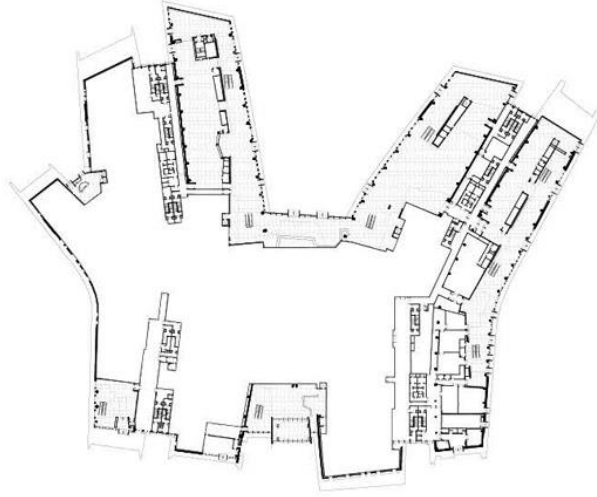
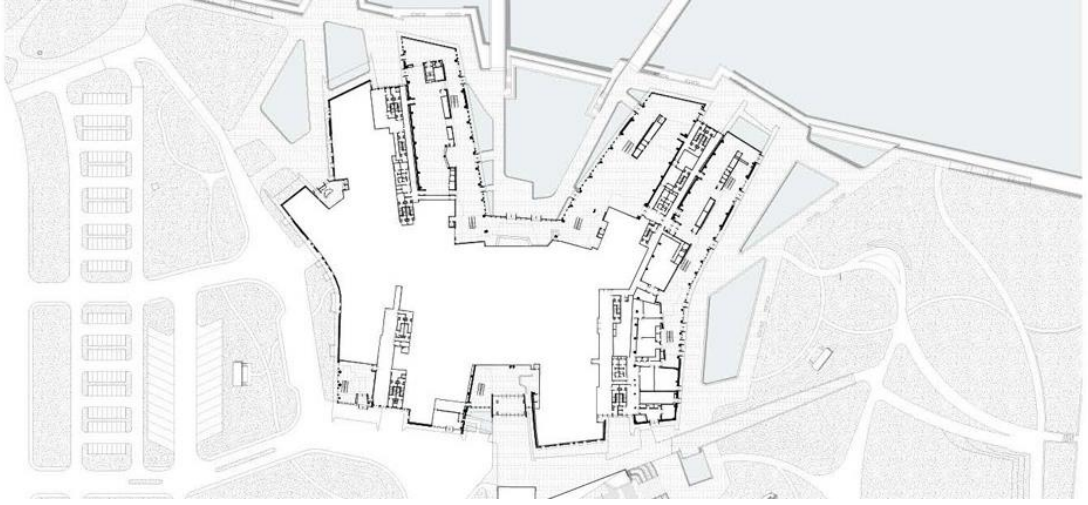
Şekil 40. Kullanılan ahşap pervazlar ve gümüş alüminyum paneller (Url-32).



Şekil 41. Müzenin vaziyet planı (Url-32).



Şekil 42. Müzenin kesitleri (Url-48).



Şekil 43. Müzenin kat planları (Url-32).

Cox Mimarlık, tek ve yekpare bir yapıdan ziyade, müzeyi, büyük gemilerin kalkık gövdeleri gibi körfeze doğru uzanan uzun, ince kütlelere bölerek tasarlamayı tercih etmiştir. Müze, denizcilik canlandırmalarının ve diğer açık hava etkinliklerinin müze ile şehir arasında aktif olarak etkileşim kurduğu bir "deniz plazası" ile çevrelenmiştir. Deniz meydanı, bir deniz botanik bahçesine ev sahipliği yapmaktadır. Müzenin enerji santrali olarak işlev gören bir gözlem kulesi ile işaretlenmiştir. Salonların ve deniz plazasının bu şekilde bölünmesi, müzenin tek bir yekpare bina gibi görünmemesini sağlamaktadır. Tasarımın şeklinin, mercanlardan, limanda dizilmiş gemilerin görüntüsünden veya açık bir el görüntüsünden esinlenerek şekillendirildiği düşünülmektedir. Bu referanslar bariz ortada bir durumda değildir, bunun yerine, içerdeki deneyimlerin keşfedilmesi için ince bir cazibe merkezi işlevi görmektedir.



Şekil 44. Çin Deniz Müzesi'nin giriş cephesi (Url-31).

Yapının tasarımında mimarlar, ikonik bir nesne oluşturmaktan kaçınmışlardır. Bunun yerine birbirine bağlantılı formlar ile çoklu deneyimler oluşturmak istemişlerdir. Bu şekilde, suyla olan etkileşimi arttırmak ve deniz müzesinin manzarasını müzenin içine çekmek istemişlerdir. Yapının kütlelerin yayılarak oluşmasından dolayı manzarayı sahiplenme konusunda başarıya ulaştığını söylemek mümkündür.

Tasarıma giriş, liman kısmına yayılan merkezi konumlanan bir giriş salonundan oluşmaktadır. Diğer sergi salonuna geçişler bu giriş salonundan sağlanmaktadır. Müze, aynı zamanda yaşayan bir liman görevi görmektedir. Böylece ziyaretçiler Çin'in denizcilikteki evrimini takdir ederken devam eden deniz yaşamını görsel olarak deneyimleyebilmektedirler. Bu şekilde ziyaretçiler, yüzer halde bulunan gemilerin sergilerini de deneyimlemiş olmaktadır.



Şekil 45. Çin Deniz Müzesi sergi bölümünden bir görünüm (Url-31).

Müzenin “Okyanuslar ve İnsanlık” isimli kalıcı sergisi, antik çağdaki okyanuslar, günümüz okyanusları, Çin'in deniz medeniyeti, astronomi ve kutup keşfi gibi teması olan gösterilerden oluşmaktadır. “Okyanuslar ve Astronomi” galerisi, Çin'in herhangi bir doğal tarih müzesinde bulunan türünün ilk örneği olarak kayıtlara geçmiştir. Sergi, eski gök ile alakalı navigasyon uygulamasından gelecekteki yıldızlararası keşiflere ve Çin'in kutup keşif gezilerindeki başarısına kadar, fosillerin ve kalıntıların dikkatli bir şekilde seçilmesi ve rasyonel yorumlanması yoluyla yeryüzü, okyanus, yaşam ve insanlık arasındaki karşılıklı bağımlılığı ve karşılıklı ortak yaşamı ele almaktadır.



Şekil 46. Galeride görüntülenen balık örnekleri ve okyanus seyrüseferinde kullanılan aletler (Url-33).

Yapının dış kabuğu, yağmur suyunu bölgenin kurak aylarında kullanılmak üzere depolama tanklarına yönlendirmek için bütünleşmiş bir drenaj sistemine sahiptir ve desenli cephesi, dünyanın o bölgesinde ağır sayılabilecek kar yüklerinin atılmasına yardımcı olması için tasarlanmıştır. Binanın iç düzeni üç kata ve birbirine bağlı dört ana Kanada yayılmıştır. Yapının inşasında karşılaşılan zorluklardan biri, binanın formunun kavisli bir yapıya sahip olmasından dolayı, duvar ve tavan ayrımının tam olarak olmamasından kaynaklanmaktadır. Yapının eğriliğinden dolayı duvarların nerede durduğu ya da tavanın nerede başladığı tam olarak algılanamamaktadır. Çin’de uygulanan bir sisteme göre, duvar ve tavanların yangına dayanımlarının farklı olmasının gerekliliğinden dolayı, bu yapıda o ayrım sağlanamadığı için bütün tavan ve duvarların yangına dayanımının en üst seviyede olması gerekmiştir.



Şekil 47. Müzeden bir görünüm (Url-31).

#### 4.4.PORSGRUNN DENİZ MÜZESİ

Norveç'in başkenti Oslo'nun yaklaşık 100 kilometre güneybatısında bulunan yaklaşık 35.000 nüfuslu bir sahil kasabası olan Porsgrunn, Avrupa'daki birçok eski liman kenti gibi, çok sayıda terk edilmiş tersaneye, pek çok endüstri kalıntısına sahiptir. Bu yüzden mimarlar ve politikacılar, bu post-endüstriyel alanları yeniden canlandırmaya ve onları işleyen sıcak noktalara dönüştürmeye çalışmaktadırlar. Porsgrunn Deniz Müzesi 'de bu şekilde yeniden canlandırma politikalarından birine ev sahipliği yapmıştır.

Porsgrunn Denizcilik Müzesi, Norveç'in Porsgrunn kasabasında yer almaktadır. Müze 2013 yılında açılmıştır. Müze, bulunduğu kasabanın tersane endüstrisini ve tüm bölgeden binlerce insanı istihdam eden denizcilik tarihinin hikayesini anlatmaktadır. Buna ek olarak, müzenin nehir kıyısındaki önemli konumu, tüm Porsgrunn Limanı bölgesinin gelecekteki kapsamlı kentsel yenilenmesi ile ilgili olarak şehir için önemli bir süreç açmaktadır.



Şekil 48. Porsgrunn Müzesi ve kent silüeti (Url-34).

Porsgrunn, müzenin çevresindeki bağlamda açıkça yansıtılan endüstriyel bir şehir konumundadır. Küçük karakteristik ahşap yapılar şeklinde, küçük ve orta ölçekli endüstrilerden oluşmaktadır. Bu çevreye karşı, yüksek düzeyde duyarlılığa sahip bir müze oluşturmak önemli bir konu olmuştur. Gelenekselliğe hitap etmesinin yanı sıra aynı zamanda, çağdaş bir bina olarak öne çıkması ve Porsgrunn'un bir simgesi haline gelmesi gerektiğini düşünmüşlerdir. Danimarka mimarlık ofisleri Cobe ve Transform tarafından tasarlanan Porsgrunn'daki yeni Denizcilik Müzesi ve Bilim Merkezi, Norveç'in bir denizcilik ülkesinden bilgi endüstrisine dayalı modern bir topluma dönüşümünü aktarmaktadır.



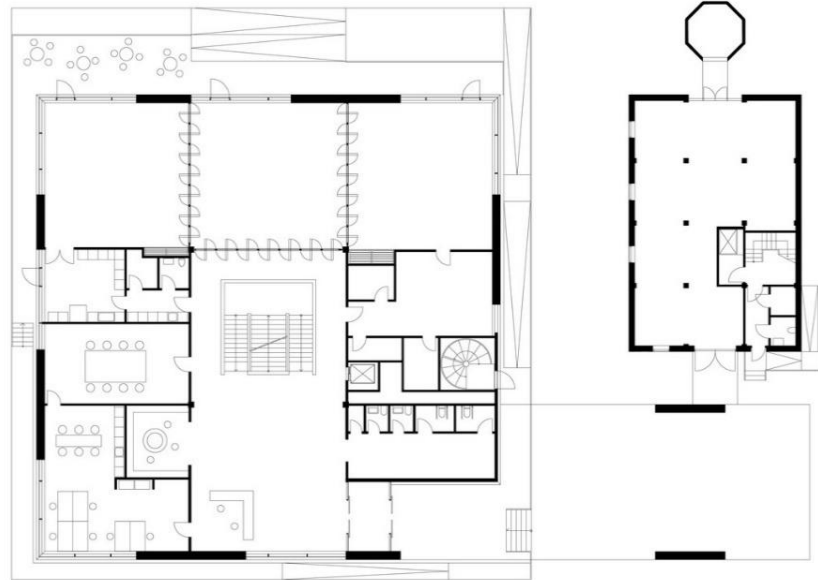
Şekil 49. Alüminyum cephenin oluşturduğu yansıma (Url-34).

Müzenin planı, toplamı yaklaşık 2.000 metrekare olan, on bir adet kare alandan meydana gelmektedir. Her alanın sahip olduğu çatı farklı eğimlere sahiptir. Çevredeki yapıların çatı eğimleri dikkate alınarak tasarlanmıştır. Porsgrunn 'da yerel olarak üretilen karakteristik bir hale gelmiş olan alüminyum cephe, binaya bir cephe oluşturmanın yanı sıra, çevredeki dağ manzarasından gelen ışığı ve renkleri yansıtmaktadır.

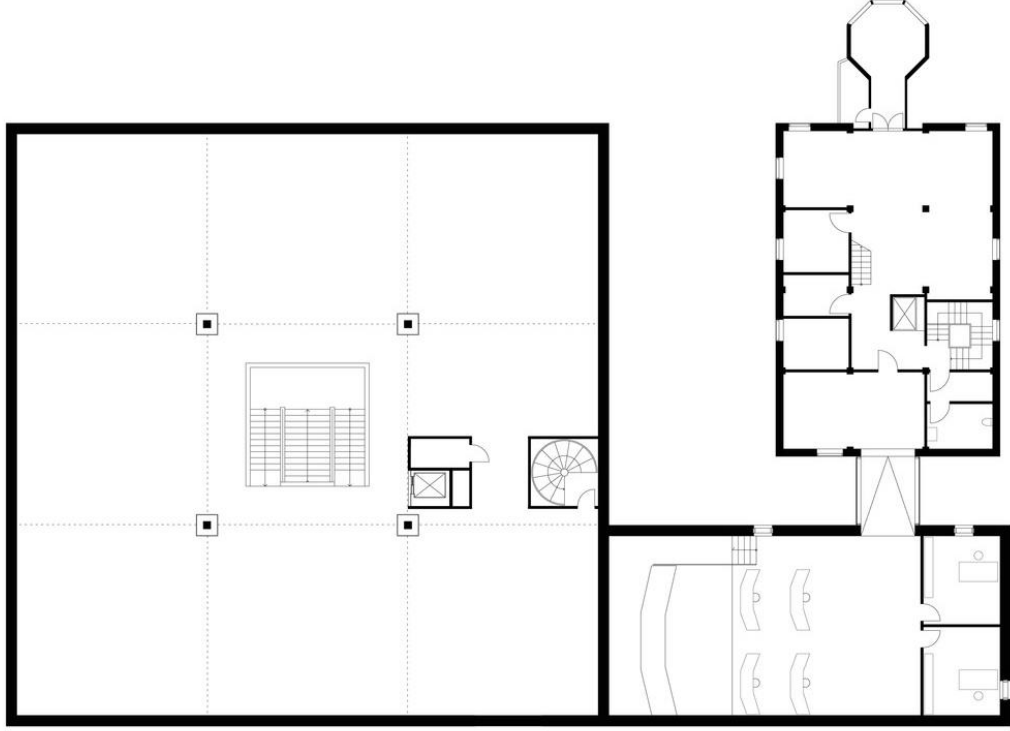


Şekil 50. Sergi bölümünde farklı yüksekliklerle oluşan tavanlar (Url-34).

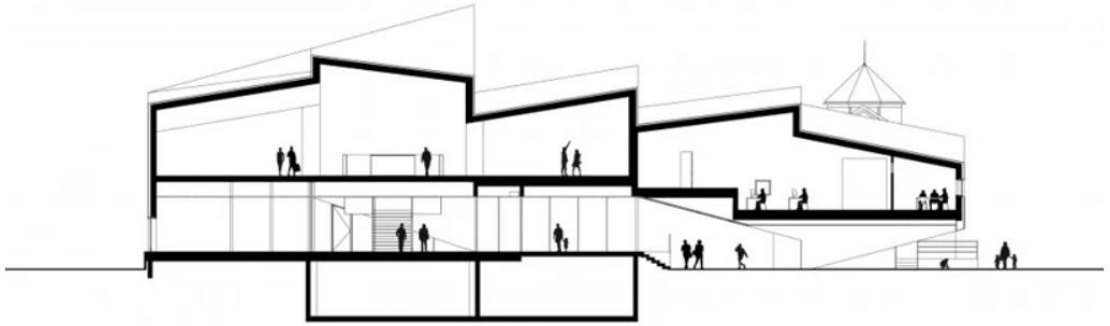
Binanın tüm kamusal işlevleri zemin katta yer almaktadır ve nehre doğru yeni gezinti yolu da dahil olmak üzere açık alanlara doğrudan erişimi bulunmaktadır. Sergi alanlarına, yapının giriş kısmından dağılım sağlanmaktadır. Giriş salonu, ziyaretçileri kapalı sergi alanına davet eden merkezi bir karakteristik merdivenle tanımlanmaktadır. Serginin kendisi penceresiz bir kara kutu içinde, kare planlı olarak tasarlanmıştır. Sergi salonlarını oluşturan tavanlar, yapının çatısını hissettirmek için farklı yüksekliklerle vurgulanmaktadır. Zemin katta ofisler, bir dükkân ve denizci kulübü odası ve nehre doğru açılan bir kafe bulunmaktadır. Prizmatik bina, bir koridor aracılığıyla yan taraftaki Porsgrunn Yolu ve Trafik Merkezi'ne bağlanır.



Şekil 51.Zemin kat planı (Url-34).



Şekil 52.Müzenin birinci kat planı (Url-34).



Şekil 53.Müzeden bir kesit (Url-49).



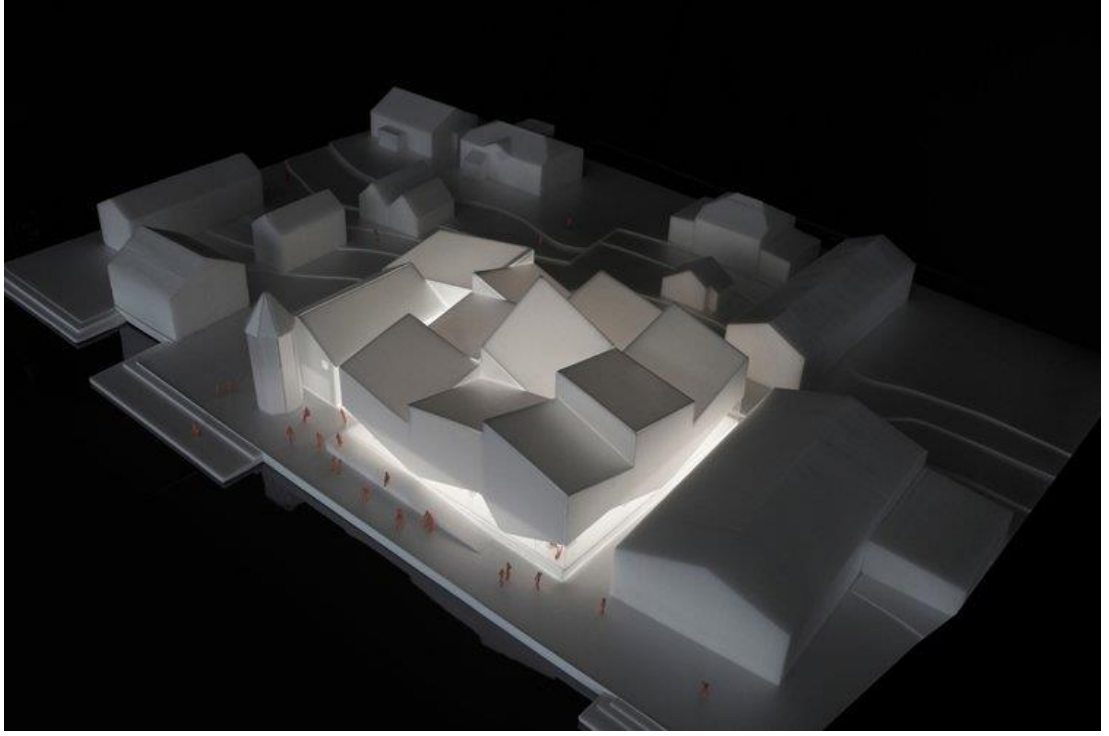
Şekil 54. Sergi bölümünden, nehre doğru bir görünüm (Url-35).

Porsgrunn Denizcilik Müzesi'nin kalıcı sergisi çoğunlukla etkileşimli sergiler, 3 boyutlu videolar, modeller ve grafik panellerden oluşmaktadır. Temelde aileler ve gençlere yoğunlaşan sergi, denizcilik tarihi, oşinografi<sup>4</sup>, gemi yapımı, endüstri, enerji ve mühendislik gibi bir dizi konuyu sunmaktadır. Kalıcı ve değişen sergilerin yanı sıra müzenin programı eğitici faaliyetler, atölyeler, film gösterimleri ve özel etkinlikler içermektedir. Ek olarak bir kitap ve hediyelik eşya dükkânı ile 60 kişilik bir kafesi bulunmaktadır. Müze binasını ayrıca, fiziksel engelli kişiler için de tamamen erişilebilir olarak tasarlamışlardır.



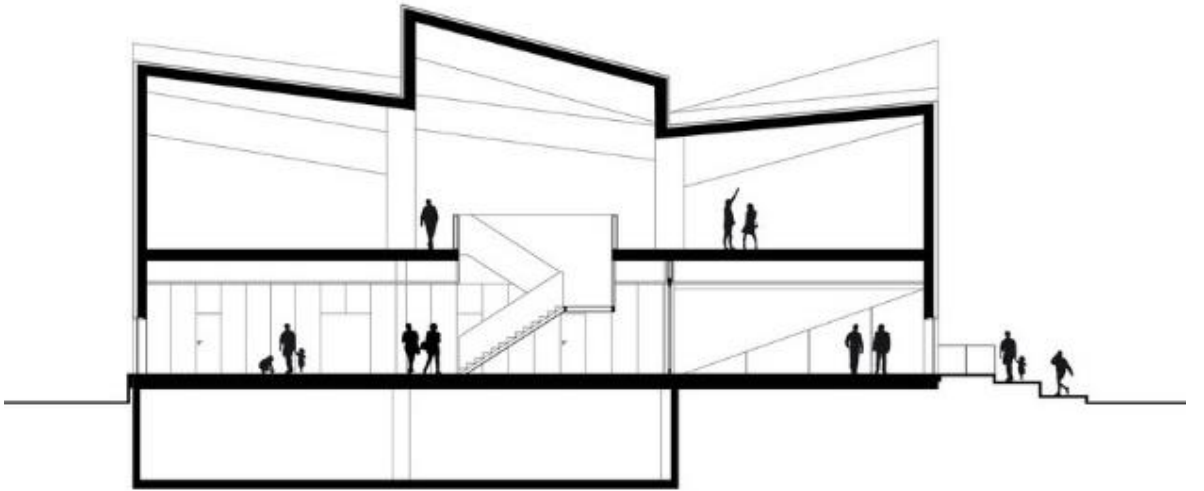
Şekil 55. Kalıcı sergiden iki görünüm (Url-36).

<sup>4</sup> **Oşinografi:** Deniz bilimi olarak da adlandırılan oşinografi suların jeolojik, kimyasal, fiziksel ve biyolojik açılardan kapsam, içerik ve özelliklerini ortaya koymayı amaçlayan disiplinler arası bir bilimdir (Url-37).



Şekil 56.Müzenin tasarımı hakkında bir görünüm (Url-35).

Binanın işlevleri iki kategori şeklinde ayrılmıştır; aydınlık ve karanlık. Aydınlık ve dışa dönük işlevler zemin katta, karanlık ve içe dönük işlevler ise müze tesislerinin birinci katında yer almaktadır. Bu şekilde müzede eserler sergilenirken gün ışığının kullanımı pek görünmemektedir genellikle yapay aydınlatma kullanılmıştır.



Şekil 57. Müzeden bir kesit (Url-34).

#### 4.5. XPERİENTİAL DENİZ MÜZESİ

Xperiential Deniz Müzesi, Singapur'da bulunan 2012 yılında tamamlanmış bir deniz müzesidir. Yapı, Amerikalı Michael Graves Architecture tarafından tasarlanmıştır. Müze, ilhamını denizde giden gemilerden alarak ve böylece içeride sunulan sergiler ve programlardaki hikayeleri bünyesinde barındırarak ikonik bir yapı haline gelmiştir. Yapı çelik ve cam kullanılarak tasarlanmıştır.



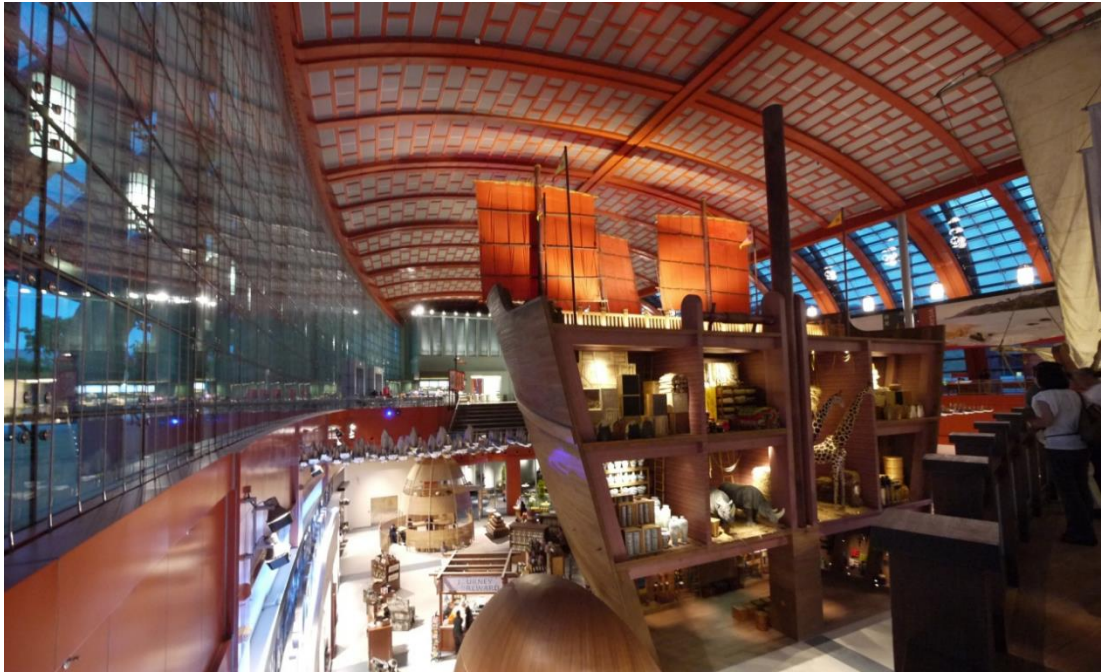
Şekil 58. Xperiential Deniz Müzesi'nin görünümü (Url-38).

Mimarların söylediğine göre, müzeyi, geceleri ışıkları yakıldığı zaman dramatik bir görünüm oluşturduğu için rıhtıma yerleştirmişlerdir. Müzenin formunu, bir geminin gövdesinden esinlenerek oluşturmuşlardır ve bu şekil müzenin temasını yansıtmaktadır. Müze, Hint ve Pasifik Okyanuslarını birbirine bağlayan Malakka Boğazı'ndan geçen İpek Yolu üzerinde bir uğrak liman olan Singapur'un denizcilik tarihini anlatmaktadır. Coğrafi olarak, Singapur bu tarihin önemli bir parçası olarak görülmektedir bu sebeple, Xperiential Deniz Müzesi, önemli bir konuma sahip durumdadır.



Şekil 59.Xperiential Deniz Müzesi konstrüksiyonu (Url-39).

Müzenin batısında küçük bir marina bulunmaktadır. Bu kısım, başlı başına turistik bir cazibe noktası haline gelmiştir. Bu kısımda, müze kompleksine özgünlük havasını vermekte olan yelkenli gemi örnekleri sergilenmektedir.



Şekil 60. Marinada sergilenen kısım (Url-38).

Müzenin sergi kısmında, Deniz İpek Yolu boyunca kullanılan gemiler sergilenmektedir. Bu sergi, 15 adet tematik galeri ve Typhoon Tiyatrosu aracılığıyla İpek Yolu'nun hikayelerini, ünlü denizcileri anlatmaktadır. Typhoon Tiyatrosu, dairesel bir yapıyla tasarlanarak, eğimli duvar yüzeyine sahip olmasından dolayı, 360 derecelik bir deneyim imkânı sunmaktadır. Tiyatro gösterisi, ilk olarak dramatik bir şekilde karanlık ve kasvetli bir hal alan berrak bir gökyüzüyle başlamaktadır. Mürettebat hemen sonra başlayan tayfuna meydan okumaya hazırlanmış ancak fırtına ve deniz çok sert olduğundan geminin batmasına neden olmuştur. Gösteri, tiyatroyu çevreleyen ses sistemleriyle heyecan verici efektler verdiği için fırtınanın hissini ziyaretçilerin gerçekten hissedebileceği bir şekilde gerçekleşmektedir. Bu şekilde kaşiflerin denize ve fırtınalara göğüs gererken yaşadıkları zorluğu ve paniği hissettirmeyi amaçlamaktadırlar. Müzede sergilenen ünlü kaşiflere, Ibn Battuta, Marco Polo, Zheng He ve Sang Nila Utama örnek olarak gösterilmektedir. Müzenin kalıcı sergisinde, Borobudur<sup>5</sup>'dan Cava<sup>6</sup>'ya, ticaret gemilerinin nasıl yelken açtıklarından, nasıl inşa edildiklerinden bahsedilmektedir. Ayrıca, son teknoloji ile bir simülasyon programında korsanlardan kaçma deneyimini yaşatan bir etkinliği de ziyaretçilere sunmaktadır. Bu şekilde görsel öğrenme tekniği kullanılarak daha hızlı ve kalıcı bir öğrenme sağlanmaktadır.



Şekil 61. Dünyaca ünlü dört denizci deneyimleri sergilenirken; Ibn Battuta, Marco Polo, Zheng He ve Sang Nila Utama (Url-42).

<sup>5</sup> **Borobudur Tapınağı**; Endonezya'nın Yogyakarta şehrinde bulunan Dünya Mirası bir yapıdır (Url-40).

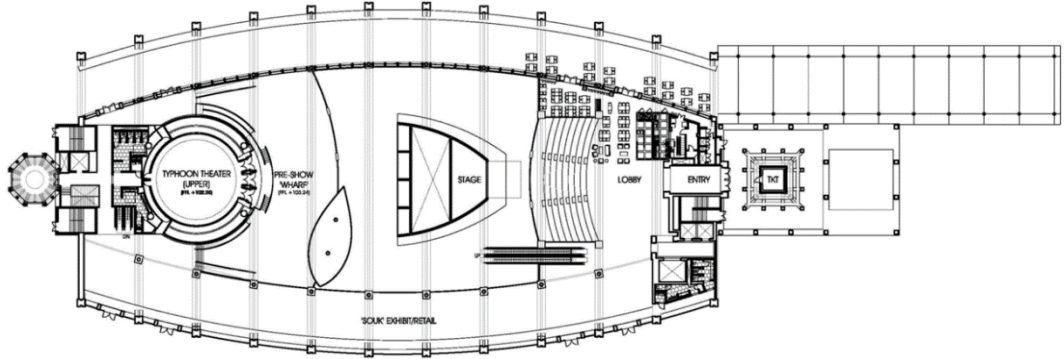
<sup>6</sup> **Cava Adası**; Endonezya'nın başkenti Cakarta'nın da üzerinde bulunduğu bir adadır (Url-41).

Sergide bulunan “Gemi Yolculuğunu Öğrenmek Odası”, bir denizci olmak için nelerin gerektiğini, her denizcinin açık denizlere çıkmadan önce denizcilik sanatı ve bilimi hakkında eğitilmesi gerektiğinden bahsetmektedir. Bu odada, denizcilerin kullandığı düğümlerden, denizcilik araç gereçlerine kadar pek çok eser sergilenmektedir. Aynı zamanda Umman Sultanlığı tarafından Singapur hükümetine ve halkına sunulan bir Arap yelkenlisi olan ünlü Muscat Mücevherinin tam bir kopyasını barındırmaktadır.



Şekil 62. Bir Arap yelkenlisi olan Muscat Mücevher’inin kopyası (Url-43).

Müzedede ayrıca, paranın tarihiyle ilgili bir bölüm de bulunmaktadır. Bu bölümde Deniz İpek Yolu'nda kullanılan sayısız para birimi, Çin ve Avrupa madeni para üretimi arasındaki farklar ve madeni para yapım süreci anlatılmaktadır. Bu sayede mal ve hizmet alışverişinde bu önemli aracın kronolojik sıralaması da öğretilmektedir. Müzenin hemen yanında meşhur Universal Studio ve SEA Akvaryumu (Güney Doğu Asya Akvaryumu) bulunmasından dolayı, müze bu iki yapının varlığıyla gölgede kalmaktadır. Müzeyi bu sebeple biraz daha canlı tutmak için yakın zamanda tadilattan geçirmişlerdir.



Şekil 63. Müzenin zemin kat planı (Url-38).

Müzenin girişinden hemen sonra ziyaretçileri Amiral Zheng He'nin devasa 15. yüzyıl hazine gemisinin tam boyutlu muhteşem bir kopyası olan büyük Bao Chuan gemisi karşılamaktadır. Bu kısımda ufak bir multimedya gösterimi kullanılarak, Amiral Zheng He ağzından bir video gösterimi sunulmaktadır.



Şekil 64. Müzenin girişindeki video gösterimi (Url-44).

#### 4.6. MARY ROSE MÜZESİ

Wilkinson Eyre Architects (mimar ve tasarım ekibi lideri) ve Pringle Brandon Perkins + Will (iç mimar) tarafından hazırlanan 27 milyon sterline mal olan yeni Mary Rose Müzesi, Birleşik Krallık'taki Portsmouth'daki Historic Dockyards'da bulunan tarihi bir müzedir. Müze, 16. yüzyıl Tudor donanma savaş gemisi Mary Rose'a ve onun aktif olduğu tarihsel bağlama adanmaktadır. Müze ilk haliyle 1984 yılında açılmıştır. Açılışından bu yana bir milyondan fazla kişi tarafından ziyaret edilmiştir. 2009 yılında, eski müze yeni müzenin yapımına başlanması için kapatılmıştır. Müze daha sonra yenilenmesini tamamlayarak 2013 yılında hizmete açılmıştır.

Mary Rose, 1545'teki Solent Savaşı sırasında batmadan önce, 34 yıl görev yapan Henry VIII'in amiral gemisidir. Kalıntıları 1982'de genişletilerek şu anda geminin yanında bulunan binlerce orijinal nesne ile sergilenmektedir. Müzenin tasarımı, değerli bir mücevheri barındıran bir mücevher kutusu gibi, Mary Rose'u koruyan ve sergileyen bir bina ve iç mekân şeklinde oluşturulmuştur.



Şekil 65. Mary Rose müzesi görünümü (Url-45).

Müze, gemide yaşayan, çalışan ve ölen 500 kişinin hikayelerini anlatmaktadır. Tüm zamanların en zorlu arkeolojik kazılarında birinde deniz tabanından çıkarılan yaklaşık 19.000 eser sergilenmektedir. Mary Rose Müzesi, deneyimleyeceğimiz en büyük gerçek Tudor<sup>7</sup> eserleri koleksiyonuna sahip bir müze olarak tanımlanabilir. Mary Rose'un enkazı sadece Tudor zamanlarını anlamamıza yardımcı olmaz, aynı zamanda dünyadaki diğer tarihi enkaz alanlarına yardımcı olan bilgileri de geliştirmiştir.

Pek çok eser nispeten iyi durumdayken keşfedilmiş olsa da kazı ve ardından havaya maruz kalma, stabiliteyi tehdit edebilmekte ve ilgili koruma işlemlerinin geliştirilmesini gerekli kılmaktadır. 1628'de batan ve 1961'de kurtarılan bir İsveç savaş gemisi olan Vasa gibi, Mary Rose da ahşap hücre duvarlarını güçlendirmek ve yüzeyini kapatmak için polietilen glikol ile işlenmiştir. Mary Rose'un bu güçlendirme çalışmaları 19 yıl sürmüştür.

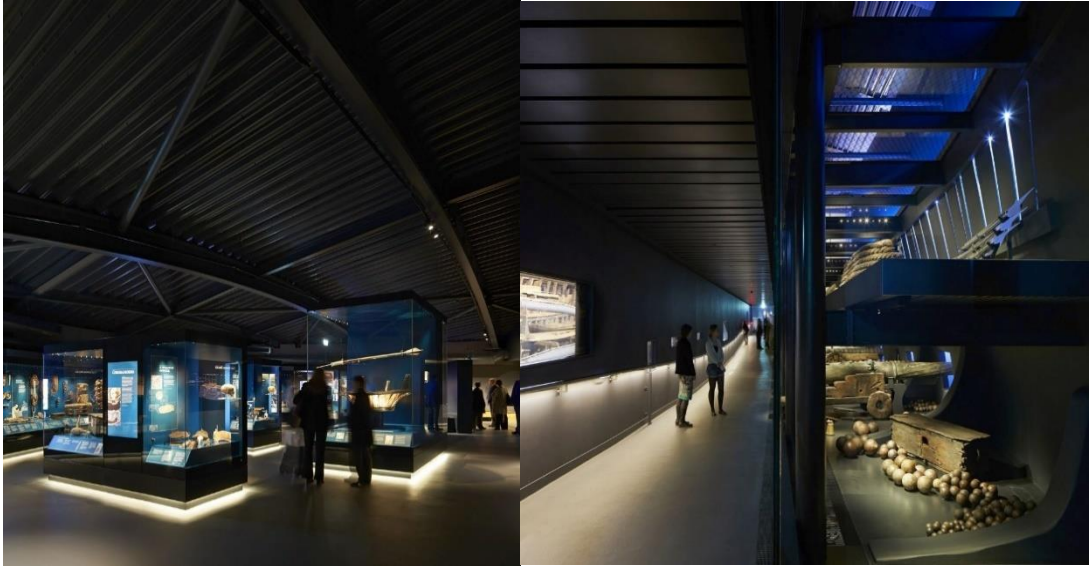


Şekil 66. Müzede sergilenen Mary Rose gemisinin kalıntıları (Url-46).

<sup>7</sup> **Tudor hanedanlığı**, 1485 – 1603 tarihleri arasında İngiliz tarihinin en parlak dönemlerinden biri olarak gösterilmektedir.

Projenin merkezinde, dikkatli bir şekilde kontrol edilen bir mekân içerisinde, Mary Rose'un gövdesinin sancak bölümü yer almaktadır. Bunun yanında, gemiyi seyretmek ve galerisini barındırmak için sanal bir iskele oluşturulmuştur. Mary Rose'u ve dünyadaki en büyük Tudor eserleri koleksiyonunu çevreleyen mimari form, müze koleksiyonunun tarihi önemini ima ederken büyük bir yeni kültürel cazibenin gelişini duyurmaktadır.

Bu yapının tasarlanırken karşılaşıldığı zorluk, Portsmouth'un tarihi tersanesine çağdaş bir mimari parça eklenirken aynı zamanda müze tarafından anlatılan hikâyeye uygun olacak bir mimari ifade, dil bulabilmek olmuştur. Yeni binanın basit, saf eliptik formu, Mary Rose'un şeklini yansıtan toroidal<sup>8</sup> geometriden türetilmiştir. Kirişleri, iskeleti, geminin tarihi gövdesini andırmaktadır ve 16. yüzyılın yenilikçi Carvel<sup>9</sup> yapım yöntemlerini sergilemektedir. Binayı denizcilik mirasına daha da katan ahşap, İngiltere'nin yerel tekne baraka mimarisini yansıtmak için siyaha boyanmıştır.



Şekil 67. Müzenin iç görünümü (Url-45).

<sup>8</sup> **Toroidal**; çember, halka şeklinde olan bir biçim türüdür.

<sup>9</sup> **Carvel**; gövde tahtalarının kenardan kenara serildiği ve sağlam bir çerçeveye sabitlendiği ve böylece pürüzsüz bir yüzey oluşturduğu bir tekne yapım yöntemidir.

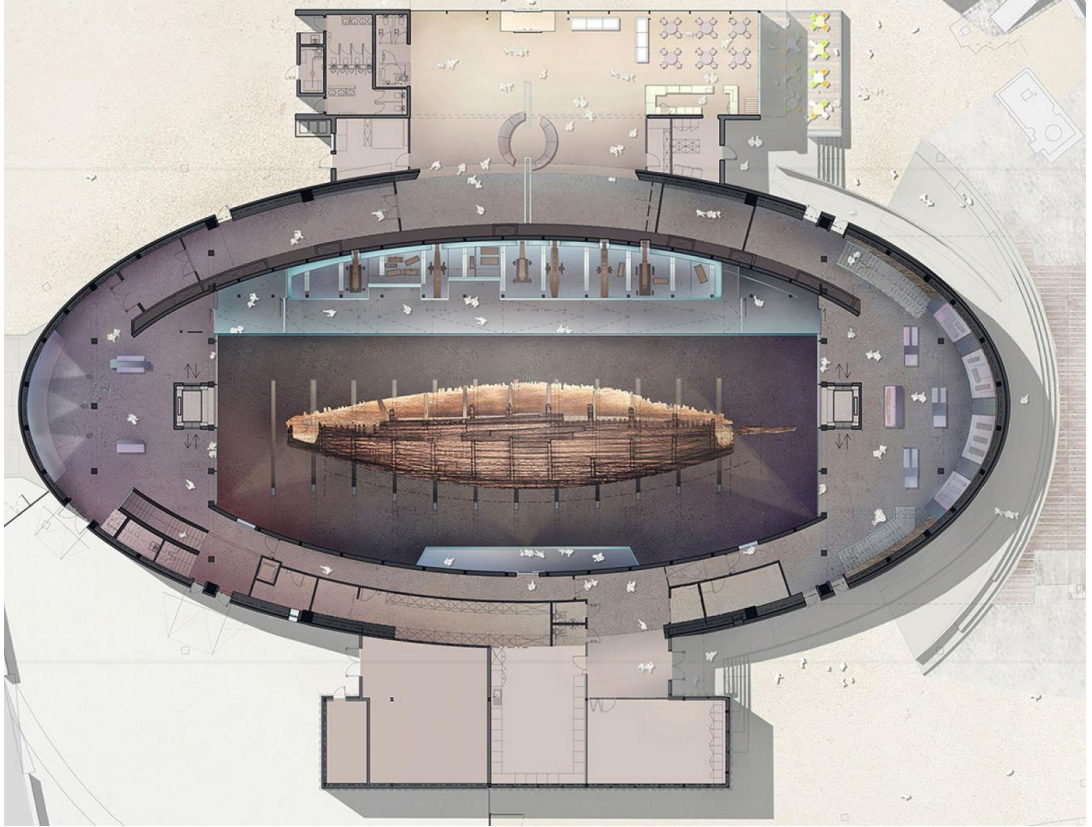
Pringle Brandon Perkins + Will'in (PBP + W) Müdürü Chris Brandon müzeyi şu sözlerle tanımlamaktadır; “Bu müze benzersiz bir şekilde ilhamını Mary Rose'un arkeolojik buluntularından ve geminin kendisinden alan dünyadaki tek müzedir. Rolümüz, The Mary Rose ve onun eserleri için önemine uygun bir vitrin oluşturmaktır, bu yüzden yüzlerce yıl önce gemide olma deneyimini yeniden yaratacak bir müze tasarlanmış ve değerli içeriğini vurgulamak için bir bağlam galerisi oluşturulmuştur ve bu müzede mimari ve deniz arkeolojisi birleşerek heyecan verici bir sonuç meydana gelmiştir.”

Müze, tarihi HMS Victory gemisi ve Amirallik Binası arasında kalmaktadır. Tarihi bir bağlamda konumlanmış bir şekilde bulunmaktadır. Bu nedenle çevredeki binaların oranlarına ve ölçeğine duyarlı kalabilmek için müzenin yüksekliğinin mümkün olduğunca düşük tutulmasına özen gösterilmiştir. Binanın her iki tarafına, birinde ana giriş resepsiyonu, buna kafeterya ve alışveriş kısmı da dahil, diğer tarafında ise Öğrenme Merkezi bulunacak şekilde iki adet dikdörtgen planlı pavyon yerleştirilmiştir. Genel kompozisyon, ziyaretçileri girip keşfetmeye teşvik eden gizemli bir havaya sahip zarif ve basit bir form olan çağdaş bir mimariyi hissettirmeye yöneliktir.



Şekil 68. Müzenin yanında konumlanmış pavyon (Url-47).

Müzedeki bulunan Mary Rose gemisinin gövdesini koruyabilmek için oldukça özel çevresel koşullar gerekmektedir. Bunun yanında, orijinal eserlerin bağlam içinde görüntülediği eksik bölümü temsil eden bir sanal gövde oluşturulmuştur. Bağlam galerileri, geminin uzunluğu boyunca, orijinal güverte seviyelerine karşılık gelerek iskenelin sonunda daha fazla galeri alanına açılmasını sağlamaktadır. İç mekanlar, Londra firması Pringle Brandon Perkins + Will tarafından, bir geminin güvertesinin altında bulunan karanlık ve klostrufobik atmosferi yeniden yaratmak için tasarlanmıştır. Mekanlar alçak tavanlar kullanılarak oluşturulmuştur ve kasıtlı olarak karanlık tutulmaktadır, aydınlatma yalnızca sergilere ve korkuluklara yönlendirilmektedir, böylece ziyaretçiler galerilerde yollarını bulabilmektedirler.



Şekil 69. Müzenin planı (Url-47).



#### 4.7. BÖLÜMÜN DEĞERLENDİRİLMESİ

Deniz müzeleri, bu çalışmada belirtildiği üzere, ülkelerin denizcilik geçmişlerini yaşatan, hayatta tutan kurumlardır. Bu konunun daha iyi anlaşılabilmesi için deniz müzelerinin günümüzde, yakın zamanda nasıl ve ne şekilde ele alındığının incelenmesi gerekmektedir. Bu çalışmada deniz müzelerinin mevcut bir tarihi yapıdan dönüştürülerek oluşturulmasından daha çok bizzat deniz müzesi olarak sıfırdan tasarlanarak yapılanlar incelenmesi amaçlanmıştır. Bu şekilde gerçek bir deniz müzesi oluşurken ne gibi unsurların dikkate alınarak tasarlanacağı, konumunun nerede olacağı önemli bir mevzu haline gelmiştir. Bu kriterler göz önüne alındığında, dünyadan altı adet deniz müzesi örneği ele alınarak bu müzeler üzerinde değerlendirmeler yapılmıştır.

Seçilen müzeler, Danimarka Deniz Müzesi, İstanbul Deniz Müzesi, Çin Deniz Müzesi, Porsgrunn Deniz Müzesi, Xperiential Deniz Müzesi, Mary Rose Müzesi'dir. Bu müzeler seçilirken özellikle denizle ilişkisi olanlar seçilmeye çalışılmıştır. Bu örnekler denizle kurduğu ilişkiler sayesinde daha başarılı sayılmaktadır. Danimarka Deniz Müzesi, tarihi bir eski iskelenin bulunduğu yerde konumlanmış bir müzedir. Bir iskeleyi müzeye çevirmenin zorluğunun yanı sıra bulunduğu tarihi bağlamdan dolayı da önemli bir konumda bulunmaktadır. Danimarka, dünyanın önde gelen denizcilik uluslarından biri olarak bu müze aracılığıyla tarihi ve çağdaş rolünü yansıtmaya çalışmaktadır. İstanbul Deniz Müzesi ise, ülkenin denizcilik mirasından esinlenerek bakır, taş malzemeler kullanılarak tasarlanmıştır. Ayrıca denizcilerin kullandığı üniformanın beyaz olmasından dolayı, yapının cephesinde beyaz fiber paneller kullanılmıştır. Müzenin çatısı ve cephesinin formu, iç mekânın oluşumunun sonucunda meydana gelmiştir. Çin Deniz Müzesi ise, ölçeği ve büyüklüğüyle Çin'in bir deniz gücüne sahip olduğunu gösteren bir ifade şekli olmuştur. Çin'in başkenti Pekin'e en yakın liman kenti olan Tianjin 'de inşa edilmiştir. Bu müzede Çin'in denizcilik tarihini izole etmek yerine Avrupa ve Orta Doğu ile olan deniz ticareti ilişkisini göstermek istenmiştir. Bu müzede de yapının denizle olan ilişkisine önem verilmiştir. Deniz manzarasından maksimum seviyede yararlanabilmek için yapının büyük bir kütle halinde tasarlanmasının yerine küçük kütleleri birleştirerek oluşan bir yapının tercih edildiği görülmektedir. Norveç'te bulunan Porsgrunn Deniz Müzesi ise

Norveç'in denizcilik tarihini ve bir liman kenti olan Porsgrunn'u anlatmayı amaçlamaktadır. Aynı zamanda Norveç'in ekonomisinin yüzyıllardır denizciliğe ve balıkçılığa dayanırken zamanla bu durumun değişerek teknoloji ve bilim endüstrisine dayalı bir topluma dönüştüğünden bahsetmektedir. Xperiential Deniz Müzesi ise, görünümünü bir gemiden esinlenerek oluşturan Singapur'un denizcilik tarihini anlatan bir müzedir. 15. ve 19. yüzyıllar arasında Çin, Kore, Japonya, Arabistan, İran, Hindistan Yarımadası, Afrika ve Avrupa dahil olmak üzere birçok ülkenin ekonomik ilişkilerinin yanı sıra uygarlık ve kültür ticaretinin gelişmesinde de önemli bir rol oynayan Deniz İpek Yolu'nun tarihinden bahsetmektedir. Mary Rose müzesi ise bu bahsedilen müzelerden biraz farklı olarak oluşmuş ismini tarihi bir Fransız gemisinden alan Mary Rose gemisinin kalıntılarından oluşarak meydana gelmiştir. Mimarının amacı, hassas arkeolojik buluntuların yanı sıra geminin genel biçimini desteklemeye hizmet ederek onu sergilemek ve korumak olmuştur. Denizin derinliklerinde dört yüz yıldan fazla bir süredir mumyalanmış olarak bulunan geminin 1982 kurtarma operasyonu şimdiye kadar denenen en büyük deniz arkeolojik kazı olarak varsayılmış ve dünyanın en zengin on altıncı yüzyıl hazinelerinden birini ortaya çıkarmıştır. Her yıl her yaştan milyonlarca insan, dünyadaki deniz müzelerine ziyarette bulunarak, Columbus veya Magellan gibi hayal bile edemeyecekleri bir keşif yolculuğuna çıkmaktadırlar. Deniz müzeleri ziyaretçilere, insanoğlunun ham kütükler üzerinde ilk kez denize açılmasından itibaren günümüz denizciliğine kadar geçen süre anlatmaktadır. Burada, denizin geçmişteki ihtişamını yeniden yaşamak mümkündür. İnsanların ve gemilerin, bilinmeyene yelken açtığı keşif yolculukları, hiç bitmeyen bir iktidar mücadelesi içinde geçen deniz savaşları, farklı medeniyetler arasında hayati ticaret yolları açan ve ihtiyaçların yanı sıra birçok ülkeye duyulmamış lüksler getiren deniz ticareti gibi pek çok merak edilen konular işlenmektedir. Denizlerden çıkarılan milyonlarca farklı modeller, replikalar, resimler, kitaplar ve sayısız objeler ile bu müzeler ziyaretçiler için tüm bunları ve daha fazlasını hayata geçirmektedir. Gemi modelleri ise neredeyse tüm deniz müzesi koleksiyonlarının bel kemiği olarak tanımlanabilir. Gövde yapılarının, teçhizatlarının, yelkenlerinin, silah siperlerinin, topların, savaşan deniz adamlarının figürlerinin ve rütbelerin detayları, izleyicinin hayal gücünü etkilemekte ve geçmişin devasa deniz savaşlarını canlı bir şekilde hatırlatmaktadır.

## SONUÇ

Müze kavramının kökeni Antik Yunan mitlerine kadar uzanmaktadır. Müze kelimesinin kökeni ise, "Muses" olarak adlandırılan tanrıçaların tapınağı anlamına gelen Yunanca "Museion" kelimesinden gelmektedir. Müzeler, sanat ve bilim ürünlerinin sergilendiği ve geçmişin tüm hazinelerinin korunduğu mekânlar olarak tanımlanmaktadır. Fakat daha sonra müze kavramı yeni bir misyon daha edinerek gün geçtikçe eğitim alanları ve iletişim araçları haline gelmeye başlamıştır. Müzeler, sanat atölyeleri, gerçekleştirdiği workshoplar ile bütün duyu organlarıyla kavranan ürünlere hitap eden sunum teknikleriyle sosyal yaşamı zenginleştiren eğitim alanlarına dönüşmektedirler. Eski nesnelerin, eserlerin "geçmiş koruyucuları" olan müzelerin, genellikle sanat ve bilim eserlerinin korunduğu, saklandığı ve izleyicilerle buluştuğu kurumlar olarak bilinmektedir. Daha detaylı olarak incelendiğinde, eserlerin korunduğu ve saklandığı yerler olmasının yanı sıra insanlığın üretimini bilim ve sanat açısından incelenmesine olanak sağlayan kuruluşlar olduğu da görülmektedir. Müzeler, kültürel değerleri bir bütün olarak korumak, incelemek, değerlendirmek ve sergilemek için sanat, bilim, tarih, sağlık ve teknoloji koleksiyonlarını taşıyarak, estetik zevki ve eğitimi geliştirmek için "kamu yararına çalışan kalıcı kuruluşlar" olarak resmedilmektedir. Müzelerin modern eğitim ve öğretimi sağlama görevini üstlenmesi, çocukların sanatla olan bağlarına büyük katkı sağlamıştır. Çok küçük yaşlardan itibaren müzelerde sanat objelerine rastlamak ve sanat faaliyetlerine dahil olmak çocukların estetik duyarlılığını ve bakış açılarını geliştirmektedir. Bu şekilde müzeler, topluma ve dünyaya daha duyarlı bireyler yetiştirmeyi amaçlayan kültürle ilgili çeşitli belgeler sunmakta ve kişiliğin, özgüveninin ve vatandaşlığın gelişmesine yönelik temellerin oluşmasını kolaylaştırmaktadır.

Tarihsel olarak toplumlar, kısmen suyun karadan geçmeye kıyasla daha verimli bir yolculuk sağlaması nedeniyle her zaman suya yakın konumlanmışlardır. Su yolları, dünya çapında insanların ve malların taşınması için kritik öneme sahip bir konumda bulunmaktadırlar. Kıyı limanları, iç limanlar, demiryolu, hava ve kamyon yolları arasındaki karmaşık bağlantı ağı, dünya çapında maddi ekonomik zenginliğin temelini oluşturmaktadır. Deniz ulaşımı, iç nehirler ve kanallar boyunca ya da okyanuslar boyunca gerçekleştirilebilmektedir. Geçen yüzyılın ortalarına kadar, okyanus

taşımacılığı neredeyse tamamen yelken teknelerine bağlıydı ve bu nedenle yolculuklar yavaş ve zahmetli geçmekteydi. O zamandan beri çok şey değişerek kömürle çalışan, daha sonra, petrole çalışan gemiler yapılmıştır ve gemiler, işlev konusunda daha da uzmanlaşmıştır. Deniz ulaşımı, uzun mesafelerde en ucuz ulaşım sistemi haline getiren düşük işletme maliyeti içermektedir. Ağır ve hacimli yükleri taşıma kapasitesine sahiptir. Su taşımacılığı, kullanımı ücretsiz olan doğal bir yol ağına sahiptir. Bu, hizmet esnekliği, hareket sıklığı ve az miktarda tıkanıklığa izin vermektedir. Kanallar, hat kenarları boyunca iyi erişim sağlamaktadır ve aynı zamanda sanayi ve ticaretin gelişmesini teşvik etmektedirler. Bazı kasabalar, büyük ölçüde kanallarla bağlantıları sayesinde büyümüştür. Fakat denizciliğin bütün bu olumlu yanlarının yanında sahip olduğu dezavantajlarda bulunmaktadır. Bu ulaşım şekli, karayolu taşımacılığına kıyasla çok yavaştır, dolayısıyla; çabuk bozulan mallar ve acil yükler için uygun görülmemektedir. Rıhtımlarda gecikmeler olabilirken, kötü hava koşulları nedeniyle navigasyon büyük ölçüde engellenebilmektedir. Kanalların yapımı, bakımı ve taranması maliyetlidir ve ayrıca esnek olmayan ve dolambaçlı yolları izlemektedirler. Olumlu ve olumsuz yanlarına bakılıp ele alındığında, yine de olumlu yönleri ağır basan deniz ulaşımı, dünyada çok fazla kullanılan ve talep gören bir ulaşım ağı haline gelmiştir.

Denizcilik, deniz gücü dengesindeki değişiklikleri gösteren denizcilik ilgi alanlarını, ticari gemicilik tarafından kullanılan limanları ve rotaları içeren bir ulaşım ağı olarak tanımlanmaktadır. Denizcilik, nesillerden nesile geçen insanoğlunun en ilkel zamanlarından bu yana kullandığı önemli bir ulaşım ağıdır. Denizcilik tarihi bu sebeple, ekonomik ve siyasi tarihin bir yönünü içerisinde barındırmaktadır. Denizciliğin tarihi, denizde insan faaliyetlerinin somut ve soyut yönlerini bünyesinde barındırmaktadır. Denizcilik tarihi özellikle bilim, teknoloji, haritacılık, endüstri, ekonomi, ticaret, siyaset, uluslararası ilişkiler, emperyal büyüme ve rekabet, kurumsal ve örgütsel gelişme, iletişim, göç, hukuk, sosyal işler, liderlik, etik, sanat tarihleri gibi kavramları bünyesinde barındırmaktadır. Bunlar inşa edilen gemiler, denizcilik faaliyetleriyle ilgili gelenekler, el sanatları, eserler, belgeleri oluşturmaktadır. Bu nedenle, denizcilik mirası yalnızca tarihi gemi enkazları ve arkeolojik alanlar gibi fiziksel kalıntıları değil, aynı zamanda arşiv belgelerini, sözlü gelenekleri ve yüzyıllar

boyunca okyanusları, denizleri, gölleri ve nehirleri yaşayan ve kullanan kültürleri de içermektedir. İnsanlığın ayrılmaz bir parçası olarak seyrüsefere yardımcı olan denizcilik faaliyetleri son 3000 yıldan beri devam etmektedir, ancak bu faaliyetin kültürel birikimini bir miras olarak koruma ihtiyacı 20. yüzyılın başlarında ortaya çıkmıştır. Bu şekilde deniz müzeleri inşa edilerek dünya çapında yaygınlaşmaya başlamıştır. Deniz müzeleri oluşturulurken denizciliği oluşturduğumuz üç temel unsur üzerinden araştırıp tanımak mümkündür. Bu üç unsurdan biri olan denizciliğin geleneği, insanların deniz üzerinde edindiği alışkanlıklar, bunların sonucunda meydana getirdiği ritüellerden bahsetmektedir. Özellikle deniz ulaşımı genellikle uzun bir zaman diliminde meydana geldiği için, denizcilerin hayatlarının fazlaca bir kısmı denizlerde meydana gelmektedir. Bu sebeple deniz üzerinden yaşanan çok fazla insan ilişkisi, çok fazla insan ritüeli meydana gelmektedir. Denizcilik gelenekleri, denizdeki insan deneyimi kadar çeşitlidir. İnsanlar denizle ilgili şiir, müzik, edebiyat, mitoloji, oyunlar ve dini törenler oluşturmaktadırlar. Deniz müzelerinde ise, bu denizcilerin ve denizciliğin ritüelini, oluşturdukları gelenekleri ziyaretçilere anlatabilmek için canlandırma yöntemiyle tiyatroyla anlatım sağlanabilmektedir. Ayrıca o anları canlandırmayı sağlayabilecek maketler ve modeller yerleştirerek denizciliğin önemli bir unsuru sergilenabilmektedir. Bunları gerçekleştiren örnekler için başarılı örnekler demek mümkündür. İkinci önemli unsur olan denizciliğin dili, yüzyıllardır yapılan denizcilik esnasında zamanla kendiliğinden oluşan bir kültürden ibarettir. Denizcilik dili, tıpkı bir ulusun dili gibi, denizciliğin kültürünü taşımaktadır. Evrenselleşmiş olan denizcilik dili, yüzlerce terimden oluşmaktadır. Deniz müzesinde bulunan tarihi bir gemiyi yorumlamaya çalışan bir ziyaretçinin, denizcilik terimleriyle alakalı bir bilgisinin olması gerekmektedir. Bu şekilde temelinden öğrenilen bilgi sayesinde daha kalıcı ve öğretici bir bilgi edinimi gerçekleşmiş olmaktadır. Bu nedenle deniz müzelerinde bulunan bir kısım, denizcilik dili ve denizcilik terimleriyle alakalı ziyaretçilere zengin bir içerik sunabilmektedir. Denizciliğin üçüncü önemli unsuru ise belleği, anıları, hafızasıdır. Denizciliğin kendi geçmişidir. İnsanoğlu için, anılar, hatıralar çok önemlidir. Kendi kimliğini, nereden geldiğini unutmamak insanı bir nevi hayata bağlayan güçlü bir unsurdur. Eski gemiler, bu şekilde ulusların tarihine ışık tutmaktadırlar.

Uluslar kendi belleklerinden, anılarından kopmamak için ise eski gemilere çok önem vermektedir. Deniz müzelerinde bu eski gemiler sergilenirken çok kıymetli bir konumda bulunmaktadır. Belleğin canlı tutulması ve unutulmaması için ayrıca müzelerde alışveriş kısmında gezilen deniz müzesinden alınacak bir eşya da deniz müzesinin anılarını canlı tutmaya yardımcı olacaktır. Deniz müzeleri inşa edilirken, üç şekilde bir mekanlandırma işlemine gidildiği görülmektedir. Birinci olarak, denizle olan ilişkilerine önem veren, tasarım ilkelerini göz önünde bulunduran bir bina tasarlanmasıdır. İkinci olarak, eski tarihi yapıların, sarayların, müzeye uygun bir şekilde restore edip, eski yapının da kimliğini kaybettirmeden bir bina tasarlanmasıdır. Üçüncü olarak ise, denizciliğin önemli bir ögesi olan gemileri müze olarak kullanmaktır. Müzenin sergi elemanını, müzenin kendisi olarak kullanma fikri, aslında müzeyi diğer müzelerden özel kılmaya, ayırma durumunu oluşturmaktadır.

19.yüzyılda Fransız İhtilali'nin gerçekleşmesiyle gemi inşasının ve üretiminin artmasıyla denizcilik de yaygınlaşmaya başlamıştır. Deniz müzelerinin de bu tarihlerden itibaren oluşmaya başladığı görülmektedir. Denize kıyısı olan çoğu ülkenin denizcilik tarihinin kökenleri çok eskilere dayanmaktadır. Bu yüzden bu uluslar için deniz müzeleri, denizcilik tarihlerini aktarabilmelerini sağlayan önemli bir aracı konumunda bulunmaya başlamıştır. Bu şekilde ilk olarak Rusya'da görülen deniz müzesi, daha sonraları Fransa, İspanya, İngiltere, İtalya, Amerika, Hollanda, Çin, Singapur, Danimarka, Norveç, Türkiye gibi daha birçok ülkede vazgeçilmez bir müze türü haline gelmeye başlamıştır.

Bir deniz müzesi tasarlanırken dikkat edilmesi gereken pek çok unsur bulunmaktadır. Müzede kullanılan aydınlatma, ziyaretçilerin müze deneyiminden keyif almanın bir parçası olarak görsel gereksinimlerini karşılamak için dikkat edilmesi gereken bir unsurdur. Aydınlatma, müze koleksiyonlarındaki bozulmanın tartışmasız en büyük nedenlerinden biridir, bir yandan eserlerin bozulmasına sebep olabilmektedir ve dolayısıyla müzenin mirasımızı korumadaki rolü ile çelişmektedir fakat diğer yandan eğer başarılı kullanılırsa, müze koleksiyonundaki nesnelerin içinde ve çevresinde tutulan bilgilerin iletilmesinin başlıca yolu olan unsurdur.

Yönlendirme, etkili bir yön bulma sistemi, ziyaretçilerin müze içinde verimli bir şekilde hareket edebilmesi, böylece ziyaretçilerin kolayca yorulmaması ve ziyaretçilerin yollarını bulmak için gereksiz zaman harcamak yerine deneyimlerinin tadını çıkarmaya odaklanabilmeleri için önemli olan diğer unsurdur. Başarılı bir ziyaret için müze çevresine yönelim çok önemlidir. İyi yönlendirme öğrenmeyi, takdir etmeyi ve teşhir etmeyi kolaylaştırmaktadır. Diğer önemli bir unsur olan ve diğer müzelerden kendisini özel kılmamasını sağlayan deniz unsurudur. Deniz, estetik boyut açısından psikolojik, görsel, işitsel ve dokunsal etkiler sağlarken kentsel mekanlarda öncelikle duyu tarafından "görsel bir unsur" olarak algılanmaktadır. Ancak hayatın başlangıcını ve devamlılığını simgeleyen, görsel olarak kendisine götürmekten çok önce insanı psikolojik olarak etkilemektedir. Yönlendirici etkinin dışında su elementleri de görsel, akustik, koku alma gibi rahatlatıcı etkilere sahiptir ve insan üzerinde bir etkileşim sağlamaktadır.

Bu çalışmada seçilen deniz müzeleri, türlerine göre bakıldığında genellikle modernizm ve tarihi bir arada tutarak tasarlanması dikkate alınarak seçilmiştir. Bölüm Üç'te bahsedilen deniz müzesi türleri arasında günümüz zamanında, deniz müzesi olarak tasarlanan müzeler dikkate alınmıştır. Müzeler, bulunduğu ülkelerin, denizle olan bağlantısına ve denizcilik tarihine önem verilerek seçilmiştir. Danimarka, Türkiye, Çin, Norveç, Singapur ve İngiltere. Danimarka Deniz Müzesi, eski bir liman tersanesinin bulunduğu yerde tasarlanarak inşa edilmiştir. Müzenin sergi bölümü yerin altında tasarlanarak o bölgede silüette bulunan tarihi Kronborg Kalesi'ni görünümünü korumayı başarmıştır. Bunun yanı sıra yerin altında tasarlanan müzenin bir denizaltını canlandırma amacının olduğunu söylemek de mümkündür. Sergide çocuklar için deniz müzeciliğinin hikayesinin çizgi filmlerle anlatıldığı bir bölüm bulunmaktadır. Ayrıca çocuklar için karaoke alanı, workshoplar ve denizcilik aletlerini tanıyabilmek için örneklerinin bulunduğu bir oda bulunmaktadır. Müzede, çocuklarında sıkılmadan gezebilmesine yönelik olan çalışmalara önem verildiği görülmektedir.

İstanbul Deniz Müzesi, tarihi ve işlek bir konumda bulunmaktadır. Müzenin planı, Osmanlı kayıklarının küçükten büyüğe doğru sıralanması sonucunda oluşan form göze alınarak tasarlanmıştır. Galeri boşlukları kullanılarak, sergilenen eserlerin aynı anda görüş alanına alma avantajını kullanmışlardır ayrıca konum olarak Boğaz'da bulunmasından dolayı, deniz manzarasını müzenin sergi kısımlarında kullanarak ziyaretçilere görsel bir şölen sunmaktadır. Çin Deniz Müzesi, tasarlanırken ikonik bir nesne oluşturmak yerine büyük gemilerin kalkık gövdeleri gibi körfeze doğru uzanan uzun, ince kütlelere bölerek tasarlamayı tercih etmişlerdir. Bu şekilde deniz manzarasından da maksimum faydalanma sağlanmıştır. Müzede yapay bir liman oluşturulmuştur ve ziyaretçiler bu kısımlarda gemi sergilerini keşfetmektedirler. Porsgrunn Deniz Müzesi, Norveç'in Porsgrunn kasabasında bulunmaktadır. Müze, bulunduğu kasabanın tersane endüstrisini ve tüm bölgeden binlerce insanı istihdam eden denizcilik tarihinin hikayesini anlatmaktadır. Müzenin formu, Norveç'in eğimli çatılarından esinlenerek, çevredeki yapıların çatıların oranlarına göre tasarlanarak oluşturulmuştur. Porsgrunn Müzesi'nin sergi alanlarının bazı kısımlarında deniz manzarasından faydalanılarak gün ışığı kullanılmıştır. Yapının işlevi burada aydınlık ve karanlık olarak ikiye ayrılmıştır. Zemin katta aydınlık kullanılan mekanlar, diğer katlarda ise karanlık olan kullanılan sergi bölümünün büyük bir kısmı yer almaktadır. Xperiential Deniz Müzesi, Singapur'da bir geminin gövdesinden tasarlanarak oluşturulmuştur. Müze, Hint ve Pasifik Okyanuslarını birbirine bağlayan Malakka Boğazı'ndan geçen İpek Yolu üzerinde bir uğrak liman olan Singapur'un denizcilik tarihini anlatmaktadır. Müzede bilgi öğreniminin kalıcı olması için üç boyutlu simülasyon ve tiyatro etkinlikleri sunulmaktadır. Müze ayrıca Universal Studio ve SEA Akvaryumu (Güney Doğu Asya Akvaryumu) gibi turistik kurumların bulunduğu yerde konumlanmaktadır. Mary Rose Müzesi, İngiltere'de bulunan ve eski bir Fransız gemisinin kalıntılarını sergileyen bir deniz müzesidir. Müze gemide yaşayan, çalışan ve ölen 500 kişinin hikayelerini anlatmaktadır. Bu yapının tasarlanırken karşılaşıldığı zorluk, Portsmouth'un tarihi tersanesine çağdaş bir mimari parça eklenirken aynı zamanda müze tarafından anlatılan hikâyeye, tarihe uygun olacak bir mimari ifade, dil bulabilmek olmuştur. Bunun sonucunda bu tarihi eser, bir gemi ve iskelesinden esinlenerek oluşmuş bir tasarımda sunulmaktadır.

Deniz müzeleri ve önemi incelendiğinde, bireyler için oldukça önemli mekanlar olduğu görülmektedir. Toplumlardaki ve bireylerdeki bilinç ve farkındalığı oluşturmak için olanak sağlamaktadırlar. Bu sebeple deniz müzelerinin artması toplumsal olarak gelişim sağlamada önemli araçlardır. Üç tarafı denizle çevrili bir ülke olan Türkiye'nin deniz müzelerinin, dünya deniz müzeleriyle kıyaslandığında daha zayıf kaldığı görülmektedir. Bu sebeple ülkemizde deniz müzelerine verilen önemin arttırılması gerektiği düşünülmektedir. Türkiye'nin denizcilik tarihinin büyüklüğünü ve değerini nesillere aktarabilmek için ülkemizde toplumsal ve kültürel bir ihtiyaç olarak görülmektedir.

## KAYNAKÇA

- Aguirre, S.R., Unsain, J.M.** (1993). "The Sea Museum of San Sebastian and the Maritime Resources of the Basque Country", In VIIIth International Congress.
- Akmehmet T., Atagök T., Gökalp Z.D., Küçükhasaköylü N., Özkasım H.** (2013). "Müzecilik ve Sergileme", Anadolu Üniversitesi Yayını No: 2958. Eskişehir.
- Akten, N.** (1994). "İstanbul Ulaşımında Denizden Yararlanma", Renk Ajans Yayınları, 131, İstanbul.
- Alemdar, S.** (2014). "Müzelerde Teknolojik Etkileşimli Sergileme Yöntemleri: İstanbul Sağlık Müzesi İçin Bir Öneri", (Yüksek Lisans Tezi), Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi.
- Altıparmaköğlü, G.** (2018). "Mimari Tasarımda Su Ögesinin Farklı Kullanım Amaçları Bakımından İncelenmesi: Anadolu Örneği", Dergipark, Cilt: 6, Sayı: AGP Özel Sayısı.
- Anonim.** (2015). "İstanbul'da Deniz Ulaşımının Geleceğinin Değerlendirilmesi", İstanbul Kalkınma Ajansı, Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı, Okan Üniversitesi.
- Anonim.** (2019). "Gemici Dili Çalıştayı", Deniz Kuvvetleri Komutanlığı.
- Artun, A.** (2006). "İskenderiye'nin Mirası, Müze ve Modernlik Tarih Sahneleri – Sanat Müzeleri I", s:13-17, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Atagök, T.** (1982). "Çağdaş Müzecilik Kavramı Doğrultusunda Türk Sanat Müzelerinin Kültürel Etkinliklerinin Saptanması", Yeterlilik Tezi, Mimar Sinan Üniversitesi, İstanbul, s. 67.
- Atagök, T.** (1990). "Çağdaş Müzeciliğin Anlamı", Lami Sanat Dergisi, 7, s:2-3, Lami Sanat Galerisi Yayını, İstanbul.
- Atagök T.** (2002). "Müzelerin Anlaşılır Kılınması, İç Mekân ve Sergi Tasarımları", Mimar-ist, Sayı:4, İstanbul.

- Atasoy, N.** (1996). "Müze Eğitimi ve Yazılı Gereçlerin İstanbul Arkeoloji Müzeleri Taş Eserler Bölümü Üzerinde Örneklenmesi", Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Aymar, B.** (1967). "A pictorial treasury of the marine museums of the world; A guide to the maritime collections, restorations, replicas, and marine museums in twenty-three countries", New York: Crown.
- Bass, George, F.** (2005). "Beneath the seven seas: adventures with the institute of nautical archaeology", London: Thames and Hudson.
- Başoğlu, M.** (1998). "Globalleşme Sürecinde Türk Deniz Sektörü", Yüksek Lisans Tezi. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. İstanbul.
- Bozkurt, A.K.** (2019). "Gemi Müzelerinde Sergilenme Teknikleri", Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Broeze, F.** (1987). "Maritime Museums: An Historian's Reflections on Their Purposes, Objectives, and Methods. In VIth International Congress of Maritime Museums Proceedings", Rotterdam.
- Burchardt, J.** (2015). "The Journal of Transport History", Manchester University Press.
- CIE**, Lighting of Indoor Workplaces, Standard 008/E-2001.
- Çakmak, C.** (2002). "Günümüz Türkiye'sinde Örgün Sanat Eğitiminde Müzelerin Yeri", Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü, İzmir.
- Davies, S.** (2012). "Maritime Museums: Who Needs Them?", Nalanda-Sriwijaya Centre Working Paper Series No.11.
- Davis, Arnold. – Alan Favicchio.** (2002). "State of the Maritime Industry. World Wide Shipping", February/March. Volume:65. Number:1.
- Demir, A.** (2014). "Basra Bölgesi'nin Enerji Kaynakları ve Hürmüz Boğazı'nın Önemi". İran'ın Basra Körfezi'ni Bloke İhtimali ve Hürmüz

Boğazi'ndan Geçişlerin Uluslararası Hukuk Açısından Analizi.  
Savunma Bilimleri Dergisi, Mayıs 2014.

- Deniz, M.** (2008). “Müze Sergileme Mekanlarında Güncel Gösterim Teknikleri İle Mimari Tasarım İlişkisi Üzerine Bir İnceleme”, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Elbirlik, G.** (2008). “Türk Lojistik Sektöründe Deniz yolu Taşımacılığının Önemi ve Sorunları”, Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi.
- Emeksizoglu, T.O.** (2007). “Polis Müzeleri ve Polis Müzelerinde Müze Eğitimi”, Ankara Üniversitesi.
- Erbay, F.** (2009). “Müze Yönetimini Kurumsallaştırma Çabası (1984-2009)”, Mimarlık Vakfı Enstitüsü, İstanbul.
- Erol,İ.** (2019). “Müze Kavramının Günümüz Metro Müzeleri Kapsamında İncelenmesi Ve Uygulama Örneklerinin Değerlendirilmesi”, (Yüksek Lisans Tezi), Fatih Sultan Mehmet Vakıf Üniversitesi.
- Finamore, D.** (2008). “Maritime history as world history”, Miami, FL: University Press of Florida.
- Gerçek, F.** (1999). “Türk Müzeciliği”, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara.
- Günay, B.** (2012). “Museum Concept from Past to Present and Importance of Museums as Centers of Art Education”, *Procedia - Social and Behavioral Sciences* 55:1250-1258.
- Hein, G. E.** (1998). *Learning in the museum*. First Published. New York: Routledge.
- Hicks, R.D.** (2007). “What Is a Maritime Museum?”, *Museum Management and Curatorship*.
- Hicks, R.D.** (2000). “The Ideology of Maritime Museums, with Particular Reference to the Interpretation of Early Modern Navigation”, Doktora Tezi, Exeter Üniversitesi.
- ICOM (International Council of Museums).** (2007). “Development of the Museum Definition according to ICOM Statutes”, (2007-1946).

- ICOM** (2010). “Key concepts of Museology”. (Ed: A. Desvallées and F. Mairesse)  
Published by Armand Colin.
- Iguchi, J.H.** (2005). “Museum Education: Part 2-Role of Museum Education”.
- Jameson, F.** (2008). “Postmodernizm ya da Geç Kapitalizmin Kültürel Mantığı”,  
Ankara: Nirengikıtap.
- İhtiyar, M.N.** (2011). “Çağdaş Müzecilik ve Kent Müzeciliği Yeni Bir Program  
Önerisi”, (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi.
- Kandemir, Ö., Uçar, Ö.** (2015). “Değişen Müze Kavramı ve Çağdaş Müze  
Mekânlarının Oluşturulmasına Yönelik Tasarım Girdileri”, Sanat ve  
Tasarım Dergisi.
- Karadeniz, C.** (2014). “Müzenin Toplumsal İşlevleri Bağlamında Türkiye’deki  
Devlet Müzeleri ile Özel Müzelerde Çalışan Uzmanların Kültürel  
Çeşitlilik ve Müzenin Ulaşılabilirliğine İlişkin Görüşlerinin  
Değerlendirilmesi”, Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi, Cilt:7  
Sayı:35.
- Karakaş,S.** (2018). “Antalya Uzay Müzesi Örneğinde Bilim Müzeleri ve Eğitim  
İlişkisi”, (Yüksek Lisans Tezi), Akdeniz Üniversitesi.
- Kazanasmaz, T.** (2003). “Müzelerin Aydınlatma Tasarımı-ODTÜ Müzesi”, II. Ulusal  
Aydınlatma Sempozyumu ve Sergisi Bildirileri.
- Konukçu, Ş.** (2007). “Batıda ve Türkiye’de Sosyal Yaşam ile Şekillenen  
Koleksiyonlar ve Müzeciliğe Yansımaları.” Erciyes Üniversitesi Sosyal  
Bilimler Enstitüsü Dergisi, Kayseri, 23, s:241-258.
- Korkmaz, S.** (2013). “Spor Müzelerinin İşlevleri ve Bir Spor Müzesi Taslağının  
Yönetmelik Açısından Oluşturulması”, (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul  
Üniversitesi.
- Kuruoğlu, N.** (2002). “Müzelerin Eğitim Ortamı Olarak Kullanımı”, Eğitim Fakültesi  
Dergisi, Cilt: XV, Sayı: 1, Uludağ Üniversitesi.

- Kültür ve Turizm Bakanlığı.** (1984). “Eski Eserler ve Müzeler İç Hizmetler Yönetmeliği”, Ankara.
- Lloyd C.** (1975). “Atlas of Maritime History”.
- Message, K.** (2006). “The New Museum”. Theory, Culture & Society (ed. M.Featherstone, C.Venn, R.Bishop, J.Philips), London: SAGE Publications.
- Okan, B.** (2015). “Günümüzde Müzecilik Anlayışı”, Sanat ve Tasarım Dergisi, Anadolu Üniversitesi, Eskişehir.
- Okan, B.** (2018). “Günümüz Müzecilik Anlayışındaki Yaklaşımlar Ve Müze Oluşumunu Etkileyen Unsurlar”, Düzce Üniversitesi Sanat Tasarım ve Mimarlık Fakültesi Yayını, Düzce.
- Özcan, U., Çağlar H.** (2020). “Müzedey Aydınlatmanın Kullanıcı ve Eserler Açısından Değerlendirilmesi”, Avrupa Bilim ve Teknoloji Dergisi, , (18), 645-655.
- Özdemir,E.** (2019). “Kent Kimliğini Yansıtmada Müzelerin Rolü: Selanik Müzelerinden Örnekler”, (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi.
- Öztekin, O.A.** (2014). “Müze Kavramı Ve Müze Yapılarının İç Mekanlarının İstanbul’ Dan Örneklerle İncelenmesi”, Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Haliç Üniversitesi.
- Parkin,I., Randall,A., Philips,N., Brennan,D.** (2007). “The Potential To Create A Naval, Or Maritime, Museum On Haulbowline Cork Harbour”, Irish Naval Service and The Heritage Council of Ireland.
- Parry, R. and Sawyer, A.** (2005). “Space And The Machine. Adaptive Museums, Pervasive Technology And The New Gallery”.
- Passini, R.** (1995). “Spatial Representations, A Wayfinding Perspective”, Université de Montreal.
- Peter, B.** (2014). “Museum in the Dock”.
- Peters ve Decorden.** (1985), “Museums and Education”, Madrid.

- Rubenstein, H.M.** (1992). "Pedestrian Malls, Streetscapes and Urban Spaces", Wiley, New York.
- Saatçioğlu, C.** (2006). "Ulaştırma Sıstmeleri ve Politikaları T¼rkiye – Avrupa Birliği Uygulamaları", Gazi Kitabevi, 258, Ankara.
- Sapchi, A. T.** (2016). S¼rd¼r¼lebilir M¼zelerde Mekânsal Tasarım Kriterleri ve G¼n Işığı Kullanımı, Y¼ksek Lisans Tezi, Hacettepe Üniversitesi G¼zel Sanatlar Enstit¼s¼.
- Shaikh, H.** (2001). "Exploring Cultural Diversity". (ed. Dodd, J. & Sandell, R.), Including Museums: Perspectives on Museums, Galleries and Social Inclusion, s: 98-101. Leicester: University of Leicester Research Centre for Museums and Galleries.
- Shipping Economics.** (1996). Transpacific Liner Trades. C:18, No:2. s.8.
- Uysal, Ç.** (2005). "M¼ze Eğitimi Ve M¼ze Ziyaretçilerinin Atat¼rk Ve Kurtuluş Savaşı M¼zesi Ziyaretçi Profili Aracılığıyla İncelenmesi", Y¼ksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstit¼s¼, Ankara.
- Uzun, G.** (1999). "Çevre Tasarımında Su Kullanımı", Çukurova Üniversitesi Yayınları, Adana.
- nal ř.** (1999). "M¼ze Kavramının Tarihsel S¼reç İÇerisinde Gelişimi", Y¼ksek Lisans Tezi. Yıldız Teknik Üniversitesi. Fen Bilimleri Enstit¼s¼, İstanbul.
- Yaraş, A.** (1995). "Anadolu'da İlk Koleksiyonculuk ve M¼zecilik Faaliyetleri, II. M¼zecilik Semineri, Bildiriler", s:19-21, Ed. İlik. M., Askeri M¼ze Yayınevi, İstanbul.
- Yardımcıoğlu, F.** (2014). "Ulaşım Hizmetleri (Kamu Ekonomisi Perspektifi)", Dora Yayıncılık, 172, İstanbul.
- Yarımay, .** (2018). İstanbul'da M¼ze Olarak Tasarlanan Yapıların Mimari Kimlik Bağlamında İrdelenmesi, Y¼ksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstit¼s¼.

**Weil, S.** (2002). “Making Museums Matter”.

**Wilson, B.** (2014). “Empire of the Deep-The Rise and Fall of the British Navy”, Orion Books, Londra, s.445-452.

**Url-1:**[http://www.unutulmussanatlar.com/2012/12/osmanl-donemi-eski-kaykclk-tarihi-ve\\_63.html](http://www.unutulmussanatlar.com/2012/12/osmanl-donemi-eski-kaykclk-tarihi-ve_63.html) Erişim Tarihi: 06.11.2020

**Url-2:**<https://wsimag.com/vasamuseum/artworks/117661> Erişim Tarihi: 07.11.2020

**Url-3:**<https://www.hhs.se/en/outreach/cems-annual-events-2016/venues/vasa-museum/> Erişim Tarihi: 07.11.2020

**Url-4:**[https://www.tripadvisor.co.nz/LocationPhotoDirectLink-g190921-d1823203-i44369731-Ulster\\_Folk\\_Museum-Holywood\\_County\\_Down\\_Northern\\_Ireland.html](https://www.tripadvisor.co.nz/LocationPhotoDirectLink-g190921-d1823203-i44369731-Ulster_Folk_Museum-Holywood_County_Down_Northern_Ireland.html)  
Erişim Tarihi: 07.11.2020

**Url-5:**<https://www.thetimes.co.uk/article/theatre-mary-rose-at-pitlochry-festival-theatre-85q70cntc> Erişim Tarihi: 07.11.2020

**Url-6:**

<https://tr.wikipedia.org/wiki/Karavel#:~:text=Karavel%2C%2015.%20y%C3%BCzy%C4%B1lda%20ortaya%20%C3%A7%C4%B1kan,ile%20hareket%20edenleri%20de%20%C3%BCretilmi%C5%9Ftir> Erişim Tarihi: 08.11.2020

**Url-7:**<https://www.scoop.it/topic/stage-3-history-australia-as-a-nation> Erişim Tarihi: 08.11.2020

**Url-8:**<https://mechtraveller.com/2019/02/review-hms-victory-and-nelson-at-portsmouth-historic-dockyard/> Erişim Tarihi: 08.11.2020

**Url-9:**<https://www.archdaily.com/883893/produce-workshops-fabricwood-named-worlds-best-interior-of-2017/5a0f6b4eb22e386e18000327-produce-workshops-fabricwood-named-worlds-best-interior-of-2017-image> Erişim Tarihi: 08.11.2020

**Url-10:**<https://advisor.museumsandheritage.com/news/nation-museum-royal-navy-commences-engineering-work-hms-victory/>> Erişim Tarihi: 08.11.2020

**Url-11:**<https://phys.org/news/2016-12-scientists-material-sutton-hoo-ship.html>>  
Erişim Tarihi: 08.11.2020

- Url-12:**<https://www.thetimes.co.uk/article/queens-historic-oak-trees-will-help-ghost-ship-rise-from-depths-of-time-hn2xwvzhh> Erişim Tarihi: 08.11.2020
- Url-13:**[https://en.wikipedia.org/wiki/Central\\_Naval\\_Museum#The\\_museum\\_today](https://en.wikipedia.org/wiki/Central_Naval_Museum#The_museum_today) Erişim Tarihi: 08.11.2020
- Url-14:**[https://tr.wikipedia.org/wiki/Denizcilik\\_M%C3%BCzesi\\_\(Madrid\)](https://tr.wikipedia.org/wiki/Denizcilik_M%C3%BCzesi_(Madrid)) Erişim Tarihi: 08.11.2020
- Url-15:** <https://travel.syggic.com/tr/poi/ulusal-denizcilik-muzesi-poi:467> Erişim Tarihi: 08.11.2020
- Url-16:**[https://tr.qaz.wiki/wiki/National\\_Maritime\\_Museum](https://tr.qaz.wiki/wiki/National_Maritime_Museum) Erişim Tarihi: 08.11.2020
- Url-17:**[https://en.wikipedia.org/wiki/Maritime\\_Museum\\_Rotterdam](https://en.wikipedia.org/wiki/Maritime_Museum_Rotterdam) Erişim Tarihi: 09.11.2020
- Url-18:**<https://www.marineinsight.com/maritime-history/top-8-oldest-maritime-museums/> Erişim Tarihi: 09.11.2020
- Url-19:**<https://tr.pinterest.com/pin/519391769528085003/> Erişim Tarihi: 10.11.2020
- Url-20:** <http://www.alluringworld.com/national-museum-of-bermuda/> Erişim Tarihi: 11.11.2020
- Url-21:**[https://en.wikipedia.org/wiki/Australian\\_National\\_Maritime\\_Museum](https://en.wikipedia.org/wiki/Australian_National_Maritime_Museum) Erişim Tarihi: 12.11.2020
- Url-22:** [https://en.wikipedia.org/wiki/INS\\_Kursura\\_\(S20\)](https://en.wikipedia.org/wiki/INS_Kursura_(S20)) Erişim Tarihi: 12.11.2020
- Url-23:**<https://www.archdaily.com/440541/danish-national-maritime-museum-big> Erişim Tarihi: 12.11.2020
- Url-24:**<https://insapedia.com/kaya-ve-zemin-ankraji/> Erişim Tarihi: 12.11.2020
- Url-25:**<https://www.elektimo.com/blog/icerik/anemometre-nedir> Erişim Tarihi: 13.11.2020
- Url-26:** <https://mfs.dk/en/for-kids/bring-the-family/> Erişim Tarihi: 13.11.2020

- Url-27:**[http://www.dzkk.tsk.mil.tr/muze/turkish/Ana\\_sayfa.hm](http://www.dzkk.tsk.mil.tr/muze/turkish/Ana_sayfa.hm) Erişim Tarihi: 13.11.2020
- Url-28:**<http://www.teget.com/works/istanbul-maritime-museum/> Erişim Tarihi: 13.11.2020
- Url-29:**[https://tr.wikipedia.org/wiki/%C4%B0stanbul\\_Deniz\\_M%C3%BCzesi](https://tr.wikipedia.org/wiki/%C4%B0stanbul_Deniz_M%C3%BCzesi)  
Erişim Tarihi: 13.11.2020
- Url-30:**<https://www.arkitektuel.com/istanbul-deniz-muzesi/> Erişim Tarihi: 15.11.2020
- Url-31:**[https://www.archdaily.com/935383/cox-architectures-national-maritime-museum-of-china-opens-to-the-public?ad\\_source=search&ad\\_medium=search\\_result\\_all](https://www.archdaily.com/935383/cox-architectures-national-maritime-museum-of-china-opens-to-the-public?ad_source=search&ad_medium=search_result_all) Erişim Tarihi: 15.11.2020
- Url-32:**<https://www.dezeen.com/2020/05/31/cox-architecture-the-national-maritime-museum-of-china/> Erişim Tarihi: 15.11.2020
- Url-33:**  
<http://govt.chinadaily.com.cn/s/202005/18/WS5ec1f405498ede88abf83bba/permanent-exhibitions-of-the-national-maritime-museum-of-china.html> Erişim Tarihi: 16.11.2020
- Url-34:**<https://www.archdaily.com/458375/new-maritime-museum-and-exploratorium-cobe-architects-transform-architects> Erişim Tarihi: 17.11.2020
- Url-35:**<http://www.archtalent.com/projects/porsgrunn-maritime-museum> Erişim Tarihi: 19.11.2020
- Url-36:**<https://www.inexhibit.com/mymuseum/duverden-maritime-museum-science-center-porsgrunn-norway-cobe/> Erişim Tarihi: 19.11.2020
- Url-37:**<https://osinografi.com/index.php/osinografi/osinografi-nedir> Erişim Tarihi: 19.11.2020
- Url-38:**[https://www.archdaily.com/253841/maritime-xperiential-museum-michael-graves-associates?ad\\_source=search&ad\\_medium=search\\_result\\_all](https://www.archdaily.com/253841/maritime-xperiential-museum-michael-graves-associates?ad_source=search&ad_medium=search_result_all) Erişim Tarihi: 20.11.2020

**Url-39:**<https://www.michaelgraves.com/projects/maritime-experiential-museum-26/>

Erişim Tarihi: 20.11.2020

**Url-40:**<https://tr.wikipedia.org/wiki/Borobudur> Erişim Tarihi: 27.11.2020

**Url-41:**<https://tr.wikipedia.org/wiki/Cava> Erişim Tarihi: 27.11.2020

**Url-42:**<http://www.rwsentosablog.com/maritime-experiential-museum/> Erişim Tarihi: 27.11.2020

**Url-43:**[https://www.tripoto.com/singapore/trips/5-unique-things-you-can-only-experience-at-the-maritime-experiential-museum-in-sentosa-5b3628e741514/media/bd34a4636cc8f3e380a254a2f29c5471\\_1](https://www.tripoto.com/singapore/trips/5-unique-things-you-can-only-experience-at-the-maritime-experiential-museum-in-sentosa-5b3628e741514/media/bd34a4636cc8f3e380a254a2f29c5471_1) Erişim Tarihi: 27.11.2020

**Url-44:**  
[http://marchouliston.com/SE\\_Asia\\_2012/Fullsize\\_pics/2012\\_09\\_22/IMG\\_0935\\_edit-ed-1.jpg](http://marchouliston.com/SE_Asia_2012/Fullsize_pics/2012_09_22/IMG_0935_edit-ed-1.jpg) Erişim Tarihi: 28.11.2020

**Url-45:**<https://www.archdaily.com/381605/mary-rose-museum-wilkinson-eyre-architects> Erişim Tarihi: 01.12.2020

**Url-46:**<https://www.linkedin.com/company/the-mary-rose-trust/?feedView=images> Erişim Tarihi: 02.12.2020

**Url-47:**<https://www.wilkinsoneyre.com/projects/mary-rose-museum> Erişim Tarihi: 04.12.2020

**Url-48:**<https://www.arch2o.com/national-maritime-museum-china-cox-architecture/> Erişim Tarihi: 14.12.2020

**Url-49:**<https://www.designboom.com/architecture/cobe-architects-transform-porsgrunn-maritime-museum-and-science-center/> Erişim Tarihi: 14.12.2020

**Url-50:** <https://aasarchitecture.com/2013/06/mary-rose-museum-by-wilkinson-eyre.html/> Erişim Tarihi: 14.12.2020

**Url-51:**<http://www.sccm.cc/index.php/archives/9044> Erişim Tarihi: 14.12.2020

**Url-52:** <http://www.museedupaysduder.com/musee-de-a-marine/> Erişim Tarihi: 15.12.2020