

T.C.

İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

MÜZE YÖNETİMİ ANABİLİM DALI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

GEMİ MÜZELERİNDE SERGİLENME TEKNİKLERİ

Ahmet Kerim BOZKURT

2501110804

TEZ DANIŞMANI:

Doç. Dr. Ahmet GÜLEÇ

İSTANBUL – 2019



T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



YÜKSEK LİSANS
TEZ ONAYI

ÖĞRENCİNİN;

Adı ve Soyadı : KERİM BOZKURT Numarası : 2501110804
Anabilim Dalı /
Anasanat Dalı / Programı : MÜZE YÖNETİMİ Danışmanı : DOÇ.DR AHMET GÜLEÇ
Tez Savunma Tarihi : 12.09.2019 Saati : 10:00
Tez Başlığı : "GEMİ MÜZELERİNDE SERGİLENME TEKNİKLERİ"

TEZ SAVUNMA SINAVI, İÜ Lisansüstü Eğitim-Öğretim Yönetmeliği'nin 36. Maddesi uyarınca yapılmış,
sorulan sorulara alınan cevaplar sonunda adayın tezinin KABULÜNE OYBİRLİĞİ / OYÇOKLUĞUYLA karar verilmiştir.

JÜRİ ÜYESİ	İMZA	KANAATİ (KABUL / RED / DÜZELTME)
1-PROF.DR ŞEBNEM ARIKBOĞA		KABUL
2-DOÇ.DR MUTLU ERBAY		Kabul
3-DOÇ.DR AHMET GÜLEÇ		Kabul

YEDEK JÜRİ ÜYESİ	İMZA	KANAATİ (KABUL / RED / DÜZELTME)
1-PROF.DR AYSEL AZİZ		
2-PROF.DR.SEBBAN KARTAL		

ÖZ

GEMİ MÜZELERİNDE SERGİLENME TEKNİKLERİ

KERİM BOZKURT

Gemi müzesi belki de ilk gemiler kadar eski bir kavramdır. Ya büyük kahramanlık gösteren, ya savaşlarda esir alınan ya da halkın ilgisini çekecek bir özelliği olan veya maceraya katılan gemiler, belli dönemler halkın ziyaretine açık olmuşlardır. Son iki yüzyılda gelişen müzecilik kavramı ile beraber bu gemiler muhafaza edilip teşhir edilmek üzere resmi olarak müzelere dönüştürülmeye başlanmıştır. Bütün Dünya, tarihteki önemli gemileri muhafaza etmekte geç kalsa da, günümüzde büyük şehirlerde sahilde bir gemi müzesi olağan bir görüntüdür.

Bu çalışmada, gemi müzelerinin sergilenme yöntemleri tespit edilip üzerinde incelemeler yapılmıştır. Sergilenme yöntemlerinden sonra ideal bir gemi müzesi nasıl olur, o soru cevaplandırılmaya çalışılmıştır. İdeal gemi müzesinde öğrenilenler ile de örnek olabilmesi için tarihten dört gemi seçilip bugün gemi müzesine hangi senaryolar ile çevrilirdi, bunlar araştırılmıştır.

Gemi müzeleri, sergilenen birer obje olarak gözükseler de müzecilik konusunda en zor konulardan birisidir. Belki de Dünya’da ki sergilenen en büyük obje olan gemilere, hem bir genel yaklaşımla bakılmıştır, hem de her geminin kendine özel yarattığı şartlar tespit edilmeye çalışılmış ve sergileme teknikleri önerilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Gemi Müzesi, Müze Gemisi, Gemi Sergileme, Denizcilik Müzesi, Donanma Müzesi.

ABSTRACT

EXHIBITION METHODS AT SHIP MUSEUMS

KERIM BOZKURT

A ship museum might be old as the first ships. Ships have been opened to visitation of public either due to their heroic actions of the ship or the fact that they were captured as a warprize or/and regarding to their unique properties. In the last two centuries, the concept of museum is emerging and with that more and more ships are converted to ship museums for both preservation and to visitation. Although the whole World is late protecting important ships, in today's cities, it is common to see a ship museum on the waterfront.

Methods of the exhibition techniques for ship museums have been studied in this work. Furhtermore, this work tries to find an answer for an ideal ship museum. Four ships from the past have been chosen to turn into museums in todays condition to use methods learned from studying the ideal ship museum.

Although ship museum might be perceived as an object, it is one of the most challenging subject in museum studies. A ship museums are one of the biggest objects that are exhibited and to comprehend them, a general approach has been applied as well as a ship specific technics.

Keywords: Ship Museum, Museum Ship, Museum Exhibition, Maritime Museum, Naval Museum.

ÖNSÖZ

Bana gemi ve tersanelerinde inceleme yapmama izin veren Sayın Ecem Kalkavan’a, Sayın Erkan Mete’ye ve bilgilerini paylaşan Sayın Erkan Eker’e teşekkür ederim. Bana gemi müzeleri ile ilgili bilgi veren Sayın Barış Kavsara ve Sayın Nalan Yakaçelik Dönmez’e teşekkür ederim. Bana tezin ana düzeninde yardımcı olan Sayın Dr. Can Çeliktemur’a ve koleksiyon ile kütüphanesini açan Sayın Selçuk Kolay’a teşekkür ederim. Görev yaptıkları müzelerde benimle bilgi paylaşan Sayın Bob Mealings’e ve Sayın Phil Reed’e teşekkürlerimi sunarım.

Beni Müze Yönetimi Ana Dalı ile tanıştıran ve eğitimim sırasında bana yardımcı olan Prof. Dr. Fethiye Erbay’a teşekkürlerimi sunarım. Bu uzun süreçte her seferinde iyimser bir şekilde beni karşılayan ve destek olan tez danışmanım Doç. Dr. Ahmet Güleç’e içten teşekkür ederim.

En son olarak da, beni gemi müzeleri ile tanıştıran ve destek olan babam Rıza Oğuz Bozkurt’a teşekkür eder, eşim Zeynep’e ve oğlum Eser’e bu dönemde beni sabırla destekledikleri için teşekkür ederim.

Kerim Bozkurt

İSTANBUL, 2019

İÇİNDEKİLER

ÖZ.....	III
ABSTRACT	IV
ÖNSÖZ.....	V
İÇİNDEKİLER	VII
RESİM LİSTESİ	X
KISALTMALAR LİSTESİ	XIV
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

MEVCUT GEMİ MÜZELERİ VE SERGİLEME YÖNTEMLERİ

1.1 Yüzerek Sergilenen Gemi Müzeleri	4
1.1.1 Aktif olarak çalışan gemi müzeleri.....	5
1.1.2. Sabit yüzen gemi müzeleri.....	10
1.1.3. Yüzer kuru havuzda sergilenen gemi müzeleri.....	13
1.2. Karada Sergilenen Gemiler ve Sergilenme Yöntemleri.....	22
1.2.1. Kuru havuzda sergilenen gemi müzeleri.....	22
1.2.2. Karaya çekilen gemi müzeleri.....	37
1.2.3. Parçalara ayrılıp kısmi sergilenen gemi müzeleri.....	45

1.2.4. Bütün doğal ortamlardan izole edilmiş gemi müzeleri.....	53
---	----

İKİNCİ BÖLÜM

İDEAL BİR GEMİ MÜZESİNE YAKLAŞIM

2.1 Fiziksel Unsurlar	60
2.2 Yönetim.....	78
2.3 Bütçe.....	79
2.3.1. Gemi Müzesi Masrafları.....	79
2.3.2. Gemi Müzesi Gelir Kaynakları.....	88
2.4 Ziyaretçi Deneyimi.....	101
2.4.1. Gemiye gezme yöntemleri.....	105
2.4.2. Gemide mekanların algılanması.....	112
2.4.3. Gemi müzesinde mekanlardan bağımsız konuların sergilenmesi.....	115
2.4.4. Gemi müzesinde günlük ziyaret dışında etkinlikler.....	116

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

GEMİLERİ MÜZEYE DÖNÜŞTÜRME KRİTER VE YÖNTEMLERİ

3.1. Bir Gemi Müzeye Nasıl Dönüştürülür.....	117
3.1.1. Planlama Aşaması.....	117

3.1.2. Uygulama Aşaması.....	120
3.2.Örnekler ile Gemilerin Müzeye Dönüştürülmesi.....	124
3.2.1. Mahmudiye Kalyonunun Müzeye Dönüştürülmesi.....	124
3.2.2.Abdül-Hamid Denizaltısının Müzeye Dönüştürülmesi.....	137
3.2.3. Hamidiye Kruvazörünün Müzeye Dönüştürülmesi.....	149
3.2.4. Yavuz Zırhlısının Müzeye Dönüştürülmesi.....	162
SONUÇ	184
KAYNAKÇA	187

RESİM LİSTESİ

Resim 1: SS Jeremiah O'Brien.....	6
Resim 2: SS Jeremiah O'Brien Motor Dairesi.....	7
Resim 3: Koç Müzesinde aktif olarak çalışan Rosalie Gemi Müzesi.....	10
Resim 4: Sabit Yüzen Gemi Müzesi olarak sergilenen TCG Uluç Ali Reis, Koç Müzesi.....	11
Resim 5: Bermuda Kuru Havuz Çalışma Prensibi.....	15
Resim 6: USS Iowa yüzer kuru havuzda.....	16
Resim 7: Great Britain Kuru Havuz seviyesinden.....	19
Resim 8: HMS Victory Portsmouth'ta 02 Numaralı Kuru Havuzda, Portsmouth, İngiltere.....	25
Resim 9: 02 Numaralı Kuru Havuzda HMS Victory ve destek sistemleri, Portsmouth, İngiltere.....	27
Resim 10: Monitor M33 kuru havuzda, arkasında HMS Illustrious iskeleye bağlı.....	28
Resim 11: HMS Victory'inin Portsmouth'ta 02 Numaralı Kuru Havuzda köprü bağlantısı.....	29
Resim 12: 15 Kasım 2003 yılında Queen Mary 2'nin kuru havuzun üst seviyesi ile gemiyi bağlayan ulaşım köprüsünün çökmesi ardından kurtarma ekiplerinin müdahalesi.....	30
Resim 13: HMS Cavalier'nin içi su dolu Kuru Havuzda sergilenişi.....	31
Resim 14: Mikasa beton dolu kuru havuzda.....	32
Resim 15: HMS Victory'inin sergilendiği Portsmouth'ta 02 Numaralı Kuru Havuzda su sızıntısı.....	34
Resim 16: Great Britain'ın tepeden bakışı ve su seviyesindeki cam pencereler.....	35
Resim 17: Karada sergilenen TCG Nusret.....	39
Resim 18: B-307 Denizaltısının önce karaya ve sonra da sergileneceği yere çekilme süreci.....	42
Resim 19: HMS Agincourt, BAE Tersanesinde modüler taşıma sistemi üzerinde	42
Resim 20: USS Texas için AECOM tarafından hazırlanan dört alternatif proje.....	44
Resim 21: De Ruyter gemisinin parça parça sergilenen köprü üstü ve ön topu.....	45
Resim 22: Los Angeles Denizcilik Müzesinde sergilenen USS Los Angeles'in burun kısmı.....	47
Resim 23: USS George Washington denizaltısının köprü üstü.....	49
Resim 24: USS Nautilus denizaltısı üst güverte.....	50
Resim 25: USS Sturgeon Köprüsü.....	51

Resim 26: USS Enterprise’ın kıç isim plakası.....	52
Resim 27: İstanbul Deniz Müze’sinde Mustafa Kemal Atatürk’ün Kullandığı Kayık.....	54
Resim 28: İstanbul Deniz Müze’sinde sergilenen tarihi kadirga ve kayıklar.....	55
Resim 29: U-505 Denizaltısı.....	56
Resim 30: Bütün doğal ortamlardan izole ortamda sergilenen X-24 denizaltısı.....	56
Resim 31: Gemi müzesi için özel yapılmış bir binada PT-617’nin sergilenişi.....	57
Resim 32: Cutty Sark gemisinin, bütün doğal ortamlardan izole edilmiş alt gövdesi.....	58
Resim 33: K-77 denizaltısı Sergilendiği yerde batarken.....	61
Resim 34: USS Growler ve iskele bağlantısı köprüsü, New York, ABD.....	65
Resim 35: USS Intrepid ve gemiye ulaşım için yapılan asansör ve merdiven kulesi.....	67
Resim 36: USS Hornet ve iskele bağlantısı köprüsü.....	68
Resim 37: TCG Hızır Reis kapalı iç mekân aydınlatması.....	69
Resim 38: HMS Belfast Elektrik Bağlantısı.....	70
Resim 39: ARA Santisima Trinida’dın limanda su alıp batması.....	71
Resim 40: Sprague 15 Nisan 1974 akşamı yanarken.....	72
Resim 41: HMS Belfast Aksonometrik Perspektif Planı.....	74
Resim 42: HMS Belfast için yapılan köprü bağlantısı ve hediye dükkânı binası.....	77
Resim 43: USS Intrepid – Hangar güvertesinde uzay araçları ile ilgili yeni sergi düzeneği.....	87
Resim 44: USS Hornet’in hangarda konuşlanmış hediye dükkânı.....	94
Resim 45: SS Jeremie O’Brien’un ana kargo alanı sunum alanına çevrilmiş hali.....	96
Resim 46: HMS Warrior – Top Güvertesinde bir düğün için yemek masalarının hazırlanmış hali.....	98
Resim 47: Rocco Ceselin’in LA HAIR için RMS Queen Mary üzerinde yaptığı bir moda çekimi.....	100
Resim 48: Cutty Sark, müze olarak sergilendiği kuru havuzda.....	101
Resim 49: Çelik bir yapı ile taşınan Cutty Sark, kuru havuz seviyesinde bakıldığında havada uçuyor gibi gözükürken.....	104
Resim 50: TCG Uluçalireis’e müze gezimi için yapılmış özel merdiven.....	106
Resim 51: HMS Alliance denizaltısı turunda, rehber geceleri kullanılan kırmızı aydınlatmayı ziyaretçilere gösterirken.....	108

Resim 52: USS Nautilus’e iniş merdiveni.....	110
Resim 53: HMS Belfast’ta mekanlarda manken kullanımı.....	113
Resim 54: Emekliye ayrılmış bir denizci, gönüllü olarak USS Hornet’te rehberlik yaparken...114	
Resim 55: USS Intrepid üzerinde uçak gemisinden kalkma kabiliyeti olmayan A-12 casus uçağı sergilenirken.....	115
Resim 56: Sultan Abdülmecit’in Donanmayı Teftişi Sırasında Mahmudiye Kalyonunun Önünden Geçişi.....	125
Resim 57: Sivastopol Bombardımanına Katılan Üç Ambarlı Mahmudiye Kalyonu ve Ateş Mehmet Paşa.....	127
Resim 58: Haliç Tersanesi 1 No’lu Kuru Havuz.....	130
Resim 59: Chatham Tarihi Tersane.....	132
Resim 60: Mahmudiye Gemisi Planın Haliç Tersanesinde Kuru Havuz’a Yerleştirilmesi.....	133
Resim 61: HMS Victory’nin ana top güvertesi.....	134
Resim 62: Cutty Sark gemisinin dışarıdan korumalı alt gövdesi.....	136
Resim 63: Abdül-Hamid denizaltısı, Haliç’te 1886’da seferde.....	138
Resim 64: Abdül-Hamid denizaltısı Haliç’te seyir halinde iken.....	139
Resim 65: Abdül-Hamid denizaltısının plan ve kesitleri.....	140
Resim 66: U-534 Müzesi – Denizaltı bölünmüş durumda.....	142
Resim 67: Deniz Müzesi ve Beşiktaş denizden görünüm, İstanbul.....	144
Resim 68: Abdül-Hamid denizaltısı’nın Deniz Müzesi Boğaz tarafında sergilenmesi.....	145
Resim 69: Abdül-Hamid denizaltısı’nın Beşiktaş Meydanı’nda sergilenmesi.....	145
Resim 70: Abdül-Hamid denizaltısı’nın Deniz Müzesi’nin cadde tarafında sergilenmesi.....	146
Resim 71: Deniz Müzesi ön meydanı.....	147
Resim 72: Hamidiye Kruvazörü.....	150
Resim 73: Hamidiye Paşabahçe’de söküm esnasında.....	151
Resim 74: Hamidiye’yi Torpido Atan Druzki Torpidotu.....	152
Resim 75: Aurora, St.Petersburg, Rusya’da sergilenirken.....	155
Resim 76: Hamidiye 1928’de Haliç’te kuru havuzda bakımı yapılırken.....	156
Resim 77: Hamidiye’nin Haliç Tersanesinde Sergilenmesi.....	157

Resim 78: Hamidiye'nin üst güvertesinin fotoğrafı.....	159
Resim 79: Hamidiye'nin 150 mm bataryası.....	160
Resim 80: SMS Goeben Zırhlısı 1914 yılında.....	163
Resim 81: Yavuz Zırhlısı yüzen kuru havuzda.....	167
Resim 82: Yavuz Zırhlı'sının Haliç Tersanesi önünde sergilenmesi.....	169
Resim 83: Yavuz Zırhlı'sının Perşembe Pazar önünde sergilenmesi.....	170
Resim 84: Cezayir Donanma Gemisi Soummam Sarayburnu Rıhtımında.....	171
Resim 85: Yavuz Zırhlı'sının Sarayburnun'da sergilenmesi.....	172
Resim 86: Karaköy Rıhtımı.....	173
Resim 87: Yavuz Zırhlı'sının Galata Port önünde sergilenmesi.....	173
Resim 88: TCG Gayret gemi müzesi Kuruçeşme'den çekilirken.....	174
Resim 89: Yavuz Zırhlı'sının Kuruçeşme'de sergilenmesi.....	175
Resim 90: Rus Donanması Moskva, hurdaya çekilirken römork halatından kopması ve kontrolden çıkması.....	175
Resim 91: Yavuz Zırhlısı İstinye Koyunda -15 Haziran 1916.....	176
Resim 92: Yavuz Zırhlı'sının İstinye Koyunda sergilenmesi.....	177
Resim 93: Yavuz Zırhlı'sının Beşiktaş'ta Deniz Müzesi önünde sergilenmesi.....	178
Resim 94: Cutty Sark gövdesinde açılan kapı yeri.....	179
Resim 95: HMS Belfast'a Fransız Donanmasına ait Lieutenant de Vaisseau Le Henaff gemisi resmi bir ziyaret için yanaşırken.....	182

KISALTMALAR LİSTESİ

ABD - Amerika Birleşik Devletleri

ARA – Arjantin Cumhuriyet Donanması (Armada de la Republica Argentina)

BAP – Peru Donanması Gemisi (Buque Armada Peruana)

GT – Gros Tonaj (Gross Tonnage)

HMS – Majestelerin Gemisi (Her or His Majesty’s Ship)

HNMLS – Hollanda Majestelerinin Gemisi (Her or His Netherlands Majesty’s Ship)

HNSA – Tarihi Savaş Gemileri Derneği (Historic Naval Ships Association)

ICOM- Uluslararası Müzeler Konseyi (International Council of Museums)

ICS – Uluslararası Deniz Ticaret Odası (International Chambers of Shipping)

IMO – Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization)

PT - Devriye Torpido Botu (Patrol Torpedo Boat)

RMS – Kraliyet Posta Gemisi (Royal Mail Ship)

SMS – Majestelerin Gemisi (Seiner Majestät Schiff)

SS – Buharlı Gemi (Steam Ship)

TCG – Türkiye Cumhuriyeti Gemisi

USS – Birleşik Devletler Gemisi (United States Ship)

GİRİŞ

Gemilerin tarihi neredeyse medeniyetin tarihi kadar eskidir. İlk yüzen nesneleri şu anda bir gemi olarak tanımlamamız pek mümkün değildir, ilk suda giden insan yapımı araçlar, 10.000 yıl evvel hayvan derisi ile kaplanan, ahşap kalasların birleşimi ile şekillenen basit sallardan oluşuyordu. Gemiler Milattan önce 4000 yılından itibaren açık denizlerde seyire başlamış ve ilerleyen yüzyıllarda dünyanın ekonomisini ve politik yapısını direk etkileyen bir araç olmuştur.

Üç-dört metre uzunluğundaki kayıklar ve on-onbeş metre uzunluğundaki kadırgalardan oluşan deniz ticaret ve askeri filoları, geçen yüzyıllar boyunca hem boyut, hem işlevsel hem de hız olarak büyümüş ve insanlık için önemli bir araç olma özelliğini hiç kaybetmemiştir. Bu ilerleme günümüzde dört yüz elli metre uzunluğunda devasal tankerlerin oluşmasına, M.Ö. yıllarının bir ufak şehri taşıyacak büyüklükte yolcu gemilerin ortaya çıkmasına, üzerinde uçaklar taşıyıp onları kalkıp inmesini sağlayacak uçak gemilerinin tasarlanmasına, denizin altında aylarca kalabilecek ve birkaç yüz milyon insanın yok edilmesine sebep olacak silahlara sahip denizaltıların yaratılmasını sağlamıştır.

Dünya tarihinde günümüze kadar bir milyonun üzerinde irili ufaklı insan taşıyabilen gemi yapıldı. Günümüzde kaç gemi bulunduğunun kesin bir hesabı yoktur, fakat IMO'nun listesinde 100 GT üzerinde yaklaşık 100.000 gemi bulunmaktadır. ICS'e göre de 1000 GT üzerindeki gemi sayısı 50.000'i geçmekte ve tüm dünya ticaretinin %90'ı deniz yollarında yapılmaktadır.

Şu anda Dünya'da sergilenmekte olan çeşitli boy ve türde 300'ü aşkın gemi müzesi vardır ve bunların 188'i tarihi savaş gemi müzeleri derneği olan HNSA'ya kayıtlıdır. Muhafaza edilen gemiler de sayılırsa bu rakam 500'ü geçebilir. Genel Dünya tarihindeki rakamlara bakıldığında zaman gemi müzesine dönüşen ve muhafaza edilmiş gemi sayısı genel olarak düşük sayılabilir. Türkiye'de

şu anda içi gezilebilen 11 gemi müzesi vardır. İçine gezilmeden müzelerde görülebilecek kayık, tekne, tarihi kadirga sayısı ise 20 kadardır.

Geçmişte yapılan gemilerin ana yapı malzemesi ahşap olduğundan günümüze muhafaza olması çok güçtür, buna rağmen Deniz Müzesinde türlerinin Dünya'daki nadir örnekleri olan tarihi kadirga ve Saltanat kayıkları sergilenebilmektedir. Ancak bunların dışında ne yazık ki 20 inci yüzyıl öncesi yapılan gemiler muhafaza edilememiştir. 19 uncu yüzyılda yapılan ahşap kalyonlar, 19 uncu yüzyılın ikinci yarısında yapılan demir gemiler, 20 inci yüzyılın başında görev yapan zırhlılardan hiç biri günümüze taşınamamıştır. Bu sadece Türkiye için geçerli olan bir sorun değildir, Dünya'nın önde giden donanma sahip olduğu ülkelere bakıldığında, Türkiye'ye benzer bir tablo ile karşılaşmaktadır.

Bu çalışma, gemi müzelerinin sergileme yöntemlerini karşılaştırmalı olarak analizini yapıp, gemi müzesi işleten veya açmak isteyen kurum ve kuruluşlara yol gösterecek bir doküman meydana getirmeyi amaçlamıştır. Bu sayede müzeye çevrilecek gemilerin sergilenmesine ve korunmasına yönelik bir katkıda bulunulması ümit edilmektedir. Dolayısı ile bir çok ülkede, teknik ve tarihi gemilerden örneklerin gemi müzesi olarak korunma altına alınması, bu gemilerin vermiş olduğu bilgilerin kaybolması önlenecektir.

Araştırmanın içerisinde sadece günümüzde aktif olarak çalışan ana gövdesi metal veya kompozit yapılar ile yapılmış gemilerin müzeye dönüştürülmesi incelenmiştir. Özel restorasyon gerektirmeyen ahşap gövdeli gemilerin müzeye dönüştürülmesi kısıtlı bir şekilde yapılmıştır. Özel restorasyon veya restorasyon için özel uzmanlaşma gerektiren gemiler kapsam dışında bırakılmıştır. Bununla beraber batık gemilerin müzeye dönüştürülmesi de ayrı bir uzmanlık gerektirdiğinden kapsam dışına bırakılmıştır. Replika gemiler de bu tezin kapsamı dışında bırakılmıştır. Genel müze işletmeciliği ile alakalı genel müze sorun ve konuları da bu tez dışında

birakılmıştır. Bunun sebebi, diğer müzeler ile ilgili yazılan makaleleri tekrar etmemek ve sadece gemi müzelerinde ortaya çıkacak konu ve sorunlara odaklanmaktır.

Yirmi ayrı lokasyonda otuz gemi müzesi, gemilerin sergileniş yöntemlerini karşılaştırabilmek ve sergilenme farklarını tespit etmek üzere ziyaret edilmiştir. Ziyaretçi deneyimini karşılaştırmak için farklı türde gemiler görülmüş ve yerinde incelemelerde bulunulmuştur. Birebir karşılaştırma yapabilmek için aynı sınıfta bulunan gemiler özellikle ziyaret edilmiştir, bu sayede iki geminin farklı sergileme yöntemleri arasında karşılaştırma yapılabilmektedir.

Gemi müzeleri arasında mevcut bir sınıflandırma sistemi bulunmamış ve bu çalışma için yeni bir sınıflandırma düzeni yaratılmıştır. Çalışmanın ilk bölümünde, Bu sınıflandırmalar içinde gemi müzeleri karşılaştırılmış ve ileride müzeye dönüştürülecek gemiler için hem planlama bakımından hem de ziyaretçi bakış açısı bakımında uygun yöntem araştırılmıştır. İkinci bölümde ise, ideal bir gemi müzesi nasıl oluşturulabileceği incelenmiş ve gemi müzesini etkileyecek unsurlar tespit edilmiştir.

Tezin son bölümünde ise tarihi önemi olan fakat geçmişte hurdaya çıkartılmış dört gemi seçilmiş, ve bu gemilerin teorik olarak müzeye çevrilme senaryoları çalışılmıştır. İstanbul il sınırı içerisinde gemi müzelerinin konuşlanabileceği olası yerlerde yerinde incelemeler yapılmıştır. Birinci bölümde keşfedilen sınıflandırmalara göre en uygun sergileme yöntemi seçilmiş ve ikinci bölümde incelenen etken ve unsurlar göz önünde bulundurularak her gemi için o gemiye özel bir senaryo düşünülmüştür.

BİRİNCİ BÖLÜM

GEMİ MÜZELERİ VE SERGİLEME YÖNTEMLERİ

Gemi müzeleri farklı yöntemler ile sergilenmektedir. Bu sergileme yöntemlerinin seçilmesi, gemilerin boyutları, tipolojileri ve müze bütçesi gibi değişik etkenlere göre seçilir. Bu yöntemlerinin daha iyi anlaşılması ve üzerinde çalışılabilmesi için bu yöntemler arasında bir sınıflandırılması olması gerekmektedir. Bu sebepten, yazar sergileme yöntemleri arasında ki sınıflandırmayı ve kategorileşmeyi bu çalışma için yapmıştır.

Öncelikle, yüzerek sergilenen ve karada sergilenen olmak üzere, sergileme yöntemleri iki ana gruba ayrılmıştır. Bu iki grup içinde de farklı sergilenme yöntemleri tespit edilmiş ve onlar için de yeni bir sınıflandırma yapılmıştır. Yüzerek sergilenen gemi müzeleri içinde aktif olarak çalışan gemi müzeleri, sabit yüzen gemi müzeleri ve yüzer kuru havuzda sergilenen gemi müzeleri olarak üç alt gurup yaratılmıştır. Karada sergilenen gemi müzeleri için ise, kuru havuzda sergilenen gemi müzeleri, karaya çekilen gemi müzeleri, parçalara ayrılıp kısmi sergilenen ve bütün doğal ortamlardan izole edilmiş gemi müzelerinden olmak üzere dört ayrı alt gurup yaratılmıştır.

Sergileme yöntemleri tespit edildikten sonra her yöntemin tanımı yapılmış, ardından o yöntem için örnek olabilecek gemiler tespit edilmiş ve en sonunda da o yöntemin avantajları ve dezavantajları tespit edilmiştir.

1.1. Yüzerek Sergilenen Gemi Müzeleri

Bu sergileme yöntemi, halen su içinde bulunabilen ve yüzme kabiliyetini kaybetmemiş gemiler içindir. Bu yöntem içinde en çok sabit yüzen gemi müzeleri bulunur ardından da aktif olarak

alışan gemi müzeleri gelir. Yüzer kuru havuzda sergilenme yönteminde ise daha evvel yapılan bir uygulama örneği bulunamamış ve bu çalışma için yaratılmıştır.

1.1.1. Aktif olarak çalışan gemi müzeleri

Aktif olarak çalışan gemi müzesi, halen aktif olarak yüzen, hareket edebilme kabiliyeti olan ve müzeye dönüştürölmüş gemilerdir. Aktif olarak çalışmaları, ziyaretçilerin geminin çalışma düzenini ve fonksiyonlarını bire bir görmelerine ve denetlemelerine imkân sağlar.

Gemi müzelerinin sergilenmesi açısından en gerçeğe yakın sergileme yöntemi aktif olarak çalışan gemi müzeleridir.

Diğer yöntemler arasında buna en yakını sabit yüzen gemi müzeleridir, bir deniz, göl veya nehirde yüzer olsalar bile, bir iskeleye veya dubaya bağlı oldukları için hareketsizdirler ve sabit olarak ziyarete açıktırlar. Yüzen gemi müzeleri, iskelede sabit bağlı olduklarından dolayı gemiye çıkıldığında deniz gibi akışkan bir ortamda bulunulduğu ziyaretçiler tarafından algılanmaz ve daha çok bir binaya girmek ile aynı his altında kalırlar. Oysa aktif çalışan bir gemi müzesi ziyaret edildiğinde, iskeleye bağlı olsa bile, geminin yolculuğa çıkabiliyor olmasını bilmek, ziyaretçilerin gemiye karşı farklı bir bakış açısı ile bakmasına sebep olur.

1.1.1.1. Aktif olarak çalışan gemi müzelerinden örnekler

Özellikle tarihi özelliği olan gemilerde denize çıkıldığında geçmiş dönemlerin teknolojilerinin sergilenmesini ve ziyaretçilerin geminin işleyişlerini bire bir görmeleri sağlanır. Örneğin, SS¹ Jeremiah O'Brien İkinci Dünya savaşında inşaat edilmiş Liberty² sınıfı bir kargo gemisidir. Özellikle Atlantik Savaşında denizaltılara karşı çok kayıp veren Müttefik Filolarına hızlı, seri ve

¹ SS - Buharlı Gemi (Steam Ship)

² Liberty Sınıfı – İkinci Dünya savaşında hızlı inşaat edilebilen kargo gemi tipidir.

uygun bir maliyete yapılan bu gemi sınıfından 2710 adet yapılmış ve şu anda geriye sadece 4 adet kalmıştır. Bunlardan iki tanesi, Baltimore A.B.D’de bulunan SS John Brown ve San Francisco’da bulunan SS Jeremiah O’Brien gemileri aktif olarak çalışmaktadır.

Bu gemiler dışarıdan bakıldığında günümüz kargo gemilerinden çok farklı gzkmeseler de ilerine girildiğinde ziyaretlerini 1940 yıllarına taşımaktadırlar. San Francisco’da Pier 45’e bağlı olan SS Jeremiah O’Brien çoğu zaman iskeleye bağlı olarak bir gemi müzesi olarak dursa da senenin birkaç günü, San Francisco Körfez Alan’ında ziyaretçiler ile birlikte seyir yapmaktadır.

Resim 1: SS Jeremiah O’Brien



Kaynak: Kerim Bozkurt Arşivinden. 27 Ağustos 2016.

Bu seyirlerde ziyaretçiler, İkinci Dünya Savaşı dönemi kargo gemisinin nasıl işlediğini birebir yaşarlar. SS Jeremiah O’Brien’da üç genleşmeli buhar makinesi bulunmaktadır.1890’lı yıllarda şilelerde yaygın biçimde kullanılan bu makine türü, İkinci Dünya Savaşı’na gelindiğinde demode

olmasına rağmen kullanım rahatlığı ve işletme güvenilirliğinden dolayı Liberty sınıfı gemilerinde de kullanılmıştır. Günümüzde tahminen tek çalışan örnekleri birkaç gemi müzesinde bulunmaktadır ve bunlardan bir tanesi SS Jeremiah O'Brien'dır. Seyir esnasında müze ziyaretçileri bu geçmiş dönemin buhar makinesinin çalışmasını makine dairesinde izleyebilir ve bu 19. yy teknolojisi kökenli motorların nasıl çalıştığına şahit olabilirler. Geminin iskeleden ayrılma ve iskeleye geri yanaşması bile daha evvel deniz de seyir tecrübesi olmayan ziyaretçiler için özel bir deneyim olacaktır.

Resim 2: SS Jeremiah O'Brien Motor Dairesi



Kaynak: Kerim Bozkurt Arşivinden. 27 Ağustos 2016.

SS Jeremiah O'Brien gibi aktif çalışan gemi müzeleri, diğer sergileme yöntemleri ile müzeye dönüştürülen gemilere kıyaslan çok azdır. Bunun başlıca sebeplerinden biri, bu gibi aktif müze gemilerinin, bir müzeye ek olarak aktif çalışan bir gemi statülerini, dolayısı ile seyir emniyetini korumaları lazımdır. Bu gemilerin, bağlı oldukları ülkelere ve o ülkelerin bağlı olduğu uluslararası denizcilik kurallarına göre, hem yolcuların hem de geminin seyir emniyetini sağlayacak durumda olması gerekmektedir.

Sabit yüzen veya karada sergilenen gemi müzelerinde sadece müze personeli çalışırken, aktif yüzen gemi müzelerinde çalışan personelin, bütün denizcilik lisansları olan mürettebattan oluşması gerekmektedir. Özellikle sabit yüzen bir gemi müzeleri ile karşılaştırınca, aktif olarak çalışan gemi müzelerinin bakımları daha sık yapılması gerekmekte ve aktif çalışırken yakıt ve ona benzer giderlerinin de düzenli olarak karşılanması gerekmektedir.

Yukarıda bahsedilen bu tip harcamalar aktif gemi müzelerinin işletme masraflarını çok artırmaktadır. Bu nedenle müzenin devamlılığı için bütçesinin çok iyi organize edilmesi ve müzenin sürekli bu harcamaları kaldırabilecek bir geliri olması gerekmektedir.

1.1.1.2 Aktif olarak çalışan gemi müzeleri özellikler

Aktif olarak çalışan gemi müzelerinin;

Avantajları:

- Aktif çalışan gemilerin en büyük özelliği, seyir esnasında ziyaretçilerine gerçek bir denizcilik deneyimi yaşatmaları,
- Kendi motorları veya yelkenleri işlevselliğini devam ettiren gemi müzeler, değişik yerlere gidebilir ve daha fazla ziyaretçi kitlesine ulaşma imkânı olur.

Dezavantajları:

- Aktif çalışan gemi müzelerinin müzecilik işletme masraflarına ek olarak, bu gemilerin gemi işletme masraflarının da bütçede düşünülmesi gerekmektedir. Bunlar çalışan gemi personelinin ek giderleri, gemilerin periyodik bakım ve yol-liman vb izinlerinin yenileme masrafları gibi giderleri,
- Oluşturulan kalıcı sergilerin, geminin emniyetli bir şekilde seyir yapmasını sağlayacak işlevsel kısımlarına etki yapmaması ve ulaşılmasını engellememesi gerekmektedir. Engelli ziyaretçiler için yapılması gereken altyapı çalışmalarının da seyire uygun olarak yapılması,
- Geminin her zaman denizcilik kurallarına uygun ve emniyetten taviz verilmeyecek şekilde muhafaza edilmesi ve bunun devamlılığı sağlanması için de ek bütçe ayrılması,
- Bütçe yapılırken, yakıt gibi fiyat artma riski olan ihtiyaçlar için ek bütçe kalemleri bulundurulmalıdır.
- Genelde ekonomik ve yapısal ömrünü doldurmuş gemiler müzeye çevrilmektedir. Bu sebepten dolayı geminin ne kadar bakımı ve tamiri yapılırsa yapılsın, her gün denize karşı olan dayanıklılığı azalacaktır ve seyir yapabileceği gün sayısı daha azdır. Gemilerin üzerinde eski teknolojik makinelerin yedek parçaların da bulunması da, o parçaların üretimi durduktan sonra zorlaşır.

Aktif çalışan bir gemi müzesine çıkıldığında ve özellikle seyir esnasında geminin deniz ile olan ilişkisi ziyaretçiler tarafından daha çok hissedilir ve geminin, bir obje yerine çalışan mekanik bir araç olarak algılanması sağlanır. Özellikle daha önce hiç denizcilik deneyimi olmayan ziyaretçilere bir geminin nasıl seyir yaptığı, gemi de mürettebatın nasıl çalıştığını, yelkenli veya motor ile çalışan gemilerin çalışma tekniklerini görmelerini ve anlamalarını sağlar.

Resim 3: Koç Müzesinde aktif olarak çalışan Rosalie Gemi Müzesi.



Kaynak: Kerim Bozkurt Arşivinden, 6 Ağustos 2019.

1.1.2. Sabit Yüzen Gemi Müzeleri

Sabit yüzen gemi müzesi, bir geminin müzeye dönüştürüldüğünde bir iskelede hareketsiz ancak yüzen biçimde sergilenmesidir. Gemi bir iskeleyle bağlanabilir ya da bir deniz ortasında dubaya bağlanıp orada sergilenebilir.

Gemi müzelerinde gözüken en sık sergileme yöntemidir. Gemi müzesi, mevcut veya müze için özel yapılan bir iskeleyle bağlı olarak sergilenir. Diğer sergileme yöntemleri ile karşılaştırıldığında kuruluş aşaması, nispetten uygun olan yöntemdir. Teknik olarak bir geminin müzeye en hızlı ve en az maliyetli dönüştürüldüğü bu yöntem de, sergileme düzeni hariç, geminin sadece bir iskeleyle getirilmesi ve gemiye çıkış için bir rampa veya köprünün yapılması yeterli olacaktır.

1.1.2.1. Sabit Yüzen Gemi Müzeleri Örnekleri

Türkiye’de ve dünyada sergilenen gemi müzelerinin çoğu sabit yüzen gemi müzeleridir. Türkiye’de TCG³ Gayret, TCG Ege, TCG Piri Reis, TCG Uluç Ali Reis, TCG Kasırga, TCG Hızır Reis ve Fenerbahçe vapuru sabit yüzen gemi müzeleridir.

Dünyada 300’ü aşkın yüzen gemi müzesi bulunmaktadır. USS⁴ Iowa⁵ gibi 57.600 Ton gemilerden, CG 36500 gibi 9 ton ağırlığında kurtarma teknelerine kadar çeşitli tür de gemiler sabit yüzer durumda sergilenmektedirler. Dünyada bulunan çeşitli gemi türlerinin çoğundan birer örnek olabilecek bir gemi, gemi müzesine çevrilmiştir. Bu tipolojiler arasında, USS Texas gibi savaş gemisi, Kiev gibi uçak gemisi, Akishio gibi denizaltı, Queen Mary gibi yolcu gemisi, Frieden gibi ticari yük gemisine kadar çeşitli türde gemiler yüzer olarak sergilenmektedir.

Resim 4 – Sabit Yüzen Gemi Müzesi olarak sergilenen TCG Uluç Ali Reis, Koç Müzesi.



Kaynak: Kerim Bozkurt Arşivinden. 15 Mayıs 2013.

³ TCG – Türkiye Cumhuriyeti Gemisi

⁴ USS - Birleşik Devletler Gemisi (United States Ship)

⁵ John Moore, **Jane’s American Fighting Ships of the 20th Century**, Studio Editions, Londra, 1991, s56

1.1.2.2. Sabit Yüzen Gemi Müzeleri Özellikleri

Sabit yüzen gemi müzelerinin;

Avantajları;

- Müze kuruluşu en hızlı ve en ucuz olanıdır. Geminin bir iskeleye bağlanıp, gemiye çıkacak düzenek hazırlanıp karadan elektrik bağlandığı zaman, gemi müze ziyaretine hazır olması,
- Yüzerek sergilenen bir gemi, kendi doğal ortamında sergilenmektedir. Halen yüzebiliyor olması ziyaretçilere bir gerçeklik hissi de vermesi,
- Yüzerek sergilendiği için, şehir merkezlerine yakın bir yerde sergilenme imkanı ortaya çıkarır ve ziyaretçi sayısının yüksek olabileceği yerlerde bu tip müze kurulabilir.

Dezavantajları,

- Yüzerek sergilenen gemilerin tatlı su veya denizde olsun, periyodik bakımlarının yapılması gerekmektedir. Bu sebepten, her geminin kendi özelliğine göre belli aralıklar ile kuru havuza çekilmesi gerekir. Bu müze için ek bir bütçesel yük olması,
- Kuruluş masrafı düşük olsa da, periyodik bakımlar ve diğer tamirlerin yapılması için uzun dönemde ciddi bir finansman ihtiyacı oluşacaktır. Ziyaretçi sayısı veya diğer tür gelirler bu finansmanı karşılayamaz ise, geminin yeterli bakım ve onarımı yapılamaz ve eğer yüzmeye kabiliyetini kaybetmeye başlar ise, hurdaya çıkartılma riski bulunmaktadır.

Dünya’da olduğu gibi Türkiye’de en çok kullanılan gemi sergileme yöntemidir. Fakat Türkiye’de bulunan çoğu yüzer gemi Türkiye Cumhuriyeti Deniz Kuvvetleri Komutanlığına bağlıdır. İzmit’te bulunan TCG Gayret ve TCG Hızır Reis, İzmir’de İnciraltı Deniz Müzesinde sergilenen TCG Ege, TCG Piri Reis ve TCG Kasırga gemileri hepsi donanmaya ait tesislerde sergilenmektedirler. Rahmi

Koç müzesinde sergilenen TCG Uluç Ali Reis denizaltısı da donanmaya bağlıdır⁶. TCG Uluç Ali Reis'in yanında bağlı olan Fenerbahçe Vapuru ise İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından müzeye ödünç verilmiştir.

1.1.3. Yüzer Kuru havuzda Sergilenen Gemi Müzeleri

Yüzerek sergilenen gemi müze yöntemleri arasında şu anda aktif olarak kullanılmayan tek sergileme yöntemi yüzer kuru havuzda sergilenme yöntemidir. Bu sergilenme yöntemi kullanılsa da özellikle bazı özel durumlarda gerekli bir sergileme yöntemi olabileceği düşünülerek önerilmiş ve bu listeye dâhil edilmiştir.

Yüzer kuru havuzlar, üzerinde bir geminin bakımı ve onarımı için yüzebilen bir tersane havuzu veya mavnadır. U şeklinde olup, içeri su ile dolup kısmi batma özelliğine sahiptir ve bu sayede bir gemi içine girebilir sular pompalanıp denize geri atıldığında mavna gene yüzmeye başlar ve gemi ile beraber su üstüne çıkar.

Yüzer kuru havuz gemi ile beraber su üstüne çıkınca herhangi bir normal kuru havuz gibi gemide yapılması gereken bakım işlemleri yapılabilir. Kuru havuzun yüzer olması karada kuru havuzu olmayan veya liman gibi büyük altyapı projelerinin yapılamayacağı yerlerde gemilerin bakımı veya tamirlerinin yapılmasına olanak sağlar.

Yüzer kuru havuzun tarihçesine bakıldığında, karada bulan kuru havuzlara nispetten çok daha geç gemicilik inşaatında ve tamirinde kullanılmaya başlanmıştır. Kuru havuzlar M.Ö. 3 üncü yüzyılda

⁶ Türk Denizaltıcılığı ve TCG Uluçalireis (S338) Lebib Yalkın, İstanbul 2002, s.24.

kullanılmaya başlandığında kuru havuzlar ancak 17.yy Avrupasında yaygın olarak kullanılmaya başlamıştır⁷.

İlk olarak 1700'lerde St.Petersburg'un açıklarında Kronstadt Körfezinde gemisinin bakımını yapmakta zorlanan bir İngiliz Kaptan⁸ bir eski gemi alıp içini boşalttıktan sonra kış tarafına bir su geçirmez kapı sistemi yapıp bu yapıyı nehir yatağına batırmıştır. Kapıları açıp içine bakımı yapılacak gemiyi çektikten sonra su pompaları ile suyu boşaltmış ve geçici bir baraj yapmıştır. Camel Dock diye tabir edilen bu yöntem yüzyıl kadar Avrupa'da çeşitli yerlerde kullanılmaya başlamıştır.

1774'lü yıllara gelindiğinde Aldersley adlı bir İngiliz, Plymouth açıklarında olan Devonport'ta kayıtlarda bilinen ilk defa sıfırdan yapılan bir Camel Dock inşaat etmiştir. Onu takiben, 1785 yılına gelindiğinde, Christopher Watson⁹ ilk defa yüzer kuru havuzun patentini almış ve 75 metreye 17.5 metre büyüklüğünde ahşaptan yüzer kuru havuz inşaat etmiştir. Günümüz kuru havuzlarına nazaran Camel Dock'a daha yakın bir prensip ile çalışan bu sistemde, Camel Dock gibi nehir veya deniz yatağına oturacağına istenilen derinliğe batar ve gemi havuzun içine girdikten sonra kapıları kapanır ve içindeki su pompalar vasıtası ile dışarı atılır.

1800'lerin ilerleyen zamanlarında günümüz kuru havuzlarına daha yakın tasarımların patentleri ortaya çıkmaya başladı¹⁰. 1834'te John Thomas'ın daha yapısal olarak parça parça inşa ettiği kuru havuz bu konuda dönüm noktalarından biri olmuştur. 1859'lara gelindiğinde R.W. Thomson tarafından ilk demir yüzer kuru havuz Surabaya Endonezya'da İngiliz Kraliyet Donanmasının

⁷ Richard Barker, **A Pre-History of Dry Dock – the Gates at Portsmouth 1495**, Archaeonautica, vol 14, 1998, s.317-322.

⁸ Tyler Morra (2012) The Evolutionary Development of Floating Dry Docks, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, East Carolina University, s3-146.

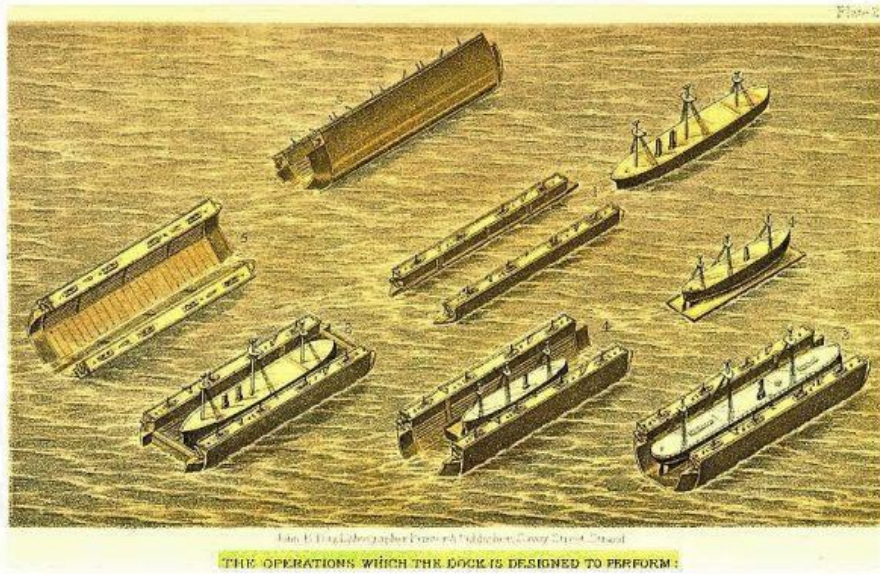
⁹ a.e.

¹⁰ a.e.

kullanımı için inşa edilmiştir. John Thomas'ın 1834'te tasarladığı gibi parça parça yapılan bu kuru havuz, ileriki zamanlarda yapılacak olan kuru havuzlara da örnek olmuştur.

1864'te günümüz kuru havuzlarına en yakın olan U şeklinde İngiliz Kraliyet Donanması için inşaat edilen yüz üç metre boyundaki Bermuda Kuru havuzu modern zamanın örnek kuru havuzu olmuştur¹¹. 11.000 ton kaldırma kuvveti ile o günün tüm gemilerini kaldırabilecek olan bu kuru havuz donanmadaki bütün gemilere hizmet verebilecek durumdadır.

Resim 5 – Bermuda Kuru Havuz Çalışma Prensibi.



Kaynak: (Çevrimiçi) <https://dawlischchronicles.com/2019/02/26/bermudas-floating-dry-dock-1869/> 18 Nisan 2019.

1897'de inşaat edilen Havana Kuru Havuzu ile de ana yapım malzemesi olarak çelik kullanılmaya başlanılmıştır. Bu sayede dönemin büyüyen gemilerine hizmet verebilecek daha büyük ve daha dayanıklı yüzer kuru havuzların yapılması mümkün olmuştur.

¹¹ (Çevrimiçi) <https://dawlischchronicles.com/2019/02/26/bermudas-floating-dry-dock-1869/> 18 Nisan 2019.

1.1.3.1. Yüzer Kuru havuzda Sergilenen Gemi Müzeleri Örnekleri

Bugüne dek bir geminin yüzer kuru havuz üzerinde sergilendiği veya müzeye çevrilmesi hakkında herhangi bir belge tespit edilememiştir. Buna rağmen, kuru havuzlar aslında bir geminin müze olarak sergilenmesi diğer yöntemlere nazaran bazı avantajları olan bir yöntemdir bu yüzden de ileri zamanlarda kullanılması olası bir yöntemdir. Şu anda dünyanın en büyük savaş gemilerini bile alacak yüzer kuru havuzlar mevcuttur. Resim 6’da Amerika Birleşik Devletleri donanmasına ait USS Iowa gemisi İkinci Dünya Savaşı esnasında Pasifikte Ulithi adalarında bakımı yapılması için ABDS-2¹² adlı yüzer kuru havuzuna alınmıştır.

Resim 6 : USS Iowa yüzer kuru havuzda.



Kaynak:(Çevrimiçi) <http://www.navsource.org/archives/01/061/016108.jpg> 15 Mart 2019

¹² ABDS – İleri düzeyde parçalı rıhtım (Advance Base Sectional Docks). Parça parça taşınan yüzer kuru havuz, kurulacağı yerde kaynak ile birbirine bağlanır.

1.1.3.2. Yüzer Kuru havuzda Sergilenen Gemi Müzeleri Özellikleri

Yüzer kuru havuzda sergilenen gemi müzelerinin;

Avantajları;

- Yüzme kabiliyetini kaybeden veya sudan bağımsız sergilenmesi gereken gemiler için, karaya çekilme veya karada bulunan bir kuru havuz da sergilenmesine alternatif olacak bir yöntem olması,
- Müze olacak geminin periyodik bakımı daha az, geminin ömrünün daha uzun olması,
- Havuzun hareket kabiliyeti nedeniyle müze geminin istenilen yere çekilebilir olması.
- Geminin görsel algılanışında farklı bir bakış açısı sağlaması olarak sıralanabilirken,

Dezavantajları ise;

- Müze olacak geminin bakımı yapılmısa da yüzen kuru havuzun periyodik bakım ihtiyacının olması,
- Yüzen gemiler ile karşılaştırıldığında geminin su ile ilişkisinin kesilmesi ve bir araç yerine bir obje olarak algılanması,
- Deniz hareketlerinden ve ikliminden kaynaklanabilecek tehlikelerine maruz kalması olarak sıralanabilir.

Özellikle bazı tarihi gemileri veya yüzme kabiliyetini kaybeden gemileri sergilenme yöntemi olarak karada bulunan kuru havuzlara veya karaya çekilip sergilenmesi mümkündür. Karaya çekilecekse özellikle o bölgenin gayrimenkul piyasasının durumuna göre, gemi müzenin şehir merkezinden uzak bir yerde oluşturulması söz konusu olabilir. Ya da karada bulunan bir kuru havuz kullanılacaksa, görevden alınmış mevcut kuru havuzlardan yararlanılabilir. Her liman bölgesinde sınırlı sayıda bu nitelikte kara kuru havuz olmakla birlikte, gemi müzeleri için uygun veya yeterli

olmayabilirler. Bu tip durumlarda yüzer bir kuru havuz bir alternatif sergilenme yöntemi olarak kullanılabilir. Yüzer bir kuru havuz yapmak, karada bir kuru havuz yapmaya nazaran maliyet açısından daha avantajlıdır.

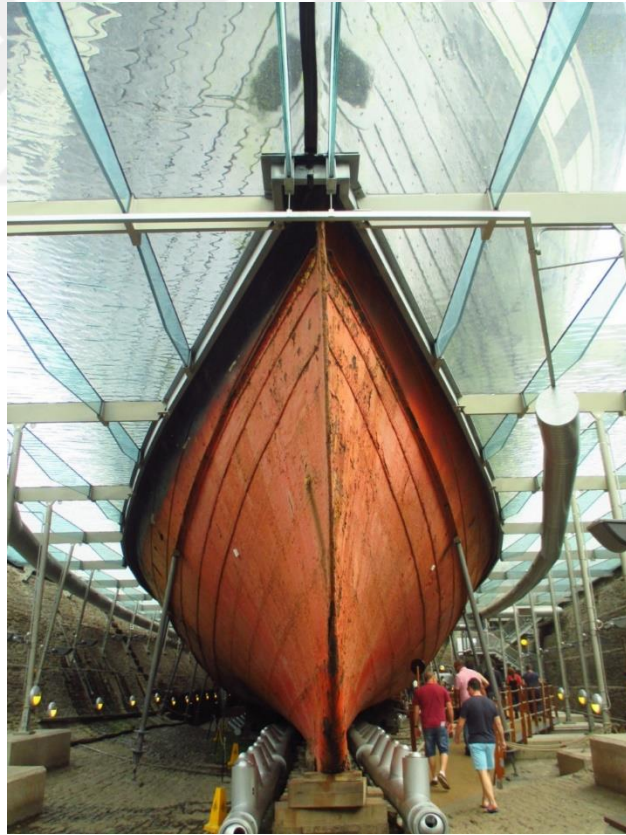
Bir gemi müzesinin, yüzer kuru havuzda sergilenmesinin en büyük avantajı geminin korunaklı bir ortamda sergilenmesinin sağlanması ve sergilenecek geminin bakım masraflarının yüzen bir gemi müzesine nazaran daha düşük olmasıdır.

Diğer bir avantajı, sabit yüzen gemi müzelerindeki gibi seyredilecek deniz veya suların açıklık ve derinliklerine göre dünyada kıyı şeridi olan çoğu yerde sergilenebilir olmaları. Müzenin bütçesi el verdikçe, dönemsel olarak yer değiştirmesine veya yeni bir ilgi yaratmak için farklı bölgelere veya şehirlere gidebilme olanağının olmasıdır.

Ziyaretçinin, gemi müzesini algılaması açısından yüzer kuru havuzda sergilenen bir gemiye, diğer sergilenme yöntemleri ile karşılaştırıldığında, daha değişik bir bakış açısı ile bakılmasını sağlamaktadır. Bunun başlıca sebebi, yüzen gemi müzelerinde ziyaretçiler, gemiyi suyun içinde görürler ve gemi genelde gövdesinin bir kısmı suyun altında olmaktadır. Karada bulunan kuru havuzlarda sergilenen gemiler de ise ziyaretçiler, gemiye yaklaşırken gene yüksek bir kottan yaklaşırlar ve geminin ilk su seviyesinin üstündeki kısmını görürler ancak kuru havuzun kenarına geldiklerinde su seviyesi altındaki kısmı da görürler. Bazı kuru havuzda sergilenen gemilerde kuru havuzun zemin seviyesine inilmesine izin verilir ve ancak orada ziyaretçiler geminin su altında kalan gövdesi ile beraber gemiyi bir bütün olarak görebilirler. Buna örnek olarak, Bristol’de bulunan Great Britain gemisi kuru havuzda sergilenmektedir ve ziyaretçiler kuru havuzun zemin katına inerek bu geminin alt gövdesini görebilirler. Fakat karadaki kuru havuzların etrafı kapalı olduğu için, ziyaretçiler bu gözlemleri ancak geminin çok yakınından yapabilirler.

Yüzen kuru havuzda ise bu algılama sistemi daha farklıdır. Öncelikle yüzen kuru havuzun ön ve arka kısımları hatta tasarımlarına göre yan tarafları da açık olabilir. Bu da gemiye uzaktan yaklaşıldığında bir oyuncak gemi intibai veya geminin bir obje olarak algılanması sağlanır. Gemiye yaklaştıkça algılanan ölçek hissi tersine döner ve elle tutulacak bir objeden insan boyunu bir nevi karınca boyuna düşürecek bir algı yaratır. Buna iyi bir örnek olarak, eğer İngiliz Donanmasına ait HMS Warspite bu yöntem ile sergilenmiş olsaydı, gemiye yaklaşan ziyaretçiler kendi ayakları üzerinde duran on katlı¹³ bir binaya yaklaşıyor izleniminde kalırlardı. Ayrıca, bu tip uygulamalara, antik batık gemiler için de yaygın olarak kullanılmaktadır.

Resim 7: Great Britain Kuru Havuz seviyesinden.



Kaynak: (Çevrimiçi) <https://www.trover.com/d/1VZdu-brunels-ss-great-britain-bristol-england> 15 Haziran 2019.

¹³ John Roberts, **British Warships of the Second World War**, Seaforth Publishing, Barnsley, 2017, s.52.

Bu yaklaşım türü, geminin daha görkemli durmasına, su dışında olduğu için de, gerçek dışı bir görüntü sağlar ve diğer gemi müzelerine nazaran daha fazla ilgi çekmesine de sebep olabilir. Kuru havuzda sergilenme yönteminde, bazı durumlarda geminin nerdeyse altından bile geçilme fırsatı verilebilir ki, tonlarca çeliğin altından geçmek ziyaretçilerde diğer gemi müzelerinde yaşayamayacakları heyecanlı bir his yaratabilir.

Yüzen kuru havuzda sergilenen gemilerin avantajlarına karşı en büyük dezavantajı, gene su ile temas eden bir sergileme yöntemi olmasıdır. Nasıl aktif olarak çalışan gemi müzelerinde ve sabit yüzen gemi müzelerinde periyodik bakımların yapılması gerekiyorsa, yüzen kuru havuzlarda da zaman zaman periyodik bakıma ihtiyaç olacaktır.

Bu bakımların getireceği iki dezavantaj vardır, bunlardan bir tanesi müzenin bütçesinin bu bakımları karşılayamamasıdır. Belki de yüzen gemi müzelerin en büyük bütçe giderleri bakım masrafları olup aynı durum yüzen kuru havuzlar için de geçerlidir.

Yüzen kuru havuzun bakıma alınmasının getirdiği bir başka dezavantaj ise, bu bakım esnasında üzerinde bulunan geminin de bakım sırasında gene yüzdürülmesi gerekmesidir. Eğer bu geminin yüzme kabiliyeti kalmamış ise o zaman özel önlemlerin alınması gerekmektedir. Bu önlemler müze bütçesine ek yük olacaktır. Karada bulunan kuru havuzlarda veya karaya çekilen gemi müzelerinde böyle bir bakım sorunu olmayacaktır.

Diğer bir konu da gene müzenin algılanma konusudur. Geminin su üstünde duruyor olması görkemli gözükmeye ve bir obje olarak algılanmasına sebep olabilir ve bu da ziyaretçilerin ilgisini çekebilir. Fakat aynı zamanda, geminin denizden kopuk oluşu ve geminin ziyaretçi girişinin yüksekte bir yerde oluşu, geminin içi gezilebilir bir müzeden ziyade sadece dışarıdan izlenebilecek bir müze olarak algılanmasına sebep olabilir. Bu sebeplerin yarattığı ulaşılmazlık hissi, bazı

ziyaretçilerin gemiye yaklaşmamasına, bazılarının da gemiye yaklaşıp da geminin içini gezmelerine sebep olabilir.

Aktif olarak çalışan gemi müzeleri ve yüzen sabit gemi müzeleri gibi, sergilenen yüzen kuru havuz da denizden kaynaklanan tehlikelere maruz kalacaktır. Bu da her zaman bu müzenin denizlerde oluşacak değişik durumlara göre zarar görmesine, hatta batma riskine açık olacaktır. Fırtına gibi sebeplerden oluşacak dalgaların zarar vermesi veya dümeni kitlenen gemilerin çarpma riski, her zaman olacaktır.

Rus donanmasının tek uçak gemisi Kuznetsov¹⁴ Murmansk, Rusya açıklarında bir yüzer kuru havuzda tamir görürken, 30 Ekim 2018’te, kuru havuza bağlı bir vincin çökmesi ile zarar görmüştür¹⁵. Vincin çökmesi uçak gemisine zarar vermesine ek olarak, kuru havuza da zarar vermiş ve kısa bir sürede kuru havuz olduğu yerde batmıştır. Rus Donanmasında, 305 metre uzunluğunda olan ve 64.000 ton ağırlığında olan uçak gemisini kaldıracak başka bir yüzen kuru havuz olmadığından uçak gemisinin tamirâtı belli olmayan bir süre boyunca ertelenmiştir. Buna benzer bir olay bir gemi müzesinin başına gelmesi durumunda, müzenin bütçesinin bu tip bir tamirâtı veya yeni bir yüzen kuru havuz yapımının sağlaması çok zor olacaktır.

Şu anda antik küçük gemiler hariç, bir sergilenme yöntemi olarak kullanılmasa da ileri zamanlarda, özellikle yüzen kuru havuzların, karada bulunan kuru havuzlar gibi, faaliyet dışına çıkmaya başladıkları ve kolay bulunur oldukları bir döneme girildiğinde, gemi müzelerini sergilemek için

¹⁴ “Russian Aircraft Carrier Kuznetsov Damaged by Crane”(Çevrimiçi) <https://www.bbc.com/news/world-europe-46030113> 30 Ekim 2018.

¹⁵ “Russia’s Beleaguered Aircraft Carrier Could Be Scrapped If New Repair Yard Can’t Be Found.”(Çevrimiçi) <https://www.popularmechanics.com/military/navy-ships/a27089880/russia-only-aircraft-carrier-scrapped/.15> Mayıs 2019.

kullanılabilecek uygun bir yöntem olabilir. Ebatlarında göre birden fazla gemi taşıyabilecek bu yüzen kuru havuzlar, günümüz şehirlerin sahil şeritlerinde enteresan görüntüler verebilirler.

1.2 . Karada Sergilenen Gemiler ve Sergilenme Yöntemleri

Gemi müzelerinin, yüzerek veya karaya çıkartılarak sergilenmesi olmak üzere iki ana sergilenme yöntemi bulunmaktadır. Yüzen bir geminin en önemli dezavantajı, periyodik bakıma ihtiyacı olması ve bunun müze bütçesine getireceği ek yük, en önemli konudur. Buna ek olarak, yüzen bir geminin emniyeti her zaman düşünülmesi gereken diğer bir konu olup, müzeler her zaman bütçelerine bu konu ile ilgili ek yatırım ve bütçe yapmaları gerekmektedir.

Bir geminin bir şekilde karaya çekilip sergilenmesinin getirdiği en büyük avantaj, o geminin bakım masraflarının uzun dönemde az olması ve geminin müze ömrünü hem bütçe hem de yapısal olarak arttırmasıdır. Bu sergilenme yönteminin en önemli dezavantajı ise, müzenin ilk kuruluş masraflarının, yüzerek sergilenen gemilere nazaran daha yüksek olmasıdır.

1.2.1. Kuru Havuzda Sergilenen Gemi Müzeleri

Kuru havuz, gemilerin periyodik olarak bakımlarının yapılması için deniz kenarında gemileri içlerine alabilecek (taşıyacak) havuzlardır. Gemiye içine aldıktan sonra denize bakan kapılarını kapatıp içerdeki suyu pompa ile dışarı çıkartınca, gemi sudan tamamen çıkar ve bakımı yapılabilir bir düzene gelir.

İlk kuru havuzların Çin’de M.S. 10’uncu yüzyılda yapıldığı düşünülmektedir. Song Hanedanlığı sırasında, törenlerde kullanılan Ejder gemilerinin bakımı için geçici olarak kazılan su hazneleri gemilerin bakımları için kullanılmıştır.

Tarihi gemilerin boyutları genelde plaja çekilme veya yaslanmaya izin verdiği için, çoğu bakım plajlarda yapılmaktadır. Gemi yapım teknolojisi geliştikçe ve büyük boyutlu gemiler inşa edilmeye başladığı zaman, gemilerin bakım ve tamiri yapılacağı daha pratik yöntemler araştırılmaya başlanmış ve 15. yüzyıla gelindiğinde Avrupa’da çeşitli yerlerde kuru havuzlar inşaat edilmeye başlanmıştır¹⁶.

Avrupa’da ilk kuru havuz, Henry VII’in Portsmouth’ta inşaat ettirdiği kuru havuzdur. Henry Grace a Dieu adlı geminin sökülüp parçalarından Sovereign adlı bir savaş gemisinin yapılmasını arzu eden Henry VII, bu görevi Sir Reginald Bray’e vermiş ve 25 Mayıs 1496’da ilk gemi kuru havuza girmiştir¹⁷. Zamanla büyüyen limanın içinde kalmış olan bu kuru havuzun, tahminen şu anda H.M.S. Victory’in bulunduğu 2 numaralı kuru havuzun yakınlarında olduğu düşünülmektedir.

Kuru havuzlar limanların ve tersanelerin önemli bir parçalarıdır. Gemilerin onarımlarının ve bakımlarının yapılması için kuru havuzların veya yüzer kuru havuzların olması şarttır. Bazı tersanelerde rampa ile gemiler karaya çekilebilmekle beraber, bu yöntem günümüz gemilerinden daha ufak boyolu gemilere uygulanmaktadır. Bu sebepten dolayı limanlarda bulunan kuru havuzlar, neredeyse bütün gemilerin kullanması için gerekli bir yerdir.

Kuru havuzların kullanım dışına çıkmaları iki sebepten olmaktadır. Birincisi gemilerin boyutları büyüdükçe mevcut kuru havuzlara sığmamaları, ikinci sebep ise, o bölgedeki ekonomik duruma göre liman ve tersane bölgelerin daha büyük alanlara taşınma gereksinimi veya tam tersi o liman veya tersanelerin kapanmalarından dolayı olmaktadır. Üçüncü sebep, kuru havuzun kapılarının ve pompalarının yenilenmeleri gereksiniminde olabilir ama eğer ekonomik olarak o kuru havuzun

¹⁶ Richard Barker, **A Pre-History of Dry Dock – the Gates at Portsmouth 1495**, Archaeonautica, vol 14, 1998, s.317-322.

¹⁷ a.e.

kullanılması gerekiyorsa, mevcut kuru havuz altyapısı muhafaza edilerek yenilenmektedir. Bu iki ana sebepten dolayı çoğu kuru havuz kullanım dışına (hurdaya) çıkarılmakta veya tarihi önemi ya da ekonomik uygunluğuna göre, sergileme veya başka amaçlarla kullanmak üzere, muhafaza altına alınmaktadırlar.

1.2.1.1. Kuru Havuzda Sergilenen Gemi Müzeleri Örnekleri

Portsmouth, İngiltere Kraliyet Donanması için önemli bir limandır ve burada 1496'ten beri, Kraliyet Donanmasının gemilerinin bakımları ve tamirlerinin yapıldığı kuru havuzlar bulunmaktadır. 1500'lerde Kraliyet donanmasının gemilerinin boyları 30-50 metre arasında, ağırlıkları da 500 ton civarında iken, günümüz Kraliyet donanmasında bu boylar 210 metreyi ve 22.000 tonu geçmiştir¹⁸. Burada bulunan kuru havuzların kullanım dışına çıkmaları gemi müzeleri için büyük bir avantaj olup, karada sergilenen gemi müzelerin sergilenmesinde kullanılmaktadır.

Özellikle büyük boyutlu gemilerin inşa edilmesi ile yeni kuru havuzların yapılması ve eski kuru havuzlar kullanımdan kalkmış olması yanında şehirlerin eski liman bölgelerinin tarihi önemi nedeniyle müzeye dönüştürülmesi uygun bir işlev olmaktadır. Bu tip bir dönüşüme örnek olarak, eski kuru havuzların HMS Victory, Monitor M-33 gibi kullanım dışı kalmış gemi müzelerine, hatta Mary Rose batığı gibi ortaçağ kalyonuna ev sahipliği yapmasını sayabiliriz. Mary Rose batık olmasına rağmen, denizden çıkarıldığı zaman daha az zarar görmesi için bugün de içinde bulunduğu kuru havuza çekilmiştir. Yeni yapılan müze binası bu kuru havuz etrafına yapılmıştır.

¹⁸ Commodore Stephen Saunders, *Jane's Fighting Ships 2017-2018*, IHS,Londra,2018.

Resim 8 : HMS Victory Portsmouth'ta 02 Numaralı Kuru Havuzda, Portsmouth, İngiltere.



Kaynak : Kerim Bozkurt Arşivinden. 5 Kasım 2011.

HMS Victory 1765 yılında inşaat edilmiş 104 toplu bir savaş gemisidir. İngiliz Kraliyet Donanmasına uzun seneler hizmet vermesine rağmen gemi tek bir savaş ile birlikte 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 sağlamıştır¹⁹.

Gemi hem savaştaki rolü ile hem de İngiltere'nin kahraman olarak gördüğü²⁰ bir Amiral'in öldüğü mekân olması nedeni ile efsaneleştirilmiş olup şu anda Portsmouth Historic Docks'un ana sergi elemanıdır. Efsaneleşmiş bir gemi olmasına rağmen görevden alındıktan sonra harap duruma düşen

¹⁹ Ben Wilson, *Empire of the Deep-The Rise and Fall of the British Navy*, Orion Books, Londra, 2014, s.445-452.

²⁰ a.e.

gemi hurdaya çıkartılma riskini yaşımış, o zamanın Kralı Edward VII'nin müdahalesi ile parçalanmaya gönderilmemiş ve Trafalgar savaşının yüzüncü yılında yeniden halk için odak noktası olmuş ve onarım görmüştür. 1922 yılında şu anda bulunduğu kuru havuza çekilen HMS Victory, dünyanın en yaşlı gemi müzesi olarak sergilenmektedir.

HMS Victory'nin ana yapı malzemesi ahşap olduğundan bakımı elik gemilere nazaran daha zordur. Geminin kuru havuza çekilmesi, geminin sadece karasal hava şartlarına maruz kalmasını sağlamış ve normal de deniz şartların getireceğı zararlar önlenmiştir. Bu bakımdan geminin kuru havuza çekilmesi, geminin müze olarak ömrünü ciddi bir şekilde artırmış ve gelecek nesillere saklanmasını sağlamıştır.

Ancak malzemesi ahşap gibi organik bir maddeden olduğu için bu geminin, elik gemilere nazaran daha değışik sorunları vardır. Bunlardan en önemlisi gemi altı metre aralıklı 22 ayak üzerinde oturduğu için zamanla bu ayaklar arasında gemi gövdesi açılmaya başlamış ve yapılan hesaplara göre her sene yarım santim aşağı doğru bel vermiştir. Bunu önlemek için yeni daha sık aralıklı yükseklikleri ayarlanabilen ayaklar inşa edilmiştir. Bu işlemler sırasında ilaveten geminin ahşapları da aynı ağaç cinsi ile değıştirilmiştir.

Resim 9 : 02 Numaralı Kuru Havuzda HMS Victory ve destek sistemleri, Portsmouth, İngiltere.



Kaynak: Kerim Bozkurt Arşivinden. 5 Kasım 2011

HMS Victory, kuru havuzda sergilenen gemiler arasında en ünlü olan gemilerden biridir. 1915'te Kraliyet Donanması için inşaat edilen M-33²¹, HMS Victory kadar ünlü bir gemi değildir, denizden karaya topçu desteğinde bulunmak için tasarlanmış M-29 sınıfı monitörlerden olup Kraliyet Donanmasının Birinci Dünya Savaşından kalan üç gemisinden bir tanesidir. Çanakkale savaşına da katılan gemiler arasında bugüne kadar tek korunan gemi odur. Kraliyet Donanma tarihi için önemli bir yeri olsa da çok bilinen bir gemi olmamakla birlikte, HMS Victory'in yanında sergilenmesinden dolayı büyük ilgi görmektedir. Bu gemi de Portsmouth Historic Dock Yard'da kullanımdan kalkan kuru havuzlardan faydalanılarak sergilenmektedir.

²¹ Jim Crossley, **Monitors of the Royal Navy** Pen&Sword Maritime, Barnesley, 2013, s.216.

Resim 10: Monitor M33 kuru havuzda, arkasında HMS Illustrious iskeleye bağı.



Kaynak: Kerim Bozkurt Arşivinden. 10 Ekim 2014.

Yazar M33’ü ziyaret ederken, kuru havuzun arkasında bulunan askeri rıhtıma HMS Illustrious gemisi bağılı bulunmaktaydı. HMS Illustrious gemisi, Invincible sınıfı bir uçak gemisi olup, aynı sınıfta HMS Invincible ve HMS Ark Royal²² isimli iki gemi daha vardır. Bu gemilerden, HMS Invincible, 1982’de Falkland Savaşına çok önemli katkıları²³ olmuş bir gemidir. Tarihi vasfı olmasına rağmen müzeye dönüştürülemeyen HMS Invincible ve tarihi bir ismi olan HMS Ark Royal, Türkiye’de Aliğa’da kırma uğramışlardır. HMS Illustrious ise sınıfın son örneği olarak gemi müzesi olarak saklanmak istenilse de tatbiki mümkün bir müzeye çevirme planı oluşturulamadığı için fotoğraf çekildikten iki sene sonra 2016 yılında Aliğa’da kırma uğramıştır²⁴.

²² Ray Bonds, **Combat Arms Modern Carriers**, Prentice Hall Press, New York,1988, s.32.

²³ Max Hastings and Simon Jenkins, **The Battle for the Falklands**, W.W.Norton Company, Londra,1983 ,s.144.

²⁴ “Former Portsmouth-based aircraft carrier sold for scrap.”(Çevrimiçi) <https://www.bbc.com/news/uk-england-hampshire-37162839>, 15 Eylül 2018.

Kuru havuzda sergilemenin dezavantajlarından biri olan gemiye ulaşım için bir köprünün inşaat edilmesi gerekliliği, HMS Victory ile kuru havuz dış duvarı arasındaki mesafe ve yükseklik çok olmadığından, basit bir çelik köprü ile giderilebilmiştir.

Resim 11 : HMS Victory’inin Portsmouth’ta 02 Numaralı Kuru Havuzda köprü bağlantısı.



Kaynak: Kerim Bozkurt Arşivinden. 5 Kasım 2011.

Fakat gemiler büyüdükçe ve daha büyük kuru havuzlarda sergilenmeye başlanınca, gemilere erişimi sağlamak üzere, daha ciddi köprülerin yapılması gerekmektedir. Bu köprüler tasarlanırken de, erişim yanında tüm emniyet kuralları göz önüne alınmalıdır. Fransa’da St.Nazaire tersanesinde inşaat edilmiş olan Queen Mary 2 yolcu gemisi ile kuru havuz arasında bağlantı yapan bir köprü, yaklaşık 40 kişilik bir gezi ekibinin geçimi esnasında çökmüş ve ziyaretçiler 25 metre yükseklikten düşmüşlerdir²⁵. 16 kişinin öldüğü bu kaza, bir gemi müzesinde olmasa bile, bu tip köprüler gemi

²⁵ “Thirteen plunge to death in Queen Mary 2 Horror” (Çevrimiçi)
<https://www.theguardian.com/travel/2003/nov/16/travelnews.france.internationalnews>, 9 Kasım 2018.

müzelerinde de kullanıldığından, bir gemi müzesinin inşası sırasında bu tür yapısal elemanlar ciddi bir şekilde denetlenmesi ve ziyaretçilerin güvenliği sağlanmalısı gereklidir.

Resim 12: 15 Kasım 2003 yılında Queen Mary 2'nin kuru havuzun üst seviyesi ile gemiyi bağlayan ulaşım köprüsünün çökmesi ardından kurtarma ekiplerinin müdahalesi.



Kaynak:(Çevrimiçi)<https://france3-regions.francetvinfo.fr/pays-de-la-loire/loire-atlantique/saint-nazaire/saint-nazaire-il-y-15-ans-drame-passerelle-du-queen-mary-2-357631.html> 9 Kasım 2018.

Kuru havuzda gemi müzelerinin sergilenme yönteminin geleceğine bakıldığında, uygulanma ihtimali daha azdır. Bunun sebebi, özellikle yeni yapılan büyük boyda gemilerin, klasik anlamda kızak üzerinde yapılması yerine, modüler bir şekilde yapıp, kuru havuz içerisinde monte edilerek inşa edilmelerine başlanması, yani kuru havuz işlevinin artmasıdır.

Bu inşaat tekniğinin, yolcu gemisi, kargo gemisi gibi sivil gemilerin inşası bakım ve tamir yanında askeri gemilerin de bakım ve tamir ve inşasında kullanılmasına başlanmasıdır. Kuru havuzlara

gelen bu yeni talep nedeniyle, servis dışı kalacak kuru havuz sayısı azalacak ve daha az müze gemileri bu kuru havuzlardan yararlanabileceklerdir.

Kuru havuzda sergilenen müze gemileri birkaç yöntem ile sergilenmektedirler. Bu sergilenme yöntemleri özellikle ziyaretçinin müzeyi algılaması açısından önemlidir. İlk yöntem, geminin olduğu gibi kuru havuzda sergilenmesi olup maliyeti en düşük sergileme yöntemidir. Ziyaretçilere gemiye bir köprü vasıtası ile ulaşırlar ve gemiyi gezebilirler.

Resim 13: HMS Cavalier'nin içi su dolu Kuru Havuzda sergilenişi.



Kaynak: Kerim Bozkurt Arşivinden. 21 Mayıs 2019.

Eğer bir merdiven veya asansör inşaat edilirse ziyaretçiler kuru havuzun zemin seviyesine inip geminin su altı gövdesini de görmeleri sağlanır. Bu yöntem gemiye karşı olan algıyı değiştirecek bir yöntemdir. Çoğu ziyaretçinin bir gemiyi bu ölçekte görmesi ilk defa yaşayacakları bir deneyim olacaktır.

Kuru havuzlarda bakım masrafları ne kadar düşük olursa olsun, uzun dönemde potansiyel tamir ve bakım masrafların çıkması beklenilmelidir. Örneğin, HMS Victory gibi bir geminin gövdesini su

yerine, kendi gövdesinin taşınması strüktürel sorunlar çıkartabilir. Dolayısıyla geminin havuzda kendisini taşıyabilmesi için yeni elemanların yapılması gerekebilir.

Çok nadir de olsa, kuru havuzda bir başka sergileme yöntemi, kuru havuzun beton doldurularak geminin sergilenmesidir. Bu sergileme yönteminin en iyi örneği, Japonya'da Yokosuka'da sergilenen ve 1902 yılında İngiltere Barrow-in-Furres'te Vickers tarafından Japon Donanması için yapılmış Mikasa savaş gemisidir²⁶.

Resim 14: Mikasa beton dolu kuru havuzda.



Kaynak: (çevrimiçi) <https://museumships.us/international-museumships/japan/mikasa18> Temmuz 2019.

Bu gemi 1904 ve 1905'te yaşanan Rus-Japon savaşlarında önemli görevlerde bulunmuş, Port Arthur ve Tsushima savaşlarına katılmıştır. 23 Eylül 1923'te emekliye ayrılan gemi, 1922 Washington Deniz Antlaşması şartlarına göre hurdaya çıkartılması gerekirken, Japon hükümetinin özel talebi üzerine, bir gemi müzesi olarak sergilenmesine karar verilmiştir. Washington Deniz

²⁶ Peter Hore **The Ironclads- An Illustrated History of Battleships From 1860 Through to the First World War**, Southwater,Londra, 2006, s.65.

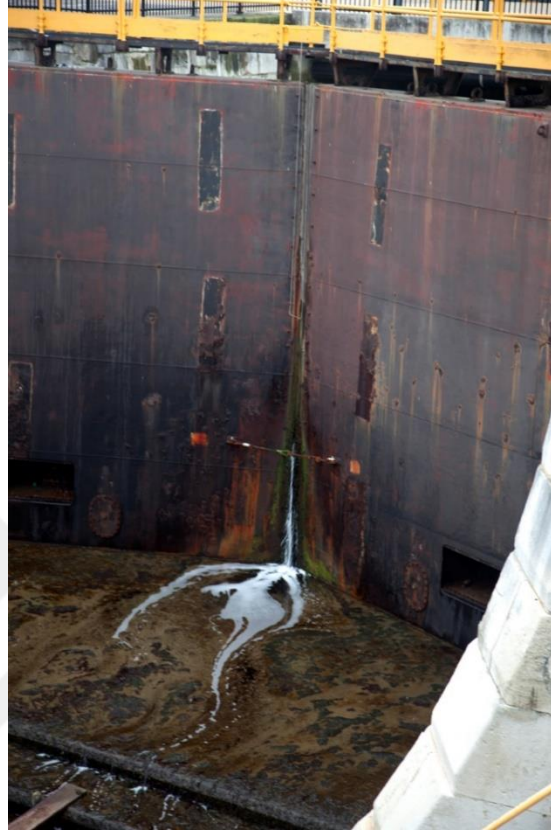
Antlaşmasını imzalayan ülkelerin tek bir şartı vardır o da geminin beton içine sabitlenmesidir²⁷. 1926 yılında bu talep üzerine, kuru havuzun içi beton doldurularak sergilenen gemi, ikinci Dünya savaşında belli bir süre ara vermesine rağmen gemi müzesi olarak çalışmaya devam etmektedir. Dreadnought öncesi savaş gemilerinden şu anda sergilenen tek gemi olduğundan, Japon donanma tarihine ek olarak İngiltere’de İngiliz donanması standartlarında yapıldığından o dönemin İngiliz savaş gemilerini de temsil etmektedir.

Gemiye bakım gerekmesi de, kuru havuzların kapılarının periyodik bakımdan geçmesi gerekmektedir. Eğer bu bakımlar yapılmaz ise, kapılar su kaçırmaya başlayabilir. En büyük risk ise su kaçağının artarak ana kapıların çökmesine neden olması ve havuzun içini su basmasıdır.

Kuru havuzda bir başka sergileme yöntemi ise, geminin su seviyesinden itibaren cam ile kaplanarak, kuru havuzun ve geminin gövdesinin alt kısmının kapatılmış bir mekân da sergilenmesidir. Bristol’de bu yöntem ile sergilenen geminin en büyük farkı, geminin algılanışının diğer kuru havuzda sergilenen gemilere göre daha farklı oluşudur. Öncelikle gemi kuru havuzda olmasına rağmen, camdan oluşan çatı, gemiye suni bir su seviyesi hissi vermektedir. Böylece gemiyi dolaşan ziyaretçilerin müze kısmına geçtikten sonra bodrum kata inerek geminin alt gövdesini inceleme fırsatları olmaktadır.

²⁷ H.P.Willmott, **Battleship**, Cassel, Londra, 2002, s.123.

Resim 15: HMS Victory’inin sergilendiği Portsmouth’ta 02 Numaralı Kuru Havuzda su sızıntısı.



Kaynak: Kerim Bozkurt Arşivinden. 5 Kasım 2011.

1843 yılında Islamabad Kingdom Brunel tarafından inşaat edilen ve ilk buharla çalışan arkadan pervaneli demir malzemeli gemi olan Great Britain gemisi, bu yöntemle sergilenmektedir. Geminin su seviyesinde cam ile kaplanması, estetik bir karardan ziyade, gemiyi koruma amaçlı yapılmış bir müdahaledir. Geminin demirden yapılmış gövdesi açık havada okside olmaya devam etmiş ve zamanla korozyona uğrayarak yok olma tehlikesi yaşamıştır. Bunu önlemek için geminin su seviyesinden itibaren kuru havuzun duvarlarına kadar cam kaplama yapılmış ve geminin alt gövdesinin atmosfer ile ilişkisi kesilmiştir. Bunlara ek olarak, nem alıcı iki alet yerleştirilmiş ve havada bulunan nem oranları %20’nin altında tutulmuştur.

Bu önlemler sayesinde paslanma riski azaltılmış ve aynı zamanda, ziyaretçilere geminin alt gövdesini inceleme imkanı sunulmuştur. Geminin su seviyesinde camların olması, geminin altında dolaşan ziyaretçilere geminin denizaltından görünüş halini göstermiş ve yüzen gemiler ile mukayesede edildiğinde daha değişik bir deneyimi yaşama fırsatı tanınmıştır.

Resim 16: Great Britain'ın tepeden bakışı ve su seviyesindeki cam pencereler.



Kaynak: (Çevrimiçi) <https://www.nationalhistoricships.org.uk/register/76/ss-great-britain> 16 Haziran 2019.

Ayrıca, geminin üst tarafına bakıldığı zaman, camların su seviyesinde olmasından dolayı, kuru havuzda olmasına rağmen geminin denizde yüzüyor olgusuna yakın bir his yaratılmıştır. Geminin yanına yaklaşan ziyaretçiler de geminin alt kısmını camdan dolayı tam göremediklerinden, geminin alt kısmını görmek için bir merak uyandıracak potansiyeli bulunmaktadır.

1.2.1.2. Kuru Havuzda Sergilenen Gemi Müzeleri Özellikleri

Bu yöntemin avantajları;

- Karaya çekme yöntemi ile karşılaştırıldığında, kuruluş masrafının daha düşük olması,
- Genel periyodik bakımlarının daha seyrek ve yerinde yapılabilir olması,
- Gemi müzesinin, hava şartları hariç, deniz şartlarından korunaklı bir şekilde sergilenebilir olması,
- Geminin üst kısımlarına ek olarak, alt gövdesinin de ziyaretçiler tarafından görülmesi olarak sırlanabilirken,

Dezavantajları ise:

- Kuru havuzun başka faaliyetler için kullanılamaması,
- Özellikle şehir merkezlerine yakın bölgelerde bulunan kuru havuzların başka programlara dönüştürülmesi, ekonomik olarak daha avantajlı olması nedeniyle, gemi müzesinin kapatılma riskinin bulunması,
- Gemilerin gövdeleri her zaman su için bulunacak şekilde tasarlanmış olması nedeniyle, karadaki gemilerde uzun sürede yapısal sorunlar çıkma riskinin bulunması,
- Gemiye ulaşım için ilave bir köprü yapılması gerekliliği olarak sıralanabilir.

Eğer bir gemi karada sergilenecek ise, kuru havuzlar bir geminin müze olarak sergilenmesi için ideal bir yöntemdir. Bir geminin barınması için bütün altyapısı hazır olan bu yapıya sadece geminin yanaştırılması ve suların boşaltılması gerekmektedir. Alt yapı hazır olduğundan, bütçe konusunda karada sergilenecek müzeler arasında ilk kurulma maliyeti en düşük olanıdır. Ancak bu durum, eğer hali hazırda kuru havuz var ise ve o kuru havuz kullanım dışı bırakıldı ise geçerlidir.

1.2.2. Karaya Çekilen Gemi Müzeleri

Bir geminin karaya çekilerek sergilenmesi, karada sergileme ana yöntemlerinden biridir. Bu yöntemde bir gemi olduğu gibi denizden çıkartılıp karaya çekilir veya mevcut hali ile ya da teknik olarak buna imkân yoksa gemi için hazırlanan özel alt yapının üzerinde yerleştirilerek sergileme yapılır.

1.2.2.1. Karaya Çekilen Gemi Müzeleri Örnekleri

Örneğin, TCG Yarhisar gemisi, 1964 yılında Amerika Birleşik Devletlerinde PC-1640 olarak inşaat edilmiş ve akabinde 1965 yılından itibaren Türkiye Cumhuriyeti Donanmasında karakol gemisi olarak hizmet vermiştir²⁸. 2005 yılında emekliye ayrılan gemi 2006 yılında Kocaeli'ne bağlı Gölçük'te gemi müzesi olarak açılmıştır. Donanma tersanelerinde üç ayrı parçaya ayrılan gemi, yüzer vinç ile sahilde bir konuma yerleştirilmiş ve parçalar birleştirilmiştir²⁹.

Türkiye'de ilk karaya çekilerek sergilenen gemi müzesi olan TCG Yarhisar gemisi, diğer sergilenen gemi müzelerine kıyasla daha ufak bir gemi olup karaya parça parça da olsa taşınması mümkün olmuştur. İzmit Körfezinde, TCG Yarhisar'ın bulunduğu mevkinin karşı tarafında TCG Gayrettepe, gemi müzesi olarak sergilenmektedir. TCG Yarhisar 295 ton ağırlığında ve 53 metre uzunluğunda olup, TCG Gayrettepe, 3,500 ton ağırlığında ve 112 metre uzunluğundadır³⁰. TCG

²⁸ Cem Gürdeniz, Erdoğan Yüceliş, **Cumhuriyet Donanması 1923-2000**. Seyir Hidrografi ve Oşinografi Daire Başkanlığı, İstanbul, 2000, s.73.

²⁹ "TCG Yarhisar Müze Gemisine Büyük İlgi." (Çevrimiçi) <http://www.bursadabugun.com/haber/tcg-yarhisar-muze-gemisi-ne-buyuk-ilgi-1077270.html> 15 Şubat 2019

³⁰ John Moore, **Jane's American Fighting Ships of the 20th Century**, Studio Editions, Londra, 1991, s.160.

Gayrettepe'nin karaya çıkarılabilmesi için ya çok daha fazla parçalara bölünmesi gerekir ya da gemiyi çekmek için bir kızak sistemi veya gemiyi kaldırmak için bir kuru havuz sistemi yapılması gerekmektedir. TCG Yarhisar'dan neredeyse on kat ağır olduğundan, çok daha ciddi zemin etüdü çalışmaları yapılması gerekmektedir. Zemin etüdünün iyi yapılmasına ek olarak, bir de geminin kendi gövdesinin zaman içinde çökeceği hesaplanıp ona göre özel bir yapısal tasarım üretilmesi gerekmektedir. Genelde bir kıyaslama yapılırsa, hem teknik şartlar bakımından hem de bütçe bakımında TCG Gayrettepe'nin karaya çekilmesi daha zor ve pahalıdır.

Türkiye'de başka bir karaya çekilerek sergilenen gemi müzesi, Çanakkale Savaşı'nda gösterdiği başarılar ile anılan Nusret gemisidir. Osmanlı Donanmasında 1913 tarihinde hizmete giren Nusret, Almanya, Kiel'de yapılmış, 40 metre boyunda 365 ton ağırlığında bir mayın döşeme gemisidir³¹. Emekliye ayrıldıktan sonra ticari kargo gemisi olarak çalışmış ve 1989 yılında Mersin limanında batmıştır. On sene sonra su yüzüne tekrar çıkartılan gövde, orijinal planlarına sadık kalınarak restore edilmiş ve şu anda Tarsus Çanakkale Park'ında sergilenmektedir. Geminin su seviyesinde yapılan süs havuzu, suni deniz etkisi vermektedir.

Çanakkale'de de aktif olarak çalışan Nusret gemisi bulunmaktadır fakat Mersin'de gemi müzesi olarak sergilenen Nusret'ten farkı 2011 yılında yapılan bir replika gemisi olmasıdır. Mersin'de sergilenen Nusret gemisinin su altı gövdesinin çoğu orijinal gemi olduğundan bir gemi müzesi olarak kabul görmektedir.

³¹ Langensiepen, Bernard, Ahmet Gülyüz, **1828-1923 Osmanlı Donanması**, Denizler Kitabevi – Kaptan Yayıncılık, İstanbul, Mart 2007 s.233.

Resim 17: Karada sergilenen TCG Nusret.



Kaynak: Kerim Bozkurt Arşivinden. 23 Nisan 2011.

Denizaltıların karaya çekilerek sergilenmesi, su yüzünde giden gemilere göre daha kolaydır. Denizaltıların gövdeleri, su altına daldıklarında normal gemilere nazaran daha yüksek basınçlara maruz kalır ve bu yüzden daha güçlü malzemeler ile yapılırlar³².

Karaya çekilerek sergilenen denizaltı örnekleri arasında, Almanya, Labao’da sergilenen U-995, Hindistan, Visakhapatnam’da sergilenen INS Kursura ve Fransa, Paris’te sergilenen Argonaute denizaltıları gösterilebilir.

1.2.2.2. Karaya Çekilen Gemi Müzeleri Özellikleri

Bu yöntem gemiler büyüdükçe uygulaması zorlaşan bir yöntemdir, buna rağmen özellikle denizaltı gibi yapısı güçlü olan gemilerde rahatlıkla uygulanabilmektedir. Bu yöntem yakından incelendiğinde avantajları;

- Karaya çekildiği için deniz ile ilişkisi kesilen geminin periyodik bakıma ihtiyacı olmaması,

³² David Miller, John Jordan, **Modern Submarine Warfare** Salamander Books, Londra, 1987, s50.

- Geminin karaya çekiş masrafı kuruluş bütçesinin büyük bir kısmını karşılasa da uzun dönemde, özellikle bakım giderlerini azaltması ve müzenin ömrünün artması,
- Geminin kara üzerinde tamamının görülebilir olması ve ziyaretçinin kolaylıkla fark etmesinin sağlanması,
- Gemi sadece karasal iklim koşullarına maruz kalacağı için, denizde sergilenen müze gemilerine nazaran ömrünün çok daha uzun olmasıdır.

Dezavantajları ise;

- Müzenin ilk kuruluş masrafları özellikle geminin karaya çıkartılması ve sonrasında geminin müzeye dönüşmesi, yüzen gemilere veya kuru havuz da sergilenen gemi müzelerine nazaran daha yüksek olması,
- Gemiye taşıyacak ve ziyaretçilerin gemiye ulaşımını sağlayacak gerekli altyapıların yapılması, gemi müzenin ilk kuruluş masraflarına ek olarak yansması,
- Yüzen gemi müzelerine nazaran bir kere bir yere yerleştirildikten sonra bir gemi müzesinin başka bir yere taşınması çok zor ve pahalı bir işlem olmasıdır.

Her sergileme yönteminde olduğu gibi karaya çekilerek sergilenecek gemi müzelerin de kuruluşu için planlama yapılması gerekmektedir. Nasıl kuru havuzda sergilenecek gemilerin sergileneceği kuru havuza sığıp sığmayacakları tespit ediliyorsa, bu yöntemde de gemiler için ilgili projenin ve gider hesaplarının yapılması gerekmektedir. Ayrıca, eğer ilk baştan doğru bir sergileme yeri seçilmez ise uzun dönemde profilleri değişen ziyaretçilerin ilgisini çekmez ve gemi müzenin yerini değiştirilmesi söz konusu olabilir.

Yapılması gereken başlıca hesaplar;

- Geminin çekileceği yerin ve mesafenin planlanması,

- Geminin çekilme ve kaldırma yöntemlerinin planlanması,
- Geminin boyutlarına ve ağırlıklarına göre sergileme alanının, zeminin ve altyapısının planlanması,
- Eğer zeminin taşıma gücü gemi için yeterli değilse, ilave altyapı planlamasının yapılması,
- Gemi müzeye dönüştürüldükten sonra, ziyaretçilerin emniyetli bir şekilde geminin içine girebilmesi için ihtiyaç duyulan ilave yapıların planlamasının yapılması,
- Elektrik, su gibi müzenin işletilmesi için gerekli olan altyapı bağlantılarının planlamasının yapılması olarak düşünülmelidir.

Karaya çekilecek gemiler için bir kaç yöntem düşünülebilir fakat her gemi için ve her farklı sergilenme yeri için farklı yöntemlerin düşünülmesi gerekebilir. Karaya çekme yöntemleri arasında iki yöntem öne çıkmaktadır, birincisi bir vinç ile geminin havaya kaldırılıp karaya taşınması ikinci ise karadan vinç veya başka araçlar ile geminin denizden karaya çekilmesidir.

B-307, Sovyetler Birliği zamanında yapılmış, Tango sınıfı bir denizaltıdır. 91 metre uzunluğunda 3900 ton ağırlığındadır³³. NATO tarafından Tango adından sınıflandıran denizaltı, dizel motorlar ile çalışır ve görevi diğer denizaltıları avlamaktır. Emekliye ayrılan denizaltının, Rusya'da Tolyatti şehrinde bulunan Avtovaz Teknik Müzesinde sergilenmesine karar alınır. Müze, Volga nehir kenarından 5 km içeride bulunmaktadır. Bunun için ilk önce kızaklar üzerinde nehir kenarına çekilen denizaltı, sonradan tank çekicileri ve ağır dozerler ile müze de sergileneceği yere kadar çekilir³⁴.

³³ Norman Polmar, **Guide to the Soviet Navy**, Beşinci Baskı, The Naval Institute Press, Annapolis, 1991, s.125.

³⁴ (Çevrimiçi) <http://justacarguy.blogspot.com/2019/06/in-2001-this-russian-foxtrot-sub-was.html> 12 Temmuz 2019.

Resim 18: B-307 Denizaltısının önce karaya ve sonra da sergileneceği yere çekilme süreci.



Kaynak :(Çevrimiçi) <http://justacarguy.blogspot.com/2019/06/in-2001-this-russian-foxtrot-sub-was.html> 10 Temmuz 2019.

Başka bir yöntem ise, gemi için geçici bir kuru havuz yapılmasıdır. Gemi kuru havuz içine yerleştirildikten sonra özel tasarlanmış hidrolik liftler (kaldıraçlar) ile yüzeye çıkartılıp oradan özel ağır yük taşıma modülleri ile sergilenecek yere kara üzerinden taşınmasıdır.

Resim 19: HMS Agincourt, BAE Tersanesinde modüler taşıma sistemi üzerinde – 16 Mayıs 2018



Kaynak:(Çevrimiçi)<https://ukdefencejournal.org.uk/meet-hms-agincourt-the-new-astute-class-nuclear-submarine/> 22 Ekim 2018.

Bu yöntemin, gemi strüktürüne zarar verme olasılığı daha düşük olmakla birlikte bu işlemler ciddi bir bütçe gerektirecektir. Bu yöntem, ancak yeterli miktarda bütçe sağlandığında düşünülebilir. Ancak, bütçe kısıtlı ise, daha uygun bütçeli bir sergileme yöntemi tercih edilebilir.

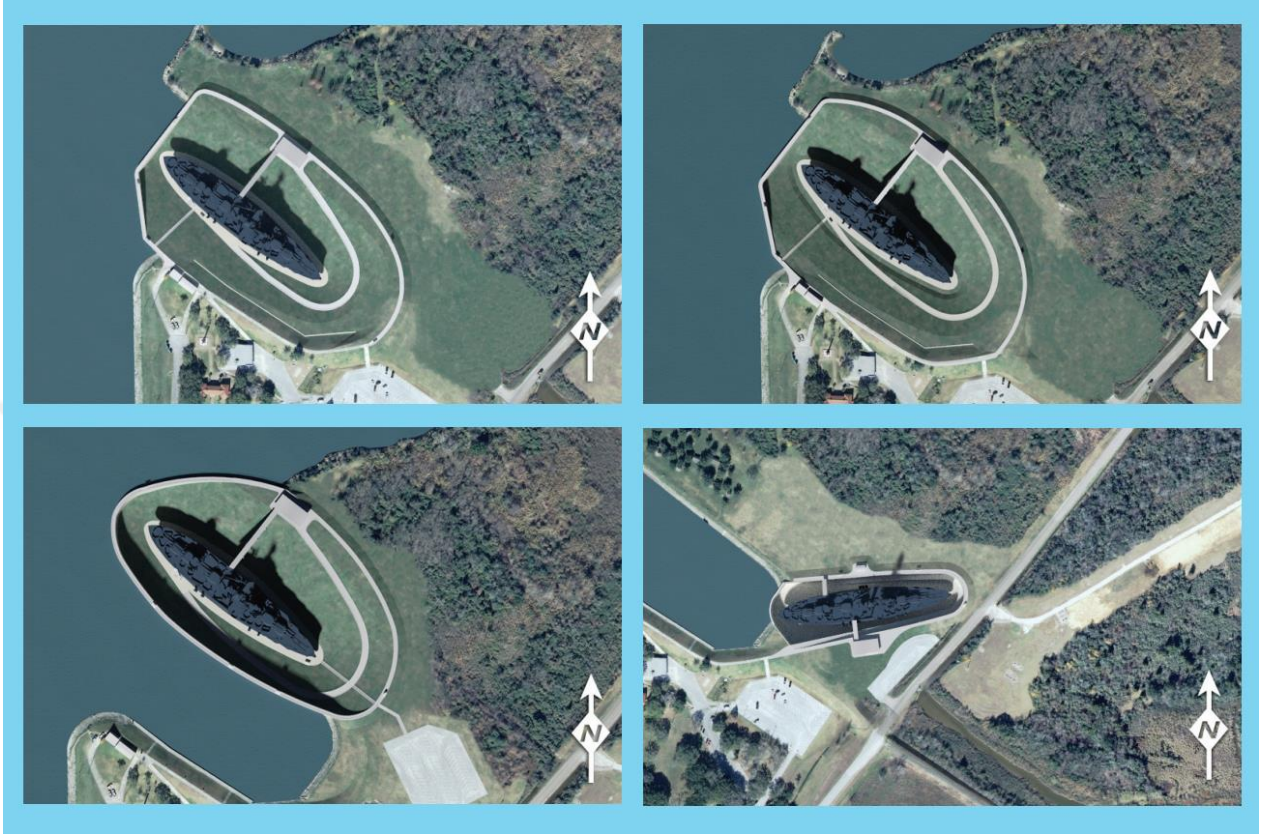
Bir başka yöntemde USS Texas için düşünülmüştür. Şu anda yüzerek sergilenen USS Texas gemisinin gövdesinin durumu çok iyi değildir ve batma tehlikesi yaşamaktadır. 18 Mayıs 1912’de Amerika Birleşik Devletleri donanmasında göreve başlayan USS Texas³⁵, Birinci Dünya Savaşı drednotlarından tek muhafaza edilebilen gemidir. İki dünya savaşında da görev yapan gemi şu anda San Jacinto, Texas’ta yüzerek sergilenmektedir.

Geminin yüzme kabiliyetini koruyabilmesi için olduğu gibi bakımdan geçmesi gerekmektedir fakat müzeyi işletenler bununda kafi olmayacağını düşünürler. Artık yüzdüğü günlerin sonuna geldiğini ve geminin uzun dönemli müze olması isteniyorsa karada sergilenmesine karar verirler. Bunu sağlamak için, 2011 yılında özel bir müşavir firma tutularak, geminin karaya çıkartılması için dört ayrı alternatifli bir çalışma yaptırırlar. Bu opsiyonlar, geminin etrafına farklı şekillerde ve farklı uygulama metotları ile bir nevi geminin bulunduğu yerde kuru havuz yapmaktır. Kuru havuzu tabiri aslında yanıltıcı bir tabir olabilir, daha çok bir kuru hazne yapmaktır. Bu opsiyonlar da yapılacak işler genel anlamada, geminin mevcutta bulunduğu yer ile nehir arasına bir duvar yapmak ve sonra da suyu çekerek içeride kuru bir hazne oluşturmak ile oluşturulur. Bazı opsiyonlarda bu duvar daha geniş alanda toprak ile desteklenirken bazı opsiyonlarda da beton istinat duvarları ile desteklenir³⁶.

³⁵ John Moore, **Jane’s American Fighting Ships of the 20th Century**, Studio Editions, Londra,1991, s42

³⁶ (Çevrimiçi) <https://tpwd.texas.gov/state-parks/parks/battleship-texas-dry-berth-project/media/battleshiptexasconceptppt> 14 Haziran 2019.

Resim 20: USS Texas için AECOM tarafından hazırlanan dört alternatif proje.



Kaynak: (Çevrimiçi) <https://tpwd.texas.gov/state-parks/parks/battleship-texas-dry-berth-project/media/battleshiptexasconceptrpt> 12 Temmuz 2019.

Bu kuru haznelerin yapımı, 35-50 Milyon Amerikan Doları civarında bütçe gerektirir ve müzenin bütçesi bu iş için yeterli değildir. Yerel idarelerden ve Texas eyaletinden bu konuda bütçe çıkartılması talep edilse de, günümüze kadar bir sonuca varılamamıştır. USS Texas örneğinde gözüktüğü gibi uzun dönemde en iyi opsiyon olarak gözüke de, gemilerin karaya çekilmesi her zaman finansal olarak zorlayıcı bir yöntem olmaktadır. Mevcut ziyaretçi sayısından gelen gelir, müzenin yerinde bakımı ve tamiri için yeterli değildir. Şu anda, çok geç olmadan geminin daha çok ziyaretçi çekebileceği Galveston gibi bir yere çekilmesi tartışılmaktadır.

1.2.3. Parçalara Ayrılıp Kısmi Sergilenen Gemi Müzeleri

Bazı gemi müzeleri, ya bütçesel sebeplerden ya da coğrafik sebeplerden bir bütün olarak değil de bazı belli parçaları ayrılarak kısmi olarak sergilenebilirler. Bu sergileme yöntemine örnek olarak, Den Helder’da Dutch Navy Museum’da sergilenmekte olan Hollanda’nın Tromp sınıfı HNLMS³⁷ De Ruyter gemisi olabilir³⁸. Gemi hurdaya çıkarılmış olmakla birlikte, müzede sergilenen köprüsü, radarı ve ana topu, geminin şekli ve üzerinde bulundurduğu teknoloji hakkında ziyaretçilere bir fikir vermektedir.

Resim 21: De Ruyter gemisinin parça parça sergilenen köprü üstü ve ön topu.



Kaynak: <https://www.marinemuseum.nl/en/museum/historic-vessels/> 10 Nisan 2019.

Gemilerin ilgi çekici ve sembolik parçaları kesilip bir müze parçası haline getirilebilir.

Sergilenebilecek gemi parçaları arasında:

- Geminin pruvası,
- Kaptan Köşkü,

³⁷ HNLMS - Hollanda Majestelerinin Gemisi (Her or His Netherlands Majesty’s Ship)

³⁸ Hugh W.Cowin, **Observers Warships**, Penguin Group, Londra,1987, s.90.

- Gemi Kamarası,
- Askeri gemilerde geminin topu,
- Gemi direği,
- Pervanesi,
- Denizaltılarda köprü üstü,
- Geminin isim levhaları sayılabilir.

Geminin pruvası veya denizaltının köprü üstü gibi kısımların sergileniş şekli, geminin kendisi orada olmasa bile, ziyaretçilere geminin ana şekli, stili, o geminin neye benzediği hakkında bir izlenim bırakabilir. Geminin ne kadar çok parçası müzede sergilenirse müze için o kadar avantajlı olmakta ve ziyaretçinin ilgisini çekmektedir.

Uygulanabilecek başka bir yöntem de gemi veya denizaltının kısmi olarak kesitinin çıkartılması ve bir bütün yerine bir kesit olarak algılanmasının sağlanmasıdır. Bu yöntem geminin çok daha ufak bir alanda ama gerçek boyutlarının biraz daha anlaşılabilceği bir şekilde sergilenmesini sağlar. Bir geminin uzunluğu 100 metre ise, sadece 10 metrelik bir kesitinin sergilenmesi, özellikle karada çok fazla yer kazanımını sağlar. Geminin kesit olarak gözükmesi de gemide kullanılan yapı tekniklerinin, yapı malzemelerinin ve gemideki mekânların genel dağılımın ortak bir şekilde algılanmasını sağlamaktadır.

1.2.3.1. Parçalara Ayrılıp Kısmi Sergilenen Gemi Müzeleri Örnekleri

Bu yöntemin örneklerinden biri USS Los Angeles kruvazörünün pruvasının Los Angeles Denizcilik Müzesinin bahçesinde sergilenmesidir. 1944 yılında denize indirilen USS Los Angeles, toplamda 14 adet inşa edilmiş ve hepsi servis zamanları bittiği zaman hurdaya çıkartılmış,

Baltimore sınıfı ağır kruvazörlerden biridir³⁹. İkinci Dünya Savaşını kaçırsa da Kore Savaşında savaşmış ve 1963 yılında donanmadan emekliye ayrılmış, 1974 yılında da hurdaya çıkarılmıştır. Hurdaya satılmış olsa bile, geminin pruvasının bir kısmı ile köprü üstünün bir kısmı, kendi isminin kaynağı olan Los Angeles şehrinde denizcilik müzesinde sergilenmektedir.

Resim 22: Los Angeles Denizcilik Müzesinde sergilenen USS Los Angeles'in burun kısmı.



Kaynak : <http://michiganexposures.blogspot.com/2012/11/the-los-angeles-maritime-museum.html> 16 Kasım 2018.

Gemiden ayrılan veya kesilen parçaların boyutlarına bağlı olarak, tren veya kamyon gibi araçlar ile taşınabiliyor olması, dünyanın her yerinde gemi müzesinin kurulması olanağını sağlamaktadır. Diğer sergilenme yöntemlerinde sergileme yerinin deniz sahilinde veya sergileme yerine kadar sergilenecek gemi boyutlarına uygun bir su yolunun olması şartı gerekirken, sadece ana yollara açık olan bir yerde bu gemi müzesine ev sahipliği yapabilmektedir. Bu sergileme yöntemi sayesinde özellikle denizden ve sulardan uzak yerlerde bulunan yaşam merkezlerine denizciliğin aşılması için uygun bir yöntem olabilir.

³⁹ John Moore, **Jane's American Fighting Ships of the 20th Century**, Studio Editions, Londra, 1991, s.122.

Örneğin, günümüzde nükleer enerji ile çalışan gemisi olan donanma sayısı sınırlıdır. Nükleer reaktörün çıkardığı radyasyon, gemilerin veya denizaltıların belli kısımlarında radyoaktif kirlenme yaratmaktadır. Bu yüzden o gemilerin özellikle hurdaya ayrılırken makine daireleri sökülür ve gemiden ayrı bir süreçte hurdaya çıkartılır. Emekliye ayrılan dünyanın ilk nükleer enerji ile çalışan CVN-65 USS Enterprise⁴⁰ ve halen dünyanın en büyük denizaltısı Rus Donanmasına ait Typhoon⁴¹ sınıfı⁴² denizaltıları, görevden ayrıldıkları zaman bu süreçlerden geçmişlerdir. Nükleer reaktörün ayrılma işleminden sonra uçak gemisi de denizaltı da bütünlüklerini kaybetmişler ve teknolojik tarihte önemli yerleri olsa da bir bütün olarak bir müze gemisine dönüşme potansiyellerini kaybetmişlerdir. Bu durumda bu gemilerin parçalara ayrılıp kısmi sergilenmeleri bir tercih olarak düşünülebilir.

Şu anda Amerika Birleşik Devletleri Donanmasında bulunan bir sürü nükleer enerji ile çalışan ve görevden ayrılan gemi ve denizaltı için aynı sorunlar ortaya çıkmaktadır. Soğuk savaş sırasında 37 adet Sturgeon⁴³ sınıfı nükleer denizaltı yapılmıştır⁴⁴. Sturgeon sınıfı Amerika Birleşik Devletleri donanmasının en etkin denizaltı sınıflarından bir tanesidir⁴⁵, bu denizaltılardan sadece USS Sturgeon'ın köprü üstü Washington, Keyport'a yakın United States Naval Undersea Museum'da sergilenmektedir. Bu parça 37 adet inşa edilen denizaltılardan geriye kalan tek parçadır. Aynı şekilde buna benzer olarak Groton, Connecticut'taki USS Nautilus Müzesinde, emekliye ayrılmış Amerika Birleşik Devletleri donanmasının ilk balistik füze taşıyan nükleer denizaltısı USS George

⁴⁰ Tony Gibbons, **The Encyclopedia of Ships**, Thunder Bay Press, Londra, 2001.

⁴¹ Typhoon Sınıfı – Sovyetler Birliği zamanında yapılmış balistik füze taşıyabilen nükleer denizaltı.

⁴² Norman Polmar, **Guide to the Soviet Navy**, Beşinci Baskı, The Naval Institute Press, Annapolis, 1991, s.97.

⁴³ Sturgeon Sınıfı – İsmi mersin balığından alan, A.B.D. Donanmasında görev yapmış nükleer enerji ile çalışan avcı denizaltı sınıflarından birisi.

⁴⁴ David Miller, John Jordan, **Modern Submarine Warfare**, Salamander Books, Londra, 1987, s.155.

⁴⁵ John Parker, **The World Encyclopedia of Submarines**, Annes Publishing, Londra, 2007, s.187.

Washington'dan⁴⁶ geriye kalan köprü üstü sergilenmektedir. Denizaltının nükleer reaktörünün olduğu makine dairesi dahil olmak üzere, bütün gövdesi hurdaya ayrılmış ve bir kamyon ile taşınabilecek boyuttaki köprü üstü müze alanına yerleştirilmiştir.

Resim 23: USS George Washington denizaltısının köprü üstü.



Kaynak: Kerim Bozkurt Arşivinden. 3 Aralık 2016

Daha ufak boyutlarda çalışılarak hem bütçesel olarak hem de sergileme yöntemi olarak avantajlı sayılsa da hiçbir zaman bu parça parça sergilemeler gerçek bir geminin yerini almayacaktır. Ancak, Resim 24'de görülen USS George Washington denizaltısının müze girişindeki köprü üstü müze sahasında alınan izlenimlere göre ziyaretçiler tarafından çok fazla ilgi görse de denizde yüzerek sergilenen USS Nautilus denizaltısı, müzenin ana odak noktası olma özelliğini korumaktadır.

⁴⁶ Sherry Sontag, Christopher Drew ve Annette Lawrence Drew, **Blind Man's Bluff**, Harper Paperbacks, New York, s.47.

USS Nautilus, dünyanın ilk nükleer denizaltısıdır ve kuzey kutbundan geçen ilk denizaltıdır⁴⁷. Nükleer enerji ile çalışan ilk denizaltı olduğu için Amerika Birleşik Devletleri İç İşleri Bakanlığı tarafından tarihi önemi olduğuna karar verilmiş ve 1986 yılında müze gemisi olarak Groton, Connecticut'ta sergilenmeye başlanmıştır. Denizaltı müzesine girildiği zaman ilk George Washington denizaltısının kesilmiş köprü üstü görülse de, deniz kenarına yapılan bir iskeleye bağlı olan Nautilus denizaltısı, ziyaretçilerin ilgisini hemen çeken bir pozisyonda bulunmaktadır. Bu durumda George Washington denizaltısı sadece daha fazla konu ile ilgisi olan ziyaretçilerin ilgisini çekmektedir.

Resim 24: USS Nautilus denizaltısı üst güverte.



Kaynak: Kerim Bozkurt Arşivinden. 3 Aralık 2016.

Bu verilen örnek, bir konuda yanıltıcı olabilir. Eğer George Washington denizaltısının kesilmiş köprü üstü bir başka yerde tek başına sergilenmiş olsa o zaman ziyaretçiler tarafından daha fazla ilgisini çekecek ve odak noktası olacaktır. Buna örnek, Keyport'ta ki USS Sturgeon'un köprü

⁴⁷ John Parker, **The World Encyclopedia of Submarines**, Annes Publishing, Londra, 2007, s.78.

üstünün sergilenmesidir. Deniz ile bir ilişkisi bulunmayan bir alanda kurulan United States Naval Undersea Müzesinin denizaltılar ile olan ilişkisini, müzenin girişine yerleştirilen USS Sturgeon göstermektedir. Bu görsel ilişkiyi kurmasından dolayı, parça halinde sergilenen müze gemisinin o müzedeki ziyaretçi ilgisi yüksektir. Ancak, gezilebilir veya teknolojisi anlaşılabilir bir müze olmak yerine, bu denizaltının parçası bir anıt görevini yapmaktadır.

Resim 25 – USS Sturgeon Köprüsü.



Kaynak : (Çevrimiçi) <http://www.navsource.org/archives/08/08637.htm> 21 Kasım 2018

Gemilerin bu yöntem ile müze haline dönüşmesine imkân kılan sebeplerden bir tanesi de gemilerin inşa edilme yöntemleridir. Eskiden inşa edilen ahşap gemilerin, modüler olarak parçalanmaları daha zordur. Buna kıyasla günümüz çelik kullanılarak yapılan gemilerinin çoğunun pruva, köprü üstü gibi tanımlanabilir parçaların kesilmesi daha kolaydır. Gemilerin gittikçe büyüdüğü bir dönemde ve bir gemi müzesi kurma maliyetleri gemi büyüklüğüne göre arttığı için özellikle bütçe gerekçelerden dolayı bu tip sergileme yönteminin daha sık kullanılması ön görülmektedir.

En son örnek olarak, İkinci Dünya Savaşında savaşmış ve ABD Donanması'nda en fazla ödül almış uçak gemisi USS Enterprise CV-6, halk arasında ünlü bir gemi olmasına rağmen müzeye

çevrilememiş ve hurdaya çıkartılmıştır. Geminin çapası, çanı ve uçuş güvertesinden birkaç kalas parçası da farklı yerlerde anı olarak saklanmaktadır fakat gemiden geriye kalan en büyük parça kış isim plakasıdır ve River Vale, New Jersey’de bir savaş gazileri için düzenlenmiş bir parkta sergilenmektedir.

Resim 26 – USS Enterprise’in kış isim plakası.



Kaynak: Kerim Bozkurt Arşivinden. 5 Aralık 2016.

1.2.3.2. Parçalara Ayrılıp Kısmi Sergilenen Gemi Müzeleri Özellikleri

Genel olarak bakıldığında belki de sergilenme yöntemleri arasında en son sırada olan bu yöntemin, diğer sergilenme yöntemlerine nazaran tercih edilmesine sebep olacak avantajları bulunmaktadır.

Bunlar;

- Bütçesel olarak en ekonomik sergilenme yöntemi olması,
- Denizden veya herhangi bir su yolundan uzak yerlerde gemi müzesi açma imkanının olması,
- Gemi içerisinde radyoaktif gibi insan sağlığına zarar verebilecek bir kirlenme var ise, zararsız kısımları ayrılıp sergilenme imkânının sağlanmış olması olarak sıralayabilirken,

Dezavantajı ise;

- Parçaları sergilenen bir geminin ziyaretçilere hiçbir zaman bir bütün gemi hissi verememesidir.

Günümüz gemilerinin boyutları düşünüldüğünde tüm bir gemi olarak sergilenmesi yerine kısmen sergilenmesi özellikle bütçesel olarak çok avantajlıdır. Bir gemi hurdaya çıksa bile bazı parçaları kurtarılıp ilgili bir müzede sergilenebileceği gibi, kendisi de müze haline getirilebilir. Bu uygulamanın, sadece bu parçaların nakliye edilmesi ve onlara adanmış bir bölgeye kurulmaları dışında bir ön yatırım maliyeti bulunmamaktadır.

Gemi parçalara ayrıldığında yüzmeye özelliğini kaybetmiş olduğundan, karada veya kapalı bir ortamda sergilenmesi zorunludur. Bu da özellikle yüzen gemi müzelerine nazaran, bu tür müzelerin daha uzun ömürlü olmasını imkân dâhilindedir.

1.2.4. Bütün Doğal Ortamlardan İzole Edilmiş Gemi Müzeleri

Bir gemi, kapalı hangar içerisinde sergilenirse, bütün doğal ortamlardan izole edilmiş gemi müzesi olarak sergilenmiş olur. Bu yöntemin iki türlü yapılma şekli vardır. Birincisi, karaya çekilen bir

geminin üzerine bir hangar yapılmasıdır. Diğer ikinci yöntem ise, kuru havuza çekilen bir geminin, kuru havuzun sınırlarını kapsayacak şekilde üzerine bir hangar yapılmasıdır. İki yöntemin, gemilerin müze için hazırlanma kısmı dışında bir farkı yoktur.

Resim 27: İstanbul Deniz Müze’sinde Mustafa Kemal Atatürk’ün Kullandığı Kayık.



Kaynak: Kerim Bozkurt Arşivinden. 6 Ağustos 2019.

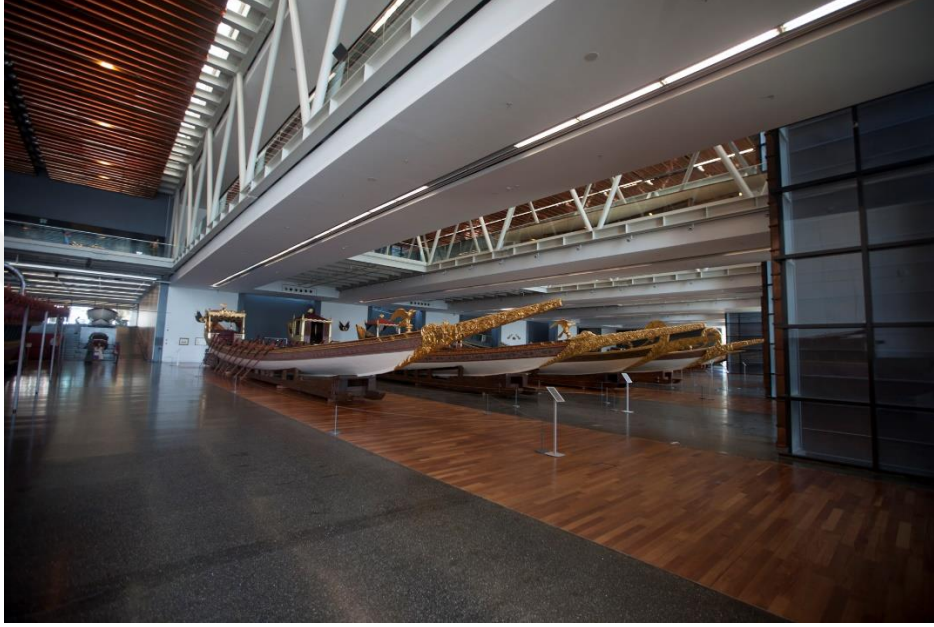
Hangar içinde sergilenen gemi, bütün doğal ortamlarda izole edilmiş olarak sergilenabilir. Bu durumda deniz veya suyun gemiyle temasının önlenmesi, rüzgâr ve yağmur gibi etkenlerden geminin korunması, geminin sergilendiği ortamda nemin, gerekli aygıtlarla gemi için ideal bir oranda tutulabilmesi geminin olabildikçe korumalı bir şekilde sergilenmesini sağlamış olur.

1.2.4.1. Bütün Doğal Ortamlardan İzole Edilmiş Gemi Müzeleri Örnekleri

Bu yöntemle sergilenen gemi müzeleri çok sık karşılaşılsa da örnekleri vardır. Tarihi ahşap gemilerin hava şartlarından korunması için genellikle kontrollü ortamlar tercih edilmiştir.

Türkiye’de İstanbul Beşiktaş’ta Deniz Müze’sinde bulunan tarihi kadirga ve saltanat kayıkları bu yöntem ile sergilenmektedir.

Resim 28 – İstanbul Deniz Müze’sinde sergilenen tarihi kadirga ve kayıklar.



Kaynak: Kerim Bozkurt Arşivinden. 6 Ağustos 2019.

Bu sergileme yöntemi bazı denizaltılarda da kullanılmaktadır. A.B.D.’de Chicago Bilim ve Endüstri Müzesi’nde sergilenen U-505 denizaltısının açık havaya maruz kaldığından dış yüzeyinin giderek kötüleşmesi üzerine, 2005 yılında bütün doğal ortamlardan korunabileceği yeni bir bina yapılmıştır. Müze önünde yapılacak herhangi bir bina müzenin dış görünüşünü bozacağından, müze önünde derin bir hendek kazılmıştır. Denizaltı özel vinç sistemleri o hendeğin içine indirilmiş ve sonra da hendeğin üzeri beton bir yapı ile kapatılarak yer altında kapalı bir hazne oluşturulmuştur.

Yeraltında denizaltı için oluşturulan bu binada hava sirkülasyonu da kontrollü hale getirilmiş ve denizaltının muhafazası ve sergilenmesi için ideal bir ortam oluşturulmuştur.

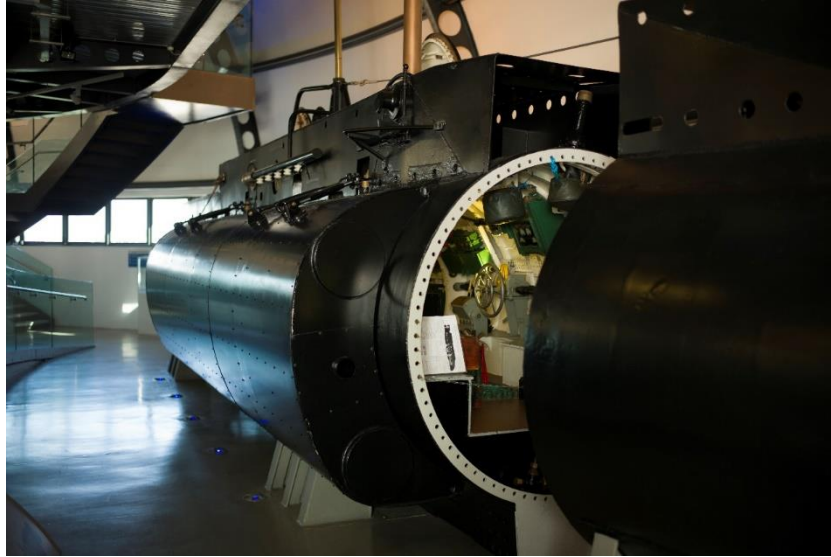
Resim 29: U-505 Denizaltısı.



Kaynak:(Çevrimiçi) <https://www.msichicago.org/explore/whats-here/exhibits/u-505-submarine/> 18 Temmuz 2019.

U-505 gibi İkinci Dünya savaşından kalan HMS X-24 denizaltısı, İngiltere, Gosport'ta müze için yapılan bir bina içinde sergilenmektedir, bir tek X-24 ayrı parçalar halinde sergilenmektedir.

Resim 30: Bütün doğal ortamlardan izole ortamda sergilenen X-24 denizaltısı.



Kaynak: Kerim Bozkurt Arşivinden. 10 Ekim 2014

Daha ufak boylarda olan gemilerin, özellikle devriye botlarının, kurtarma botlarının, kayıkların, bu yöntem ile sergilenmeleri, büyük gemilere nazaran daha pratiktir. PT⁴⁸ Botları, İkinci Dünya Savaşında görev yapmış torpido atabilen devriye botlarıdır. Eski A.B.D. Başkanı John F. Kennedy İkinci Dünya Savaşında muharebe esnasında batan PT 109'un komutanlığını yapmıştır. PT 109 battıktan sonra, hayatta kalan mürettebatının kurtarılmasını sağlayan Kennedy, kahraman olarak anılmış ve seçim kampanyalarında da PT 109'da yaptığı görev sıkça halk önünde dile getirilmiştir. Kennedy'nin başkan seçilmesi ve başkanlığının üçüncü senesinde suikast ile öldürülmesi, onun hakkında ilginin artmasına ve PT Botları için de özel bir ilgi duyulmasına sebep olmuştur. Şu anda gemi müzesine çevrilen on tane PT Bot vardır. Bunlardan iki tanesi, PT-617 ve PT-796, Massachusetts, Battleship Cove'da kendileri için yapılmış bir bina da bu yöntem ile sergilenmektedirler.

Resim 31: Gemi müzesi için özel yapılmış bir binada PT-617'nin sergilenişi.



Kaynak: Kerim Bozkurt Arşivinden. 2 Aralık 2016.

⁴⁸ PT- Devriye Torpido Botu (Patrol Torpedo Boat)

1.2.4.2. Bütün Doğal Ortamlardan İzole Edilmiş Gemi Müzeleri Özellikleri

Gemi müzeleri arasında bu sergileme yöntemi, kuruluş masrafı yüksek olduğundan çok fazla kullanılmamaktadır. Bu sergileme yöntemi, hava ve deniz şartlarında korunması gereken gemi müzeleri için tercih edilir. Genelde ya elde mevcut uygun hangarlar bu iş için kullanılır veya daha ufak boylarda gemiler için özel hangarlar yapılır.

Bu sergileme yönteminde geminin boyutu çok önemlidir. Gemi ne kadar büyük olursa, karaya çekmek veya onu uygun kuru havuz bulmak o kadar zor olacaktır. Buna ek olarak geminin yüksekliği de hangarın yüksekliğini belirler. U-505 için yerin altında, 94 metre boyunda 12 metre derinliğinde kapalı bir yapı yapılmıştır.

Resim 32: Cutty Sark gemisinin, bütün doğal ortamlardan izole edilmiş alt gövdesi.



Kaynak: Kerim Bozkurt Arşivinden. 22 Mayıs 2019.

İngiltere’de sergilenen Cutty Sark gemisi için de buna benzer bir sergileme yöntemi düşünülmüş fakat yelken direkleri 47 metreyi bulan gemi⁴⁹ için bir o yükseklikte bir yapı yapmak maliyeti çok yükseltmiştir. Bunun için sadece geminin su kesimine kadar kapalı bir yapı yapılmıştır.

Öncelikli olarak antik batık gemiler için bu yöntem tercih edilir. Batıklar, su altından çıkarıldıktan sonra belli hava şartlarında muhafaza edilmeleri gerekir, bu yüzden de bütün doğal ortamlardan izole edilmiş yerlerde sergilenirler. Batıklar, tez kapsamı dışında olduğundan onların sergileniş yöntemleri hakkında ek bilgi verilmemiştir.

Bu yöntemin avantajları;

- Gemi Müzesi, bütün doğal ortamlardan izole edildiği için, teorik olarak en uzun ömürlü sergileme yöntemi,
- Bu tür Gemi Müzesi her hava koşulunda ziyarete açık olması,

Bu yöntemin dezavantajları ise;

- Kuruluş masrafı en yüksek olan sergileme yöntemi,
- Geminin bakım masrafları diğer yöntemlere nazaran daha azdır ve binanın mekanik ve elektrik sistemlerinin bakımlarının düzenli yapılması, makina ve ekipmanlarının çalışma ömürleri doldukça değiştirilmeleri gerekmesi,
- Yüzen veya karada açık olarak sergilenen gemilere gelen ziyaretçilerin bazıları programda olmasa bile gemiyi görünce ziyaret etme kararı alabilmesi ve bu yöntemde gemi bir kapalı bina içerisinde olacağından ancak gemiyi bilenler müzeyi ziyarete gelmesi olarak sıralanabilir.

⁴⁹ (Çevrimiçi) https://www.rmg.co.uk/sites/default/files/Cutty_Sark_Facts_Pack.pdf 12 Haziran 2019

İKİNCİ BÖLÜM

İDEAL BİR GEMİ MÜZESİNE YAKLAŞIM

Bir gemi müzesinin en uygun sergilenme yönteminin belirlenmesini, ziyaretçilere en iyi deneyimi kazandırmak için nelere dikkat edilmesi gerektiğini tespit etmek için, teorik olarak ideal bir gemi müzesi düşünülmesi gerekmektedir. İdeal bir gemi müzesini oluşturmak için bir hali hazırda bir yöntem veya formül bulunamamıştır. Gemi müzeleri gezildikçe ideal müze oluşturabilecek yöntemler bulunmuştur. Bu yaklaşımların daha iyi anlaşılması için de bu çalışma için yaratılan yöntemler, belli parametrelere ayrılmıştır.

Bu parametreler;

- Fiziksel unsurlar,
- Yönetim,
- Bütçe,
- Ziyaretçi deneyimi olup her yöntem için bir rehber olacak ve limitlerin daha iyi anlaşılmasını sağlayacaktır.

2.1. Fiziksel Unsurlar

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.

Eğer bir gemi muhafaza edilmez ise, bakımları ve tamirleri doğru yapılmaz ise batma riski ile karşılaşır ve bu tip bir risk sadece aktif olarak çalışan ve/veya sabit yüzen gemi müzelerine özeldir.

Bu yüzden fiziki unsurlara dikkat edilmesi çok önemlidir. İdeal bir gemi müzesinde zaman akımı ne olursa olsun ileri nesillere kalacak bir sergi olması sağlanmalıdır.

Geminin yüzebilirliği, yapısal dayanıklılığın temini için doğru sergilenme yönteminin seçilmesi ve ilgili sergileme yöntemine göre de düzenli bir şekilde bakımların yapılıyor olması gerekmektedir.

Müze gemisinin batma riski her zaman vardır, 18 Nisan 2007 yılında Amerika'da Providence, Rhode Island'da bulunan müzeye dönüştürülmüş Rus denizaltısı K-77, bir kasırga sonrasında olduğu yerde batmıştır.

Resim 33: K-77 denizaltısı Sergilendiği yerde batarken.



Kaynak: (Çevrimiçi) <https://www.seattletimes.com/nation-world/remnants-of-a-russian-submarine-still-rest-in-rhode-island/> 25 Haziran 2019.

Düşünülmesi gereken fiziki konular geminin nasıl müzeye dönüştürüleceğidir. Bir gemi iskeleye çekilmesi kadar basit ve hızlı bir süreçten sonra da kapıları ziyaretçilere açık olabilir. Müzeye özel servis yapan binaların yapıldığı, geminin içinde ziyaretçilerin deneyimini arttıracak modifikasyonların yapıldığı uzun ve pahalı bir süreçten de geçilmesi gerekebilir.

Örneğin, Peru donanmasına ait BAP⁵⁰ Abtao, Peru'nun başkenti Lima'da, Real Felipe Kalesi karşısında bulunan ufak bir marinanın mevcut mendireğine çekilmiş ve 24 Şubat 2004'te müze olarak işletilmeye başlamıştır. Peru Donanması tarafından müze olarak hazırlanan geminin, mevcut liman iskelesine çekildiğinde sadece bir bağlantı köprüsünün ve iç aydınlatmanın sağlanması için elektriğin çekilmesi ile müze olarak işlemesi için yeterli bir başlangıç olmuştur⁵¹.

Yüzerek sergilenen gemilerin müzeye dönüştürülmesi BAP Abtao örneğinde ki gibi hızlı bir süreç olabilir fakat bu müzenin bazı ana gereksinimleri karşılanması için ve daha uzun ömürlü sergilenmesi için altyapıya ve gemide daha çok değişiklik yapılması gerekmektedir. Bu değişiklikler;

1. Geminin bağlanacağı ve üzerinde ziyaretçilerin gezebileceği bir iskele,
2. Gemiye iskeleden emniyetli şekilde bağlanacak bir köprü,
3. Geminin aydınlatma, havalandırma, temiz su ve kirli su ihtiyaçlarını karşılayacak elektrik ve mekanik bağlantıların yapılması,
4. Olabilecek herhangi bir kaza ve yangında, batma gibi yüzer bir geminin karşılaşılabileceği acil durumlara karşı gerekli uyarı sistemleri ve önlemlerin alınması,
5. Gemi içinin müze fonksiyonu olarak işlemesi için gerekli yönlendirme ve bilgilendirme panoların yerleştirilmesi,
6. Gemi içerisinde müze fonksiyonları haricinde, bilet satışı için gişe ve bilgi için giriş danışma standı, gerekiyorsa güvenlik kontrolü, hediye dükkânı, ziyaretçiler ve müze

⁵⁰ BAP - Peru Donanması Gemisi (Buque Armada Peruana)

⁵¹ "Museo Submarino Abtao" (Çevrimiçi) http://www.submarinoabtao.com/submarino_inmortal.html 18 Ekim 2017

görevlileri için tuvaletler, müze görevlileri için ofis alanı ve dinlenme yerleri ve depo alanları gibi servis mekânlarının yapılması,

7. Madde 6’de sırlanan mekânlar için gemi içinde yeteri kadar yer yok ise veya geminin iç yerleşiminin değiştirilmesi istenmiyorsa, bu mekânlar için karada veya iskelede bir müze binası yapılması olarak sıralanabilir.

Yukarıda sıralanan değişiklikleri detaylandırmak gerekirse;

1. Geminin bağlanacağı ve üzerinde ziyaretçilerin yürüyebileceği bir iskele;

Aktif olarak çalışan ve sabit yüzen müze gemilerinin yaşayabileceği emniyetli bir liman veya deniz kıyısı olması gerekmektedir. Bu yer seçimi gemiyi deniz koşullarından olabildiğince koruması lazımdır.

- a. Doğal limanlar;
 - i. Doğal bir koy veya körfezde (Haliç-İstanbul),
 - ii. Bir nehirde (Thames – Londra) olabilir.
- b. Yapay Limanlar
 - i. Mendirek ile korunan bir liman olabilir.

Gemi müzesinin sergileneceği yer seçilirken;

- a. Karadan ulaşım olanağı,
- b. Gemi ile kara arasında yapılacak bağlantı köprüsü için imkânların olduğu bir konum,
- c. Elektrik, su gibi ana ihtiyaçların gemiye bağlanabileceği altyapının kolay ulaşılabilmesi bir yer gibi temel ihtiyaçların karşılanabilir olması gerekmektedir.

Karada sergilenen gemiler de, kuru havuz içinde sergileniyor olsun ya da karaya çekilerek sergileniyor olsun, ziyaretçilerin geminin yanına yaklaşabilecekleri bir düzen kurulması gerekir.

2. Gemiye iskeleden emniyetli şekilde bağlanacak bir köprü;

Gemilere çıkış yapılabilmesi için bir köprü yapılması gerekir. Bu köprü farklı malzeme ve teknikler ile yapılabilir. Bu malzemeler arasında en sık kullanılan alüminyum ve çelik elemanlardan oluşan köprülerdir.

Deniz her zaman hareketli olduğundan, rüzgârlar ve akıntılardan oluşan dalgalar sabit duran bir gemiyi her zaman hareket ettirebilmektedir. Karadan veya iskeleden yapılacak köprü bağlantısı tasarlanırken bunun göz önünde bulundurulması gerekir.

Bunlara ek olarak bağlantı köprüsü tasarlanırken düşünülmesi gereken önemli konulardan bir tanesi⁵² gelgittir.⁵³

Dünyanın her yerinde, hem kıyı yapısına göre, hem de ay ve güneşin pozisyonlarına göre değişik şiddetlerde gelgitler oluşmaktadır. İstanbul’da meydana gelen gelgitlerde arasında 10-15 cm arasında yükselme veya alçalma olabilirken, bu rakam Londra’nın içinden geçen Thames nehrinde 6 metreye kadar çıkabilmektedir⁵⁴. Sabit yüzen müze gemilerde, bağlantı köprüsünün ona göre tasarlanması bu gelgit hareketlerine göre tasarlanması gerekmektedir. Deniz etkenlerine ek olarak, bu köprünün tasarımında giriş yapılacak güverte ile iskelenin arasındaki kot farkı da önemlidir. Kot farkına ek olarak, ziyaretçi yoğunluğu ve bu köprünü

⁵² Gelgit ayın sebep olduğu “Ayın ve güneşin çekim etkisi ile, deniz sularının yükselip yeniden alçalması yolunda olagelen gündelik ve alması hareket; denizin kabarma ve inmesi, meddücezir.”

⁵³ Doğan Hasol, **Ansiklopedik Mimari Sözlüğü**, Yedinci Baskı, Yem Yayın, İstanbul.1998, s.181.

⁵⁴ “London Tide Forecast” (Çevrimiçi) <https://www.tide-forecast.com/locations/London-Bridge-England/tides/latest>
8 Haziran 2019

engelliler tarafından kullanılıp kullanılmayacağı da o köprünün tasarımını belirleyen unsurlardır.

Her geminin boyutu ve sergilendiği ortam farklıdır. Bu yüzden hiç bir gemi müzesin köprü bağlantısı aynı değildir. Örnek verilmesi gerekirse, USS Growler, USS Intrepid ve USS Hornet gemileri arasında bir karşılaştırma yapılabilir.

USS Growler, New York'ta Intrepid Deniz ve Havacılık Müzesinde sergilenen bir denizaltıdır. 15 Nisan 1958'de denize indirilen USS Growler, Grayback sınıfı güdümlü füze taşıyabilen bir denizaltıdır. 3550 Ton ağırlığında 96,6 metre uzunluğundaki denizaltı, sabit yüzen gemi müzesi olarak New York'ta 86 numaralı iskelede USS Intrepid uçak gemisi ile beraber sergilenmektedir. Denizaltının üst güverte yüksekliği iskele seviyesinden bir metre yukarıdadır ve basit bir metal köprü ile iskeleye bağlıdır. Denizaltının içi engelli ziyaretçilerin gezmesi için uygun olmadığından, bu köprü onların kullanımı için tasarlanmamıştır.

Resim 34: USS Growler ve iskele bağlantısı köprüsü, New York, ABD.



Kaynak: Kerim Bozkurt Arşivinden. 7 Aralık 2016.

USS Growler ile aynı iskelede sergilenen USS Intrepid, denizaltı ile karşılaştırıldığında çok daha büyük boyutlarda bir gemidir. 1943 yılında Amerikan Donanması için servise giren USS Intrepid, İkinci Dünya Savaşı ve Vietnam savaşlarında aktif rol üstlenmiştir. Gemi, İkinci Dünya Savaşı sırasında o zamanın teknolojisi olan pervaneli uçakların kullanımına göre yapılmıştır. İkinci Dünya Savaşı bittikten sonra jet motorlu uçakların da kullanılabilmesi yeni teknolojilerin eklenebilmesi için çok ciddi renovasyonlar geçirmiştir. Gemi üstündeki uçak pisti genişletilmiş, uçakları taşıyan asansörler büyütülmüş, gemi içerisinde komuta kademesi ve yeni gelen elektronik ekipmanlar için yeni yerler yapılmıştır. 15 Mart 1974 yılında emekliye ayrılmış ve 1982 yılında ise A.B.D.'de New York şehrinde sabit yüzen müze gemi olarak açılmıştır. 266 metre boyunda 36.380 ton ağırlığındaki bu geminin müzeye çevrilmesi için gereken altyapı, geminin boyutları ile eşit oranda büyüktür.

Geminin uçuş güvertesi 18 metre yüksekliktedir⁵⁵ ve onun iskele ile olan bağlantı köprüsü çok daha değişiktir. İskeleden neredeyse 6 katlı bir binaya çıkılması gereken uçuş güvertesine özel bir kule yapılmış, alt güvertelere geminin farklı yerlerinden ulaşım içinde ayrı üç kule yapılmıştır. Bu kuleler, ziyaretçilerin yoğun olduğu zamanda hizmet verecek şekilde tasarlanmış ve içlerinde bulunan asansörler sayesinde de engelli vatandaşların gemiye çıkmasına imkân vermektedir.

⁵⁵ "Essex Schematics" (Çevrimiçi) https://pwencycl.kgbudge.com/images/E/s/Essex_class_schematic_full.jpg 18 Ekim 2018.

Resim 35: USS Intrepid ve gemiye ulaşım için yapılan asansör ve merdiven kulesi.



Kaynak: Kerim Bozkurt Arşivinden. 18 Eylül 2012.

USS Hornet, USS Intrepid ile aynı sınıf olan Essex sınıfı uçak gemisidir⁵⁶ . San Francisco'ya yakın Alameda, ABD'de sergilenen uçak gemisi, aynı sınıf olmasına rağmen, çok daha düşük ziyaretçi yoğunluğu olan bir yerde gemi müzesi olarak bulunmaktadır. Bu sebepten geminin bütçesi düşük ve gemiye yapılan yatırım, USS Intrepid'e kıyasla daha azdır. Bu iki geminin bütçe ve ziyaretçi sayısı karşılaştırılmasını, bütçe kısmında incelenecektir.

⁵⁶ John Moore, **Jane's American Fighting Ships of the 20th Century**, Studio Editions, Londra, 1991, s71

USS Hornet aynı sınıf uçak gemisi olmasına rağmen, gemiye bağlantı, USS Intrepid'de yapıldığı gibi özel bir asansör ve merdiven kulesinden değil, onun yerine geminin hangar güvertesinden iskeleye bağlanan bir çelik köprü tarafından yapılmaktadır. Köprünün başı merdivenli olduğundan, engelli ziyaretçiler ancak portatif bir asansörün kullanımı ile geminin hangar katına çıkabilirler.

Resim 36: USS Hornet ve iskele bağlantısı köprüsü.



Kaynak: Kerim Bozkurt Arşivinden. 28 Ağustos 2016.

Bu üç gemide görüldüğü gibi, her geminin kendi boyutu, bulunduğu yeri ve sergilendiği şartlara göre, her gemi için özel bir bağlantısı sistemi yapılmıştır.

3. Geminin aydınlatma, havalandırma, temiz su ve kirli su ihtiyaçlarını karşılayacak elektrik ve mekanik bağlantıların yapılması;

Gemi müzeleri aslında bir bina sayılabilirler. Eğer gemiyi gezecek kişi sırf üst güvertede açık havada dolaşacak ve genel müze fonksiyonlarını (bilet alma, ıslak hacimler ve diğer hizmetler) karada ayrı bir mekânda sağlanacaksa, o zaman gemi için bir altyapıya gerek yoktur. Fakat bu tür gemi müze sayısı çok sınırlıdır. Eğer geminin iç mekânlarına girilmesi gerekiyorsa karadan bir altyapı bağlantısı yapılması gereklidir.

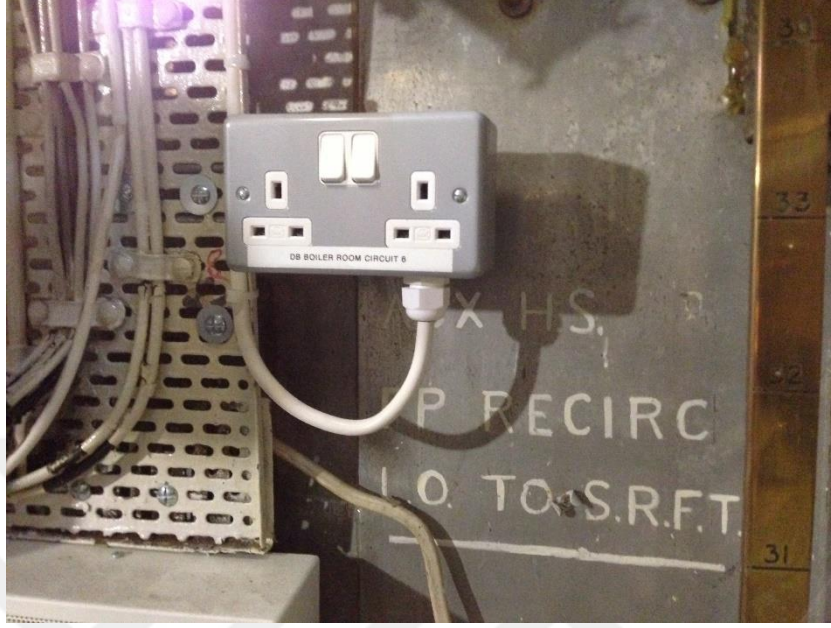
Resim 37: TCG Hızır Reis kapalı iç mekân aydınlatması.



Kaynak: Kerim Bozkurt Arşivinden. 23 Ağustos 2014.

Örneğin elektrik bağlantısı, aydınlatma, sinyalizasyon, havalandırma ve ısıtma sistemleri, asansör gibi sistemlerin çalışması için gerekmektedir. Bunlar arasında aydınlatma ve sinyalizasyon en önemli unsurdur. Gemilerin çoğu güvertesi veya kamarası aydınlatma yapılmadan gezilemez. Özellikle denizaltılarda hiç bir pencere bulunmaması aydınlatmanın önemini artırır.

Resim 38: HMS Belfast Elektrik Bağlantısı.



Kaynak: Kerim Bozkurt Arşivinden. 6 Ekim 2014.

Bazı gemilerde aydınlatmaya ilave olarak havalandırma da yapılması gerekebilir. Bu tip durumlarda, geminin kendi havalandırma üniteleri, kıyı şebekesinden elektrik alacak şekilde çalıştırılır. Geminin kendi havalandırma sistemi yok veya artık çalışmayacak durumda ise ya karadan veya gemi üstüne konuşlandırılan havalandırma ünitelerinden gemi havalandırılması yapılır.

4. Olabilecek herhangi bir kazaya ve yangına, batma gibi yüzer bir geminin karşılaşılabileceği acil durumlara karşı gerekli uyarı sistemleri ve önlemlerin alınması;

Kaza veya yangın riski, gemi müzeleri için her zaman mevcuttur. Bir müze binasında yangını uyaracak, yangın ile mücadele edecek sistemler bulunur ve ziyaretçilerin güvenli şekilde binayı terk etmelerini sağlayacak merdiven ve çıkışlar bulunmaktadır. Modern gemilerde de yangını uyaracak, yangın ile mücadele edecek sistemler bulunur. Fakat gemiler, bir gemi müze olarak tasarlanmamışlardır. Normalde bir gemiden tahliye edilmesi

gerektiğinde, gemi üzerinde bulunan filikalar kullanılır. Karaya bağlı olan bir geminin batması ise daha değişik sorunlar çıkartabilir.

Arjantin Donanmasına ait ARA⁵⁷ Santisima Trinidad, 2004 yılında emekliye ayrıldıktan Puerto Belgrano’da bekletilmeye alınmıştır. Bu beklemede, aynı sınıfta olan ARA Hercules için yedek parça kaynağı olarak kullanılmıştır. Falkand savaşlarında bulunduğu⁵⁸ tarihi bir önemi olan geminin ileri tarihte müzeye dönüştürülmesi planlanmıştır. Fakat 21 Ocak 2013 yılında, 6 inçlik bir su borusunda meydana gelen sızıntıdan dolayı su almaya başlamış ve yanına bağlı balıkçı teknelerin üzerine yatmaya başlamıştır. Mürettebatı yeterli sayıda olmayan geminin çoğu ekipmanı ARA Hercules’e transfer edildiğinden vaktinde müdahale edilememiş ve olduğu yerde batmıştır⁵⁹.

Resim 39: ARA Santisima Trinida’dın limanda su alıp batması.



Kaynak: (Çevrimiçi) <https://en.mercopress.com/2013/01/22/cannibalized-falklands-war-argentine-destroyer-sinking-in-puerto-belgrano> 16 Haziran 2019.

⁵⁷ ARA- Arjantin Cumhuriyet Donanması (Armada de la Republica Argentina)

⁵⁸ Mariano Sciaroni, **A Carrier at Risk**, Helion and Company, Warwick, 2019, s.05.

⁵⁹ (Çevrimiçi) <https://en.mercopress.com/2015/12/23/falklands-war-ara-santisima-trinidad-refloated-in-puerto-belgrano> 16 Haziran 2019

Müze gemilerinde batma gibi yangın da en büyük tehlikelerden bir tanesidir. Bir müze gemisinde yangın ile mücadele edecek sistemler olsa da, o sistemleri kullanacak mürettebat olmadığından, dışarıdan gelecek yardımın niteliği ve hızı çok önemlidir.

Sprague, 1901 yılında yapıldığı zaman dünyanın en büyük kıçtan çarklı römorkörü idi. 5 Mart 1948 yılında emekliye ayrılan gemi, Vicksburg, Missisipi’de yüzen lokanta ve müzeye dönüştürüldü. 15 Nisan 1974 tarihinde elektrik kaynaklı olduğu düşünülen bir yangın çıktı ve geminin üst yapısı ve alt gövdesinin çoğu yandı⁶⁰.

Resim 40: Sprague 15 Nisan 1974 akşamı yanarken.



Kaynak: (Çevrimiçi) http://www.newsouthernview.com/pages/nsv_wht_sprague.html 18 Haziran 2019. Müze gemisinin, batma tehlikesi olsun ya da yanma tehlikesi olsun, her iki durumda da ziyaretçileri ve işletmeciyi uyaracak sistemlerin gemi ve gemi müzesi ile alakalı mekânlarda kurulması gerekmektedir. Yangın detektöründen, yangın alarmına, tazyikli su

⁶⁰ (Çevrimiçi) <https://www.nytimes.com/1974/04/17/archives/a-mississippi-sidewheeler-is-burned-at-her-moorings.html?sq=towboat%2520Sprague&scp=1&st=cse> 18 Temmuz 2019

hortumundan bazı gemilerde sprinkler sistemine kadar yangın ile müdahale sistemleri yapılması gerekmektedir. Ayrıca ziyaretçileri uyaracak ve onları gemiyi terk etmeye yönlendirecek sinyalizasyon sisteminin kurulması gerekmektedir.

Batma tehlikesi karşısında, gemi içinde yapılacak fiziksel müdahaleler çok önemlidir. Daha önce örnek verilen K-77 denizaltısında, ziyaretçiler için gövde de büyük bir kapı açılmamış olsa ve denizaltı içindeki su geçirmez kapılarda kapalı tutulmuş olsa, bu denizaltı büyük ihtimal ile batmazdı.

5. Gemi içinin müze fonksiyonu olarak işlenmesi için gerekli yönlendirme ve bilgilendirme panoların yerleştirilmesi;

Her geminin kendi tipi ve fonksiyonuna özel bir iç düzeni vardır. Bazı gemilerin sadece bir güvertesi ve birkaç kamerası var iken, USS Intrepid gibi uçak gemilerinde kamara sayıları yüzleri bulabilir. Gemilerin boyutları büyüdükçe, iç düzenleri daha karışık olabilir ve gemiyi bilmeyen birisi için yön bulması daha da zor olabilir.

Kamara sayısı çok fazla olmasa bile bazen güverteler boydan boya ulaşım sağlayamayabilir. Geminin burnundan kıçına gitmek için bir kaç güverte değiştirmek gerekebilir. Merdivenlerin yeri, kapıların yeri, bağlantı koridorların yeri her gemide farklı bir şekilde işlenmiştir.

Ziyaretçilerin gemilerde kaybolmadan dolaşmalarını ve gemi içerisinde istedikleri yere gitmelerini sağlamak için iyi bir yönlendirme çalışması yapılması gerekir. İlk önce geminin bir genel planı, hem geminin girişinde hem de geminin belli yerlerini konulması gerekir. Bu normal kat kat bir plan da olabilir ya da aksonometrik veya üç boyutlu kesit planları da olabilir.

Resim 41: HMS Belfast Aksonometrik Perspektif Planı.



Kaynak: Kerim Bozkurt Arşivinden. 6 Ekim 2014.

Bu planlarda ziyaretçinin gemide bulunduğu yer gösterilir. Ziyaretçilerin daha rahat gemi içerisinde dolaşmaları için bu planlar basılıp müze bütçesine göre ya bedava ya da bir ücret karşılığında ziyaretçilere verilebilir veya telefon gibi dijital platformlarda kullanılmak üzere hazırlanabilir.

Her güvertenin ve her mekânın isim levhası okunaklı olacak şekilde hazırlanmalı ve ziyaretçilerin rahat görebilecekleri bir yere asılmalıdır. Planlara bakarak dolaşan birisinin gemi içerisinde nerede olduğunu anlaması için bu levhalar önemlidir.

Gemilerin çoğu bölgesinde dışarı gösteren pencere veya lomboz olmayabilir, bu durumda ziyaretçiler oryantasyonlarını kaybedebilir ve geminin hangi tarafına gittiklerini bilemeyebilirler. Bu genelde büyük gemilerde özellikle gemilerin su seviyesinin altında olan güvertelerde olabilecek bir sorundur ve onun için yer yer geminin burnunun ve kıçının ne tarafta olduğunu gösteren yönlendirmelerin olması gerekir.

Bir gemi serbest dolaşım ile gezilebilir olsa dahi, ziyaretçilerin daha rahat gemi içerisinde dolaşabilmesi ve geminin önemli meknlarını sırasıyla ziyaret edebilmesi için bir rota çizilmesi gerekir. Bu rota, gemi planlarında da gzkebilirken, bir de gemi içerisinde yönlendirme panoları ile ve gerektiği durumlarda yerlerde de yönlendirme işaretler ile de gösterilmelidir. Bazı gemilerde, farklı uzunluklarda ve farklı konularda gemi içerisinde gezi rotaları oluşturulabilir, bu durumda gene aynı şekilde bu farklı rotalar ya, değişik renk kodları ile ya da değişik kodlandırma ile ziyaretçiler yönlendirebilirler.

Planlarda ve yönlendirmelerde, gemi veya gemiye servis yapan binalarında, girişin, tuvaletlerin, kafe veya lokantaların, hediye dkknının yeri ziyaretçilerin anlayacağı şekilde belirtilmelidir.

6. Gemi içerisinde müze fonksiyonları haricinde, biletlerin satılması ve bilgi için danışma, gerekiyorsa güvenlik kontrolü, hediye dkknı, ziyaretçiler ve müze görevlileri için tuvaletler, müze görevlileri için ofis alanı ve dinlenme yerleri ve depo alanları gibi servis meknlarının yapılması;

Her gemi müzesinin bir girişi, o girişte biletlerin satıldığı ve danışmanın olduğu bir yer ayrılması gerekmektedir. Bu geminin içinde sadece bir kişinin durabileceği bir masadan da oluşabilir, USS Becuna denizaltısı 1994 yılında sergilenirken, gemi içine girilince kumanda merkezinde, hem bilet satış işlemlerinden, hem de mzeyle ilgili konularda bilgi vermekle görevlendirilmiş, danışma görevinden mesul olan sadece bir kişi bulunmaktaydı. Girişte alışan sayısı ve girişin byklğu, gemilerin boyutlarına ve ziyaretçi yoğunluğuna göre değişebilir.

Bazı bölgelerde müze girişine güvenlik konulması gerekebilir. Bu durumda sadece bir güvenlik görevlisinin el tarama araçları ile giren ziyaretçilerin üstlerini ve çantalarını

kontrol ettiği bir senaryo olabilir. Güvenlik risklerinin daha yüksek olduğu yerlerde ise x-ray tarama aletleri gibi sabit sistemlerin kurulduğu bir giriş düşünülebilir.

Ziyaretçilerin kullanımı için tuvaletler de planlanmalıdır. Her gemi müzesinde ya gemi içinde ya da müze bölgesi içinde, ziyaretçi sayısı oranı ile tuvalet bulunması gerekmektedir. Tuvaletler gemi içinde ise geminin mevcut tuvalet sistemi kullanılabilir fakat kadınların gemilerde görev almadığı zamanlarda işleyen gemilerde onların kullanabileceği tuvaletler yapılmamıştır. Gemi müzeye dönüştürüldüğünde bütün ziyaretçilerin kullanabileceği tuvalet ve diğer servis alanları olması gerekmektedir. Bu ya bazı tuvaletlerin değiştirilmesi, ya gemi içinde yeni tuvaletler yapılması ya da gemi dışına yeni bir bina yapılp tuvaletlerin oraya yapılması ile sağlanabilir.

Aynı konu, engelli ziyaretçilerin kullanabilecekleri tuvaletler için geçerlidir. Eğer gemi engelli ziyaretçinin ziyaretine açıksa engellilerin kullanımına uygun özel ölçülü tuvalet yapılması gerekmektedir.

Her müze gibi, gemi müzelerinde de hediye dükkanından gelecek gelir, müzenin devamlılığı için önemlidir. Özellikle serbest dolaşımlı gemilerde, gemi çıkışına yakın bir yerde hediye dükkânın kurulması önemlidir. Bazı gemilerde bunun ayarlanması, geminin güverte düzeni ve kamara yerleştirmelerinden dolayı zor olabilir.

Hediyelik dükkânda satılacak ürünler; gemi ve denizcilik ile ilgili fotoğraf, kitap, gemi maketi gibi hatıra eşyalarından, gemi ve denizcilik ile ilgili giyim malzemelerinden, çocuklara hitap edebilecek oyuncaklardan oluşabilir. Gemi ve denizciliğin ötesinde geminin sergilendiği bölge ile alakalı ürünler de dükkânda satılabilir.

7. Madde 6’de sıralanan mekânlar için gemi içinde yeteri kadar yer yok ise veya geminin iç yerleşiminin değiştirilmesi istenmiyorsa, bu mekânlar için karada veya iskelede bir müze binası yapılması önerilebilir.

Geminin içi bu tip bir değişikliğe izin vermiyor veya yeteri kadar yer gemide bulunmuyorsa o zaman da gemi dışına uygun bir bina yapılması gerekmektedir. HMS Belfast'ın girişi, rıhtım üzerine yapılmıştır ve kalabalık gurupları sorunsuzca ve hızlıca işlem yapacak kadar büyüktür.

Resim 42: HMS Belfast için yapılan köprü bağlantısı ve hediye dükkânı binası.



Kaynak: Kerim Bozkurt Arşivinden. 6 Ekim 2014.

USS Becuna'da bir kamara, kısmen hediye dükkânına çevrilmiştir buna karşın USS Interpid'de karada yapılan bir bina içinde bulunmaktadır. Hediye dükkânın büyüklüğü, ne kadar fazla ürünün satılacağını belirler. USS Becuna'da bir kaç çeşit ürün teşhir edilmekte iken USS Interpid'in dükkânında bu sayı yüzleri bulmaktadır.

2.2.Yönetim

Bir gemi müzesinin;

- Şahıs tarafından işletilen,
- Özel kurum tarafından işletilen,
- Vakıf tarafından işletilen,
- Devlet veya Askeri bir kuruluş tarafından işletilen olmak üzere dört ana yönetim türü vardır.

Gemi müzelerinin yönetimi ile diğer müzelerin yönetimi arasında çok büyük bir farklılık yoktur. Her müzede olduğu gibi doğru yöneticilerin görevlendirilmesi ve uzmanlık alanı gerektiren pozisyonlara da doğru kişilerin getirilmesi gerekmektedir. Gemi müzelerinde ana yöneticinin görevi diğer müze yöneticilerine nazaran biraz daha değişiktir ve sorumluluğu daha fazladır.

Ana yöneticinin, müzecilik unsurlarına hâkim olmanın ötesinde, bir geminin bakım ve tamirinin etkilerini anlayabilecek, kontrol edebilecek birisinin olması gerekir. Bunlara ek olarak, geminin uzun dönemli stratejisini yapabilecek ve uygulatabilecek bir karaktere sahip olması gerekir. Daha sonra bahsedilecek bütçe konusunda özellikle geminin gelirlerinin kontrol edilmesi ve özellikle bağış konularında aktif olup müzenin uzun dönemli sürdürülebilirliğini sağlayabilecek birisi olmalıdır. Bu konuların çoğunu başka yöneticilere veya yardımcılara delege edebilse de ana konulara hâkim olabilecek bir pozisyonda olması gerekir.

Yönetim kurulunun, müzeyi işletenin, müze için gerçekçi hedeflerin verildiğinden ve o hedeflerin doğru takip edildiğinden emin olmaları gerekmektedir. Gemi müzesi bu konu da çok hassas bir müze tipidir. Normal bir binada konuşlanan bir müzede bazı uzun dönemli planlamalarda hata yapılırsa, o hatalar yüzünden müzenin kapanma riski, bir gemi müzesine nazaran çok daha azdır.

Bir gemi müzesinde özellikle bakım ve tamir işlemleri yapılamaz ise gemi müzesine geri dönülemeyecek zararlar oluşabilir ve geminin kapanıp hurdaya çıkması gerekebilir.

2.3. Bütçe

Her müzede olduğu gibi gemi müzelerinde bütçenin yeri çok önemlidir. Fakat diğer müzelerde bütçe yetersiz kaldığında olabilecek en kötü senaryo müzenin bütçe sorununu çözene kadar kapalı kalmasıdır. Bir gemi müzesinde bütçesel sorun çıktığında gemi de gerekli bakımların ve tamirlerin yapılması engellenir. Kısa sürede bu sorunlar giderilemez ise, özellikle yüzerek sergilenen müze gemilerinin batma riski artar. Bir müze gemisinin batmaktan başka başına gelebilecek en kötü unsur, geminin hurdaya çıkartılmasıdır.

Liverpool, İngiltere'de sergilenen MV Wincham, müzenin devam ettirebilmesi için yeterli bütçe çıkarılamadığından Nisan 2009 yılında hurdaya ayrılmıştır⁶¹. Şu an bu tehlikeyi yaşayan bir sürü gemi müzesi vardır ve bunlardan bazıları sergileme yöntemleri içinde örnek olarak verileceklerdir.

2.3.1. Gemi Müzesi Masrafları

Gemi bütçesi için;

- Kuruluş Masrafları,
- İşletim Masrafları,
- Bakım Masrafları,
- İleriye Dönük Yatırım Masrafları

olmak üzere düşünülmesi gereken dört ana konu vardır.

Bu dört ana masraf kalemi, her aşamada müzenin sürdürülebilmesi için önemlidir ve bunun planlanması müzenin kuruluş aşamasında yapılması gerekmektedir. Kuruluş aşamasında sadece

⁶¹ “Historic ship to be scrapped after feud between National Museums Liverpool and its members.” (Çevrimiçi) <https://www.liverpoolecho.co.uk/news/liverpool-news/historic-ship-scrapped-after-feud-3418773> 22 Kasım 2018.

kuruluş masrafları düşünülürse işletim için yeterli bütçe kalmaz. Sadece kuruluş ve işletim masrafları planlandığında ise uzun dönemli masraflara kaynak kalmaz ve bakımı yapılamayan müzenin yaşaması ya çok zor olacak veya ömrü kısa olacaktır.

2.3.1.1. Kuruluş Masrafları

Kuruluş Masrafları içine;

- Geminin alımı,
- Geminin sergileneceği yerin temin edilmesi,
- Geminin sergileme yöntemine göre hazırlanma masrafları,
- Geminin müzeye dönüştürülmesi için gemi içinde yapılacak hazırlıklar,
- Müzeye destek olacak yapıların karada yapılma masrafları girmektedir.

Kuruluş masrafları içinde geminin alımın genelde en az tutan kısmı olmaktadır. Bunun sebebi, çoğu gemi, özellikle donanmadan emekli olan gemiler, gemi müze oluşturulması için bağışlanır. Diğer emekliye ayrılan gemiler, genelde hurda değerinin üstünde bir fiyata satılırlar. Bunlardan bir tanesi 1967’de emekliye ayrılan RMS⁶² Queen Mary’dir⁶³.

Geminin sergileneceği yerin temin edilmesi ayrı bir masraf konusudur. Şehir merkezlerine yakın iskele veya kuru havuzların gemi müzesi için alınması veya kiralanması çok büyük bir masraf kalemi çıkartabilir. Fakat bir bakımdan da gerekli bir masraf kalemidir çünkü şehir merkezlerinden uzaklaştıkça ziyaretçi sayısında da aynı oranda azalma olmaktadır.

USS Texas, ABD’de bulunan Houston şehir merkezine 27 km uzaktadır ve şehir merkezinden uzak olması, yıllık ziyaretçi sayısının düşük olmasına sebep vermektedir. Yılda 80 bin ziyaretçi gelen

⁶² RMS - Kraliyet Posta Gemisi (Royal Mail Ship)

⁶³ Philip Dawson, **The Liner – Retrospective and Renaissance**, Conway, Londra, 2007, s.45.

müzenin yıllık 1.2 milyon Dolarlık geliri vardır ve bu geminin geçirmesi gereken bakım masrafını çıkarmak için yeterli değildir⁶⁴. Bunun için geminin daha çok ziyaretçi alabileceği bir yere çekilmesi düşünülmektedir. Olası yerler arasında şu anda sergilendiği yere 60 km uzakta olan Galveston şehri düşünülmektedir. Turizm'in yüksek olduğu bir bölgede olan Galveston'da ziyaretçi sayısının dört veya beş katı daha yüksek olabileceği tahmin edilmektedir. Bir müze kuruluşu yapılırken, ziyaretçi sayısı düşünülerek, daha masraflı bir bütçe çıksa da merkezi yerlere gemi müzenin konuşlandırılması tercih edilebilir.

Gemi temin edildikten ve sergileneceği yer belli olduktan sonra, sergilenme yöntemine göre geminin hazırlanması gerekir. Eğer yüzen bir gemi ise, gemiye yapılacak bağlantı köprülerin inşaat masrafları düşünülmelidir. Eğer gemi karaya çekilecek ise, karaya çekim masrafları, geminin karada duracağı yerde yapılacak inşaat masrafları düşünülmesi gerekir.

Genelde bir gemi müzeye dönüştürülmeden evvel uzun süreler aktif görevde bulunmuştur ve geminin çoğu kısmının tamire ve bakıma ihtiyacı vardır. Motoru olan gemilerde ileride bir sorun çıkarmaması için bütün yakıt ve yağ depolarının temizlenmesi gerekmektedir. Gemi içerisinde müze için gerekli olmayan fakat yangına sebep verebilecek bütün malzemenin çıkartılması gerekir. Yüzerek sergilenecek gemiler kuru havuza çekilip alt gövdelerinin temizlenmesi ve yosun ve başka su altı canlıların gövdeye tutunmasını engelleyecek kimyasal maddelerin uygulanması gerekir. Bütün bunlar uzun ve belli bir bütçe gerektiren işlemlerdir.

Gemi müzelerine destek vermek için, karada müzeye servis yapılacak binaların yapılması gerekebilir. Bu binalar bilet satış işlemleri, güvenlik, hediye dükkânı, gemi ile ilgili ek sergi alanları, tuvaletler ve depo yerleri için olabilir. Bu binaların yapılması ve müzenin açılışı ile beraber

⁶⁴ "Battleship Texas will be relocated from San Jacinto site." (Çevrimiçi)
<https://www.chron.com/houston/article/Battleship-Texas-will-be-relocated-from-San-13904051.php> 12 Haziran 2019.

bitmiş olması önemlidir. Fakat bu binaların yapım masraflarını ilk kuruluş aşamasında bütçeye dahil etmekten ziyade, ileri zamanda müze para yaptıkça bu binaların finansmanını karşılamak bütçeyi hafifletecek bir yöntem olabilir.

2.3.1.2. İşletim Masrafları

İşletim Masrafları içine;

- Müze personeli masrafları,
- Geminin günlük işletimi için gereken masraflar, bunun içinde elektrik, su gibi temel ihtiyaçların karşılanabileceği masraflar,
- Eğer gemi aktif çalışan müze gemisi ise, seyirler için gereken yakıt vb. masrafları

girmektedir.

Her müzenin işletim masraflarını karşılayacak kadar bir bütçesi olması gerekir. Bu gemi müzeleri içinde geçerlidir, o müzeyi işletecek personele, içini aydınlatacak elektriğe ve tuvalet gibi ıslak hacimlerin işlenmesi için çalışan su ve kanalizasyon sistemine ihtiyaç vardır. Gemi müzelerinde yapılacak alan bu masraflar normal müzelerde yapılacak olan masraflardan farklı olmayacağı için bu çalışmada bu konu üzerinde bir değerlendirme yapılmamıştır.

2.3.1.3. Bakım Masrafları

Bakım Masrafların içine;

- Yüzerek sergilenen gemiler için periyodik tersanede bakım masrafları,
- Geminin içinde ve dışında gerekecek periyodik bakım masrafları,
- Karada sergilenen gemilerin yapısal denetimleri ve tamirleri girmektedir.

Bir gemi müzesinde en önemli konu bakım masraflarıdır. Eğer bir geminin bakımları doğru zamanda yapılamaz ise özellikle yüzen gemilerde ciddi sorunlar çıkartabilir. Sovyet Donanması

için yapılan Foxtrot sınıfı B-427, 90 metre uzunluğunda 2400 ton ağırlığında bir denizaltı olup⁶⁵, 1994'te emekliye ayrıldıktan müze gemisinde dönüştürülmüş ve kısa bir süre sonra Sydney, Avustralya'da sergilenmiştir. Newco firması tarafından satın alınan denizaltı, 1998 yılında Long Beach, ABD'ye taşındı, taşınmanın maliyeti 1 milyon Dolar tuttu. Long Beach'te RMS Queen Mary müzesinin yanında sergilenen denizaltı, Queen Mary'yi işleten firmaya kiralandı. 2016 yılında gövdenin çürümesinden dolayı ballast tankları su aldı⁶⁶ ve müze ziyaretçilerin girişine kapatıldı. Denizaltının sahibi firma, denizaltıyı işleten firmaya denizaltının bakımlarını düzenli yapmadığından dava açsa da davalının istenen tazminatı karşılayamadığından dava sonuçlanamamıştır⁶⁷. Şu anda denizaltı, ya hurdaya ya da başka bir müzeye transfer edilmek üzere olduğu yerde çalışmadan bekletilmektedir. 18 sene boyunca kuru havuza çekilmeyen denizaltı, yerinde de düzgün bakım yapılmadığı için bu duruma düşmüştür.

İdeal bir gemi müzesinde, geminin periyodik olarak bakıma çekilmesi gerekmektedir. TCG Gayret ve TCG Hızır Reis, Donanma'nın işlettiği gemi müzeleridir. Her beş sene de bir donanma tersanesinde bakıma çekilirler. Donanmanın sağladığı römork ve personel ile çekilme işlemi yapılır. Gene Donanmanın tersanesinde, yaklaşık otuz gün işlemlerde bütün bakım ve tamir işleri yapılır.

Beş senelik ana bakım dışında gemilerin her gün bakım veya tamir gerektirecek işleri çıkabilmektedir. TCG Gayret ve TCG Hızır Reis'te senede yaklaşık 1.100 kalem bakım işi

⁶⁵ Norman Polmar, **Guide to the Soviet Navy**, Beşinci Baskı, The Naval Institute Press, Annapolis, 1991, s.126.

⁶⁶ "Russia's 'Scorpio' submarine in Long Beach: a Timeline." (Çevrimiçi)

<https://www.presselegram.com/2017/03/25/russias-scorpion-submarine-in-long-beach-a-timeline/> 12 Aralık 2018.

⁶⁷ "Owners of Submarine Docked Next to Queen Mary in Long Beach Sue, Alleging Neglect, and Raccoon Infestation." (Çevrimiçi) <https://lbpost.com/news/owners-of-submarine-docked-next-to-queen-mary-in-long-beach-sue-alleging-neglect-and-raccoon-infestation/> 10 Ekim 2017.

çıkılmaktadır⁶⁸. Bu bakımlar konusunda deneyimli uzman müze personeli tarafından yapılmaktadır. Martı gibi kuşların yarattığı pisliklerin temizlenmesi için gemiler her hafta yıkanmaktadır ve bu iş için ayrılan su ve personel masrafı da müze bütçesinde ciddi bir kalem oluşturabilir. Bu müzeler donanma tarafından işletildiğinden, bu masrafların ve personelin çoğu karşılanabiliyor fakat bir özel müzenin bütçeleri bu seviyede bakımı kaldırarak kadar yüksek olmayabilir.

2.3.1.4. İleriye Dönük Yatırım Masrafları

İleriye Dönük Yatırım Masrafları içine ise;

- Eğer gemi kuruluş aşamasında kısmen sergilemeye açıldı ise, ziyaretçi deneyimini artırmak için geminin diğer kısımların sergilenmeye açılma masrafları,
- Gelişen müze teknolojilerine göre yeni sergileme yöntemlerinin sunulması,
- Gemi içinde sergi deneyimini artırmak için mekânların değiştirilmesi,
- Ziyaretçi sayısının artışına veya ihtiyaçlarının değişimine göre gemi dışına yeni yapılar inşaat edilmesi veya mevcut yapıların büyütülmesi

girmektedir.

Geminin bakımı, müzenin sürdürülebilirliği için önemlidir, fakat müzenin kendisini geliştirebiliyor olması da aynı derece de önemlidir. Bir gemi müzesinin sergi alanı genel olarak bakıldığında kendi fiziksel durumu ile sınırlıdır. Belli sayıda gezilecek yeri vardır ve bütün gemi gezmeye açıldığı zaman müzeyi ikinci defa gezmenin ziyaretçiye yeni bir bilgi veya deneyim katmayacaktır. Bunu önlemek için öncelikle mevcut sergilerin nasıl yenilenebileceği ve müzenin nasıl kendini aktif şekilde ziyaretçilerin tekrar gelmesini sağlayabileceği düşünülmelidir.

Büyük gemilerin bu konuda durumu biraz daha avantajlıdır. Müze açıldıktan sonra kısım, kısım açılacak diğer bölümler müzenin aslında bir nevi parça, parça büyümesini sağlayabilir. Bu konuda

⁶⁸ Kişisel erişim, ziyaret, Barış Kavsara. 23 Ağustos 2014.

yazarın iki gemi üzerinde uzun dönemde gözlem yapma fırsatı oldu, bunlardan biri Londra, İngiltere’de sergilenen HMS Belfast gemisi, diğeri ise New York ABD’de sergilenen USS Intrepid gemisi. HMS Belfast gemisini, 1988, 1994, 2004, 2008, 2011, 2014, 2019 yıllarında gözlemle fırsatı olurken USS Intrepid gemisini 1990, 1998, 2002, 2008, 2012, 2016 yıllarında gözlemleme fırsatı olmuştur.

Bu gözlemlerde özellikle geminin alt güvertelerde ki mekânların kısım, kısım sergiye açılması ile gemide keşfedecek daha çok mekân ortaya çıkmıştır. İki gemide de karada destek verilen altyapılar yenilenmiş, gemi içerisinde de ek sergi yerleri ve yeni sergi konuları ile müzeler kendilerini geliştirmişlerdir. Ziyaretçilerin deneyimini bölüm 3.4 ‘te tartışılacaktır.

USS Intrepid’de uzun dönemli planlama olarak, gemi içerisinde yeni sergi yerleri oluşturulması, dijital çağın yeni getirdiği bilgilendirme ve eğlence sistemlerinin getirilmesi, gemi üzerinde sergilenen uçak ve uzay koleksiyonuna ek parçaların alınması gibi adımlar ile kendini bugüne kadar yenilemiş bir müzedir. Bu yenilenmeler sadece gemi içinde kalmamış, geminin bağlı olduğu iskele olduğu gibi yeniden yapılmış, yeni ulaşım kuleleri, servis binaları yapılmıştır.

USS Intrepid, bu değişiklikleri 2006-2008 yılı arasında 120 milyon Dolarlık bir renovasyon ile yapmıştır. İlk planlanan bütçe 60 milyon Dolar olsa da, önden bilinemeyen masraflar, dünya piyasasında inşaat malzemelerin fiyatları artması gibi sebeplerden bu fiyat artışı meydana çıkmıştır. New York şehrinde kendi bulunduğu bölgede çok önemli bir yere sahip olan müzenin bu masraflarını karşılamak için ciddi bir bağış kampanyası yapılsa da asıl, şehir ve eyalet bütçelerinden bu masraf karşılanmıştır⁶⁹.

120 Milyon dolarlık bütçenin 55 milyonu gemi ile ilgili masraflara, 65 milyonu ise geminin bağlı olduğu 86 numaralı iskelenin bir daha yapılması ve iskele üzerine servis binaların yapılması için

⁶⁹ “Intrepid has not moved but the bill has risen to 60 Million Dollars.” (Çevrimiçi)
<https://www.nytimes.com/2006/11/21/nyregion/21intrepid.html> 18 Kasım 2018.

harcanmıştır. Geminin renovasyonun ilk gününden itibaren hesaplanan maliyet artmıştır, örnek verilmek gerekirse, Kasım 2006 yılında kuru havuza çekilmek için römorklar gemiyi çekmeye başlamış fakat gemi pervanesinin nehir yatağındaki çamura saplanması yüzünden gemi yerinden oynamamıştır⁷⁰. Üç hafta süren çalışmalar ve üç milyon Dolarlık ek harcamalar ile gemi saplandığı yerden kurtarılıp kuru havuza çekilebilmiştir⁷¹.

86 Numaralı iskelenin yeninden yapılması için eski iskele olduğu sökülüş, yerine gelecek iskele için de 336 adet kazık çakılmıştır⁷². Kazıklar çakıldıktan sonra üzerine yeni bir iskele yapılmış ve o da tamamlandıktan sonra asansör ve merdiven kuleleri, giriş ve hediye dükkânı binası yapılmıştır. Gemi kuru havuza çekildiği zaman geminin gövdesinde gerekli tamirler ve bakımlar yapılmıştır. Gemi ilk çekilirken nehirdeki çamura pervaneleri takıldığından ileride aynı sorunu yaratmaması için geminin bütün pervaneleri de sökülüş. Geminin gövdesindeki tamirat ve bakımlar bittikten sonra geminin içindeki tamiratlar başlamıştır. Ziyaretçilerin ziyaret ettiği tüm mekânlar elden geçirildiği gibi daha evvel ziyarete açık olmayan mekânlar da ziyaretçilerin girişi için hazırlanmıştır. Hangar katında ise yeni sergi alanları tasarlanmış ve inşa edilmiştir. Bu dönemde sadece geminin bakımı ve tamirinden öte, sergilenecek yeni uçaklar da envantere dahil edilmiştir.

⁷⁰“Racing the Clock to Bring Back the Intrepid.” (Çevrimiçi)

<https://www.nytimes.com/2008/05/21/nyregion/21intrepid.html?auth=login-email> 18 Kasım 2018.

⁷¹ “50 facts about the Intrepid. The Intrepid is back after big renovation.” (Çevrimiçi)

<https://www.nydailynews.com/new-york/50-facts-intrepid-floating-museum-back-big-renovation-article-1.336352>

18 Kasım 2018.

⁷² “Hudson River Park – USS Intrepid Upgrade Pier 86.” (Çevrimiçi) <https://www.skanska.se/en-us/our-offer/our-projects/57552/Hudson-River-Park-USS-Intrepid-Upgrade-Pier-86> 5 Mayıs 2019.

Resim 43: USS Intrepid – Hangar güvertesinde uzay araçları ile ilgili yeni sergi düzeneği.



Kaynak : Kerim Bozkurt Arşivinden. 07 Aralık 2016.

Bu çalışmaların maliyeti aslında karada yeni bir müze yapmak ile aynıdır. USS Intrepid'e yapılan yatırım, şu anda dünyada gemi müzelerine yapılan en büyük yatırımlardan biridir ve diğer gemi müzeleri bu rakamların yanından geçemeyecek kadar az bütçeler ile planlama yapmaları gerekmektedir. USS Intrepid'in bu kadar çok yatırım için finansman çıkarması, hem geminin yerinin çok iyi bir yerde olması, hem askeri tarihini sahip çıkan ve onu destekleyen bir toplumda sergilenmesi ve gemide bütün bu yatırımları karşılayacak programları içinde bulundurabilecek kadar büyük bir gemi olmasıdır.

2.3.2 Gemi Müzesi Gelir Kaynakları

Doğrudan devlete bağlı olmayan bir gemi müzesinin iki ana gelir kaynağı bulunmaktadır.

- Bağışlar
- Ziyaretçi kaynakları

2.3.2.1. Bağışlar

Diğer yönetimler bağılı olan gemi müzelerinin en büyük gelir kaynağını bir hükümet organından, kurumsal veya özel kişilerin bağışlarından oluşmaktadır. Genelde ana bağışlar geminin kuruluş aşamasında verilir ama sürdürülebilirliği sağlamak için müze her zaman bağış arayışı içinde olması gerekmektedir. Bu özellikle uzun dönemli masrafların karşılanması için gerekli olacaktır.

Bir geminin bağış arayışı, ilk gemiye gelen ziyaretçileri bağış yapmaya ikna ederek başlar. Gemi müzesi gezilirken, geminin çeşitli yerlerinde bilgilendirme panolarından çalışan personelin sözel bilgilendirmesi ile müzenin bağışa ihtiyacını olduğu belirtilmesi lazımdır. Ziyaretçiyi bağış vermeye ikna etmek için bağışın ana sebebinin ziyaretçiye doğru bir şekilde aktarılması gerekmektedir. Genelde bağışların ana sebebi de, gemi müzelerinin diğer müzelerden farklı olarak devamlı bakım ve tamir gerektiren birer obje olmalarıdır.

Ziyaretçilerden sonra diğer bağış istenilecek kişiler, gemi müzesinin bulunduğu bölgenin önemli işadamları ve özel kuruluşlarıdır. Müze yönetimi bu kişiler veya kurumlardan birebir bağış isteyebilir veya bağış toplamak için özel aktiviteler organize edebilir. Şahısların veya kurumların yardımlarını teşvik etmek için, genel bir bağıştan ziyade, belli bir bölgenin tamiri veya bakımı sadece bir bağışçıdan alınabilir ve bu bölgenin ismi onunla beraber anılabilir.

Müzenin gelirleri ve aldığı bağışlar yeterli gelmeyebilir. Bu özellikle kuru havuzlama gibi ciddi bakım gerektiren ve yıllık giderin normalin üstüne çıktığı zamanlar ortaya çıkabilecek bir durumdur. Bu tip durumlarda ziyaretçi kaynaklı gelirler ve bağışlar yeterli olmayabilir. Bu durumlarda yerel idareden veya ana hükümetten gemi müzesine belli bir bağış yapılması istenebilir. USS Intrepid'in bakım ve tamiratının karşılanması için 31 milyon Amerikan Doları Federal Hükümet tarafından, 23 milyon Amerikan Doları New York Belediyesi'nden, 5 milyon Amerikan doları New York Eyaleti'nden ve 3 milyon Amerikan Doları da Amerika Birleşik

Devletleri donanmasından bağışlanmıştır⁷³. Bu kadar yüksek bağışların hükümet ve yerel idarelerden bağışlanması, geminin Amerika Birleşik Devlet’leri tarihi için önemli bir gemi olması, resmi olarak bir tarihi anıt statüsünde olması ve New York şehrinde bölge refahı için önemli bir yere sahip olmasından kaynaklanmaktadır.

Herhangi bir yerel idare veya hükümetten bu tip yardımların alınması durumunda, müze yönetimin bu idareler ile olan ilişkisi çok önemlidir. USS Texas gemisi, acil yapılması gereken bakım ve tamir giderlerini kendi bütçesinden karşılayamamış, ancak özel bağışlar sayesinde devamlılığını sağlamaktadır. Geminin asıl uzun dönemli tamir ve sergileme yönteminin yüzenden karaya dönüştürülebilmesi için devletten yardım alması gerekmektedir. 35-40 milyon civarında bağış gerektiren bu işlemleri daha yerel idare ve ana hükümet sıcak bakmıyordu. Müze yönetimi kamuoyunda bu konuda destek almayı becerememiş ve şu anda müzenin daha ne kadar dayanabileceği tartışma konusu olmuştur.

Bağış konularından bir düşünülmesi gereken unsur, her ülkenin ve bazı ülkelerde de bulundukları şehir veya bölgeye göre herkesin bu konuda kendi kanunlarının oluşudur. Bazı ülkelerde bu tip bağışlar vergiden muaf olup bağışçıya cazip gelirken, bazılarında değildir. Bir gemi müzesi idaresinin bir hukuk firması ile anlaşıp bu tip konularda yerel kanunlara yeteri kadar hâkim olması gerekmektedir.

2.3.2.2 Ziyaretçi Kaynaklı Gelirler

Ziyaretçi kaynakları olarak da;

- Bilet satışları ve üyelik programları,
- Hediye dükkânı ve kafe satışları,

⁷³ “Interpid has not moved but the bill has risen to 60 Million Dollars.” (Çevrimiçi)
<https://www.nytimes.com/2006/11/21/nyregion/21intrepid.html> 18 Kasım 2018.

- Gemi müzesinin tesisleri imkân verdikçe toplantı, konferans, düğün gibi organizasyonlar,
- Film ve fotoğraf çekimleri

gibi gelirler sayılabilir.

Bilet Satışları ve Üyelik Programları

Bilet satışları, en düzenli gelir kaynağı olması nedeniyle, ziyaretçi sayısının aynı kalması veya zamanla artması müze için en sağlıklı olanıdır. Bilet satış fiyatlarının ziyaretçileri zorlamayacak seviyede olması, ziyaretçi sayısının düşmemesine, hatta ziyaretçinin müzeye tekrar gelmesini sağlayacaktır.

Her gemi müzesinin ziyaretçi sayısı farklıdır. Geminin ziyaretçi sayısını etkileyen bir kaç önemli konu vardır. Bunlardan birincisi geminin konumudur, ikincisi geminin denizcilik, politik ve teknolojik tarihte önemi, geminin tipolojisi ve geminin müzesinin kendini geliştirebilme oranı.

Geminin konumu için en iyi örnek, daha evvel karşılaştırılma yapılan USS Intrepid ve USS Hornet'in karşılaştırması olur.

USS Intrepid, ABD'de bulunan New York şehrinin asıl konuşlandığı Manhattan adasının batısında sergilenmektedir. Manhattan'dan herhangi bir yerden toplu taşıma veya özel araç ile ulaşmak hiç sorun değildir. Şehrin merkezi sayılabilecek Times Square'e yirmi dakika yürüme mesafesindedir.

USS Intrepid'i yılda ortalama 1 milyon ziyaretçi gezmektedir⁷⁴. 2014 senelik raporuna göre⁷⁵, bilet satışları ve ziyaretçi üyeliğinin toplam geliri 17.633.329 Amerikan Doları olmuştur. Müzenin toplam geliri, o sene 31.171.294 Amerikan Doları olmuştur.

Alameda, ABD'de sergilenen USS Hornet gemisi ise eski bir Amerikan Donanması deniz üssünde sergilenmektedir. Sergilendiği yer, San Francisco şehrinin bulunduğu körfezin karşı tarafındadır.

⁷⁴ "Intrepid Sea and Air Museum achieves highest annual attendance record in the museum's history." (Çevrimiçi) <https://www.intrepidmuseum.org/About-Us/Press-Room/Press-Releases/INTREPID-SEA,-AIR-SPACE-MUSEUM-ACHIEVES-HIGHEST> 27 Haziran 2019.

⁷⁵ "Intrepid Sea, Air & Space Museum Highlights Report-Fiscal Year 2015." (Çevrimiçi) <https://www.intrepidmuseum.org/Support-the-Intrepid/Info-for-Donors/documents/2015> 28 Haziran 2019.

Şehir merkezinden ve gözlerden uzak oluşu, gemiye ziyaretçi sayısının Intrepid ile karşılaştırınca çok daha düşük olmasına sebep olmuştur. Intrepid'in senelik ziyaretçisi 1 milyon civarında iken Hornet'te bu sayı ancak 80.000 ziyaretçiyi bulur. 2014 senelik raporuna göre, USS Hornet'in bilet satış geliri 942.684 Amerikan Dolarıdır⁷⁶. Buna karşılık, San Francisco şehrinin turist merkezine yakın İskele 45'te sergilenen USS Pampanito denizaltısına, senelik 100.000 ziyaretçi gelmektedir⁷⁷. Eğer USS Hornet, USS Pampanito gibi turistik merkeze yakın, İskele 45 gibi bir yerde sergilense, ziyaretçi sayısı çok daha yüksek olacaktır. Uçak gemisinin büyüklüğü, San Francisco'da hangi iskeleye konulursa konulsun kendini belli edecek ve kendini belli etmesi ile beraber gemiye ulaşımı da rahat olacağından ziyaretçi sayısı çok daha yüksek olacaktır. 1998 yılında Alameda'da ziyaretçilere müze olarak açılan USS Hornet, üç sene sonra istediği ziyaretçi performansını alamayınca, kiralara ödenmesinde sorun yaşamıştır⁷⁸. Bunun üzerine sadece geminin San Francisco'uda uygun bir yere taşınması için 100.000 Amerikan Doları bağış toplanmış fakat araştırmalarda uygun bir taşıma senaryosu bulunamamıştır ve gemi halen Alameda'da sergilenmektedir.

Müzeye ziyaretçilerin bir kez daha müzeyi gezmeye ziyarete gelmelerini kolaylaştırmak ve teşvik etmek için üyelik programları müzeler tarafından değişik şekillerde uygulanmaktadır. Bu tip üyeliklerin diğer müzelere nazaran gemi müzelerinde çok daha önemli yeri vardır. Bu üyelik programları, biletlerden çok daha pahalı olsa da, sene içerisinde sınırsız müzeye giriş sağlamaktır ve müzede yapılan geçici sergiler veya geçici aktivitelerde hem yer bilet hem de yer bulma önceliği getirerek, ziyaretçinin daha sık müzeye gelmesini cazip kılmaktadır.

⁷⁶ "USS Hornet 2014 Annual Report." (Çevrimiçi) <https://www.uss-hornet.org/wp-content/uploads/2016/01/annual-report-2014.pdf> 2 Temmuz 2019.

⁷⁷ "USS Pampanito." (Çevrimiçi) <https://www.sfwow.com/partner/usspampanito/> 4 Temmuz 2019.

⁷⁸ "Alameda:USS Hornet museum gets moving grant." (Çevrimiçi) <https://www.mercurynews.com/2011/09/12/alameda-uss-hornet-museum-gets-moving-grant/> 3 Temmuz 2019.

Hediye Dükkânı ve Kafe Satışları

Her müze için hediye dükkânı bir ek gelir kaynağıdır. Hediye dükkanlarının gemi içerisinde veya gemiye destek verecek müze binalarında konuşlanması gerekir. Tercihen çıkışa yakın bir yerde konuşlanacak olan dükkânın büyüklüğü teşhire çıkacak ürün sayısı ile doğrudan oranlıdır.

Bir gemi müzesinde hediye dükkânında bir kaç kategoride satış yapılabilir.

Bu kategoriler içinde en önde geminin kendisi ile ilgili ürünler gelir. Geminin maketleri, gemide bulunan objelerin birebir veya minyatür kopyaları, geminin resim veya posterleri satışa sunulabilir. Geminin isminin veya sembolünün bulunduğu giyim eşyaları özellikle günlük giyimlerde kullanılabilen t-shirt veya kazak gibi ürünler de çoğu gemi müzesinin hediye dükkanında gözükmemektedir. Bununla bağlantılı hediye dükkânları denizcilik ile alakalı ürünlerin de satılması için iyi bir fırsat oluşturur. Bu ürünler, pusula, sekstant, dürbün gibi pratik denizcilik aletlerinin kendisi veya kopyaları olabilir. Denizcilik ve deniz temalı süs ürünleri de satışa sunulabilir. Süs ürünleri; dümen şeklinde saat, geminin logosu olan bir takvim, gemi şeklinde aplik gibi çok tür üründen oluşabilir.

Gemi ve denizcilik dışında geminin sergilendiği şehir veya bölge ile alakalı hediyelik eşyalar da teşhire sunulabilir. Bu sayede denizcilik ile ilgilenmeyen müşteri gurubuna da hitap edilmiş olunur. O bölgede bulunan diğer müzelerin ürünleri de teşhir alanı müsait oldukça satışa sunulabilir.

Bir deyişle göre, bir geminin başından neler geçerse geçsin, limana girilince o hikayeler unutulur. Her geminin, her mürettebatın bir hikâyesi vardır ve bu konularda yazılmış kitaplar da hediye dükkânında satılacak ürünler arasındadır. Geminin geçmişi ile ilgili bilgilerin gemi içerisindeki sergilerde paylaşılması, bu merakı artıracak ve kitap satışlarına yardımcı olacaktır.

Bütün bu kategorilerin bir versiyonu da çocuklar için hazırlanmalıdır. Özellikle oyuncak satışları her dükkân gibi müze için de iyi gelir getiren bir ürün kategorisidir. Gemi ve denizcilik ile ilgili

oyuncaklar da çocuklar için cazip türlerdir. Bunlara ek olarak çocuklar için hazırlanacak özel resimli romanlarda, gemilerin hikayeleri onlarına anlayacağı dilden anlatılabilir.

Bütün bu satışlara ek olarak geminin teşhire çıkan ürünleri, hediye dükkanı harici internet üzerinden de satışa çıkmalıdır. Bu sayede müzeye gelmeyen ama ürünleri ile ilgilenen müşterilere de hizmet verişmiş olacaktır.

Dükkanlara ek olarak, müze bünyesinde bulunan kafe ve lokantalar da müze için bir gelir kaynağıdır. Kafeler gemilerin boyutlarına göre gemi içerisinde ya da gemi müzesine servis yapan binalarda bulunabilir. Kafeleri müze yönetimi işletebilir veya dışarıdan bir işletmeciye kiralayabilir.

Kafeler, özellikle uzun süre gezilecek gemi müzeleri için önemli bir gereksinimdir. Ziyaretçiler müze dolaşımında yorulabilir, susayabilir, acıkabilir ve bu ihtiyaçlarını karşılamak için kafeler iyi bir mola yeridir. Diğer müzeler ile karşılaştırıldığında, ziyaretçiler daha fazla fiziksel aktivitelerde bulunmaktadır ve daha fazla hava şartlarına maruz kalmaktadırlar. Öncelikle merdiven inme ve çıkma sayısı bir normal müzeye nazaran daha fazladır. Açık güvertede dolaşılması, ziyaretçilerin ya sıcak havaya, ya soğuk havaya ve çoğunlukla da rüzgarlı bir havaya maruz kalmalarına sebep olur. Bu sebepten, ya soğutacak veya ısıtacak bir içeceğin içilmesi ziyaretçi deneyimlerinin daha iyi olmasını sağlayacaktır. Gezilmesi birkaç saatten fazla süren gemi müzelerinde de yiyecek satılması, ziyaretçilerin müze dışına değil de müze gezilerini bozmadan ihtiyaçlarının karşılanmasını sağlayacaktır. Bazı gemi müzelerinde mevcut yemekhaneler kafeye çevrilmeye uygundur, hatta mutfakları bile kafe için kullanılabilir ama bazı gemi müzelerinde ise gemi içinde kafenin yerleştirilmesi için yeni düzenlemelerin yapılması gerekebilir.

Resim 44: USS Hornet'in hangarda konuşlanmış hediye dükkanı.



Kaynak: Kerim Bozkurt Arşivinden. 28 Ağustos 2016.

Eğer müzeler kafeleri kendileri işletiyorsa, personel yönetimi, satın alma, muhasebe ve günlük işletim masraflarını kendi yönetim organizasyonu içinde karşılanması gerekir. Bu idari ve finansal yük, kafenin veya kafelerin boyutlarına ve sayılarına göre direk orantılı artar. Bu durumda müze, kafeleri dışarıdan işletmecilere kiralayabilir ve işletme riski ve maliyeti, işletmecinin üstünde kalır. Kafeleri kiralamanın iki büyük avantajı vardır, birincisi kafe işletmeyi bilen birisinin işletmesi ikincisi de kafelerin performansından bağımsız olarak, müzenin sabit ve düzenli bir geliri olmasıdır. Kafe işletmeyi bilen bir işletmecinin bu işi yapması, ziyaretçi memnuniyeti açısından önemlidir. Bir işletmeci, kafede servis yapılacak personelin tutulması, satın alma için belli başlı tedarikçiler ile bağlantı kurulmasında, yerel belediye ve devlet kurumlarından gerekli izinlerin

ıkarılması konusunda müzeyi işleten yönetimden daha deneyimli olacaktır ve kafenin hızlı bir şekilde kurulması ve düzenli bir şekilde işletilmesini sağlayacaktır. Ziyaretçilere hizmet verecek personelin doğru seçilmesi, kafede sunulan ürünlerin ziyaretçilerin ihtiyaını karşılaması, genel müze deneyimi için önemlidir, bu sebepten doğru işletmecinin de seçilmesi her zaman müzenin avantajına olacaktır.

Bazı durumlarda, kafenin işletmeciye verilmesi mümkün olmayabilir. Bunlardan ilki, eğer gemi müzesine gelen ziyaretçi sayısı düşük ve kafeden gelen gelirler bir işletmecinin giderlerini karşılamayacak düzeyde ise, sadece müze ziyaretçilerin ihtiyaçlarını karşılamak için bu hizmeti müze yönetimi kendisi sunabilir. Diğer bir durumda, yerel yönetmelikler müzenin içerisinde bir yerin dışarı kiralanmasına izin vermez ise, müzenin kendisi kafeyi işletmesi gerekebilir.

Gemi müzelerinde, kafelere ek olarak lokantalar da açılabilir. Kafenin işletmesi gibi lokantanın işletmesi de bir işletmeciye kira karşılığı verilebilir. Lokanta ve kafeler ne kadar büyük olurlar ise o kadar müşteri bu tesislerden yararlanabilir. Bu işletmelerden gelen gelirin artması için, müzenin çalışma saatleri dışında da çalışabilecek bir düzenin oluşturulması, müzeye ek gelir getirebilir. Bu durumda ideal olarak, müze kafesi veya lokantasının gemi içinde değil, karada müzeye servis yapan binalardan bir tanesinde olmasıdır. Bu sayede, gemi müzesi kapandıktan sonra da gece geç saatlere kadar müşterilere hizmet verme şansı olur. Eğer gemi de iyi bir gece ışıklandırması da bulunuyorsa o zaman bu kafe veya lokantanın da direk olarak gemi manzaralı bir düzeneği olacaktır. Bu yaklaşım ancak şehir içinde konuşlanmış gemi müzelerinde mümkün olabilir.

Organizasyonlar

Karada bulunan müzelerde, müze içerisinde bulunan meknların boyutlarına göre, davetler, değişik boyda toplantılar, kutlamalar ve düğünler yapılabilir. Gemi müzelerinde de meknlar el verdikçe bu aktiviteler için gemi içerisinde veya gemi müzesinin karadaki binalarında bulunan meknlar bu tip faaliyetler için kiralanabilir.

Bazı gemi müzelerinde, bu tip organizasyonlar için yeterli mekân bulunmayabilir. Bu durumlarda, karada müze için tahsis edilen veya yeni yapılan servis binalarına bu tip fonksiyonlar eklenebilir. Gemilerin boyutları, özellikle gemi içerisinde bu tip organizasyonların yapılması için önemlidir. Büyük bir üst güverte olması gemi üzerinde açık havada oturmalı veya ayakta davet verilmesini sağlayabilir. Gemi içerisinde bulunan subay veya er yemekhaneleri değişik boyda gruplara yemek verilebilen veya toplantı yapılan alanlar olarak kullanılabilir. Uçak gemisi gibi büyük kapalı hangarı olan gemi müzelerinde, karadaki kapalı salonları aratmayacak büyüklükte davetler verilebilir. Gemiden gemiye yapılacak organizasyonun tipi ve boyutu değişebilir, bir denizaltıda sadece on kişilik bir organizasyon yapılabilir ise, bir uçak gemisinde bu sayı bir kaç bini bulabilir.

Resim 45: SS Jeremieh O'Brien'un ana kargo alanı sunum alanına çevrilmiş hali.



Kaynak: Kerim Bozkurt Arşivinden. 27 Ağustos 2016.

Londra’da sergilenen HMS Belfast gemi müzesinde, kapalı ve açık beş mekân bu tip organizasyonlara açıktır⁷⁹. Bunlar arasında en küçük mekân 18 kişinin aynı anda yemek yiyebildiği Amiral Kamarasıdır. Daha büyük salonlarda oturmalı 144 ayakta 180 kişinin bulunabileceği Mürettebat Yemekhanesi vardır. Açık havada yapılan kış güvertesinde ise 200 kişiye kadar resepsiyonlar verilebilir.

New York’ta sergilenen USS Intrepid gemisi ise, geminin kendisi, gemi müzesi için yeninden inşaat edilen iskelesi ve iskelenin üstünde yeni müze binası ile toplamda 14 mekânı değişik tür organizasyonlar için sunmaktadır. Bu mekânlar arasında 20 kişilik sınıflardan, 900 kişiye davet verebilecek bir hangara sahiptir. Geminin uçuş güvertesi 1500 kişilik davetlere müsaitken, geminin bağlı olduğu iskele de ise 3000 kişilik davet verilebilir⁸⁰. Müze için yeni iskele üzerine yapılan binada ise, özel davetler için kiralanabilecek gemi müzesi manzarası olan salon yapılmıştır.

USS Intrepid’in en son yayınlanan 2017 bütçesine göre⁸¹, özel organizasyonlardan 2017 yılında 1.201.276 Amerikan Doları ve bütün dükkân ve mekân kiralamalarından ise 3.034.781 Amerikan Doları geliri olmuştur. İkisinin toplamı, müzenin 2017 yıllık geliri olan 33.453.145 Amerikan Doları’nın %12’sidir. Müzenin kapalı olduğu saatler dışında kazanılan bu gelir, müzenin bütçesine ek avantaj sağlamaktadır.

USS Intrepid, belki de gemi müzelerinde en uç örnektir. Geminin iç ve dış yapısı, büyük ve geniş bir alan olan uçuş güvertesi, uçakları muhafaza etmek için tasarlanan kapalı hangar gibi mekânlar, her türlü organizasyonun yapılması için uygundur.

⁷⁹ “Hire HMS Belfast: Room Hire and Capacities.” (Çevrimiçi) <https://www.iwm.org.uk/commercial/venue-hire/hms-belfast/hire> 12 Temmuz 2019.

⁸⁰ “Intrepid Sea, Air & Space Complex: Event Places.” (Çevrimiçi) <https://www.intrepidmuseum.org/intrepidspaces> 6 Temmuz 2019.

⁸¹ “Intrepid Sea, Air & Space Museum: 2017 Annual Report.” (Çevrimiçi) <https://www.theintrepidfoundation.org/page/financial-reports> 6 Temmuz 2019.

Portsmouth'ta sergilenen USS Warrior, 1860 yılında yapıldığında, ilk demir gövde ile yapılmış olan savaş gemisidir⁸². Ondan evvel yapılan tüm savaş gemileri ahşap gövde ile yapılmış ve günümüz modern donanmasında kullanılan çelik gövdeli gemilere öncülük etmiştir. USS Intrepid ile karşılaştırınca, Intrepid'in 36,380 Ton ağırlığına karşılık 9,180 Ton ağırlığında bir savaş gemisidir⁸³. Bu boy farkına rağmen, HMS Warrior da güverte düzeninden dolayı açık havada veya alt güvertelerde büyük davetlerin veya düğünlerin verilebileceği mekânlara sahiptir. 10,350 Ton olan HMS Belfast gemisi⁸⁴, HMS Warrior'dan daha yeni, daha ağır ve daha uzun olsa da (128 metreye karşı 187 metre), iç yapısından dolayı büyük mekânlara sahip değildir. HMS Warrior'da 400 kişilik davetler verilebilirken⁸⁵, HMS Belfast'ta en fazla 200 kişiye davet verilebilmektedir.

Resim 46: HMS Warrior – Top Güvertesinde bir düğün için yemek masalarının hazırlanmış hali.



Kaynak: Kerim Bozkurt Arşivinden. 05 Kasım 2011.

⁸² John Beeler, **Birth of the Battleship – British Capital Ship Design 1870-1881**, Oriental Press, Dubai, 2003, s.30.

⁸³ Nicholas Dingle, **British Warships 1860-1906 – A Photographic Record**, Pen&Swords Limited, Barnsley, 2009, s.9.

⁸⁴ Bernard Ireland, **The World Encyclopedia of Cruisers** Lorenz Books, Londra, 2008, s.181.

⁸⁵ “Corporate Events on board Warrior.” (Çevrimiçi) <http://www.hmswarrior.org/venue-hire/corporate-events>10 Temmuz 2019.

Çekimler

Denizcilik, tarih ve denizcilik teknolojisini konu alan bütün çekimler için gemi müzeleri ideal çekim mekânlarıdır. Normalde bir geminin bir kısmının veya tamamının bir film çekim seti olarak inşaat edilmesi çok pahalı bir işlemdir. Bu tip bütçeleri ancak büyük film çekimleri karşılayabilmektedir. Belgesel tarzı daha düşük bütçesi olan prodüksiyonlarda bu kadar büyük yatırım yapılması söz konusu değildir. Bu sebepten gemi müzeleri her türlü çekim için uygun bir set alanıdır ve bu çekimlerin yapılması müzeye ek gelir sağlayacaktır. Gemi müzelerinin yapıldığı zamana göre dönemsel kurgularda veya tipolojisine göre değişik türden çekimler yapılabilir.

Yapılacak çekim türleri;

- Belgesel çekimleri,
- Film ve televizyon dizisi çekimleri,
- Reklam çekimleri,
- Televizyon programcılığı için, yarışma gibi çekimleri,
- Editoryel yayınlar için değişik türden çekimler geminin dışından, geminin üstünde veya alta güvertelerinde yapılabilir.

Gemi müzelerinde çekim yapıldığında, müzenin sergilediği geminin kendisi ana konu olabilir, ya da benzer tipoloji veya dönemi temsil eden başka bir gemi olabilir.

Günümüzde çekimler için kullanılan gemilerden bir tanesi RMS Queen Mary'dir. 2006 yılında çekilen 'Felaket Anları-Titanic' (*Seconds From Disaster – Titanic*) adlı belgeselin bazı kısımları RMS Queen Mary'de çekilmiştir. Geminin iç kısımlarında çekilen belgeselde, bazı kamaralar ve mekânlar Titanic gemisi olarak betimlenmiştir⁸⁶. 1972 yılında çekilen 'Poseydon Macerası' (*The*

⁸⁶ "Titanic:Seconds From Disasters." (Çevrimiçi) https://www.imdb.com/title/tt0462133/?ref_=adv_li_tt 23 Temmuz 2019.

Poseidon Adventure), okyanusta bir büyük dalga ile ters dönen Poseydon adlı bir geminin hikayesini anlatmaktadır. Film çekimlerinin bazı kısımları sette çekilmiş, bazı kısımları ise RMS Queen Mary üzerinde çekilmiştir⁸⁷. 1966 yılında çekilen ‘Denizde Soygun’ (*Assault on a Queen*) adlı filmde ise, RMS Queen Mary’i konu alan bir filmidir ve geminin çoğu sahnesi geminin üzerinde çekilmiştir⁸⁸. Bunlara ek olarak moda çekimi gibi fotoğraf çekimleri de müze gemileri üzerinde yapılabilmektedir. Denizcilik teması, dönemsel temalar, endüstriyel temalar hatta bazen bilim kurgusal temalar bile gemi içerisinde yapılan çekimlerde uygulanabilmektedir.

Resim 47: Rocco Ceselin’in LA HAIR için RMS Queen Mary üzerinde yaptığı bir moda çekimi.



Kaynak: (Çevrimiçi) <http://roccoceselin.blogspot.com/2014/07/rocco-ceselin-shoot-la-hair-on-queen.html> 19 Temmuz 2019.

Bütün bu çekimler gemi müzesi için bir gelir kaynağıdır. Bazen moda çekimi gibi kısa süreli çekimler bir gün yapılabilirken bazı büyük film prodüksiyonları bir kaç hafta dahi sürebilmektedir. Mekânların veya tüm geminin çekimler için kiralanması ciddi bir gelir kaynağı olsa da buna ek

⁸⁷ “ A Return to ‘The Poseidon Adventure’.” (Çevrimiçi) <https://www.latimes.com/entertainment/la-xpm-2012-dec-24-la-et-mn-poseidon-adventure-classic-hollywood-20121224-story.html> 20 Temmuz 2019.

⁸⁸ “ Assault on a Queen-1966.” (Çevrimiçi) https://www.imdb.com/title/tt0060135/?ref =adv_li_tt 20 Temmuz 2019.

olarak çekilen belgesel, filmler veya diğer prodüksiyonların gemiye olan ilginin artmasına direk katkıda bulunması daha önemli bir konudur. Başarılı bir film eğer bir denizaltında geçiyor ise, denizaltı müzelerine genel olarak ilgi artacaktır. Eğer bir gemi müzesi ismen bir prodüksiyonda geçiyor ise, o gemi müzesine hem yerel bölgeden hem de komşu bölgelerden de gelen ziyaretçiler olacak ve geminin ziyaretçi sayısı artmış olacaktır. Müzenin gelirine direkt veya endirekt olarak katkıda bulunmasından dolayı, gemi müzesine zarar vermeyecek tüm çekimlere izin verilmeli ve teşvik edilmelidir.

2.4. Ziyaretçi deneyimi

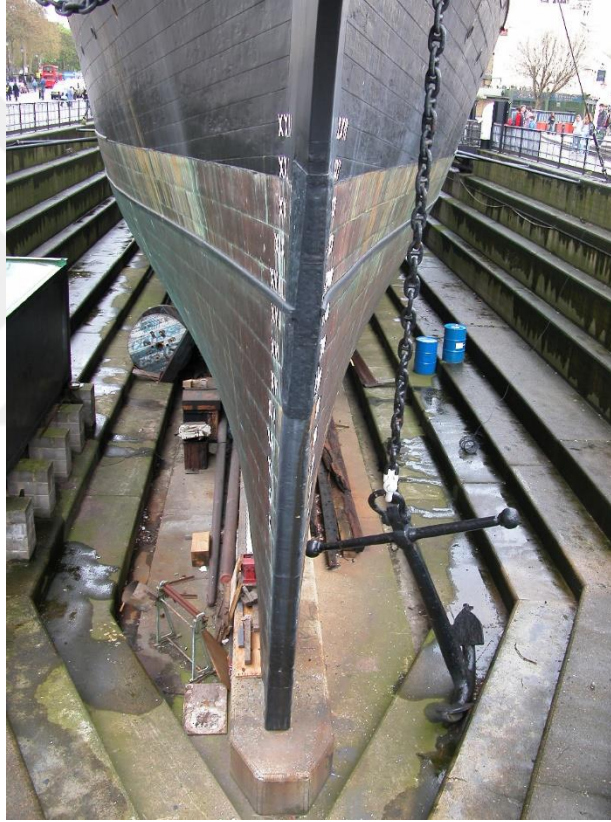
Her müzenin bir kurgusu olması gerekmektedir. Bir ziyaretçi, bir müzeye sadece bir objeler koleksiyonu görmek için giderse müzeye karşı ilgisini kaybedebilir. Müzeye gittiği zaman onu yönlendirecek, ziyaretçilerin ilgisini artırmak için sadece objeleri göstermek yerine onların hikayelerini anlatacak bir kurgu yaratmak gerekmektedir. Gemi müzelerinde ise, geminin kendisi ana obje olduğundan, geminin kendisinin, sonra geminin aktif olduğu dönemin ve geminin var olmasını sağlayan teknolojisinin hikayeleri anlatılması müze için en iyi olanıdır. Bir hikâyede olduğu gibi bu konular giriş, gelişme ve sonuç şeklinde anlatılırsa ziyaretçinin ilgisini kaybetmeden müzeyi dolaşması ve akıllarda kalacak bir bilgi ile müzeden ayrılması sağlanabilir.

İyi bir kurgu örneği olarak Cutty Sark gemi müzesi örnek olarak verilebilir. 1869 yılında inşaat edilen gemi, 1922 yılına kadar çalışmıştır⁸⁹. İlk yapıldığı yıllar, Çin'den İngiltere'ye çay taşımıştır ve bu rotada en hızlı yelkenli gemi olarak bilinmektedir. 1954'te müze olarak açılan gemi 2006 yılında yeni bir restorasyon çalışması için kapatılmıştır. Restorasyon çalışmaları yapılırken, Mayıs

⁸⁹ “Cutty Sark Facts Pack.” (Çevrimiçi) https://www.rmg.co.uk/sites/default/files/Cutty_Sark_Facts_Pack.pdf10 Mart 2019.

2007 yılında bütün gemiyi saran bir yangın çıkmış⁹⁰ ama şans eseri yangından evvel bütün geminin ahşapları sökülmüş ve depolanmıştır. Sadece demir karkası zarar gören gemi, 50 milyon İngiliz Sterline yapılan çalışmalarda, hem tamir hem restorasyon hem de yeni servis binalarının yapımı ile 2012’de yeniden ziyarete açılmıştır.

Resim 48: Cutty Sark, müze olarak sergilendiği kuru havuzda.



Kaynak: Kerim Bozkurt Arşivinden. 14 Nisan 2005.

Müze geri açıldığında, altı sene evvel ki halinden çok daha değişik olduğu görülmüştür. Eskiden gemi kuru havuzun içinde dururken ziyaretçiler bir köprüden gemiye geçerken, yeni halinde, bütün geminin alt gövdesini kaplayan bir cam yapı ziyaretçileri karşılamaktadır. Müzenin girişi bu cam yapının içinde yapılmıştır ve geminin kıç tarafında konuşlanmıştır. Oradan içeri giren ziyaretçiler

⁹⁰ “Historic ship Cutty Sark rises from its ashes after \$81 Millon restoration.” (Çevrimiçi)
<https://edition.cnn.com/2012/04/24/world/europe/cutty-sark-reopen/index.html> 14 Nisan 2019.

ilk bilet gişesi ile hediye dükkanının bulunduğu bir mekana girmektedirler. Bilet işlemleri bittikten sonra ziyaretçi geminin gövdesinde kesilen bir kapı boyunda delikten, gövdenin yapı malzemesini görerek içeri girilmektedir. Burada düzenlenen kurguya göre, daha gemiyi görmeden ilk geminin var oluş sebebi çay taşıma ön plana çıkartılmıştır. Çay kutuları ve onlardan oluşturulmuş görsel panolar ile geminin çayları nasıl taşıdığı o gösterilmiştir. Arada çay kutularından yapılma bir sinema da, 1839’larda başlayan İngiltere-Çin savaşlarının⁹¹ çay ticareti üzerindeki etkisi anlatılır. Bir üst güverteye çıktığında geminin tarihçesi ve gemide çalışan mürettebatın hikayeleri güverte üzerinde sergilenen objeler vasıtası ile anlatılmaktadır. Gezi rotasında ziyaretçileri açık güverteye çıkartır ve orada da kaptan köşkü ve kamarası, diğer mürettebatın kamaraları ve gemiye hız veren yelken direkleri gösterilir. Müze gezisi bitirildi gibi gözükse de, geminin yanına yapılan yeni bir asansör ve merdiven kulesinden kuru havuzun seviyesine inilmektedir. Asansörden çıkıp kuru havuz tarafına geçince ziyaretçiler neredeyse havada uçan bir gemi görmektedirler. Kuru havuzun içinde serbest dolaşabilen ziyaretçiler, bir zamanlar Dünya’nın en hızlı yelkenli gemisi unvanı olan bu gemiyi bu kadar hızlı yapan bakır kaplı gövdesini yakından inceleme fırsatları olmaktadır. Bu seviyede açılan yeni boş alan sayesinde, müzenin içinde daha evvel bulunmayan kafe ve eğitim yerleri de buraya yerleştirilmiştir. Kuru havuzun cam ile kapatılması sayesinde hem gövde hava şartlarından korunmuş olmakta hem de ziyaretçilerin daha evvelden gezemedikleri kuru havuz seviyesin inmeleri sağlanmıştır.

⁹¹ Ben Wilson, **Empire of the Deep – The Rise and Fall of the British Navy**, Orion Books. Londra, 2013 s.478.

Resim 49: Çelik bir yapı ile taşınan Cutty Sark, kuru havuz seviyesinde bakıldığında havada uçuyor gibi gözükürken.



Kaynak: Kerim Bozkurt Arşivinden. 22 Mayıs 2019.

Cutty Sark müzesinin kurgu düzeni geminin var olma amacı çay ile başlamalıdır, sonra gemiyi işleten ve yaşatan mürettebatla devam etmekte ve üst güverteye çıkıldığında geminin ana motoru olan yelken direklerinin altında dolaşarak bitmektedir. Aslında gezi bitti gibi gözükse de ziyaretçileri bekleyen son bir sürpriz daha vardır. Müzenin büyük finali olarak adlandırılacak bir sahne ile karşılaşan ziyaretçiler, Cutty Sark'ı üstlerinde uçarken göreceklidir. En sonda bu metaforik yaklaşım ile geminin hızı ve cüssesi bir daha akıllara gelir ve ziyaretçiler sadece bir gemi müzesi görmekten ziyade, çok seviyeli ve derin bir deneyim yaşamış olacaktır.

Bir gemi müzesine gelen ziyaretçilerin bu tip deneyimler yaşaması, gemi müzesinin sürdürülebilirliği için çok önemlidir. Eğer ziyaretçi sayısı düşerse geminin işletimi ve bakımı için daha fazla bağış

bulunması gerekmektedir fakat ziyaretçi sayısı düşen bir gemi müzesine bağış bulmakta aynı derecede zorlaşmaktadır. Doğru bir kurgu, ziyaretçileri eğiten, düşündüren ve heyecanlandıran bir deneyim yaşatabilir. Bu deneyim sayesinde, hem tanıdıklarını hem de kendilerini bir daha bu müzeye getirmeleri daha yüksek olacaktır.

Gemi müzesinin bulunduğu bölge de turist sayısı ağırlıklı ise, geminin tanıtımı ve gemi üzerindeki sergilerin o kitleye göre hazırlanması gerekmektedir. Eğer gemi müzesinin bulunduğu bölgede turist sayısı az ve ziyaretçi yoğunluğu ağırlıklı olarak yerel halktan oluşuyorsa o zaman ziyaretçilerin müzeye tekrar ziyaret etmeleri için gemi içinde yeni sergi yerlerin yapılması, yeni sergileme tekniklerin geliştirilmesi, geçici sergilerin oluşturulması ve yeni gemi üzerinde aktivitelerin yapılması gerekir.

2.4.1. Gemiye Gezme Yöntemleri

Gemi müzesinde sergilenecek ana unsur geminin kendisidir. Geminin kendi gövdesi, gemi tipine göre güverteleri ve gemi içerisinde bulunan diğer mekânların gezilebilir olması gerekmektedir. Gemiler farklı şekillerde ziyaretçiler tarafından gezilebilir. Bunlardan ilki gemiyi bir rehber eşliğinde gezmek, ikincisi serbest bir şekilde gemiyi gezmektir ve her gemi müzesinde farklı sebeplerden farklı yöntemler tercih edilebilir.

2.4.1.1. Geminin Rehber Eşliğinde Dolaşımı

Genelde gemi müzelerinde tercih edilen bir gezi türüdür. Bir veya birden fazla rehber eşliğinde ziyaretçiler gemiyi dolaşırlar. Rehberler daha önceden belirlenmiş rotalardan geçer ve daha öncesinden hazırlanmış bir sunumu sözel olarak ziyaretçilere sunar.

Bu en çok denizaltılarda kullanılan bir yöntemdir, bunun sebebi denizaltıya girmek ve çıkmak ve denizaltıda dolaşmak zor ve riskli bir iştir. Ziyaretçilerin çok dik merdivenlerden inip çıkmaları

gerekmektedir, denizaltı içinde bir kamaradan diğerine geçerken de çok dar ve alçak su geçirmez kapılardan geçmeleri gerekmektedir. Ayrıca denizaltının alçak tavanları, ziyaretçilerin kafa seviyelerine yakın bir sürü boru ve aletin olması, rehberler tur esnasında sözel uyarı kullanarak ziyaretçileri denizaltıyı gezdirirler.

Bir rehber denizaltıya girmeden evvel ziyaretçileri karşılar ve önden denizaltının içinde bulunan su geçirmez kapılardan bir tanesinin kopyasının içinden geçmesini veya kapı boyunu gösteren birebir poster gösterip ziyaretçilerin o kapıdan geçebileceklerine dair sözlü teyit ister. Eğer ziyaretçi sorunsuz bir şekilde o kapıdan geçebiliyor veya kapıdan içeri girebileceğini teyit ediyor ise denizaltı için tura başlayabilirler.

Resim 50: TCG Uluçalireis’e müze gezimi için yapılmış özel merdiven.



Kaynak: Kerim Bozkurt Arşivinden. 6 Ağustos 2019.

Rehber, denizaltıya inen merdivende ziyaretçilerin nasıl ineceğine dair uyarıda bulunur ve kendisi önden inerek öncülük yapar. Denizaltının içine girdikten sonra tur başlar ve mekân, mekân dolaşıp her mekânın kendine öz bilgi sunumunu yapar. Bazı müzelerde bu turlar çift rehber ile yapılır ve ikinci rehber grubun arkasından gelip kimsenin arkadan gelip ziyaretçilerin gruptan ayrılmamalarını sağlar. Mekândan mekâna geçerken ve her mekânda rehberler ziyaretçilerin nasıl denizaltı içerisinde dolaşacaklarına dair sözel uyarılarda bulunurlar.

Bundan sonraki kısmı normal yüzey üstü gemiler olsun veya denizaltılar olsun aynıdır. Her mekânda rehber veya rehberler, o mekânın gemi için önemini anlatırlar. Bazı gemilerde, halen çalışan aletler veya o aletlerin simülasyonlarını yapacak gereçler vardır. Onları kullanarak geminin çalışmasına ve işletilmesine dair birer bir örnek ile gösterilebilir. Bu denizaltılarda ışıkların gece ışığı olan kırmızı aydınlatmaya değiştirilmesi, dalma sirenlerinin çalınması gibi aktiviteler olabilir. Rehberin kim olduğu da ziyaretçi deneyimi için önemlidir. Sadece gemi müzesinde turu yapmak için tutulan bir rehber sadece ona verilen bilgileri ziyaretçilere aktarabilecektir. Fakat o gemide ve benzer sınıf bir gemide görev almış eski bir mürettebat, dışarıdan bir gelen rehber nazaran kendi kişisel deneyimlerini de ziyaretçiler ile paylaşacağı için çok daha farklı bir deneyim yaratacaktır.

Rehberle dolaşmanın en büyük avantajı, ziyaretçilere gemi müzesi hakkında ki bilgiler istenildiği gibi aktarılabilir. En büyük dezavantajı ise de bütün müze deneyimi rehberin performansına bağlıdır. Eğer rehber anlık olarak kötü bir performans sergiler ise, ziyaretçinin müze karşısında olumsuz bir deneyim kazanmasına sebep olabilir. Ayrıca müzeye gezen herkesin ilgi alanı değişiktir, ziyaretçiler bazı mekanları daha yakından incelemek için o mekanlarda daha çok vakit geçirmek isteyebilirler fakat bu rehberle dolaşılan turlarda mümkün olmayacaktır.

Resim 51: HMS Alliance denizaltısı turunda, rehber geceleri kullanılan kırmızı aydınlatmayı ziyaretçilere gösterirken.



Kaynak: Kerim Bozkurt Arşivinden. 10 Ekim 2014.

Avantajları :

- Bütün gezi kontrollü yapılmış olur
- Gemi içinde rehber ile dolaşılması, özellikle alçak kapılar ve dik merdivenlerin olduğu denizaltılarda ziyaretçi güvenliğinin anında kontrol edilebilmesi açısından avantajlıdır.
- Mekânların bilgilendirme panoları ve sinyalizasyonların detaylı bir şekilde yapılmasına gerek yoktur. Rehber gereken bilgiyi sözel olarak da verebilir.
- Gemi içerisinde bulunan değerli veya hassas objelerin, kasten veya kazara zarar görmesi veya çalınmasına karşı rehber caydırıcı bir önlemdir.

Dezavantajları:

- Bir gün içerisinde gemi müzesini gezebilecek ziyaretçi sayısı kısıtlıdır.
- Gemi müzesinin ziyaretçinin istediği saatte değil ama müzenin ziyaretçi yoğunluğuna göre ziyaret saatini belirlemesi, bazı ziyaretçilerin gezmeyi iptal etmelerine sebep olabilir.
- Bu tür aksaklıklar müzeye ek rehberler alınması gerektirebilir bu da gemi müzesinin bütçesine ek maliyet olarak yansır.
- Rehberin ziyaretçiler ile birebir ilişkisi, ziyaretçi deneyimini etkileyebilir. Eğer bir rehber iyi eğitim almamışsa veya bir turda beklenen performansı sağlayamaz ise, ziyaretçi üzerinde gemi müzesi için kötü bir izlenim bırakabilir.
- Ziyaretçi bir daha bir mekânı görmek ve incelemek ister ise, bir daha tura katılması gerekir ve o mekânda da istediği kadar vakit geçiremeyebilir.

2.4.1.2. Geminin İçinde Serbest Düzendeki Dolaşımı

Gemi müzesinin dolaşılması için diğer bir yöntem ise gemi müzesinin serbest bir şekilde dolaşılmasıdır. Ziyaretçi istediği gibi gemi müzesinin içerisini gezebilir, kendi gezme hızı, kendi önceliklerine göre istediği gibi gezebilir. Bu yöntem de tek limit, müze yönetiminin hangi mekânların gezilip gezilemeyeceğine karar vermesi ve ona göre önlem almasıdır.

Bu yöntemde, gemi içerisindeki sirkülasyon, ziyaretçinin güvenliğini etkilemeyecek şekilde düzenlenmesi gerekmektedir. Bazı gemilerin içleri, karada bulunan müzelerden daha karmaşık bir plana sahip olabilir ve serbest dolaşımli müzelerde ziyaretçilerin yollarını rahat bulabilecek bir düzen yaratılması gerekir. Örnek olarak, TCG Uluç Ali Reis ve USS Nautilus karşılaştırılabilir. TCG Uluç Ali Reis rehber ile dolaşılan bir gemidir ve merdiven yapısından dolayı rehberler

ziyaretçilere eşlik ederek denizaltıya girilir. USS Nautilus ise serbest dolaşıl原因 bir gemi müzesidir, Koç Müzesinde sergilenen TCG Uluçalireis ile karşılaştırıldığında, müze için yapılan giriş merdivenleri serbest dolaşım için daha uygundur.

Resim 52: USS Nautilus’e iniş merdiveni.



Kaynak: Kerim Bozkurt Arşivinden. 3 Aralık 2016

Serbest dolaşımlyı gemilerde, istenirse gene rehber servisi bulundurulabilir ve rehberle dolaşmak isteyenler daha kontrollü bir tur yapabilirler. Özellikle büyük gemi müzelerinde ise ya gemi içerisinde işaretlenmiş patikalardan, basılı veya elektronik rehberlerden farklı gezi rotaları oluşturulabilir. Serbest dolaşımlyı gemiler, ziyaretçiye daha fazla gezme alternatifi sunmaktadır.

Avantajları :

- Ziyaretçi istediğı saatte gemi müzesini gezebilir.

- Ziyaretçi istediği şekilde kendi programını ayarlayarak gemi müzesini dolaşabilir, istediği mekânları serbest bir şekilde dolaşabilir.
- Geminin sadece girişini kontrol eden görevli dışında gemi içerisinde eğer gereği yoksa başka görevlinin çalışmasına ihtiyaç kalmaz.
- Bir rehberin performansı veya gezi için seçilen rotanın, ziyaretçi üzerinde olumsuz etki bırakma riski yoktur. Ziyaretçi kendi seçenekleri ile gemiyi dolaşır.
- Serbest dolaşımlı gemi müzelerinde daha çok ziyaretçi aynı anda gemiye çıkabilmektedir. Bu sayede boş bir gemiden ziyade canlı bir gezinti ortamı oluşacaktır.

Dezavantajları:

- Gemi müzesi içerisinde ziyaretçinin güvenli dolaşımı için önlemlerin alınması, güvenlik kameraları gibi ek ekipmanın alınması gerekir. Bunların alınması, işletilmesi ve kontrol edilmesi müze için ek gider olacaktır.
- Bilgilendirme panoları ve ziyaretçinin gemi müzesini anlaması için kullanılacak diğer araçlar hiç bir zaman bir rehberin bire bir anlatımının yerini tutmayacaktır.
- Gemide bulunan objelerin kazara veya kasten zarar görme riski vardır. Bazı objelerin de çalınma riski vardır.
- Geminin serbest dolaşımdan dolayı kalabalık olması gemiye bir canlılık getirse de, kaptan köşkü gibi ilgi odağı olan mekânlarda oluşan kalabalık, ziyaretçi deneyimi için olumsuz bir etken olabilir.

2.4.2.Gemide Mekânların Algılanması

Ziyaretçinin geminin işleyişini anlamaları için geminin ana kısımların fonksiyonlarının iyi bir şekilde belirtilmesi ve o bölmelerin nasıl çalıştığına dair iyi bilgilendirme sistemleri olması sağlanmalıdır.

Ziyaretçinin girdiği her mekân hakkında, ciddi bir bilgilendirme yapılması gerekmektedir. Bu bilgilendirme, hayatında ilk defa gemiye çıkan birisi içinde anlaşılır olması gerekirken, bu konu hakkında da daha detaylı bilgi almak isteyen bir ziyaretçi için de yeterli olması gerekir.

Bilgilendirme konusunda teknolojinin, diğer müzelerde olduğu gibi gemi müzelerinde de önemli bir yeri vardır. Teknolojinin gelişimi, her müzede olduğu gibi, gemi müzeleri içinde çok önemlidir. Sabit panolara nazaran dijital göstergelerin olması, daha fazla bilginin ziyaretçilere ulaşmasını sağlar. Üçboyutlu projeksiyon sistemleri ve hologramların gelişmesi sayesinde, gemide mekânların içini, işleyişine ve günlük yaşamını göstermeye yararı olabilir.

Sanal Gerçeklikte geminin işleyişini ve gemi içindeki yaşamı göstermek için güçlü bir araç olacaktır. Fakat asıl, sanal gerçeklik ile, gemi içerisinde çalışan ekipmanın beraber interaktif bir şekilde çalışarak ziyaretçiye bire bir o deneyimi yaşatabilirse, gemiye gelen ziyaretçiler bir obje görmekten ziyade, gerçek bir deneyim yaşayabilirler.

Gemi gezilirken ziyaretçilerin kullanabileceği bir alette sesli rehberdir. Bir elektronik oynatıcı ve kulaklıkla verilen bu alet, ziyaretçiler gemi içerisinde bir mekana gittiklerinde o mekan hakkında sesli bilgi verir. Mini tabletlerde bu iş için kullanılmaya başlanmıştır ve sesli anlatıma ek olarak fotoğraf ve videolarla da o mekanda anlatılan konuya destek verilmektedir. Bu sayede, bu sistemin kullanıldığı gemi müzelerinde mekanlara daha az monitör gibi elektronik cihazlar konar, bu da gemide daha az elektrik kablosu çekilmesi demektir. Gemi içlerinde ne kadar az elektronik ve mekanik ekleme yapılırsa o kadar gemi orijinalliğini korur.

Teknolojinin ilerlemesi ile sesli rehberlerde yakında devre dışında kalacaklar. Son yıllarda akıllı telefon kullanımında tüm dünyada çok bir artış oldu. 2017 yılında Deloitte adlı denetim firmasının yaptığı bir araştırmada, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde, halkın %90'u cep telefonu kullanmakta ve %80'i de akıllı cep telefonu kullanmaktadır⁹². Sesli rehberlerin müze tarafından alınması yerine, müzeye girenler gemi müzesinin uygulamasını girip, kendi cep telefonlarını kullanarak gemiyi dolaşabilirler. Bu sistemde müze, sesli rehberi işletecek aletleri alması ve sıkça bakımını yapmaya ve kaybolma riski olan kulaklıkların yenilenmesine gerek kalmaz.

Teknoloji her zaman yeni yenilikler ve yeni olasılıklar getirir, bu sebepten yeni bir gemi müzesi planlanırken veya mevcut bir gemi müzesi işletilirken, bugünün teknolojisinden ziyade, gelecekte teknolojinin geleceği seviye düşünülmeli ve onların temini ve müzeye adapte olabileceği düşünülmelidir.

Resim 53: HMS Belfast'ta mekanlarda manken kullanımı.



Kaynak: Kerim Bozkurt Arşivinden. 6 Ekim 2014.

⁹² “Global mobile consumer trends, 2nd Edition.” (Çevrimiçi)
<https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/us/Documents/technology-media-telecommunications/us-global-mobile-consumer-survey-second-edition.pdf> 6 Mayıs 2019.

Teknoloji, mekânlarda çok değişik sunumların yapılmasına, mekânın zamanında nasıl kullanıldığına dair görsel bilgiler verebilir. Fakat teknolojinin yanında bir insan faktörü de çok önemlidir. Gemi müzelerini gezme yöntemlerinde rehberin önemi, ziyaretçi deneyimi için önemi anlatılmıştır. Sadece rehber ile bütün gemiyi dolaşmak yerine, bazı gemi müzelerinde, rehberler mekân mekân ziyaretçilere bilgi vermektedirler. USS Hornet Müzesi'nde daha evvel o gemide veya aynı tip gemide çalışmış rehberler, küçük gruplara, ya gemideki görevlerini, ya o mekânın gemi için fonksiyonunun ne olduğunu ya da genel gemi ile alakalı anılarını ziyaretçiler ile paylaşmak için gönüllü olarak çalışırlar. USS Hornet ile aynı sınıf olan USS Intrepid uçak gemisinde, daha çok görsel bilgilendirme panoları, videolar ve özel sergiler ile aynı bilgilendirmeyi rehbersiz olarak ziyaretçilere aktarmaya çalışılmıştır. Bu iki yöntem arasında, bir insanın kendi özel anılarını veya başkalarının anılarını kullanarak bu bilgileri paylaşması, ziyaretçilere daha özel bir deneyim kazandırmaktadır.

Resim 54: Emekliye ayrılmış bir denizci, gönüllü olarak USS Hornet'te rehberlik yaparken.



Kaynak: Kerim Bozkurt Arşivinden. 28 Ağustos 2016.

2.4.3. Gemi Müzesinde Mekânlardan Bağımsız Konuların Sergilenmesi

Geminin işleyişine ek olarak gemide ek sergilenme yerleri mevcut ise o zaman o geminin temsil ettiği devre ait diğer gemilerin özellikleri veya tipolojisi hakkında sergiler sunulabilir. Bu sergileme teknikleri her geminin yapısına göre değişebilir, ancak bu tip sergilerin olması, müzenin verdiği bilgilerin çeşitlenmesini ve ziyaretçilerin müzede daha fazla vakit geçirmelerini sağlar.

New York'ta sergilenen USS Intrepid gemisinde, geminin geçirdiği her dönem hakkında sergiler vardır. İkinci Dünya Savaşı ve Kore Savaşı hakkında bilgilendirmeler var iken, Amerika Birleşik Devletlerinin uzayda yaptığı araştırmalar hakkında da sergiler vardır. Gemide sergilenen uçakların bazıları uçak gemilerinde görev almışken bazıları sadece karadaki hava üslerinden kalkabilen uçaklardır. Farklı tip uçakların ve farklı hava kuvvetlerinden uçakların sergilenmesi ile bir gemi müzesine ek olarak bir havacılık müzesi olarak da işlemektedir. Bu tip sergiler sayesinde, ziyaretçilere bir gemiye ziyaretten öte farklı bir dönemi veya tipolojileri ziyaret etmiş olurlar.

Resim 55: USS Intrepid üzerinde uçak gemisinden kalkma kabiliyeti olmayan A-12 casus uçağı sergilenirken.



Kaynak: Kerim Bozkurt Arşivinden. 18 Eylül 2012

2.4.4. Gemi Müzesinde Günlük Ziyaret Dışında Etkinlikler

Bir gemi müzesi sadece günlük ziyaretlere açık olmamalı. Yemek, düğün, resepsiyon gibi ticari aktiviteler, bütçe bölümünde tartışılmıştır. Geriye gemi müzesinin eğitim faaliyetleri kalmaktadır. Her müzenin eğitime katkıda bulunması ideal bir yaklaşımdır. Gemi müzelerinde ise, ya denizciliğe ilgi duyanlar, ya tarihe ilgi duyanlar ya da teknolojiye ilgi duyanlar için eğitim programları yapılması lazımdır.

En basit eğitim programı, öğrencilerin gece müzede konaklamaları ve bir gün bir gemide nasıl yaşanır onu tecrübe etmeleridir. Böyle aktivitelerin yapılabilmesi için, öğrencilerin konaklayacakları yatakhanelerin hazır olması, belli başlı hijyen ihtiyaçlarını karşılayacak tuvalet ve duş gibi imkanların sağlanması gerekmektedir. Öğrenciler gemi içerisinde kendi konularına göre müze çalışanları veya dışarıdan getirilen uzmanlar eşliğinde eğitimlerini ve en önemlisi deneyimlerini kazanabilirler.

Bu tip programlar ilkokulda belli bir sorumluluğa gelmiş yaş grubundan üniversite eğitimi alan öğrenciye kadar uygulanabilir. Sadece bir günlük aktivite yapılabilirken, bir hafta sonunu veya bir hafta içini kapsayacak şekilde programlar yapılabilir. Öğrencilerin yatılı olarak gemi müzesinde kalacakları zaman, yerel kanunların bu konuda incelenmesi ve kanunen bir sorun yoksa bu tip aktivitelere izinlerin verilmesi gerektirmektedir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

GEMİLERİ MÜZEYE DÖNÜŞTÜRME KRİTER VE YÖNTEMLERİ

Bir geminin hangi yöntem ile ve hangi kriterlere göre müzeye dönüştürüleceği, o geminin özelliklerine ve sergileneceğe şartlara göre değişir. Bu bölümde ilk olarak bir geminin müzeye dönüştürülme işlemleri incelenmiştir. Ardından da yöntemler ve uygulamalar arasında bir örnek teşkil etmesi için yazar, dört gemi seçmiştir. Bu dört gemi, tarihi veya teknolojik olarak önemi olan gemilerdir ve hurdaya çıkartıldıkları için şu anda var olmayan gemilerdir.. Teorik olarak bu gemilerin nerede ve nasıl sergileneceklerini belirlenmiş ve ziyaretçi deneyiminden uzun dönemli planlamasına kadar ki aşamalarına karar vermiştir.

3.1. Bir Gemi Müzeye nasıl dönüştürülür

Bir geminin müzeye dönüştürülme kararı çok önemlidir. Ancak bu karar alınmazdan evvel düşünülmesi gereken bazı ana unsurlarda bir hata olursa, geminin müze olarak işlemlerini engelleyecek veya atıl halde kalmasına neden olabilir. Bir gemi müzeye dönüştürülmeden evvel iki ana aşama vardır, bir tanesi planlama aşaması diğer ise uygulama aşamasıdır. Bu iki aşama da gemiden gemiye göre değişir ve ikisinin de hazırlığı önceden yapılması gerekir.

3.1.1. Planlama Aşaması

Bir geminin müzeye dönüştürülmeden evvel düşünülmesi gereken beş ana konu vardır. Bunlar;

- Sergileme Yönteminin Seçilmesi,
- Örnek Olabilecek Gemi Müzelerinin İncelenmesi,
- Gemi Müzesinin Sergileme Yerinin Seçilmesi ve Gereken Alt Yapının Belirlenmesi,
- Gemi Müzesinin Ziyaretçi Deneyimine Karar Verilmesi,
- Uzun Dönemli Plan Yapılmasıdır.

Bu konular müzeyi işletecek yönetim tarafından iyice çalışılmalı ve ancak bu konularda kararlar alındıktan sonra geminin müzeye dönüştürülme işlemleri başlanması uygun olacaktır. Bu konuların hepsi, uzun dönemde gemi müzesinin işletimini ve gemi müzesinin ömrünü belirleyecektir.

Sergileme Yönteminin Seçilmesi

Geminin sergileme yöntemleri Bölüm 2’de tartışılmıştır ve bir gemi müzeye çevrilmeden evvel bu yöntemlerden bir tanesinin seçilmesi gerekir. Bu gemi yüzerek mi yoksa kara da mı sergilenecek sorusu basit görünse de, her yöntemin kendi içinde farklı uygulamaları vardır, onların incelenip doğru yöntemin seçilmesi gerekmektedir.

Örnek Olabilecek Gemi Müzelerinin İncelenmesi

Bir gemi müzeye dönüştürülmeden evvel, o gemi ile benzer boyutlarda ve tipolojide olan gemi müzeleri örnek olarak bulunmalı ve incelenmelidir. Bu incelemeler gerekirse yerinde yapılmalı ve o geminin müze yönetimi ile de bağlantı kurulmalıdır. Bu sayede, geminin boyutlarından veya tipolojisinden kaynaklı avantaj ve dezavantajlarının bilinmesi yanında, çıkabilecek sorunlar önce tespit edilip, sergileme yönteminin seçilmesine, gerekli altyapı ve ziyaretçi deneyimine karar verilmesine katkıda bulunulur.

Gemi Müzesinin Sergileme Yerinin Seçilmesi ve Gereken Alt Yapının Belirlenmesi

Bir geminin sergileme yöntemi seçildikten sonra sergileneceği yerin de seçilmesi gerekmektedir. Bunun için gemi müzesinin kurulması planlanan bölgede ön keşif çalışmalarının yapılması gerekmektedir. Bu keşif çalışmaları, gemi müzesinin konuşlanacağı yerin müzeye hibe edilmesi veya kiralanması gibi bütçesel konulara ek olarak, geminin fiziksel olarak seçilen yere götürülebilmesi, yüzerek sergilenecek gemilerde su derinliğinin, iskele boylarının yeterli olması gibi konularda içerir. Karada sergilenecek gemilerde, geminin sergileneceği kuru havuzun veya

geminin karada çıkartılacağı yerin fiziksel durumu gibi konularında, uzmanlar tarafından incelenmesi gerekir.

Gemi müzesi için yapılması gereken altyapı çalışmaları için de önden bir keşif çalışması yapılması gerekir. Sadece elektrik ve su gibi basit bağlantılar bile gemi müzesinin bulunduğu konum veya geminin yapısından dolayı özel işlem gerektirebilir. Gemi müzesine ek hizmet verecek binaların yapılmasına karar verilirse, onların yapılacakları yerler, yerel idarelerden alınması gereken izin ve şartnameler ve bu binaların yapı türleri de planlama aşamasında düşünülmesi gereken unsurlardan bazılarıdır.

Gemi Müzesinin Ziyaretçi Deneyimine Karar Verilmesi

Her geminin kendine özel bir gezi yöntemi ve kurgusu olacaktır. Bunlar gemi müzesi açılmadan planlanmalıdır ki, gemi içerisinde ve dışında yapılacak altyapı çalışmaları, gemi müzesi açılmadan bunlara göre yapılsın. Gemi içerisinde bulunan bilgilendirme ve sunumların nasıl yapılacağı, içeride bulunan mekânların ve sergi alanların nasıl ziyaretçilere açılacağı müzenin ana planlamasına dahil olmasına gerek vardır. Bu konular, müze açıldıktan sonra ele alınırsa, hem bütçesel hem de daha evvel altyapı çalışması yapılmadığı için fiziksel kısıtlamalar ile karşılaşılabilir.

Uzun Dönemli Plan Yapılması

Bir gemi müzesi hazırlığında belki de en önemli düşünülmesi gereken konu uzun dönemli plan yapılmasıdır. Gemi müzeleri dünyada sergilenen en büyük objelerden biridir ve her zaman bakım ve tamirata ihtiyacı olan objelerdir. Yüzen gemilerde yapılan uzun dönemde planlamada, ne zaman ve nerede kuru havuzlama yapılacağıda düşünülmesi gerekir. Karada sergilenen gemilerde bile ana yapı kendini taşıyamaz hale geleceği bir zaman vardır ve bunun ne zaman olacağı önden hesaplanıp

ona göre önlemlerin alınması gerekmektedir. Geminin yapısal durumuna ek olarak bir de, ziyaretçilerin sürekliliğini sağlamak için müzenin kendini yenilemesi ve dikkat çekecek yeni konular bulması gerekmektedir ve bunların da aşama, aşama müze planlanırken düşünülmesi gerekmektedir.

3.1.2. Uygulama Aşaması

Planlama aşamasında bir gemi üzerinde yapılacak çalışmalar belirlenir. Bazı gemilerin müzeye dönüştürülmesi için belli sinyalizasyon ve yönlendirme yerleştirilmesi yeterli olacaktır. Fakat bazı gemilerde, gemi içi ulaşımı rahatlatacak yeni merdiven ve asansörlerin konulması gerekebilir ya da yeni sergi salonlarının açılması için bazı mekanlar birleştirilmesi gerekebilir. Gemi karada sergilenecek ise, önden yapılması gereken yapısal hazırlıklarında bu aşamada uygulanması gerekir.

Geminin müzeye dönüştürülmesinin dışında bir de geminin kendisinin bazı işlemlerden geçmesi gerekir. Bu işlemler geminin müze olmadan evvel ki hazırlığı için lazım olan temizlik, bakım ve onarım işlemleridir. Bu işlemler için gemi müzesinin planlama aşamasında keşifleri yapılmalı ve ana bütçeye eklenmelidir.

Öncelikle, gemi kuru havuza çekilir. Kuru havuza çekilmeden evvel, geminin bulunduğu yerden tersaneye çekilmesi için liman çekim izni gibi yerel idarelerden bütün izinlerin alınması gerekir. Gemiye çekecek firma ile de antlaşma yapılması gerekir ve ön keşif esnasında pilotaj masraflarının belirlenmesi gerekir. Tersane masraflarının ise, kuru havuzun kirasından, geminin bakımı ve tamiri için gerekecek kuru havuz yanı vinçlerin, kuru havuz seviyesinde kurulacak iskelelerin giderine kadar hesaplanması gerekir. Gemi üzerinde yapılacak bazı işlemler tersane

tarafından yapılırken bazı işlemler için de tersane dışından taşeron firmaların tutulması gerekir. Bütün bu işlemler için yerel idarenin ve ev sahipliği yapacak tersanenin izni olması gerekir.

Her geminin bir takarya planı olması gerekir. Takarya, çelik veya beton destekli ahşap takozdur, ve bir gemi kuru havuza girdiğinde, takaryalar üzerine oturur. Takaryalar, kuru havuz içerisinde rastgele yerleştirilmezler, geminin yapısının uygun olduğu yerlere yerleştirilirler. Bu hem gemiye yapısal bir zarar vermemek için hem de gemi takaryalar üzerinde dururken devrilmemesi için önemlidir. Genelde gemiyi yapan tersaneler, bu takaryaların geleceği yerlerin işaretli olduğu takarya planlarını gemi sahibine teslim ederler. Ön keşif esnasında, geminin takarya planlarının temin edilip kuru havuzu işleten tersaneye verilmesi ve ona göre ön hazırlıkların yapılması gerekir. Eğer geminin takarya planı olmadığı ortaya çıkar ise de o zaman uzmanlar tarafından gemide inceleme yapıp bu planların çıkartılması gerekir⁹³.

Kuru havuz için bütün ön işlemler bittikten sonra gemi kuru havuza çekilir ve kuru havuzdan sular pompalandıktan sonra gövdenin bakımı ve tamiri başlar. Geminin bütün gövdesi raspanır. Raspanmanın eski tabiri kumlamadır, eskiden kumlama ile temizlenen gemilerin gövdeleri şimdi özel kimyasal maddeler ile temizlenirler. Raspalama, geminin altına tutunan kekamoz gibi organizmaların temizlenmesi için önemlidir. Normalde seyir eden gemilerin hızını kesen bu organizmalar, uzun dönemlerde gövdeye de zarar vermektedirler ve temizlenmeleri gerekir. Geminin gövdesi rasplandıktan sonra tamir olması veya değiştirilmesi gereken saçlarda gerekli işlemlerden geçer. Ön keşifte, geminin alt gövdesini oluşturulan saçlar, uzmanlar tarafından kontrol edilmeli ve yapılacak işlemler önden tespit edilmesi gerekmektedir. Bu sayede bütçeye gelecek sürpriz tamir giderlerin miktarı azalmış olur. Geminin gövdesindeki bütün bakım ve tamirler yapıldıktan sonra boyama işlemleri başlanır. Kullanılacak boya, gemi gövdesinde

⁹³ Kişisel erişim, ziyaret, Erkan Eker. 7 Ağustos 2019.

organik bir oluşuma izin vermeyecek özel kimyasallara sahip olan bir boya olması gerekir. Bu tip organizmaların büyümesini engellemek için en iyi yöntem, yüzen gemilere katodik koruma yapılmasıdır. 1999 yılında katodik koruma yapılan USS Hornet müzesinin alt gövdesinin durumu çok iyidir ve bu sayede daha geminin kuru havuza gidip bakım yapılmasına gerek kalmamıştır⁹⁴.

Geminin öncelikle olduğu gibi temizlenmesi gerekir. Bu temizlik içinde geminin yakıt tanklarının temizlenmesi gerekir, bu işlemler yapılırken parlayıcı gaz barındırabilecek bütün tank ve sistemler temizlenir. Yangın tehlikesi arz eden, haşere barındırabilecek, çürüyünce toz olup havayı kirletecek yalıtım malzemelerinin de sökülmesi gerekir. Bu temizlik işlemleri içinde sintinelerinde temizlenmesi gerekir.

Eğer gemide asbest var ise, onun özel ekipler tarafından gemiden çıkartılması gerekir. Ön keşifte asbestin tespit edilmesi çok önemlidir, eğer bir asbest var ise onun temizliğini ve sökülmesini yapacak Dünya’da sınırlı sayıda liman ve ekip vardır. Asbest çıkarma işlemleri gemi bütçesini zorlayacak bir unsurdur. SS United States yolcu gemisi, 1992 yılında Tuzla’ya gelmiş ve renovasyon çalışmaları başlamıştır. Gemide neredeyse 15.000 m2 asbest olduğu belli olunca çevreci gruplar gösteriler yapmaya başlamış ve bunun üzerine gemi Sivastopol, Ukrayna’da bir tersaneye çekilip asbest çıkarma işlemleri orada yapılmıştır⁹⁵.

Gemi içerisinde temizlik dışında yapılacak başka bir işlem de gemi içerisinde ki söküm işleridir. Müze tarafından kullanılmayacak hurda değeri olan bronz vana, bakır kablo gibi parçalar sökülür. Sökülecek veya gemiden çıkartılacak parçalar, sergilenmeyecek ve korunmasına gerek olmayan makine dairesinde ki ekipmanlar, kamaralardaki mobilyalar, yer kaplamaları gibi parçalar

⁹⁴ “WWII Carrier Preservation: Saving the Survivors.” (Çevrimiçi) <https://www.flightjournal.com/wwii-carrier-preservation-saving-survivors/> 10 Haziran 2019.

⁹⁵ “ S.S. United States, the Turkish Years 1992-1996: What might have been.” (Çevrimiçi) <https://maritimematters.com/2013/02/s-s-united-states-the-turkish-years-1992-1996-what-might-have-been/> 20 Temmuz 2019.

olabilir. Gemilerin pervaneleri bile sökülmeye aday parçalardır. Hurda olarak çıkan parçaların toplu değeri bazen müzeye kuruluş masrafına yakın bir gelir getirebilir.

Geminin su, elektrik ve yangın teçhizatına kullanılacakları yerde müdahale edilmiyor, gerekli görünürse kısmen veya tamamen yenilenebiliyorlar. Bu özellikle yangın sinyalizasyonu için geçerlidir. Geminin sergileme yöntemine göre bu ana sistemlerin karaya bağlantı elemanları hazırlanır.

Bu işlemler bittikten sonra geminin müze için özel gereksinimi olan işlerin yapım aşaması başlar. Gemiye kolay ulaşımın sağlanması için gemi gövdesinde geçiş için kapı yerleri açılması, gemi içi ulaşımı ziyaretçilere ve engellilere uygun hale getirmek için yeni merdiven ve asansör kovaların yapılması, yeni sergi mekanları oluşturmak için bazı kamaraların birleştirilmesi gibi işler olabilir.

Bazı gemilerde bu hazırlık çalışmaları belli restorasyon işlerini de kapsayabilir. Bu restorasyonlar orijinal gövde boyasının uygulanması, ya da geminin toptan bütün gövde üstünün orijinaline uygun yeniden yapılması da olabilir. Buna örnek olarak Nusret gemisi verilebilir, kargo gemisi fonksiyonunda batan gemi, denizden çıkartıldığına müzeye çevrilmesi için orijinal haline, yani mayın gemisi fonksiyonuna restore edilmesi gerekmiştir. Restorasyon aşaması farklı bir uzmanlık gerektireceğinden bu çalışma kapsamı dışında bırakılmıştır, fakat bir geminin orijinal haline restore edilmesi sık rastlanan bir durumdur ve ona göre de planlama ve uygulamanın yapılması lazımdır.

Bir geminin ortalama müzeye dönüştürülme süresi bir senedir. Bu süre, gemilerin tiplerine, sergilenme yöntemlerine ve gemide yapılacak işlerin boyutlarına göre farklı olacaktır. Bu işlemlerin bir kısmı kuru havuzda iken bir kısmı da kuru havuzdan çıktıktan sonra tersane bölgesinde yapılabilir.

3.2. Örnekler ile Gemilerin Müzeye Dönüştürülmesi

Gemi sergileme yöntemler arası karşılaştırma yapmak için Türkiye tarihi için önemi bulunan dört gemi seçilmiştir. Bu gemiler Mahmudiye Kalyonu, Abdul-Hamid Denizaltısı, Hamidiye Kruvazörü ve Yavuz Zırhlısıdır. Bu dört gemi seçilirken uygulamalarda farklı sonuçlar çıkarmaları için, bilhassa değişik boyutlarda ve tiplerde olmalarına dikkat edilmiştir. Seçilen bütün gemiler geçmişte hurdaya çıkarılmışlardır ve onlar için üretilen bütün müze dönüşüm senaryoları teoriktir. Bu gemiler için belirlenen kriterler, sergileme yöntemleri ve yerleri, yazar tarafından belirlenmiştir. Bu karşılaştırmaya bu tez konusu olmayan yenileme dâhil edilmemiştir. Gemilerin sergileneceği yerlerin daha rahat karşılaştırılması için gemilerin İstanbul il sınırı içinde olmasına karar verilmiştir.

Bölüm 2’te anlatılan ideal gemi müzesi tanımına uygun olarak bütün gemilerde orjinal teknolojisini yansıtan sergileme teknikleri uygulanacaktır. Her bölümde tekrar edilmemesi için eğer o gemi için özel bir sergileme yöntemi uygulanmadıysa bölüm 2’deki kabuller göz önüne alınacaktır. Bunlar özellikle ziyaretçi deneyimini arttıracak onları bilgilendirecek sistemler ile ilgilidir.

3.2.1. Mahmudiye Kalyonun Müzeye Dönüştürülmesi

3.2.1.1. Mahmudiye Kalyonun Tarihi

1827 senesinde Osmanlı Donanması Yunanlılara karşı Navarino savaşını kaybettiler⁹⁶. Bu yenilgi hem Osmanlı Donanması için hem de Osmanlı İmparatorluğu için büyük bir yenilgi olmuştur. Hem donanmanın kayıplarını karşılamak hem de savaş sonrası moral kazandırmak için, bir güç göstergesi haline gelecek bir savaş gemisi inşa edilmesine karar verilir.

⁹⁶ Andrew Lambert, *War at Sea in the Age of Sail*, Cassel, Londra, 2000, s207.

Geminin inşaatı İstanbul'da Haliç Tersanesinde Mehmet Kalfa ve Mehmet Efendi tarafından tasarlanır ve yapılır, savaş gemisi iki sene içerisinde denize indirilir. O günün Padişahı II. Mahmud adına gemiye Mahmudiye ismi verilir.

Mahmudiye Kalyonu 1829'da yapıldığı zaman sadece Osmanlı Donanmasının değil dünyanın en büyük savaş gemisiydi⁹⁷. 76 metre uzunluğunda, 1280 mürettebatı bulunan gemi, dünyadaki sayılı birinci sınıf savaş gemilerinden olup, üç ayrı güvertesinde 3 poundluk hafif toplardan 500 poundluk ağır toplara kadar değişen, toplam 120 topu vardı.

Resim 56: Sultan Abdülmecit'in Donanmayı Teftişi Sırasında Mahmudiye Kalyonunun Önünden Geçiş.



Kaynak: Hacer Bulgarcıoğlu, **Efsane Gemi Mahmudiye Kalyonu**, Dz.K.K'lığı Piri Reis Araştırma Merkezi Deniz Basım evi Müdürlüğü, İstanbul, Şubat 2009, s.64.

⁹⁷ Bernard Langensiepen, Ahmet Güleriyüz, **1828-1923 Osmanlı Donanması**, Denizler Kitabevi – Kaptan Yayıncılık, İstanbul, Mart 2007, s.10.

Geminin büyüklüğü halkın arasında, şehir efsanelerinin çıkmasına sebep oldu. Efsanelerden biri, “Mahmudiye Kalyon'u o kadar büyükmüş ki, bahriye silahendazlığı vazifesiyle gemiye gelen iki kardeş, Mahmudiye’de yam yedi yıl askerlik yaptıkları halde birbirilerine bir kere dahi rastlamamışlardır”⁹⁸. Böyle bir hikâyenin gerçek olmasından ziyade bir efsane olma ihtimali çok daha yüksek olmakla birlikte, 76 metre boyunda bir gemide 1280 kişinin kalması, bu tip efsanelerin doğmasına sebep olduğu düşünülmektedir. Bu mürettebat ve asker sayısını karşılaştırmak üzere modern bir örnek verilmesi gerekirse, 1912’de Nova Scotia açıklarında batan 269 metre⁹⁹ boyundaki Titanic gemisinde toplamda 2200 kişi bulunuyordu.

Mahmudiye Kalyon'u 1874'te emekliye ayrılana kadar Osmanlı Donanması için değişik görevlerde ve çatışmalarda bulundu. Bulunduğu görevler arasında, halk arasında en çok bilineni, Kırım Savaşındaki görevleri olmuştur.

Kırım Savaşı, 1854-1855 yılları arasında Rusya ile Osmanlı İmparatorluğu, İngiltere ve Fransa arasında olmuştur¹⁰⁰. Savaşın çıkma sebebi, İngiltere ve Fransa'nın, Rusya'nın Akdeniz'e yani sıcak denizlere çıkmasını engellemek ve bunu sağlamak için de Osmanlı İmparatorluğuna destek olmalarıdır.

Savaş öncesi hazırlık zamanlarında, Mahmudiye kalyonu, müttefik donanmasını karşılamıştır. Savaşmaya gelen İngiliz ve Fransız donanmalarının üst kademe komutanlarını gemi üzerinde verilen davetlerde ağırlamıştır¹⁰¹.

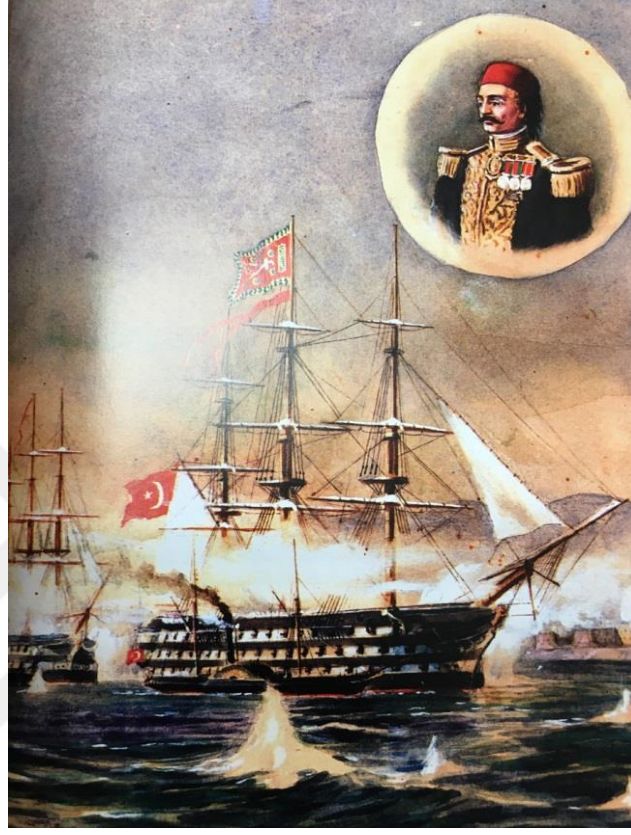
⁹⁸ Hacer Bulgarcıoğlu, **Efsane Gemi Mahmudiye Kalyonu**, Dz.K.K’lığı Piri Reis Araştırma Merkezi Deniz Basım evi Müdürlüğü, İstanbul, Şubat 2009, s.108.

⁹⁹ Philip Dawson, **The Liner – Retrospective and Renaissance**, Conway, Londra, 2007, s.246.

¹⁰⁰ J.M.Roberts, **The Penguin History of Europe**, Penguin Books, Londra, 1997, s.405.

¹⁰¹ Hacer Bulgarcıoğlu, **Efsane Gemi Mahmudiye Kalyonu**, Dz.K.K’lığı Piri Reis Araştırma Merkezi Deniz Basım evi Müdürlüğü, İstanbul, Şubat 2009, s.74.

Resim 57: Sivastopol Bombardımanına Katılan Üç Ambarlı Mahmudiye Kalyonu ve Ateş Mehmet Paşa.



Kaynak: – Piri Reis Araştırma Merkezi, **Çeşme, Navarin, Sinop Baskınları ve Sonuçları**, Deniz Basım Evi Müdürlüğü, İstanbul, s.235.

Savaş esnasında Mahmudiye Kalyonu çeşitli görevlerde bulunmuş olmakla birlikte, asıl Sevastopol'un ablukasındaki rolünden dolayı bilinmekte ve hatırlanmaktadır. Gemide bulunan çok sayıda ağır top, abluka esnasında Sevastopol'un bombalanmasında yararlı olmuştur. Savaş bittiği zaman ise savaşta gösterdiği görevlerden dolayı gemiye Gazi ünvanı verilmiştir.

Aktif görevden ayrılmış olsa bile 1877-1878 Rus Savaşlarında asker taşıma görevinde bulunmuş olan Mahmudiye Kalyonu, aktif görevi bittikten sonra uzun süre Haliç'te durmuştur.

Halk arasında bilinen bir gemi olmasına rağmen, hem geminin fiziki durumu, hem bulunduğu zamanın getirdiği şartlardan dolayı saklanmamış ve hurdaya çıkartılmıştır.

3.2.1.2.Sergileme Yönteminin Seçilmesi

Mahmudiye Kalyonunun günümüzde var olduğu kabul edilerek, günümüz şartlarında müzeye dönüştürülmesi öngörülmüştür. Geminin ana yapısının yapımında çeşitli tür ağaç ve demir elemanlar kullanılmıştır. Gemi günümüze kadar muhafaza edilmiş olsa idi, geminin ana yapı malzemelerinde, öncelikle koruma ve onarım çalışmalarının yapılması, mevcut malzemelerinin sağlıklı hale getirilmesi gerekirdi. Ancak bu tezin konusu gemi müzelerin sergilenmesine odaklandığından, restorasyon ve bakım konuları yazı dışında bırakılmıştır.

Mahmudiye Kalyonu'nun müzeye dönüştürülmeden evvel düşünülmesi gereken öncelikli konu, gemi sergilenirken geminin gövdesi su ile temas etme konusudur. Mahmudiye Kalyonu aktif göreve başladığından iki üç sene sonra ciddi tamirata ihtiyacı duyulmuş¹⁰² ve ilerleyen sürelerde gövdede ahşapların problemleri ile alakalı olarak tamirler yapılmıştır. 1827'deki Navaro savaşından sonra geminin inşaatı hızlı yapıldığından gövdesinin yapımında olması gereken düzeyde kaliteli ağaçların kullanılamamış olması mümkündür. Geminin iki asırlık geçmişi ve gövdenin ilk baştan beri sürekli tamir gerektirmesi, geminin denizde sergilenmesi durumunda, diğer gemi müzelerine

¹⁰² Hacer Bulgarcıoğlu, **Efsane Gemi Mahmudiye Kalyonu**, Dz.K.K'lığı Piri Reis Araştırma Merkezi Deniz Basım evi Müdürlüğü, İstanbul, Şubat 2009, s.48.

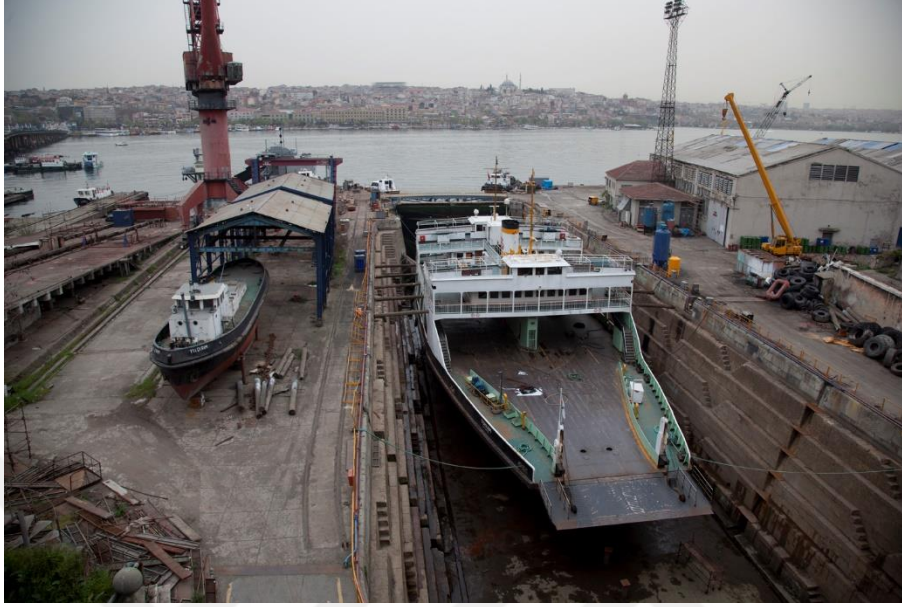
nazaran bakım ve onarım maliyetinin daha yüksek olacağını göstermektedir. Dolayısı ile yapılacak uzun süreli planlamada denizde sergilenmesinden ziyade karada sergilenmesi daha avantajlı olacağı göz önünde bulundurulmalıdır.

Olası ziyaretçi sayıları da, müzenin planlamasında düşünülmesi gerekmektedir. Gemi aktif görev aldığı zamanlar halk içinde efsanevi bir statüye ulaştıysa da, gemi ile bağdaşacak bir zafer veya sefer olmadığı için geminin başarılarından ziyade temsil ettiği dönemin öne çıkarılması daha uygun olacaktır. Osmanlı İmparatorluğu'ndan günümüze şu anda İstanbul Deniz Müzesinde sergilenen saray kadırgaları hariç hiç bir gemi muhafaza edilmemiştir. Bu sebepten dolayı, o günün donanma gemilerini ve o dönem gemilerde kullanılan teknolojileri gösterebileceği için, Mahmudiye diğer gemilere nazaran daha fazla odak noktasında olabilecektir.

Karaya çekilip sergilenme yöntemi incelendiğinde ise, geminin bir şekilde karaya çekilmesi gerekmektedir. Bu yöntem bir kaç türlü yapılabilir. Bunlardan ilki, gemi için deniz kenarında geçici bir kızak yapıp gemiyi karaya çekmek. Mahmudiyenin ahşap yapısı ve bu yapının çelik gemiler ile karşılaştırıldığında daha kırılgan olması, bu çekim esnasında gemiye zarar verme olasılığı nedeniyle önerilmemiştir.

Mahmudiye Kalyonu tek başına bir gemi müzesi olabilir, fakat tarihi önemi ve nadirliği onu bulunduğu her yerde özel bir çekim noktası yapacaktır. Bu diğer gemilerin sağlayamayabileceği bir özellik olabilir ve müze planlanırken sadece Mahmudiye Kalyonu değil ama onun yanı sıra başka bir kaç geminin de sergilendiği bir düzenlendiği bir müze planlanabilir. Bu sayede, Mahmudiye gibi odak noktası olmayacak ama müze olmak için muhafaza edilmeye değer biçilmiş diğer gemiler için, Mahmudiye'nin yaratacağı ziyaretçi çekimi, örnek olacaktır.

Resim 58: Haliç Tersanesi 1 No'lu Kuru Havuz.



Kaynak: Kerim Bozkurt Arşivinden. 6 Nisan 2013.

Ana yöntem olarak geminin karada sergilenecek olmasına karar verildikten sonra sergileneceği alt yöntem şekline karar verilmesi lazımdır. Bu yöntemler arasında önerilen ilk yöntem, bütün hava şartlarından korunmuş bir hangarda sergilenme yönteminin uygun olduğu düşünülmüştür bu sayede geminin hem deniz hem de dış ortam hava şartlarından korunmuş olup, bir zaman kapsülü gibi muhafaza edilme şansı vardır.

Tanımlanan bu yöntem tercih edildiğinde, öncelikle deniz kenarında Mahmudiye'yi içine alabilecek bir hangar yapılması gerekmektedir, bu hangarın yüksekliği Mahmudiye'nin yelken direklerini alacak kadar yüksek olmalıdır. Bu kadar büyük bir binanın yapılma masrafına ek olarak bir başka önemli faktör geminin dışarıdan görülememesidir. Geminin dışarıdan gözükmediği durumda, geminin etrafında planlanan diğer gemi müzeleri için olsun kendisi için olsun, bulunduğu bölgede görsel olarak algılanması yeterli olmayacaktır.

O devirde yapılan kalyonların 50 metreden yüksek yelken direkleri düşünüldüğünde, bir bölgede nerede sergileniyor olursa olsun, kendini belli edecektir ve gemi müzesinden haberi olmayan

insanların Mahmudiye Kalyonunun orada olduğunu görsel olarak farkındalık yaratacaktır. Hem kuruluş masrafı hem de görsel ilişkilendirmeden dolayı hava şartlarından ayrılmış kapalı bir binada sergilenmesinin uygun olmadığı düşünülmektedir.

Düşünülen karada sergileme yöntemlerinden bir diğeri de kuru havuzda sergilenme yöntemi olup, diğer sergileme yöntemleri arasında gemiye en az zarar verebilecek ve karada sergilenme yöntemleri arasında kuruluşu en rahat sergilenme yöntemidir.

3.2.1.3.Geminin Müzeye Dönüştürülmesine Örnek Olabilecek Gemi Müzeleri

Mahmudiye Kalyonu kadar eski gemi müzesi çok fazla bulunmamaktadır. Bulunanlar arasında Mahmudiye Kalyonuna en yakın İngiltere, Porstmouth'ta bulunan H.M.S.Victory; A.B.D.'de Boston'da buluna USS Constitution; A.B.D.'de Baltimore'da bulunan USS Constellation; İskoçya, Dundee'de sergilenen H.M.S. Unicorn; İngiltere, Hartlepool'da sergilenen H.M.S. Trincomalee; A.B.D.'de Mystic'te sergilenen Australia; Avusturalya, Adelaide'de sergilenen City of Adelaide; İngiltere, Londra'da sergilenen Cutty Sark gemileri örnek olabilir.

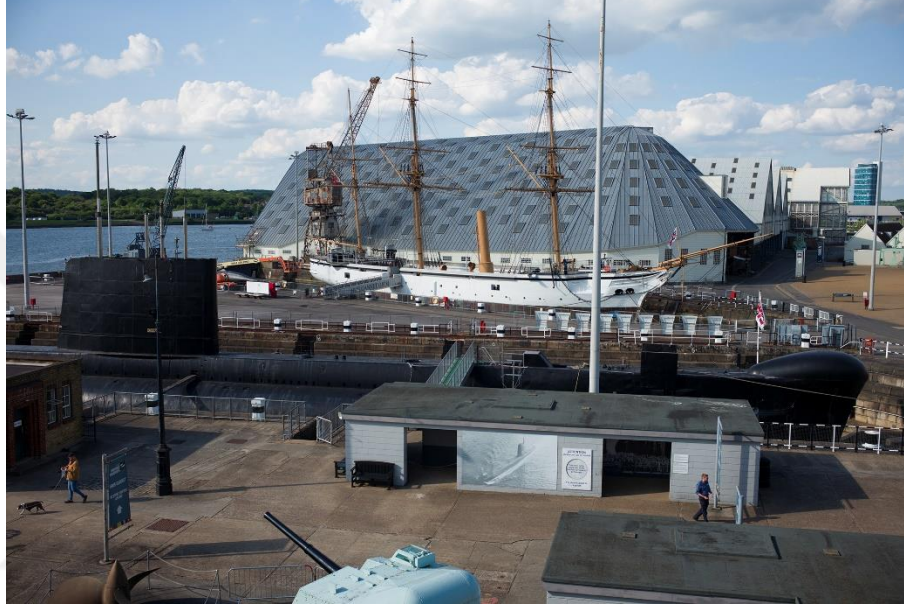
Bunlar arasında kuru havuzda H.M.S. Victory ve Cutty Sark gemileri bulunmaktadır.

3.2.1.4. Gemi Müzesinin Sergileme Yerinin Seçilmesi ve Gereken Altyapının Belirlenmesi

İstanbul bölgesinde Haliç tersanesinde ve Tuzla tersanelerinde mevcut kuru havuzlar bulunmaktadır. Tuzla tersanesinde bulunan kuru havuzlar şu anda halen aktif olarak tersaneler tarafından gemi bakımları ve yapımları için kullanılmaktadır. Eğer kuru havuzlardan bir tanesi şu anda müsait olsa bile, tersanelerin şehir merkezlerinden uzak olması, ziyaretçi katılımının düşük olmasına sebep olabilir. Haliç tersanesi ise İstanbul'un hem turistik hem de yerel merkezlerine yakın bir bölgede bulunmaktadır.

Haliç tersanesinde değişik boylarda üç adet kuru havuz bulunmaktadır. Bu kuru havuzların hepsi Mahmudiye Kalyonunu konuşlanması için uygundur. Haliç tersanesi, tersane faaliyetleri durdurulmuştur ve müzeye dönüştürülebilir.

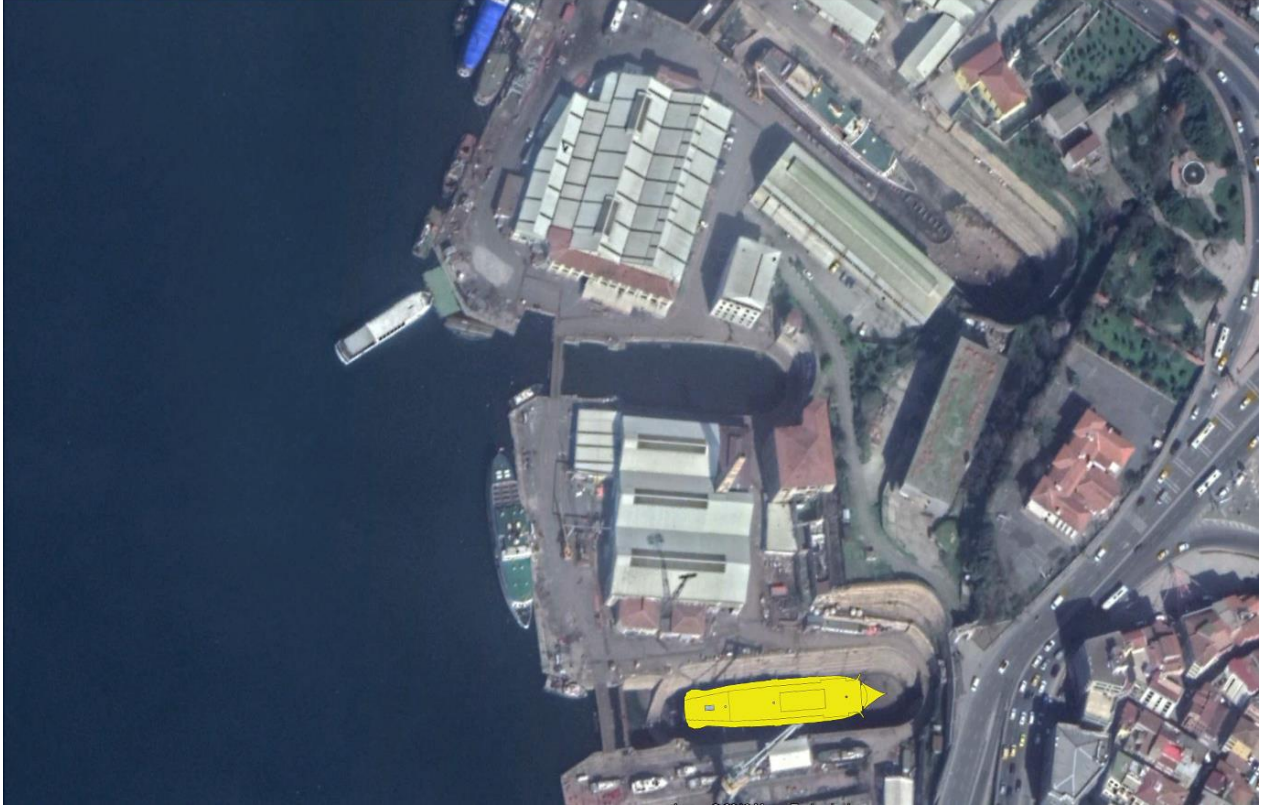
Resim 59: Chatham Tarihi Tersane.



Kaynak: Kerim Bozkurt Arşivinden. 21 Mayıs 2019.

Mahmudiye Kalyonun bu kuru havuzlardan birinde sergilenmesi hem gemi müzesinin kuruluş masraflarının düşük olmasını sağlar, hem de şehrin merkezinde bulunan bir tersanenin yeniden denizcilik ile alakalı bir fonksiyon bulmasını sağlayacaktır. Aynı şekilde sergilenmekte olan Cutty Sark gemisi, hem kendisi, hem de de bulunduğu bölgeye ilgiyi artırmıştır. Eski Chatham, İngiltere'deki donanma tersanelerindeki kuru havuzlarda farklı fonksiyonlarda ki gemileri müze olarak sergilemektedir ve Portsmouth Tarihi Tersaneleri gibi bir tersanenin gemi ve denizcilik müzesine dönüşümü için iyi bir örnek olabilir.

Resim 60: Mahmudiye Gemisi Planın Haliç Tersanesinde Kuru Havuz’a Yerleştirilmesi.



Kaynak : (Çevrimiçi) <https://www.google.com/earth/versions/#earth-for-web> 10 Temmuz 2019

3.2.1.5. Gemi Müzesinin Ziyaretçi Deneyimine Karar Verilmesi

Mahmudiye Kalyonu kuru havuzda sergilendiğinde kuru havuzun yanındaki mevcut binalardan bir tanesi veya yeni bir bina da bilet gişesi ve güvenlik olacaktır. Güvenlikten geçip biletlerini alan ziyaretçiler kuru havuzun yanına gelip kuru havuzdan geminin üst güvertesine bağlanan bir köprü ile geçeceklerdir.

Gemi içi dolaşımı serbest olmayacaktır, onun yerine rehber ile gezi yapılacaktır. Bunun birkaç sebebi vardır. Öncelikle, alt güvertelerin tavanları alçak olduğundan geminin özen ile gezilmesi

gerekir. Geminin yaşı düşünöldüğünde, gemi içerisinde çoğı hareketli ve narin parçanın ziyaretçilerin kasti veya kazara verecekleri zarardan korunmaları gerekecektir. Şu anda Mahmudiye Kalyonun plan ve kesitleri mevcut değildir, o yüzden merdiven düzeni nasıl olduğı bilinmemektedir. Fakat dönemin diğeri gemilerinde ki merdivenler örnek alınırsa, itina inilmesi gereken merdivenler mevcut olacaktır. Ziyaretçilerin güvenliğı ve geminin emniyeti için, rehber eşliğinde geminin dolaşılması en uygun yöntem olarak görölmüşür. Şu anda Portsmouth'ta boş bir kuru havuzda sergilenen H.M.S. Victory gemisi de aynı yöntem ile sergilenmektedir.

Geminin üst güvertesinden başlayacak olan rehberli tur, üst güvertesinin özelliklerini, yelken direkleri ve yelken düzenini anlattıktan sonra geminin kıç tarafında bulunan köprüye çıkarak devam edilir. Köprü gezildikten sonra alt güvertelere inilmeye başlanır ve subayların kullandıkları kamaralardan, topların bulunduğı güvertelere, mutfaktan, ambara kadar bütün gemi gezdirilir.

Resim 61: HMS Victory'nin ana top güvertesi.



Kaynak: Kerim Bozkurt Arşivinden. 11 Kasım 2011.

20 inci yüzyıldan kalan gemilerde genelde çoğu sabit ekipman ve bazen de hareketli ekipman, gemi müzeye çevrildiğinde gemi içerisinde muhafaza edilmiş bir şekilde bulunur. 1820’lerde yapılmış bir gemi de ve özellikle çoğu alet edevatın zamanla çürüyebilecek organik malzemelerden yapıldığı düşünülürse ana karkas dışında çok fazla bir şeyin muhafaza edilmiş olması beklenmemektedir. Masa gibi basit ekipmanların bile ya o dönemde yapılmış diğer örnekleri veya reproduksiyonları hazırlanıp gemi müzesi içerisine konması gerekmektedir.

Geminin açık güverte sistemi, geminin işleyişini ve günlük hayattaki halini gösterebilecek fiziksel ve dijital görsellerin konmasına izin verecektir. Geminin büyüklüğü, o dönemin denizciliği ve geminin katıldığı, Kırım savaşı gibi önemli savaşları anlatacak sergileri gösterecek yeri vardır.

3.2.1.6. Uzun Dönemli Planlama Yapılması

Geminin kuru havuzda sergileniyor olması geminin bakımının uzun aralıklarla yapılmasına olanak verir. Fakat geminin ahşaptan yapılmış olması ve hava şartlarına maruz kalması, uzun dönemde bakım ihtiyacı çıkartacaktır.

Bakıma ek olarak, geminin kendi kendine taşıyabilme kapasitesi zaman geçtikçe azalacaktır ve ileri bir zamanda geminin ayakta durması için içine çelik konstrüksiyon yapılması gerektirebilir.

Bakım ve tamir masraflarının karşılanması için ziyaretçi sayısının yüksek olması gerekir.

Kuru havuzda sergilenen gemi ne kadar bakımı az olursa olsun, ileri zamanlarda bazı bakımların ve tamirlerin sürekli yapılması müze bütçesini uzun dönemde zorlamaya başlayacaktır. Ayrıca gemide değişmesi gereken her parça, geminin orjinal halinden uzaklaşmasına sebep olacaktır. Bu sebeplerden, ileri zamanda İngiltere, Bristol’de sergilenen S.S. Great Britain ve Londra’da sergilenen Cutty Sark gemilerinde ki gibi geminin alt gövdesinin bütün hava şartlarından korunması için kapatılabilir.

Resim 62: Cutty Sark gemisinin dışarıdan korumalı alt gövdesi.



Kaynak: Kerim Bozkurt Arşivinden. 22 Mayıs 2019.

Tersanenin de bir nevi denizcilik ile alakalı bir müzeye çevrilmesinin bu konuya desteği büyük olacaktır. Ayrıca tersanede iki boş kuru havuz daha bulunmaktadır ve bunlara da gemi müzeleri konuşlanırsa, bir bütün olarak güçlü bir kültürel merkez olacaktır ve bakım gibi masrafların karşılanmasında büyük rol oynayacaktır.

3.2.2. Abdül-Hamid Denizaltısının Müzeye Dönüştürülmesi

3.2.2.1. Abdül-Hamid Denizaltısının Tarihçesi

Denizaltı, özel yapısı sayesinde gerektiği durumlarda suyun altına bataabilen ve suyun altında ilerleyebilen ve istenildiği zaman gene su yüzüne çıkabilen bir gemidir.¹⁰³ 1700 ve 1800’ler de deneysel olarak üretilen denizaltılar, genelde insan gücü ile çalışabiliyordu ve askeri açıdan çok bir etkileri yoktu. 17 Ekim 1864 yılında sekiz mürettebatın el gücü ile denizin altında ilerletebildikleri Hunley denizaltısı, burnuna yerleştirilmiş bir mayını Housatonic gemisine çarparak patlatmış ve gemiyi batırmıştır. Bu saldırı sırasında kendisi de batan Hunley, denizaltının olası gücünü gösteren bir örnek olmuştur. Torpidonun icadı ve daha küçük buharlı makinelerin çıkması, denizaltının daha pratik bir araç olmasını sağlamıştır.

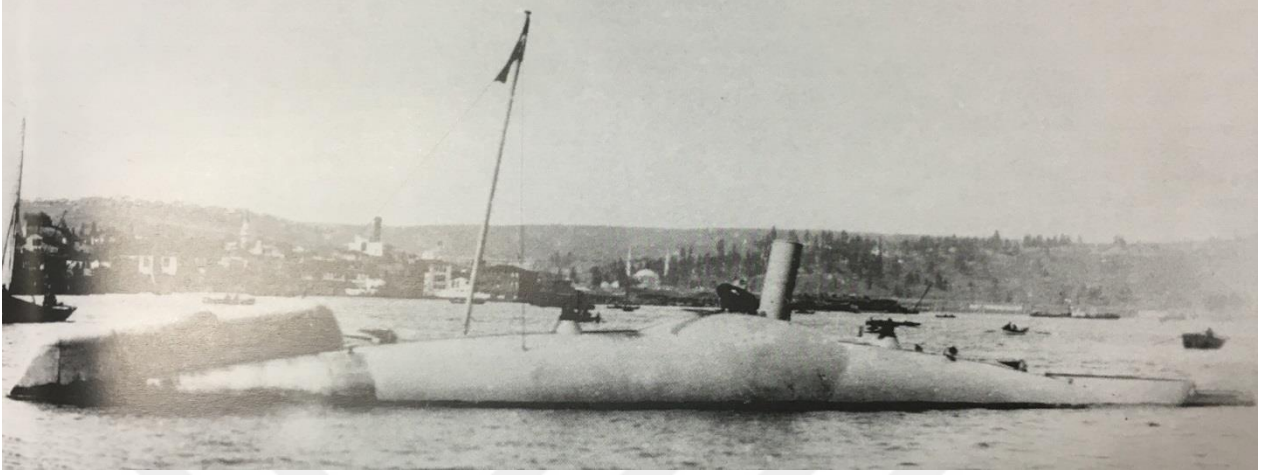
Abdül-Hamid, Osmanlı Donanmasının ilk göreve katılan denizaltısıdır. Yunan Donanması, Nordfelt’ten.¹⁰⁴ bir adet denizaltı almasına karşılık olarak Osmanlı Donanması da bu denizaltıyı almıştır. Tasarımı İsveç’li Thorsten Nordfelt tarafından yapılan, İngiltere’de Barrow tersanesinde inşa edilen denizaltı 1886’da İstanbul’a parçalar halinde gelmiş ve Taşkızak Tersanesinde monte edildikten sonra da 6 Eylül 1886 yılında Haliç’te denize indirilmiştir¹⁰⁵. Buharlı makine ile çalışan denizaltı, motorlarını kapadıktan sonra denizin altına batabiliyor ve içindeki oksijenin yettiği kadar denizaltında ilerleyebiliyordu.

¹⁰³ Tom Clancy, **Submarine – A Guided Tour Inside a Nuclear Warship**, Berkleys, New York, 1993, s1.

¹⁰⁴ Tony Gibbons, **The Encyclopedia of Ships** Thunder Bay Press, San Diego, 2001, s.271.

¹⁰⁵ Bernard Langensiepen, Ahmet Gülerüz, **1828-1923 Osmanlı Donanması**, Denizler Kitabevi – KaYayıncılık, İstanbul, Mart 2007, s.184.

Resim 63: Abdulhamid denizaltısı, Haliç'te 1886'da seferde.



Kaynak – Bernard Langensiepen, Ahmet Gülerüz, **1828-1923 Osmanlı Donanması**, Denizler Kitabevi – Kaptan Yayıncılık, İstanbul, Mart 2007, s.183.

Şubat 1887'de dalma testleri yapılmış ve 24 Mart 1888'de Osmanlı Donanmasında göreve başlamıştır. Göreve başlamadan evvel bir tatbikatta, bir hedef gemisini torpido atarak batırmış ve dünya tarihinde dalmış pozisyonda torpido atıp gemi batıran ilk denizaltı unvanını kazanmıştır¹⁰⁶.

Kısa bir süre sonra aynı sınıftan Abdül-Mecid denizaltısı da göreve başlamıştır.

Göreve girdikten kısa bir süre sonra, hızlarının yavaş olması ve denizde dengelerinin iyi olmamasından dolayı aktif görevlerde etkin olmayacakları anlaşılmış ve yedeğe çekilmişlerdir.

Uzun süre pasif olarak bekledikten sonra 1921 yılında iki denizaltı da hurdaya çıkmıştır¹⁰⁷.

Bu denizaltının en büyük tarihi önemi, su altında ilk torpido atmasıdır fakat bu başarısından sonra aktif görevde uzun süre kalmamasından dolayı başka tarihi bir katkısı yoktur. Bu sebeplerden dolayı, denizaltı, tanık olduğu tarihi dönemden veya başarılarından ziyade, inşa edildiği dönemin teknolojisini gösteren bir parça olarak sergilenmesi gerekmektedir.

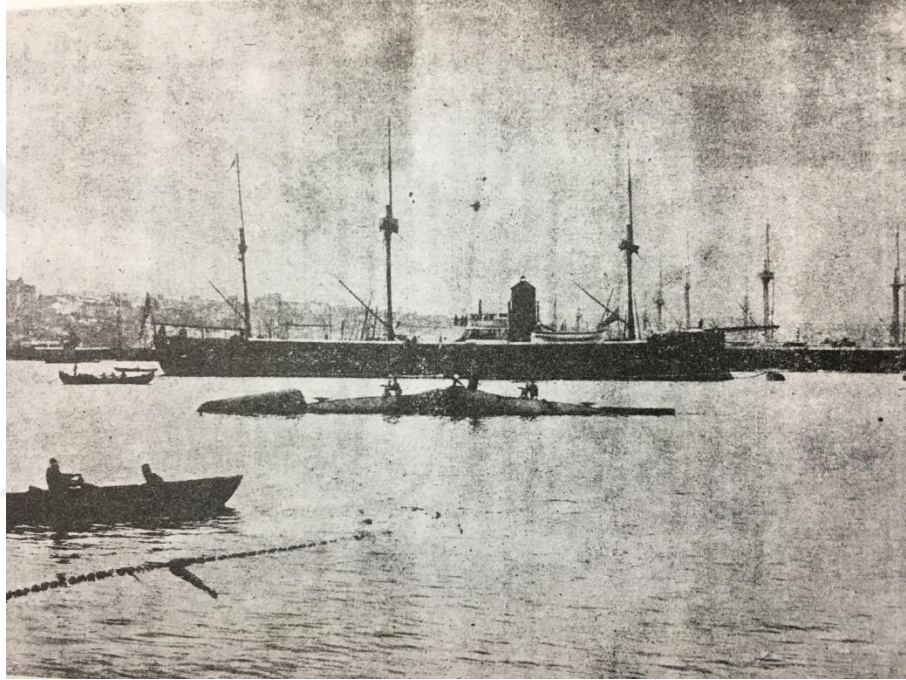
¹⁰⁶ Mercan, Evren **Güvenlik Stratejileri Dergisi** Sayı 15, Haziran,2012 Stratejik Araştırmalar Enstitüsü, İstanbul, s.166.

¹⁰⁷ Bernard Langensiepen, Ahmet Gülerüz, **1828-1923 Osmanlı Donanması**, Denizler Kitabevi – Kaptan Yayıncılık, İstanbul, Mart 2007, s.184.

Denizaltının boyu 31 metre ağırlığı ise 160 tondur¹⁰⁸. Bu boyutlarda diğer sergilenen gemiler ile karşılaştırıldığında daha ufak sayılabilecek bir boy ve ağırlıktadır.

Denizaltı, bekletildiği zamanlarda çürümeye yüz tuttuğu not edilmiş ve bu sebepten dolayı da 1920’lerde hurdaya çıkartılmıştır.

Resim 64: Abdulhamid denizaltısı Haliç’te seyir halinde iken.



Kaynak: Nejat Gülen, **Dünden Bugüne Bahriyemiz**, Kastaş Yayınları, İstanbul, Mart 1988 s.Ek Kısım.

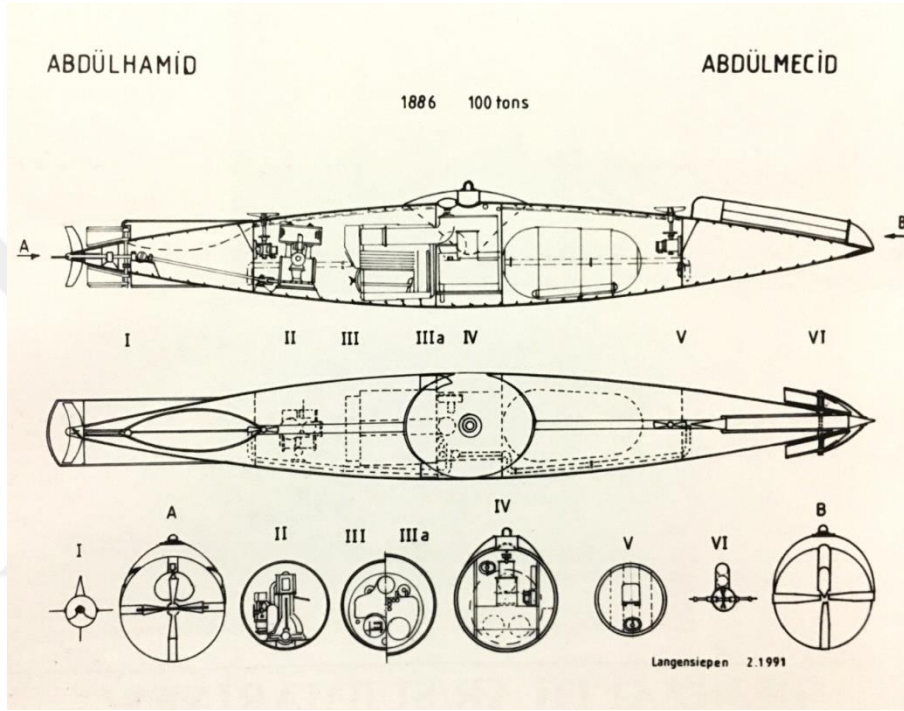
3.2.2.2. Sergileme Yönteminin Seçilmesi

Denizaltının sergilenme yöntemi düşünüldüğünde ilk başta denizde mi yoksa karada mı sergilenmesi daha iyi olur onun planlanması lazımdır. Denizaltıdan daha eski demir yapımı gemiler de denizde yüzerek sergilenmektedir. 1860 yılında yapılan İngiliz Warrior gemisi hayatının çoğunu yüzerek geçirmiştir fakat ancak sekiz senelik bir restorasyondan sonra müzeye çevrilebilmiştir.

¹⁰⁸ Mercan, Evren **Güvenlik Stratejileri Dergisi** Sayı 15, Haziran,2012 Stratejik Araştırmalar Enstitüsü, İstanbul, s.166.

Abdul-Hamid'in operasyonel zamanında bile yapısal durumunun iyi olmadığı düşünüldüğünde, yüzerek sergilendiği zaman, bakım ve onarım masraflarının, karada sergilenmesine karşı çok daha yüksek olacağı varsayılmaktadır.

Resim 65: Abdulhamid denizaltısının plan ve kesitleri.



Kaynak: Türk Denizaltıcılığı ve TCG Uluçalireis (S338) Lebib Yalkın, İstanbul 2002, s.25.

Denizaltının küçük boyutu düşünüldüğünde karada sergilenmesi diğer gemilere nazaran daha kolay olacaktır ve denizde sergilenmesi yerine karada sergilenmesi bu tarihi denizaltı için daha iyi bir seçenek olacaktır.

Karada sergilenmesi için iki sergileme seçeneği bulunmaktadır, bunlardan biri kuru havuzda sergilenmesi diğeri ise kendisi için hazırlanan özel bir yerde karaya çekilerek sergilenmesidir. 130 yıl evvel monte edildiği tersanede sergilenmesi tarihi açıdan bir bağlam yapacağı için, Haliç Tersanesinde sergilenmesi uygundur. Tersanede bulunan kuru havuzların boyutları bu denizaltının sergilenmesi için de uygundur. Tarihi kuru havuzlar bu denizaltının sergilenmesi için uygun olsalar

da, boyut olarak aslında denizaltıdan çok büyük gemilere de ev sahipliği yapabilecek kapasiteleri vardır. Abdül-Hamid denizaltısının boyutlarının karaya çekilmesinin de uygun olduğu düşünülürse, ileri de daha büyük müze gemilerin o kuru havuzları kullanmasına imkân tanımak için Abdül-Hamid'in karaya çekilmesi daha mantıklı bir seçenektir.

Parçalara bölünmüş olarak sergilenme de bir yöntem olarak düşünülebilir. Birkenhead, İngiltere'de sergilenen U-534 denizaltısı, tek parça halinde değil birkaç parça halinde sergilenmektedir. 3 Eylül 1942'de denize indirilen IX sınıfı olan U-boat U-534, Almanya Donanması için İkinci Dünya Savaşında savaşmış ve savaşın son günlerinde 5 Mayıs 1945'te uçak saldırısı sonucunda batmıştır. Kayıp olan denizaltı, 41 sene sonra 1986 yılında Danimarkalı bir balıkçı tarafından bulunmuş 1993 yılında ise bir Hollandalı firma tarafından da yüzeye çıkartılmıştır. 1996 yılında Birkenhead'e götürülen denizaltı 2006 yılına kadar Birkenhead Docks'ta müze gemisi olarak sergilenmiştir. 2006 yılında faaliyetlerine son verilen müze gemisini Merseytravel İşletmesi devralmış ve 2007'de şu an sergilendiği Woodside Feribot Terminaline taşınmıştır. Taşınması daha kolay olsun diye beş parçaya ayrılan denizaltı, sergileneceği yerde üç parçaya birleştirilmiştir ve şu anda da parça parça sergilenmektedir. Parça parça olmasının getirdiği en büyük avantaj, normalde içine girilmesi zor mekânların dışarıdan rahatça izlenebiliyor olmalarıdır.

Bu sayede özellikle ufak yaşta ziyaretçilerin, hareket etmeleri kısıtlı olan ve engelli ziyaretçilerin, denizaltının içine girmeye gerek kalmadan, içini görme fırsatı yaratılmıştır.

Resim 66: U-534 Müzesi – Denizaltı bölünmüş durumda.



Kaynak: (Çevrimiçi) <https://www.visitliverpool.com/things-to-do/u-boat-story-p229341> 12 Haziran 2019.

Abdül-Hamid denizaltısının içinin diğer denizaltılara nazaran çok daha küçük olması ve içine girilmesinin çok daha zor olacağından parça parça sergileme yöntemi düşünülebilir.

Bu tip sergileme yönteminin, geminin yapısına geri dönüşümsüz zarar verme ihtimali vardır. Kendi döneminden kalan çok nadir bir örnek olacak bu denizaltı için o yüzden parça parça sergileme yöntemi, özellikle o dönemki yapım tekniklerin muhafaza edilmesi için bu yöntem düşünülmeyebilir.

3.2.2.3. Geminin Müzeye Dönüştürülmesine Örnek Olabilecek Gemi Müzeleri

Denizaltılar, yapıları ve şekilleri düşünüldüğünde karaya çekilme seçenekleri gemilere nazaran daha uygundur. Bu tip sergilenen denizaltı örneği çoktur, Vladivadosk Rusya’da sergilenen S-39, St.Petersburg Rusya’da sergilenen C-189, Gosport İngiltere’de sergilenen HMS Alliance, Laboe Norveç’te sergilenen U-995, Burgstaaken Almanya’da sergilenen U-11 bu konuda örnek

müzelerdir. Bu denizaltıların boyutları Abdül-Hamid ile karşılaştırıldığında çok daha büyüklere, örnek verilmesi gerekirse Samara Rusya’da sergilenen Tango Sınıfı B-307, 91 metre boyunda olup 3,100 ton ağırlığındadır ve Samara’da nehirden yaklaşık bir kilometre uzaklıkta bulunan müze yerleşkesine çekilmiştir. Direk bir karşılaştırma yapılması gerekirse Abdül-Hamid denizaltısı 30 metre boyunda olup 100 ton ağırlığındadır, ağırlık olarak B-307’inin otuzda biridir.

3.2.2.4. Gemi Müzesinin Sergileme Yerinin Seçilmesi ve Gereken Altyapının Belirlenmesi

Abdül-Hamid’in karaya çekilerek sergilenmesi düşünüldüğünde yer olarak merkezi bir yerin olması, denizaltıya daha fazla ziyaretçi gelmesini sağlayabilir. Eğer Haliç Tersanesi’nde diğer gemiler müze olarak sergilenir ise iyi bir adaydır. Bir başka merkezi aday da Beşiktaş’ta bulunan İstanbul Deniz Müzesidir. Genel Kurmay Başkanlığına bağlı olan bu müzenin en büyük sergilenen parçaları, tarihi kadirgalar ile saltanat kayıklarıdır. Bu müzenin merkezi bir konumda olması ve konu olarak denizcilik üzerine ağırlık vermesi büyük avantajdır.

Burada denizaltının konuşlanabileceği üç olası yer vardır, bir tanesi Deniz Müzesinin Boğaz’a bakan bahçesinde sergilenmesi, ikincisi Deniz Müzesi’nin ana yola bakan tarafında sergilenmesi ve en son olarak da Beşiktaş meydanında şu anda sergilenen toplar ile beraber sergilenmesidir.

Bu üç sergilenme seçeneklerinin hepsinde denizaltı açık havaya maruz bir şekilde sergilenecektir. İlk önce denizaltı karaya çekilip, karada da özel ağır yük taşıyan modüler taşıma sistemleri ile de sergileneceği yere taşınabilir. Üç yerde de denizaltı, hazırlanan özel altyapı üzerine konuşlandırılır.

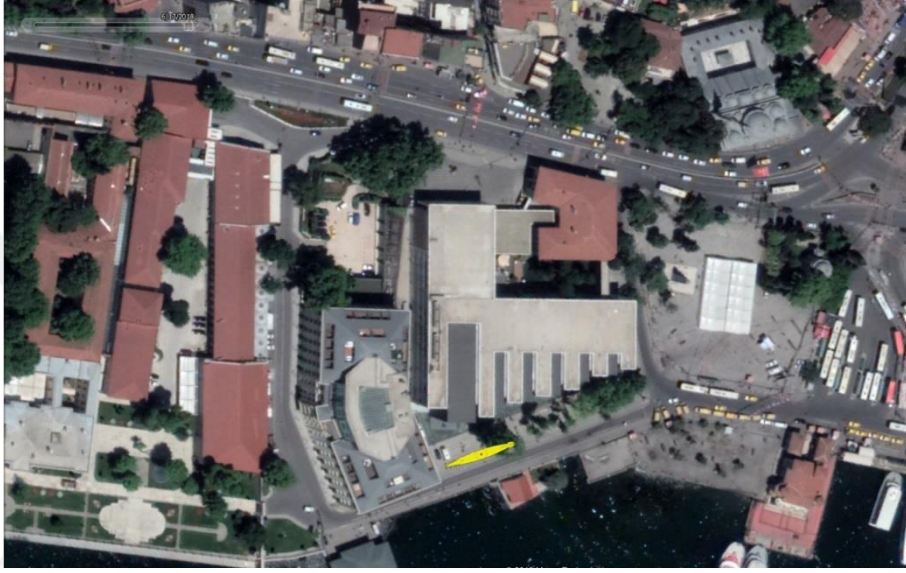
Resim 67: Deniz Müzesi ve Beşiktaş denizden görünüm, İstanbul.



Kaynak: Kerim Bozkurt Arşivinden. 28 Haziran 2012.

Beşiktaş Meydan’ında sergilenme olasılığı olsa da müzeye fiziki bağlılığı olmaması ve hali hazırda yoğun olarak kullanılan bir meydana fiziksel kıstasların getirilmesi, bu seçeneğin aslında çok tercih edilmemesine sebep olmaktadır. Buna ek olarak ikinci seçenek, müzenin boğaz yönüne bakan tarafında denizaltının konulması da, müzenin Boğaz’a bakan cephesinin mimari görselliği ile çakışacak ve müzenin ana tasarım elemanlarını görsel olarak engelleyecektir. Müze içerisinden de Boğaz manzarasını kapatacaktır. Bunlara ek olarak müzenin deniz tarafında sergilendiğinde ana yoldan veya meydan tarafından gözükmeyecektir. Bu da denizaltıya ve onunla beraber deniz müzesine gelecek ziyaretçi sayısının daha az olmasına sebep verecektir. Bu sebeplerden dolayı, üç yer arasında tercih edilecek yer, müzenin önündeki ufak meydancığa yerleştirilmesidir. Denizaltının uzun ve dar bir yapıya sahip olması, müze önündeki meydanın ortasına konuşlandırıldığında, denizaltının etrafının rahat dolaşılmasına müsaade eder.

Resim 68: Abdül-Hamid denizaltısı'nın Deniz Müzesi Boğazı tarafında sergilenmesi.



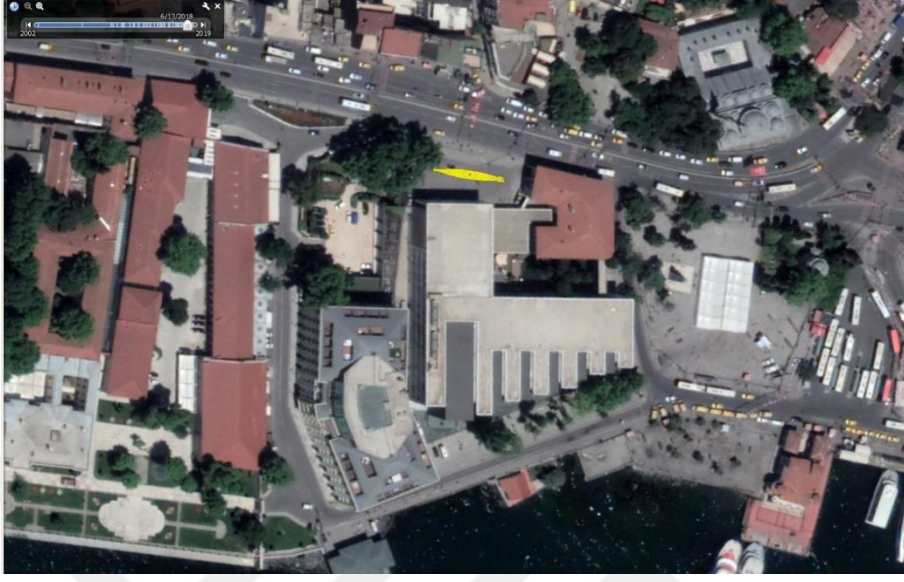
Kaynak : (Çevrimiçi) <https://www.google.com/earth/versions/#earth-for-web> 10 Temmuz 2019

Resim 69: Abdül-Hamid denizaltısı'nın Beşiktaş Meydanı'nda sergilenmesi.



Kaynak : (Çevrimiçi) <https://www.google.com/earth/versions/#earth-for-web> 10 Temmuz 2019

Resim 70: Abdül-Hamid denizaltısı'nın Deniz Müzesi'nin cadde tarafında sergilenmesi.



Kaynak : (Çevrimiçi) <https://www.google.com/earth/versions/#earth-for-web> 10 Temmuz 2019

İstanbul'un en işlek caddelerinden biri olan bu sokağın üzerinde bulunan müzenin denizcilik ile alakası olduğu meydanda bulunan çapa ve gemi pervanelerinden belli olmaktadır. Fakat oraya konuşlandırılacak bir denizaltı, o müzenin denizcilik ile alakalı bir müze olduğunu anında gösterecektir. Bu kadar işlek bir caddenin üstünde de konuşlandırılmış olması, ziyaretçi sayısının hep yüksek olmasını sağlayacaktır. Müzeye fiziki yakınlığı, denizaltının güvenliğinin her zaman temin edecektir.

Denizaltının buraya konuşlandırılmasının bir avantajı da Deniz Müze'sinin önündeki meydanın daha fazla kullanılmasını sağlamaktır. Şu anda mevcut hali ile bir tek Beşiktaş-Kabataş istikametinde yürüyen insanlar yol kenarındaki kaldırımını kullanırken, meydanı bir tek müzeye giriş ve çıkış yapan ziyaretçiler kullanmaktadırlar. Meydanın boş durması, özellikle Beşiktaş gibi yoğun kalabalığın olduğu bir mahallede tenhalık hissi yaratmaktadır.

Resim 71: Deniz Müzesi ön meydanı.



Kaynak: Kerim Bozkurt Arşivinden. 6 Ağustos 2019.

Karada sergileme yöntemleri arasında, tüm doğal şartlardan izole edilmiş olarak sergilenme yöntemi de bu denizaltı için uygulanabilir. Fakat bu yöntemde denizaltının dışarısı ile bağlantısı kesileceğinden, bulunduğu bölgede kendi varlığını görsel yöntemler üzerinde sağlayamayacak ve bir nevi kendi reklamını yapamaz olacaktır. Bunu karşın deniz ile ilişkisinin kesilmesi, uzun dönem bakımı açısından gemi müzesini rahatlatacaktır, fakat hava ile bağlantısının kesilmesinin uzun dönemde çok bir farkı olmayacaktır. Bu yüzden hava şartlarına maruz kalıp açıkta sergilenmesi, hem denizaltı müzesi için, hem de önünü işgal ettiği Deniz Müzesi için avantajlı olacaktır.

3.2.2.5. Gemi Müzesinin Ziyaretçi Deneyimine Karar Verilmesi

Tek parça sergilendiğinde denizaltının içine ulaşım ile ilgili ciddi bir sorun vardır. İçinde bir ana kamara bulunan denizaltıya giriş güverte üzerinden aşağı inen bir gemici merdiveni ile inilebiliyor. Bir müze işletiminde, ziyaretçilerin gemici merdiveni ile denizaltıya inmesi, kendi emniyetleri

açısından söz konusu değildir. Bu sebepten, ziyaretçilerin denizaltı içine girebilmesi için bir kapı boyunda delik açılması gerekmektedir. Bu da geminin bir şekilde müzeye çevrilirken yapının orijinal halinin bozulacağı anlamına gelir fakat kapı için kesilen yerinde, denizaltının yapımını ve kullanılan malzemelerin direk olarak görülmesini sağlar.

Açılan kapı ile dışarıda buluna hava şartlarına maruz kalacak denizaltının içini korumak için, kapının bulunduğu yere, kapalı bir giriş odası veya müzeye direk bağlanacak bir koridorda açılabilir. Bu sayede hem denizaltının içi korunmuş olacak hem de denizaltının içine giriş kontrollü bir şekilde olacaktır.

Denizaltının için çok küçük olduğundan serbest bir dolaşım yerine, ziyaretçiler grup halinde dolaştırılması şu an gözüken en sağlıklı yöntemdir. Denizaltı hakkında asıl bilgi, denizaltıya girilmeden evvel bir sergi odasında verilmesi gerekmektedir. Denizaltıcılık tarihi için de önemli bir denizaltı olduğundan, bu sergide dünyadaki tüm denizaltıcılığın tarihçesi sergilenebilir ve ziyaretçilere denizaltının bu tarih içindeki önemi anlatılabilir.

Bu sergi alanında, denizaltının, içinden çıkabilecek ekipmanlar, mürettebatın o devirde kullandığı veya kullanabileceği alet edevat ve üniformalar da bu sergi alanı içerisinde sergilenebilir.

Denizaltının içinin ebadı düşünüldüğünde, rehber haricinde en fazla iki kişilik gruplar ile denizaltının içi gezdirilebilir. Bu sergileme yönteminin müzeye ek bir yükü olacaktır. Her gün denizaltının içini gezdirmek için bir veya iki rehberin tutulması gerekecektir. Bu rehberler Türkçe harici yabancı dil de bilmeleri gerekir. En kısa turun on beş dakika sürebileceği düşünülürse, müzenin açık olduğu saatlerde maksimum kırk sekiz kişinin denizaltıyı ziyaret edebileceği anlamına gelir. Bu da bütün müzeye gelen ziyaretçiler arasında düşük bir rakamdır.

3.2.2.6. Uzun Dönemli Planlama Yapılması

Eğer ilerleyen zamanlarda ziyaretçi sayısı ve denizaltıya duyulan ilgi oranı artar ise, denizaltının ikiye veya üçe bölünerek sergilenme yöntemi düşünülebilir. Fakat bu yöntem uygulanmaya başlanırsa, denizaltı için kapalı bir mekân yapılması gerekliliği ortaya çıkabilir ve müzenin yeniden bir kuruluş masrafına yakın bir harcama yapması gerekebilir. Müzenin önünde sergilenen denizaltı için yeni bir bina eklenmesi gerek veya mevcut müze binasının mimarisini etkilemeden bu ek yapılması gerekecektir. Bu eklenecek yeni binanın olabildiğince şeffaf olması gerekmektedir. Eğer sergilenen denizaltı ana caddeden gözükmez ise, bu hem denizaltıya hem de deniz müzesine daha az ziyaretçinin gelmesine sebep olabilir. Denizaltının dışarıdan görüleceği şeffaf bir yapı yapıldığında da hem soğutma masrafları hem de cephelerin temizleme masraflarında artış olacaktır ve uzun dönemli bütçe hesaplanırken bunlarında göz önünde bulundurulması gerekmektedir.

3.2.3. Hamidiye Kruvazörünün Müzeye Dönüştürülmesi

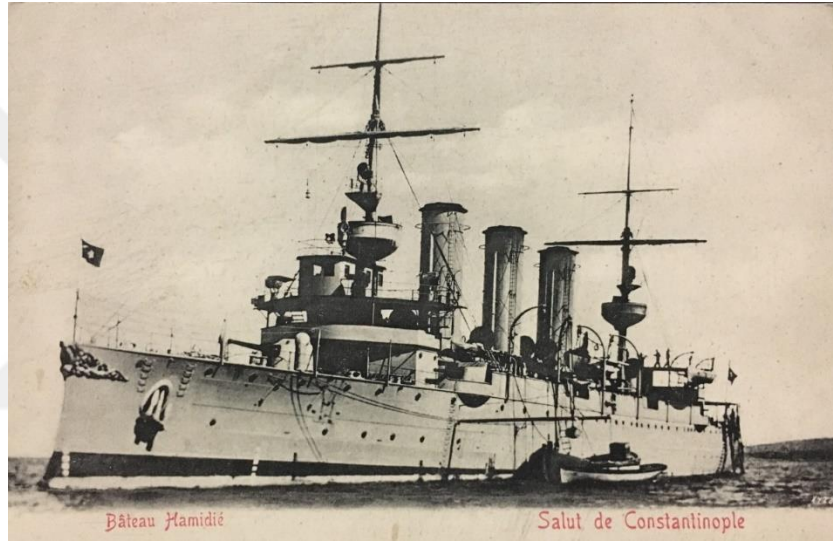
3.2.3.1. Hamidiye Kruvazörünün Tarihçesi

1904 Nisan ayında Osmanlı Donanmasında göreve başlayan Hamidiye Kruvazörü¹⁰⁹, Balkan Savaşlarının ilk başlarında Bulgar Torpidobot Druzki'nin attığı torpido ile yaralansa da, Rauf Orbay'ın komutası altında yaptığı Akın Harekatı ile halka ve donanmaya moral getiren bir gemi olmuştur. Bu sebeplerden ve yüzyıl başında yapılan kruvazörlerden iyi bir örnek olacağı için müzeye çevrilmesi uygun bir gemidir. Onu torpido atıp yaralayan Druzki, Varna, Bulgaristan'da karada gemi müzesi olarak sergilenmektedir.

¹⁰⁹ Genel Kurmay Başkanlığı **Balkan Harbi Tarihi VII nci Cilt Osmanlı Deniz Hareketleri 1912-1913** Askerim Basımevi, İstanbul,1965, s.12.

1900 yılında İngiliz Armstrong Withworth firmasına sipariş edilen gemi, Elswick, Newcastle’da inşa edilmiştir. Gemi 25 Eylül 1903’te denize indirilmiş ve ertesi senenin Nisan ayında da Osmanlı Donanmasında göreve başlamıştır. Hafif kruvazör olarak tasarlanan gemi, 112 metre uzunluğunda olup 3900 ton ağırlığındadır¹¹⁰.

Resim 72: Hamidiye Kruvazörü.



Kaynak – Hamidiye Kruvazörü – Yazarın Koleksiyonundan Kartpostal-Tarih Bilinmiyor.

Balkan Savaşlarında ve Birinci Dünya Savaşında savaşan gemi, 1925 yılında Cumhuriyet Donanmasına katılmış ve 1940’tan sonra da eğitim gemisi olarak görev yapmıştır¹¹¹. 1947 yılında görevden alınan gemi, 1949-1951 yılları arası kısa bir süre gemi müzesi olarak faaliyet gösterse de akabinde Haliç’e çekilmiş ve 1964 yılında Paşabahçe’de hurdaya çıkarılmıştır.

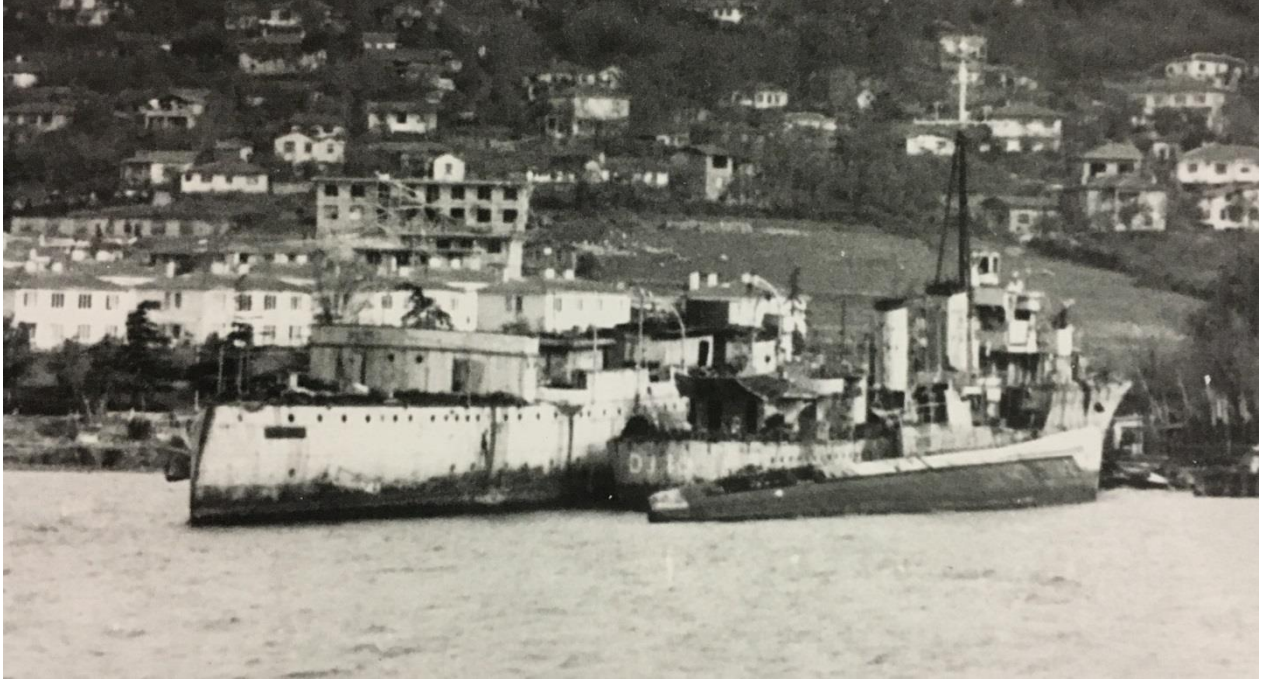
Gemi 1964’te hurdaya çıkmadığını ve günümüze kadar donanma bakımı ile Haliç’te muhafaza edildiğini varsaydığımızda, elimizde 20.yy’ın başında gemi ve kruvazör teknolojisi için iyi bir

¹¹⁰ Bernard Langensiepen, Ahmet Güler, **1828-1923 Osmanlı Donanması**, Denizler Kitabevi – Kaptan Yayıncılık, İstanbul, Mart 2007, s.115.

¹¹¹ Piri Reis Araştırma Merkezi, **Gazi Hamidiye ve Akın Harekatı**, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2006, s.155.

örnek olabilecek bir gemi bulunmaktadır. Ayrıca 1890’larda geliştirilen hafif kruvazör tipolojisinde nadir kalan gemilerden biri olurdu. Yavuz Zırhlısı ile bile karşılaştırıldığında farklı teknolojilere sahip olan Hamidiye Kruvazörü, 20 inci yüzyıldan ziyade 19 uncu yüzyılın esintilerini taşıyan bir gemidir ve bir geçiş döneminin eseridir.

Resim 73: Hamidiye Paşabahçe’de söküm esnasında.



Kaynak: Ahmet Güleriyüz, **Hamidiye, Mecidiye ve Kruvazörler**, Denizler Kitabevi, İstanbul, 2009, s.63.

3.2.3.2. Sergileme Yönteminin Seçilmesi

Her gemi müzesinde olduğu gibi, bu geminin de müzeye çevrilmeden evvel sergilenme yöntemi seçilmesi gerekmektedir. İlk başta geminin yüzerek mi yoksa karada mı sergilenmesi doğru olur ona karar vermek gerekir.

Resim 74: Hamidiye’yi Torpido Atan Druzki Torpidotu.



Kaynak : Ahmet Güleç Arşivinden. 30 Ağustos 2016.

Bu geminin, aktif olarak çalışan gemi müzesi yöntemi ile sergilenmesi de çok mümkün değildir. Geminin ana motorları ve diğer mekanik sistemleri 115 yıllıktır ve günümüzde o sistemleri kullanabilecek özel bir mürettebat gerekmektedir. Günümüzdeki gemiler de bulunan otomasyon sistemleri de olmadığı için bu mürettebatın sayısı yüksek olacaktır ve müzenin işletme maliyetini arttıracaktır. Geminin her limandan giriş ve çıkışında römorkör desteğine ihtiyaç olacaktır ve aktif olarak denizde seyirlere çıktığı için daha sık kuru havuza bakıma girmesi gerekecektir.

Geminin seyir esnasında kullanılması için günümüzün emniyet ve denizcilik kurallarına uygun haberleşme, navigasyon, güvenlik ve sinyalizasyon aletleri eklenmesi gerekmektedir. Tarihi bir gemi üzerine eklenecek olan telsiz ve radar antenleri, modern filikalar ve seyir ışıkları, geminin tarihi görüntüsünü bozacaktır.

Geminin bakımını ve tamirini yapabilecek, değişmesi gereken parçaların özel üretimini yaptırabilecek özel bir tersaneye de ihtiyaç olacaktır. Ne kadar, 116 yıllık bir savaş gemisinde seyir

çıkma ziyaretçiler açısından unutulmayacak bir deneyim olacaksa da, bu kadar ciddi bir yatırım ancak devlet tarafından karşılanabilir fakat müzenin kendi başına bu tip bir yatırıma girmesi mümkün değildir. Bu sebeplerden dolayı aktif olarak çalışan gemi müzesi yöntemi Hamidiye için uygun değildir.

Hamidiye için sergileme yöntemi düşünüldüğünde karada sergilenmesi mümkündür. Bunlardan ilk alternatif, mevcut bir kuru havuzun içinde sergilenmesidir. İstanbul Haliç Tersanesinde bulunan kuru havuzlardan bir tanesinin boyutları Hamidiye için uygundur ve kuru havuz içerisinde sergilenebilir. Kuru havuzda iki türlü sergilenme imkânı vardır, kuru havuzun suyla dolmuş olması ve gemi kuru havuz içerisinde yüzerek sergilenmesi ve ikincisi de kuru havuzun boşaltılıp suda yüzer olması ve geminin suda bağımsız bir şekilde sergilenmesidir.

Kuru havuz boş iken, geminin 116 yaşında olduğu düşünülürse, geminin yapısı bu sergilenme yönteminde uzun dönemlerde denizin yarattığı basınç eksikliğinden deformasyonlara uğrayabilir ve ileri zamanlarda bunu engellemek için destek yapıları inşa edilmesi gerekebilir.

Kuru havuzun içi tatlı su ile doldurulması ile gemi sergilenme yöntemi de alternatif bir yöntemdir. Kuru havuz içi tatlı su ile doldurulur ve gemi kuru havuz içinde yüzerek sergilenir. Bu sergileme yönteminde, gemiye gelen ziyaretçiler gemiyi yüzerek gördükleri için gemiye bakış algıları, karada oturan bir gemiden ziyade daha değişik olur. Bu yöntemde gemi su içinde olduğu için yapısal dengesi bozulmaz. Kuru havuz içindeki suyun kalitesi kontrol edilebildiğinden, denizde sergilenmesine nazaran daha az bakım ister ve en önemlisi bakım zamanı geldiği zamanda geminin bir yere çekilmesine gerek kalmaz ve kuru havuzun boşaltılması ile olduğu yerde bakımı yapılabilir.

Uzun dönemli yapısal sorunların çıkmaması için kuru havuzun içi dolu olarak sergilenmesi önerilmektedir. Kuru havuzun içi boş iken geminin alt kısmının ziyaretçilerinde görmesi açısından

daha avantajlı ve geminin bakım gereksinimi daha az olaksa da, geminin yapısına gelebilecek zararlar, uzun dönemde daha ciddi sorunlar çıkartabilir.

3.2.3.3. Geminin Müzeye Dönüştürülmesine Örnek Olabilecek Gemi Müzeleri

Hamidiye ile aynı yaşlarda bulunan gemi müzeleri örnekleri bulunmaktadır. Bunlar içinde St.Petersburg, Rusya’da sergilenen Aurora zırhlısı; Amsterdam, Hollanda’da sergilenen Christiaan Brunings İstimbot’u; Yokosuka, Japonya’da sergilenen Mikasa savaş gemisi; Superior, A.B.D.’de sergilenen S.S.Meteor tankeri; Philadelphia, ABD’de sergilenen USS Olympia Kruvazörü Hamidiye ile aynı dönemlerde inşaat edilmiş ve şu anda müze gemisi olarak sergilenen örnek gemilerdir.

Bu gemilerin çoğu yüzerek sergilenmektedir, aralarında Mikasa savaş gemisi içi beton ile doldurulmuş kuru havuzda sergilenmektedir fakat bunun sebebi teknik sebeplerden değil politik sebeplerdendir.

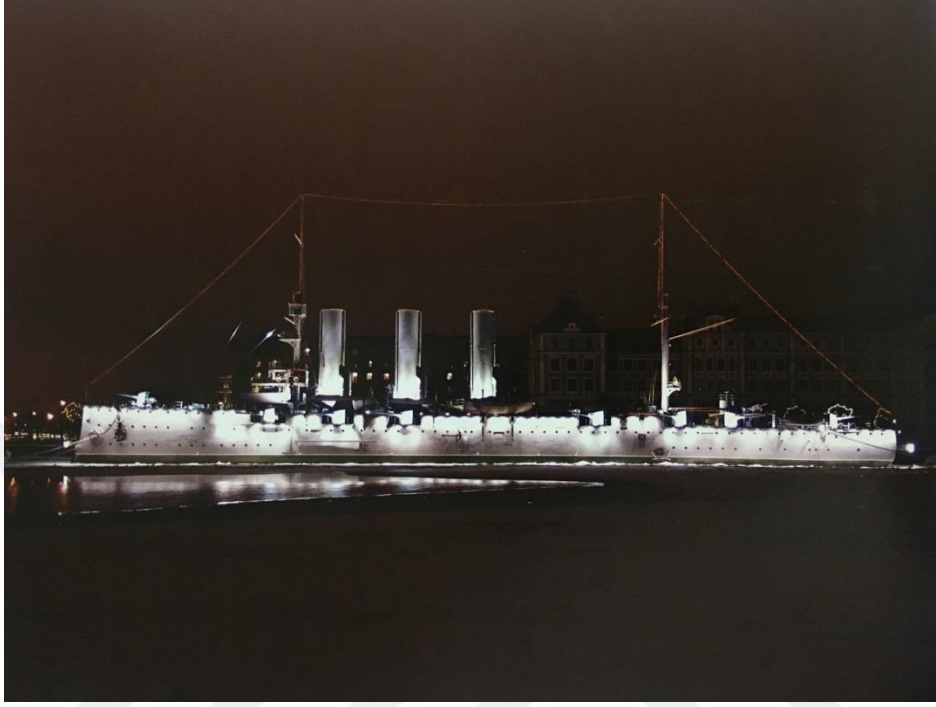
Diğer gemi örnekleri arasında, Rusya’da bulunan Aurora ve Amerika’da bulunan Olympia gemileri Hamidiye’ye tipoloji, yapıldığı dönem ve boyut olarak en yakın gemilerdir. Korumalı Kruvazör Aurora, 29 Temmuz 1903’te Rus donanmasında göreve başlamış, 125 metre uzunluğunda olup 6630 ton ağırlığındadır¹¹². 1957 yılında müze gemisine çevrilmiştir ve şu anda St.Petersburg’da sergilenmektedir. USS Olympia ise 5 Şubat 1895’te Amerika Birleşik Devletleri donanmasında göreve başlamıştır¹¹³ 1898 yılında İspanyol-A.B.D. savaşına katılan gemi 1.Dünya savaşında da aktif görevlerde bulunmuştur. 105 metre uzunluğunda 6694 ton ağırlığındaki gemi 9 Aralık 1922 yılında aktif görevden çıkartılmıştır ve 1957 yılında müze gemisine dönüştürülmüştür¹¹⁴.

¹¹² Fred T. Jane, **Jane’s Fighting Ships 1906/7**, David & Charles Reprints, South Devon House Railway Station, 1970, s.270.

¹¹³ Fred T. Jane, **Jane’s Fighting Ships 1906/7**, David & Charles Reprints, South Devon House Railway Station, 1970, s.116.

¹¹⁴ Bernard Ireland, **The World Encyclopedia of Cruisers**, Lorenz Books, Londra, 2008, s.132.

Resim 75: Aurora, St.Petersburg, Rusya’da sergilenirken.



Sam Willis. **Fighting Ships 1850-1950**, Quercus Prints, Londra, 2007 s.132.

Bu iki gemi de Hamidiye’ye örnek olabilecek gemilerdir. İki gemi de yüzerek ve de büyük bir şehrin merkezine yakın bir yerde sergilenmektedirler.

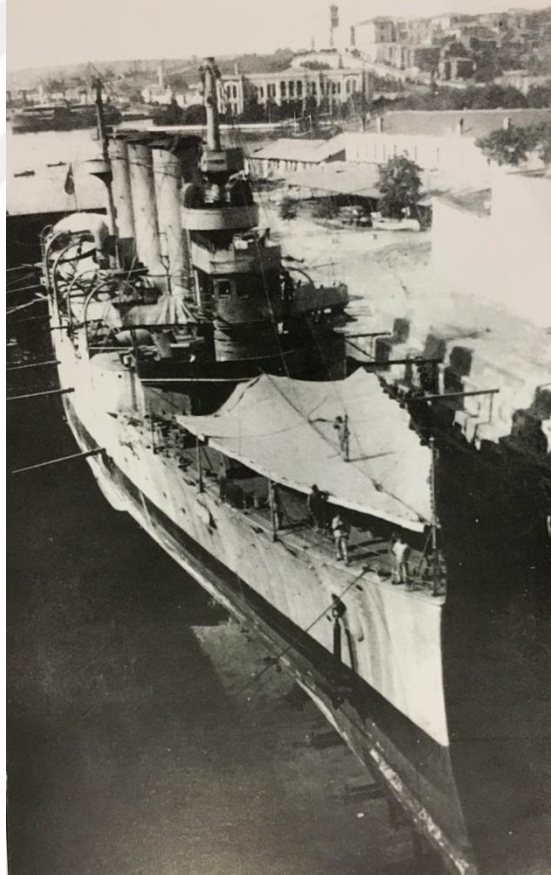
3.2.3.4. Gemi Müzesinin Sergileme Yerinin Seçilmesi ve Gereken Altyapının Belirlenmesi

Geminin içi dolu bir kuru havuzda sergilenmesi en uygun yöntem olarak görülmüştür. Mahmudiye Kalyonu için yapılan analizde Haliç Tersanesinin seçilme sebepleri Hamidiye için de geçerlidir. Bu sebepler, kuru havuzun şehir merkezine yakın olması ve şu anda tersanenin faaliyette olmamasıdır.

Fakat göz önünde bulundurulması gereken bir iki konu vardır. Bunlardan biri ileri zaman dilimlerinde bakım işlemleri yapılacağında sorun çıkarmamaları için kuru havuz pompalarının ve kapılarının düzenli bakımlarının yapılması gerekmektedir. Diğer önemli bir konu da, Haliç

tersanesinde şu anda aktif faaliyetler durmuş durumdadır, bu da herhangi bir bakım yapılacağı zaman dışarıdaki bir tersaneden ekipman ve çalışanların getirilmesi gerekmektedir. Bu da bakım masraflarını normalden daha yüksekte olmasına sebep olabilir. Eğer bakım veya onarım için tersanelerden taşınması zor bir ekipman getirilmesi gerekiyorsa o da ek bir masraf yaratacaktır. Haliç tersanesi için özel bir durum daha mevcuttur, o da İstanbul Boğazı ile Haliç Tersanesi arasında üç tane köprü bulunmaktadır. Bu üç köprünün de gemilerin geçmesine izin veren açılır kanatları veya parçaları vardır. Hamidiye gemisinin tersaneye varması için bu üç köprünün de çalışıyor olması gerekmektedir.

Resim 76: Hamidiye 1928’de Haliç’te kuru havuzda bakımı yapılırken.



Kaynak : Ahmet Güleriyüz, **Hamidiye, Mecidiye ve Kruvazörler**, Denizler Kitabevi, İstanbul, 2009, s.52.

İstanbul’da hali hazırda böyle bir kuru havuzun olması büyük bir avantajdır ve ana tercih edilen sergileme yöntemi bu kuru havuz içinde olmalıdır. Bölüm 3.2.3.3 de bahsedilen ve yüzerek sergilenen Olympia ve Aurora gemileri örnek alındığında, Hamidiye’nin yüzerek sergilenmesi önerilebilir.

Hamidiye gemisinin yapımı yüzyıl geçtiğinden günümüzde yapılan gemilere nazaran daha sık bakıma alınması gerekir. Hamidiye, Haliç Tersanesine yakın bir yerde veya İstanbul Boğazında sergilendiği takdirde en yakın bakım yapılabilecek tersaneler Tuzla’da bulunmaktadır. Bu da geminin bakıma ortalama 35 km’lik bir mesafede römorklar tarafından çekilmesi demektir.

Bu mesafe yarım günlük bir taşıma operasyonu gerektirir. Bu çok uzun bir süre sayılmasa da Dünya’nın en işlek deniz yollarından bir tanesinden geçecek olan gemi için kaza riski yüksek olacaktır. Gemi müzesinin yeri, tersaneye yakın bir yere düşünülebilir fakat bu sefer şehrin merkezinden uzak olacağından, ziyaretçi sayısında çok ciddi düşüşler gözlenebilir.

Resim 77: Hamidiye’nin Haliç Tersanesinde Sergilenmesi.



Kaynak : (Çevrimiçi) <https://www.google.com/earth/versions/#earth-for-web> 10 Temmuz 2019

3.2.3.5. Gemi Müzesinin Ziyaretçi Deneyimine Karar Verilmesi

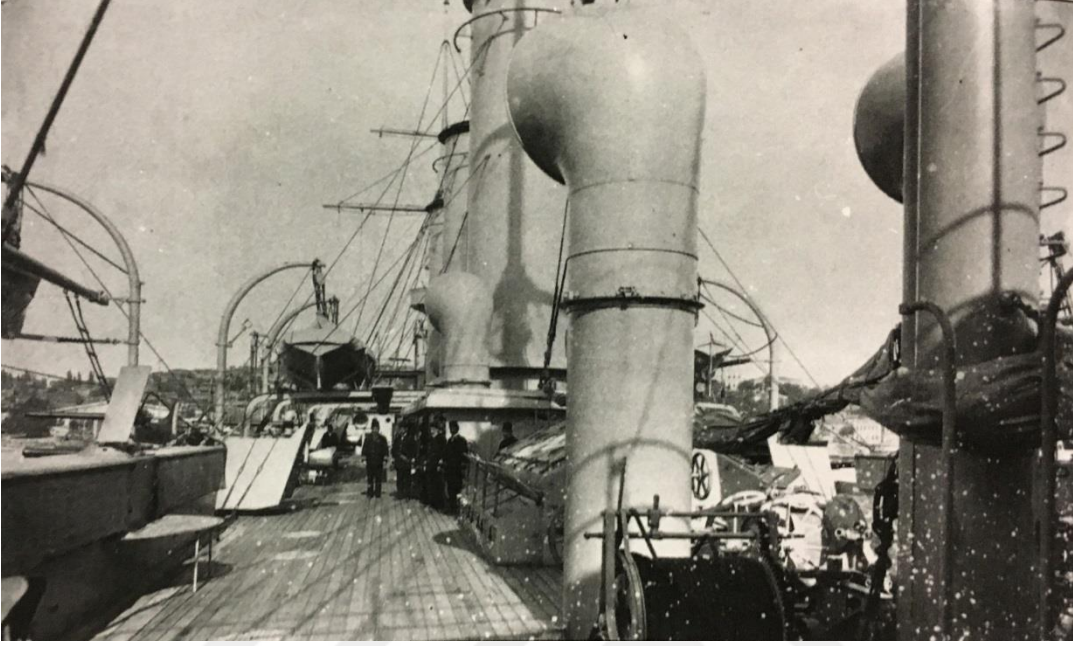
Tersanenin diğer kısımları da denizcilik hakkında bir müze olduğu takdirde, bu binalardan birinin müzenin giriş-çıkışı, hediyelik dükkânı Hamidiye Gemisi içinde kullanılabilir. Fakat eğer öyle bir durum yoksa da o zaman kuru havuzun yanına yeni bir müze girişi binası yapılması gerekmektedir. Mevcut bir yer kullanılsa da yeni bir yer yapılsa da yaklaşık iki yüz metrekarelik bir yer kâfi olacaktır. Bu alan içinde bilet satış, güvenlik kontrolü, hediyelik dükkân, ziyaretçilerin ve çalışanların kullanımı için tuvaletler ve müze ofisleri bulunacaktır.

Gemiye girilmeden evvel ilk bu binaya giren ziyaretçiler, biletlerini alıp güvenlik kontrollerini tamamladıktan sonra gemiye geçişe hazır olacaklardır. Gemiye geçmek için kuru havuzun yanında gemiye bir köprü yapılması gerekir. Gemi kuru havuz içinde hareket halinde olacağı için, köprünün tasarımı bu hareketleri göz önünde bulundurarak tasarlanması gerekmektedir.

Hamidiye gemisinin büyüklüğü, ziyaretçilerin serbest dolaşımı için uygundur. Hamidiye gemisinin hem üst güvertesi hem de alt güverteler gezilmelidir. Geminin üzerine çıkan ziyaretçiler ilk başta ön pruvada bulunan 15 cm'lik topa yönlendirilirler. Topu gördükten sonra pruvanın başına kadar gidebilen ziyaretçiler dönüşte geminin içine girmeleri için yönlendirici levhalar bulundurulur.

Geminin alt güvertelerine inmeden, ilk başta ziyaretçi köprüye ve köprü üstüne yönlendirilir. Ziyaretçiler köprüyü ziyaret ettikten sonra alt güvertelere inen merdivenlere yönlendirilirler. Alt güvertelerde de mürettebatın kaldığı kamaralar, mutfak, mühimmattın durduğu odalar, kömür depoları ve makine dairesidir. Bu mekânlarda, hem fiziksel hem de dijital sergileme unsurları ile o günün yaşam şartlarını, o günün gemicilik hayatını betimleyecek sergiler düzenlenebilir.

Resim 78: Hamidiye'nin üst güvertesinin fotoğrafı.



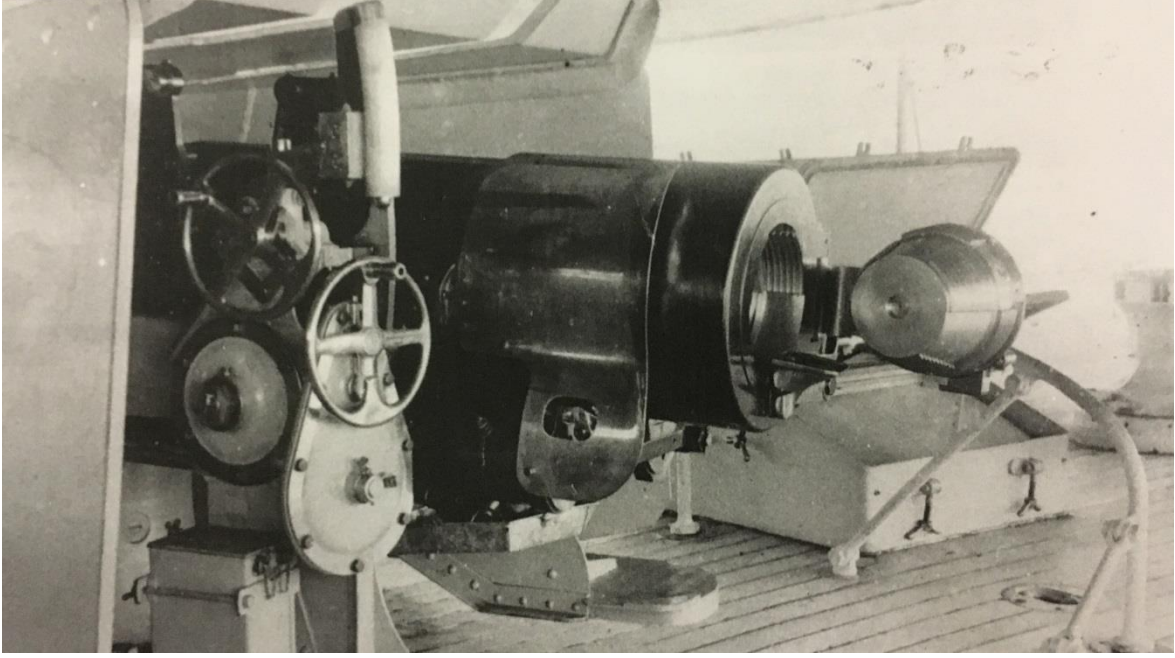
Kaynak : Ahmet Gülerüz, **Hamidiye, Mecidiye ve Kruvazörler**, Denizler Kitabevi, İstanbul, 2009, s.42.

Makine dairesi, geminin en alt güvertesinde bulunmaktadır ve ana makinaları ilgi odağı olacaktır. Hamidiye’de iki adet üç genleşmeli buharlı makine bulunmaktadır. Günümüz gemilerinde kullanılmayan bu motor tipi, 20.yy’ın başındaki teknolojiyi yansıttığı için ilgi odağı olabilir. Gemi artık seyre çıkmayacaksa da en azından bir makine hala çalışır durumda bırakılabilir. Bu sayede S.S. Jeremiah O’Brien müze gemisinde olduğu gibi ziyaretçilere makinelerin nasıl çalıştığı canlı bir şekilde gösterilebilir.

Gemideki bütün kamaralar veya bütün mekânların hepsi kullanılmayacaktır, bu müze için bir avantaja çevrilebilir. Hamidiye gemisi çok büyük bir gemi olmasa da, geminin yaşamını gösteren sergilerden sonra, Hamidiye’nin tarihini gösteren, Hamidiye’nin temsil ettiği dönemi gösteren sergi alanları da gemi içerisinde gösterilebilir. Hamidiye gemisi tarihi bir eser olduğundan gemi içerisinde, müdahalelerin yapılmasına izin verilmeyebilir. Kamaraların birleştirilip daha büyük

salonların oluşturulması gibi, gemi içinde yeteri kadar sergi alanı bulunamaz ise, bu sergiler karada yapılan müze binası büyütülerek içerisine yapılabilir.

Resim 79: Hamidiye'nin 150 mm bataryası.



Kaynak : Ahmet Güleryüz, **Hamidiye, Mecidiye ve Kruvazörler**, Denizler Kitabevi, İstanbul, 2009, s.42.

Tercih, gemi ile ilgili gezilecek bütün sergilerin gemi içerisinde yapılmasıdır, fakat 1900'lerde yapılan gemilerde, gemi içlerinde büyük sergilerin yapılabileceği alanlar mevcut değildir. Bu sebepten müzeye destek binasının gerekiyor olması daha olasıdır.

3.2.3.6. Uzun Dönemli Planlama Yapılması

Hamidiye Gemisi, su dolu bir kuru havuz içinde sergilenmesi bakım masraflarını ciddi bir şekilde düşürecektir. Gerekli görüldüğü zamanlarda, kuru havuzun içi boşaltılıp geminin alt gövdesinin kontrol edilmesi gerekmektedir. Bunun yapılabilmesi için, kuru havuzun pompasının bakımının düzenli yapılması gerekmektedir. Ayrıca, kuru havuzun ana kapılarının da bakımı periyodik olarak

yapılması gerekir. Kapılarda oluşabilecek herhangi bir arıza ileride geminin herhangi bir sebepten kuru havuzu terk etmesini gerektirdiği durumlarda, geminin kuru havuzdan çıkmasına engel olabilir.

Ayrıca, bakım yapılması için kuru havuzun boşaltıldığı günler, geminin alt gövdesinin gösterilmesi ve eski ziyaretçilerin bir daha gelmeleri için iyi bir sebep olacaktır. Teknoloji ilerledikçe, kuru havuzun içindeki suya katılacak koruyucu kimyasal maddelerin özellikleri de gelişecektir. Bu gelişmeler yakından takip edilmeli ve yeni koruyucu ürünler çıktıkça müzenin bakım envanterine alınması gerekmektedir. Bu sayede, gemi gövdesinin bakım yapılması gereksinimi, bu koruyucu maddeler geliştikçe azalacaktır.

Hamidiye Kruvazörü, yeni ziyaretçi çekmekte çok sorun yaratmayacaktır, fakat ziyaretçilerin tekrar ve tekrar gelmelerini sağlamak için yeni yöntemler geliştirilmesi gerekir. Bu konuda teknolojik gelişmeler sayesinde çıkabilecek yeni sergileme yöntemlerinin uygulanması gerekir. Mahmudiye Kalyon'unda önerildiği gibi, Haliç Tersanesinin bütün kuru havuzlarında ve rıhtımlarında konuşlanacak gemi müzeleri ve eski tersane binaları içinde hem denizcilik hem de bilim ile ilgili müzeler açılırsa, iyi bir destek sistemi ortaya çıkar.

Sırf bir gemi müzesi olarak değil fakat bütün bölgeyi etkileyecek bir denizcilik müzesinin parçası olması sayesinde dönemsel düşüşler olsa da uzun dönemde bütçesel bir sorun çıkmayacaktır ve gemi müzesinin uzun ömürlü olmasını sağlayacaktır.

Eğer sadece kendi başına sergilenme durumu olursa da, o zaman kuru havuzda sergileniyor olması, ziyaretçi sayılarının düşmesi veya ekonomik kriz gibi etkenlerden daha az etkilenmesini sağlar. Çok ileri zamanlar içinde, kuru havuzun tamamen boşaltılıp, gemi üzerine bir hangar yapılması planlanabilir ve bu sayede müzenin ömrü birkaç yüzyıl arttırılabilir.

3.2.4 Yavuz Zırhlısının Müzeye Dönüştürülmesi

3.2.4.1. Yavuz Zırhlısının Tarihçesi

Sırf Türkiye tarihinde değil, Dünya tarihinde önemli bir yeri olan Yavuz Zırhlısı, 2 Temmuz 1912'de SMS¹¹⁵ Goeben adı ile Almanya Donanmasında göreve başlamıştır¹¹⁶. Göreve başladıktan iki yıl sonra Birinci Dünya Savaşı çıktığında SMS Goeben ve SMS Breslau hafif kruvazörü ile beraber Akdeniz'de bulunmaktadır. Fransız kontrolü altında bulunan Cezayir'e birkaç ufak saldırıda bulunduktan sonra Donanma Karargâhın emri ile İstanbul'a gelen gemiler, Osmanlı İmparatorluğunun tarafsızlık konumunu bozmamak için satın alınmışlardır.

İsmi Yavuz Sultan Selim'e çevrilen gemi 186,6 metre boyunda 25,380 ton ağırlığında bir zırhlıdır¹¹⁷. Halk arasında savaş gemisi olarak anılsa da aslında bir savaş kruvazörüdür.

1906 yılında H.M.S. Dreadnought'un denize indirilmesi, İngiltere ve Almanya arasında bir silah yarışına başlamasına sebep olmuştur¹¹⁸. H.M.S Dreadnought öncesi zırhlı gemilerde farklı boyutlarda toplar bulunur, bu düzenin çatışma esnasında efektif olmayacağını düşünen First Sea Lord Jackie Fisher, sadece ana topların olduğu yeni bir gemi tasarımı üzerine çalışmış ve H.M.S. Dreadnought'un inşasına önderlik yapmıştır.

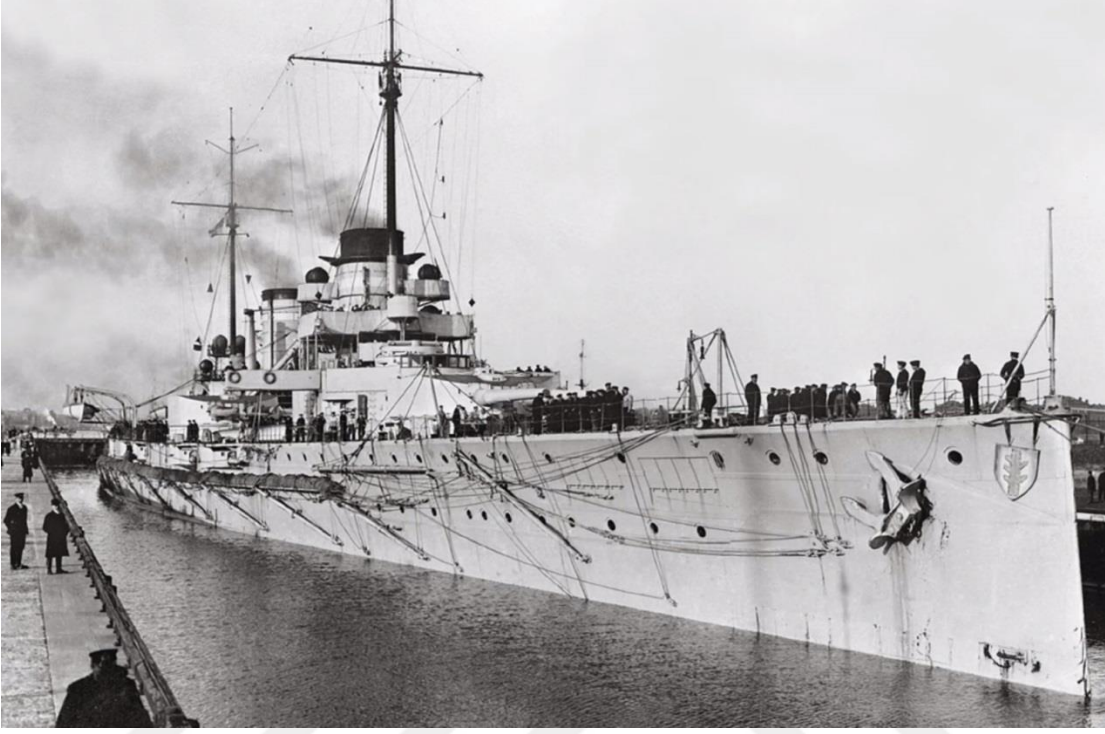
¹¹⁵ SMS - Majestelerin Gemisi (Seiner Majestät Schiff)

¹¹⁶ Gary Staff, **German Battlecruisers 1914-18** Osprey Publishing, Oxford, 2006, s.18.

¹¹⁷ Ahmet Güleriyüz, **Yavuz ve Midilli**, Denizler Kitabevi-Kaptan Yayıncılık, İstanbul, Şubat 2007, s.109.

¹¹⁸ Robert K. Massie **Dreadnought – Britain, Germany and the Coming of the Great War**, Random House, Pimlico, 2004, s.487.

Resim 80: SMS Goeben Zırhlısı 1914 yılında.



Kaynak: Piri Reis Araştırma Merkezi, **Türk Tarihinde Yavuz Zırhlısının Rolü**, Deniz Basım Evi, İstanbul Kasım 2008, s.65.

H.M.S. Dreadnought, günün gemilerinden çok daha hızlı olup daha güçlü silahlar ile donatılmıştır. Bir karşılaştırma yapılması gerekirse aynı zamanda yapılan Lord Nelson sınıfı savaş gemisi¹¹⁹ 18 knot¹²⁰ hız yapabilirken Dreadnought 21 knot yapabilmekte, Lord Nelson sınıfında 4 adet 12 inch top var iken Dreadnought'ta 10 adet 12 inch top bulunmaktadır. Eski savaş gemi türlerine göre çok daha hızlı ve çok daha fazla sayıda ağır top taşıyan Dreadnought, savaş gemisi tasarımında bir devrim olarak gözüktür ve yeni bir silahlanma yarışının başlamasına sebep olur. Hatta Birinci Dünya Savaşının başlamasına sebep olan etkenlerden sayılır.

¹¹⁹ R.A. Burt, **British Battleships 1889-1914 New Revised Edition** SeaForth Publisihing, Barnsley, 2013, s.312.

¹²⁰ Knot – Deniz Hız Birimi – 1 knot = 1.85 km/h

Dreadnought'lar ile beraber aynı zamanda yeni bir savaş gemisi türü daha ortaya çıkar. Açık denizlerde nakil yollarına saldırabilecek kruvazörleri bulup onları avlamak için, Dreadnought gibi ağır topları olan ama daha hafif zırhlı ve bu sayede de daha hızlı olan bir gemi türü tasarlanmıştır. Savaş Kruvazörü olarak adlandırılan bu gemiler, görsel olarak savaş gemisini andırsa da aslında çok daha hafif zırhlı gemilerdir. Bu tip gemiler 1906 ve Birinci Dünya Savaşı arasında hem Almanlar hem de İngiliz donanmaları tarafından inşa edilmişlerdir.

Goeben hem taşıdığı topların büyüklüğüne göre hem de zırh durumuna göre klasmanı savaş kruvazörüdür fakat Birinci Dünya Savaşında Osmanlı Donanmasına geçirildiği zaman halk arasında savaş kruvazörü yerine savaş gemisi olarak telaffuz edilmiştir. Halk arasında farklı bir klasmanda anılmasının çok önemi olmadığı düşünülse de, Birinci Dünya Savaşının başlangıcında Osmanlı İmparatorluğu için önemli bir farktı.

1914 yazına gelindiğinde, İngiltere'de Osmanlı Donanması için iki adet savaş gemisi farklı tersaneler tarafından inşaat edilmektedir¹²¹. Bunlardan biri Sultan Osman I, diğeri ise Reşadiye Zırhlılarıdır. Gemilerin düşman filolara katılma riskini önere süren İngiliz Hükümeti, Birinci Dünya Savaşının başladığı günlerde gemilere tersanelerde el koymuş ve gemilerin teslimi için gelen Osmanlı mürettebatları İstanbul'a geri yollamıştır. İki geminin finansmanının bir kısmı halk tarafından yapıldığı için bu gemilerin el konulması Osmanlı İmparatorluğunun Alman tarafına daha fazla yaklaşmasına sebep olmuştur. Akdeniz'de İngiliz Donanmasından kaçan SMS Goeben ve SMS Breslau Osmanlı Donanmasına katıldığı günlerde de İngilizlerin el koyduğu iki savaş gemisi yerine alınan iki savaş gemisi olarak tanıtılmıştır ki, aslında iki savaş gemisi yerine bir savaş kruvazörü ve bir tane hafif kruvazör gelmiştir.

¹²¹ Serhat Güvenç, **Birinci Dünya Savaşı'na Giden Yolda Osmanlı Dreadnot Düşleri**, Türk İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2009, s.41-51.

Goeben Osmanlı Donanmasına geçirildiği zaman ismi Yavuz Sultan Selim¹²² olarak değiştirilmiş ve halen Alman mürettebatı ile Sevastopol'a yaptığı saldırı ile de Osmanlı İmparatorluğunun Birinci Dünya Savaşına girmesine sebep olmuştur. Savaşta farklı operasyonlara katılsa da, savaşın çoğunu limanda ya bakım altında ya da tamir için beklerken geçirmiştir.

Savaş sonrasında Cumhuriyet Donanmasına katılan geminin ismi Yavuz olarak kısaltılmış ve Birinci Dünya Savaşında uğradığı hasarların tamirlerinin yapılması için de 1926'da yüzer bir kuru havuz yapılmıştır¹²³.

Kasım 1938 yılında Mustafa Kemal Atatürk'ün na'şını İzmit'e taşıması ile beraber halk arasında telaffuz edilen bir gemi olmuştur¹²⁴. İkinci Dünya Savaşında ise, Cumhuriyet Donanmasının en güçlü gemisi olarak, olası bir savaşa karşı tedbir alan gemilerden bir tanesidir.

1950 yılında emekliye ayrılan gemi 1963 yılında Batı Almanya Hükümetine müze olarak kullanılması için satışa sunulmuş fakat Batı Almanya Hükümeti bu teklifi reddetmiştir. 7 Haziran 1973'te hurdaya çıkarılan gemi 1976 yılında tamamen sökülüştür¹²⁵.

3.2.4.2. Sergileme Yönteminin Seçilmesi

Geminin emekliye ayrılmasından beri iyi bir şekilde muhafaza edildiği var sayılmıştır.

Uzun dönemli muhafaza edilmesi açısından karaya çekilerek sergilenmesi en sağlıklı yöntem olabilir fakat bu boyda bir geminin karaya çekilmesi teknik açıdan çok zordur. Karaya çekilirken maruz kalacağı yapısal baskı geminin yapısına zarar verebilir. Bu tip operasyon, ancak geminin yapısal incelemesi yapıldıktan sonra yapılabilir. Geminin karaya çekilmesi teknik olarak zor olmasına ek olarak bir de İstanbul'da nerede karaya çekilebileceğidir. Geminin boyutunun büyük

¹²² Gary Staff, **German Battlecruiser of World War One : Their Design, Construction and Operations**. Sea Forth Publishing, Barnsley, 2014, s.117.

¹²³ Ahmet Güleriyüz, **Yavuz ve Midilli**, Denizler Kitabevi-Kaptan Yayıncılık, İstanbul, Şubat 2007, s.109

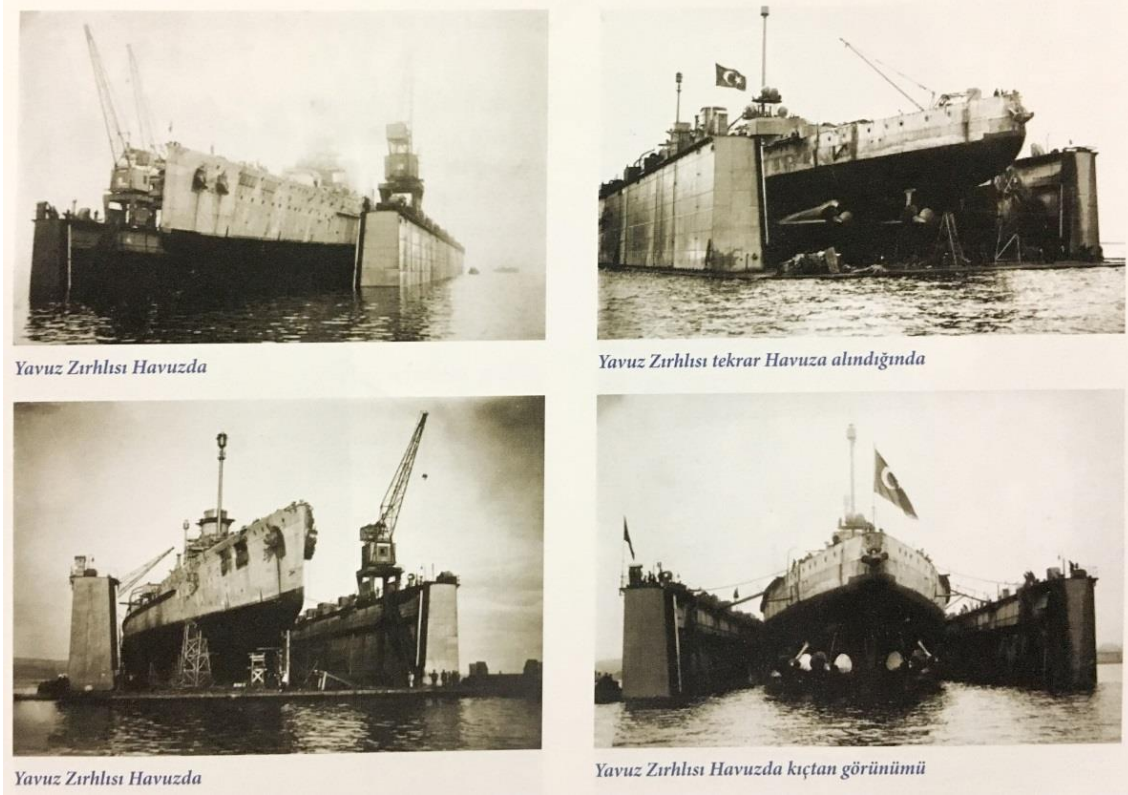
¹²⁴ Erol Mülteciler, **Destanlaşan Gemiler** Kastaş Yayınları, İstanbul, 1987, s.153.

¹²⁵ Gary Staff, **German Battlecruiser of World War One : Their Design, Construction and Operations**. Sea Forth Publishing, Barnsley, 2014, s.136.

oluşu, karaya çekilirse en azından 6000 m²'lik bir alanı kaplayacak olması, İstanbul şehrinde bu boyda denize kenarında bir yerin satın alınması çok ciddi bir yatırım gerektirecektir. Ancak devlet tarafından müzeye tahsis edilebilecek bir alanda bu mümkün olabilir. Şu anda deniz doldurularak yapılan Yenikapı ve Maltepe parklarında bu kadar düz boş alan bulunmaktadır. Ancak bu parklar doldurma olduğu için üzerine gelecek 25.000 ton ağırlığında yükü toprağın kaldırması için destekleme gerekecektir. Bütün bu işlemler düşünüldüğünde geminin karaya çekilerek sergilenmesi, teknik ve bütçesel açılardan mümkün gözükmemektedir.

Geminin uzun zaman muhafazasını sağlamak açısından kuru havuzda sergilenmesi başka bir düşünebilecek bir yöntemdir. Yavuz büyüklüğünde bir gemiyi alacak mevcut kuru havuzlar İstanbul çevresinde bulunmaktadır. Bu kuru havuzlar şehir merkezinden uzakta tersanelerde bulunmaktadır. Bunlar içinde Tuzla tersanesinde bulunan kuru havuzlar boy olarak en uygun olanlarıdır. Bu tersanelerde gemilerin bakımları veya yapımları için kullanılan bu kuru havuzlardan bir tanesinin müze için tahsil edilmesi demek, o kuru havuzun satın alınıp sadece Yavuz'un sergilenmesi için kullanılmasıdır. Şu anda böyle bir yatırım yapılması bütçesel olarak mümkün değildir. Ancak bu tersaneler, büyüyen İstanbul şehrinden daha uzak bir yere taşınma durumu olur veya bu kuru havuzlar farklı sebeplerden ötürü kullanım dışı kalırsa müze gemilerin kullanımı için düşünebilir.

Resim 81: Yavuz Zırhlısı yüzen kuru havuzda.



Kaynak: Piri Reis Araştırma Merkezi, **Türk Tarihinde Yavuz Zırhlısının Rolü**, Deniz Basım Evi, İstanbul, Kasım 2008, s.191.

Karada sergilenme yöntemi bütçesel olarak geminin ilk kuruluşunda ciddi yatırımlar yapılmasına sebep olmaktadır. Bir de karada sergilenme yöntemleri geminin şehir merkezinden uzak bir yerde sergilenmesine gerektirmekte bu da uzun dönemde ziyaretçi sayısının daha az olmasına sebep olmaktadır.

Bu nedenlerle en uygunu bu geminin yüzerek sergilenmesidir. Yüzerek sergilenme yöntemleri arasında aktif olarak çalışan gemi müzesi, yüzen kuru havuzda geminin sergilenmesi ve geminin yüzerek sergilenmesi alternatifleri vardır. Aktif olarak çalışan gemi müzesi, bölüm 3.2.3.'te Hamidiye için verilen örneklerin Yavuz için de geçerli olduğu için uygun değildir. Yüzen kuru havuzda sergilenme yöntemi de, geminin yüzebilirliğini kaybedecek bir durum olmadığı takdirde düşünülmemektedir.

Diğer yöntemler düşünüldüğünde, şu anda en sık kullanılmakta olan yüzerek geminin sergilenmesi Yavuz gemisi için en uygun sergilenme yöntemi olarak düşünülmektedir. İstanbul şehri de bu boyutta bir geminin sergilenmesi için uygundur.

3.2.4.3. Geminin Müzeye Dönüştürülmesine Örnek Olabilecek Gemi Müzeleri

Günümüzde yüzerek sergilenen gemiler arasında Yavuz'a boy olarak en yakın sergilenen gemiler, Londra Thames'de sergilenen HMS Belfast; Rusya, Krasnador'da Mikhail Kutuzov; A.B.D.'de Battleship Cove'da sergilenen USS Massachusetts'dir. Günümüz gemi müzeleri arasında boy, tonaj ve dönem olarak Yavuz'a en yakın gemi, La Porte, Texas'ta sergilenen USS Texas'tır. USS Texas'ın sergilendiği yer şehir merkezlerinden uzak bir yerdir ve ziyaretçi sayısını arttırabilecek bir yere çekilmesi için tartışmalar yapılmaktadır. H.M.S. Belfast şehir içinde sergilenme açısından güzel bir örnektir. Yavuz'dan hem tonaj olarak hem de genişlik olarak daha küçük olsa da boy olarak yakındır. Londra'da şehir merkezinden geçen Thames nehrinde yüzerek sergilenmektedir.

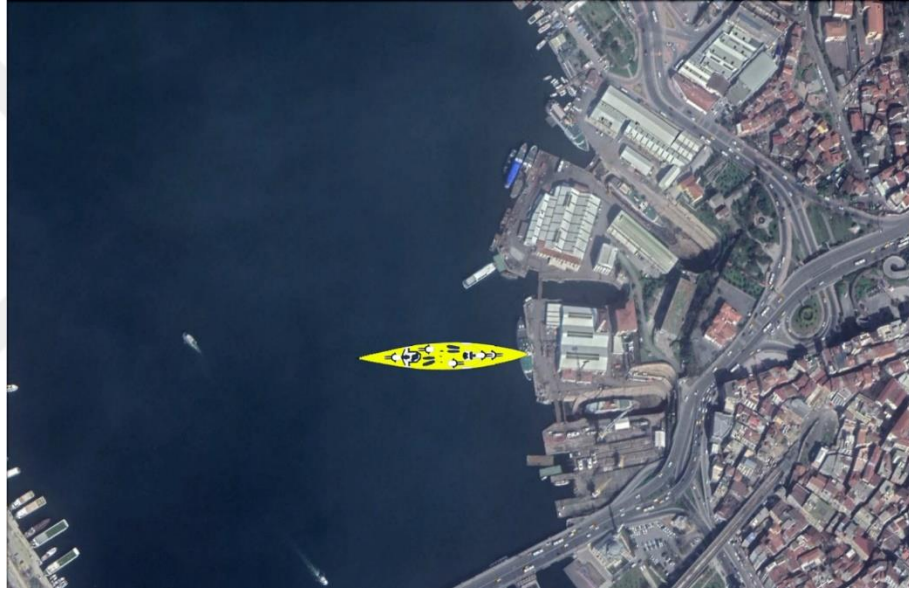
3.2.4.4. Gemi Müzesinin Sergileme Yerinin Seçilmesi ve Gereken Altyapının Belirlenmesi

Yüzerek sergilenecek Yavuz zırhlısı, ziyaretçi sayısının yüksek olabilmesi için İstanbul şehrinin merkezlerine yakın bir yerde sergilenmesi en ideali olacaktır. Bu yüzden Boğaz veya Haliç'te sergilenmesi düşünülmektedir.

- Haliç Tersanesinin önündeki rıhtım.
- Eğer Haliç Tersanesinde başka gemi müzeleri veya denizcilik hakkında bir müze olacaksa burası ideal bir yerdir. Fakat sadece Yavuz sergilenecek ise o zaman toplu taşımalara uzaklığı ve görsel olarak turistik bölgelerden uzak oluşu sorun yaratabilir. Bunlara ek olarak, bakıma çekilmesi için, Haliç'te bulunan üç köprünün de gemi geçişini sağlaması için açılabilir olması gerekmektedir, uzun dönemde de bunun sağlanması riskli olabilir. Buna bir örnek olarak USS Barry gemi müzesi gösterilebilir. USS Barry, Washington

D.C.'ye yakın Donanma Tersanesinde Mayıs 1983'ten beri sergilenmektedir fakat 2016'da nehir üzerinde yeni bir köprü yapılması düşünülmüştür. Bu yeni köprünün yüksekliği 15 metredir ve yapıldıktan sonra USS Barry'nin bir daha denize çıkması mümkün olmayacaktır. Bu sebepten dolayı geminin köprü yapımı başlamadan nehirden çıkartılması ve hurdaya ayrılmasına karar verilmiştir¹²⁶. Haliç içerisine sadece ufak boyda motorların girip çıkmasına izin verildiğinden büyük gemiler ile çarpışma ve zarar görme riski azdır.

Resim 82: Yavuz Zırhlı'sının Haliç Tersanesi önünde sergilenmesi.



Kaynak : (Çevrimiçi) <https://www.google.com/earth/versions/#earth-for-web> 10 Temmuz 2019

- Perşembe Pazarı – Sokullu Mehmet Paşa Cami önündeki rıhtımı.
- Haliç'te tersane dışında sergilenebilecek en uygun yerdir. Yeri günlük tur botları ve şehir hatları motorlarının durdukları yerden uzak bir yerdedir. Fakat görsel olarak, Eminönü'ne

¹²⁶ (Çevrimiçi) <https://news.usni.org/2015/02/25/washington-navy-yard-to-dismantle-display-ship-barry-by-next-summer-no-plans-for-replacement> 10 Mayıs 2019

kadar dikkat çekecek bir yerdedir, özellikle Galata köprüsünü yayan veya tramvay ile geçenlerin dikkatini çekecek bir mesafededir. Yeni yapılan parkın önünde gerekirse müze için destek binası yapılacak yer de mevcuttur. Geminin Haliç'ten çıkması için sadece bir köprüden, Galata köprüsünden geçmek yeterlidir, Haliç Tersanesi ile karşılaştırıldığında, denize açılmak için iki köprü daha az olması, risk faktörünü azaltır. Haliç içerisinde sadece ufak boyda motorlar girdiğinden, uzun dönemde gemiye zarar verecek düzeyde çarpışmaların olma ihtimali düşüktür.

- Yavuz Zırhlısının derinliği 8,7 metredir¹²⁷ ve Yavuz'un rıhtıma yanaşabilmesini olanak verecek bir derinlik olması gerekmektedir.

Resim 83: Yavuz Zırhlı'sının Perşembe Pazar önünde sergilenmesi.



Kaynak : (Çevrimiçi) <https://www.google.com/earth/versions/#earth-for-web> 10 Temmuz 2019

¹²⁷ Bernard Langensiepen, Ahmet Gülyüz, **1828-1923 Osmanlı Donanması**, Denizler Kitabevi – Kaptan Yayıncılık, İstanbul, Mart 2007, s.98.

- Sarayburnu Rıhtımı.
 - Genelde yurtdışından davet edilen savaş gemilerin yanaştığı bu rıhtımın bir kısmında Yavuz'un gemi müzesi olarak işlenmesi, ziyaret eden yabancı gemilere sembolik olarak daha değişik bir deneyim sunacaktır. Bu konum, özellikle Karaköy'ü ziyaret edenler ve Galata Köprüsünden geçenler tarafından rahatça gözüken bir konumdur. Galata Köprüsünden geçenler, gemiyi arkasında Topkapı Sarayını görerek izleyeceklerdir. Bu da tarihi yarımada ya yeni bakış getirecektir. Ayrıca gemi sembolik olarak Boğazın girişinde bekçi pozisyonunda olacaktır. Topkapı Sarayı'na görsel olarak yakın gözüke de, en yakın toplu taşıma ile ulaşılacak yer Sirkeci Garı ve Eminönü'dür. Şehrin ana arterleri üzerinde ve turistlerin yürüme patikalarının üzerinde olmayışı bir dezavantajdır. Buna rağmen Sirkeci Garına 10 dakika yürüme mesafesindedir.

Resim 84: Cezayir Donanma Gemisi Soummam Sarayburnu Rıhtımında.



Kaynak: Kerim Bozkurt Arşivinden. 19 Temmuz 2013.

Resim 85: Yavuz Zırhlı'sının Sarayburnun'da sergilenmesi.



Kaynak : (Çevrimiçi) <https://www.google.com/earth/versions/#earth-for-web> 10 Temmuz 2019

- Yeni yapılan Galata Port'taki yolcu gemisi rıhtımı.
- Normalde kruvaziyer gemiler için ayrılan bu rıhtımın bir kısmında Yavuz gemisi müze olarak konuşlandırılabilir. Şehrin merkezinde olsa da turistik merkezlere yakın değildir. Görsel olarak Boğazda varlığını hissettirecek bir konumdadır ve bu da ziyaretçileri gemiye çekmek açısından avantajlı olabilir. Fakat kara tarafından yapılan yapılar geminin ana arter yollardan gözükmemesine sebep olabilir ve bu da geminin yoldan geçenlerden bir nevi gizlenmesine sebep olur.
- Büyük kruvaziyer gemilerinin aktif olarak yaşayacağı bir rıhtımda olması kaza riskini ciddi şekilde artırır. Ayrıca, İstanbul Boğazından geçen büyük tonajlı gemilerin yaratacağı dalgalar da uzun dönemlerde gemiye zarar vermesine, gemiyi kıyıya bağlayan sistemlerin hırpalanmasına sebep olabilir.

Resim 86: Karaköy Rıhtımı.



Kaynak: Kerim Bozkurt Arşivinden. 20 Ekim 2012.

Resim 87: Yavuz Zırhlı'sının Galata Port önünde sergilenmesi.



Kaynak : (Çevrimiçi) <https://www.google.com/earth/versions/#earth-for-web> 10 Temmuz 2019

- Kuruçeşme’de TCG Gayret’in geçici olarak sergilendiği rıhtım.
- Kuruçeşme parkı, İstanbul Boğazının ortası sayılabilecek bir yerde bulunmaktadır. Bir gemi müzesinin buraya konuşlanması, Boğazdan geçen tüm tur teknelerinin dikkatini çekebilecek bir konumdur. TCG Gayret burada geçici olarak sergilenmiştir.

Resim 88: TCG Gayret gemi müzesi Kuruçeşme’den çekilirken.



Kaynak: Kerim Bozkurt Arşivinden. 19 Ekim 2008.

Hafta içlerinde özellikle okul gezilerinin yapılması için ideal تنها bir parktır. Şehir merkezinden uzak oluşu, özellikle turistlerin ancak tur teknelerinde görebilecekleri bir yerde olması ve toplu taşımanın otobüs ile sınırlı oluşu büyük dezavantajdır. Sarayburnu ve Kruvaziyer rıhtımlarında ki gibi Boğaza açık bir yerdedir ve kaza riski yüksek bir konumdur.

Resim 89: Yavuz Zırhlı'sının Kuruçeşme'de sergilenmesi.



Kaynak : (Çevrimiçi) <https://www.google.com/earth/versions/#earth-for-web> 10 Temmuz 2019

Resim 90: Rus Donanması Moskva, hurdaya çekilirken römork halatından kopması ve kontrolden çıkması.



Kaynak: Kerim Bozkurt Arşivinden. Mayıs,1997.

- İstinye Koyunda arabalı feribot rıhtımı.
- İstinye Park eski bir askeri liman ve bakım tersanesidir. Koyda řu anda mevcut özel teknelerin kullanabileceği bir park vardır. Bođazdan geğen trafikten korunan bir konumu olsa bile arabalı vapurlarının ęarpma riski olan bir bōlgedir. 12 Mayıs 2017 yılında bir arabalı vapur kontrolden ęıkmyř ve rıhtıma ęarpmyřtır. İstinye Koyu'nun korunaklı olmasına rağmen şehir merkezinden ve toplu taşıma da sırf otobōs ile sınırlı olması dezavantajdır. Fakat Yavuz'un tarihte burayı da bir ũs olarak kullanmyş olması, bu bōlgenin denizcilik tarihinde önemini gōstermesi ağısından bir avantaj olabilir. Birinci Dōnya Savaşında, Halię Tersanesinden sonra İstinye koyu, donanmanın Karadeniz operasyonlarında kullandığı en önemli ũsdūr.

Resim 91: Yavuz Zırhlısı İstinye Koyunda -15 Haziran 1916.



Kaynak – Gary Staff, **German Battlecruisers 1914-18** Osprey Publishing, Oxford, 2006, s.128.

Resim 92: Yavuz Zırhlı'sının İstinye Koyunda sergilenmesi.



Kaynak : (Çevrimiçi) <https://www.google.com/earth/versions/#earth-for-web> 10 Temmuz 2019

- Beşiktaş Deniz Müzesi önündeki iskele.
- Haliç Tersanesinden sonra denizcilik teması ile en yakın olan bölge Beşiktaş'ta bulunan Deniz Müzesinin önüdür. Fakat burada geminin kıyıya paralel durması için mevcut rıhtımlar yeterli boylarda değildir. İzmit'te bulunan TCG Gayret gemi müzesi gibi, geminin kıyıya dikey durması gerekmektedir. Bu da, Beşiktaş'ta ki yoğun şehir hatları vapurları ve tur motorları trafiğini engel olacaktır.

Resim 93: Yavuz Zırhlı'sının Beşiktaş'ta Deniz Müzesi önünde sergilenmesi.



Kaynak : (Çevrimiçi) <https://www.google.com/earth/versions/#earth-for-web> 10 Temmuz 2019

Bu durumda şu anda Yavuz için en uygun sergilenme yeri Perşembe Pazar'ı önündeki rıhtım seçilmiştir. Burada altyapısal çalışma olarak gemiye elektrik, su ve kanalizasyonun bağlanması gerekmektedir. Bunun içinde karadan gemiye, ana hatlardan bağlantı yapılması gerekmektedir.

Güvenlik, bilet satış ofisi, hediye dükkânı, tuvalet ve servis alanları gibi yerleri yerleştirmek için karada bir bina yapılabilir. Geminin büyüklüğü göz önünden bulundurulursa, gemi içerisinde bu tip işlemlerin yapılması için yeterli yerin olduğu gözlenmiştir. Buna göre bütün müze ihtiyaçlarını gemi içerisinde ki mekânlardan karşılanabilir ve karada yeni bir bina yapılmasına gerek yoktur. Karada sadece gemiye ulaşım için gereken köprü ve köprünün bağlantı elemanları yapılması yeterlidir. Bunun içinde engelli ziyaretçilerinde kullanabileceği bir düzenek ayarlanması gerekir.

3.2.4.5. Gemi Müzesinin Ziyaretçi Deneyimine Karar Verilmesi

Yavuz zırhlısının boyutu hem geminin kendisinin gezilmesine hem de geminin temsil ettiği dönemi anlatan sergilerin bulunmasına izin verir.

Gemiye alt güverteden özel müze için açılan kapıdan giren ziyaretçiler, kapı için kesilen delikten geminin zırhın kalınlığını görürler. O dönemin gemilerinde önemli üç vasıf vardır, bunlardan biri hız, biri top büyüklüğü ve diğeri zırh kalınlığıdır. Dönemin diğeri gemileri ile zırh karşılaştırılması yapılabilmesi için, girişte dönemin diğeri savaş gemileri ve savaş kruvazörlerinin zırh kalınlığını temsil eden örnekler bulunur. Girişten giren ziyaretçiler, diğeri zırh kalınlıklarını gördükleri ufak sergi alanından sonra güvenlik ve bilet satış ofisine varırlar. Burada güvenlikten geçip, gerekli bilet işlemleri ve o günün şartlarına uygun sanal rehberler alındıktan sonra gemiyi ziyaret etmeye başlarlar.

Resim 94: Cutty Sark gövdesinde açılan kapı yeri.



Kaynak: Kerim Bozkurt Arşivinden. 22 Mayıs 2019.

Geminin iinin gezielmesi için serbest dolařım dūřunūlmūřtır. Eēer isterse bir ziyaretçi hiçbir dūzeni olmayan bir řekilde gemiyi kendi hız ve isteēine gōre gezebilir. Geminin ana iřlevini dūzenli bir řekilde gōrmek isteyen ziyaretçiler için ōnceden hazırlanmıř gemi içi yōnlendirme bulundurulacaktır. Bu yōnlendirme ilk ziyaretçileri ūst gūverteye çıkartıp geminin burnuna yōneltecektir. Burada geminin en ōnūnde arkalarında gemi ile fotoēraf ve video ektirme fırsatı bulan ziyaretçiler en ōnde bulunan topu hem dıřarıdan hem de içinden ziyaret edebilirler. Top ziyaretinden sonra geminin tekrar içine giren ziyaretçiler kaptan kōřkūne merdiven ile çıkarlar. Kaptan kōřkūnū ve altlarında bulunan telsiz odası, kaptan odası gibi mekānları ziyaret ettikten sonra alt gūvertelere inen ziyaretçiler, geminin burun tarafında bulunan mūrettebatın kaldıēı ve yemek yediēi yerleri, topların altlarında bulunan mūhimmat odalarını ve top altı odaları ziyaret ederler. Geminin burnundaki zincir odası ve geminin burnunda bulunan torpido odası gezilir. Yukarı çıkılıp geminin arkasına gidildikçe subay odaları ve subayların mekānları ziyaret edilir. Bu ziyaretlerden sonra makine dairesine inen ziyaretçiler, dūmen odasını gōrdükten sonra tekrar geminin ūst gūvertelerine geri dōnerler.

Geminin iřleyiři ile mekānlar gezielmesi bittikten sonra geminin kendi tarihini anlatan, geminin Tūrkiye Cumhuriyeti ve dūnya tarihi için ōnemini anlatan ve o dōnemin savař gemilerinin geliřimini ve Birinci Dūnya Savařı ile iliřkisini anlatan sergi odaları gezilecektir. Bu sergi odaları için gemi iřleyiři için ōnemli olmayan veya aynı tip odadan birkaç tane olan mekānlar arasından seçim yapılacaktır.

Geminin toplarından bir çiftinin de iřlevsel olması gerekir. Őzel kutlama gūnlerinde, seremonilerde bu topların kurusıkı mūhimmat ile ateř edilebilir ve bōylece bugūnlerde ōzellikle yerel halkın gemiyi ziyaret etmesi için bir sebep daha yaratılmıř olur.

Girişte bilet satış ofisinin yanında hediyeelik eşya dükkânı olacaktır. Müze çıkışında ziyaretçiler hediyeelik eşya dükkânının içinden geçerek çıkışa gidebilecektir bu sayede bütün ziyaretçiler dükkânı ziyaret edip gemiden çıkabileceklerdir.

Geminin büyüklüğü sadece gemi gezilmesi dışında başka aktivitelerinde gemi üzerinde yapılmasına izin verir.

Sergi odalarından bir tanesi boş bırakılıp geçici sergi alanı olarak tahsis edilecektir. Hem gemi ile ilgili hem de değişik sanat eserlerinin sergilenebileceği bu alan, gemi müzesi ziyaretçilerin dışında sanatseverlerin de gemiyi ziyaret etmesini sağlayacaktır.

Subay odası, özel toplantıların veya özel yemeklerin yapılması için kiralanabilir bir boydadır. Bu tip aktiviteler gemi müzesi için ek gelir getirecektir.

Geminin açık güvertesi, tanıtım ve lansman toplantıları, açılışlar ve özel davetler için kullanılmak için uygundur. Haliç'te tarihi yarım ada manzaralı bu güvertede uygun havalarda yapılacak bu tip aktivitelerin, gemi müzesinin gelirine çok büyük katkısı olacaktır.

Bir başka aktivite ise, bazı mürettebat yatakhanelerinin öğrencilerin kullanabileceği bir şekilde düzenlemesidir. Gençlere denizcilik sevgisini ve ileri de onları bahriyeye veya sivil denizciliğe kazandırmak, müzenin kuruluş amacına yarayacaktır.

3.2.4.6 Uzun Dönemli Planlama Yapılması

Yavuz Zırhlısı bugün gemi müzesi olsa 107 yaşında bir gemi müzesi olurdu. Eski bir gemi olması onun bakım ve onarım ihtiyaçlarının her zaman olacağını işaret etmektedir. Onunla aynı dönemde yapılmış USS Texas gemisi çok ciddi onarımlara ihtiyacı vardır ve şu anki bütçesi bu onarımların yapılması için yetmemektedir. Bundan örnek alınıp, kuruluş aşamasında bile geminin onarımının ve müze olarak durduğu zamanda bakımının çok iyi yapılması gerekir. USS Texas'ta geminin çoğu

bölümü su almaktadır ve ileri zamanlarda batma riski vardır. Şu anda içerisinde kurulan pompalar ve gönüllü çalışanların onarım çabaları ile gemi yüzebilmektedir.

Yavuz Zırhlısının en aşağı beş senede bir tersaneye gitmesi gerekir. Tersaneler arasında Tuzla tersanesi, müze yerine en yakın yerdir.

Geminin römorkörler ile bu tersanelere gidip bakımlarının düzenli bir şekilde yapılması gerekir. Geminin kuruluşunda bir bina yapılmaması ve geminin çoğu mekân gereksinimi gemi içerisinde yapılacağından kuruluş masraflarının daha düşük olmasına sebep olur. Fakat gemi bütçesi hazırlanırken geminin en az ilk on senesinin bakım ve onarım masrafı da göz önünde bulundurulmalıdır. Herhangi bir durumda geminin tamir olamayacak bir duruma gelmesi söz konusu olur ise, geminin hurdaya çıkma riski yüksek olacaktır.

Resim 95: HMS Belfast'a Le Henaff gemisi resmi bir ziyaret için yanaşırken.



Kaynak: Kerim Bozkurt Arşivinden. 10 Kasım 2011.

Geminin büyüklüğünden dolayı, hem elektrik hem de su masrafları diğer gemi müzelerine nazaran daha yüksek olacaktır. Bu konuda yerel idarelerden olabildiğince finansal destek alınması gerekmektedir. Buna ek olarak, gezilmesi gerekmeyen mekânlarında aydınlatmasının her zaman

açık olmaması ve düşük oranda gezilen mekânların sadece gezi esnasında aydınlatılması da giderlerin daha düşük olmasına sebep olacaktır.

Müze geliri olarak, biletlerin satışı, hediyelik eşyaların satışları yardımcı olacaktır, fakat özel davetler, toplantı için kiralama, film ve reklam çekimleri için kiralama geminin bütçesi için önemli bir destek olacaktır.

Ayrıca geminin boyutu, yanına başka gemilerinde yanaşıp gemi müzesi olarak işlemesi uygundur. Özellikle denizaltı gibi farklı tipolojide denizaltılar, geminin yanına bağlı müze olarak açılırsa gemiye yeni bir ilgi oluşmasına sebep olacaktır.

SONUÇ

Bu tezde, değişik boyda ve türde gemi müzeleri incelenmiştir. Bu müzeler incelendikten sonra onların sergilenme yöntemleri belirlenmiş ve bu sergileme yöntemleri gruplara ayrılmıştır ve hepsinin özellikleri tespit edilmiştir. Bu çalışmalar esnasında ideal bir gemi müzesinin parametreleri belirlenmiş ve tartışılmıştır. Tezin son bölümünde de tarihten dört gemi üzerinde teorik bir uygulama üzerine çalışılmıştır.

Bu çalışmalar başlamadan evvel yazarın konu hakkında ki ön düşüncesi, ideal bir gemi müzesinin bütün doğal ortamlardan izole edilerek bir nevi zaman kapsülü oluşturulması yönünde idi. Gemi müzelerinin kategorilere ayrılabilceği ve o kategorilere göre genel bir yaklaşım ile müzeye dönüştürülebileceği varsayılmıştı. Fakat, bu konuda araştırmalar yapıldıkça, bu varsayımların doğru olmadığı ortaya çıkmıştır. Gemi müzeleri, belli kategori ve gruplara ayrılırsalar da her gemi için özel bir yaklaşım gerekmektedir. İki aynı gemi müzeye çevrilse de, gemilerin fiziksel durumları, sergilendikleri yer, sergilenme şekilleri, iki geminin kendi tarihçeleri gibi sayısız faktörden dolayı, ikisine yaklaşım her zaman farklı olacaktır ve farklı tür gemi müzeleri olacaktır. Bu bulguların ortaya çıkmasında, yazarın araştırma esnasında birebir bu durumları karşılaştıracak gemileri incelemesinin çok yararı olmuştur.

İdeal bir gemi müzesinin tasarımı için bir yöntem araştırılırken aslında ilk başta ki gibi bütün doğal ortamlardan izole edilmiş bir gemi müzesi yerine daha farklı bir sonuç ortaya çıkmıştır. O da ideal bir gemi müzesinin sonsuza kadar bir obje olarak saklanmasıdan ziyade o gemiye özel en iyi ideal şekilde sergilenmesi ve korunması gerektiğidir. Bütün doğal ortamlardan izole veya karada sergileneceğine eğer mümkünse doğal ortamı olan suda yüzerek sergilenmesi gemi için en iyi

yöntemdir. Karada veya doğal ortamlardan izole olarak sergilenmesi gerekiyorsa da, bu bir tercih değil, geminin durumuna göre bir mecburiyet olmalıdır.

Bu çalışma da çeşitli yöntemler ile sergilenen gemi müzeleri incelenirse de, çok detaya inilememiş ve ancak teorik olarak bir geminin müzeye dönüştürülmesi ve işletilmesi incelenmiştir. Bu tezin bir sonraki aşaması, müzeye dönüştürülebilecek bir geminin seçilmesi ve gerçek değerler ve planlamalar üzerinden o geminin müzeye dönüştürülme aşamalarının çalışılması olacaktır. Yazarın ümidi, bu çalışma gemi müzeleri için ana bir rehber olup bir sonraki çalışma da bir geminin müzeye dönüşün yol haritasını çıkarmaktır.

Bu sayede bu çalışmaların, ileride gemi müzeleri işletecek yöneticilere yardımcı olacağı bir doküman olarak kullanılmasını sağlamaktır. Müzecilik için ideal bir dünya da yaşıyor olsak, Mahmudiye Kalyonu hem dönemin en büyük savaş gemisi olarak hem de yelkenli kalyon teknolojisinin en uç noktası olarak sergilenebiliyor olabilirdi. Ona nazaran yurtdışından getirdiğimiz dünyanın ilk denizaltılarından biri olan Abdül-Hamid şu an kendi imkanlarımız ile inşa ettiğimiz deniz altılarının yakınlarında bir müze olarak durabilirdi. 20 yy'a geldiğimizde de Osmanlı Donanmasının yaptığı son başarılı seferin halk tarafından da sevilen Hamidiye Kruvazörü dünyanın sayılı kruvazörlerinden biri olarak sergilenebilirdi. 1.Dünya Savaşının kaderini değiştirdiği söylenen Yavuz Zırhlısı ise Dünya'daki savaş kruvazörlerinin tek örneği olarak sergilenirdi.

İleriye bakıldığında, Türkiye'de yakın zamanda gemi müzesine çevrilecek birkaç aday gemi vardır. Bunlardan biri Mustafa Kemal Atatürk'ün yaşadığı son yıl devlet yatı olarak kullanılan Savarona gemisidir. 1930'lardan kalan nadir yatlardan biri olan Savarona hem ülke tarihi hem de 1930'ların denizciliği için önemli bir gemidir. İkinci Dünya Savaşı'nda ABD Donanması'nda görev almış sonra Türkiye Cumhuriyeti Donanmasına görev alan TCG Akın, yeni emekliye ayrılmış ve müze

olabilecek bir gemidir. Gölçük Tersanelerinde yapılan Ay sınıfı denizaltılar da emekliye ayrılmaya başlamışlar ve özellikle Türkiye’de denizaltı yapımının öncülerinden oldukları için gemi müzesi olma potansiyelleri vardır. Daha uzun süreli bakıldığında, şu anda milli imkanlar ile yapılan Milgem olarak anılan Ada sınıfı korvetler, gene yerel tersanede yapılan TCG Yarbay Kudret Güngör yakıt ikmal gemisi ve şu anda yapımı devam eden TCG Anadolu çıkarma gemisi, ileride Türkiye Cumhuriyeti’nin gemi yapım sektörü için önemli dönüm noktaları olduğundan gemi müzesine dönüştürülebilirler. Bir savaş gemisinin ömrünün 50 yıl kadar olabileceği düşünüldüğünde bu gemilerin müzeye dönüşme işlemleri 2050-2060 yılları arasında olması öngörülmektedir.

İleride müzeye dönüştürülecek gemilerin en büyük ortak noktası, ülkeye endüstriyel katkılardan dolayı gemi müze olmaya hak edeceklerinin düşünülmesidir. Yazarın ümidi yakın gelecekte de bu gemiler işlevlerini tamamladıktan sonra, müzeye dönüş aşamalarında bu tezin katkısı olmasıdır.

KAYNAKÇA

- Amiral Lorey : **Türk Sularında Deniz Hareketleri** İstanbul, Deniz Matbaası, 1936.
- Alper, Süleyman : **Arslanbaşı, İki Ambarlı Osmanlı Kalyonu (1712)**, Bodrum, Kunt Model Müzesi Yayınları, 2014.
- Bagnacso, Erminio ve de Toro, Augusto : **Littoria Class – Italy’s Last and Largest Battleship 1937-1948**, Barnsley, Seaforth Publishing, UK, 2011.
- Baş, Ersan : **Türk Tarihinde Yavuz Zırhlısının Rolü**, İstanbul, Deniz Basım Evi Müdürlüğü, 2008.
- Beeler, John : **Birth of the Battleship – British Capital Ship Design 1870-1881**, Dubai, Oriental Press, 2003.
- Bonner, Kit : **“Missouri Enters Pearl Harbours Largest Dry-Dock for an 18 Million Dollar Overhaul” Sea Classics Magazine Vol 43 No1**, Chatsworth, CA, January 2010.
- Booth, Tony : **Cox’s Navy – Salvaging the German High Seas Fleet at Scapa Flow 1924-1931** Barnesley, Pen and Swords Books, 2008.
- Bulgarcıoğlu, Hacer : **Efsane Gemi Mahmudiye Kalyonu**, İstanbul, Dz.K.K’lığı Piri Reis Araştırma Merkezi Deniz Basım evi Müdürlüğü, Şubat 2009.
- Burt, R. A. : **British Battleships of World War One**, Barnsley, SeaForth Publisihing, 2012.
- Carbonell, Bettina Messias : **Museum Studies – An Anthology of Contexts**, Oxford, Blackwell Publishing, 2004.
- Channing, Zucker : **“ The World’s Thirds Largest Fleet is Still Growing” Sea Classics Magazine Vol33 No2** Chatsworth, CA, February 2000.
- Clancy, Tom : **Submarine – A Guided Tour Inside a Nuclear Warship** NY, Berkley Books, 1993.
- Couto, Dejanirah, Günergün, Feza ve Pia Pedani, Maria : **Seapower, Technology and Trade Studies in Turkish Maritime History**, İstanbul, Denizler Kitabevi, 2014.
- Critchley, Mike ve Bush Steve : **To Sail No More – Part 3**, Cornwall, Maritime Books, September 2000.

- Crossley, Jim : **Monitors of the Royal Navy – How the Fleet Brought the Great Guns to Bear**, Barnsley, Pen&Sword Maritime, 2013.
- Darling, R.G. Grant : **Battle at Sea – 3000 years of Naval Warfare**, Londra, Kindersley , 2010.
- Dawson, Philip : **The Liner – Retrospective and Renaissance**, Londra, Conway, 2007.
- Dingle, Nicholas : **British Warships 1860-1906 – A Photographic Record**, Barnsley, Pen&Swords Limited, 2009.
- Erbay, Fethiye : **Müze Yönetiminin Kurumsallaşma Çabası (1984-2009)**, İstanbul, Mimarlık Vakfı Enstitüsü, 2009.
- Erbay, Mutlu : **Müzelerde Sergileme ve Sunum Tekniklerinin Planlanması**, İstanbul, Beta Yayıncılık, 2011.
- Ewing, Steve : **USS Enterprise CV-6 – The Most Decorated Ship of World War II**, Missoula, Pictorial Histories Publishing, 2002.
- Forrest, Michael : **The Defence of the Dardanelles – From Bombards to Battleships**, Barnsley, Pen&Swords Books, 2012.
- Genel Kurmay Başkanlığı : **Balkan Harbi Tarihi VII nci Cilt Osmanlı Deniz Hareketleri 1912-1913**, İstanbul Askerim Basımevi, 1965.
- Gordon, Andrew : **The Rules of The Game – Jutland and British Naval Command**, Londra, Penguin Books, 2015.
- Guilmartin, John F.Jr. : **Kalyonlar ve Kadırgalar**, İstanbul, Kitap Yayınevi, 2010.
- Güleryüz, Ahmet : **Ertuğrul ve Savarona & Türk Devlet Yatları**, İstanbul, Deniz Kitabevi Yayınları, Ocak 2007.
- Güleryüz, Ahmet : **Yavuz ve Midilli**, İstanbul, Denizler Kitabevi-Kaptan Yayıncılık, Şubat 2007.
- Güvenç, Serhat : **Birinci Dünya Savaşı'na Giden Yolda Osmanlı Dreadnot Düşleri**, İstanbul, Türk İş Bankası Kültür Yayınları, 2009.
- Hess, Ronald ve Rushworth Denis: **Disposal Option for Ships**, Santa Monice, Rand, 2001.
- Hough, Richard : **The Big Battleship or The Curious Career of HMS Agincourt**, Londra, Michael Joseph, 1966.
- Ireland, Bernard : **The World Encyclopedia of Cruisers**, Londra, Annes Publishing, 2008.

- Jane, Fred T. : **Jane's Fighting Ships 1906/7**, South Devon House Railway Station, David & Charles Reprints, 1970.
- Jodidio, Philip : **Architecture Now! Museums**, Cologne, Taschen, 2010.
- Jordan, John : **Warship 2013**, Londra, Conway, 2013.
- Jordan, John ve Dumas, Robert : **French Battleships 1922-1956**, Barnsley, Seaforth Publishing, UK 2009.
- Jordan, John ve Moulin, Jean : **French Cruisers 1922-1956**, Barnsley, Seaforth Publishing, 2013.
- Judt, Tony : **Postwar – A History of Europe Since 1945**, Londra, Vintage, 2010.
- Kolay, Selçuk ve Okan Taktak, Savaş Karakaş, Mithat Atabay : **Echos from the Deep – Wrecks of the Dardanelles Campaign**, İstanbul, Mas Matbaacılık, 2013.
- Lambert, Andrew : **War at Sea in the Age of Sail 1650-1850** Londra, Cassel, 2010.
- Langensiepen, Bernard ve Güleriyüz, Ahmet : **Efsane Gemi Mahmudiye Kalyonu**, İstanbul, Dz.K.K'lığı Piri Reis Araştırma Merkezi Deniz Basım evi Müdürlüğü, Şubat 2009.
- London, Charles : **Jutland 1916 – Clash of the Dreadnoughts**, New York, Osprey Publishing, 2000.
- Macksey, Kenneth : **Weapons and Military Technology – From Prehistory to the Present Day**, Londra, Penguin Books, 1993.
- Macleod, Suzanne : **Reshaping Museum Space – Architecture, Design, Exhibitions**, New York, Routledge, 2005.
- Madsen, Daniel : **To Sail No More Part 6 – United States Navy**, Cornwall, Maritime Books, 2002.
- Massie, Robert K. : **Dreadnought – Britain, Germany and the Coming of the Great War**, Pimlico, Random House, 2004.
- Miller, David ve Jordan, John : **Modern Submarine Warfare**, Londra, Salamander Books, 1991.
- Moore, John : **Jane's American Fighting Ships of the 20th Century**, Londra, Studio Editions, 1991.
- Moore, John : **Jane's Fighting Ships of World War I**, Londra, Studio Editions, 1990.
- Parker, John : **The World Encyclopedia of Submarines**, Londra, Annes Publishing, 2007.
- Parry, Ross : **Museums in a Digital Age**, Oxon, Routledge, 2010.

- Polmar, Norman : **The Naval Institute Guide to the Soviet Navy Fifth Edition**, Maryland, United States Naval Institute, Annapolis, 1991.
- Saraçoğlu, Ahmet Cemaleddin: **Rauf Orbay ve Hamidiye – Gazi Hamidiye’nin Şanlı Maceraları**, İstanbul, Yeditepe Yayınevi, Eylül 2006.
- Smith, Melanie K : **Issues in Cultural Tourism Studies**, New York, Routledge, 2003.
- Sondhaus, Lawrance : **Naval Warfare 1815-1914**, Londra, Routledge, 2001.
- Staff, Gary : **“German Battlecruiser of World War One : Their Design, Construction and Operations.”**, Barnesley, Sea Forth Publishing, 2014.
- Stiebling, William H. Junior : **Uncovering the Past, History of Archeology**, Buffalo, Prometheus Books, 1993.
- Thomas, Roger D ve Patterson, Brian : **Dreadnoughts – a Photographic History**, Brimscombe Port Stroud, History Press, 2010.
- Waters, Conrad : **World Naval Review 2011**, Barnesley, SeaForth Publishing, 2010.
- Waters, Conrad : **World Naval Review 2014**, Barnesley, SeaForth Publishing, 2013.
- Willis, Sam : **Fighting Ships 1850-1950**, Londra, Quercus Prints, 2007.
- Wilson, Ben : **Empire of the Deep – The Rise and Fall of the British Navy**, Londra, Orion Books, 2013.
- Wilson, H.W. : **Zırh Devrinde Deniz Muharebeleri – Cilt 1 :1850-1914**, İstanbul, Kitap Yayınevi, 2007.
- Willmott, H.P. : **Battleship**, Londra, Cassel, 2002.