



 <http://dx.doi.org/10.26450/jshsr.1917>

 **Yüksek Lisans Öğr. Gizem ZİNCİRKIRAN CAN**  
Kocaeli Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İç Mimarlık Ana Sanat Dalı, Kocaeli / TÜRKİYE

 **Doç. Dr. Deniz DEMİRARSLAN**  
Kocaeli Üniversitesi, Mimarlık ve Tasarım Fakültesi, İç Mimarlık Bölümü, Kocaeli / TÜRKİYE

**Citation:** Zincirkıran Can, G. & Demirarslan, D. (2020). Tarihsel süreçte gemi iç mekânlarının gelişimi. *Journal of Social and Humanities Sciences Research*, 7(54), 1468-1480.

## TARİHSEL SÜREÇTE GEMİ İÇ MEKÂNLARININ GELİŞİMİ

### ÖZET

Coğrafi keşif, savaş, ulaşım ve ticaret gibi önemli birçok konudaki tarihi serüvenlerde karşımıza çıkan ve kültürler arası etkileşime katkısı büyük olan, belirli amaçlara hizmet eden, su üzerinde veya altında hareket edebilen mobil yapı olarak tanımlanan gemiler, teknolojik ve sosyolojik gelişmelere bağlı olarak tarihsel süreç içerisinde gelişmiş ve gelişmeye de devam etmektedir. Gemilerin ve iç mekânlarının, oluşumu Antik Çağ'da başlayıp, Sanayi Devrimi ile birlikte beden gücünden makine gücüne geçilmesine başlanan Yeni Çağ'da büyük ölçüde değişim geçirmiş, Yakın Çağ'da ergonomi ve insan hakları gibi sosyolojik gelişmeler ile günümüz gemilerine evrilmiştir. Çağlar arası süren bu gelişmeler, bu gelişmelere paralel ilerleyen insanoğlunun ihtiyaçları ve güvenlik zafiyetine neden olabilecek risk unsurları, gemilerde iç mekânların oluşumunda ve gelişiminde doğrudan etkili olmuştur.

Bu çalışmada gemi iç mekânlarının tarihsel süreçteki gelişimi literatür taramalarından elde edilen verilerle nicel araştırma modeli olan tarihsel yöntem ile iç mimari disiplini çerçevesinde irdelenmiş, dönemlerin teknolojik ve sosyolojik gelişmelerinin gemi iç mekânları üzerindeki etkileri belirtilmiştir. Bu çalışma; tersanecilik sektöründe yer edinmek isteyen iç mimarlar, mimarlar ve endüstri ürünleri tasarımcıları için gemilerin tarihi ve gemi iç mekânlarının gelişim süreçleriyle ilgili bilgi verici olurken, literatüre katkı sağlamıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Yüzer Yapı, Gemi İç Mekânları, Gemi, Tarihsel Süreç, Sanayi Devrimi

## DEVELOPMENT OF SHIP INTERIORS IN THE HISTORICAL PROCESS

### ABSTRACT

Ships which we came across in historical adventures about many important fields such as geographical expeditions, war, transportation and trade and which has a great contribution on intercultural interaction, serves to specific aims and can be defined as mobile structures that can move on or below water has developed and still developing throughout the historical process depending on technological and sociological improvements. Formation of ships and interiors of them started in Ancient Times and transformed substantially in the New Age starting with Industrial Revolution when manpower was replaced with machine power and evolved into today's ships in the Modern Age due to sociological developments such as ergonomics and human rights. All these improvements throughout ages, needs of humans accordingly and risk factors which would cause security gaps have been directly effective on the formation and development of ship interiors.

In this study, the historical development of ship interiors was analysed within the frame of interior architecture discipline with the data obtained from literature reviews and by using the historical method which is one of the quantitative research methods; and the effect of technological and sociological developments of the era on ship interiors was determined. This study has contributed to the literature apart from giving information about the history of ships and development process of ship interiors to interior architects, architects and industrial designers who want to expertise in the shipbuilding sector.

**Keywords:** Floating Structure, Accommodation Areas, Ship, Historical Process, Industrial Revolution

## 1. GİRİŞ

Tarih boyunca mekân kavramı; farklı disiplinlerde, birbirinden farklı olarak birçok anlamı karşılayacak şekilde açıklanmaya çalışılmıştır. İç mimarlık disiplininde, zihinsel ve fiziksel etkileri bir bütün olarak içinde bulunduran, ihtiyaca yönelik somut sınırları ifade eden mekân, tarihsel süreç içerisinde doğal oluşumlarla gün ışığına çıkmış, insanoğlunun ihtiyaçlarına cevap verebilmek adına, insanoğlunun gelişimine paralel olarak yapay oluşumlara taşınmış ve geliştirilmiştir. Teknolojik ve sosyolojik gelişmeler sonucu insanoğlu için yeni ihtiyaçlar meydana gelmiş ve bunun sonucunda bu yeni ihtiyaçları karşılayacak pek çok farklı iç mekân oluşumu zorunlu hale gelmiştir.

Bu makalede insanlık tarihinin her noktasında önem teşkil etmiş olan gemilerin, iç mekânlarının oluşumuna değinilecek, dönemlerin sosyolojik ve teknolojik yapılarının gemi iç mekânlarının oluşumundaki etkileri belirtilecektir. İç mimarlık disiplinin ve ergonomi olgusunun gemi iç mekânlarının oluşumuna dahil olduğu süreç, teknolojik ve sosyolojik gelişmelerle beraber irdelenecektir. Gemi iç mekânlarının tarihsel süreçteki gelişimi literatür taramalarından elde edilen verilerle nicel araştırma modeli olan tarihsel yöntem ile iç mimari disiplini çerçevesinde açıklanacaktır.

İç mimarlık disiplininde, gemiler yalnızca yatlar ya da turistik yolcu gemilerinden ibaret ele alınmamaktadır. Birçok farklı gemi ve bu gemilerin amaçlarına bağlı olarak değişen gemi iç mekânları bulunduğu değinilen bu çalışmada, literatüre katkı sağlanacağı ve günümüzde tersanecilik sektöründe yer edinmeye başlayan İç Mimarlar için sektöre giriş niteliğinde genel bir kaynak oluşturacağı hedeflenmiş olup; bundan dolayı bu çalışmanın önemli olduğu düşünülmektedir.

## 2. GEMİ VE GEMİ TİPLERİ

Gemi, tekne (içi oyuk hacimli şey) şekline sahip, belirli amaç ya da amaçlara hizmet eden, su üzerinde veya altında hareket edebilen ya da çekme suretiyle hareket ettirilebilen pek küçük olmayan mobil yapı olarak tanımlanabilir (Gemi Kaptanı İçin Genel Deniz Mevzuatı, 2016). İstanbul Liman Yönetmeliği'nde (2011, Madde 4-d) ise gemi, adı, tonlatosu ve kullanma amacı ne olursa olsun denizde kürekten başka aletle seyredilebilen tekne olarak tanımlanmıştır. Gelişen teknolojiyle beraber pek çok farklı gemi tipi oluşmuş ve oluşmaya devam etmektedir. Gemi tipleri yapıldıkları malzemeye, yürütme gereçlerine veya hizmet ettiği amaçlara göre pek çok farklı şekilde sınıflandırılabilir. Gemiler hizmet ettiği ana amaçlar doğrultusunda sınıflandırıldığında savaş gemileri, ticari gemiler ve yatlar (spor tekneleri) olmak üzere üç çeşittir (Gemi Kaptanı İçin Genel Deniz Mevzuatı, 2016). Bayrağını taşıdıkları devletin kara ve hava kuvvetleri gibi, ulusal savunma hizmetlerini yerine getirmekle görevli gemiler savaş gemileridir (Kuran, 2011). Firkateyn, hücumbot, özel harekât botu ve denizaltı bu sınıfa ait gemi örneklerini oluşturmaktadır (Şekil- 1).



**Şekil 1.** Solda firkateyn, savaş gemisi (Fotoğraf: Nevit Dilmen) ve sağda denizaltı, savaş gemisi görülmektedir (Url-1).

Denizde kazanç elde etmek için tahsis edilen veya fiilen böyle bir amaç için kullanılan her gemi, kim tarafından, kimin nam veya hesabına kullanılırsa kullanılsın ticaret gemisi sayılır. Ticaret gemileri çeşitleri dört adettir. Bunlar; yolcu gemileri, yük gemileri, yardımcı tekneler ve balıkçı tekneleridir (Şekil- 2) (Gemi Kaptanı İçin Genel Deniz Mevzuatı, 2016).



**Şekil 2.** Solda yolcu gemisi kruvaziyer (Url-2), ortada yük gemisi konteyner (Url-3) ve sağda ticari gemi grubunda yer alan bir balıkçı gemisi görülmektedir (Url-4).

Yatlar ise gezi ve spor amacıyla yararlanılan, taşıyacakları yolcu sayısı otuz altıyı geçmeyen, yük ve yolcu gemisi niteliğinde olmayan, turizm şirketi envanterinde kayıtlı ve tonilato belgelerinde “ticari yat” olarak belirtilen deniz araçlarıdır (Şekil-3). Belirtilen gemi ve yat tanımına girmeyen, tipleri ve evsafı idare tarafından belirlenen gemiler ise özel maksatlı ve özel yapılı gemiler olarak tanımlanmaktadır (Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği, 2000).



**Şekil 3.** Yat (Url-5).

Gemiler ister limanda bağlı iken ister seyir halinde olsunlar, denizde buldukları süre içinde devamlı risk altındadırlar. Bu riskleri; gemiden kaynaklanan, denizden kaynaklanan, yükten kaynaklanan ve mürettebattan kaynaklanan riskler olarak tasnif etmek mümkündür (Ayan ve Baykal, 2010). Bu sebeple gemi iç mekânlarının oluşumunda ve kurgulanmasında belirtilen risklerin de etkili olduğunu ve gemi iç mekânlarının bu riskleri minimize edecek şekilde kurgulanması gerektiğini belirtmek mümkündür.

Günümüz gemilerinde, hizmet amacı ne olursa olsun içerisinde kullanıcılar için uyuma, yemek yeme, dinlenme gibi temel ihtiyaçlarını giderebilecekleri ve yaşanabilirlik kriterlerini sağlayan iç mekânların bulunması zorunlu hale gelmiştir. Turizm ve eğlence amaçlı yolcu gemilerinde ticari rekabet sonucu tercih edilebilirliği arttırmak için oyun salonları, barlar, kuaför salonları, spa ve masaj salonları gibi pek çok farklı iç mekân tipinin kurgulandığı görülürken, turizm ve eğlence amacı gütmeyen diğer ticari gemilerde de insana verilen değer her geçen gün artmasıyla birlikte gemilerin seyir sürelerine ve çalışma rotalarına bağlı olarak spor salonu, sauna, sinema salonu gibi sosyal ihtiyaçları karşılayan iç mekânların da temel iç mekânlar statüsünde değerlendirildiğini belirtebiliriz. Bunun sebebi ise sürekli risk altında bulunan gemilerde kullanıcıların yani gemi adamlarının mental sağlıklarının optimum düzeyde tutularak, kullanıcıdan kaynaklı riskleri en aza indirmektir. İfade edilenlerden gemi iç mekânlarının, kullanıcıların fizyolojik ve psikolojik sağlığının optimum düzeyde tutulabilmesi için önemli olduğu anlaşılmaktadır.

### 3. GEMİLERİN VE GEMİ İÇ MEKÂNLARININ TARİHİ

Coğrafi keşif, savaş, ulaşım ve ticaret gibi önemli birçok konudaki tarihi serüvenlerde karşımıza çıkan ve kültürler arası etkileşime katkısı büyük olan gemiler, teknolojik ve sosyolojik gelişmelere bağlı olarak tarihsel süreç içerisinde gelişmiştir ve gelişmeye devam etmektedir.

İlk başlarda bir nehri geçmek gibi basit ihtiyaçlara hizmet veren ağaç kovuklarından oyulmuş parçalardan veya tomrukların bir araya getirilmesinden ibaret olan gemi denebilecek kayıkların, akıntı ve rüzgârın etkisiyle sürüklenmemesi, hedeflenen noktaya varması için kürek donatısının eklendiği ve

gemilerin bir dönem yalnızca küreklerle mesafe kat ettiği bilinmektedir. İlk gemi örneklerinin, yalnızca taban düzlemine ve donatı olarak küreklere sahip olması, baş üstü düzlemi veya düşey düzlemler gibi kapalı hacim sağlayabilecek düzlemlere sahip olmamasından dolayı güneş, sert hava koşulları ya da vahşi deniz canlıları gibi çevresel etmenler sebebiyle kullanıcılar için oldukça güvensiz ortamlar olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır (Şekil- 4).

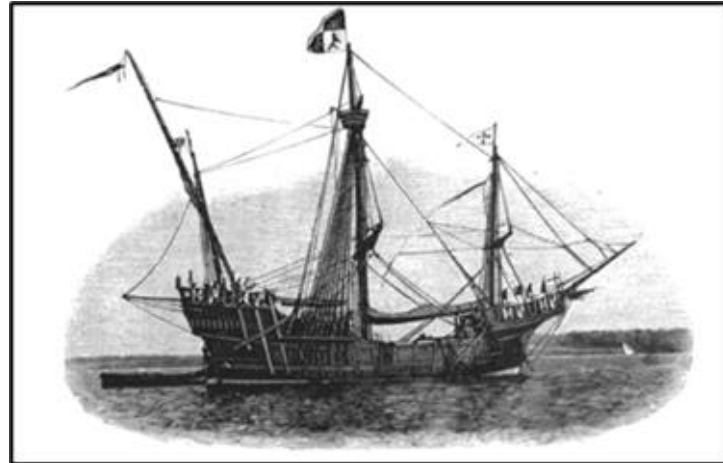


Şekil 4. İsis Tapınağı'ndaki Trireme (Kürek Gemisi) Freski, Naples Arkeoloji Müzesi, Pompei, İtalya (Fotoğraf: Tyler Bell).

İnsanoğlunun merak ve keşfetme arzusundan kaynaklı daha uzak mesafelere yol alma isteği gemilerde, daha hızlı ve daha fazla mesafe kat etmek için küreklerle birlikte basit yelkenlerin kullanılmasını, kullanıcıların ve taşınan malların güvenliğini sağlamak için ise yarı veya tam kapalı hacimlerin ortaya çıkmasını sağlamıştır. Yelken sisteminin geliştirilmesiyle bir süre sonra kürek sistemi terk edilerek Yakın Çağ'ın başlarına kadar gemilerde yelkenler kullanılmış; savaş, keşif gibi durumlar sebebiyle gemilerde geçirilen sürelerin artması ve daha güvenli seyir ihtiyacı gemilerdeki kapalı iç mekânların zorunluluğunu ve çeşitliliğini sağlamaya başlamıştır (Şekil- 5,6).



Şekil 5. Andria Yunan yelkenli kürek gemisi maketi (Fotoğraf: John H. Andela).



Şekil 6. Santa Maria 1492, Columbus'un yelkenli gemisi (Holmes, 2010).

19.yüzyıl sonlarında gerçekleşen sanayi devrimiyle birlikte buhar makinelerinin itici güç, çeliğin ise kabuk malzemesi olarak gemilerde kullanılmasıyla gemiler daha hızlı, daha hafif ve daha güvenilir hale evrilmeye başlamıştır. Bu sürecin başında buhar makineleriyle beraber yelkenlerin de kullanıldığı görülürken, gelişen buhar makinelerinin tek başına itici güç olarak yeterliliği, yelken kullanımının terk edilmesini sağlamıştır. Bugünün turistik yolcu gemilerinin temeli olan transatlantiklerin kurgulanmasıyla iç mekân oluşumu ve çeşitliliği büyük ölçülerde artış göstermiştir. Sanayi Devrimi geminin dış kabuğunda ve çalışma prensibinde değişimleri getirdiği gibi 20.yüzyılda ortaya çıkan ergonomi kavramıyla beraber değişen normların da gemi iç mekânlarına yansımaya başladığı görülmektedir (Şekil- 7).



Şekil 7. 19. ve 20 yüzyılın meşhur gemilerinden solda Great Western, 1838 ( Newall, 2018), ortada Fürst Bismarck, 1890 ( Url-6) ve sağda Saturnia, 1927 ( Url-7 ) gemileri görülmektedir.

20.yüzyılda kullanılan buhar tribünleri, ağır yakıt motor ve dizel motor sistemlerinden, dizel motor sistemleri daha da geliştirilerek günümüz gemilerinde kullanılmaya devam ederken, gelişen teknolojinin nimetlerinden biri olan hibrit motor sistemleri de günümüz gemilerinde kullanılmaya başlanmıştır. Sanayi Devrimi ile ivmelenen malzeme kalitesi ve çeşitliliği gibi teknolojik gelişmeler, ergonomi, insan hakları gibi sosyolojik gelişmelere paralel olarak günümüz gemi iç mekânlarına yansarak, gemilerde geçirilen sürelerin konforlu ve güvenli hale getirilmesi sağlanmıştır. Altın (2014)'ın, "*Zaman içerisinde sosyal yaşamın ihtiyaçlarını karşılayan araçlar geliştikçe, küçük su birikintilerinden okyanuslara kadar uzanabilen medeniyetler oluşmuştur.*" ifadesi bu bölümü özetler niteliktedir.

Sanayi Devrimi, gemi iç mekânlarındaki ciddi değişimlerin oluşmasında önemli etkiye sahip olduğundan gemi iç mekânlarının tarihi İkinci Sanayi Devrimi öncesi ve İkinci Sanayi Devrimi sonrası olarak ele alınacaktır, gemi iç mekânlarının gelişimlerine değinilmeden önce önemli etkilere sahip olduğu belirtilen Sanayi Devrimi konusuna kısaca değinilmesinin faydalı olacağı düşünülmüştür.

### 3.1. Sanayi Devrimi

Sanayi Devrimi, insan ve hayvan gücüne dayalı üretim tarzından, makine gücünün hâkim olduğu üretim tarzına geçiş olarak tanımlanmaktadır (Küçükkalay, 1997). Günümüzde Endüstri 4.0 olarak devam etmekte olan Sanayi Devrimi, toplumların teknolojik ve sosyolojik yapılarını derinden etkileyen bir gelişim sürecidir. 1750-1870 yılları arasında İngiltere'de gerçekleşen; odun, kömür ve demirin ham maddeler olarak kullanıldığı Birinci Sanayi Devrimi, üretim sektöründe –özellikle tekstil sektöründe- basit buharlı makinelerin üretilip kullanılmasıyla başlamıştır. Buharlı makinelerin üretimi ve gelişimi 1870'lerden sonrasını kapsayan İkinci Sanayi Devrimi olarak adlandırılan gelişim sürecinde hızlanmış; demirden üretilen çelik, petrol ve elektrik ham madde olarak ön planda yer almıştır. Üretimde beden gücünden makine gücüne geçiş yapılmış, çalışanlar tarafından kullanılan makinelerle daha hızlı ve daha hatasız üretim yapılmaya başlanmıştır.

Sanayi Devrimi'nde teknolojide gerçekleşen değişimlerin, sosyolojik boyuttaki etkilerine değinecek olursak; Birinci Sanayi Devrimi'nde ham madde sağlamak amacıyla ivmelenen sömürgecilik anlayışıyla birlikte kurulan fabrikalarda kölelerin çalıştırıldığı bilinmektedir. Çalışma şartlarının olumsuzlukları, makinelerin insan antropometrisine uygun olmayan ölçüleri ve kölelere gösterilen sert muameleler yüzünden üretimde verimliliği sağlayamayan firmalar, İkinci Sanayi Devrimi'yle eş zamanlı ortaya çıkan ergonomi (iş bilimi) olgusu ile üretimde verimliliği arttırmayı hedeflemiş ve başarmıştır. İşçi sınıfının oluşumu ve sendikalaşma, artan üretime paralel işçi sayısını arttırmak adına kadınların ve çocukların fabrikalarda çalışmaya başlamasıyla; kadın hakları, çocuk hakları ve insan hakları olgularının oluşumu ve bu olguların küreselleşmeyle birlikte evrensel düzeye ulaşması, iç mekânlarda insancıl düzeyde çalışma ve yaşamada gerekli ısıtma, aydınlatma gibi ergonomik ölçütlerin oluşumunun ve

uygulanmasının zorunlu hale gelmesini sağlamıştır. İfade edilen bu sosyolojik gelişmeler her bir olgu ve oluşuma etki ettiği gibi gemilere ve gemi iç mekânlarına da yansımıştır.

Konumuzla ilgili olarak Arslan ve Demirağ'ın eserinde (2017), “*Birinci Sanayi Devrimi'nin eseri olan buharlı makinelerin üretimi ve gelişimi, İkinci Sanayi Devrimi'nde ivme kazandı. Çeliğin çıkartılması, ham madde olarak kullanılması ve buharlı makinelerin geliştirilmesi sonucunda özellikle 19. yüzyılın başında buharlı gemiler üretilmeye başlandı. Kıtalar arası seyahat kolaylaştı ve dolayısıyla ulaşım sektörü devrim niteliğinde gelişim yaşadı.*” ifadesi, Sanayi Devrimi'nin gemilerin gelişimindeki önemini vurgular niteliktedir.

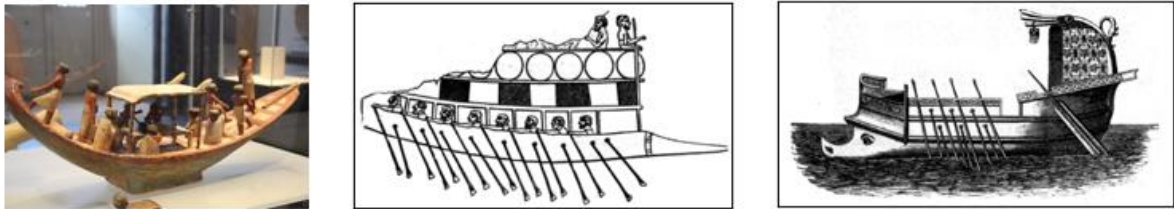
### 3.2. İkinci Sanayi Devrimi Öncesi Gemi İç Mekânları

Gemilerin Antik Çağ'dan daha önceki dönemlerde de var olduğu tahmin edilse de günümüze ulaşan kalıntılar, yazıtlar, freskler ve seramikler gibi tarihi eserlerden elde edilen veriler ışığında gemi ve gemicilik tarihinin 6300'lü yıllarda yani Antik Çağ'da Mısır'da başladığı kabul edilmektedir (Şekil- 8). Mısırlılardan sonra Akdeniz'de Fenikeliler, Yunanlılar ve Romalılar gemi inşa ve kullanımında öncelikle görülürlerken, Kuzey denizlerinde ise Vikingler görülmektedir.



**Şekil 8.** Bir papirüs üzerinde Eski Mısır Dönemi gemi, Neues Müzesi (Fotoğraf: Gary Todd), Fenikelilere ait bir rölyefte gemi tasvirleri, Louvre Müzesi (Url-9).

Mantıksal çıkarımlarla, ilk gemi örnekleri incelendiğinde kapalı hacimlerin bulunmadığı ve bu durumun yağmur, güneş gibi olumsuz etkiler gösterebilecek çevresel koşulların, kullanıcı ve taşıdığı yük için risk oluşturduğu, uzun yolculuklara elverişli olmadığını söylemek; tarihte ilerledikçe bu olumsuzlukları ve riskleri önlemek adına baş üstü düzleme ve dikey düzleme veya her ikisine birden sahip yarı kapalı alanların oluşturulmaya başlandığını belirtmek mümkündür. Antik Çağ'da kapalı hacimlerin oluşturulmasında –geminin de inşasında kullanılan- genel olarak köknar ve meşe ağaçlarından elde edilen kerestelerin kullanıldığı, ancak bunlara ek olarak, karaağaç, sedir, kestane, yaprak dökmeyen meşe ve kızılğaç gibi birçok ahşap çeşidinin de zaman zaman denendiği, ahşap malzemenin yanında zift, balmumu, papirüs ve keten malzemenin de kullanıldığı, süslemelerde bronz kullandığı tespit edilenler arasındadır (Şekil- 9) (Holmes, 2010).



**Şekil 9.** Mısır Gemileri, ahşap replika, Louvre Müzesi, (Fotoğraf: Gary Todd), Fenikelilere ait rölyeften baskı, Nineveh (Holmes, 2010), Kürek Gemisi, Romalılar, M.S. 110 (Holmes, 2010).

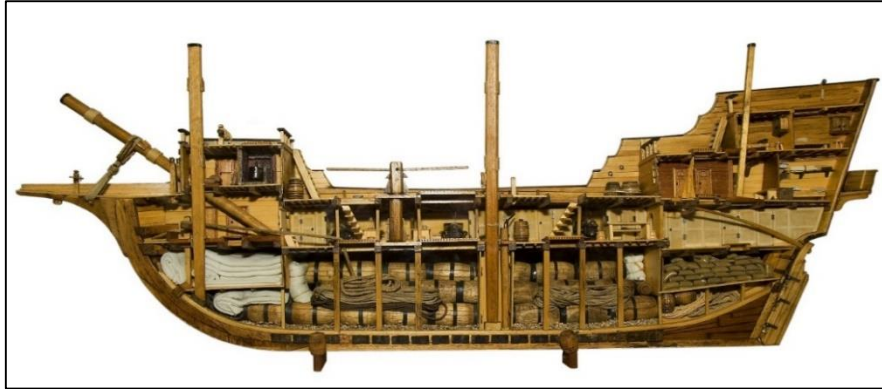
Orta Çağ gemileri ile devam etmeden önce dikkat çekilmesi istenen bir husus vardır. Şekil-10'da görülen Perslere ait savaş gemisinde bulunan en üst düzlem savaşçıların savaşabileceği bir platformken, kürek çeken kölelerin ve savaş dışındaki zamanlarda savaşçıların güneş ve yağmur gibi olumsuzluklardan korunması sağlayan bir baş üstü düzlem görevi görmektedir. Bu baş üstü düzlemin varlığının

savaşçıların ve kölelerin verimliliğini arttırdığını, ergonomi (iş bilimi) kavramı henüz ortada yokken, gemilerde oluşan mekânsal düzlemlerin karşıladığı ihtiyaçlardan, bu kavramın uygulandığını ancak henüz kavramın varlığından haberdar olunmadığını söylemek mümkündür. Aynı durum Şekil-9'da görülen Fenikelilere ait gemi içinde ifade edilebilir.

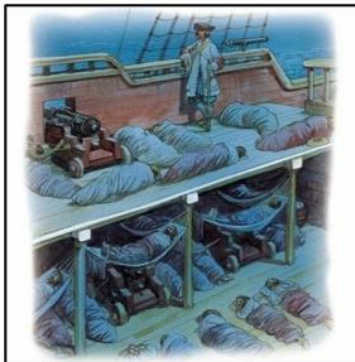


Şekil 10. Savaş Gemisi, Persler, M.Ö. 499, (Url-10).

Konumuz olan gemi iç mekânlarının oluşumu, Antik Çağ'da basit baş üstü düzlemler ile başlayıp, insanoğlunun keşif, kolonileşme, savaş gibi daha uzaklara yol alma isteğiyle beraber gemi hacimlerinin büyümesine neden olurken, yolculuk esnasında taşınan malların güvenliğinin sağlanması, kullanıcıların barınma, yeme-içme, uyuma vb. yaşamsal faaliyetlerinin ve güvenliklerinin sağlanması için Orta Çağ'da zaruri hale gelmiştir. Bugün kamara olarak isimlendirilen uyuma ve dinlenme alanlarının ilk kez Orta Çağ'da İngiliz gemilerinde görüldüğünü; 1242 yılında kral ve kraliçenin Gaskonya'ya seyahat etmek için sipariş ettikleri gemide, kendilerine uygun iyi niteliklerde odaların bulunması emri verdiklerini Holmes (2010) eserinde belirtmektedir (Şekil- 11,12).



Şekil 11. Orta Çağ İngiliz ticaret gemisi, ahşap replika (Url-11).

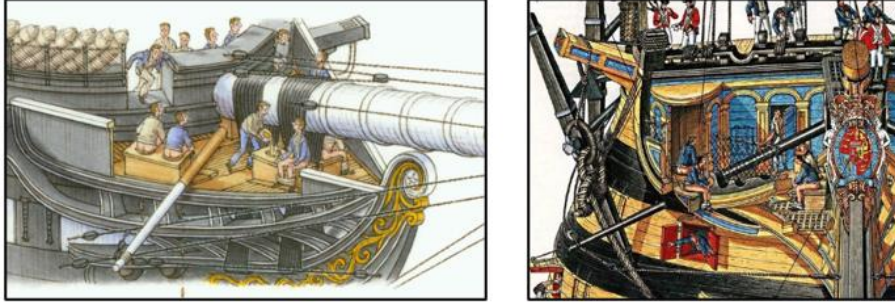


Şekil 12. Yeni Çağ savaş gemilerinde dinlenen askerler (Url-12), Orta Çağ İngiliz savaş gemisi, HMS Victory, 1778, Müze Gemi (Url-13).

Dönemlerin hiyerarşik yapısı, sınıf ayrımları ve insana verilen değer gibi sosyolojik olaylarının gemi iç mekânlarına doğrudan yansıdığı yadsınamaz bir gerçektir. Belirtilen ifadeyi Orta Çağ ve Yeni Çağ gemilerinde de görmek mümkündür. Bu dönemlerdeki savaş ve ticari gemiler incelendiğinde hiyerarşik

düzende üst seviyelerde bulunan kullanıcılar için özel kamaraların olduğu saptanırken, geri kalan kullanıcılar için özel bir alan ya da kamara oluşumunun söz konusu olmadığı, bu kullanıcıların buldukları ilk yerde uyuma, dinlenme, yemek yeme gibi yaşamsal faaliyetleri gerçekleştirdikleri bilinmektedir (Şekil- 12).

Yapılan incelemelerde Sanayi Devrimi öncesi gemilerde günümüz tuvalet ve banyolarına benzer iç mekânların olmadığı görülmektedir. Kullanıcılar tuvalet ihtiyaçlarını geminin baş tarafındaki açık güvertede denizi kirletmek suretiyle gidermekteydiler. Tuvalet ihtiyacını giderme, sert havalarda oldukça riskli bir eyleme dönüşebildiğinden ilerleyen dönemlerde geminin kış tarafında ve alabandalarında kapalı çıkıntılar yapılarak bu riskin önüne geçilmeye başlanmış ancak denizler kirletilmeye devam edilmiştir (Şekil- 13).



Şekil 13. Açık ve kapalı tuvalet temsili (Url-12, Url-12).

Dönemin yolcu gemileri incelendiğinde; uyumak, oturup dinlenmek, yemek yemek gibi ihtiyaçlar için tek bir iç mekân ayrıldığı, gemilerde tuvalet, banyo ve mutfak gibi temel ihtiyacı karşılamaya yönelik alanların bulunmadığı görülmektedir. Ahşabın ana malzeme olarak kullanıldığı, bütün donatıların sabit olduğu tespit edilen iç mekân özellikleri arasındadır (Şekil- 14).



Şekil 14. Jeanie Johnston, 1847, Müze Gemi (Url-14), Dunbrody, 1840, Müze Gemi (Url-15).

### 3.3. İkinci Sanayi Devrimi Sonrası Gemi İç Mekânları

18. ve 19.yüzyıllar arasında gerçekleşen Sanayi Devrimi, gemilerde kapsamlı ve derin değişikliklerin temeli olmuş, ahşap duvarlardan çelik kalelere geçiş gerçekleşirken, yolculuklar daha hızlı ve güvenli hale getirilmiştir (Paine, 2013). Sanayi Devrimi'nin nimetlerinden biri olan elektriğin gemilerde kullanılmaya başlanması, yapay aydınlatmayı sağlayan gaz lambası kullanımını sonlandırmış ve yapay aydınlatma 1800'lü yılların ortalarına doğru elektrikle sağlanmıştır. Teknolojik ve sosyolojik gelişmelerin iç mekâna yansıma durumunu en iyi ifade edecek gemiler dönemin linerleridir. Bu sebeple çalışmada açıklanması planlanan gelişmeler linerler üzerinden irdelenecektir.

İlk başlarda yalnızca birinci sınıf yolcuları ve kargoları taşıyan linerlerin iç mekânlarında Rönesans stili hâkim olup, henüz her bir yolcu için kabin oluşumu görülmemekle beraber ortak yatakhaneler sağlanmaktaydı. Işıktan kaynaklı rahatsızlıkları önlemek ve seperasyonu sağlamak için perdeler kullanılmış, en önemlisi ısıtma sistemlerinin kullanılmasına başlanıp ekstra sıcaklık sağlanmıştır. 19. yüzyılda geliştirilen sifon ve boru sistemlerinin gemilerde kullanılmaya başlanmasıyla, tuvalet ihtiyacını



gidermek için hijyenik ve ortak kullanılan iç mekânlar oluşturulmaya başlandığı görülmektedir ( Şekil-15).



**Şekil 15.** Sırasıyla Fürst Bismarck gemisinin birinci sınıf yatak odası, yemek odası ve müzik odası görülmektedir, 1890 (Miller, 1985).

Coye ve Murphy (2007) çalışmalarında Prior (1992)'un eserindeki bir vapur hattı müdürüyle gerçekleştirdiği diyaloga yer vererek; bu gemileri kullananların korsan olmadığını, genellikle deniz tutma sorunu yaşayan Amerikan leydilerinden oluştuğunu ve bu leydilerin yolculuk boyunca gemide değilmişçesine vakit geçirebilmeleri adına karada yaşadıkları konforlu ve lüks hayatın gemi iç mekânlarında da kurgulandığını belirtmiştir. Belirtilen ifadeler gemi iç mekânlarının lüks oteller mantığında kurgulanarak, birinci sınıf yolcular için yatak odası, oturma odası ve banyo içeren süit odaların oluşturulmasını sağlarken, dönemlerin mimari akımlarının bariz bir şekilde görüldüğü ihtişamlı yemek salonlarının oluşumunu sağlamıştır (Şekil- 15, 16).



**Şekil 16.** Solda Statendam Gemisi 1.Sınıf Oda, 1929 (Miller, 1985), ortada Queen Mary Gemisi 1. Sınıf banyo (Url-16), sağda France Gemisi yemek salonu 1912 (Miller, 1985) görülmektedir.

Cunard Liners, Collins Liners, Whitestar Line gibi gemi hattı firmaları arasındaki ticari rekabet gemilerde iç mekân çeşitliliğinin oluşmasında önemli rol oynamıştır. Bu firmalar tercih edilebilirliklerini arttırmak adına spor salonları, yüzme salonları, kütüphaneler, tiyatro salonları, sigara içme salonları, ibadethaneler, barlar gibi birçok iç mekânı gemilere taşıyarak yüzen saraylar inşa etmeye başlamışlardır (Şekil-17).



**Şekil 17.** Yüzme Salonu, Saturina Gemisi, 1927 (Miller, 1985), Kütüphane, Conte Grande, 1927 (Miller, 1985), Bar, Gripsholm, 1925 (Miller, 1985).

1890'lı yıllarda birinci sınıf yolcularla beraber ikinci sınıf yolcular da transatlantik yolculuklarına katılmaya başlamıştır. İkinci sınıf yolcular nerdeyse görünmezlerdir. Birçok kaynakta çoğunlukla birinci

ve üçüncü sınıf yolculardan bahsedilirken, ikinci sınıf yolcuların sosyolojik yapılarına dair veriler oldukça azdır. Ancak bu yolcuların iş için seyahat edenler ve gezginlerden oluştuğu tahmin edilmektedir (Coye ve Murhpy, 2007). Kimi gemilerde birinci sınıf yolcular için sağlanan iç mekânların aynı ihtişama sahip daha küçük versiyonları ikinci sınıf yolcular için sağlanırken, kimi gemilerde birinci sınıf ve üçüncü sınıf iç mekânların ortasında bir seviyede sağlandığı görülmektedir. Tuvalet ve banyolar ortak olarak sağlanırken kimi gemilerde kabin içerisinde lavabo da bulunmaktaydı ( Şekil- 18, 19).



**Şekil 18.** İkinci sınıf yazı odası, SS Antilles, 1953, (Url-17), İkinci sınıf müzik odası, Saturnia, 1927 (Miller, 1985), İkinci sınıf yatak odası, Ile de France, 1933 (Url-18).

Ticari kazançlarını arttırmak için müşteri tabanını genişletmeyi hedefleyen firmalar, Sanayi Devrimi'nin getirdiği yeni iş alanlarının doğuşuyla daha iyi bir iş ve gelecek için başka ülkelere göç etmek, ülkesindeki yoksulluktan kurtulmak isteyen göçmen yolcuları da bu yolculuklara dahil etme düşüncesiyle üçüncü sınıf yolcular için iç mekânlar oluşturmaya başlamıştır. Gemilerin limanlardaki karantina sürelerini azaltmak için yolcuların sağlıklarının optimum düzeyde tutulması önemli olduğundan birinci ve ikinci sınıflara sağlanan tuvalet ve banyo alanları, sabun vb. hijyen ürünleri üçüncü sınıf yolcular için de sağlanmıştır. Sürecin ilk başlarında kabinlerde tuvalet ve banyo görülmemesinden, bu alanların üçüncü sınıf yolcular için ortak kullanılacak şekilde organize edildiği sonucunu çıkartmak mümkündür. İlerleyen dönemlerde üçüncü sınıf yolcu kabinlerinde de lavabo olduğu görülmektedir (Şekil-19).



**Şekil 19.** Üçüncü sınıf yatak odası, The Emperor, 1912 (Miller, 1985), üçüncü sınıf genel alan, Titanic, 1912 (Url-19), üçüncü sınıf yemek salonu, The Emperor, 1912 (Miller, 1985).

1950'li yıllarda hava yolu hatlarının oluşması ve uçakların yolcu taşıma serüveninin başlaması, yüzen saray ya da çelik kaleler olarak nitelendirilen transatlantiklerin günler süren yolculuklarını saatlere indirgeyerek, transatlantiklerin önemini ve zaruriyetini yitirmesine neden olmuştur. Günümüze kadar giderek artan uçak yolcularından kaynaklı olarak transatlantikler artık ulaşım için değil turistik amaçlar doğrultusunda kullanılan kruvaziyer gemilerine evrilmiştir. Sosyolojik yapıda her ne kadar sınıf ayrımı ortadan kalmış gibi görünse de yolcuların bütçelerine göre kruvaziyerler içerisindeki iç mekânlar değişiklik göstermektedir.



**Şekil 20.** Suit kamara, (Url-20), Loft suit kamara (Url-21), yolcu banyo ve tuvaletleri, Symphony of The Seas, 2016, (Url-22).

Günümüz kruvaziyerlerinde artık her kabinde tuvalet ve banyo ayrı olarak bulunurken, gelişen teknolojinin varlığı bu iç mekânların hemen hemen her köşesinde görülmektedir. Halen süren ticari kaygılar sebebiyle firmaların tercih edilirliliklerini arttırmak adına gemilerin açık ve kapalı güvertelerinde kurguladıkları alanlar oldukça çeşitlilik göstermektedir ( Şekil- 20).

Her ne kadar konumuz iç mekânlar olsa da açık güvertelerden de kısaca bahsedilmesinde fayda vardır. 1900'lü yılların yolcu gemilerinde –açık güvertelerin elverdiği boyutlarda- yüzme havuzları, dans pistleri, oturma ve oyun alanları gibi pek çok sosyal faaliyete hizmet eden mekânların kurgulandığı gözlenmektedir. Bu oluşumların ve çeşitliliğin temel nedeni daha öncede belirtildiği üzere tercih edilirliliğin artırılarak ticari kaygıların önüne geçilebilmesidir ( Şekil- 21).



**Şekil 21.** Solda Columbus gemisinde açık güverte, 1922 (Miller, 1985), Sağda Symphony of The Seas gemisinde açık güverte, 2016 (Url-22).

Teknolojik ve sosyolojik gelişmeler yalnızca yolcu alanlarında değil; mürettebat yaşam alanlarında da etkisini göstermektedir. Mürettebat için sağlanan iç mekânların tasarımında, personelin fiziksel ve psikolojik durumlarının optimum seviyede tutulması hedeflenerek denizcilikte verimliliği arttırmak, can ve mal güvenliğinin sağlanması hedeflenmektedir (Şekil- 22).



**Şekil 22.** Solda kaptan kamarası, ortada mürettebat yemek salonu ve sağda mürettebat banyosu görülmektedir (Tersan Tersanesi).

#### 4. SONUÇ

Tarihsel süreçteki gemi iç mekân oluşumlarında ilk olarak hiyerarşik düzeyde üst sırada yer alan kullanıcılar için endişe güdülürken, ticari kaygılarla ve ergonomi yani iş bilimi olgusuyla birlikte denizcilikte verimliliği sağlamak adına iç mekânların sağlanması gereken standartların belirlenmesiyle birlikte bütün kullanıcılar için endişe güdülmeye başlanmıştır. Dönemlerin hiyerarşik yapısı, sınıf ayrımları ve insana verilen değer gibi sosyolojik olaylarının gemi iç mekânlarına doğrudan yansıdığı yadsınmaz bir gerçektir.

Günümüzde gelişen teknolojiyle oluşan ihtiyaçlara cevap veren pek çok gemi tipi ve gemi iç mekânları bulunmaktadır. Bu iç mekânların gelişiminde yaşanabilirlik kaygısının önemi büyüktür. Yaşanabilirlik kaygısının oluşmasında, Yakın Çağ'da ortaya çıkan hümanizm, insan hakları, ergonomi kavramının ortaya çıkışı gibi sosyolojik gelişmelerin etkili olduğu görülmektedir. Böylelikle; uzun ömürlü ve dayanıklı materyaller vb. teknolojik gelişmelere borçlu olarak üretimde verimliliği sağlamak adına daha iyi iç mekânlara sahip olunması mümkün olmuştur. Gemilerin hacimsel farklılıklarına rağmen aralarındaki yolcu kapasitesi farkının az olmasının sebebi, gelişen sosyolojik yapının iç mekân çeşitliliğini artırması ve insanoğlunun eskiden lüks olarak nitelendirilen ancak günümüzde standart niteliğe kavuşan ihtiyaçları olduğunu ifade etmek mümkündür.

Bu çalışma; tersanecilik sektöründe yer edinmek isteyen iç mimarlar, yat tasarımcıları, mimarlar, endüstri ürünleri tasarımcıları ve gemi mühendisleri gibi meslek grupları için gemilerin tarihi ve iç mekânlarının gelişim süreçleriyle ilgili bilgi verici olurken, gelişen süreçte bu alanda kariyerini ilerletmek isteyen meslek disiplini mensupları için yönelmeleri gereken gemi ve gemi iç mekân tipleri hakkında da bilgi verici niteliktedir.

#### KAYNAKÇA

- ARSLAN, Ü. ve DEMİRAĞ, Y. (2017). *Sanayi Devrimi: Sonuçları ve Uluslararası Sisteme Yansımaları*. Başkent Üniversitesi, Avrupa Birliği ve Uluslararası İlişkiler Enstitüsü Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı, Yayınlanmamış yüksek lisans çalışması, Ankara.
- AYAN, M. ve BAYKAL, T. (2010). Uluslararası Denizcilik Örgütü ve Çevre: Türkiye'nin Örgüt İçindeki Durumu. *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 13, 275-297.
- COYE, W. & MURHPY, P. (2007). The Golden Age: Service Management on Transatlantic Ocean Liners. *Journal of Management History*, 13, 172-191.
- ALTIN, E. (2014). *Yüzer Mekân Mobilyalarının İncelenmesi, Özel Üretim Yat Tasarımında Mekân Kurgulanması ve Kısmi Örneklem Çalışması*. Doktora Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, İstanbul.
- GEMİ KAPTANI İÇİN GENEL DENİZ MEVZUATI. (2016). Ankara: T.C. Millî Eğitim Bakanlığı.
- HOLMES, G. (2010). *Ancient and Modern Ships Part I Wooden Sailing-Ships*. Project Gutenberg.
- İSTANBUL LİMAN YÖNETMELİĞİ (2011). Resmî Gazete, 10 Eylül 2011.
- KURAN, S. (2011). Savaş Gemilerinin Dokunulmazlığı ve Yargı Bağışıklığı. *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni*, 25 (1-2), 229-240.
- KÜÇÜKKALAY, M. (1997). Endüstri Devrimi ve Ekonomik Sonuçlarının Analizi. *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 2, 51-68.
- MILLER, W. (1985). *The Fabulous Interiors of the Great Ocean Liners in Historic Photographs*. USA: Dover Publications.
- NEWALL, P. (2018). *Ocean Liners, An Illustrated History*. England: Seaforth Publishing.
- PAINE, L. (2013). *The Sea and Civilization, A Maritime History of the World*. USA: Alfred A. Knopf.
- TÜRK ULUSLARARASI GEMİ SİCİLİ YÖNETMELİĞİ (2000, 23 Haziran). *Resmî Gazete* (Sayı: 24088). Erişim Adresi: <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/24088.pdf>

**ŞEKİL KAYNAKLARI**

- Url-1: <https://pixabay.com/tr/photos/denizalt%C4%B1-deniz-kuvvetleri-1242489/> (19.03.2020)
- Url-2: <https://pixabay.com/tr/photos/feribot-tekne-feribot-gemi-tekne-123059/> (19.03.2020)
- Url-3: <https://pixabay.com/tr/photos/kargo-gemi-konteyner-ticaret-ocean-449784/> (19.03.2020)
- Url-4: <https://www.tersanshipyard.com/tersan-shipyard-secured-ship-building-contract-for-a-freezer-trawler-for-ca> (10.05.2020)
- Url-5: [https://www.freepik.com/free-photo/luxury-big-yacht-stay-sea-around-island-background-sky\\_2455542.htm#page=1&query=yatch&position=0](https://www.freepik.com/free-photo/luxury-big-yacht-stay-sea-around-island-background-sky_2455542.htm#page=1&query=yatch&position=0) (19.03.2020)
- Url-6: [https://alchetron.com/SS-F%C3%BCrst-Bismarck-\(1890\)#ss-frst-bismarck-1890-abb7c818-e2d0-4c9d-8d5d-eed05119df6-resize-750.jpg](https://alchetron.com/SS-F%C3%BCrst-Bismarck-(1890)#ss-frst-bismarck-1890-abb7c818-e2d0-4c9d-8d5d-eed05119df6-resize-750.jpg) (13.04.2020)
- Url-7: <http://www.shipspotting.com/gallery/photo.php?lid=2850812> (13.04.2020)
- Url-8: <https://www.flickr.com/photos/101561334@N08/28643487202/in/faves-187920340@N04/> (13.04.2020)
- Url-9: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Woodtrade.jpg?uselang=nb> (13.04.2020)
- Url-10: [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Persian\\_ship\\_during\\_greek-persian\\_wars.webp](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Persian_ship_during_greek-persian_wars.webp) (13.04.2020)
- Url-11: [https://en.wikipedia.org/wiki/Wooden\\_ship\\_model#/media/File:17th-century-merchantman.jpg](https://en.wikipedia.org/wiki/Wooden_ship_model#/media/File:17th-century-merchantman.jpg) (13.04.2020)
- Url-12: <https://enciklopediya-tehniki.ru/pikantnyy-vopros-ob-ustroystve-korabley-i-estestvennoy-nuzhde-moryakov.html> (13.04.2020)
- Url-13: <http://rnaeasterncyprus.com/victory.html> (13.04.2020)
- Url-14: [https://www.tripadvisor.com.tr/LocationPhotoDirectLink-g186605-d1909667-i36698031-The\\_Jeanie\\_Johnston\\_An\\_Irish\\_Famine\\_Story-Dublin\\_County\\_Dublin.html](https://www.tripadvisor.com.tr/LocationPhotoDirectLink-g186605-d1909667-i36698031-The_Jeanie_Johnston_An_Irish_Famine_Story-Dublin_County_Dublin.html) (10.05.2020)
- Url-15: <https://www.top100attractions.com/attractions/item/dunbrody-famine-ship> (10.05.2020)
- Url-16: [https://www.sterling.rmplc.co.uk/visions/cabins\\_and\\_suites.html](https://www.sterling.rmplc.co.uk/visions/cabins_and_suites.html) (10.05.2020)
- Url-17: <https://tr.pinterest.com/pin/427208714634457768/> (10.05.2020)
- Url-18: <https://www.hippocard.com/listing/french-steamship-liness-ile-de-francessecond-class-stateroomon-9-3-1933rppc/8465378> (10.05.2020)
- Url-19: <http://virtualtitanic.tripod.com/3rdclass.html> (14.05.2020)
- Url-20: <https://www.icruise.com/cabins/royal-caribbean-cruises-symphony-of-the-seas-cabin-9260.html> (14.05.2020)
- Url-21: <https://www.usatoday.com/story/travel/cruises/2018/03/27/first-look-inside-swanky-suites-symphony-seas-worlds-largest-cruise-ship/461251002/> (14.05.2020)
- Url-22: <https://www.cruisecritic.co.uk/photos/ships/symphony-of-the-seas-984/member-3/106706/> (10.05.2020)