

9163
7

T.C
Marmara Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü
Sahne ve Görüntü Sanatları Bölümü
Sinema- TV Ana Sanat Dalı

T.C.Q.S
Gemi Adamları
(Yüksek Lisans Tezi)

T-9163

T. C.
Yükseköğretim Kurulu
Dokümantasyon Merkez

Bülent Erçetin

İstanbul-1989

NOT = BU TET TOPLAM 19 SAYFADIR

9163
7

T.C
Marmara Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü
Sahne ve Görüntü Sanatları Bölümü
Sinema- TV Ana Sanat Dalı

T.C.Q.S
Gemi Adamları
(Yüksek Lisans Tezi)

Bülent Erçetin

Danışman: Yrd.Doç Sabri Özaydın

İstanbul-1989

treatment

Gemi Adamları filmi, denizlerde çalışan, yaşayan ve geçimlerini bu meslekten sağlayan denizcilerin, denizdeki yaşamlarını tanıtmayı amaçlamaktadır. Bu tanıtım çok genel kapsamlı olarak ele alınacak ve örnek bir gemideki yaşam biçimi, çalışma koşulları ve görüşmeler sunulurken, bütüne varmayı amaçlayan bir ürün ortaya konacaktır. Bu nedenle filmin önyapım aşamasında gemiye, seferine ve gemicilerin özel yaşamlarına ilişkin bilgilere olabildiğince yer verilmemesine ve özel isimlerin ortadan kaldırılmasıyla, örnek bir gemi atmosferinin daha kolay oluşturulabileceğine karar verildi. Bu tavrın bir sonucu olarak, gerek filmin oluştugu görüntülerde ve gerekse gemicilerle yapılan görüşmelerde özeli değil, geneli ifade eden bir seçicilik ön planda tutulacak ve bu konuda özen gösterilecektir.

Filmin önyapım aşamasında gerekli ön hazırlıklar çok derinleştirilmemiş, sefer esnasındaki gözlemlere ve bilgilere ağırlık verilmiştir. Buna karşın, iki epizottan oluşacak bir film olması konusunda karar birliğine varılmıştır. Buna göre ilk epizot'un genel bir göz atışı içermesine (muhtemelen denizin zor koşullarını gösteren), ikinci epizot'un ise, başlayan bir gün ile birlikte gün bitimine kadar süren çalışmayı ve yaşamı, ayrıntıları ile ve kapsamlı olarak içermesine karar verilmiştir. Ancak, ikinci epizottaki olağan bir günü ifade eden bu yaklaşım kavramsal bir yaklaşım olup, belli bir güne ait gerçeklerin süreç içinde belgelenmeleriyle oluşturulabilecek bir dramatik çizgiyi sunmayacaktır. Bu epizotta gemicilere ilişkin görüntüler sunulurken, zaman zaman onlarla yapılacak görüşmelere yer verilerek, hem bu mesleğe yönelik görüşleri alınacak, hemde deniz yaşamına ilişkin ancak gözlem olanağı bulunmayan bazı gerçeklerin aktarılmasına çalışılacak. Bu nedenle yöneltilecek sorulardan bazıları şunlar:

- Bu mesleğe neden, nasıl ve ne zaman girdiniz?
- Mesleğin zorlukları nelerdir?
- Denizciliğin sizi hoşnut eden ve etmeyen yanları nelerdir?
- Bu gemide göreviniz nedir? (Özellikle bu soruda alınması beklenen yanıt, görevin kendine özgü teknik ayrıntılarının değil, insan faktörünün gelişmiş deniz

teknolojisine karşın yerini hangi ölçüde koruduğunun açığa çıkarılması amacını taşımaktadır).

- Gemideki sosyal ilişkilerinizden söz edermisiniz?
- Aile, toplum ilişkileriniz nasıl?
- Sizce gemicilik nasıl bir meslek?

Gemi adamları filminin gerçekleştirilebilmesi için D.B Deniz Nakliyat T.A.Ş'nin, İbrahim Baybora adlı Ro-ro gemisi seçilmiştir. Ro-ro, İngilizce Roll on - Roll off sözcüklerinden türetilmiş olup, tekerlekli yük taşıyan bir gemi türünü tanımlamaktadır. Ro,ro gemileri denizcilik sektöründe yaygın kullanımı olan bir gemi türü değildir. Bu geminin özellikle seçilmesinde gerek İbrahim Baybora Ro-ro gemisi ikinci kaptanının, projeyi beraberce gerçekleştirmeye karar verdiğimiz arkadaşım Bülent Vardar'ın ağabeyi olması ve bunun gemi içindeki her tür ilişkide, gemi ve personele ilişkin bilgilerin daha çabuk ve sağlıklı toplanmasında katkısı olacağı düşüncesi, ve gerekse Derince-Trieste hattında sefer yapmakta olan Ro,ro Baybora gemisinin sefer süresinin filmin çekimi için elverişli olması (12 gün) rol oynamıştır.

Bu nedenle D.B Deniz Nakliyat T.A.Ş ile görüşülmüş ve çalışma, şirketçe de olumlu değerlendirilmiş ve gerekli izin temin edilmiştir. Filmin çekim tarihleri 31 Temmuz 12 Ağustos'tur.

Hipotez

GEMİ ADAMLARI filmi ortak bir çalışmanın ürünü olacaktır. Önceleri kişisel nedenlerle ilgi duyduğumuz denizciler ve denizcilik sektörü için, zamanla birbiriyle çakışan görüşlerimizin ortaya çıkması ve filmin gerçekleştirilebilirliği konusundaki bazı soruların olumlu yanıtlar alması ve netlik kazanmasıyla, ben Bülent ERÇETİN ve arkadaşım Bülent VARDAR, bir belgesel film çalışması yapmaya karar verdik.

Denizcilik ve deniz ticareti, tarihin ilk dönemlerinden beri önemini korumuş, ülkelerin ve uygarlıkların ekonomik ve politik yapılarının belirlinmesinde önemli bir rol oynamıştır. Bu önemi daha iyi kavramak için denizcilik ve deniz ticaret sektörünün geçmişine kısada olsa göz atmakta yarar var.

Denizcilik ve deniz ticaret tarihine kısa bir bakış

Tarihte ilk teknenin yapımı bilim adamlarınca günümüzden onbin yıl öncesine kadar götürülmektedir. İnsan önce ağaç tomruklarını ilk su ulaşım aracı olarak kullanmış, ardından sayıca daha çok insan taşıyabileceği düşüncesi ile çok sayıda ağaç kütüklerini yanyana bağlayarak, daha geniş yüzeyli bir araç olan salı meydana getirmiş. Sonraları daha rahat yönlendirebileceği ve insanların ıslanmadan kullanabileceği düşüncesi ile kütüklerin içini oyup boşaltarak, rahat ve güvenilir bir deniz taşıtı yapmış, böylelikle ilk ilkel tekne örneği ortaya çıkmış.

M.Ö. 4000. yüzyılda Mısırlılar bugünün teknelerine zemin oluşturacak ilk tekneleri yapmışlar ve teknelerde ilk kürek, yelken ve dümen kullanımını onlar ortaya koymuşlar ve uygulamışlar. Uygarlık tarihi kadar eski olduğuna inanılan denizciliğin ilk önemli adımları Akdeniz'de atılmış, önemli Akdeniz denizci ulusları olan Fenikeliler, Romalılar, Mısırlılar, Giritliler, Kartacalılar ve Yunanlılar ilk dönem denizciliğinin gelişmesinde büyük katkılarda bulunmuşlar. Atinalılar, omurga üzerine yerleştirilmiş kaburgalar prensibi ile tersanelerinde, o güne kadar görülmemiş yeni tekniklerle gemi üretmişler. Dünyanın bir diğer yöresinde Çinliler Av-

rupa'da ancak çok sonraları, 19. yüzyılda uygulanacak bir teknik geliştirmişler, tekneyi bölmelere ayırmışlar ve bir bölümünden su alsa dahi batmaktan kurtulacağı bir biçme getirmişler.

Uzun yıllar deniz yolculukları kürek - yelken ortak kullanımı ile gerçekleştirilmiş, sonraları gerek yelken-deki yararlı kullanım yöntemlerinin geliştirilmesi ve gerekse teknelere kazandırılan formlar ile insan Akdeniz gibi kapalı sulardan çıkmış ve okyanus gibi açık deniz-lerde yolculuklara başlamış. Karavela denilen yuvarlak, hacimli teknelerle, yalnızca yelkenle Kristof Kolomb ve Vasko de Gamma gibi kâşifler büyük okyanus yolculukları-na açılmışlardır. Bu tekneler Amerikanın keşvinden son-rada 12. yüzyılda İspanyollar ve Portekizliler tarafın-dan Güney Amerika'daki, özellikle Peru'daki madenlerden çıkarılan altın ve değerli madenlerin ülkelerine taşın-masında kullanılmış.

İspanyol ve Portekizlilerin Güney Amerika'daki kaynak-ları kullanmaları ve ülkelerine getirmeleriyle denizaşı-rı sömürgeler oluşturulmuş ve denizcilikte ilerlemiş ül-keler, değişik kıta ve ülkelerdeki zenginlikleri ülkele-rine kazandırmışlar. Çok sonraları İngiltere Avrupa ül-keleri arasında en geniş sömürge imparatorluğuna sahip olmuş, donanma gücü rakipleri arasında İngiltereye üs-tünlük sağlamış; sömürge imparatorluğu İngiltere'ye hem

endüstrisini kurmak için gerekli kapital kaynaklarını biriktirme imkânını vermiş, hemde ürettiği malları satabileceği geniş pazarlar sağlamış. En azından o yıllarda denizlere hâkim olan uluslar, yeryüzünün ticaret ve servetine, kısaca bütün dünya'ya hakim olmuşlar.

1750 yılında başlayan sanayi devrimi ve teknolojiye yenilikler, denizcilik ve deniz ticaretinde de yeni bazı gelişmelere neden olmuş. 1788 yılında Amerikalı John Fitch'in ilk buharlı gemiyi yapmasıyla çağdaş gemilerde buhar gücünden yararlanma fikri doğmuş, ancak tümüyle buhar makinalarıyla çalışan gemiler 1818 yılından sonra kendilerini göstermişler. Böylelikle 19. yüzyıldan itibaren uskurlu gemiler yelkenli gemilerin yerini almış, zengin ülkeler güçlü donanmalara sahip olmuş, insanoğlu uzun deniz yolculukları için doğanın tutsağı olmaktan kurtulmuştur. 19. yüzyılda yalnızca gemilerin güç ünitelerinde değil, teknelerin yapılış tekniklerinde de önemli değişiklikler olmuş; o güne kadar ağaçtan üretilen tekneler, hidrodinamik ve uygun bir biçim kazanmış demir tekneler olarak 1813 yılından itibaren dünya denizlerinde kendilerini göstermişler. 1840-45 yıllarından başlamak üzere tersaneler büyük tonilatolarda demir gemi üretimine girişmişler. 19. yüzyılda denizcilik alanındaki hızlı gelişmeler, çok geçmeden önce türbinli motorların buharlı gemilerin yerini almasına neden olmuş ve

böylelikle enerjiden üst düzeyde yarar sağlanmış, sonraları gemilerde petrol kullanılmaya başlanmış ve enerji olarak kullanılan kömüre ve getirdiği sorunlara son verilmiş. Özellikle 20. yüzyıl başlarında dizel motorlarının gemilerde kullanılmaya başlanması ve akaryakıttan yararlanılması, yolculukları hem ekonomik, hemde daha kısa zamanda gerçekleştirmeye olanak sağlamış.

Denizcilik ve deniz ticaretinin daha ilk zamanlardan başlayan, özellikle açık deniz seferlerinde kendini gösteren bir diğer sorun yön bilinci ve geminin konumunun saptanması olmuş. Eski çağlarda denizciler denizde yönlerini güneşe, yıldızlara, karada göze çarpan engebelere bakarak bulmuşlar. Viking'ler ise karanın görünmediği noktalarda yanlarına aldıkları kuşları salarak ve gittikleri yönü izleyerek bulmuşlar. Okyanus aşırı yolculukları ilk gerçekleştiren Kristof Kolomb ise en büyük yardımcı olarak astronomi haritalarını ve pusulayı kullanmış. 18. ve 19. yüzyıllarda icat edilen pekçok araç bu gibi sorunlara büyük ölçüde getirmişse de, bu konuda asıl gelişmeler 20. yüzyılda ortaya çıkmış. Telsiz ve radar gibi araçların icadı ile güvenli ve emin yolculuklar başlamış, geminin yönünü ve konumunu belirlemek sorun olmaktan çıkmış.

İlk çağlardan günümüze kadar çeşitli aşamalar geçirmiş olan denizcilik ve deniz ticareti, dünyanın hemen her

bölgesinde ve pekçok türdeki gemilerle uygarlığın ve insanlığın gelişmesinde rol oynamakta, ülkelerin ticari, ekonomik, politik ve kültürel yapılarının oluşmasında bugünde önemini korumaktadır.

Günümüzde ticari deniz taşımacılığında sefer yapmakta olan gemiler başlıca:

- Yük gemileri
- Karışık yük (General kargo) gemileri
- Container gemileri
- Ro-ro gemileri
- Dökme yük (Cevher gemileri)
- Akaryakıt taşıyan tankerler
- Yolcu gemileridir

Bu gemilerin sefer yapmakta olduğu yoğun deniz ticaret liman ve yolları ise: Kuzey Amerika, İngiltere, Kuzey Fransa, Almanya'nın büyük limanları, Hollanda ve Akdeniz-de bazı önemli limanlardır. Akdeniz ve Süveyş kanalı üzerinden Avrupayı Kızıldeniz, Hint Okyanusu, Avustralya ve uzakdoğuda Japonya, Singapur, Kore, Hindistan ve diğer uzakdoğu ülkelerine bağlayan yolda önemli ve yoğun bir ticaret yoludur.

Türk ticaret donanması ve denizciliği ise özellikle 16. ve 17. yüzyıllarda çok önemli bir yere sahip olmuş.

Bu yüzyıllarda Akdeniz'deki deniz ticaretinin önemli bir bölümünü ele geçirmiş ve özellikle 17. yüzyılda oldukça gelişmiş bir deniz ticaret filosuna sahip olmuş. Herne-kadar ticaret donanmasına 1827 yılında katılan iki buhar-lı gemiyle yelken çağı bırakılıp, dünya denizciliğinden hiçte geç sayılmayacak bir dönemde makinalı taşıt çağı-na girilmişse de, makinalı deniz araçlarıyla deniz tica-retine başlama 1843 yılında olmuştur. Ancak 19. yüzyıl, Türk denizciliği ve deniz ticareti için oldukça zayıf bir dönem olmuş. İmparatorluğun bu döneminin politik ve ekonomik ödünler dönemi olması, kapitülasyonlar, ya-bancı denizcilik şirketleri ve yabancı ortaklı şirketle-rin Türk sularında serbestçe gemi işletmeleri, Türk de-niz ticaret donanmasının gelişmesini önlemiş. Sonrala-rı Lozan Barış Antlaşmasıyla sağlanan Kabotaj hakkı (1926) ve Cumhuriyetin kurulması, Türk denizciliğinin ve deniz ticaretinin gelişme göstermesine neden olmuş. Resmî bir kurum olan D.B. Deniz Nakliyat, D.B. Deniz Yolları İşletmesi, yarı resmî ve özel armatör şirketle-rinin kurulmasıyla bugünün deniz ticaret donanmasına sa-hip olunmuş.

Uygarlık tarihinde ülkelerin ve ulusların ekonomik, kültürel, politik yönelimlerinde ve yapılanmalarında önemli bir yeri olan denizcilik ve deniz sektörü, aynı zamanda bu mesleğe emek verenler için bir yaşama biçimi olması niteliğiyle de ayrı bir özelliğe ve öneme sahip.

Denize emeğini veren denizciler ve mesleğin tüm mahrumiyetlerine, zorluklarına, sıkıntılarına ve zaman, zaman günün yirmidört saati süren çalışma temposuna katlanarak ortaya koydukları çabaları olmaksızın, denizcilik sektörünün yaşaması ve bugünde önemini sürdürüyor olması mümkün olamazdı. Günler, haftalar, aylar ve hatta yıllar süren yolculuklara; eşlerinden, çocuklarından, aile ve tüm sosyal çevrelerinden kopmalarına; doğanın, çalışma koşullarının zorluklarına ve zaman, zaman kendini gösteren kişisel sürtüşmelere karşın, görevlerini ve sorumluluklarını sürdüren bu insanların yalnızca denizciliğe değil, uygarlığa olan katkıları büyüktür.

Filmin önyapım ve yapım aşamasında, bu sektörde emeği geçen kişilerle yapmış olduğumuz görüşmeler farklı, ilginç ve zaman, zaman birbiriyle çelişen görüşlerin ortaya çıkmasına neden oldu,

- " Denize çıkmamdaki en büyük faktör, çocukluğumdan beri denize karşı aşırı bir tutkum olması ve içimde bir özlem olmayıştı. Hatta ailem, annem, babam denize çıkmama karşıydı. Fakat deniz tutkum ağır bastığından dolayı denize çıktım."
- " Ben bu işe bilerek girmedim, fakat daha önce yapan ve bu mesleğin statüsü bakımından bilgi sahibi olan arkadaşlarım ve aile çevresinden bazı şahısların sözleri sonucunda belirli bir ilgi duydum."

- " Yani denizcilik bir yerde maceraperest mesleğidir yani serseriliktir, yani başka birşey değildir."
- " Yani bekâr adam için iyi. Nerede sabah, orada akşam. İşte bir özelliği varsa şu iste bunun ... gemide yersin, yatarsın, tamam mı ..? okadar. Başka bir cazipliği yoktur yani."
- " Mahrumiyetimiz oluyor. Artık bu denizcinin kaderi, ne bileyim? Denizciyim ... denizci olmak isteyen, denizde çalışmak isteyen buna katlanacak, buna mecbur."
- " Sivil hayatta başka işlerle uğraşıyordum. O işler bana ağır geldiği için, yorucu geldiği için, deniz hayatını cazip anlattıkları için bu hayatı seçtim. Ama anlattıkları cazip hayat maalesef yok."
- " Heran gemiye bindiğimiz zaman, heran göreve çağrıldığımız zaman, denizin zorlukların, denizi biz önümüze çıkacak her türlü engellere göğüs gererek, bir çok zorluklara katlanarak biz bu işi yapmaya hazırız. Biz bu işi ekmek paramız için yapıyoruz."
- " Hani, evet ilk seneler hosumuza gidiyordu dışarıya çıkmak, gezmek, dolaşmak, eğlenmek, dış devletleri görmek hoşumuza gidiyordu tabii. Zamanla evlenince tabii, alım güçleride azalınca ekmek dava-

sına düştük. Hani memleketler görmek,gezmek artık cazip gelmiyor."

- " Liseyi bitirdikten sonra İstanbul'da, yine İstanbul Ortaköy'de bulunan Yüksek Denizcilik Okuluna girdim. Bu okula girmemin sebebi deniz tutkusu ve doğa aşkından ileri geliyor."

Kimileri için denizde çalışıyor olmak uzun yıllara dayanan bir beklentinin, bir düşün sonucuyken, kimileri için heyecan ve yenilik arayışına yönelik tavırlarının bir uzantısı ve kimileri içinse ekonomik gereksinimlerini karşılamamanın ve bir biçimiyle var olmanın en iyi, belkide tek yolu.

Kısıtlı teknik olanaklardaki olsa, her tür profesyonel kaygıların ve film sanayiinin ekonomik yaptırımları dışında gerçekleşecek olan bu çalışmanın amacı: Gemi adamlarını yalnızca çalışma değil, aynı zamanda yaşam ortamları olan denizde gözlemek, yaşamlarına ve çalışmalarına girmek ve bütün bir denizcilik tarihinin, deniz ticaretinin isimsiz çalışanlarını, yalın, anlatımcı, aktüel olmayan bir dille ve elden geldiği oranda yeni biçim arayışları ile tanıtmaktır.

1988 / 1989 Yüksek Lisans Tez Çalışması

Çalışmanın Adı: T.C.Q.S - Gemi Adamları

Süresi: 45'

Yapım Tarihi: 1989

Ekip:

Yönetmen: Bülent ERÇETİN/ Bülent VARDAR

Kamera : Bülent ERÇETİN/ Bülent VARDAR

Ses : Bülent ERÇETİN/ Bülent VARDAR

Işık : Bülent ERÇETİN/ Bülent VARDAR

Kurgu : Bülent ERÇETİN/ Bülent VARDAR

Jenerik : Tanju ÖZELGİN

Yapım : Marmara Üniversitesi, Güzel Sanatlar Fakültesi,
Sinema-TV Anasanat Dalı ve
D.B. Deniz Nakliyat T.A.Ş
katkıları ile

Format:

Video: VHS

Yapım Tarihleri:

Ön Yapım: *NİSAN 1988* dan, *TEMMUZ 1988* kadar.

Yapım : *TEMMUZ 29,1988* dan, *AĞUSTOS 14,1988* kadar.

Yapım

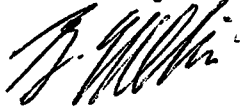
Sonrası : *KASIM 1988* dan, *MAYIS 1989* kadar.

S İ N O P S İ S

Tasarlanan çalışma ile D.B.Deniz Nakliyat T.A.Ş.'nin İbrahim Baybora adlı ro-ro gemisinde Derince-Trieste-Trieste-Derince seferi esnasında, gemi adamlarının çalışma ve yaşamına ilişkin görüntülerden oluşturulacak bir belgesel video-film gerçekleştirilmesi amaçlanmaktadır.

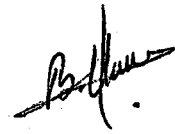
Öğretim Görevlisi

Bulent ERÇETİN



Öğretim Görevlisi

Bulent VARDAR



UYGUNDUR.



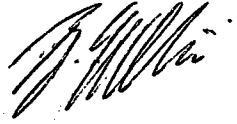
T.C.Marmara Üniversitesi
Güzel Sanatlar Fakültesi
Sahne ve Görüntü Sanatları Bölümü
Sinema-TV Ana Sanat Dalı Başkanlığına,

Bölümünüz Sinema-TV Ana Sanat Dalı öğretim görevli-
leri Bülent Erçetin ve Bülent Vardar olarak, D.B.Deniz Nakli-
yat T.A.Ş. Genel Müdürlüğü Eğitim Dairesi Başkanlığı ile Tem-
muz veya Ağustos ayı içinde ortak bir belgesel video-film ça-
lışması gerçekleştirmek istiyoruz.

Derince-Trieste hattında çalışmakta olan İbrahim Bay-
kara adlı ro-ro gemisinde çalışma yapabilmemiz için gerekli iz-
nin alınmasında ve izni takiben gereken donanımın tarafımıza
sağlanmasında yardımlarınızı saygılarımızla arz ederiz.

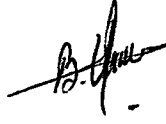
Öğretim Görevlisi

Bülent ERÇETİN



Öğretim Görevlisi

Bülent VARDAR



EK: 1 Adet Sinopsis

UYGUNDUR.

Hayatçı.

YARD. DOÇ. SABRİ ÖZAYDIN
STV. ASD. BAŞKANI

21.6.88

Personel İşl.
Can



GÜZEL SANATLAR FAKÜLTESİ DEKANLIĞI

Sayı : 06.200.88.Özl.İşl./1032

İstanbul: 17/7/1988

Konu :

Sayın Öğr.Grv.Bülent ERÇETİN,

Belgesel Video-Film Çekimi yapmak için Derince-Trieste hat-
tında Ro-Ro seferi yapan İbrahim Baybora adlı gemide çalışmak üzere gö-
revlendirilmiş bulunuyorsunuz.

Bilgilerinizi rica ederim.

Prof.Mustafa ASLIER
DEKAN

elden aldım