

Yolcu Gemileri ve Modern İç Mekânlar: Küçük Hanım Avrupa'da Filmi Üzerinden Karadeniz Gemisini Yeniden Hatırlamak

Umut ŞUMNU

Baskent University, Turkey
sumnu@baskent.edu.tr
<https://orcid.org/0000-0003-1172-0532>

Öz

19. yüzyıl ortalarından 20.yüzyıl ortalarına kadar yolcu gemileri, modern teknoloji ve toplumsal değişimin sergilendiği en önemli araçlardandır. Sunduğu mekânsal deneyim ve yaşam tarzıyla yolcu gemileri modern mimarlık ve tasarımın gelişmesine de ilham kaynağı olmuşlardır. Çalışma bu kapsamda ilk olarak, yolcu gemilerinin endüstri tarihi için olduğu kadar tasarım tarihi için de önemine dikkat çeker. Uluslararası ölçekte gerçekleştirilen bu tartışmalar daha sonra Türkiye bağlamına taşınır ve 1962 yapımı Küçük Hanım Avrupa'da filmi üzerinden Türkiye yolcu gemileri tarihinde çok önemli bir yeri olan Karadeniz gemisinin ve modern iç mekânlarının yeniden hatırlanması amaçlanır.

Anahtar Kelimeler: Modern İç Mekan, Yolcu Gemileri, Türkiye'de Yolcu Gemileri, Karadeniz ve Akdeniz Yolcu Gemileri, Küçük Hanım Avrupa'da Filmi

Ocean Liners and Modern Interiors: Remembering Karadeniz Cruise Ship through "Küçük Hanım Avrupa'da" Movie

ABSTRACT

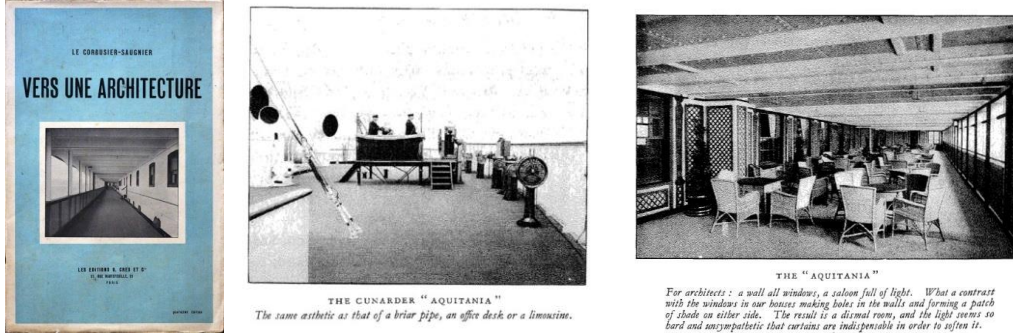
From the mid-19th century through the mid-20th century, ocean liners were one of the most iconic showcases of modern technology and social change. By the spatial experience and aspirational life style it offers, ocean liners also became a source of inspiration for the development of modern architecture and design. In that respect, this study first of all aims to highlights ocean liner's importance for the history of design as well as for the history of industry. The discussions are then brought to the Turkish context and by analyzing the 1962 dated movie "Küçük Hanım Avrupa'da [Little Lady in Europe], it is aimed to remember the Karadeniz [Black Sea] Ship and its modern interiors, which has a very important place in the history of Turkish cruise ships.

Keywords: Modern Interior, Ocean Liners, Turkish Cruise Ships, Karadeniz and Akdeniz Cruise Ships, Küçük Hanım Avrupa'da [Little Lady in Europe] movie

GİRİŞ

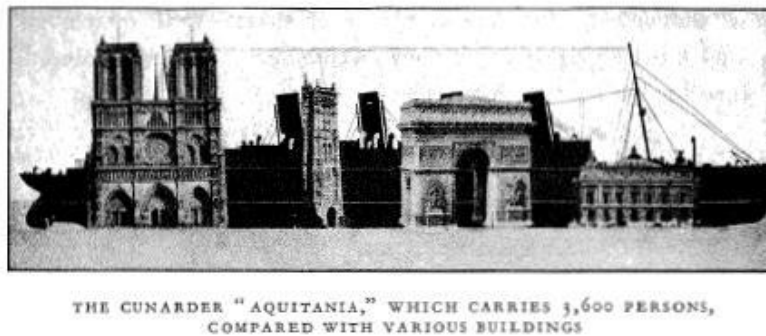
Uluslararası Modern Mimarlık Kongresi'nin (CIAM) dördüncüsü 1933 yılında, Rusya'daki bozulan siyasal ortamdan dolayı, S.S.Patris adlı buharlı bir yolcu gemisinde gerçekleşir. Marsilya limanından Atina'ya yaptığı yolculuğunda gemi, aralarında Sigfried Giedion, Le Corbusier ve Cornelis van Eesteren gibi önemli isimlerin de bulunduğu pek çok mimarı konuk eder. Tüm yolculuk Sigfried Giedion'un siparişiyle László Moholy Nagy tarafından belgelenir ve daha sonra *Architect's Congress* adıyla bir filme dönüşür. SS. Patris gemisinde gerçekleşen bu etkinlikte Avrupa ve Amerika Birleşik Devletleri'nden 33 kente ilişkin yapılan araştırmaların ortaya koyduğu olumsuz sonuçlar tartışılır ve etkinliğin sonunda kongrenin sekreterliğini üstlenen Le Corbusier tarafından modern anlamda kentbilimin ilkelerinin belirlendiği ve özellikle İkinci Dünya Savaşı kentleşmenin kökenlerini oluşturan Atina Anlaşması adıyla bir metin yayınlanır. Özellikle Le Corbusier'in kenti işlevsel anlamda bölümlmeyi ve bu bölgeler arasındaki ilişkiyi

düzenlemeyi amaçlayan 'İşlevsel Şehir' yaklaşımının etkilerinin görüldüğü Atina Anlaşması'nın, bir yolcu gemisinde kurgulanmış olmasının Le Corbusier için ayrı bir önemi olduğundan söz edilebilir. Le Corbusier için yolcu gemileri, sadece modernleşme sürecinin ortaya çıkardığı yeni ulaşım araçları olmaktan öte, modern mimarlığın ve tasarımın yeni çağa uygun 'yeni bir ruh' ortaya koyması için model alması gereken yapılardır.



Görsel 1: Le Corbusier'in Bir Mimarlığa Doğru kitabı ve Görmeyen Gözler bölümünden sayfalar (Corbusier, 1986: kapak, 96).

Le Corbusier, 1923 yılında yayınladığı *Towards a New Architecture* kitabının bir bölümünü yolcu gemilerine ayırır. Kitabın "Görmeyen Gözler" adlı bölümünde Le Corbusier, yolcu gemilerini, arabalar ve uçaklarla beraber, çağın akılcı yaklaşımının, teknik mükemmelliğin ve daha da önemlisi stillerden arındırılmış berrak, saf, temiz ve sağlıklı bir düzenin yansıması olarak görür. Le Corbusier'e göre bu gemilere ciddiyetle bakan bir mimar, uzun yıllardır kölesi haline geldiği geçmişten özgürleşme şansı yakalayacaktır (1986:103). Le Corbusier metninde Aquitania, Flandre, Lamoriciere ve Canadian Pacific gemilerinin görsellerine yer verir ve bu görseller üzerinden gemilerin sahip olduğu ve modern mimarlığın örnek alınması gereken değerleri tartışır (Görsel 1). Görsellerden biri için yapılan kolajda Aquitania adlı yolcu gemisi Notre Dame Katedrali, Zafer Takı ve Paris Opera Binası gibi geçmişin önemli yapılarıyla beraber sunulur. Aquitania'nın "geçmişin katedrallerini denize döken" devasa ölçeği, modern mühendisliğin cesaretinin ve ustalığının bir yansıması, yeni dünyada karşılaşıcağımız muazzam yapıların habercisidir (Görsel 2). Le Corbusier'in bu gemilere duyduğu hayranlık sadece büyük cüsseleriyle sınırlı kalmaz. Metnin ilerleyen bölümlerinde yer verilen görseller üzerinden Le Corbusier, bu gemilerin büyük cam açıklıkları, ışıqla dolan odaları, doluluk ve boşluk dengeleri, uzun 'promenade'ları, ustalıkla birleştirilmiş ve dürüstçe sergilenmiş taşıyıcı sistemi, ufak mekânlarda gerçekleştirilen insan-merkezli çözümleri, ekonomi yasalarının ve seri üretim mantığının egemen olduğu tasarım yaklaşımı için de methiyeler düzecektir (1986:85-105).



Görsel 2: İngiliz Cunard Line şirketine ait Aquitania gemisini Fransa'nın ünlü yapılarıyla karşılaştıran kolaj (Corbusier, 1986, 92).

Le Corbusier için bu yolcu gemilerinde hayranlık duyulması gereken bir diğer unsur da iç mekânların ele alınış biçimidir. Le Corbusier'e göre dekoratörler çağın ruhunu

anlamamakta ve yoğun tekstil unsurları, halılar, duvar kâğıtları, oymalı ve yaldızlı mobilyalar ve gösterişli renklerle gerçekleştirdikleri iç mekânlar, zamanın sade, yalın ve gösterişsiz iç mekânlarıyla çalışmaktadır (1986: 100-101). Le Corbusier, dekoratörlerin tıka basa doldurulmuş iç mekânlarının karşısına 'makine ev' anlayışını koyar ve mimarların yeni mimarlığı ortaya koymak adına evlerini bir mühendisin yolcu gemilerinin işlevsel parçalarını tasarladığı şekilde düşünmesi gerektiğini söyler (1986: 95). Dolayısıyla yolcu gemileri ve bu gemilerin iç mekânları modernleşme sürecinin ortaya çıkardığı yeni kamusal iç mekânlar olmanın ötesinde diğer modern iç mekânların biçimlenişinde de esin kaynağı olur ve Bauhaus Okulu'nun balkon korkuluklarından, Villa Savoye'un ya da Unite'd Habitation'ın çatı-bahçesine, Marcel Bruer'in Long chair ve Eileen Gray Transat adlı mobilyalarına kadar yolcu gemilerinin modern mimarlığa etkileri gözlemlenebilir (Görsel 3).



Görsel 3: Titanik Yolcu Gemisi'nin şezlongu, Marcel Breuer'ın Long Chair ve Eileen Grey'in Transat adlı mobilyaları, SS United States gemisinin katlanabilir şezlongu

Modern Yolcu Gemilerinin Tarihi ve İç Mekânları

19.yüzyılda endüstri devrimi ve yaygınlaşan uluslararası ticaretin etkisiyle insanlar daha önce görülmemiş bir hareketlilikle bir yerden bir yere gitmeye başladı. Birçok insan kendi ülkelerindeki fakirlik yüzünden yeni oluşan metropollerdeki fabrikalarda işçi olmak için ya da Amerika, Avustralya ve Güney Afrika'daki altın madenlerinde çalışmak için yaşadıkları yerleri terk ettiler. Birçok insan da turizm sektörünün hızlı bir şekilde ortaya çıkışıyla sadece yeni yerleri görmek adına geçici olarak yer değiştirdiler. Dünyanın bir ucu ile diğer ucu artık birbirine daha yaklaştı ve demiryollarının inşa edilmesi, Suveyş Kanalı'nın açılması, evrensel bir posta sisteminin oluşması ve ülkeler arasında denizaltı telgraf kablolarının kurulmasıyla insanlar birbirleriyle daha kolay iletişebilir ve birbirini daha hızlı görebilir hale gelmişti. Bu dönemde, artan hareketlilik talebini karşılamak için yolcu gemileri de büyük bir rol üstlendi.

19.yüzyıl başlarından itibaren yelkenli gemiler, yolcu ve kargo taşımacılığı yapıyordu. 19.yüzyılın ortalarına doğru buharlı gemilerin kullanılmasıyla bu yolculuklar artık daha konforlu ve daha kısa sürede yapılmaya başlandı. Dönemin yolcu ve kargo taşımacılığı anlamında en yoğun rotası Avrupa ile Kuzey Amerika arasındaydı. 1838 yılında Sirius gemisi Atlantik'i geçen ilk buharlı gemi oldu ve Liverpool limanından New York'a 18 gün içerisinde ulaştı (Newall, 2018:21). Sirius'un başarısını aynı yıl Isambard Kingdom Brunel tarafından tasarlanan Great Western gemisi takip etti. Great Western gemisiyle Brunel yakıt tüketimi anlamında büyük ölçekli gemilerin daha tasarruflu olduğu ortaya koydu. Brunel'in 1843 yılında tasarladığı Great Britain ve 1858 yılında tasarladığı Great Eastern gemileri sadece o zamana kadar olmayan bir büyüklüğe sahip olmasıyla değil, demir ve çelik gövdeleri ve pervaneli motorlarıyla da diğer gemilerden ayrılıyordu. Brunel'in Great Eastern gemisi 4000 Yolcu taşıyabilme kapasitesiyle o zamana kadar yapılmış en büyük gemiydi ((Newall,2018:22-23).¹

19.yy'ın ortalarında Fransız Compagnie Générale Transatlantique, Alman Hamburg America Line ve Norddeutscher Lloyd, İngiliz Pacific Steam, Cunard Line, Royal Mail Line ve White Star Line gibi şirketlere ait pek çok yolcu gemisi ayda iki kez kıtalararası seyahat yapabilir hale gelmişti. Şirketler arası bu rekabet, gemilerin kalitesinin ve sunduğu hizmetlerin de iyileşmesine yol açıyordu. White Star Line şirketine ait 1870

tarihli RMS Oceanic gemisi, birinci sınıf kamara ve yemek salonu hizmeti, merkezi ısıtma, elektrik ve akan su olanağıyla kıtalararası yolculuğa yeni standartlar getirdi (Chirnside, 2018: 64). Cunard Lines'a ait olan 1884 tarihli RMS Umbria ve RMS Etruria gemileri bu standartları Viktoryen stilde döşenmiş müzik odası, erkekler için sigara içme odaları, birinci sınıf ve ikinci sınıf yolcular için ayrı tasarlanmış yemek odalarıyla daha da geliştirdi (Frame ve Cross, 2013: 77-678). Alman Norddeutscher Lloyd firmasının 1897 tarihli SS. Kaiser Wilhelm der Grosse ve Hamburg America Line şirketinin SS. Deutschland gemileri kazanlarının daha soğuk kalmasını sağlayan ve bu sayede gemileri daha güvenli ve daha hızlı yapan 4 bacalı tasarımlarıyla 19.yüzyıl sonunda yolcu gemilerine yeni teknolojik olanaklar sağladı (Newall,2018: 35-36).



Görsel 4: SS France yolcu gemisine ait iç mekân görselleri

20.yüzyıla geçerken yolcu gemileri boyut, güvenlik, hız ve konfor anlamında büyük bir aşama kaydetmiş olsa da, iç mekân tasarımları hala geçmiş benzerleri gibiydi. Erken 20.yüzyılda Cunard Line şirketine ait 1907 tarihli RMS Lusitania, RMS Mauretania ve 1913 tarihli Aquitania gemileri ve White Star Line şirketine ait olan 1911 tarihli RMS Olympia ve 1912 tarihli RMS Titanic gemileri o zamana kadar ulaşılabilen hızlarda seyahat etmesi yanında görkemli merdivenleri, yüzme havuzları, Türk hamamları ve odalarda yer alan özel banyolarıyla da öncellerinden farklılaşıyordu. İngiliz ve Amerikan şirketleri tarafından işletilen bu gemilerle rekabet etmek için Alman şirketi Hamburg America Line 1913 yılında SS Emperor, 1914 yılında SS Vaterland ve 1914 yılında SS Bismarck gemilerini inşa etti (Newall,2018:74). Benzer şekilde, Fransız Compagnie Générale Transatlantique şirketi 1912 yılında SS. France adlı yolcu gemisini hizmete soktu. Özellikle Versailles Sarayı'ndan esinlenen iç mekânlarıyla "Atlantiğin Versayı" olarak anılan SS. France gemisi, tüm bu gemiler arasında iç mekân tasarımıyla diğer gemilerden ayrışıyordu (Miller, 1997: 9). SS. France gemisinde yer alan mimari elemanlar çoğunlukla Paris'teki 17.ve 18.yüzyıl Barok yapıların iç mekânlarının kopyalarıydı (Görsel 4).

I. Dünya Savaşı diğer tüm alanlarda olduğu gibi gemicilik endüstrisini de yakından etkiledi. Savaş sürecinde daha önce yolcu gemisi olarak kullanılan gemilerin bir kısmı hastane gemilerine , bir diğer kısmı da savaş gemisine dönüştürüldü ve savaş sırasında gerçekleşen çatışmalarda battı.² Savaş sonrasında Amerika Birleşik Devletleri'nin göçmenlere ilişkin katı kuralları uygulamaya koyması, yolcu gemilerinin tarihini etkileyen diğer önemli bir kırılma olmuştur(Newall,2018:111). O zamana kadar Avrupa ve Amerika arasında milyonlarca yolcu taşıyan gemiler, 1920'lerin başında yolcu bulma sıkıntısıyla karşılaşmıştır. Bu durum, I. Dünya Savaşı sonrasında inşa edilen gemilerin daha çok turizm amaçlı hizmet vermesine ve seyahat deneyimini basit bir ulaşım durumundan çok, değişik bütçelere uygun 'lüks' bir boş zaman aktivitesi olarak yeniden kurgulamalarına yol açmıştır.



Görsel 5: SS ile de France gemisinin iç mekânları

Fransız Compagnie Générale Transatlantique tarafından 1927 yılında inşa edilen SS ile de France, I.Dünya Savaşı sonrasında inşa edilen ilk yolcu gemisi olmuştur. Gemi, aynı zamanda iç mekân tasarımlarıyla da öncü bir rol üstlenmiştir. SS ile de France gemisinin iç mekânları, daha önceki yolcu gemileri gibi karada yer alan bir takım mimari yapılara ve onların geçmiş dekoratif stillerle döşenmiş iç mekânlarına öykünen bir anlayışla değil, o günün ilerici ve modern tasarım yaklaşımına uygun şekilde, Art Deco stiliyle, düzenlenmiştir (Kepler, 2021: 16). Andre Mare ve Marie Louis Sue³ gibi dönemin önemli Art Deco tasarımcıları tarafından gerçekleştirilen iç mekân düzenlemeleri, 1929 yılında Alman Norddeutscher Lloyd firması tarafından yapılan SS Bremen ve SS Europe, 1931 ve 1932 yılında İtalyan şirketi Italian Line için üretilen SS Rex ve SS Conte di Savoia gibi gemilerin iç mekânları için de bir model oluşturmıştır (Miller, 1997: 56-60) (Görsel 5).



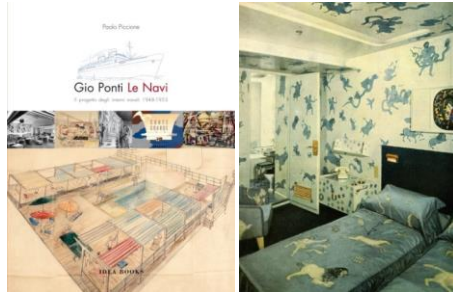
Görsel 6: SS Normandie yolcu gemisine ait iç mekân görselleri

1935 yılında Fransız Compagnie Générale Transatlantique şirketi tarafından hizmete sokulan ve yapıldığı dönemin en hızlı ve en büyük gemisi olan SS Normandie adlı yolcu gemisi, Art Deco stiliyle döşenmiş gemiler arasında en ayrıcalıklı olanıdır (Görsel 6).⁴ Gemi, birinci sınıf salon ve yemek odaları, birinci sınıf kapalı ve açık yüzme havuzu, tiyatro, sinema, kış bahçesi, çocuk oyun alanları, gece kulüpleri, hatta tenis kortu gibi mekânlarıyla dönemin en lüks gemisidir. Fransız mimar Roger Henri Expert'in tasarım projelerini üstlendiği bu mekânlar sadece barındırdığı işlevlerle değil, iç mekân dekorasyonu ile de diğer gemilerden farklılaşır. Kaset döşeme tavanlar⁵, duvar yüzeylerinde yer alan resim ve kabartmalar, geometrik kesimli cam avizeler, bronz kapılar ve mobilya tasarımlarıyla SS Normandie gemisinin Art Deco iç mekânları dönemin en ayrıcalıklı seyahat deneyimini sunmaktadır (Dawson ve Peter, 2011:55-56). İngiliz Cunard Lines şirketi 1936 yılında RMS Queen Mary ve 1938 yılında RMS Queen Elizabeth ve adlı gemilerini suya indirinceye kadar SS Normandie gemisi, dönemin en görkemli ve en lüks gemisi olarak hizmet verir (Görsel 7).



Görsel 7: Queen Mary Yolcu gemisine ait iç mekân görselleri

1939 yılında başlayan II. Dünya Savaşı, yolcu gemilerinin kaderinde ikinci bir kırılma yaratır. Savaş zamanı yaşanan durgunluğun ardından, yolcu gemi işletmeciliği kendini savaş sonrası giderek yaygınlaşan sivil havacılıkla rekabet içinde bulur. 19. yüzyılın ortalarından 1950'li yıllara kadar yolcu gemileri kıtalararası seyahatin birincil araçlarıyken, savaş sonrasında havacılık teknolojilerinde yaşanan gelişmeler ve sivil havayolu şirketlerinin yaygınlaşması yolcu gemilerini ikinci planda bırakır. II. Dünya Savaşı sonrasında yolcu gemileri, uçaklarla rekabet etmek için, sadece daha hızlı bir yolculuğu değil aynı zamanda yolcularına unutamayacakları eğlenceli, lüks bir seyahat deneyimini de vadederler. Amerikan United States Lines tarafından 1949 yılında sipariş edilen ve 1951 yılında hizmet vermeye başlayan SS United States gemisi, II. Dünya Savaşı sonrasında inşa edilen ilk gemilerden biridir. SS. United States, Atlantiği 4 günden kısa bir sürede geçen ilk gemi olarak Mavi Kurdeleyi (*Blue Riband*)⁶ RMS Queen Mary'nin elinden alır.



Görsel 8: Piccione'nin Gio Ponti'nin gemi iç mekân tasarımlarını araştırdığı 2007 tarihli kitabı ve SS Andrea Doria gemisine ait Gio Ponti imzalı iç mekan görseli

Fakat ne kadar hızlı olurlarsa olsunlar, ulaşım anlamında yaratılan yeni alternatifler, yolcu gemilerinin yaygın kullanımının sonunu getirir ve az sayıda üretilen yolcu gemileri de bir ulaşım aracı olmaktan çok zarif, lüks ve eşsiz bir mekânsal deneyim olarak kendilerini sunarlar. Bu kapsamda, 1950'li ve 1960'lı yıllarda yapılan yolcu gemilerinin iç mekânlarında dönemin ünlü tasarımcılarının isimlerini görmek şaşırtıcı değildir. Örneğin, 1952 yılında hizmet vermeye başlayan ve 27 Temmuz 1956 yılında New York açıklarında batan SS Andrea Doria gemisinin iç mekânları dönemin ünlü İtalyan tasarımcıları Gio Ponti ve Piero Fornasetti tarafından tasarlanır (Piccione, 2007). Gio Ponti, geminin bir dünya mirası alanı olan İtalya'nın değerlerini, ülkesinin tarih ve sanatın beşiği olma rolünü yansıtmayı gerektiğini düşünür⁷ ve iç mekânlarında 1950'li yılların yalın çizgilerinin yanında müthiş bir işçilikle yapılmış olan cam, seramik ve tekstil ürünlerine de yer verir (Görsel 8).



Görsel 9: RMS Queen Elizabeth 2 gemisinin iç mekân görselleri

1960'lı yılların sonunda hizmet vermeye başlayan RMS Queen Elizabeth 2, bu dönemde üretilen az sayıda gemi arasında özellikle iç mekânları anlamında diğer gemilerden ayrışır. I. Dünya Savaşı sonrasında üretilen gemilere egemen olan Art Deco stili yerine bu gemi, çağın ruhuna uygun olarak, uzay çağı estetiğini andıran gelecekçi iç mekânlarıyla öne çıkar (Görsel 9). James Gardner'ın liderliğinde Dennis Lennon, Jon Bannenberg ve Gaby Schreiber gibi dönemin ünlü tasarımcılarından oluşan bir ekip tarafından planlanan iç mekânlar, 1960'ların Eero Saarinen gibi ünlü tasarımcıların ikonik mobilyalarından ilham alan mobilya tasarımları, duvarlardaki soyut sanat eserleri, pastel ve parlak tonlardaki renk uygulamaları, plastik, plexiglass ve alüminyum gibi dönemin moda malzemelerin kullanımıyla önemli bir dönem temsili olarak okunabilir (Dawson ve Peter,2011: 156).



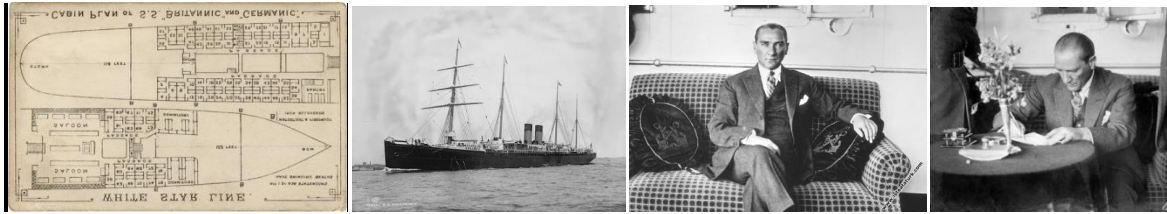
Görsel 10: Shall We Dance filminden bir sahne, Gentlemen Prefer Blonde filminden bir sahne, Love Boat (Aşk Gemisi) TV dizisine ait bir poster.

Her dönemde sunduğu benzersiz ve ayrıcalıklı yolculuk deneyimiyle bu gemiler, pek çok sinema filmine ve TV dizisine de konu olur. Fred Astaire ve Ginger Rogers'ın başrollerini paylaştığı 1937 tarihli *Shall We Dance* adlı filmin büyük bir bölümü Paris'ten New York'a gitmekte olan bir yolcu gemisinde geçer (Görsel 10 a). Bu film üzerinden II. Dünya Savaşı öncesi yolcu gemilerinde hâkim olan Art Deco iç mekân eğilimleri daha da görünür olur. Benzer şekilde, 1953 yılında çekilen ve Marilyn Monroe ve Jane Russell'in başrollerini paylaştığı *Gentlemen Prefer Blondes* filminin de büyük çoğunluğu 'Majestic'⁸ isimli bir yolcu gemisinde geçer (Görsel 10b). *Gentlemen Prefer Blondes* filminde yer alan gemi sahneleri her ne kadar stüdyo ortamında çekilmiş olsa da, filmin yıldızı Lorelei Lee'nin (Marilyn Monroe) söylediği " Her zaman yolcu gemilerini sevdim; Majestic gemisini gerçekten sevdim çünkü hiçbir zaman gemide olduğunuzu anlamıyor ve kendinizi Ritz'te sanıyorsunuz"⁹ sözü dönemin gemi iç mekânlarının görkemli atmosferini anlamamıza yardımcı olur. Popüler kültürde yolcu gemilerini öne çıkaran bir diğer üretim de ABC Televizyonunda 1977-1986 yılları arasında yayınlanan *Love Boat* dizisidir (Görsel 10c). 1971 ve 2013 yılları arasında hizmet veren MS Pacific gemisinde çekilen dizi, özellikle gemilerin II. Dünya Savaşı sonrasında değişen anlamlarını ve sundukları yaşam kültürünü anlamak için önemlidir.

Türkiye'de Yolcu Gemilerinin Tarihi ve İç Mekânları

Ali Bozoğlu'nun *Akdenizde Ay Yıldızlı Gemiler* başlıklı kitabında da aktardığı gibi Osmanlı İmparatorluğundan Türkiye Cumhuriyeti Devleti'ne Karadeniz, Marmara, Ege ve Akdeniz limanlarına yolcu ve yük taşıyacak 14 adet gemi kalmıştır (2018: 7). Bu gemiler

Gülcemal, Akdeniz, Reşitpaşa, Kızılırmak, Şam, Giresun, Gülnihal, Bahr-i Cedit Altay, Gelibolu, Bandırma, Nimet isimli gemilerdir. Bu gemilerden 1874 yılında İrlanda'da Harland and Wolff firması tarafından yapılan, 142 metre uzunluğunda ve 14 metre genişliğinde Germanic buharlı yolcu gemisi 1911 yılında Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi tarafından satın alınmış ve gemiye padişah Mehmet Reşat'ın annesinin ismi olan Gülcemal ismi verilmiştir (Görsel 11) . Gülcemal, 1920 ve 1921 yıllarında yaptığı 4 seferle Amerika Birleşik Devletleri'ne giden Türk bayraklı ilk gemi olarak Türk sivil denizcilik tarihine geçmiştir (URL-1). Eser Tutel'in *Seyri Sefain: Öncesi ve Sonrası* adlı kitabında "Geminin yemek ve dinlenme salonları hayli geniş tutulmuş, geniş oyun yerleri, lüks restoranları, göz kamaştırıcı salonları ile lüks oteller ayarında yüzen bir saray görünümündeydi. Geminin birinci mevkiinde 220 yolcu ağırlanıyordu, ikinci mevki kamaraları yoktu ancak alt kısmında 1500 göçmen taşıyabilecek geniş koğuşları vardı" bilgisine yer verilir (Tutel,1997:119). Tutel, 1998 tarihli *Gemiler...Süvariler...İskeleler...* başlıklı bir başka yayınında ise "1893'te Amerika'ya Chicago Sergisi'ne görevli olarak giderken Liverpool'dan bu gemiye binen Ubeydullah Efendi gemiden bahsederken geminin gezinti güvertesinin üstünde köşk şeklinde bir kütüphanesinin olduğunu, yemek salonunun vapurun baş tarafına bakan kısmında büyük bir piyano ve ayna bulunduğunu, kütüphanenin duvarına her sabah saat 9'da bir cetvel asıldığını ve bu cetvelde kalkış limanından kaç mil uzaklaşıldığı, varış limanına kaç mil kaldığı gibi seyirle ilgili güncel bilgilerin yel aldığı, geminin içinde çiçek yetiştirilen bir bahçesinin olduğunu ve yemek masalarına her gün oradan taze çiçek getirildiğini ve gemide her gece konserlerin düzenlendiğini" belirtmektedir (Tutel, 1998: 13). Birinci Dünya Savaşı'nda cepheye askerleri götüren, bir dönem hastane gemisi olarak kullanılan, uzun yıllar iç ve dış denizlerde değişik limanlara yolcu taşıyan, Kemal Tahir, Bedri Rahmi Eyüboğlu ve Orhan Veli'nin şiirlerine konu olan ve Mustafa Kemal Atatürk'ün de deniz gezilerinde sıklıkla kullandığı¹⁰ Gülcemal gemisi 1937 yılında hizmet dışı kalmıştır (URL-1).



Görsel 11: Gülcemal gemisi ve Mustafa Kemal Atatürk'ün Gülcemal'deki fotoğrafları

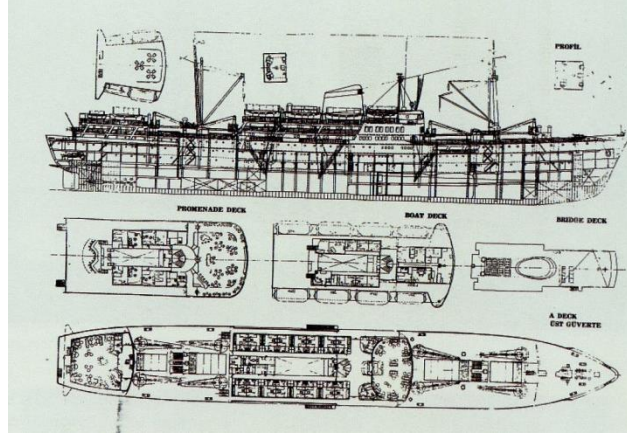
Cumhuriyetin ilanından sonra yetersiz olan filoyu güçlendirmek amacıyla Marmara, Çanakkale, Anafarta, Mersin, Antalya, Karadeniz, Ankara , Ege, İnebolu, İzmir, Bandırma , Konya ve Sinop adlı gemiler satın alınmıştır (Bozoğlu, 2018: 43). Bu gemilerden Atatürk'ün emriyle 1924 yılında Hollanda'dan satın alınan Karadeniz gemisinin Türkiye tarihinde ayrıcalıklı bir yeri vardır. Seyr-i Sefain'in en genç gemisi olan Karadeniz Vapuru, satın alındıktan sonra, Türkiye'de yaşanan siyasal, toplumsal ve kültürel değişimleri ve ülkenin ekonomik değerlerini Batı'ya göstermek için 'yüzen bir sergiye' dönüştürülmüştür. 1926 yılının Mart ayında Karadeniz Vapuru Haliç tersanesine çekilmiş, siyah gövdesi beyaza boyanmış ve ürünlerin sergilenmesi ve satılması için iki ayrı salon yapılmıştır (URL-2). 12 Haziran 1926 tarihinde İstanbul'dan demir alan Karadeniz Vapuru, 12 ülkede aralarında Barcelona, Le Havre, Londra, Amstredam, Hamburg, Stockholm, Helsinki, Leningrad, Danzing, Gydnia, Kopenhag, Anvers, Marsilya, Genova ve Napoli'nin olduğu 16 şehri ziyaret etmiştir. Vapurun sergi salonlarında Kütahya çinileri, Kayseri'den et ürünleri, Kastamonu'lu Hacı Bekir Lokumları, Bursa Hereke kumaş ve halıları, Beykoz Fabrikası malları, Tekel ürünleri, Ankara Tiftik Keçisi, kehribar ve kıymetli taşlarla yapılmış süslemelerin yanında Sanayi-i Nefise Mektebi öğrencilerinin yaptıkları heykel ve resim çalışmaları da yer almıştır. Ali Bozoğlu, Karadeniz Vapuru'nun idaresinin Atlantik'i geçen ilk yolcu vapuru Gülcemal'in kaptanı Lütfü Kaptan tarafından yapıldığını, Liman İşletmeleri genel müdürü Raufi Manyasiza'nın da geminin sergilerinden sorumlu olduğu ve Avrupa'da eğitim almış ve yedi dil bilen Samiha Hanım'ın ise protokol işlerinden sorumlu olduğunu

belirtir. Gemide ayrıca üçüncü Cumhurbaşkanı Celal Bayar'ın oğlu Refi Bayar, Anadolu Ajansı'nın kurucularından şair Kemalettin Kamu, İstiklal Marşı'nın bestecisi Zeki Üngör, ilk Türk kadın gazetecilerden Bedia Arseven, ilk Türk kadın milletvekillerinden Mebrure Gönenç, ilk kadın heykeltıraşlarımızdan Nermin Halki ve şair Orhan Veli Kanık'ın babası müzisyen Veli Kanık gibi isimler de bulunmakta ve yolculuk sırasında düzenlenen konser, yemekli davet, balolarda aktif görev almaktaydı(URL-2). 86 günlük yolculuğun ardından Karadeniz gemisi 5 Eylül 1926 tarihinde İstanbul'a geri dönmüş ve 1951 yılında kadro dışı kalıncaya kadar iç ve dış hatlarda yolcu taşımaya devam etmiştir. Karadeniz Vapuru'na ait fotoğraflar incelendiğinde, geminin iç mekânlarının dönemin 1. Ulusal Mimarlık Akımı'nın etkisinde, modern tasarım yaklaşımlarını yerel unsurlarla bir arada kullanmaya çalışan bir yaklaşımla tasarlandıkları fark edilmektedir (Görsel 12)¹¹.



Görsel 12: S/S Karadeniz gemisinin iç mekân görselleri

Erken Cumhuriyet döneminde satılan alınan içlerinde Karadeniz Vapuru'nun da olduğu gemilere ek olarak, 1933 yılında özel sektör elinde bulunan gemilerin devletleştirilmesi ile, Sadıkzade, Tarı, Aksu, Güneysu, Dumlupınar, Sakarya, Saadet, Tayyar, Seyyar, İnönü (Tunç), Bartın, Kemal, Millet, Vatan, Erzurum, Bursa ve Uğur adlı gemiler de filoya katıldılar. 1936 yılında Almanya'dan Etrüsk, Kadeş, Tırhan, Marakas, Sus ve Trak adlı gemiler satın alınmıştır (Bozoğlu, 2018: 45). Bu gemileri Marshall yardımı ile Amerika Birleşik Devletleri'nden satın alınan Adana, Ankara, İstanbul, Tarsus, Giresun, Ordu ve Trabzon adlı gemiler izlemiştir. 1950 yılında İtalya'dan yeni inşa olarak İskenderun, Samsun, Uludağ ve Bandırma adlı gemiler alınmıştır. Bozoğlu'nun aktardığı üzere, 1950'li yıllarda, Deniz İşletmelerinin elinde Türkiye kıyılarında 73 limana ve Asya, Afrika ve Avrupa'da 13 limana sefer yapan gemiler bulunsun da, bu gemilerin yaş ömrü fazladır ve gemilerin tamir ve işletme maliyetleri seferleri olumsuz yönde etkilemektedir. Filo'nun islahı ve İkinci Dünya Savaşı sonrası yeniden canlanan turistik gemi yolculuğu alanında rekabet edebilmek için ikisi Karadeniz, üçü de Akdeniz tipi gemiler için Almanya'dan 93,3 milyon Mark kredi alınmıştır (Bozoğlu, 2019: 49). Alınan bu kredi ile Almanya'da Bremen'de bulunan A.G.Weser Tersanesi'nde gemilerin inşa edilmesi için anlaşma imzalanmış ve Akdeniz, Karadeniz, Ege, İzmir ve Marmara adları verilen gemiler 1955 ve 1956 yıllarında teslim alınmıştır.



Görsel 13: Akdeniz ve Karadeniz kardeş gemilerine ait teknik çizimler.

Alınan gemilerden Ege gemisi yeni açılan Adriyatik hattına tahsis edilmiştir. Bozoğlu'nun aktardığı üzere, Akdeniz ve Karadeniz gemileri Karadeniz hattında, diğer üç gemi Akdeniz hattında çalıştırılmak üzere inşa edildiyse de Akdeniz ve Karadeniz yaşamları boyunca daha çok Akdeniz de çalışmışlardır (URL-3). Akdeniz ve Karadeniz kardeş gemileri 144 metre boyunda ve 18,60 metre enindeydi. Bu gemilerde 4 adet lüks kamarada 8 yatak, 17 adet hususi kamarada 37 yatak, 22 adet I. Mevki kamarada 50 yatak, 33 adet II. Mevki kamarada 112 yatak, 14 adet III. Mevki A kamarada 208 yatak, 5 adet III. Mevki B kamarada 436 yatak olmak üzere toplam 851 yatak bulunmaktaydı (Görsel 13). Bu lüks gemilerde konaklama birimlerinin yanında konforlu yemek salonları, Amerikan bar alanları, müzik ve okuma salonları bulunuyordu. Karadeniz gemisi 1987 yılında emekli ayrıldı. Akdeniz gemisi ise 1989 yılında büyük bir onarımdan sonra yenilendi ve özel bir şirkete kiralandı. 1997 yılına kadar yazları Norveç fiyortları-Shetland Adalarına ve Barcelona'ya, kışları da Batı Afrika-Senegal-Cape Verde, Mısır, Hayfa'ya seferler yaptı. 1997 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi'ne eğitim gemisi olarak verildi; 17 Eylül 2015 tarihinde ise sökülerek hurdaya çıkarıldı (URL-3).



Görsel 14: M.V. Karadeniz gemisine ait bir kartpostal ve yolcu gemisi için basılmış bir pul (Yazarın Koleksiyonu)

Küçük Hanım Avrupa'da Filmi ve Karadeniz Yolcu Gemisi

Akdeniz ve Karadeniz lüks yolcu gemileri, 40 yılı aşkın bir süre Türkiye'nin çağdaş yüzünü uluslararası denizlerde başarıyla temsil etti. Hizmet verdiği süre içerisinde bu iki kardeş gemi ve temsil ettikleri değerler pul ve kartpostal gibi koleksiyon ürünlerine konu edilmiştir (Görsel 14). Günümüzde bu ve bunun gibi ürünler aracılığıyla korumayı başaramadığımız bu iki önemli endüstri mirası hakkında bilgi sahibi oluyoruz. Fakat bu malzemeler üzerinden gemilerin sadece dış görünüşlerine ilişkin çıkarım yapılmakta, daha bütüncül bir bakış açısı geliştirmekte ve özellikle iç mekânlarda sunulan yaşam kültürünü anlamakta bu malzemeler yeterli olmamaktadır. Bu noktada, faaliyet gösterdikleri yıllarda bu gemilerde çekilen bazı Türk filmleri, bizlere gemiler hakkında daha detaylı bir belgeleme olanağı sağlar. Senaryosunu Özdemir Birsnel, İlhan Engin ve Nejat Saydam'ın

yazdıkları ve Nejat Saydam'ın yönettiği, başrollerini Belgin Doruk, Ayhan Işık, Sadri Alışık, Suna Pekuysal ve Hulusi Kentmen'in paylaştığı 1962 yapımı *Küçük Hanım Avrupa'da* filminin büyük bir bölümü Karadeniz gemisinde geçer. Benzer şekilde, yönetmenliğini Osman Seden'in yaptığı, başrollerini Gülşen Bubikoğlu, Müjdat Gezen ve Perran Kutman'ın paylaştığı 1982 tarihli *Görgüsüzler* ve yönetmenliğini Ertem Eğilmez'in yaptığı başrollerini Şener Şen'in oynadığı 1984 yapımı *Namuslu* filminin bir bölümü Akdeniz gemisinde geçer.



Görsel 15: Görgüsüzler filminin Akdeniz gemisinde geçen sahneleri (Seden, 1982)

Akdeniz gemisi, *Namuslu* filminin sadece son sahnesinde gözükmektedir. Filmde dürüst, namuslu bir mutemet olan Ali Rıza Öğün (Şener Şen), çalıştığı kurumun maaşlarını almak için gittiği bankanın çıkışında hırsızlar tarafından soyulur. Ali Rıza her ne kadar doğruyu söylemeye çalışsa da, herkes paranın onda olduğunu sanır ve paraya ortak olmaya çalışır. Namuslu Ali Rıza hırsız damgası yiyerek itibar görmeye tahammül edemez ve çevresinden topladığı paralarla yurtdışına kaçarak çevresindekilerden intikam almaya karar verir. Ali Rıza'nın yurtdışına gitmek için seçtiği gemi, Akdeniz gemisidir ve filmde bu gemi çıkılacak olan uzun ve geri dönüşü olmayan bir yolculuğun yanında toplanan paraların harcanabileceği lüks ve üst sınıf bir seyahati de temsil eder. *Namuslu* filminde olduğu gibi, *Görgüsüzler* filmde de Akdeniz gemisi zenginliğin, lüksün ve üst sınıf bir seyahat deneyiminin göstergesi olarak sunulur. Filmde Güli (Gülşen Bubikoğlu) annesi Pervin (Perran Kutman) ile beraber yaşamaktadır. Anne kız, mahalle esnafının hepsine borçludur ve paşa dedelerinden kendilerine kalacak sözde bir mirası öne sürerek herkesi kandırmaktadır. Anne ve kızı biriktirdikleri gazete kuponlarından "Her ay bir çiftte aşk gemisinde tatil" adıyla yapılan çekilişte araba, para ve lüks bir gemide Ege kıyılarında yapılan bir seyahat ödülü çıkar. Tatile çıkmadan önce mahalle esnafından miras almaya gittiklerini söyleyerek para toplarlar. Güli, kumardan hileyle kazandığı paralarla kaçan, gemide çalışan amcasının yanına saklanan ve kendini petrol kralı olarak tanıtan Murat'a (Müjdat Gezen) âşık olur. Güli ve Murat'ın ilk başlarda birbirlerinin sahip olduğuna inandıkları zenginlik üzerinden başlayan ilişkileri, bir süre sonra ikisinin de fakir ve borçlu oldukları anlaşılmasına rağmen devam eder. *Namuslu* filminde olduğu gibi *Görgüsüzler* filminde de Akdeniz gemisi sembolik anlamda sınıf atlamanın, zengin bir eş bulmanın, lüks içinde yaşamının bir mekânı olarak sunulur. *Görgüsüzler* filminde Akdeniz Gemisi'nin, *Namuslu* filminde göremediğimiz, iç mekânlarını görebilme şansı elde ederiz ve bu lüks yaşamın mekânsal karşılıklarını okuma fırsatı buluruz (Görsel 15). Film için çekilen sahnelerle geminin kamara, güneşlenme terası, restoran, bar ve kumarhane gibi mekânları görünür olur ve 1980'li yılların sonunda bu gemilerin iç tasarımlarına ilişkin bilgi sahibi oluruz.



Görsel 16: Karaköy Yolcu Salonu'ndaki uğurlama sahneleri ve Karadeniz gemisinin dışarıdan görünüşü (Saydam, 1962).

1962 tarihli *Küçük Hanım Avrupa'da* filmi, 1956 yılında hizmet vermeye başlayan Akdeniz ve Karadeniz kardeş yolcu gemilerinin orijinal iç mekânlarını belgelememizde önemli bir üretim olarak belirir. 1961 yılında *Küçük Hanımefendi* filmiyle başlayan ve *Küçük Hanımın Şoförü* ve *Küçük Hanımın Kısmeti* filmleriyle devam eden serinin ikinci filmi olan *Küçük Hanım Avrupa'da* filmi, Neriman (Belgin Doruk) adlı zengin bir kızın Karadeniz yolcu gemisiyle çıktığı bir ay sürecektir Avrupa seyahatini ve geminin süvari vekili Ömer (Ayhan Işık) ve ikinci çarkçısı Bülent'in (Sadri Alışık) Neriman'a âşık olması ve onun gönlünü kazanmak için birbiriyle yarışını konu edinir. Filmde Karadeniz yolcu gemisinin seyrü seferinde yer alan İstanbul-Pire-Napoli-Cenova-Marsilya-Barselona gibi durakların büyük bir çoğunluğuna ait çekimler bulunsun da, filmin büyük bir çoğunluğu geminin içinde çekilmiştir. Rebii Gorbon tarafından 1937 yılında tasarlanan ve 2017 yılında yıkılan Türkiye'nin ilk modern deniz yolcusu uğurlama ve karşılama salonu niteliğindeki Karaköy Yolcu Salonu'ndaki uğurlama sahneleriyle başlayarak film boyunca Karadeniz gemisinin makine dairesinden kamaralarına, güneşlenme teraslarından yeme-içme ve eğlence mekânlarına neredeyse tüm mekânlarını görebilme şansı elde ederiz (Görsel 16).

Geminin ortak kullanım alanlarına ilişkin filmde yer alan sahneler incelendiğinde, ilk altı çizilmesi gereken şey çağa uygun olarak yapılan iç mekân tasarımlarıdır. Her ne kadar film siyah beyaz çekilmiş olduğu için, iç mekânların renk kararlarına ilişkin fikir sahibi olunamasa da, iç mekânlarda kullanılan malzeme, mobilya ve aydınlatma elemanları üzerinden kapsayıcı bir yorum yapılabilir. Özellikle geminin müzikli yemek salonundaki ondüle metal kaplamalı duvar parçaları, duvar yüzeylerinde yer alan murallar, ince ayaklı ve kırık açılı-keskin geometrilerle biçimlenmiş oturma elemanları ve uzay çağı estetiğini yansıtan plastik malzemeden yapılmış organik biçimlere sahip aydınlatma elemanları geminin iç mekânlarının dönemin ruhunu yansıttığının göstergeleridir (Görsel 17).



Görsel 17: Geminin müzikli yemek salonuna ait görseller (Saydam, 1962).

Geminin ay salonu yemek salonuna göre daha sade ve yalın bir anlayışla tasarlanmıştır. Bu mekânda duvar yüzeyleri her hangi bir malzeme ile giydirilmeden ele alınmıştır. Aydınlatma elemanları gömme spot aydınlatmalarla özölmüştür. Fakat bu mekânda yer alan formika yüzeye sahip masalar ve plastik malzemeden tek parçada dökölerek üretilen oturma elemanları 1950’li ve 1960’lı yılların tasarım yaklaşımlarından izler taşır (Görsel 18).



Görsel 18: Geminin ay salonuna ait görseller (Saydam, 1962).

Filmdeki sahneler aracılığıyla Karadeniz gemisindeki birinci mevkii konaklama birimlerine ilişkin de detaylı bilgi sahibi olunur. Bu mekânların tasarımları geminin yemek salonuyla benzerlikler taşır. Odaların duvar yüzeyleri, endüstriyel etkiyi örtmek adına, ahşap lambrilerle kaplanmıştır. Odada mekânın küçüklük hissini kırmak için çok sayıda yuvarlak biçimli ayna kullanılmıştır. Bu mekânda Gio Ponti’nin 1953 tarihli Distex oturma elemanını andıran ve bir dönem temsili sayılabilecek kırık açılı-keskin geometrilerle biçimlenmiş ve çizgili kumaşla döşenmiş mobilyalar tercih edilmiştir. Odada yatak başlarına, biçimsel anlamda yemek salonundaki aydınlatmalarla benzerlik taşıyan, organik formlu aplikler yerleştirilmiştir (Görsel 19).



Görsel 19: Geminin birinci mevkii kamaralarına ait görseller (Saydam, 1962).

Geminin yemek salonu, çay salonu, odaları ve diğerk mekanları beraber incelendiğinde tüm bu mekânların ortak bir tasarım anlayışıyla tasarlandığı; aydınlatma elemanlarından, mobilyalara ve malzeme seğıimlerine tüm iç mekânlarda dönemin tasarım eğilimleriyle benzerlikler taşıyan ağdaş bir anlayışın yansıtıldığı fark edilir. Bu kapsamda, Karadeniz ve Akdeniz lüks yolcu gemilerinin sadece Türkiye’nin gemicilik tarihi için değıil, iç mekân ve tasarım tarihi için de önemli bir değıer olduğu vurgulanmalıdır (Görsel 20).



Görsel 20: Geminin güverte ve ana merdivenin olduğu iç mekana ait görseller (Saydam, 1962).

SONUÇ

Yolcu gemileri, modernleşme süreciyle beraber coğrafyaların birbirleriyle olan temasında önemli bir rol oynamışlardır. İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra sivil havacılığın yaygınlaşmasına kadar, trenlerle beraber yolcu gemileri, bu tip seyahatleri gerçekleştirmek için vazgeçilmez araçlardı. Bu araçlar değişen ve gelişen teknolojiler sayesinde gün geçtikçe daha hızlı, daha güvenli seyahatler gerçekleştirdiler. Benzer şekilde bu gemiler, yolcularına sunduğu hizmet kalitesini arttırmak adına, daha konforlu, lüks ve etkileyici mekânsal özelliklere sahip olmayı hedeflediler. Geriye dönüp baktığımızda, yolcu gemileri, endüstri tarihi için olan önemi kadar, mimarlık ve tasarım tarihi için de önemli değerler haline geldiler. Modern mimarlığın ortaya çıkışına esin kaynağı olmanın yanında, her dönem değişen tasarım eğilimlerinin ve yaşam kültürünün de belirleyicisi oldular. Türkiye Cumhuriyeti de, Geç Osmanlı döneminden başlayarak günümüze kadar bu sürecin bir parçası olmaya çalıştı. Her ne kadar kıtalar arası seyahat yapan büyük yolcu gemilerine sahip olmasa da, özellikle Akdeniz'de çok sayıda gemisiyle uzun yıllar faaliyet gösterdi. Bu gemilerin hikâyeleri denizcilik tarihiyle ilgilenen birçok yazar tarafından detaylı bir şekilde aktarılıyor. Fakat bu gemilerin mimarlık, sanat ve tasarım kültürüyle olan ilişkisi bu yayınlarda pek fazla kendine yer bulamıyor. Küçük Hanım Avrupa'da filmi üzerinden Karadeniz ve Akdeniz gemilerini tasarım tarihiyle ilişkilendirmeye ve bu gemilerin iç mekânlarını yeniden hatırlamaya çalışan bu yazı aslında bu alanda yapılacak olan daha büyük bir çalışmanın ilk adımı olarak görülebilir. Yolcu gemileri üzerine olan bu ve bunun gibi okumaların çoğalması, iç mekân tasarım tarihimiz açısından bir boşluğun doldurulmasına da yardımcı olacaktır.

KAYNAKÇA

- Ayhan, P. ve Gürsu, S. (2018). Atatürk'ün Sergi Vapuru, İstanbul: İleri Yayınları.
- Bozoğlu, Ali. (2018). Akdeniz'de Ay Yıldızlı Gemiler, Ankara: İmeak Deniz Ticareti Odası Yayınları.
- Chirnside, Mark. (2018). Oceanic: White Star's 'Ship of the Century', Stroud, Glos: The History Press.
- Corbusier, Le. (1986). Towards A New Architecture, Çev: Frederick Etchells. New York: Dover Publications.
- Corbusier, Le. (2015). Atina Anlaşması, Çev: Ayda Yörükan. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları
- Dawson, P. ve Peter, B.(2011). Ship Style: Modernism and Modernity At Sea in the Twentieth Century, London: Conway.
- Frame, C. ve Cross, R. (2013). The Evolution of the Transatlantic Liner, Stroud, Glos: The History Press.
- Kepler, Thomas. (2021). The Ile de France and the Golden Age of Transatlantic Travel: High Style on the High Seas, New York: Lyons Press
- Miller, William.(1997). Picture History of the French Line, New York : Dover Publications.
- Newall, Peter. (2018). Ocean Liners: An Illustrated History, London: Seaforth Publishing
- Piccione, Paolo.(2007). Gio Ponti: II Progetto Degli Interni Navali 1948-1953, Viareggio: Idea Books.
- Saydam, Nejat. (1962). Küçük Hanım Avrupa'da. Birsal Film.
- Seden, Osman. (1982). Görgüsüzler. Erler Film.
- Tutel, Eser. (1997). Seyr-i Sefain: Öncesi ve Sonrası, İstanbul: İletişim Yayınları,
- Tutel, Eser. (1998) Gemiler...Süvariler...İskeleler..., İstanbul: İletişim Yayınları

ELEKTRONİK KAYNAKLAR

- URL-1 <http://www.alibozoglu.com/index.php/2020/02/17/gulcemal/> (Erişim Tarihi: 04.05.2021)
- URL-2 <http://www.alibozoglu.com/index.php/2020/02/08/s-s-karadenizin-sergi-gezisi/> (Erişim Tarihi: 04.05.2021)
- URL-3 <http://www.alibozoglu.com/index.php/2020/02/08/m-v-akdeniz-ve-m-v-karadeniz/> (Erişim Tarihi: 04.05.2021)



SON NOTLAR

¹ Jules Verne de Great Eastern'da seyahat etmiştir

² Mauretania, Aquitania ve Britannic gemileri savaş sırasında hastaneye dönüştürülen gemilerdendir. Lusitania gemisi ise savaş sırasında Alman bir denizaltı tarafından batırılmıştır.

³ Andre Mare ve Marie Louis Sue ilk olarak 1925 Art Deco sergisinde ortaklık kurarlar ve uzun yıllar bu stilin en önemli tasarımlarını ortaya koyarlar. Marie Louis Sue Türkiye'ye gelerek v 1939-1945 Yılları Arasında Güzel Sanatlar Akademisi'nde 'Dahili Mimari Şube Şefi' olarak görev yapar.

⁴ Noel Coward, Douglas Fairbanks, Fred Astaire, Olivia de Havilland, Walt Disney, Ernest Hemingway gibi ünlüler 1930'lu yıllarda SS Normandie gemisinde yolculuk etmişlerdir.

⁵ Bu tavan türüne literatürde tekne tavan da denir.

⁶ Blue Riband resmi olmayan Atlantik Okyanusu'nu rekor en yüksek hız ile geçen yolcu gemisine verilen ödüdür

⁷ Bu noktada İkinci Dünya Savaşı sonrasında gemi iç mekanlarındaki artan milliyetçilik eğilimine dikkat çekilebilir. Savaş öncesinde gemi iç mekanlarındaki evresel stillerinin aksine, savaş sonrasında iç mekanlar ülkelerinin 'şanlı' ve 'ayrıcalıklı' geçmişini gözler önüne sermek için tasarlanır.

⁸ Bu film aslında 1920'li yıllara ait bir roman uyarlamasıdır ve romanda aktarılan hikaye 1914'te inşa edilen RMS Majestic gemisinde geçmektedir. RMS Majestic gemisi 1939 yılında hizmet dışı kalmıştır.

⁹ "I mean I always love a ship and I really love the Majestic because you would not know it was a ship because it is just like being at the Ritz.",

¹⁰ Mustafa Kemal Atatürk, 5 Haziran 1926'da Mudanya'da yaptığı bir deniz gezisinde Gülcemal Vapuru hatıra defterine şu satırları yazar: Gülcemal vapurunda gördüğümüz intizam ve mükemmeliyet şayan-ı takdirdir. Müdür-i umumi beyefendiye, geminin süvarisine ve bütün mürettebatına teşekkür ederim.

¹¹ SS Karadeniz gemisiyle ilgili detaylı bilgi NTV televizyonunda 21 Nisan 2006 tarihinde yayınlanan Karadeniz: Seyr-i Türkiye adlı belgeselden edinilebilir.