T.C.
SELÇUK ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

SİNEMADA YOL VE YOLCULUK KAVRAMI BAĞLAMINDA KARAKTERİN DÖNÜŞÜMÜNÜN İNCELENMESİ

Fırat SAYICI

DOKTORA TEZİ

RADYO TELEVİZYON ANABİLİM DALI

Danışman
Prof. Dr. Aytekin Can

Konya – 2019

ÖNSÖZ

Sinemada yol filmleri üzerine gerek yurtiçi gerekse yurtdışında fazla kaynak olmaması tezin oluşturulması kısmında beni biraz yorsa da, fazla araştırılmamış bir konuda tez hazırlamak aynı zamanda benim için oldukça önemli. Bir yandan mesleki hayatım bir yandan da akademik kariyerimi bir arada yürütmeye çalışırken sevgili danışman hocam Prof. Dr. Aytekin CAN'ın yardım ve katkılarıyla bu tezi bitirebildim. Doktora hayatımda bana büyük katkılar sunan Prof. Dr. Meral SERARSLAN'a, tez izleme komitemde fikirleriyle yol gösteren Doç. Dr. İmran ASLAN ve Dr. Öğr. Üy. Murat AYTAŞ'a, tez savunma jürimde yer alan Doç. Dr. Feyyaz BODUR ve Dr. Öğr. Üy. Mustafa Evren BERK'e de ayrıca teşekkürlerimi sunarım.

İÇİNDEKİLER

Bilimsel Etik Sayfası……i
Tez Kabul Formu……ii
Önsöz……iii
İçindekiler……iv
Türkçe Özet……vi
İngilizce Özet/Summary……vii

GİRİŞ……1

BİRİNCİ BÖLÜM

YOL VE YOLCULUK TARİHÇESİ, FELSEFESİ

1.1. Yolun Tarihçesi……5
1.2. Ulaşım Tarihçesi……18
1.3. Yolculuk Kavramı……36
1.4. Felsefede İnsan Kavramı……50
1.5. Felsefede Yol ve Yolculuk Kavramı……84

İKİNCİ BÖLÜM

SİNEMADA YOL FİLMLERİ

2.1. Sinema ve Felsefe İlişkisi.....101
2.2. Sinemada Tür Kavramı.....126
2.3. Yol Filmleri Tarihi.....128
2.4. 68 Kuşağı ve Easy Rider Örneği.....162

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

YOL FİLMLERİNİN ANALİZİ

3.1. Joseph Campbell'ın Kahramanın Sonsuz Yolculuğu Modeli.....167
3.1.1. Yola Çıkış.....171
3.1.2. Erginlenme.....173
3.1.3. Dönüş 176
3.2. Tür Filmi Eleştirisi 178
3.3. Araştırmanın Yöntemi 179
3.3.1. Problem 180
3.3.2. Amaç 180
3.3.3. Önem 181
3.3.4. Varsayımlar 181
3.3.5. Sınırlılıklar 181

3.3.6. Evren ve Örneklem 182
3.3.7. Bulgular ve Yorum 182
3.4. Film Çözümlemeleri 183
3.4.1. Easy Rider 183
3.4.1.1. Künye 183
3.4.1.2. Filmin Konusu 183
3.4.1.3. Yönetmen.....183
3.4.1.4. Çözümleme.....184
3.4.2. Puslu Manzaralar.....196
3.4.2.1. Künye 196
3.4.2.2. Filmin Konusu 196
3.4.2.3. Yönetmen.....196
3.4.2.4. Çözümleme.....197
3.4.3. Kikujiro 204
3.4.3.1. Künye 204
3.4.3.2. Filmin Konusu 204
3.4.3.3. Yönetmen.....204
3.4.3.4. Çözümleme.....204
3.4.4. Arkadaşımın Evi Nerede? 213
3.4.4.1. Künye 213
3.4.4.2. Filmin Konusu 213
3.4.4.3. Yönetmen.....213
3.4.4.4. Çözümleme.....214
3.4.5. Paris, Texas 220
3.4.5.1. Künye 220
3.4.5.2. Filmin Konusu 220
3.4.5.3. Yönetmen.....220
3.4.5.4. Çözümleme.....221
3.4.6. Yol.....230
3.4.6.1. Künye 230
3.4.6.2. Filmin Konusu 230
3.4.6.3. Yönetmen.....230
3.4.6.4. Çözümleme.....231

SONUÇ VE ÖNERİLER.....238

KAYNAKÇA.....244

T. C.
SELÇUK ÜNİVERSİTESİ
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü

Öğrencinin		
	Adı Soyadı	FIRAT SAYİCİ
	Numarası	144123022001
	Ana Bilim / Bilim Dalı	RADYO TELEVİZYON VE SİNEMA / RADYO TELEVİZYON
	Programı	Tezli Yüksek Lisans ☐ Doktora ☐
	Tez Danışmanı	Prof. Dr. AYTEKİN CAN
	Tezin Adı	Sinemada Yol ve Yolculuk Kavramı Bağlamında Karakterin Dönüşümünün İncelenmesi

ÖZET

Sinemada seyircilerin ve sektör üreticilerinin yıllar içinde ortak bir dille oluşturdukları tür kavramı, filmlerin daha iyi anlaşılmasına da yarayan formları düzene koymaktadır. Birçok ana film türü olmakla birlikte yan türler de sinema tarihi boyunca dikkat çekmiştir. Yol filmleri de artık ana türlerin arasında rahatlıkla gösterilebilir. Birçok türün karışımından oluşan yol filmleri ağırlıklı olarak filmin kahramanlarının herhangi bir durum karşısında bir noktadan başka bir noktaya olan karmaşık yolculuğuna odaklanır. Yol filmleri sinemanın doğumundan çok sonraları ortaya çıkmaya başlasa da günümüzde bilinen asıl formunu 60'ların sonuna doğru almıştır. "Easy Rider" filminin de bu şekillendirme de payı fazladır. Sinemanın aslında seyirciyi felsefeye yöneltme görevi olduğunu da düşünen birçok kuramcı, filmlerin bir felsefi söylem aracı olabileceğini de göstermişlerdir. Seyirci filmi izlerken arka planda kalan birçok alt metni okuyabilmelidir. Bu sinema felsefesi özellikle de kahramanların değişimini gösteren yol filmlerinde karşımıza çıkmaktadır.

Bu tezde mitlerden günümüzdeki örneklerine dek hikaye anlatıcılığının can alıcı aşamalarını araştıran Joseph Campbell'in kahramanın sonsuz yolculuğu modeli tesadüfi örneklem yöntemiyle seçilen yol filmlerine uyarlanarak analiz edilmiştir. Araştırmada 1968-2000 yılları arasında çekilen altı film incelenmiştir. Başarılı yol filmlerinin uyguladığı bu model sinema sanatında hikaye anlatma sistemi için de oldukça önemli bir yerdedir. Araştırmada ayrıca filmler incelenirken tür filmi eleştirisi bir yöntem olarak da kullanılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Yol Kavramı, Yol Tarihçesi, Yol Filmi, Sinema Felsefesi, Kahramanın Yolculuğu

T. C.
SELÇUK ÜNİVERSİTESİ
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü

Öğrencinin		
	Adı Soyadı	FIRAT SAYİCİ
	Numarası	144123022001
	Ana Bilim / Bilim Dalı	RADYO TELEVİZYON VE SİNEMA / RADYO TELEVİZYON
	Programı	Tezli Yüksek Lisans ☐ Doktora ☐
	Tez Danışmanı	Prof. Dr. AYTEKİN CAN
	Tezin İngilizce Adı	Investigation of the Transformation of the Character in the Context of Road and Journey in Cinema

SUMMARY

The term of “genre” that is created by a common language of audiences and industry producers of cinema orders those forms which are also useful for understanding movies better. However there are many main genres of movies, sub-genres is also attracted attention in history of cinema. Journey movies could be easily shown among main genres. Journey movies that are formed as the mixture of many genres, predominantly focus on the complicated journey of protagonists from one point to another in the face of any situation. Even though journey movies started to be arisen many years after the birth of cinema, it took its form which we know today in late 60s. The “Easy Rider” movie has a great part in this formation. Many theoreticians, who think that cinema must have a function of directing audiences to philosophy, showed that movies could be used as philosophical expression means. Audience should read many surtexts laying under the movie kept in the background. This philosophy of cinema confronts mostly in journey movies that shows the change of characters during the journey.

In this thesis, the model of eternal journey of protagonist created by Joseph Campbell who studies the most critical stages of storytelling from myths till today is analyzed by transcribing it to journey movies that are chosen with random sampling method. In this study, six movies that were shot between the years of 1968 and 2000 were analyzed. This model, which was used and applied by successful journey movies, has an important role in the movies for storytelling system. In this study, while movies were analyzed and researched, genre movie criticism was also used as a different method.

Keywords: Term of Road /Journey, The History of Journey, Journey Movie, Philosophy of Cinema, Journey of Protagonist.

GİRİŞ

Yol nedir? Yolculuk nedir? Yol insanı nereye götürür? Yola çıkan insan nasıl değişir? Yolculuğun amacı insanın amacıyla nasıl kesişir? Sinema sanatının yol filmleriyle buluşması nasıl olmuştur? Bu gibi soruların cevapları felsefi ve sanatsal düzlemde yol filmlerinde insan temsilinin nasıl sergilendiğine ışık tutmaktadır. Sinema sanatı hem kitleleri peşinden sürükleyen bir eğlence aracı hem de insan ruhuna ve hayata dair çok şey söyleyebilen bir söylem biçimi olarak 20. yüzyılın başından itibaren dünyaya damgasını vurmuştur. Sinema, kendinden önce gelen diğer sanat dallarını da kapsayarak bağdaştırıcı niteliğini sanatseverler için pürüzsüz bir şekilde ortaya koymuştur. Sinema zapt edilmeyen bir ayrıcalıkla hem eğlendirmeye hem de dikkat dağıtmaya hizmet eder. Güzellik geçidinde diğer tüm eski sanatlara galip gelir ve muhtemelen arzu edilebilir biçimde ilham kaynağını daha az saklar (Arnheim, 1997: 75). Yuriy Lotman'a göre sinemada her şey bir anlam taşır ve bir bilgi aktarır. Sinemanın etkileme gücü, planlı kurulmuş, karmaşık bir düzene sahip ve oldukça yoğun bilgilerin çok yönlülüğünden ileri gelmektedir. Bu çok yönlülük, seyircilere aktarılan ve kişilik yapısının değişmesine kadar karmaşık bir etkide bulunan anlıksal ve duygusal yapıların bütünü olarak anlaşılmalıdır. (Lotman, 1999: 69)

Sinemanın gelişmesiyle seyircilerin ihtiyaçlarının çeşitlenmesi de bir olmuştur. Yavaş yavaş belli türlere ilgi duyan seyircinin oluşması özellikle de ticari anlamda faaliyet gösteren stüdyoları bu doğrultuda yapımlar üretmeye itmiştir. Ana akım sinemada görülen aşk, melodram, korku, müzikal, komedi, dram gibi türler uzun yıllar seyircileri oyalamıştır. Ancak hikayelerin tekdüzeleşmesi seyircinin film üreticilerinden yeni taleplerde bulunmlarını sağlamıştır. Yol filmleri de yan tür denilebilecek bir tür örneği iken yıllar içinde ana film türleri arasına girmiştir. Bugün yol filmi denildiği zaman seiyrcilerin neredeyse genelinin kafasında bir çağrışım oluşmaktadır. Yol filmleri kendi tür özelliklerini barındırmakla birlikte farklı türlerle melez ilişkiler içerisine de girmiştir. Örneğin yolda geçen teen slasher örnekleri gibi… Yol filmleri aynı zamanda dünya sinema tarihinde en çok beğenilen film örnekleri arasındadır. "Easy Rider", "Bonnie ve Clyde", "Thelma ve Louise", "Katil Doğanlar", "Motorsiklet Günlükleri", "Paris, Texas", "Puslu Manzaralar", "Mad Max Serisi"…vs. yol filminin bilinen iyi örnekleridir. Gardies'e göre yol filmleri varış noktası ve amacı olarak ikiye ayrılır. Yolculukta kahraman varış noktasına yani

amacına ulaşmak ister. Güzergahda ise kahraman kendisini cezbeden ya da engel olan olaylar ve kişilere açıktır. Tavşan ve Kaplumbağa hikayesindeki kaplumbağanınki yolculuk, tavşanınki ise güzergah olarak örnek verilebilir (Gardies, 1998: 49). Yol filmlerinde de Gardies'in bu sınıflandırmasını görmek mümkündür. "Yol Arkadaşım Bir Fil" yolculuk sınıfına girerken, "Easy Rider" güzergah sınıfına girmektedir.

İnsanoğlu var olduğundan beri hem hayatını sürdürmek hem de yeni yerler keşfetmek, oradakilerle irtibat kurmak için yollara ve yolculuğa ihtiyaç duymuştur. Eski Romalıların devletlerini genişletmek ve yeni yerleri ele geçirmek için kullandıkları yollardan, uzayda belli bir gezegene uzanan ve bilimsel araştırmaları kapsayan yolculuğa kadar insanın yolculukla ilgili evrimi toplumları refaha ve geleceğe taşımıştır. İnsanın yola olan ihtiyacı arttıkça yolların kalitesi, uzunluğu ve ulaştığı noktalar da artmıştır. Yolun gelişimiyle birlikte de insanları taşıyacak araçlar çeşitlenmiştir. Önceleri yürüyerek ya da hayvanlar üstünde yapılan ulaşım artık yerini araba, uçak, tren, vapur...vs. makinelere bırakmıştır. İnsanın yolda olması sadece fiziksellik içermez. Yolda olan insan felsefi açıdan hakikatin ve kendi gerçeğinin peşindedir. Felsefi açıdan yol ve yolculuk kavramları bilginin taşınması, yüklenmesi ve boşaltılması fiilleriyle de bir araç haline dönüşebilir. *"Varlık düşünce gibi, diyalektik yönteme uygun olarak gelişen ve ilerleyen bir süreçtir. Bu gelişmenin temelinde kendi kendini açan, belli bir ereğe yönelen ilke vardır. Bu gelişim süreci içinde İdenin ereği kendini bulması, kendi bilinç ve özgürlüğüne kavuşmasıdır (Kant, 2008: 59)"*

Yine insanın varlığından beri insanla birlikte doğmuş bir kavram olan felsefe var olanların varlığı, kaynağı, anlamı ve nedeni üzerine düşünme ve bilginin bilimsel olarak araştırılması olarak tanımlanır. Geçmişten günümüze filozoflar insan ruhunu, toplumsal bakışları, dini sorgulamaları yapmak için farklı savlar ortaya sürmüşlerdir. Felsefeyi sürekli gelişen, devinen bir canlıya benzetmek de mümkündür. Kitaplarda, şiirlerde, tiyatro oyunlarında felsefi söylemlerin görülebileceği gibi, sinema filmlerinde de felsefenin varlığı görülebilir. Bu bazen seyirciye sorular sorarak bazen de seyircinin bilinçaltını zorlayarak yapılabilir. Sinema felsefesi üzerine çalışan Daniel Frampton filmozofi kavramını ortaya atarak filmlerin düşünebilen ve düşündürtebilen varlıklar olduğunu söylemiştir. Sinema sadece bir sanat dalı değil aynı zamanda da düşünsel bir aktarım aracıdır. Eisenstein, sinemayı insanın rasyonelliği çerçevesinde

değerlendirirken Tarkovksy ise sinemanın insanın maneviyatla olan ilişkisine dikkat çekmiştir. Her ne kadar bu iki kuram birbirine zıt olarak gözükse de sinemanın insanları etkileme ve dönüştürme etkisi konusunda hem fikirdirler.

Amerikalı toplumbilimci ve yazar Joseph Campbell hayatını mitolojik eserlere ve hikaye anlatma yöntemlerine adamış biridir. Yazdığı birçok kaynakta mitolojiden günümüz filmlerine kadar hikaye anlatma yönteminin belli kalıpları olduğunu söyler. Kahramanın sonsuz yolculuğu adını verdiği modelde kahramanın başına gelecekleri bir şablona oturtur. Tüm başarılı öykülerin bu şekilde kurulduğunu söyleyen Campbell insanların akıllarında kalan masal, hikaye ya da filmlerin başarısını bu şablonun doğru uygulanmasından kaynaklandığını belirtir. Filmin aşında yolculuğa çıkan kahramanın fiziksel ve ruhsal değişimi de unutulmamalıdır. Kahraman yolculuk sonrasında değişmiştir. Başarılı yol filmlerinde filmin kahramanının fiziksel ya da ruhsal değişimi açık şekilde görülmektedir. Yolculuğa çıkan karakterin özellikle de ruhsal değişimi yol sinemasının en önemli yapıtaşlarından biridir. Bu çalışmanın temel amacı yol filmlerinin felsefe ile olan ilişkisini ortaya koyarken bir yandan da Joseph Campbell'ın kahramanın sonsuz yolculuğu modelini seçilen yol filmlerine uygulamak olacaktır.

Çalışmanın birinci bölümünde yolun tarihçesi, ulaşım tarihçesi, yolculuk kavramı, felsefede insan kavramı, felsefede yol ve yolculuk kavramı, sinema ve felsefe ilişkisi ele alınmıştır. Her şeye başlamadan önce insanoğlunun yol gereksiniminin öneminin altını çizmek gerektiğinden yol yapımı ve ulaşım tarihçesi aktarılmıştır. Yol ihtiyacının nasıl doğduğu ne gibi evrelerden geçtiği, toplumların oluşmasında nasıl roller oynadıkları anlatılmıştır. Ulaşım sadece insanın bir yerden bir yere gitmesi değildir. Ulaşım aynı zamanda toplumlar ve bölgeler arasındaki lojistiği de tarihler boyu sağlamıştır. Eski çağlarda Roma İmparatatorluğu'nun nasıl diğer toplumlara hükmettiği de günümüzde yarım gün içinde çok önemli bir toplantı için dünyanın öbür ucuna nasıl gidildiği de ulaşımın ne olduğunu kavramakla aydınlanacaktır. En önemli noktalardan biri de yol ve ulaşım tarihçesinden nasıl yolculuk kavramı doğduğunu belirtmektir. İnsanoğlu karnını doyurmak, barınmak ve yeni yerler keşfedip fethetmek üzerine yaptığı yolları asırlar sonra seyahat etmek amacıyla da kullanmaya başlamıştır. Bu noktada yapılan yolculuğun cinsine göre kavramsal farklılıklar ve yaklaşımlar önem kazanmıştır. Örneğin asırlar önce peşindeki ordudan kaçmak üzere yeni bir yere

göç eden bir toplumla yıllık iznini kullanmak için tatil amaçlı yer değiştiren günümüz insanlarının yolculuk kavramına bakışı oldukça farklıdır. Bazen de, yol filmlerinde de örneklerini gördüğümüz üzere, kişinin bir yerden başka bir yere bir amaç uğruna gitmesi ve yolda birçok farklı olay ve karakterle karşılaşması yolculuğun derinliğini de gözler önüne sermektedir. Çünkü insan düşünen bir varlıktır. Kavramları kendi amacı doğrultusunda şekillendirebilmektedir. Felsefi anlamda hayata dair yorumlar yapabilen, fikirler yürütebilen insan bu yolculukta bir yandan kendini keşfederken bir yandan da insan olma üzerine değişken veya sabit yargılara varar. Felsefenin başat konularından olan insan yolculuklarda yaşadığı değişimi bir avantaj olarak değerlendirmelidir. Bu doğrultuda felsefede yol ve yolculuk kavramının da bu çalışma için önemi ayrıdır. Çünkü felsefeye göre yol ve yolculuk sadece fiziksel değil aynı zamanda ruhsal değişimleri de içermelidir. Sinemanın bir felsefi düşünüş aracı olduğu da göz önünde bulundurulacak olunursa yol filmlerinin sinema-felsefe ilişkisini incelemek için çok iyi bir alan olduğunu da görmek mümkün olacaktır.

İkinci bölümde yol filmi türünün nasıl ortaya çıktığına dair öncelikle sinemada tür kavramının ne olduğu incelenmiştir. Yol filmi türünün yıllar içinde nasıl bir ana film türü olageldiği örneklerle ortaya konulmuştur. Seçilen filmlerin incelenmesine geçmeden önce ayrıntılı bir şekilde örnekleriyle birlikte yol filmleri tarihçesi aktarılmıştır. Kökeninin western türüne dayandığı birçok kaynakta yer alan yol filmleri asıl şekline 60'lı yıllarda ulaşmıştır. "Stagecoach", "Bonnie ve Clyde" ile "Easy Rider" gibi atalarının üzerine eklenen örnekler git gide günümüzdeki yol filmi türü denilince akla gelen yapıya ulaşmıştır. Bu sebeple bu bölümün sonunda "Easy Rider" filminin önemine ithafen filmin 68 Kuşağı ile olan etkileşimi de incelenmiştir.

Çalışmanın son bölümünde ise tür filmi eleştirisi incelenmiştir. Joseph Campbell'ın kahramanın sonsuz yolculuğu modeli ayrıca ele alınarak filmlerdeki baş karakterlerin bu modele uygunluğu analiz edilmiştir. Basit tesadüfi örneklem ile 1968-2000 yılları arasından seçilen "Easy Rider", "Puslu Manzaralar", "Kikujiro'nun Yazı", "Arkadaşımın Evi Nerede?", "Paris, Texas" ve "Yol" filmlerine Joseph Campbell'ın kahramanın sonsuz yolculuğu modeli uygulanarak karakterlerin uygunluğuna bakılmıştır. Bir yandan da karakterlerin yolculuğa başlamadan önceki halleri ile yolculuk bittikten sonraki halleri karşılaştırılmaya çalışılmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

YOL VE YOLCULUK TARİHÇESİ, FELSEFESİ

1.1 Yolun Tarihçesi

Geçmişte seyahat ihtiyacını doğuran ticaret, sağlık, haç, göç gibi gereksinimlerin karşılanması için insanoğlu tarafından üretilen 'yol'un ismi Latince'den gelmektedir. Veho sözü Latince'de taşıyorum anlamına gelmektedir. Bu sözden üretilen taşımak, taşı veya git sözleri yol ismini doğurmuştur. Otoyol kelimesinin kökeni ise Roma yollarına kadar dayanmaktadır. Sokak sözcüğü ise Latince taş döşeli ya da taşlarla kaplanmış yol kavramından ortaya çıkmıştır. Sokak kavramı Anglo-Saksonlar tarafından Romalılardan miras alınarak kullanılmaya başlanmıştır. O dönemlerde İngilizce olarak kullanılan 'rode' sözcüğü şimdilerde tüm araç yollarını göstermek için kullanılır. Sosyolog Orhan Tütengil'e göre yol kavramı, bir tabiat parçası üzerinde insanların gidiş gelişini, bu akışın araçlarını ve taşıdıklarını içine almaktadır. *"Yol, gidiş-geliş hacmi, üzerinden ilerlenen ilk doğrultuda meydana gelen izin derinleşmesi, yer şartları, taşıtlar, geçiş kolaylığı, güvenliği ve hızı bakımlarından gelişerek insanoğlunun tabiata kattığı bir 'eser' hâline gelir (Tütengil, 1999)."*

İlk zamanlardan beri bir toplumun gelişme düzeyinin en güçlü göstergelerinden biri yol sisteminin varlığı olmuştur. Artan nüfus, kasaba ve şehirlerin ortaya çıkması beraberinde gelişen nüfus merkezleri arasında iletişim ve ticaret ihtiyacını da getirmiştir. Roma yasalarına göre, halkın yolları kullanma hakkı vardır ancak yolun geçtiği kasaba halkı yolun bakımından da sorumludur. Bu sistem, onu uygulamak için güçlü bir merkezi otorite olduğu sürece etkili olmuştur (Sponholtz, www.triplenine.org).

> "Tarih boyunca fikirlerin ve teknolojilerin ticaret yolunda yayılmaları ve bunların taşıyıcıları arasında tüccarların başı çekmeleri tesadüf değildir. Bunu anlamak için seyahat eden iş adamlarının sadece eşyaların alımıyla, satımıyla, taşınmasıyla ve ilerlemesiyle uğraşmadıklarını düşünmek gerekir. Onlar, sosyalleşir, birbiriyle etkileşim kurar, gezileri sırasında gözlemde bulunur ve izlenimlerini memleketlerine götürürler. Son zamanlarda

kültürler ve fikirler arası oluşumda uzun mesafeli ticaretin rolüne daha bir önem verilmektedir (Foltz, 2006: 20)."

Yol hem soyut hem de somut karşılıklara sahip olan bir kavramdır. Bilinen ilk yollar önce hayvanların açtığı patikalardan başlamıştır. Bu patikalar daha sonra insanlar tarafından genişletilerek ve durumları iyileştirilerek kullanılmıştır. Yolun bir kavram olarak ortaya çıkmasına sebep olan olay ise tekerleğin icadıdır. Daha önceden patika gibi yol fonksiyonunu karşılayabilecek kavramlar olsa da tekerleğin belirli doğrultuda engelsiz bir şekilde ilerleyebilmesi için yollar düşünülmüş, tasarlanmış ve oluşturulmuştur. Düzenli olarak yapılan ilk yol yapım çalışmalarına M.Ö. 10. yüzyılda Mezopotamya'da rastlanmaktadır. O dönemde yolların yapımında askeri amaçların önemli bir rolü olmuştur. Asur kralı Tiglat-Pileser ordunun geçişi için yol yapım çalışmalarına ağırlık vermiştir. Bu dönemlerden günümüze ulaşan bazı tarihi kanıtlar bu bilgiyi doğrulamaktadır (Gökçek ve Akyüz, 2013: 45-46). M.Ö. 6000 yıllarında Filistin Jericho yakınlarındaki bazı yaylaların etrafında görülen bu yollar günümüze dek ulaşmıştır. Dünyada tekerlekli bir aracın bilinen en eski kalıntısı Polonya'da bulunmuştur. Önceleri tekerlekli araçların toprak yolda rahat gidebilmesi için tekerlere uygun izler açılmaktadır. Ticaretin büyümesi, araçları çeken hayvanların çeşitlenmesi (öküz, inek, at, eşek, katır...vs.) gibi nedenlerle bu izler ya genişletilmiş ya da düzleştirilmiştir. Hayvanların çektiği tekerlekli ulaşım araçları M.Ö. 4. veya 5. binyıllarda Antik Yakın Doğu'da gelişmiş ve M.Ö 1200'de Avrupa'ya ve Hindistan'a yayılmıştır (www.en.wikipedia.org/wiki/History_of_transport, Erişim: 22.06.2018).

M.Ö. 670'lerde hüküm süren Babil kralı Esarhaddon, ticaretin önemini kavrayarak güçlü ticari bağların oluşturulması için yol yapımını güçlendirmiştir. İran'ın doğuya yayılım politikası, iletişime olanak sağlayan güçlü yolların yapılmasını şart kılmıştır. Toprak önemli işlemlerden geçmiş, taban oturtulmuş ve yavaş yavaş yol formu ortaya çıkartılmıştır. Bu şekilde yapılan yolların en uzun olanı 2500 kilometrelik uzunluğuyla Susa şehrini Ege'de Sard şehrine bağlayan yoldur. Bu yol sayesinde bir insan at üstünde mesafeyi 15 günde tamamlayabilmektedir. Özellikle atlı haberciler bu sayede günde 160 kilometre mesafe kat edebilmektedirler (Bridges, 1968: 20). M.Ö. 2600 yıllarında Mısır'da Keops, çok önemli bir işleve sahip bir yolun yaptırılması için çalışmalar başlatmıştır. Kendi adını taşıyan piramidin yapımında devasa taş bloklarının rahat bir şekilde istenilen noktaya ulaştırılması için bir yol yaptırmıştır.

Heredot'a göre yaklaşık olarak 10 yıl süren yol yapımında gösterilen başarı piramidin yapımında gösterilen başarıyla neredeyse boy ölçüşecek kapasitededir. Keops taş blokları taşıtmak için filleri kullanmış ve piramide kıyasla daha düşük eğim oranına sahip yollar yaptırmıştır. Bu eğim oranı yol yapımında kullanılan malzemelere ve fillerin gücüne göre belirlenmiştir (Yılmaz, 2015: 26). M.Ö. 1000 yıllarında Çin'in bölgeleri arasındaki iletişim için de yolların önemi büyük olmuştur. Yollarda belirli noktalarda yolcuların durup dinlenebilmesi için çeşitli konaklama noktaları yapılmıştır. Çu döneminde ise yolcuların rahatı ve güvenliği için, hız sınırı, taşıt sınıflandırılması, yol verme önceliği gibi trafik kurallarına benzer bazı kurallar oluşturulmuştur. Bu kurallara uygun olarak beş yol tipi ortaya çıkmıştır.

- Taşıtlara giriş izninin verilmediği insan ve evcil hayvan yolları,

- Binek hayvanlar ve küçük araçların kullanabildiği yollar,

- Orta boy araç yolları,

- Yolcu arabalarının birbirlerini geçebildiği araç yolları,

- Üç aracın yan yana dizilebildiği anayollar (Bridges, 1968: 22).

Karayolu taşımacılığının tarihi, tekerleğin tanıtılması ve ardından mal hareketine müteakip uygulama ile başlamıştır. Orta Avrupa'da M.Ö, 4000-5000 yılları civarında bulunan bir heykel bakır madencilerini konu almıştır. Bu heykelcik, madenin iç kısmındaki cevherin iş için daha elverişli bir yere taşınmasını konu almaktadır. Bu heykele göre madenciler tekerleklere monte edilen küçük, yönlendirilemeyen küvetleri itmişlerdir. Bununla birlikte, tekerleğin difüzyonu yavaş ve dağınıktı ve kara taşımacılığı çoğunlukla insan emeğine ya da uzun süreler için hayvanlara bel bağlamıştır. Bir süre sonra, sabit bir dingilde tekerlekleri bağımsız olarak döndürmenin icadı, olası ön dingilleri mümkün kılarak askeri savaş arabalarının kullanımını da teşvik etmiştir (http://ruralroads.org/road-transport, Erişim: 29.06.2018/). İnşa edilmiş yolların ilk belirtileri ise M.Ö. 4000 yıllarına dayanmaktadır. Irak Ur'da bulunan bu yollar insan emeğiyle taş döşenerek oluşturulan yollardır. İngiltere Glastonbury'de de yine aynı dönemlerde ahşap yollar üretilmiştir. Aynı dönemlerde Girit adasında yaşayan Minoalılar, kuzey kıyısındaki Knossos'a

kadar yaklaşık 1.300 metre yükseklikteki dağların üzerinden güney kıyısına 50 kilometre yol inşa etmişlerdir. Yaklaşık 3,5 metre genişliğinde olan yol kil-alçı harcı ile kaplanmış kumtaşından oluşmaktadır. Bu yönden bakılırsa mevcut en eski asfalt yoldur. Bilinen en eski uzun mesafe yolu, Basra Körfezi ile Akdeniz arasında 1.500 mil uzunluğunda bir yoldur. M.Ö. 3500 civarında kullanılmaya başlanan bu yol M.Ö. 1200'e dek insanoğlunun hizmetinde kalmıştır. Asurlular Basra Körfezi yakınlarındaki Susa'dan Ege kıyılarındaki İzmir ve Efes'e dek uzanan Akdeniz limanlarına ulaşmak için bu yolları kullanmışlardır. M.Ö. 475 yılında Yunan tarihçi yazar Herodot Susa'dan Efes'e 93 gün boyunca yolculuk yaptığını yazmış, kraliyet binicilerinin ise bu rotayı 20 günde tamamladıkları bilinmektedir. Ayrıca M.Ö. 615 yılında Babil'in tapınakları, yollarla kraliyet saraylarına bağlanmıştır. Dini amaçlar ve taşımacılık için özel yollar inşa edilmesi M.Ö. 800 yıllarına dayanmaktadır. Ancak Roma sistemi öncesinde seyahat ve ulaşım için önemli bir yol inşaatı olduğuna dair çok az kanıt bulunmaktadır. Avrupa'nın en önemli yolları M.Ö. 2000 yıllarında kehribar yolları olarak adlandırılan ticaret yollarıdır. Bu yolların bazı rotaları İtalya ve İspanya arasındadır. Avusturya'dan gelen tuz, İngiltere'den gelen kurşun ve kalay, Kuzey Avrupa'dan gelen kehribar bu yollar üzerinden taşınmıştır. M.Ö. 1500 civarında, Doğu ve Orta Avrupa'daki birçok yol, "Amber Routes" olarak bilinen geniş bir ticaret ağına bağlanmıştır. Bu yollar modern anlamda yollar değildir. Nehir geçişlerinde, bataklık alanlarda ve yürünmesi zor dağlık alanlarda ulaşımı kolaylaştırmak için üretilen çözümlerden oluşmaktadır. En fazla 6 metre genişliğe uzanan kütükler ve üzerine kum, çakıl dökülerek oluşturulan geçici yollardır. Buna ek olarak, Romalılar, nem içeriğini azaltmak ve taşıma kapasitesini arttırmak için yan hendekleri de kullanmışlardır.

Antik dünyanın en büyük sistematik yol yapımcıları, askeri, ekonomik ve idari avantajları çok iyi bilen Romalılardır. Romalılar tesviye edilmiş toprak yollar, çakıl satıhlı yollar ve kaplamalı yollar olmak üzere üç tür yol yapısı uygulamışlardır (Şenol, 2010: 2). Mısırlılar, Asurlular, Babilliler ve İranlılar yol yapımına önem vermişler ancak bu konuya bir politika alanı olarak bakmamışlardır. Roma İmparatorluğu ise yol politikası konusuna büyük bir önem vermiştir. Öncelikle deniz yoluna önem veren bu devlet daha sonra kara yolunun da büyük öneme sahip olduğunun, bu sayede topraklarının daha rahat büyüyebileceğinin farkına varmıştır. Tüm yollar Roma'ya çıkar deyişinin de temelini sağlayan bir davranış olarak imparatorluğa bağlı birçok bölgenin Roma'ya bağlanmasını sağlayan yollar yapmışlardır. Bu yolların yapımında,

M.Ö. 300 yıllarından itibaren yaklaşık olarak beş yüzyılı aşkın bir dönem boyunca, savaş ganimeti olarak gördükleri köleleri ve tutsakları kullanarak yol yapmışlardır (Korkmaz, 2009: 61). Yunanlar tarafından oluşturulan ve oldukça yetersiz olarak kabul edilen kutsal yolların aksine Roma yolları teknik bakımdan büyük bir üstünlüğe sahip olmuştur. O dönemde böylesine geniş ve yetkin bir ağ kurabilmek hala bir tartışma konusudur. Bazı tarihçiler bu konuda Romalılar ile Etrüskler arasında bir bağ kursa da Etrüsklere atfedilen yolların gerçekten onlar tarafından yapılıp yapılmadığı belirsizdir. Ayrıca Etrüsklerin ve Romalıların yol yapış şekilleri çok farklı yapılara sahiptir. Etrüskler yollarını engebeli alanlardan geçirmezken Romalılar yolları iki nokta arasındaki en kısa mesafeye göre dâhice tasarlamışlardır. Romalılar için yollar hâkimiyetlerini sürdürmek ve refah bir şekilde ülkeyi yönetebilmek için çok gerekli araçlardır. İnşa ettikleri yollarını ustalıkla döşeyip köprüler inşa etmekle kalmamışlar aynı zamanda kilometre taşları, garnizonlar ve hanlar gibi pek çok unsurla da donatarak yolları geliştirmişlerdir (Kemer, 2018: 138). *"Devlet inisiyatifine dayanan yollar imparator tarafından görevlendirilen ve genellikle eyaletin ilk valisi olan yüksek rütbeli bir Roma görevlisinin denetiminde askerler ve eyalet sakinleri tarafından inşa edilirdi (Takmer ve Önen, 2007: 2)."*

Yolların yapımında dikkat edilen önemli bir husus iç bölgelerin sınır bölgeleriyle olan bağlantısının gözetilmiş olmasıdır. Bunun yanı sıra 1. ve 2. yüzyıllarda diğer kıtalarla olan bağlantıları sağlayacak yollar da inşa edilmiştir. Avrupa'nın Asya ve Afrika'ya bağlanmasını sağlayan yollar türünün ilk örnekleridir. En doğuda Hazar'dan başlayan yol, Kafkas dağlarını aşıp Karadeniz'e ulaşmakta, Çanakkale yoluyla Doğu Roma'ya bağlanmaktadır. Buradan kuzeye yönelen yol, Tuna deltasına, oradan da Ren ırmağını takip ederek Baltık Denizi'ne ulaşmaktadır. Roma İmparatorluğunun güney tarafında ise bu yol Basra Körfezi'nde başlayıp Suriye bölgesine varmaktadır. Aynı yol Arabistan'ı geçtikten sonra Kızıldeniz'e ulaşmaktadır. Mısır'ın güney bölgelerinde tekrar başlayan bu yolun devamı Libya, Fas ve Cezayir'i geçtikten sonra Atlas Okyanusu'na kavuşmaktadır (Kaya M. A., 2008: 343). Söz konusu Roma yollarında ortalama 1,5 kilometrede bir işaret taşı bulunmaktadır. Bunlara miliarum aureum (mil taşı) denilmektedir. Taşların üzerinde yolcunun görebileceği şekilde en yakın olan şehre uzaklığın bilgisi yer almaktadır. Bu taşlar ayrıca yol bakımla ilgili çeşitli bilgileri de içermektedir. Devlet görevlileri rahat bir yolculuk geçirsin diye belirli noktalarda at değiştirme bölgeleri oluşturulmuştur.

Bu noktalarda görevliler enerjisi yüksek atlara binerek konforlu yolculuklarına devam edebilmektedirler. Belirli alanlarda ise dinlenme noktaları bulunmaktadır. Mansion (konak) isimli bu noktalarda yemek yeme ve dinlenme gibi ihtiyaçlar karşılanmaktadır. İki konak arasındaki uzun yolda ise yolcuların at değiştirmeleri için 5-8 adet ara istasyon bulunmaktadır (Korkmaz, 2009: 61). Roma yolları genişliklerine göre iki tipe sahiptir. Ana yollar 6 metre, ikinci derece yollar 3 metre genişliktedir. Yolların her iki yanında 60 santimetrelik kaldırımlar bulunmaktadır. Yolun geçeceği arazi öncelikle düzeltilmekte ve pist alanına dönüştürülmektedir. Pistin kazılması ve fazla toprağın atılması sonrasında yolun zeminini oluşturacak taş ve çakıllar döşenmektedir. Toprağın kazılmasının yanında yol yükseltme çalışmalarıyla da yol inşa edilebilmektedir. Düz bir çizgiye sahip olan Roma yollarıyla ilgili Plutarkos önemli bilgileri kayda geçirmiştir. Plutarkos, düz yolun elde edilmesi için engebesiz arazilerin özellikle seçildiğini belirtmiştir. Vadilerle ve akarsularla karşılaşılınca incelikli köprüler inşa edilmekte ve gerekli yerlerde çukurlar doldurulmaktadır. Düz bir hattı takip eden Roma yolları sistemi bazı durumlarda istisnalara da sahiptir. Ele geçirilen bölgelerdeki hali hazır yollar, Roma yolları sistemine göre yeniden düzenlenerek uyumlu hale getirilmektedir (Bridges, 1968: 29).

Romalılar uzmanlıklarını özellikle çimento teknolojisi yolunda geliştirmişlerdir. Ancak Yunanlılar'dan taş işçiliği, Giritliler ve Kartacalılar'dan kaldırım yapım tekniklerini, Fenikeliler ve Mısırlılar'dan da yol yüzeyini iyileştirme yöntemlerini öğrenmişlerdir. Çimentodan elde edilen beton, Roma'nın yapımındaki ilerlemelerin çoğuna izin veren önemli bir gelişmedir. Romalılar, M.Ö. 334'te yol yapım görevlerine başlamışlar ve imparatorluğun zirvesi olan başkentlerini uzaklarda fethettikleri şehirlere bağlayan yaklaşık 53.000 mil yol inşa etmişlerdir. O dönemde yirmi dokuz büyük askeri yol Roma'dan dünyaya yayılmıştır. Tipik bir Roma yolu, üzerindeki insan, hayvan ve taşıma araçlarını kavrama ve yüklerine dayanma konusunda oldukça başarılıdır. Yollar genelde bir noktadan diğer noktaya düz bir çizgi üzerinde inşa edilmiş, aradaki dağ, bayır, nehir, bataklık gibi engellerin üzerinden aşılmıştır. Roma İmparatorluğunun toplu taşıması ekspres servis ve nakliye servisi olmak üzere iki sınıfa ayrılmıştır. Yolların yapımıyla birlikte insanların seyahat yapma oranları da artmıştır. Yaygın olarak kullanılan iki araç türü vardır. Bunlardan ilki iki tekerlekli bir çek çek aracıdır. İnsan ya da yük taşımada kullanılan bu araç bir insan ya da hayvan tarafından çekilmektedir. İkinci araç ise iki ya da dört at tarafından çekilen

bir nevi kağnıdır. Araçların hızına ve çeşidine bağlı olarak günde 15 ile 75 km arası yol almak mümkündür.

Yol sisteminde yer alan en önemli yapılardan biri de köprülerdir. İlk köprülerin akarsuların üzerine düşerek doğal yolların ortaya çıkmasını sağlayan ağaç kütükleri ya da kalın sarmaşık yapıları olduğu düşünülmektedir. İnsan eliyle yapılan köprülere yan yana getirilen kayıklar ya da sallardan oluşan köprüler örnek verilebilir. Savaşlarda bu formül çok sık kullanılmıştır. Romalılar yol yapım tekniklerini köprü yapımına da taşımışlardır. 2000 yıl önce yapılan bir köprünün modern dünyaya ait yükleri halen taşıyabildiği gözlenmektedir. Mimarlık tarihinde betonarme ve çelik kullanımı yaygınlaşana kadar köprü yapımlarında taş ve ahşap malzemeler kullanılmıştır. İlk dönemlerde köprülerin kullanımı öncelikli olarak askeri amaçlar içermektedir (İbrahimoğlu, 2002: 6-8). Araçların gelişimi, ticaretin yaygınlaşması, insan nüfusunun artması ve seyahat kavramının doğmasıyla köprülerin kullanım alanı genişlemiş ve köprülerin yapımı yeni ihtiyaçlar doğrultusunda evrilmiştir.

Günümüz Hindistan uygarlığı M.Ö. 3250 - 2750 yılları arasında gelişmiştir. Kazılar, bu medeniyetin şehirlerinin ana caddelerini çimentolu yanmış tuğlalarla döşediklerini göstermektedir. Drenaja büyük önem verilmiştir. Evlerden, caddenin ortasındaki 2-4 metre genişliğinde tuğlalarla kaplı drenajlara kadar giden kanalizasyonları vardır. Tuğla kaplama, taş döşemeden oluşan kaldırımlar, beton üretimi, alçıtaşından oluşan yüzey kaplamaları, kireç veya harçla çatlakları doldurma gibi teknikleri kullanmışlardır. Yolların şekillendirilmesi, hendek ve olukların kullanımı kasabalarda yaygındır. Kuzey ve Batı Hindistan'ın M.Ö. 300-150 döneminde iyi inşa edilmiş bir yol ağı vardır. Indus Nehri'nden Brahmaputra Nehri'ne ve Himalayalar'dan Vindhya Sıradağları'na kadar uzanan Maurian İmparatorluğunun yöneticileri (MÖ 4. yüzyıl), büyük bir imparatorluğun oluşması için askeri birliğini istediği yerlere ulaştırma gücüne bağlı olduğunu fark etmişlerdir. Mauryaların büyük kraliyet yolu Himalaya sınırında başlamış ve Ganj Nehri'nin ağzına dek varmıştır. Hatta o dönemde yolların ve dinlenme evlerinin yapım, işaretleme, bakımı ve su yolu taşımacılığının sorunsuz bir şekilde işletilmesinden 'Bayındırlık Bakanlığı' sorumludur.

Aynı dönemlerde Çin, Pers kraliyet yolu ve Roma yol ağına paralel bir yol sistemine sahiptir. Bu yolun gelişimi M.Ö. 220 yılında İmparator Shihuangdi'nin talimatıyla başlamıştır. Yolların çoğu geniş, taş ya da ağaçlarla kaplıdır. Bu dönemde sarp dağlar ve yüksek bölgeler, geniş basamaklı taş döşeli merdivenlerle geçilmiştir. M.S. 700 yılına dek bu geniş yol ağı yaklaşık 25.000 mil büyümüştür. Çin'den Küçük Asya ve Hindistan'a uzanan ve İpek Yolu olarak bilinen ticaret yolu 1400 yıl boyunca mevcuttur. Marco Polo seyahat notları arasında İpek Yolu'ndan sıkça bahsetmiştir. O dönemlerde karayolu taşımacılığı sistemi Roma, Çin ve Mauryan imparatorluklarına bağımlıydı ve bu büyük imparatorluklar erken Hıristiyan döneminde azaldıkça ticaret yolları işgalcilik yollarına dönüşmüştür.

Bir yolun yeniden canlandırılmasının ilk işaretleri, 8'inci yüzyılın sonlarında Charlemagne saltanatı sırasında gelmiştir. 9. yüzyılda Moors, İspanya'nın Córdoba kentinde geniş bir sokak ağı kurmuştur. Vikingler, Baltık ve Orta Doğu'yu Rusya üzerinden bağlayan büyük bir ticaret yolu olan Varangian Yolu'nu işletmişlerdir. İlk olarak, ticaret fuarlarının düzenli turuna ve daha sonra 11. yüzyılda, iktidarın merkezileşmesi ve dini zafiyetin artmasıyla yolun canlandırılmasına yardım edilmiştir. 12. yüzyılda eski şehirlerde yollar özellikle Batı Avrupa'da yeniden canlanmış ve yenileri inşa edilmiştir. Sokak kaldırımı saygın bir esnaf faaliyeti haline gelmiştir. Aynı zamanda, tekerlekli araçlar sayıca ve kalitece artmıştır. Daha iyi bir karayolu seyahatinin, tüccarların ve diğer yolcuların daha iyi korunmasına olanak sağladığı görülmüştür. Uzun mesafeli karayolu ticareti hızla arttı. İnkalar'da yol iki paralel yapıdan oluşmaktadır. Biri kıyı boyunca yaklaşık 2.250 mil, diğeri ise yaklaşık 3.400 mil uzunluğundadır. 16. yüzyılda İspanyollar bölgeye geldiğinde ulaşım ve taşıma için 14.000 mil yoldan oluşan bir ağ kurmuşlardır. Bu geniş yol ağı 10 milyon insanın yaşadığı yaklaşık 2 milyon kilometre karelik bölgeye hizmet etmiştir. Ağ, 16. yüzyıl kaşifleri tarafından çağdaş Avrupa'dakinden daha üstün olarak övülmüştür (Benson ve Lay, https://www.britannica.com/technology/road).

Ortaçağ'da ortaya çıkan siyasi yapılar ağırlıklı olarak feodal yapılardır. Tarıma ayrılan toprakların verimsiz işletilmesi, gıda eksikliğine yol açmaktadır. Topraktan bir yıl içinde hasat yapıldıktan sonra o toprak terk edilmektedir. Feodalite döneminde herkes kendi bölgesinde yaşadığı ve başka bölgelere gitme ihtiyacı fazla olmadığı için yol yapımına pek fazla önem verilmemiştir. Romalılardan kalan yollar ve köprüler

bakımları yapılmadığı için verimli şekilde kullanılmaz hale gelmiştir. Bakım ve onarım konusunda hiçbir politika mevcut değildir. Ticari ve askeri açıdan bir merkez kalmadığı için iletişim kopma noktasına gelmiştir. Toplum, parçalı bir yapı haline geldiği için ortaya çıkan sorunlar kendi iç sistemlerinde çözülmüştür. Bu dönemde krallar, saray insanları, rahipler ve şövalyeler gibi toplumun yüksek katmanına mensup kişiler seyahat etmek durumunda kalmışlardır. Bozuk yollar, yaygın hastalıklar, savaşlar ve haydutlar seyahat edenler için tehlike arz etmiştir. Bu tarz tehlikeli durumlarla baş edebilmek için seyahat edenler konaklara, hanlara ve korunaklı yol üstü duraklarına sığınmışlardır. Ulaşım sorunu olduğu için feodal yöneticiler, topraklarından elde ettikleri gelirlerin büyük bölümünü kendi topraklarında tüketmişlerdir. Para kullanımı yaygın olmadığı gibi insanlar tarafından güvenilir olarak görülmemektedir. Halk mal alım satımında iç pazarda takas yöntemini uygulamıştır. Elde edilen ürünü başka bölgeye göndermek oldukça zahmetli bir süreci gerektirmiştir. Ulaşım sağlamak, seyahat etmek çok büyük bir olay olarak görülmüştür. Haydutluk yaygındır ve yolculukları gerçekten tehlikeli bir boyuta ulaştırmıştır. Bu yüzden sıradan vatandaşlar yolculuğa pek çıkmamışlardır. Rahipler ise genellikle misyonerlik faaliyetleri için yola çıkmışlardır. Gittikleri yerlere kendi dinlerini yaymaya çalışıp, oralardan yeni bilgiler almışlardır. Derebeyleri ise yönetim işini bizzat yürüttükleri için sürekli seyahat etmek zorunda kalmışlardır. Saraydan emir vererek halkını yönetmek bir derebeyi için çok zordur. Otoritenin sürdürülmesi için seyahat zorunluluktur. Ünlü tarihçi ve yazar Ernest Bloch, bir derebeyinin kaderinin at üzerinde ölmek olduğunu belirtmiştir (Bridges, 1968: 52). Yolculuk zorunluluğu olan bir diğer grup ise mallarını satabilmek için alıcıyla yüz yüze görüşmeleri gereken tüccarlardır.

Yol inşaatının başlangıcı Romalılara kadar takip edilebilmektedir. Teknolojinin iki at tarafından çekilen arabalardan, 100 atın gücüne eşdeğer motora sahip araçlara doğru ilerlemesiyle birlikte yol gelişimi de bu ilerlemeden payını almıştır. Modern otoyolların inşası 19. yüzyılın sonları ve 20. yüzyılın başlarında görülmektedir (Aziz, 2005: 57-58). Bugün asfalt gibi çeşitli içeriklerle zenginleştirilen yollar, daha konforlu, daha uzun ömürlü ve daha güvenli olmak için sürekli değişim geçirmektedir (Von Quintus, 2001: 66-78). Karayolu mühendisliğine adanmış ilk araştırma, 1930'da Ulaştırma Araştırma Laboratuvarı'nın tanıtımıyla İngiltere'de başlatılmıştır. Karayolları mühendisliği ABD'de, 1944 tarihli Federal Karayolu

Yasası'nın kabul edilmesiyle, 50.000 ve üzeri nüfuslu şehirlerin %90'ını birbirine bağlamayı amaçlayan önemli bir disiplin haline gelmiştir. Zaman içerisinde ağırlığı artan araçların sürekli bozulmalara sebep olmasıyla beraber yollarda iyileştirmeler yapılması gerekmiştir. 1958'de Büyük Britanya'daki ilk otoyol olan Preston geçişi inşası, yeni yol yapımı teknolojisinin geliştirilmesinde önemli bir rol oynamıştır (O'Flaherty, 2002: 4).

Avrupa'da, 17. ve 18. yüzyıllardaki kademeli teknolojik gelişmeler, artan ticari seyahat ihtiyaçları, gelişmiş araçlar ve performanslı atların üremesi gibi faktörler daha iyi yollar için sürekli bir talep yaratmıştır. 1585 yılında İtalyan mühendis Guido Toglietta, ağır Roma stilinde belirgin bir ilerlemeyi temsil eden kırık bir taş kullanarak kaldırım sistemi üzerine iyi bir inceleme yazmıştır. 1607'de Thomas Procter, yollarla ilgili ilk İngilizce kitabı yayınlamıştır. Avrupa'da ilk otoyol mühendisliği okulu sayılan 'Köprü ve Karayolları Okulu' 1747'de Paris'te kurulmuştur. 18. yüzyılın sonlarında İskoç siyaset ekonomisti Adam Smith, İngiltere'deki koşulları tartışırken düzgün yolların, kanalların ve nehirlerin taşıma masraflarını azaltacağını bu sayede ülkenin uzak bölgelerinin şehir mahallindekilerle neredeyse aynı imkanlara ulaşabileceğini öne sürmüştür. 18. yüzyılın son yarısında modern yol inşaatı ve yol bakımının babaları ortaya çıkmıştır. Fransa'da mühendis bir aileden gelen Pierre-Marie-Jérôme Trésaguet, Limoges'te 1764'de mühendis, 1775 yılında Fransa'ya giden yol ve köprülerin müfettişi olmuştur. O yıl içinde, döşemeden ziyade altta yatan doğal oluşumun yükü desteklemesi gerektiği teorisine dayanarak, tamamen yeni ve nispeten hafif bir yol yüzeyi türü geliştirmiştir. 1757 yılında fakir bir taş duvar işçi ailesinin çocuğu olarak dünyaya gelen Thomas Telford, hayatı boyunca köprüler ve bina yolları tasarlamak için çabalamıştır. Telford iki özelliğe büyük önem vermiştir; yol seviyesinin korunması ve en ağır yükleri taşıyabilecek bir taş yüzey inşa edilmesi...

Yol yapımında büyük ilerleme ise 1756'da İskoçya Ayr'da doğan John Loudon McAdam'dan gelmiştir. McAdam, 1787'de yol yapım kariyerine başlamış ancak 1804'ten sonra İngiltere'nin en önemli liman kenti olan Bristol için genel arazi görevlisi olarak atandığında büyük üne kavuşmuştur. Bristol'a giden yollar kötü durumdadır ve 1816'da McAdam Bristol Turnpike'ın kontrolünü ele geçirmiştir. Orada, ince ve küçük boyutlu taşların sıkıştırılarak yol yüzeyinin kaplanmasıyla daha güçlü yolların yapılabileceğini kanıtlamıştır. McAdam, 1820 yılında sıkıştırılmış ağır silindir

kullanarak farklı kaya katmanlarını ve küçük taşları bir araya getirerek sıkıştırmayı denemiştir. McAdam'ın inşa ettiği yollar, kırık çakıl taşlarından oluşturulmuş bir dizi katmandan ibarettir. McAdam yolunun ilkeleri bugün hala kullanılmaktadır. McAdam'ın başarısı aynı zamanda etkili yönetiminden ve yol yöneticilerinin beceri ve motivasyona ihtiyacı olduğu konusundaki güçlü görüşünden kaynaklanmıştır. A.B.D.'de özel olarak inşa edilen ilk otoyol Lancaster Turnpike olmuştur. 1793 yılında yapımı başlanan otoyol 1795 yılında tamamlanabilmiştir. Philadelphia ve Lancaster'ı birbirine bağlayan otoyol 62 millik uzunluktadır. 1840'lı yıllarda otomobilin devrilmesinde sayıca büyük artışlar gözlemlenmeye başlanmıştır. Demiryollarının hızlı gelişimiyle birlikte Trésaguet - McAdam yollarının inşası neredeyse bir durma noktasına gelmiştir. 1900'lü yıllara dek Amerika'da yol iyileştirmeleri esasen şehir sokaklarına ya da tren yollarına giden besleyici yollara hapsedilmiştir. Diğer kırsal yollar ıslak havalarda adeta geçilemez haldedirler.

1900'lerin başında otomobillerin yaygınlaşması sayesinde yol yapım şartlarının yenilenmesi ihtiyacı hissedilmiştir. Zira bu tarihten önce hayvanlarla çekilen araçlar ve bisikletler daha yaygındır. Onlar için de McAdam tarzı yollar yeterli olmaktadır. 20. yüzyılın başlarındaki yollar, otomobil ve kamyonlar için gereken taleplere karşılık veremez hale gelmiştir. Araç hızları arttıkça, yol ve lastik arasındaki mevcut sürtünme, hızlanma, frenleme ve viraj alma gibi fiziksel durumlar tehlikeli hale gelmiştir. Ayrıca, çok sayıda kaldırım hatası, daha güçlü ve daha sert malzemelere ihtiyaç duyulduğunu açıkça ortaya koymuştur. Bu noktada devreye asfalt ve betonun gerekliliği girecektir. Asfalt, zift ve taş, beton ise çimento ve kum karışımıdır. Asfalt patikalar ilk olarak 1810'da Paris'te atılmıştır. Ancak ilk yol kullanımı 1824'de gerçekleşmiştir. İlk başarılı beton kaplama ise 1865 yılında İskoçya'nın Inverness kentinde kullanılmıştır. Modern yol asfaltının gelişmesi Amerika'da olmuştur. Amerika'nın genelinde doğal zift birikimi vardır ve bu nedenle mühendisler bu malzemenin davranışlarının arkasındaki ilkeleri incelemeye başlamışlardır. İlk adımlar 1860'larda, New York'taki Columbia Üniversitesi'ndeki Belçikalı göçmen Edward de Smedt'in çalışmasıyla gelmiştir. De Smedt ilk testlerini New Jersey'de 1870'te gerçekleştirmiş ve 1872'de modern iyi dereceli maksimum yoğunluklu asfaltın eşdeğerini üretmeyi başarmıştır. İlk uygulamalar 1872'de New York City'deki Battery Park'ta ve Fifth Avenue'de yapılmıştır. De Smedt, 1876'da Washington DC'ye gitmiş ve ilk denemelerini Pennsylvania Bulvarı'nda 1877'de gerçekleştirmiştir. Denemelerin % 60'ında Smedt'in

yeni ürünü kullanılmış ve büyük başarılar elde edilmiştir. Aynı yıl Smedt asfalt denetçisi ve müfettişi olarak atanmıştır. Asfalt karışımlarının özelliklerini kodlama görevi yapan Clifford Richardson temelde çok önemli iki asfalt formunu geliştirmiştir; yapısal olarak betonumsu, güçlü ve sert asfalt ile daha fazla zift içeren sıcak haddelenmiş asfalt... Smedt ve Richardson'ın geliştirdikleri asfalt Avrupa'daki örneklerine göre daha pürüzsüz ve dayanıklıdır. Richardson 1905'te asfalt serme üzerine standart bir ders kitabı yayınlamıştır. Uygulama bundan sonra büyük ölçüde değişmemiştir. En büyük değişiklik, ürünün kendisinden ziyade malzemeyi üretmek, yerleştirmek ve bitirmek için mevcut makinelerde olmuştur. Yüzyılın sonlarına doğru, geri dönüştürülmüş asfalt kullanımı, zift özelliklerinin iyileştirilmesi için kimyasal modifiye edicilerin geliştirilmesi ve çatlak direncini arttırmak için küçük liflerin kullanımına yönelik önemli çabalar gözlenmiştir. Ayrıca, test ve yapısal analizdeki gelişmeler, gelişmiş bir yapısal kompozit olarak asfalt kaplamanın tasarlanmasını mümkün kılmıştır. Günümüzde bile asfalt kaplamanın soyulması en sık görülen yol sorunlarından biridir ve ulaşım kurumları için büyük bir güvenlik sorunudur. Her yıl yüksek bakım masrafları, bu tarz yolların onarımı için harcanmaktadır. Sıcak karışım asfalt malzemelerinin iyileştirilmesine yönelik yapılan araştırmalar laboratuar ve saha testleri de dahil olmak üzere karışım tasarımları, yol değerlendirme ve tasarım yöntemleri, kaldırım bakımı ve rehabilitasyonunda uzun yol ömrü ve önemli maliyet tasarrufunun sağlanmasını amaçlamaktadır (Uzarowski, 2006).

İlk modern beton yollar, 1865-66 yılında İngiltere ve İskoçya'da üç başarılı deneme yapan Telford'un takipçisi Joseph Mitchell tarafından üretilmiştir. Asfalt teknolojisinde olduğu gibi, beton yol inşaatı da 20. yüzyılın başlarında büyük ölçüde gelişti ve mevcut makinelerden çok malzeme ile kısıtlanmıştır. Sonraki yüzyılda, iki malzeme de yoğun bir rekabet içinde kalmıştır. Yüzlerce yıl boyunca, finansmandaki değişimler, paranın karşılığını alabilmek, finans ve yol inşaatı sorumluluğu, dünya ülkelerinde hem yerel hem de ulusal bir sorumluluk olmuştur. Bu sorumluluğun yol yapımına yönelik politik tutumlarla birlikte değiştiği ve herhangi bir parti ile kolaylıkla dinlenmediği dikkate alınmalıdır. Başlangıçta birçok yol yöneticilere fetih, kontrol ve vergilendirme sağlamak için inşa edilmiştir. Barış dönemlerinde aynı yöneticiler genellikle bakım sorumluluklarını yerel yönetimlere, bitişik toprak sahiplerine veya yolu kullanan yolculara aktarmaya çalışmışlardır. Yerel makamlar ve toprak sahipleri genellikle sorumluluklarını, insanların işlerini karayolu işine bağışlamaları için gerekli

olan ücretsiz işçilik yoluyla yerine getirmişlerdir. Gönüllü ve ücretsiz işçilik her zaman popüler değildir ve verimsizdir. Ancak yine de doğrudan vergilendirme girişimlerinden daha etkilidir. Otoyol finansmanında son seçeneklerden biri olan yolcuların para karşılığı otoyolları kullanmasının sağlanması sanayi devrimi ile birlikte gelişen bir otoyol türüne yol açmıştır. Özel turnike tröstleri 19. yüzyıl boyunca İngiliz yol inşaatı ve bakımına hakim olmuş ve sonuçta tüm ağın % 15'ini kaplamıştır.

Amerika Birleşik Devletleri'nde 19. yüzyılın ilk yarısında devletler tarafından verilen tüzükler çerçevesinde birçok ücretli yol inşa edilmiştir. 1900'lerin başından itibaren, devletler yolları daha rahat kontrol edebilmek, onarabilmek ve yurttaşlarına hizmet verebilmek adına yol denetleme ve yönetim kurulları kurmuştur. 1893 yılında Massachusetts ilk devlet karayolu komisyonunu kurmuştur. 1913'e gelindiğinde, devletlerin çoğu benzer yasaları kabul etmiş ve 1920'de neredeyse bütün devletlerin kendi yol organizasyonu oluşmuştur. Ancak, devletler arasında koordinasyon çok azdır. 1912'de Post Office Tahsis Yasası ile finansman başlatılmış ve 1916 Federal Yardım Yasası ulusal bir politika olarak otoyollar için federal yardım kurulmuştur. 1893 yılında Tarım Müdürlüğünde ‘yol yönetimi ile ilgili soruşturma’ yapmak üzere kurulan Kamu Yolları Bürosu, programın sorumluluğunu üstlenmiş ve her eyalette yolların, nüfusun ve yolların kilometresine dayalı bir pay formülü verilmiştir. Devletlerin tüm bakım masraflarını karşılaması ve inşaat maliyetleri için fon tahsis edilmiştir. 1913-1921 yılları arasında Almanya'da AVUS adında bir grup, Berlin'deki Grunewald parkında 10 kilometrelik park yolu inşa etmiştir. Başarılı deneyimleri, 1929-1932 yılları arasında Köln'den Bonn'a kadar dünyanın ilk tam otoyolunun inşa edilmesine yol açmıştır. 1933'te Adolf Hitler, Frankfurt-Darmstadt ile başlayan Reichsautobahnen veya ‘ulusal motorlu yollar’ olarak bilinen entegre bir otoyol ağı inşaatını başlatmıştır. Programın amacı görünürde işsizliği azaltmaktır ancak Hitler'in bunu Alman milliyetçiliği propagandası için kullandığı sonradan ortaya çıkacaktır. A.B.D., 1950'lerde güçlü kamu baskılarına karşılık daha iyi yol sistemi için yanıtlar aramıştır. Bu baskılar, 1954'te başkan Dwight Eisenhower tarafından Clay Komitesinin kurulmasıyla sonuçlanmıştır. Bu komitenin tavsiyelerini takiben Federal Aid Otoyol Yasası ve 1956 Karayolu Gelir Yasası sayesinde hızlandırılmış bir inşaat programı için finansman sağlanmıştır. Bir federal benzin vergisi geliştirilmiştir. Bu gelişmeler sayesinde otoyol sistemi Amerika Birleşik Devletleri'ndeki neredeyse tüm

büyük şehirleri birbirine bağlayan ve ülke trafiğinin % 20'sinden fazlasını karşılayan 45.000 milden fazla bir boyuta ulaşmıştır.

1.2. Ulaşım Tarihçesi

20. yüzyılın başından beri, otomobil ve kamyon daha fazla hareketlilik seviyesi sunarken, nüfus başına araç sahipliği artmıştır. Yol ihtiyaçları bu popülerlikten ve halkın şehirlere ve banliyölere olan kitlesel hareketlerinden güçlü bir şekilde etkilenmiştir. Bu da seyahat ihtiyaçlarının artmasına ve sıkışık trafiğe yol açmıştır. Genellikle bu tür sorunları hafifletmek için yeni yolların inşası, daha fazla kentsel yayılmayı ve daha fazla yol yolculuğunu teşvik etmiştir. Uzun vadeli çözümler, araba ve kamyon taşımacılığına alternatifler üretmeyi, arazi kullanımı üzerindeki kontrollerin artmasını ve yolculuğun uygun fiyatlandırılmasını gerektirmiştir. Bu amaca yönelik olarak, yol yöneticileri sadece haritadaki hatlarla değil, aynı zamanda bireysel araçların sayısı, tipi, hızı ve yükü, seyahat eden halkın güvenliği, konforu ve rahatlığı ile de ilgili olmalıdır. İdeal olarak, bir ana yol sisteminin gelişimi düzenli ve sürekli bir süreçtir. Süreç birkaç adımı takip eder; yol ihtiyaçlarının ve ulaşım seçeneklerinin değerlendirilmesi, bu ihtiyaçları karşılamak için bir sistem planlamak, ekonomik, sosyal ve çevresel olarak kabul edilebilir bir yol kümesi tasarlamak, gerekli onay ve finansmanın sağlanması, sistemi kurmak, işletmek ve sürdürmek, gelecekteki uzantıları ve rekonstrüksiyon sağlamak...

Yol ihtiyaçları, nüfus, ticaret, sanayi ve ulaşım merkezlerinin göreceli konumları ile yakından ilişkilidir. İki merkez arasındaki trafik nüfusları ile doğru, aralarındaki mesafe ile ters orantılıdır. Bir rota üzerindeki trafiği tahmin etmek, gelecekteki nüfus artışının ve ekonomik aktivitenin tahmin edilmesini, arazi kullanımı ve seyahat ihtiyaçları üzerindeki etkilerinin tahmin edilmesini ve herhangi bir potansiyel ulaşım alternatifi hakkında bir bilginin olmasını gerektirir. Yol ihtiyaçlarını tanımlayan temel değişkenler, yolun ömrü boyunca beklenen trafik hacimleri, tonajlar ve hızlardır (Benson ve Lay, https://www.britannica.com/technology/road/The-modern-road). Taşımacılıkta ve seyahatlerde kullanılan araçların ve arabaların evrimi günümüzde hala devam etmektedir. Ulaşım amaçlı kullanılan atların yerini daha fazla yolcu taşıyan, daha güvenilir ve korunaklı araçlar almaya başladıkça yolların yapımı da bu doğrultuda gelişen ihtiyaçlara göre tasarlanmaya başlamıştır. Araç yapımında

daha az sarsıntı yaşamak, bozuk yolun etkilerini yolcuya hissettirmemek gibi amaçlar güdülmüştür.

Orta çağda Macaristan'da üretilen bir arabada kasa ve zincirlerin alt bölüme tutturulmasıyla daha az sarsıntı sağlanmıştır. Toplumun ileri gelenleri arasında bu konforlu araçlar tercih edilir olmuş ve bir gösteriş unsuruna dönüşmüştür. Böylece araba kullanımı toplum hayatının önemli bir parçası haline gelmeye başlamıştır. Sahipleri için araç içleri de yolculuk için zenginleştirilmeye çalışılmıştır. İçi çeşitli kumaştan koltuklarla, değerli eşyalarla ve saklama haneleriyle donatılmış lüks görünüme sahip arabalar dikkat çekmeye başlamıştır. Bununla birlikte arabayı çekecek olan atlara da önem verilmiş, güçlü ve gösterişli atlar kullanılmıştır. Atlar da benzer şekilde araba gibi süslenmiştir. 17. yüzyıldan sonra lüks araba kullanımı konusunda İtalya başı çekmiştir. Ancak kilise bu konuya el atarak arabalar için yapılan masraflar konusunda çeşitli kısıtlamalar getirmiştir. Din adamlarının binecekleri araçlar için de bir sınıflandırma sistemine gitmiştir. Paris'te ilk atlı yolcu arabası seferi 1650 yılında gerçekleştirilmiştir. Bu dönemde belirli şehirler arasında yolculuğun kolaylaşması için araba servisleri kurulmuştur. Bu araba servislerinin çok sayıda müşterisi olmuştur. Arabaların yaygınlık kazanmasıyla birlikte Avrupa şehirlerinin arasında da bu araçlarla ulaşım faaliyetleri gerçekleştirmek olanaklı hale gelmiştir.

18. yüzyılın sonlarında ortaya çıkan ilgi çekici diğer bir araba türü ise yelkenli araba olmuştur. Rüzgâr tarafından şişirilen yelkenlerin aracı ileri götürmesi prensibine dayanan bu araçlar gemilerle benzer bir prensibe sahiptir ve yirmi yolcu taşıyabilmektedir. Arabanın yaygın bir şekilde kullanılmasıyla birlikte teknik araştırma çalışmaları arttırılmış ve arabaların daha konforlu hale getirilmesi sağlanmıştır. 17. yüzyılın sonlarına doğru olumlu sonuçlar alınmıştır. Bu dönemde en önemli teknik buluş diferansiyeldir. Diferansiyel sistemi sayesinde dış tekerleklere ait tur sayısı arttırılmıştır. Bununla birlikte fren sistemi de icat edilmiştir. Hızlı bir şekilde giden aracın durması çok zor olduğu için kayışlı ve zincirli fren sistemleri oluşturulmuştur. Bu sayede hızın azaltılması kontrol altına alınmıştır. Tekerleklerde gerçekleştirilen değişiklikler sayesinde arabanın hızı etkilenmiştir. Otobüsler çok sayıda yolcu taşımak için tasarlanmış yol araçlarıdır. En yaygın otobüs tipi tek katlı düz tip otobüs olmakla birlikte, çift katlı, mafsallı otobüsler, midibüsler ve uzun mesafeli taşıma için lüks tip versiyonlar da kullanılmaktadır. 1820'lerde atlı otobüsler,

ardından 1830'larda buhar otobüsleri ve 1882'de elektrikli troleybüsler kullanılmıştır. İlk içten yanmalı motora sahip otobüsler ise 1895'te kullanılmıştır (Eckermann, 2001: 67-68).

1830'larda Walter Hancock ve Sir Goldsworthy Gurney'in ortakları, diğer firmalarla birlikte özellikle atlı ulaşımda araçlara çok zarar veren bozuk yollarda buharlı otobüsleri kullanarak düzenli şehirlerarası otobüs hizmetlerine öncülük etmişlerdir. İlk mekanik aksama sahip omnibüs, 22 Nisan 1833'te Londra sokaklarında görülmüştür. Buharla çalışan omnibüslerin devrilme olasılığı daha düşük olmuştur. Atlı arabalardan daha hızlı seyahat etmekteydiler ve işletme maliyetleri çok düşüktür. Geniş lastiklerinden dolayı yol yüzeyinde daha az hasara neden olmaktadırlar (Benson, 2006: 248). 1895 yılında, Almanya'nın Siegerland bölgesinde, 1893 Benz Viktoria'nın üzerinde geliştirilen altı yolcu kapasitesine sahip bir iki yolcu otobüsü, karlı olmasa da kısa bir süre çalışmıştır (Eckermann, 2001: 68). Daimler de 1898'de bilinen ilk motorlu otobüs modellerinden birini üretmiştir ve ilk kez 23 Nisan 1898'de Londra sokaklarında kullanılmak üzere Motor Traction Company'ye çift katlı bir otobüs satmıştır. Yine aynı yıl Benz, Galler'de Llandudno'da yaz boyunca gezi rotalarında kullanılmak üzere üç adet, 12 koltuklu otobüs üretmiştir (Robbins ve Atkinson, 1991: 29). Motor Traction Company'ye sattığı otobüslerin başarısı ve popülerlik kazanması sonrası Daimler, Londra'daki şirketlere ve 1899'da Stockholm ve Speyer'e daha fazla otobüs satarak üretimi artırmıştır (Kuipers, 1977: 18). Daimler ve Milnes adlı İngiliz şirketin ortaklığında üretilen, Frank Searle tarafından tasarlanıp 1910 yılında hizmete başlayan çift katlı otobüs, devam eden on yıl boyunca 3000 adet üretilmiştir. Bu çift katlı otobüslerin birçoğu Dünya Savaşı yıllarında cephede de kullanılmıştır (Robbins ve Atkinson, 1991: 31).

1905 yılında ABD'deki ilk otobüs hattı New York'ta açılmıştır. Otobüsler ile ilgili yaşanan gelişmelere paralel olacak şekilde tipik olarak yol üzerindeki kablolarla beslenen troleybüs de ortaya çıkmıştır. İngiltere'deki William ve Almanya'daki Ernst Werner ile Siemens kardeşler, troleybüs konseptinin geliştirilmesinde birlikte çalışmışlardır. İlk troleybüs olan Electromote, Dr. Ernst Werner von Siemens tarafından yapılmıştır ve 1882 yılında Almanya'nın Halensee kentinde halkın kullanımına sunulmuştur. Her ne kadar bu araç tipik bir troleybüste olması gereken tüm kriterlerini yerine getirse de tanıtımından sonra, aynı yıl içinde sökülmekten

kurtulamamıştır. Bir sonraki gelişme ise, Lombard Gerin'in 1900 Paris Sergisinde dört yıl süren denemelerin ardından, Daumesnil Gölü çevresinde yolcu taşıyan dairesel bir rota ile deneysel bir hat işletmesinin kurulması olmuştur (Dunbar, 1967: 33).

Max Schiemann, 1901 yılında Dresden yakınlarında, Almanya'da troleybüs ile yolcu taşımacılığına başlamıştır. Bu sistemin sadece 3 yıl kullanımda kalmasına rağmen, Schiemann, şu anda kullanımda olan modern troleybüs faaliyetinin temelini atmıştır. Cédès-Stoll (Mercédès-Électrique-Stoll) sistemi ilk önce 1902 ve 1904 yılları arasında Dresden yakınlarında işletilmiştir ve peşi sıra 18 farklı sistem de onu takip etmiştir. Lloyd-Köhler veya Bremen sistemi Bremen'in 5 farklı noktasında denenmiş, İtalya'da da Cantono Frigerio sistemi kullanılmıştır (Vuchic, 2007: 79-80). ABD'de de küçük raysız tramvay sistemleri kurulmuştur. Halk kullanımına sunulan ilk sistem ise 1904'te Nantasket Plajı yakınında kurulan bir mevsimsel belediye hattı olmuştur. Raysız troleybüs, genellikle tramvaya geçiş öncesi bir ara basamak olarak değerlendirilmiştir (Dunbar, 1967: 35). Benzer şekilde, 1918'den sonraki yıllara kadar İngiltere'deki birçok şehirde, troleybüs rotaları, ray döşeme maliyetinin karşılanabileceği zaman gelince tramvay hattına dönüştürülmek üzere planlanmıştır.

1920'lerde başlayan gözden düşüşlerine kadar, 20. yüzyılın başları tramvayların altın çağı olarak kabul edilmektedir. Dünyanın neredeyse tüm büyük şehirleri bir tramvay hattı işletmektedir. New York'un son atlı tramvay servisi 1917'de, otomobillerin kent ortamını ele geçirmeye başlamasıyla kapatılmıştır (Taplin, 1998). I. Dünya Savaşı'nın sona ermesi ve İkinci Sanayi Devrimi'nin ardından tramvaydan otobüs hatlarına doğru önemli bir değişim başlamıştır. Bir kamyon şasisi kullanmayan ilk otobüs olan Fageol Safety Coach, 1920'de kullanıma sunulmuş ve 1923'te ABD'de tüm tramvay hatları, yerlerini otobüs hatlarına bırakmıştır. 1939'da Chicago'da yalnızca otobüslerin girebileceği bir şeridin olduğu sokağın açılması da bu değişim adına önemli bir örnektir. Otobüs taşımacılığının ilk kez demiryolu taşımacılığını önüne geçtiği toplu taşıma kullanımı, 1946'da bir yılda 23,4 milyar tur ile o zamana değin en yüksek noktaya ulaşmıştır. 1957'de Yeni Zelanda'nın Dunedin şehri tramvay hattını kapattığında, San Francisco dünyada tramvay hattı işleten son şehir olarak kalmıştır (Grava, 2003: 69).

Tabanlıklar üzerine yerleştirilen rayların arka arkaya eklenmesi ile oluşturulan birbirine paralel iki demir şerit demir yolu olur. Demir yolu ulaşımına ise, madeni bir yol üzerinde kişilerin ya da yüklerin araçlar içerisinde bir yerden bir yere gitmesine denilmektedir. Demir yolları deyince tren haricinde metro ve tramvay gibi araçları da unutmamak gerekir. Demiryolu bir bütündür. Rayların haricinde duraklar, köprüler, tüneller, elektrik direkleri de demiryolu kavramının içine girer. Anlaşılacağı üzere iyi bir demir yolunda sadece yolun ve rayların iyi nitelikte olması yeterli değildir. George Stephenson iki ray arasındaki açıklığı 1.435 mm olarak belirlemiştir. Bundan sonra dünyanın çeşitli yerlerinde bu açıklıklar farklılaşsa da, kesintisiz aktarma yapılabilmesi için Stephenson'un ölçüsü geçerliliğini korumuştur. Bu sayede Japonya, Rusya ve birkaç ülke dışında demiryolu açıklık standardı 1.435 mm olmuştur. Bu standart sayesinde Londra'dan yola çıkan bir tren Kars'a kadar yolculuk yapabilmektedir. M.Ö. 600'de Eski Yunan döneminde rayların atası sayılabilecek oluklu izlere sahip granit yollar ahşap tekerlekli araçların yük taşımasında kullanılmasını sağlıyordu. 6-8,5 km uzunluğundaki yolların oluk açıklığı ortalama 1.5 metreden oluşmaktadır. 1550 yılında "Hund" olarak adlandırılan elle itilen tekne tipi vagonlar Almanya'daki madenlerde kullanılmış, daha sonra bu teknoloji Alman madenciler tarafından İngiltere'ye getirilmiştir (http://teacher.buet.ac.bd/cfc/CE353/Lec1_Intro_web.pdf, Erişim: 05.12.2018). 1603 yılında Huntingdon Beaumont ve Sir Percival Willoughby tarafından yer üstündeki ilk ahşap kılavuzlu yol inşa edilerek hizmete açılmıştır. Wollaton Wagonway olarak bilinen yaklaşık 3,2 km'lik uzunluğundaki bu ahşap yol, İngiltere Nottinghamshire'daki madenlerin taşınmasında kullanılmıştır (http://civilengineerme.blogspot.com/2012_04_01_archive.html,Erişim: 06.12.2018). 18. yüzyılın sonuna doğru demir sanayicisi Reynold, 1767 yılındaki ekonomik kriz sırasında, elindeki demirleri değerlendirmek istemiştir. Madenlerde yük arabalarının çekildiği kalasların üzeri geçici bir süre demirle kaplamıştır. Reynold, araçların demir levhaların üzerinde daha rahat hareket ettiğini görünce bu teknolojiyi ilerletmek için uğraş vermiştir. Bu demir levhaların en uygun şekle dönüşmesi yani uygun ray kesitinin bulunması için yıllar içinde birçok deneme yapılmıştır.

Demiryolu yapım maliyetleri düştükçe bu bilet fiyatlarına da yansımıştır. Üçüncü sınıf biletin gelmesiyle toplu seyahat mümkün olmuştur. 1860'lı yıllarda İngiliz şehirleri Londra'ya 80 km/s ortalama hızlarla bağlanmıştır. Yine o dönemlerde

çok daha yüksek bir ağırlık oranına sahip yüksek hızlı içten yanmalı motorlar ortaya çıkmıştır. Otomobil teknolojisi de ilhamını bu motorlardan almıştır (http://ruralroads.org/road-transport, Erişim: 29.06.2018). 20. yüzyılın başında elektriğin devreye girmesiyle demiryolları daha fazla gelişmeye başlamıştır. 2. Dünya Savaşı öncesinde sinyalizasyon ve merkezi kontrol sisteminin gelişimi şimdiki demiryolları sistemini şekillendiren olaylardır. Demiryollarında ve araçlardaki gelişimler sayesinde demiryolu taşımacılığı arttıkça maliyetler azalmış ve yolcular için demiryolu ulaşımı vazgeçilmez bir seyahat seçeneği olmuştur.

19. yüzyılın başlarında araştırmacılar su baharının önemli alanlarda kullanabileceklerini keşfetmişlerdir. Su buharının kullanımından yola çıkarak bir makine icat eden Richard Trevithick, makinenin raylar üzerindeki kullanım alanlarını araştırmıştır. Trenin icadından önce raylı yollarda çeşitli araçların kullanım örneklerine eski çağlarda ve diğer dönemlerde rastlanmaktadır. Maden ocaklarında raylarla ulaşım faaliyeti gerçekleştirilmiştir. 1805 yılında George Stephenson demir ray kullanımıyla ilgili bir proje oluşturmuştur. Bir maden ocağının sahibinin sağladığı destekle 1814 yılında buharlı lokomotifi oluşturmuştur. Blucher adlı bu lokomotif 6 ton ağırlığa sahiptir ve 30 tonluk yükü 6 kilometre hızla taşıyabilmiştir. Bu lokomotifte bütün tekerlekler zincirle bağlı olduğu için bütün eksenler çekme işlemine dahil olmaktadır. Bu şekilde tekerleklerin raya oturmasıyla ilgili herhangi bir sorun ortaya çıkmamaktadır. Stephenson, daha sonra yaptığı yeni bir lokomotifte ise zincir yerine hareketi yapan iletici yolları kullanmıştır. Zincirden daha dayanıklı bir sistem oluşturmuştur. 1823 yılında Stockton ile Darlington arasında bir demiryolu servisi oluşturma fikrine kapılan Stephenson, gerekli mali kaynakları sağladıktan sonra rayların döşenmesi çalışmalarına başlamıştır. 27 Eylül 1825 tarihinde Stockton-Darlington Railway Company, hizmete başlayarak ilk tren yolculuğunu gerçekleştirmiştir. Treni kullanan kişi dünyanın ilk makinisti George Stephenson'dır. Lokomotifin çekim gücü böyle bir olaya tanıklık eden birçok kişiyi hayrete düşürmüştür. 21 vagonda yer alan 400 yolcunun yanında kömür ve demir yüklü 6 vagon ve yöneticilerin bulunduğu bir vagonun hepsi saatte 20 kilometre hızla yol kat etmişlerdir. Başarıyla gerçekleştirilen bu yolculuğun ardından lokomotifle ilgili tereddütler son bulmuş ve İngiltere bu olayı konuşur olmuştur. Birçok sermayedar bu işe girmek isteyerek Stephenson'dan lokomotif yapmasını istemiştir. Stephenson 1827 yılında Royal George ve Experiment adlarına sahip çok daha güçlü ve altı tekerlekli

iki lokomotif üretmiştir. 1829 yılında ise Stephenson yeni bir iş alarak çok daha büyük bir başarıya göz dikmiştir. Liverpool ile Manchester arasına yapılacak demiryolu için onay almasına rağmen çok büyük zorluklarla karşı karşıya gelmiştir. Şehirlerarasındaki ulaşımı geleneksel yollarla sağlayanlarla demiryolu arazisi üzerinden geçecek olanlar projeye itiraz etmiştir ve birçok kişi demiryolunun yapımı sırasında yapım çalışmalarını sabote etmeye kalkmıştır. Bu projeye karşı olanlar durumu meclise götürseler de bir sonuç alamamışlardır. Çalışmalar yapılmaya devam etmiştir. 1829 yılında bu hatta çalışacak lokomotifin seçilmesi için düzenlenen yarışmayı Stephenson'ın lokomotifi kazanmıştır. Stephenson, İngiltere'de bulunan sokak arabalarının iki tekerleği arasında yer alan boşluk olan 1,435 metreyi buharlı lokomotiflerde yer alan iki tekerlek arası boşluk olarak kabul etmiştir. Bu yarışmanın yapıldığı 6 Aralık 1829 ise demiryolu yolculuğunun doğum günü olarak kabul edilmektedir. Eylül 1830'da Rocket adlı lokomotif raylara yerleştirilmiştir ve yapılacak ilk sefere çok sayıda kişi katılım göstermiştir. O gün bir kişinin lokomotifin altında can vermesi nedeniyle tren yolculuğuna karşı birçok kişi yüksek sesle itirazlarını dile getirmeye başlamıştır. Bu sorunlara rağmen ertesi gün Liverpool-Manchester seferleri başlamıştır. Günlük yolcu sayısı zamanla 1500'e ulaşmıştır. Trenin getirdiği faydalar o kadar çok olmuştur ki trene karşı olanlar da zamanla itirazlarını azaltmışlardır. 1843 yılında kraliçe Victoria'nın trene binmesiyle demiryoluna olan ilgi katlanarak artmıştır. Buharlı lokomotiflerle en son 1938 yılında 200 km/sa hıza ulaşılmıştır. İngiltere'de, 1857 yılında ilk çelik raylar kullanılmış, 1863 yılında ise 6,3 km'lik ilk yeraltı demiryolu hattı hizmete açılmıştır (http://teacher.buet.ac.bd/cfc/CE353/Lec1_Intro_web.pdf, Erişim: 05.12.2018).

İlk tasarlanan lokomotifler hem küçük olmaktaydı hem de bugünkülere oranla teknik açıdan yetersiz görülmektedir. Trenlerde taşınan yükler genellikle açık vagonlarda taşınmaktadır. Vagonların at arabalarından pek farkı yoktur. Hatta birçok yolcu kendi arabasını açık vagona yükletmekte ve tren yolculuğunu kendi aracı içinde tamamlamıştır. Demiryolu işletmesi zamanla vagonları sınıflandırmıştır. En pahalı 1. mevki olan vagonlar kapalı kapıya sahiptirler. Bu uygulama 1826 yılında başlamıştır. Ekonomik zorluklar baş gösterdiği için alınan kararlarla birlikte tren biletleri için özel tarifeler oluşturulmuştur. Buna göre bilet fiyatları 1 mil başına 1 peniyi geçmeyecek şekilde düzenlenmiştirr. Ucuz trenler adı verilen bu trenler bütün istasyonlarda durmakta ve halka hizmet amacını gütmektedirler. Ekspres adı verilen trenler ise

büyük merkezler arasındaki hatlarda çalışmakta ve birçok durakta durmamaktaydılar. Olumlu özelliklerine rağmen demiryolu ulaşım hizmeti halk için araba ulaşım hizmetlerine göre pahalı olarak kabul edilmiştir. Maliyetin azaltılması, hızın arttırılması ve daha çok yolcunun taşınması için çeşitli çalışmalar gerçekleştirilmiştir. Demiryolunun geçtiği bölgeler tekrardan gözden geçirilmiştir. Köprüler yapılmış ve demiryolunun genel olarak düz hat üzerinden ilerlemesi sağlanmıştır. Engebeli noktalar için de tünel çalışmaları yapılmıştır. Virajların sayısı ve keskinliği olabildiğince azaltılmıştır. Yokuşlu yollardan da kaçınılmıştır.

5 Mayıs 1821 tarihinde Antoine Beaanier isimli bir mühendisin öncülüğünde demiryolu çalışmaları yapılacak bir işletme kurulmuştur. Bu işletme, St. Etienne-Andrezieux arasında işleyecek ilk demiryolu hattının oluşturulması için gerekli izinleri almıştır ve 21 kilometrelik hat 1827 yılında tamamlanmıştır. Bu hatta genel olarak kömür, hammadde ve ticari eşyaların ulaştırılması sağlanmaktadır. Bu hat için kullanılan vagonlar hayvanlar tarafından çekilmektedir. Bu durum 1844 yılına kadar bu şekilde sürmüştür. 1830 yılında ise lokomotifin kullanıldığı ilk demiryolu hattı açılmıştır. St. Etienne ile Lyon arasında kullanılan bu hattı Marc Seguin döşemiş ve kullanılacak olan lokomotifleri yine aynı kişi üretmiştir. 1838 yılına kadar kullanılan tren konforlu olmaktan uzak olduğu için az sayıda yolcuya hitap edebilmiştir. İngiltere'de kullanılan demiryoluyla kıyaslanabilecek ilk Fransız demiryolu hattı Paris-St. Germain hattıdır. 1837 yılında açılan bu hat için yapılan törene kraliçe Marie Amelie ve prenses Marie d'Orleans da katılmışlardır. İki gün sonra hattın açılmasıyla birlikte faaliyetler başlamıştır. Bilet fiyatları aile bütçesi düşünülerek uygun bir şekilde belirlenmiştir. Bu yüzden halk tarafından büyük ilgi görmüştür. 18 dakika içinde yolcularını Paris'ten St. Germain istasyonuna ulaştıran bu tren günde yaklaşık olarak 20.000 yolcu taşımıştır. 1841 yılında ise Strasbourg ile Bale arasındaki hat işletmeye açılmıştır. 140 kilometreye sahip bu hat ise Avrupa'daki en önemli demiryollarından biri haline gelmiştir. Bu hat sayesinde Fransa ile Almanya demiryolu üzerinden birbirine bağlanmış olmaktadır. Ancak bu hat ekonomik anlamda verimli olmamıştır. Buna rağmen Fransa'da demiryolu hattı yapımı tüm hızıyla devam etmiştir.

Demiryolu sistemi kısa süre içinde İtalya'nın da ilgisini çekmiştir. İlk demiryolu İtalya'da Napoli civarında döşenmiştir. 1839 yılında açılan hat Napoli'yi 8 kilometre uzaklıktaki Granatello Limanı'na bağlamaktadır. Demiryoluyla ilgili ilk

projeler 1836 yılında oluşturulmuş ve mühendislerden oluşturulan komite Milano ile Venedik arasında bir demiryolu hattının döşenmesi konusunda görev almışlardır. Bu proje hazırlık aşamasındayken kral II. Ferdinando 40 kilometrelik Napoli-Nocera hattı için Armand Bayard de la Vingtrie'yi görevlendirmiştir. Aynı zamanda bu hattın bir kolu Castellammare'ye kadar gidecektir. Mühendis hattı tamamladıktan sonra 99 yıl süreliğine işletme hakkına sahip olacaktır. Napoli'de yapılan yeni hattın halka tanıtılmasıyla birlikte demiryoluna büyük bir ilgi İtalya'da da başlamıştır. İnsanların zaman ve mesafeyle olan ilişkisini tümden değiştiren bu icat büyük bir heyecanla karşılanmıştır. Bu hattın açılmasından sonra 1840 yılında Milano-Monza hattı açılmıştır. 13 kilometreye sahip olan bu hattın açılış töreninde bando ekibi tren yolcularına keyifli zamanlar geçirtmiştir. Bu hatta yolcu taşıma sayısı ortalama olarak 1700 kişiye ulaşmıştır.

İlk kez İngiltere'de ortaya çıkan lokomotif ve demiryolu hatları 1840 yılına gelindiğinde büyük bir aşama kaydetmiştir. İngiltere'de 1348 kilometrelik bir ağ örülmüştür. Almanya ise aynı yıl içinde 549 kilometrelik bir sayıya ulaşmıştır. Fransa 497, Belçika 336 kilometrelik bir demiryoluna sahiptir. İlk hattın 1838 yılında döşendiği Avusturya-Macaristan'da ise 144 kilometrelik bir hat oluşturulmuştur. 1840 yılı itibariyle Rusya'nın Avrupa topraklarında 26 kilometre, Hollanda'da 17 kilometre ve İtalya'da da 8 kilometrelik demiryolu hattı bulunmaktadır. Avrupa'da yer alan diğer ülkeler henüz yeterli teknik olgunluğa ulaşmamış olduğu için demiryolu hatlarına sahip olmamışlardır. 10 yıl sonra 1850 yılı ile 1840 yılı karşılaştırıldığında büyük bir ilerlemenin çok kısa süre içinde yaşandığı görülmüştür. İngiltere demiryollarının toplam uzunluğu 1850 yılı itibariyle 11.000 kilometreye ulaşmıştır. Almanya 6.000, Fransa 3.000, Avusturya-Macaristan 2.000, İtalya 176 kilometreye ulaşmıştır. Danimarka, İsveç ve İspanya tren hatlarını oluşturmuşlar ve sırasıyla 32, 27 ve 28 kilometrelik hatlara sahip olmuşlardır. Ülkeler birbirleriyle olan bağlantılarını daha güçlü hale getirmek için uluslararası demiryollarını yaygınlaştırmış ve bu konuda gerekli olan kurumlarını oluşturmuşlardır. 1847 yılında kurulan ve 1932 yılında "Orta Avrupa Demiryolları İdareleri Birliği" adını alan kuruluş bunların ilkidir. Bu birliğe 69 özel demiryolu işletmesi ve devlet işetmesiyle birlikte Almanya, 8 özel işletme ve Kraliyet Demiryollarıyla birlikte Macaristan'ın yanı sıra Hollanda, Lüksemburg, Yugoslavya, Danimarka, Norveç ve İsveç demiryolu işletmeleri katılmıştır. 1856

yılında birlik aldığı çeşitli kararlarla taşınan bütün unsurların belirli bir standart çerçevesinde yapılması gerektiğini belirterek bir sistem oluşturmuştur.

Amerika Birleşik Devletleri'nde ise demiryolu konusunda yaşanan gelişme Avrupa'yı aşan boyutlara ulaşmıştır. Avrupa'da ulaşımı kolaylaştırma, mesafeleri kısaltma gibi işlevler üstlenen demiryolları Amerika'da farklı bir misyon edinmiştir. Tren sayesinde bütün kıtadaki yerleşimler birbirine bağlanmıştır. Bu sayede yayılmacı bir politika izleyen beyazlar demiryolu sistemi sayesinde diğer toplulukları kontrol altında tutma olanağına kavuşmuşturlar. İlk demiryollarının oluşturulması madenlerin yükleme yerlerine ulaştırılması amacını gütmüştür. Yolcu taşıyan ilk hat Baltimore-Ohio hattı 1830 yılında işletmeye açılmıştır. Burada kullanılan ilk lokomotifler İngiltere'den getirilmiştir. Tekerlekler raylara eş zamanlı olarak basınç yapmadığı için sık sık tren kazası yaşanmıştır. 1856 yılında yaşanan kazada 70 kişi hayatını kaybedince halktan büyük tepkiler gelmeye başlamıştır. Bu sorunu çözmek için farklı bir tekerlek üretilmiş ve kaza oranı azaltılmıştır. Bu noktadan sonra ise gelişim gittikçe hızlanmıştır. 20 yıl içinde New York, Boston, Philadelphia, Charleston, Chicago'yu ve birçok doğu şehrini birbirine bağlayan devasa bir demiryolu hattı üretilmiştir. 1850 yılında 15.000 kilometrelik demiryolu hattı 1914 yılında 415.000 kilometreye ulaşmıştır. Bu miktar Avrupa ve Rusya'nın demiryolu hattından fazladır. Amerika bu demiryolu hattı sayesinde kıtanın iki ucunu birbirine bağlayabilmiştir. Bu proje 1862 yılında Lincoln tarafından tasarlanmıştır. Hat 1869 yılında Utah'ın Promontory Point'te birleşmesiyle bitmiştir. Birleşme noktası altınla tamamlanmış ve törende hattın tamamlandığı, ülkeye duyurulmuştur. Hem Avrupa'da hem Amerika'da demiryolu hattının çok daha büyük yaygınlığa ulaşmasını engelleyen birçok zorluk bulunmaktadır. Bu zorlukların en başında dağlar yer almaktadır. At arabalarıyla kolaylıkla aşılabilen yükseltiler trenler için büyük bir engel teşkil etmiştir. Rampalı noktalarda tekerleğin raya oturma alanı azaldığı gibi taşınan yükün ağırlığı gittikçe artmaktadır. Bu sorunu aşmak için tünel yapımının gerçekleştirilmesi gerekmiştir. Büyük dağların delinmesi ve tünellerin inşa edilmesi sayesinde bu engel belli oranlarda azaltılmıştır. Dağlık alandan geçen ilk demiryolu hattı Avusturya'da yapılmıştır. 1855 yılında yapılan bu hat 25/1000'lik bir eğime sahiptir. 41 kilometrelik hattın denizden yüksekliği 900 metredir. Hattın içinde 1430 metrelik bir tünel vardır. İtalya'da yer alan Torino-Cenova demiryolu ise Giovi tepesinde üç kilometrelik bir tünele sahiptir. Yapıldığı tarihte dünyanın en uzun tüneli unvanını elde etmiştir. Alpler

ile Avrupa'nın diğer ülkelerinden ayrılan İtalya oluşturduğu demiryolu sistemiyle doğal engelleri de aşarak Fransa demiryolu ağına bağlanma amacını gütmüştür. İtalya'nın ekonomik sistemi için oldukça önemli olan bu durum için yoğun çalışmalar gerçekleştirilmiştir. Yapılan uzun araştırmalardan ve tartışmalardan sonra 1857 yılında ilk çalışmalar başlamıştır. Amaç iki ülkenin demiryollarını birleştirecek olan 13 kilometrelik tünelin yapılmasıdır. Tünel 1870 yılında tamamlanmıştır. Bu sayede İtalya büyük ekonomik yararlar elde etmiştir. İngiltere'den Hindistan'a yapılmakta olan sevkiyatlarda güzergâh olarak Fransa ve Kuzey Afrika kullanılmıştır. Ancak yeni tünelin açılmasıyla birlikte İtalya tarafından olacak şekilde yön değiştirilmiştir. Ulaşımı yapılacak olan bütün unsurlar Londra'dan trenle İtalya'nın Brindisi limanına getirilmekte ve yolculuğa buradan gemilerle devam edilmektedir. Bu tünelden sonra Alp dağlarında 1880 yılında açılan tünelin adı St. Gothard'dır. Bu tünelin uzunluğu 15 kilometredir. 1898 yılında ise Semplon tünelinin kazılması başlamıştır. Yaklaşık olarak 20 kilometre olan bu tünel bugün de en uzun tünellerin başında gelmektedir. Bu tünelin bir kısmı İsviçre topraklarındayken bir kısmı İtalya topraklarındadır. Fuar sebebiyle 1906 yılında işletmeye açılmıştır. Paris ile İstanbul arasındaki ulaşımı sağlamak amacıyla Semplon Ekspresi de faaliyetlerine başlamıştır. Bu tren Paris, Lozan, Milâno, Trieste, Zagrep, Belgrad, Sofya, İstanbul şehirlerine sırayla uğramaktadır. Toplam 3.300 kilometrelik bir yol kat etmektedir.

Demiryolu işletmeciliği çok zor şartlar altında ortaya çıkmış, ilk başlarda pek kabul görmemiş, birçok zorluğu atlattıktan sonra da benimsenmeye başlamıştır. Yeni taşıtın ortaya koyduğu faydalar ve yenilikler bir süre sonra kabul görmüş ve çok üst düzey bir ilgiyle karşı karşıya gelinmiştir. Hem halk hem sermaye grubu bu sistemi sahiplenerek gelişime ortak olmuşlardır. Sermaye sahiplerinin yeni yatırımları sayesinde ortaya bir endüstri çıkmıştır. Büyük sermayeler büyük işletmeleri oluşturarak piyasaya hâkim olmak istemiş, küçük sermaye sahipleri ise birleşerek bulabildikleri alanlara yönelmişlerdir. Demiryolu işletmeciliği belirli bir süre sonra yüksek kârlara sebep olması nedeniyle yüksek bir ekonomik ilgiyle karşılaşmıştır. Bu durum işletmelerin yüksek bir rekabet durumunu ortaya çıkarmasına neden olmuştur. 1920 yılında dünya demiryolu hatlarının toplamı 1.000.000 kilometreyi bulmuştur (Taylan, 1936: 4). 19. yüzyıl itibariyle karayolu ve denizyolu dışında ortaya çıkan demiryolu gelişimi birçok ülkenin savunma politikasını tümden değiştirmiştir. Bu ulaşım türü bir süre sonra birçok ülke için zorunluluk haline gelmiştir. Rusların Kırım

Savaşı'nı kaybetmesinde, Fransızların 1859 yılı İtalya seferinde, 1871 Sedan Savaşı'nda, 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı'nda demiryolları çok önemli roller oynamıştır. Demiryollarını etkili bir şekilde kullanan Rusya, Trans-Sibirya demiryolu hattı sayesinde Japonya ile savaşabilmiştir. Demiryolları, I. Dünya Savaşı'nda da önemli roller üstlenmiştir. Örneğin, Almanya'nın Tanenberg Zaferi demiryolları sayesinde gerçekleşmiştir. Doğu ve batı cephelerinde yaşanan sürekli taarruzlar ve yapılan diğer seferlerin başarıya ulaşmasında demiryollarının büyük etkisi vardır. Almanya, büyük manevra gücünü demiryollarına borçludur. Doğru yerlere yapılan hatlar sayesinde başarıya ulaşılmıştır. Yeterli demiryolu hattına sahip olmayan Osmanlı bile savaşın yönetimi, yığınak yapma ve uzak cephelere ulaşma konusunda demiryollarından faydalanmıştır. Örneğin, 7. piyade tümeninin Çanakkale Savaşları'nda, 1915'te Bulgar sınırında, 1916'de İstanbul Boğazı'nda, 1917'de Filistin Cephesi'nde kullanılabilmesi demiryolları sayesinde gerçekleşmiştir (Aksalur, 1937: 99-100).

Uluslararası çekişmenin sıkça yaşandığı ve belirgin sınırların olmadığı deniz ulaşımının ana öğeleri deniz araçları ve limanlardır. Deniz ulaşımında taşıma maliyetleri demir yoluna göre 3.5, kara yoluna göre 7 ve hava yoluna göre 22 kat daha ucuzdur. Denizyolu taşımacılığı hızlı, güvenli, konforlu ve ekonomiktir. Çevreye en az zarar veren ulaşım türüdür. Deniz yolunun, demir yolu ve kara yoluyla bütünleşmesi ile oluşan taşıma zinciriyle malların ya da yolcuların kısa sürede, ekonomik ve güvenli olarak taşınması sağlanmaktadır. İnsanlar tarafından nehir ve kanal taşımacılığı için özel zanaat geliştirilmiştir. Pakistan ve Kuzey Hindistan'daki İndus Vadisi Uygarlığı (M.Ö. 2600'den itibaren) dünyada ilk kanal sulama sistemine sahiptir. Sui Hanedanı'nın 1.794 kilometre ile Hangzhou ve Pekin arasındaki Çin'in kanal sistemi, Çin medeniyetinin, sulama, taşkın kontrolü, vergilendirme, ticari ve askeri ulaşım için kullanılan önemli bir yönü olmuştur. İmparatorluk döneminin sonuna kadar Zhou Hanedanı'ndan yeni toprakların kolonileşmesi için de fayda sağlamıştır. Kanallar, Avrupa'da Orta Çağ'da geliştirilmeye başlanmıştır. Pierre-Paul Riquet, 1665 yılında Fransa'da 240 km uzunluğundaki Canal du Midi'nin inşasını organize etmeye başlamış ve kanal 1681'de açılmıştır. Sanayi Devrimi'nde, demiryolları gelişmeden önce İngiltere'de ve daha sonra Birleşik Devletler'de iç kanallar inşa edilmiştir (https://en.wikipedia.org/wiki/History_of_transport, Erişim: 22.06.2018).

Arkeolojik kanıtlar, insanların Borneo'ya en az 120.000 yıl kadar önce, muhtemelen denizlerin çekilip, kara parçaları arasındaki mesafenin kısaldığı bir buz devri döneminde deniz yoluyla geldiğini göstermektedir. Avustralya Aborjinleri ve Yeni Gine'lerin ataları, 50.000 yıl önce tekneyle Lombok Boğazı'ndan Sahul'e geçmiştir (Krebs ve Krebs, 2003: 121). İlk insanlar deriler kullanarak ve onları sert bir çerçevenin etrafına gerip dikerek, sazlardan ve içi boş kütüklerden gemi inşa etmiştir. İlk tekneler muhtemelen uzun tekneler, sallar ve deri teknelerdir. Çok sonra rüzgârın kullanılabilmesi ile yelkenlerin kullanımına başlanmıştır. Gemi tasarımı her zaman tekne yapımı için mevcut olan malzemeler, gemilerin kendine özgü işlevi ve insanların çevresindeki suların karakteri ile belirlenmiştir. İlk yelkenli gemiler muhtemelen Mısır ya da Mezopotamya'da MÖ 3500'de ortaya çıkmışlardır ve Nil Nehri üzerinde kullanılmışlardır. Roma İmparatorluğu'nda, 1000 tona kadar taşıma kapasitesine sahip çok büyük gemiler inşa edilmiştir (Anderson ve Anderson, 2003: 13-14).

1600'lü yıllardan önce farklı kullanımlar için değişik tipte gemiler yoktur. Bu sebeple belirli donanımlara ağırlık verilmiş gemilerin olmadığı düşüncesine karşın, Avrupalılar 16. yüzyıl ve öncesinde, gemi tasarımı tarihinde yerini alacak birbirinden oldukça farklı iki gemi tipini kullanmışlardır. Biri taşımacılık diğeri de savaşmak için kullanılan bu iki tipte gemi, birbirinden o derece farklıdır ki, birini diğerinin yerine kullanmak elverişsiz ve manasız olarak görülmüştür. Gemi yapımcıları tarafından ayrım bir kez yapıldığında, iki tür birbirinden çok farklı bir gelişim sürecine girmiştir. 16. yüzyılda üretilen filintaların üretimi, iki türün birbiri arasındaki keskin ayrımın en önde gelen örnekleri arasındadır (Singer, Holmyard, Hall, ve Williams, 1957: 62). Romalılardan miras kalan kadırgalar, Akdeniz'in savaş gemisidir. Yelkenli gemiler ise mal taşıma amacıyla kullanılmaktadır. Kadırga, kargo taşımak için kullanılabilmekteydi ancak yelkenli gemilerdeki gelişmeler, onları savaş sahasında kullanılmaya da yöneltmiştir. Bu farklılaşma süreci 13. yüzyılda hızlanmıştır. Örneğin büyük kadırgaların üretilmesiyle, hafif kadırgaların savaş gemisi olarak kullanımı, ticari anlamda manasını nerdeyse yitirmiştir (Parry, 1967: 155). Kuzey Avrupa'da da mal taşımak için kullanılan yelkenli gemileri ile savaşmak için kullanılan kürekli gemiler arasında benzer bir ayrım görülmüştür. Kürekli mavnalara yelkenlerin eklenmesi ve İskandinavya gemilerinin bu tip bir kullanışlı yelkenli gemiye dönüşmesini sağlayan diğer tasarım değişiklikleri bile, iki temel gemi türü arasındaki farkı ortadan kaldırmak için yeterli olmamıştır (Pedersen, 1972: 181).

19. yüzyılın başında Endüstri Devrimi ve kıtalar arası ticaret, kıtalar arasında güvenli bağlantıların kurulmasını zorunlu kılmıştır. Sömürge güçleri arasında zirvede olan İngiltere, imparatorluğunun farklı bölgelerini birbirine bağlamak için istikrarlı deniz yollarına ihtiyaç duymuştur. Uzak Doğu, Hindistan, Avustralya vb. uluslararası su kavramının doğuşu ve bu sularda herhangi bir hak iddiasının olmayışı, gemi yolculuğunun rahat olmasını sağlamıştır. 1818'de, yelkenli gemi filosuna sahip olan Black Ball Line, İngiltere'den Amerika Birleşik Devletleri'ne, yolcu odaklı ilk düzenli yolcu taşımacılığı hizmetine başlamıştır. Sanayi devrimi, gemi inşasını kökten değiştiren yeni malzeme ve tasarımların kullanılmasını mümkün kılmıştır. Demir, gemi yapımında, başlangıçta ahşap gövdenin, yüksek mukavemet gerektiren yerlerinde kullanılmış ve yavaş yavaş benimsenmiştir. Daha sonra plaka şeklinde perçinlenmiş, su geçirmez hale getirilmiş ve gövdenin kendisini oluşturmak için kullanılmıştır.

II. Dünya Savaşı sırasında, kargo gemilerine duyulan ihtiyaç o kadar büyüktür ki, Liberty gemileri için inşaat süresi sekiz aydan 2 haftaya kadar düşmüştür. Bugünün modern tersanelerde kullanılanlar gibi üretim hattı ve montaj teknikleri kullanılmıştır. Savaştan hemen önce 15 yıl içinde Amerika Birleşik Devletleri'nde inşa edilen kuru yük gemilerinin sayısı, toplamda iki iken, savaş sırasında, çoğu savaştan önce bulunmayan tersanelerde binlerce Liberty ve Viktory tipi gemi inşa edilmiştir. Daha önce hiç gemi, hatta deniz görmemiş çoğu kadın ve deneyimsiz işçilerden oluşan bir işgücü tarafından inşa edilmiştir. Savaştan sonra, bazı gemiler, mağlup olmuş ülkelerden kazanan ülkelere savaş tazminatı olarak verilmiştir.

Günümüzde ulaşımda hız denince akla gelen ilk yöntem havayolu ulaşımıdır. Uçak, helikopter, balon vb. taşıtlarla havayolu ulaşımı yapılır. Uzun yıllar Amerika ile Avrupa arasında deniz yoluyla yapılan uzun ve zahmetli yolculuklar uçağın icadıyla yerini hava ulaşımına bırakmıştır. Havayolu ulaşımı insanların zorunlu yolculuklarının yanı sıra turistik gezilere de imkan vermektedir. Bugün yeryüzünde yaklaşık 500 milyon kişi gerek iş gerekse turistik amaçlarla uçakları kullanmaktadır (Altın, 2018). Yunan mitolojisindeki Daedalus ve Icarus'un efsanevi hikayelerinde, Hint mitolojisindeki Vimanas'ta görülen insanoğlunun uçma isteği ilk araştırmalara da odak noktası olmuştur. Kuşları taklit ederek uçmaya heveslenen insanlar önceleri deneme yanılma yoluyla yola koyulmuşlardır. Balonlar, hava gemileri, planör ve motorla

çalışan uçaklar ve benzerleri tarih boyunca icat edilmiştir. İnsan yapımı ilk uçan nesneler M.Ö. 200'den önce Çin'de görülmüştür. Bunlar bugünkü giyilebilir kanatlı uçurtmalara benzemektedir. Leonardo da Vinci'nin uçuş rüyası birçok tasarımda ifade bulmuştur. Ancak tam anlamıyla onları inşa ederek uçuş denenememiştir. Bilim adamları dünya atmosferini incelemeye başladıklarında 17. ve 18. yüzyılda hidrojen gibi uçucu gazlar keşfedilmiştir. Hidrojen balonlarının icadı da aynı dönemlere denk gelmiştir. Aynı zamanda fizikçiler tarafından mekaniğin çeşitli teorileri, özellikle de akışkan dinamikleri ve Newton'un hareket yasaları, modern aerodinamiklerin kurulmasına yol açmıştır. Sıcak hava ile doldurulmuş bağlanmış balonlar 19. yüzyılın ilk yarısında kullanılmıştır. Eski ve ortaçağ kayıtlarındaki bazı dağınık referanslardan, ince kanıtlara istinaden ve yorumlamaya ihtiyaç duyulduğundan, en eski ve açıkça doğrulanabilir insan uçuşunun, 1783'te Paris'te gerçekleştiği kabul edilmektedir. Jean-François Pilâtre de Rozier ve François Laurent d'Arlandes, Montgolfier kardeşler tarafından icat edilen sıcak hava balonunda 5 mil (8 km) gitmişlerdir. Havacılık denilince akla ilk gelen isimler olan Wright Kardeşler ise, 17 Aralık 1903'te, devrim niteliğindeki uçakları olan Wright Flyer'da ilk sürekli, kontrollü ve en ağır hava uçuşunu yapmışlardır. 1. Dünya Savaşı vesilesiyle uçak geliştirme ve üretiminin hızında büyük bir artış görülmüştür. Savaşta yer alan bütün ülkeler, ilk uzun menzilli bombardıman uçakları ve uçuşa dayalı silah dağıtım sistemlerinin geliştirilmesini ve üretimini hızlandırmıştır. Savaş bittikten sonra, ticari havacılık şirketleri, insanları ve kargoları taşımak için çoğunlukla eski askeri uçakları kullanarak hızla büyümüştür. Hava yolu ulaşımı, 1. Dünya Savaşı'ndan sonra hızla gelişmiştir. İlk seferler 1919'da Fransa'da başlamıştır. Atlas Okyanusu seferleri 1930'da başlamıştır. İlk ticari jet uçağını İngilizler icat etmiş ve bu jet motoru sayesinde hava yolculuklarının süresi kısalmaya başlamıştır. Havadan ağır olan bir aracın ilk uçuşu 17 Aralık 1903'te Orville Wright tarafından gerçekleştirilmiştir. Bu tarihi olayın sonrasındaki on yılda, uçak gelişimi, mucitlerin ortaya çıkardığı yeni tasarımlar ile uçak tasarımı karakterize edilmiştir. Bu tasarlanan uçaklardan kimi iyi kimi kötü şekilde uçmayı başarmıştır. Bazıları ise yerden havalanmayı hiç başaramamıştır. Uçak tasarımı için çok az bilimsel ve mühendislik temeli bulunmaktaydı ve bu dönemde inşa edilen birçok uçak teknik olmayan insanlar tarafından amatör, arka bahçe tipi projeler olarak ilerlemiştir.

Dönemin önde gelen isimleri tarafından yalnızca bir heves ve şov aracı olarak görülen uçak, Birinci Dünya Savaşı ile beraber şekil değiştirmiş ve çok yönlü,

kullanışlı bir araç olarak görülmeye başlamıştır. Bir uçağın tasarlanmasından üretilip uçurulmasına kadar geçen sürenin yalnızca haftalarla ifade edildiği bu dönemde yüzlerce prototip ürün denenmiştir (Bridgman, 1938: 93-94). Ayrıca bu dönemde uçak tasarım ve üretimine aktarılan devlet kaynakları sayesinde uçak tasarımının mühendislik prensipleri de şekillenmeye başlamıştır. İngiltere'deki Kraliyet Havacılık Kuruluşu gibi devlet laboratuarları, havacılık mühendisliğinin temellerine büyük katkı sağlamıştır. Fransa, İtalya ve Almanya'da da bilimsel ve mühendislik laboratuarları da kurulmuştur ve 1915'te kongre yasası ile ABD'de de Havacılık Ulusal Danışma Komitesi (NACA) oluşturulmuştur (Green ve Pollinger, 1965: 52). Bununla birlikte, NACA araştırmalarının sonuçları, 1920'lerin ortasına kadar uçak tasarımı üzerinde önemli bir etkiye sahip değildir. Avrupa devletlerinin aksine, ABD'de 1917'de Almanya'da savaş ilan edildiği sırada gerçek bir hava kuvveti veya uçak endüstrisi bulunmamaktadır. Bu sebeple, ABD neredeyse tamamen denenmiş ve test edilip onaylanmış Avrupa uçak tasarımlarına bel bağlamıştır. Bu uçakların birçoğu Amerikan Seferi Gücü tarafından kullanılmak üzere Avrupa şirketleri tarafından üretilirken, diğerleri de Amerika Birleşik Devletleri'nde isim hakkıyla üretilmiştir. Bu dönemde üretilen uçakların bazılarının yapısı metal ve ahşap karışımından oluşmakta ve kanatları güçlendirilmiş, tamamıyla metal gövdeye sahip uçak denemeleri yapılmıştır. Almanya'daki Dormer ve Junkers, tamamı metal gövdeye sahip uçak üretiminde öncüler arasında bulunmuştur (Bridgman, 1938: 94). Bununla birlikte, bahsi geçen yıllarda mevcut olan alaşım türleri, uçak tasarımında gerekli olan hafif ağırlığa sahip değildir Bu sebeple tüm metal gövde uçak üretimi kavramı gelecek yılların konusu olmuştur. Kontrplakların dış kaplama olarak ve iç tasarımda kullanımı, birçok üreticinin tercihi olmuştur.

Birinci Dünya Savaşı uçaklarında iki farklı motor tipi mevcuttu; genellikle su soğutmalı olan sabit motor ve de Wankel motoru. 4, 6, 8 ve 12 silindirli su soğutmalı sabit motorlar yaygın olarak kullanılmıştır. Konsept olarak, pek azı hava soğutmalı olan bu motorlar günümüz otomobil motorundan pek farklı yapılara sahip değillerdir. Wankel motor, krank milinin etrafında dairesel olarak dizilmiş silindirlere sahiptir; fakat modern Wankel motorun aksine, krank mili uçak gövdesine sabitlenir ve silindirlerle pervane bu mil etrafında dönmektedir. Bu motor tipi göreceli olarak hafiftir. Motor ise kendi devriyle kolayca soğutulabilmiştir (Angelucci ve Matricardi, 1975: 27-29). Yapısal tasarım rastgele yapılmaktaydı ve stres analizi pek çok şirket

için, Dünya Savaşı'nın ortasına kadar, tasarım sürecinin kabul edilen bir parçası olmamıştır. Yapısal dayanım, hafiflik ve aerodinamik verimliliğin son derece önemli olduğu bir mühendislik dalında, bir dizi görece iyi uçağın üretilmesi şaşkınlık vericidir. Uçağın gelişme ve üretim hızı, 1918 Kasım'ındaki ateşkes döneminden yaklaşık 1926'ya kadar geçen sürede çok yavaştır. Yeni uçak üretimi için ayrılan fonlar da dahil olmak üzere savaş sonrası askeri ödenekler savaş dönemine göre çok az olmuştur. Yeni uçakların ve ileri teknolojilerin geliştirilmesi ve üretilmesinin altında yatan birincil mali kaynak artık bulunmamaktadır. ABD'de bazı prototipler için mevcut üreticilerle genellikle 15 veya 20'den fazla uçak olmayan bazı küçük üretim sözleşmeleri yapılmıştır. Bu sayede, sanayi tamamen çökmemiştir. Bu dönemde sivil havacılığın gereklilikleri, ileri teknoloji uçak üretimi için çok da teşvik edici olmamıştır. ABD'nin aksine sivil havacılık girişimleri Avrupa'da, savaş sonrası hızla başlamıştır. Havacılık alanında ilk sivil hat 1919 yılında Berlin ile Weimar arasında kurulmuştur. Yolcu taşımak için kullanılan uçak tipleri ilk başta aceleyle askeri bombardıman ve gözlem uçaklarından dönüştürülmüştür. Daha sonra yeni kurulan havayolları için yeni uçaklar yapılmıştır; ancak, bu uçaklar genellikle I. Dünya Savaşı sırasında geliştirilen standart çift kanatlı uçak ile aynı mantık ile üretilmiştir. Bu dönemde kullanılan üç motorlu Handley Page, savaşın bombardıman uçaklarına benzer bir çift kanatlıdır. Ancak 10 yolcu alabilen kapalı bir kabin kullanmıştır. Handley Page, İngiliz İmparatorluk Hava Yolları ve Belçika Sabena Hava Yolları Sistemleri tarafından yaklaşık 1924 yılından başlayarak yaklaşık 1931 yılına kadar kullanılmıştır. Aslında bazı Avrupa ülkelerinde çok büyük çift kanatlı uçaklar, II. Dünya Savaşı'nın başladığı yıllarda kullanılmıştır. 1919 yılı içinde Zeplin adlı hava gemisi Atlantik'i geçmeyi başarmıştır. Aynı yıl içinde uluslararası ilk hava hattı Kophenag-Hamburg-Amsterdam arasında kurulmuştur. En önemli Avrupa hava hatları Londra, Paris, Amsterdam, Berlin, Roma, Prag, Bükreş ve Atina olmuştur. Uzun yolculuklar ise en sık Londra-Kahire-Cape Town, Londra-Atina, Kalküta-Sydney ve Amsterdam-Botavya arasında gerçekleşmiştir. 1924 yılında Almanya ilk büyük hava gemisi seyahatini gerçekleştirmiş ve Friedrichhaften'den Boston'a olan yolculuk 76,5 saat sürmüştür. 1937'de Hindenburg faciasından sonra hava seferleri bir süreliğine durdurulmuştur. 1909 yılında bir Fransız pilotun Manş Denizi'ni ve 1927 yılında Thomas Lindberg'in Atlantik Okyanusu'nu geçmesi şanslı birer olay olarak yorumlansa da gelecekteki faaliyetler için cüretkâr adımlar olmuştur (Moreux, 1943). 1926 yılında ise Lufthansa Havayolları kurulmuştur. 1938'de İngilizlerin Londra-

Sydney hattı, Fransızların Paris-Saygon hattı ve Hollandalıların Amsterdam-Botavya hattı dönemin en sık kullanılan hatlarıdır.

Sömürgeci yapıya sahip olan ülkeler aslında bu hatları kullanarak sömürgeleri olan ülkelerle ve bölgelerle sürekli iletişim halinde olmak istemişlerdir. ABD ise II. Dünya Savaşı'nın hemen öncesinde sivil havacılık konusunda üstünlüğü ele geçirmiştir. 1939 yılında ABD, Atlantik üzerinde 360 sefer gerçekleştirmiştir. 17 saati bulan bu yolculuklarda 5-6 yolcu ile 350 kilogram eşya taşınmıştır (Ahıskal, 1940: 27). Bu seferlerin hepsi başarıyla gerçekleştirilmiş olup sadece bir seferde zorunlu iniş yapılmıştır. New York-Southampton ve New York-Lizbon seferleri bu dönemin en işlek seferleridir. Avrupa'da birçok ülke uçak seferleri faaliyetlerine başlasa da hava sevkiyatı konusuna en çok önem veren ülke Almanya'dır. Ancak Almanya seferlerini bu dönemlerde sadece Avrupa ile sınırlandırmıştır. II. Dünya Savaşı yıllarında, havacılık endüstrisinde kapsamlı üretim, mühendislik ve araştırma ve geliştirme faaliyetleri görülmüştür. Fiili muharebe koşulları altında farklı konfigürasyonlar, farklı malzemeler ve yapım tipleri ve çok farklı motor tipleri araştırılmış ve test edilmiştir. II. Dünya Savaşı'nda kullanılan tüm yüksek performanslı askeri uçaklar aynı temel formüle göre tasarlanmıştır. İçten desteklenmiş, tamamen metal mono plan, geri çekilebilir iniş takımı, kanat flapları, kontrol edilebilir pervane ve mürettebat için kapalı bölme tüm uçaklarda mevcut bulunmaktadır. Bu tasarım konsepti savaşçı uçaklara, bombardıman, gözlem ve savaş sırasında kullanılan diğer çeşitli uçak tiplerine başarıyla uygulanmıştır. Araştırma, geliştirme ve mühendislikte, bu standart tasarım formülü ile daha yüksek performans elde etmek, göz önünde bulundurulan yegâne kriter olarak kabul görmüştür (Swanborough ve Bowers, 1968: 127).

II. Dünya Savaşı'nın sona ermesinden sonraki yıllarda, turbo jet ve turbo fan motorlu uçaklar, havacılık faaliyetlerinin gittikçe daha geniş bölümünde hüküm sürmeye başlamıştır. Jet taşımacılığı 1950'lerin sonlarına doğru önemini arttırana kadar, büyük ve uzun menzilli pervaneli iki uçak tipi, ABD havayollarının yanı sıra birçok Avrupa havayoluna da hükmetmiştir. Uzun menzilli iç ve dış hatlarda hizmet veren bu uçak tipleri, Douglas DC-6 ve DC-7 serileri ve Lockheed Constellation serileridir. Her ikisinde de dört adet süper şarjlı motorlar ve basınçlı kabinler bulunmaktadır. Her iki seri de tarihçelerinde büyüklük, güç ve ağırlıkta büyük değişimlere uğramıştır (Baals ve Corliss, 1981: 62). 21. yüzyılın başlarında ise uzaktan

kumandalı veya tamamen otonom araçlar geliştirilmiştir. Nisan 2001'de insansız uçak Global Hawk, A.B.D.'den Avustralya'ya durmadan ve yakıt ikmali almadan uçmuştur. Bu, insansız bir uçak tarafından şimdiye kadar yapılmış en uzun noktadan uçuştur ve 23 saat 23 dakika sürmüştür. Ekim 2003'te ise bilgisayar kontrollü bir model uçakla Atlantik boyunca ilk tamamen özerk uçuş meydana gelmiştir. Hava ulaşımının yaygınlaşmasıyla neredeyse her ülkede havaalanları kurulmuştur. Örneğin sadece ABD'de 10.000'den fazla havaalanı bulunmaktadır.

1.3. Yolculuk Kavramı

Ulaşım kelimesi Türk Dil Kurumunun Türkçe sözlüğünde gidip gelme, alıp verme gibi bağlantı ve temas, ulaştırma ise insanların, malların ve haberlerin ulaşımını sağlayan işlerin ve araçların tümü olarak tanımlanmaktadır (Türkçe Sözlük, 1981: 812-813). Ulaşım en genel anlamıyla yolcuların ve her çeşit yüklerin hareket etmesinin yanı sıra bilginin ve enerjinin de hareketini içermektedir (Kılınçaslan, 2002: 82). İnsanoğlu yaşamı boyunca çalışma, alışveriş, eğlenme, dinlenme ve seyahat gibi çeşitli ihtiyaçları nedeniyle bulunduğu noktadan farklı mekanlara ulaşmak zorundadır. Ulaşım gereksiniminin karşılanması için insanlar sürekli hareket halindedirler. Bu hareketliliğe olanak sağlayan ulaşım kentsel mekanı biçimlendirmekte ve kent formunun oluşumunda da etkili olmaktadır. Kentlerin yaşanabilirliğinin arttırılmasında ulaşım oldukça önemli bir anahtardır. Ulaşımın sağladığı imkanlar arttıkça kentlerde yaşam da kolaylaşmaktadır. "*Ulaşım tarihsel süreç içinde karmaşık etkileşimlerin ürünü olan insan aglomerasyonlarının kurulmasında, şekillenmesinde ve büyümesinde temel güçlerdendir (Vuchic, 1981: 1).*" Taşımacılık tarihi büyük ölçüde teknolojik yeniliklere dayanır. Teknolojideki ilerlemeler, insanların daha uzaklara seyahat etmelerine, daha fazla bölgeyi keşfetmelerine ve daha büyük ve geniş alanlar üzerindeki etkilerini arttırmalarına izin vermiştir. Antik çağlarda bile, ayak örtüleri, kayaklar ve kar ayakkabısı gibi yeni araçlar gidilebilecek mesafeleri uzatmıştır. Yeni icatlar ve keşifler yapıldıkça, daha fazla ve daha büyük yük taşıma kapasitesi artarken seyahat süreleri de azalmıştır (https://en.wikipedia.org/wiki/History_of_transport, Erişim: 22.06.2018).

Ulaşım ihtiyacının karşılama çabalarından önce yani endüstri dönemi öncesi kentler ağırlıklı olarak kaleler ve surlarla çevrilmektedir. Bu sayede kent içinde yaşayanlar daha güvenlikli ancak kısıtlı bir hayat sürmüşlerdir. Ağırlıklı olarak tarım ve hayvancılığa dayalı içe dönük ve tek merkezli bir yaşam tarzı vardır. Kapalı bir ekonomik sistem gözlenmiştir. Çoğu insan başka yerleri göremeden ölmüştür. Yaya ulaşımı yaygındır. Taşıtlar için özel yollar henüz inşa edilmemiştir. Sınırlı üretim nedeniyle arazi kullanımın bir parçası olan üretim alanları küçük atölyelerde konutların alt katlarında veya yakın çevrelerinde gerçekleşmiştir. Zamanla yeni teknolojilerin gelişmesi, tarım ürünlerinin artması, yöneticiler tarafından işletilmesi için halka yeni ve ücretsiz topraklar dağıtılması önemli yeniliklerdir. Bu sayede kent dışındaki araziler de tarım için kullanılmaya başlanmıştır. Bu durum kent çevresinde de güvenliğin arttırılmasına yol açmıştır. Böylece kırsal alanlarla kentler arasında ilişki başlamış olur. Bu iki lokasyon arasında ulaşımı sağlamak için de yollara gereksinim duyulmuştur. 18. yüzyıldan itibaren sanayileşme süreci de başlamış, seri üretimin önemi ortaya çıkmıştır. Çalışma alanları artmıştır. Kırsaldan daha büyük kentlere göçler başlamıştır. Yine aynı dönemde yeni araç tiplerinin de çoğalmasıyla ulaşım ağlarının çeşitlenmesi ve genişlemesi kaçınılmaz olmuştur. Buna demiryolu, karayolu ve havayolu ulaşımları da dahildir.

Ulaşımın içeriği ve boyutu arazi kullanımına göre belirlenir yaklaşımı şehir bölge planlamalarınca belirlenen, arazi kullanımına uygun yönetilen ve gelişen planlı şehirler için geçerlidir. Arazi kullanım doğa ile ekonomik, sosyal, kültürel, üretim, tüketim ve dağıtım gibi birçok beşeri eylemlerin mekansal yığılma seviyelerini içermektedir (Rodrigue, 2005). Ulaşım yöntemleri uzun vadede arazi kullanışlarını etkilemektedir. Hali hazırda kullanılan ya da yeni kurgulanacak olan ulaşım ağları özellikle kentsel hizmet alanlarının ve sanayinin yer seçimini belirlemektedir. Kenti yapısal değişimlere zorlar ve yeni yaşam merkezlerinin artmasını sağlar. Bu merkezlerin yer değiştirmesi ve cazip hale gelmesiyle zaman zaman diğer eski merkez, hatta kentlerin nüfusunun da azaldığı gözlenmektedir (Bertolini ve Spit, 1998: 3-4). Kentlerde yaşayan insanların gerek iş için gerekse farklı sebeplerle başka merkezlere kayma meselesi yatay taşımacılık kavramını da beraberinde getirmiştir. Sanayileşme, kentlerin merkezinde yaşayacak maddi olanağı bulamayanlar için banliyö olgusunu gündeme getirmiştir. Merkeze uzak ancak daha ucuz evler ve yaşam standartlarının

olduğu bölgeler etrafında oturanlar her gün bu bölgelerden işlerine gidip gelmeye başlamışlardır. Bu dönemde yatay taşımacılık da yaygınlaşmıştır.

İngilizce karşılığı transport veya transportation olan ulaşım veya ulaştırma, Osmanlıcada münakalat, muvasala, münakale kelimeleri ile anılmakta ve aracı olan anlamına gelmektedir. Günümüz Türkçesinde ise nakliye, taşımacılık kelimeleri ile ifade edilmektedir. En ilkel taşıma aracı olan arabalı ve arabasız hayvanlardan tutun da, motorsuz kara taşıtı olan bisikletten, ilkel deniz taşıtı sayılan saldan, kamyon, gemi, uçak ve hızlı trene kadar, tüm kara, su, hava ve demiryolu taşıtlarının tümü ulaşım aracı kavramı içindedir. Ulaşım birçok kaynakta temelde benzer özelliklerin altını çizecek şekilde vurgulanan bir biçimde ifade edilmektedir. Ulaşımın temelde bir hizmet sektörü olmasının yanı sıra, sosyal kültürel anlamdaki önemi ve esas olarak taşıma ve dağıtım faaliyeti oluşu üzerinde durulmaktadır. Ulaşım birden çok bilim dalının alanına girdiğinden her bir bilim dalı kendi bakış açısıyla ulaşımı tanımlamaktadır. Ekonomistlerin bakış açısında ulaşım mal üzerindeki fayda, işlevsellik ve de bir değer artışı olarak görülürken, sosyologlar daha çok sosyal ve kültürel alandaki etmenleri göz önüne alarak tanımlar yapmışlardır. Ekonomistler ulaşımı, insanların veya nesnelerin birtakım ihtiyaçların sağlanması için zaman ve mekânda yarar sağlayacak biçimde yer değiştirmesine olanak tanıyacak faaliyetler olarak da tanımlamışlardır. Coğrafyacıların tanımlaması ise mekanların biçimlenmesi açısından olmuştur (Saatçioğlu, 2011: 9). *"Taşımacılık faaliyetlerinin sürdürülebilirlik ilkesi çerçevesinde yerleri, insanları ve eşyaları geniş bir ağ üzerinde ilişkilendirmesi; bunu yaparken de ülke kaynaklarını ve insan ihtiyaçlarını optimum düzeyde, verimli, güvenli, kesintisiz ve etkin olarak gidermesi büyük önem taşımaktadır (Nalçakan, 2003: 147)."*

Ulaşım insanların, üretim nesnelerinin veya hizmetlerin bir amaca ulaşmak için yer değiştirmesi olarak tanımlanabilir. Yapılan tüm bu tanımların temel noktası yer değiştirmedir. İnsanların ve dolayısıyla toplulukların gelişebilmesi açısından temel bir ihtiyaç olan yer değiştirme bir gerekliliktir (Heaton, 1985: 133). Temel olarak bir yer değiştirme durumu olan ulaşım veya taşıma için kullanılan her türlü araç taşıma sistemi olarak adlandırılmaktadır. Sosyal açıdan yapılan tanımlarda ise ulaşım ekonomik temelde en önemli iki unsur olan üretim ve dağıtımın bir gereği olarak ve sosyal yapıyı da biçimlendiren bir hareketlilik durumudur (Aynacı, 2007: 71). Ulaşımı bir tür

devinim olarak gören coğrafyacılar ise insan ile doğal çevrenin birbirleri ile etkileşiminden doğan mekânsal özellikleri biçimlendiren, düzenleyen ve değiştiren bir faktör olarak tanımlamışlardır. Ulaşım aynı zamanda yük, haber veya yolcuların taşıma işleridir (İzbırak, 1986: 158). İnsanların ürettikleri ürün veya hizmetlerin, bilgi ve sermayenin aktarılması işidir (Sandal, 2009: 138). Ulaşım, ulaştırma ve yol kavramsal olarak benzer olsalar da temelde farklılardır. Bir yerden başka bir yere gitme veya insanların, ürünlerin veya hizmetlerin taşınması ulaşım olarak isimlendirilirken; insanların, ürünlerin, hizmetlerin veya haberlerin taşınmasına aracılık eden yol sistemleri ve araçların bununla birlikte tüm bu sistemin düzenleyicisi olan mevzuatlar ve yasalar ise ulaştırma olarak adlandırılmaktadır (Doğanay, Özdemir, Şahin, 2011: 19). Kısacası ulaşım bir yerden bir yere taşınma durumunu ifade ederken ulaştırma ise tüm bu ulaşım faaliyetlerinin içinde bulunduğu sistemleri, yasaları ve mekanları da içinde barındıran daha genel bir kavramdır. Karayolu, havayolu, denizyolu, demiryolu veya boru hatları gibi birden çok sistemin birleşimi ile meydana gelen ulaştırma sistemi, meydana geldiği her bir alt kol itibariyle farklı özellikler barındırır. Tek başına da hizmette bulunabilen bu sistemle birlikte de çoklu bir taşıma sistemi de oluşturarak taşımacılık hizmeti sunabilirler.

İşlevsel olarak bakıldığında ulaştırma sistemleri şu bileşenleri barındırır (Çatay ve Öztürk, 2012: 4);

- Araçlar ve araç filoları: Karayolu araçları, uçaklar, suyolu araçları, gemiler, lokomotifler.

- Tesisler ve altyapı: Havalimanları, deniz limanları, su kanalları, boru hatları, karayolları, çevre yolları.

- İşletmeler ve organizasyonlar: Demiryolları, havayolları, kara taşımacılığı, nakliye şirketleri, liman işletmeleri, altyapı sorumlusu olan devlet birimleri, yerel yönetimler ve altyapıdan sorumlu bulunduğu birimleri, yerel ulaştırma birimleri, kara taşımacılık istasyonları işletmeleri.

- Operasyon stratejileri ve yasalar: Ulusal kalkınma planları, stratejik planlar, hava, kara ve denizyolu trafik kontrolü, ulusal ve yerel yasalar, uluslararası kuruluşlar ve anlaşmalar, uluslararası kurallar ve kanunlar, yasa koyucular.

- İşlevsel tesisler ve ilgili işletmeler: Deniz trafik kontrol organizasyonları, bakım onarım merkezleri, müteahhit firmaları, hava kontrol merkezleri.

Bir ulaştırma hizmetinin meydana gelebilmesi için sayılan bu bileşenlerin birbirleri ile ilişkilerinin tanımlanması ve organize edilmesi gerekmektedir (Şahin, 2013: 4).

İnsanlık var olduğundan beri seyahat kavramı vardır. İlk insanların yolculuğa bakış açısıyla günümüz insanının yolculuğa yüklediği anlamda büyük farklılıklar vardır. Artık günümüzde seyahat lafı keyifle eşdeğer anlaşılmaktadır. Zira seyahat denince ağırlıklı olarak akla turizm için yapılan yolculuk gelmektedir. İlk zamanlarda yolculuk ya da seyahat zorunluluk, sıkıntı, zorluk gibi anlamlarla eşdeğer sayılmaktadır. Bu yolculuklar çeşitli güzergahlar ve yöntemlerle kolaylaştırılmaya çalışılmıştır. M.Ö. 3000 yıllarına kadar, Batı Avrupa'dan Kuzey Afrika'ya ve buradan da Hindistan ve Çin'e uzanan ve ticaret amacıyla yapılan son derece iyi kervan yolları vardır. Zorunluluk haricinde zevk için gezen insanlara örnek olarak Eski Yunanlılar ve doğudan gelen barbarların, Atina'da düzenlenen Olimpiyat oyunlarına katılmak için seyahat etmeleri gösterilebilir. Buna benzer olarak din faktörü ve hac ibadetleri de eski çağlardan beri insanları seyahate yönlendiren bir etken olmuştur (İçöz, 2014: 1-2).

> "Annemizden doğduğumuz andan itibaren anne bedeniyle birlikte kaybettiğimiz bir dünyamız, bir evimiz vardır. Bütün hayatımız boyunca da bu kaybettiğimiz yeri bulma düşüncesi bir sıla özlemi gibi beynimize ve vücudumuza yapışır. Bu özlemin bize verdiği itici güçle sanki daha önceden bize yabancı olmadığına inandığımız, bize hayaletlerini fazlaca göstermese de sihirli yerler için yola çıkarız ve onların eksikliğini duyarız (Porter, 1991: 12)."

Doğumdan önceki anne karnını bir dünya küresine benzetecek olursak insanın kendi ana karnında geçirdiği saatlerdeki devinimlerden yola çıkarak bireyin ilk göçebelik deneyimini yaşadığı söylenebilir (Onfray, 2017: 9). Seyahate çıkmanın çok sebebi vardır. Bunların başında insan doğasının önemli faktörlerinden olan merak

duygusu gelebilir. Yaşadığı yerden farklı yerler görmek, kültürleri tanımak için merak duygusuna yenilerek yolculuğa çıkan insanlara seyyah denmektedir. Günümüze dek korunmuş seyahatnameler sayesinde seyyahların hayata bakış açılarını, kişisel değişimlerini ve özellikle de gördükleri noktalarla ilgili gözlemlerini öğrenebilmek mümkündür. Bu gözlemler aynı zamanda geçmişe dair ilk ağızdan yazılmış tarih notlarıdır. Toplumlar arası iletişimin zor olduğu dönemlerde Marco Polo, Evliya Çelebi, Macellan, Kristof Kolomb gibi seyyahlar hem önemli buluşlara imza atmış hem de toplulukların birbirleriyle olan ilişkilerini düzenlemiştir. Tuttukları notlar sayesinde içinde bulundukları dönemin tarihsel ve gündelik özellikleri günümüze dek uzanmıştır. Eski devirlerde seyahatlerin zorluğu göz önüne alındığında bu tarz seyyahların toplumdaki itibarı ve gördükleri değer daha iyi anlaşılabilir.

> "Seyyah, kendi kendine yeten göçebe olarak, toplumsal, kolektif, zorlayıcı zamanı, öznel sürelerden ve istenmiş, arzulanmış şenlikli anlardan oluşan tekil bir zamandan yana reddeder. Doğanın ritmine ayak uyduran tasarılarını kapris ve heves yönetir. Yola koyuldu mu, karnından ve bilinçdışının en derinlerinden yükselip onu yollara düşüren, ona bu itkiyi veren ve ona dünyayı, nadir bulunan ve pahalı bir egzotik bir meyve gibi açan bir güce itaat eder. İlk adımdan itibaren yazgısını gerçekleştirir (Onfray, 2017: 15-16)"

Seyyahlar, sadece ötekini anlayıp anlamlandırmada yetisini kazanmaz, aynı zamanda kendine ve içinden çıktığı toplumun dünyasına, seyahatle uzaktan bakma şansını yakalayarak bir üstünlük elde ederler (Şirin, 2013: 176). Kendi topraklarına dönen seyyah, etrafındakiler tarafından ayrıcalıklı bir kişi olarak karşılanır. O, artık bir yol göstericidir. Yeni tanıdığı coğrafyaları kendi kültürüne, insanlarına aktarır. Onlara dünyanın sadece kendi yaşadıklarından ibaret olmadığını kanıtlayan bir yol göstericidir. Alain De Botton, 18.yüzyıla kadar bir insanla özdeşlik kurmanın en temel gereksiniminin o insanla aynı coğrafyada yaşıyor olmak gerektiğini savunmuştur. Bu tarihten sonra ise özdeşlik duygusu her iki tarafın da seyyah olmasıyla ilişkilidir (Botton, 2002: 65).

Semavi dinlerin kutsal kitaplarında Habil ve Kabil'in hikâyesi anlatılmaktadır. Âdem ile Havva'nın Kabil adında bir erkek çocukları olur ve sonra ikinci oğulları Habil dünyaya gelir. Habil çoban, Kabil ise çiftçi olur. Günler geçer. Bir gün Kabil toprağın ürünlerinden Tanrı'ya sunu getirir. Habil de sürüsünde ilk doğan hayvanlardan bazılarını, özellikle de besililerini Tanrı'ya sunar. Yaradan Habil'i ve

sunusunu kabul eder. Kabil'in sunusunu ise reddeder. Kabil bu durum karşısında çok öfkelenir ve kıskançlık içinde Habil'i öldürür. Tanrı Kabil'e kardeşinin nerede olduğunu sorunca 'Ben kardeşimin bekçisi miyim?' diye cevap verir. Habil'in kanı yerden bağırır. Bunu duyan Tanrı, Kabil'i lanetler ve durmadan yeryüzünü başıboş dolaşmaya mahkûm eder. Başıboş dolaşmanın, aylaklığın kötü laneti bu hikayeden gelmektedir. Bir diğer önemli hikaye ise Nasıralı İsa'nın çarmıha gerildiği Golgota'ya giden yolda, kendisine su vermeyi reddeden Yahudi'nin hikayesidir. İnanışa göre Tanrı bu bencil kişiyi de lanetlemiş ve onu asırlar boyu başıboş dolaşmaya mahkum etmiştir. Kardeş katili Kabil ile benmerkezci Yahudi, hatalı, günahkar ve kabahatlidir. O zamandan beri dönüşü olmayan yolculuklar, başıboş gezen yabancılar, ipsiz sapsız göçebeler Tanrı'nın cezalandırma iradesiyle bağdaştırılır. İkametgahın olmayışı kökeninde Tanrı'nın gücüne giden uygunsuz bir davranışı varsayar. Bu şema yüzyıllardır insanların bilinçaltına işlemiştir. Yahudiler, Çingeneler, Bohemyalılar, Kıptiler ve hatta başıboş gezen tüm insanlar bilirler ki, er ya da geç yerleşik bir hayata zorlanacaklardır. (Onfray, 2017: 12).

Eski çağlarda açlık, susuzluk, kervan yollarının güvensizliği, olası saldırılara karşı savunmasız olunması, zor iklim şartları ve çıkılan yoldan geri dönememe gibi risklerle karşılaşılmıştır. Bu durum yolculuğun ticaret ve diplomatik görevler gibi daha zorunlu sebepler için yapılmasını sağlamıştır. Dinin yayılması misyonunu görev edinen kişiler de hem fiziki hem de mistik bir yolculukta kendilerini bulmuşlardır. Eski çağlarda yola çıkanların arasında çok az da olsa macera ve merak sebebi ile yolculuk yapanlar da olmuştur (Özden, 2006: 66). Bazı kültürlerde yolculara yolculukları sırasında ihtiyaçlarını giderip konaklayacakları çeşitli tesisler (kaleler, hanlar, kervansaraylar) yapılmıştır. Bu durakların gelişimi aynı zamanda çevre bölgenin de ticari ve kültürel anlamda zenginleşmesini sağlamıştır. Bu tarz duraklara sahip kültürler yolcularla yaptıkları her türlü alışveriş sayesinde diğer toplumlara daha açık birer yapıya sahip olmuşlardır. Seyahat yollarının uzağında kalan kültürler ise bu şanstan yararlanamayarak dışa kapalı toplum olarak varlıklarını sürdürmüşlerdir. Yolları kesişme noktasında olan bölgeler ve kentler her zaman diğerlerine oranla daha gelişmiş bir hale gelmişlerdir. Rotaların değişmesi ile beraber eski önemlerini kaybeden yol güzergâhlarındaki şehirler, zamanla fakirleşmeye bile başlamışlardır.

Dünya haritasını tekrar tekrar değiştiren yolculuklar askeri amaçlı yapılanlardır. Kendi toprağından fazlasını isteyen milletler başta komşu ülkeler olmak üzere çeşitli seferlere çıkarak topraklarını genişletmişlerdir. Bunun en büyük ilk örneği Romalılardır. Antik çağda Romalılar geniş ve uzun yollar inşa ederek fethedecekleri yerlere kolaylıkla ulaşıp oralardan topladıkları ganimetleri istedikleri bölgelere daha rahat ulaştırmışlardır. Bir diğer örnek de İslamiyet'in doğuşundan sonra Müslüman olan Arapların yaptıkları fetihlerdir. Kuzey Afrika, Orta ve Güney Asya'ya yayılan Araplar batıda İspanya'ya dek ulaşmışlardır. Bu tarz fetihlerde kültür alışverişleri elbette çift yönlü olarak yaşanmaktadır. Bir millet zapt ettiği milletin kültüründen örnekler aldığı gibi kendi kültürünü de o bölgeye yaymıştır. Müslüman Araplar yaptıkları fetihler sayesinde ilim ve bilim alanlarında çağdaşlarının çok önüne geçmişlerdir. İspanya'nın fethinden sonra Haçlı ordularının öç almak ve ganimet toplamak amacıyla doğuya doğru yaptıkları seferlerde bu alışverişin izleri de büyük ölçüde görülür. Bu seferlerde İslam kültürünü ve ilmini öğrenmiş olan Avrupalılar, yeni bilgiler ışığında coğrafi keşiflere çıkmışlardır. Bu keşifler ve fetihler sayesinde Avrupalılar yabancı milletleri boyundurukları altına alırken bir yandan da başta Hristiyanlık olmak üzere kendi kimliklerini onlara empoze etmişlerdir. Coğrafi keşifler milletlerin yeni yerler ve kültürler tanımasına yol açtığından beri yüzölçümü olarak kendi yurttaşlarına yeterli alanı ya da ekonomiyi sağlayamayan güçlü devletler dünyanın geri kalan bölgelerini sömürgeleştirmek için çaba harcamışlardır. Özellikle İngilizler, Norveçliler, İspanyollar, Fransızlar, Portekizliler ve Hollandalılar, denizci kimliklerini de kullanarak Afrika'ya ve Amerika'ya açılmışlardır. Grafton'a göre dünyayı değiştiren gezginlerdir. Pusula ve yıldızlar aracılığıyla yol bulmak akademisyenlerin değil meçhul denizcilerin işi olmuştur. Denizciler yeni kıyıları defterlerine işlemişlerdir. Gezginlerin icatları ve keşifleri Avrupa'ya yayılarak gelenekçi düşünürlerin de dikkatini çekmiştir (Grafton, 2004: 56-58). 20. yüzyıla kadar insanların istedikleri yere gidip gelmesi, serbestçe dolaşımı yeryüzünün uçsuz bucaksız kabul edilişinden dolayı sorun olarak değerlendirilmemiştir. Ancak sanayinin gelişmesi, nüfusun artması, ülke sınırlarının netleşmesi gibi etkenler yüzünden dolaşım şartları bazı kurallara bağlanmıştır (Kaboğlu, 2002: 322).

Kent düzeni, kentleri ya da devletleri yönetenlerin halk üzerinde mutlak kontrolcülüğünü kolaylaştıran bir olgudur. Yerleşik düzen ve kent sistemi sayesinde bireyler denetlenebilir, yerleri saptanabilir ve hatta bazı anlarda rahatlıkla

yönlendirilebilir. Ancak yolculuktaki göçebe zamanı paraya tercih eder. Yolculuk, varoluşu, denetim amacıyla mekansal ve zamansal olarak bölmeye karşı bir savaş ilanıdır (Onfray, 2017: 14-15).

Newton fiziğinde hareket zamana bağlı yer değişimi olarak tanımlanır. Yolculuk ise harekete geçiş ya da harekette oluş halidir. Zaman ilerlemesi ve konum değişmesini içerir. Ancak yolculuk sadece bunları değil bireyin algısını da sürekli değiştirir. Karayolları ve demiryolu yolculuklarında birey şehirlerarası bağlantıları, değişen doğayı, insanları ve çevreyi algılar. Hareketi ile gördükleri arasında bir kopukluk oluşmaz, birey-zemin ilişkisi devam eder. Bir trenden, otomobil ya da otobüsten dışarı bakmak, manzaralı bir odadan bakmaya eş değerdir (Houben, 2003). Yolculuk esnasında birey için yerler film şeridi gibi gözlerinin önünden geçer. Tanık olunan bir nevi mekansal kolajdır. Birbirinden bağımsız görüntüler bir yolculuk için bütünlük oluşturur. Bu bütünlüğü mola süreleri ve yerleri bozar. Birey turizm amaçlı yolculuk yaptığında bile bu imgesel kolaj onu gideceği bölgeye hazırlar. Gezilecek bölgeye yaklaşıldıkça o bölgenin coğrafi veya kentsel yapısı değişecek, varılacak bölgeye doğru evrilmeye başlayacaktır. Birey, turist olarak ziyaret ettiği yerde, kendi kültüründen, ülkesinden, aynı dili konuşan vatandaşlarından uzak kalacaktır. Bauman'a göre birey ne zaman bir turiste yakışır şekilde yolculuk yapsa, kendini büyük olasılıkla ülke sınırları dışında bir 'hiçistan'da bulur (Bauman ve Franklin, 2009: 81-94).

Yolculuk bazen de macera olarak adlandırılır; insanın dünya üzerindeki benlik ve kişilik sancısı olarak da değerlendirilebilir. Tasavvufta seyr-u sülük olarak adlandırılan yolculuk, geçici ve beşeri olandan hakikate ve mutlak varlığa geçişi simgeleyen manevi bir eylemdir (Cebecioğlu, 2009: 565). Yolculuk; Doğu kültüründe mistisizmden kaynaklı olarak manevi bir arayış olarak görülürken, Batı kültüründe ise daha çok bir buluş, kaçış, yüzleşme ve geri dönüşü sembolize eder. İnsanlar bulma, görme, erişme, ulaşma gibi sebeplerle bilinmeyen, özlem duyulan, hayal edilen şeylere doğru bir yolculuk yaparlar. Bu husus kimi zaman bir mücadeleyi kimi zaman ise bir kaçışı içinde barındırır.

Mekânsal yolculuklar farklı iki mekan arasında yapılan yolculuklardır. Evden işe, işten lokantaya, lokantadan konser salonuna yapılan yolculuklarda olduğu gibi

fiziksel yer değiştirmelerdir. İnsanın bu basit yer değiştirmeleri haricinde duygusal ve zihinsel olarak yaptığı ruhsal yolculuklar ise bireyin kişiliğini şekillendirmeye sebep olur. Birey doğar, büyümeye başlar, dünyanın farkında olmaya başlar. Bu noktadan itibaren yaptığı fiziksel ve ruhsal yolculuklar kişiliğini oluşturacaktır. Doğru yolu bulmak için çabalarken karşısına çıkan insanların fikirlerinden etkilenebilir. Olumlu ya da olumsuz anlamda bireye geri dönen bu etkilenmeler bireyin ölümüne dek sürecektir. İnsan sosyal bir varlıktır. Sevdiği ya da nefret ettiği insanların görüş, düşünce ve davranışlarından etkilenmesi son derece normaldir. Bireyin kararlarına etki eden her kişiyi uzun bir yolculuğun mola yerleri olarak görmek doğru olacaktır. İnsan çaresiz ve yalnız hissettiği anlarda zaman zaman uzaklara kaçıp gitmek isteyebilir. Bu yolculuğun, kendisini iç huzura eriştireceğini, arındıracağını, dinlendireceğini düşünür. İçinde bulunulan durum ne kadar korkunçsa, birey o yolculuğa o kadar fazla ihtiyaç duyar. Gidilen yolculuk başarılı olursa kişi kendini yenilenmiş hisseder. Yolculuk eylemi kişinin kendisini yenilemesinde ve farklı bakış açıları kazanmasında büyük önem taşır. Doğanın sürekli kendisini tazelemesi gibi, yolculuklar da insanları yeniler. Geri dönen birey daha önce yaşadığı mekanı aynı bulamayabilir, daha farklı bir bakış açısıyla değerlendirebilir. Bunu başarabilmek büyük bir erdemdir. Bir de insanın bulunduğu ortamdan kopmadan, fiziksel olarak yer değiştirmeden kendi iç dünyasına doğru yaptığı psikolojik yolculuklar mevcuttur. Bu yolculuklar bireyin ümide, söze, manaya, hayal dünyasına, düşünceye, felsefeye, iç hesaplaşmaya, duygulara yaptığı sübjektif yaklaşımlardan süzülür.

Neredeyse tüm kültürlerde yol ve yolculuk kavramı bireyin hayatta kazanımlarını ve kişiliklerini çevreleyen, tepkilerinin ve hissiyatlarının ortaya çıkmasını sağlayan bir metafor olarak da düşünülebilir. Bireyin varoluşla ilgili kaygıları yolculukların toplumsal yaşantılar ve mekânlarla kurduğu ilişkilerden doğan bir bütünlükle açıklanabilir. İnsan hayatın içinde kaybolup gitmemek için sürekli bir devinim hâlindedir. Modern insan genelde bunalım ve sıkıntılarla boğuşur. Bu sıkıntılardan uzaklaşmak için yolculuk düşüncesine ve yola çıkma fikrine sığınır. Bu yönüyle yol ve yolculuk, arayışın sonunda insanın kurtuluş, erişme ve kendini gerçekleştirme arzusunu ifade eder.

> "Merkeze giden yol 'zorlu bir yoldur' ve bu gerçeklik düzeyinde doğrulanmaktadır. (…) Yol zahmetlidir, tehlikelerle doludur, çünkü dindışı olandan kutsal olana, geçici ve

> yanıltıcı olandan gerçeklik ve ebediyete, ölümden yaşama, insandan tanrıya geçiş ayinidir. Merkeze ulaşmak kutsallaşmaya, erginleşmeye hak kazanmaya eşittir; dünün dindışı ve yanıltıcı varoluşunun yerini yeni bir varoluş, gerçek, kalıcı ve etkin olan yeni bir yaşam almaktadır (Eliade, 1994: 31)."

Yolcu çoğu zaman yabancı olarak tasvir edilir. Yolcu, yol boyunca tek başınalıkla birlikte berrak bir zihinle aydınlanır. Varoluşunun yalın duyumunu sürekli hisseder. Yolculuk boyunca yolcunun maruz kaldığı bu tek başınalık duygusu yolcuyu ölüm ve hayat üzerine bir muhasebeye, iç hesaplaşmaya itebilir.

> "...izimi sürseniz
> yokluğa varırsınız
> nereden geldiğim meçhul
> nereye giderim bilinmez
> kendimi arıyorum
> dünyanın eğri yolunda
> ne kabe'yim
> ne kutup
> benden yol bulunmaz (Yurttaş, 2006: 69). "

Yolcuyu bir dervişe benzetmek mümkündür. Yolcu da artık bir derviş gibi rahat, güvenli limanından ayrılıp, bilinmeyen, tekinsiz karanlık ormanları aşmak zorunda kalacaktır. Kimi zaman bu yolda düşecek, yenilecek, kimi zaman da bu yolculuğu başarıyla tamamlayıp erecektir. Birey, yolculuk boyunca kendisine ait olduğu düşündüğü kimliği de bir yandan sorgulamaya başlar. Wim Wenders "Şehirler ve Giysiler Hakkında Bir Not Defteri" belgeselinin başında hareket halindeki bir otobüsün içinde geçen yolculukta şu soruları sordurtur seyirciye ve cevaplamaya çalışır; "Kimlik nedir? Nereye ait olduğunu bilmek. Kendi değerini biçmek. Kim olduğunu bilmek. Kimliği nasıl tanırsın? Bizler kendimizin birer imgesini yaratıyoruz ve bu imgeye benzemeye çalışıyoruz. Kimlik dediğimiz şey bu imgeyle kendimiz için kendimizden yarattığımız kişi ve kendimiz arasındaki uyumdur." Bu tanının bir başka yorumunu kişinin bilinciyle açıklamak da mümkün olabilir. Server Tanilli bilinci şu şekilde tanımlar; *bireyin tek başına düşünme yetisi, ayrıca başkasının giremeyeceği kale, kapısı kolay açılmayacak bir dünya, vicdan denen özel bir yer... (Tanilli, 2003: 114).* İşte birey, bilinciyle baş başa bilinmezle dolu bir yolda iken bu yürüyüşün kendisini yoksunlaştırması demek olduğunu ve o anlarda dünyayla karşı karşıya geldiğini fark eder. Yolculuk, insanın kendi benliği ya da kendisinden olmayan diğer

bilinçler ile karşılaşabilmek için bilinmeyen bir yolda ilerlemesidir. "*Yolculuk tutkusu, gurbetliğin, genişlemiş bedenin, varoluşsal yalnızlığın, başkalık metafiziğinin, cisimleşmiş estetiğin şiddetli zehirlerini tecrübe etmiş olanın bedenini terk etmez (Onfray, 2017: 115).*" Hegelci anlayışta insan öz bilinç kavramıyla yol almalıdır. Yolculuğun amacı bir bakıma, insanın öz bilincini tanıması ve öz bilincini imgeler ve iç hesaplaşmalarla yeniden şekillendirmesidir. Yol bunu sağlamakta önemli bir araçtır. Yol, yolcuya zengin bir imge havuzu, farklı ihtimaller ve birbirinden ilginç hikayeler, karakterler sunmaktan çekinmez.

Yola çıkış bir bakıma bireysel bir tatildir. Birey yolculuk boyunca 'ben'i unutur. Kimliği, geçmiş ve geleceği olmayan yabancıya dönüşür. Sadece kaydeden, şaşıran, hayran olan ya da öfkelenen birine dönüşür (Finkieltraut ve Bruckner, 1997: 121). Yolcunun zamanı, etrafındakilerden farklı olarak, sıradan akışından çıkar, eğilip bükülen yeni bir zamana evrilir. Zaman zaman sessiz boşluk anlarına bile düşen bu yeni zaman kavramı yolcuyu olgunlaştırır. Bilincin zamana değdiği bu özel anlar yolcu için adeta kutsallık içerir. Yolculuk devam ederken bilincine yönelen birey gördüğü nesneleri, yerleri, manzaraları ve insanları dünyanın çehresini değiştiren imgeler olarak görmeye başlar. Berrak bir zihinle gerçek bir iç görü yeteneğine kavuşur. Bu, mistik anlatımlarda gönül gözünün açılmasıyla eş değer bir durumdur. Yolcu, öngörmeden, bağımsız bir seyirci olarak bu gönül gözüyle meçhul bir dünyaya girer. Gülmek ağlamak, eğlenmek ya da üzülmek gibi somut bir derdi yoktur. Sadece her şeyi içeriden kavramak, etimoloji itibarıyla anlamak arzusundadır (Onfray, 2017: 57). Filozoflar yolculuğu insanın kendi üzerine tecrübe kazanmak için bir talim yöntemi olarak görürler. İnsan kendi hakkında bildiklerini yolculuk sırasında daha iyi tahayyül edebilir. Bilinmedik, yabancı bir ortam ve kişiler arasında insanın kimliğinden geriye ne kaldığını ancak kendisi keşfedebilir. Yolculuğun merkezinde benlik vardır.

İnsan, bir yolculuğa çıkmadan önce güvenli alanını terk etmeyi göze alır. Bu alan onu koruyup kollayan, seven insanlarla çevrilidir. Mekanı tanır, bilir. Bu alanı terk ederken biraz korkuyla karışık hüzün ve melankoli içini kaplar. Bildiği yerden ve sevdiği insanlardan ayrılmak ruhunu tarifsiz bir duyguyla doldurur. İçinde bir nevi metafizik bir boşluk oluşur. Bu hüzünlü durum onu yolculuk sırasında çoğu durumda savunmasız bir hal içine sokar. Duygusal anlamda saldırılara açıktır. Geçmişinde yaşadığı zorluklara karşı gelmekten, sürekli bir şövalye güdüsü taşımaktan yolculuk

sırasında vazgeçer. Ama bu zayıflık aynı zamanda geçmişindeki kibirli kişiliğin bir kenara bırakıldığı anlamına gelebilir. İşte o zaman yolcu gerçek bir aydınlığa kavuşma yolunda doğru bir adım atmış sayılır. Yolculuk etmek duyusal anlamda hayata karşı tam güçle çalışma uyarısıdır. Duygulanım, şaşkınlık, sorgulama isteği, hayrete düşme, tarifi olmayan bir neşe, hazırlıksız yakalanma gurbet elde farklı olmanın işleyişinde birbirine karışır (Onfray, 2017: 49).

Araştırmacı yazar, bilim insanı Viktor Segalen'in meşhur 'Kaç kişi olursak olalım yalnızız yine' söylemi belki de günümüz modern insanını en iyi tanımlayan söylemlerden biridir. Çağımız insanının aidiyet duygusu zayıflamıştır. Her birey kendi ayakları üstünde durma çabası içindeyken bazen sevdiği insanları bile görmezden gelir. Kolay kolay sahiplenemez. Gözden ırak duran sevdiğini gitgide unutur. Birey yaşlandıkça, hayatı geçmişsiz ve tek başına kalmaya doğru giden bir sarmala uzanır. Modern insanın gündelik yolculukları kendi yarattığı alışkanlıkların kölesi olduğunu açık şekilde göstermektedir. Herhangi bir sürprizle bile karşılaşmaktan çekinir. Rutinin bozulması onu belli belirsiz bir korkuya davet eder. Halbuki birey, yolculuğun zamanın boyutunu büken yanını yakalasa tüm bu günlük sıkıntılardan kurtulacaktır. Ancak bu şekilde hayatın gerçekten yaşanmış bir dakikası en çılgın kahramanın en yüce kaderine bedel olacaktır (Finkieltraut ve Bruckner, 1997: 122).

Yolculuğun tam olarak ne zaman başladığı sorusu sadece yolcuyu ilgilendirmez. Onu uğurlayan mekanı ve sevdiklerini de ilgilendirir. Zaman zaman da yolculuğun sonunda yolcuyu bekleyen kişi ya da durumları da ilgilendiren bir sorudur. Yolculuk bir yerden başka bir yere gitme kararı alındığında mı başlar? Bir davetle mi başlar? Yoksa yolculuk hazırlığının başladığı an mı? Yolculuk bulunan mekanla ilişki kesildiği, ilk adım atıldığı an başlar. Zira bazı yolculuk kararları, eylem gerçekleşmeden iptal edilebilmektedir. Yola koyulmak için adım atıldığı an yolcu benzersiz bir arafa girmiştir. Mekansal ve zamansal, kültürel ya da sosyal bir yerçekimsizlik haline giren gezgin benzersiz bir kıtanın kıyısına varıncaya dek artık başlangıç ve bitiş noktasının arasındadır. Söz konusu bu araf özel bir coğrafya yaratır. Bu coğrafya ne sabit, ne de hareketlidir. Ne tanımsız, ne de adı konulabilirdir. Ne durağan ne de süreğendir. Tüm zıtlıklarla bir ortaklık doğurur. Yolcu tam da bu noktada yolculuğun tadına varır, çıkarımlar yapmaya başlar. Bilinciyle ve ruhuyla yalnız kalır. İdeal yolda yürümek kolay değildir. Zira yolda olmak aynı zamanda çile

çekmek anlamına gelir. Hedefe ulaşmak kolay değildir. Yolcu hedefine ulaşmaya çalışırken engebeleri aşmak, zorlukları yenmek zorundadır. Kişi hiç yürünmemiş bir alanda kendi yolunu açabilir. Bu aynı zamanda felsefe yolunda olmadaki temel ilkedir (Aydın, 2006: 17).

İlkel insanların yaşadıkları mağara duvarlarına çizdiği resimlerde, ölülerine yaptıkları mezarlarda ya da ölüm merasimlerinde yolculuğun dini terminolojisini görebilmek mümkündür. Çoğunlukla taştan yapılan ve çeşitli geometrik desenlerle süslenen nesnelerin, atalarının mistik bedenini temsil ettiği tahmin edilmektedir. "*Kendimizi, yüz binlerce yıl önce atalarımızın veya günümüz dünyasının uzak köşelerinde bazı insanların hala yaptığı gibi, avcılık ve toplayıcılık yaparak yaşayan bir kabilenin üyesi gibi düşünelim. Kahramanın Yolculuğu'nun her aşamasında bu Arayıcılar'a geri dönecek ve kendimizi onların yerine koymaya çalışacağız (Vogler, 2011: 137)."* İlkel çağlarda tanrıların kendilerine özgü gizli mekânlarda ya da tapınaklarda ikamet ettiğine inanılır. İnsanlar duaları kabul edilmeyince, tanrıların mekanlarını terk ederek bazı yolculuklara çıktığını düşünmüşlerdir. İnsanoğlunun kafasında tasarladığı tanrı düşüncesine göre tanrılar gizli yolculuklar yapabiliyorlardır. Tanrıların yaptıkları bu yolculuklar aynı zamanda da kişinin sınırlarını çizemeyeceği mistik mekânlara doğru olandır (Eliade, 2003: 183). Platon insanlara şu iki öğüdü verir; en uzun yolu ihtiyar ediniz ve insan hakikate bütün ruhu ile yürümelidir. Bu görüş, yol ve yolculuğu hem psikolojik hem de felsefi açıdan tanımlamak için uygundur (Alkan, 2004: 56). *"Bize köhne bir yapıdan ya da çamur bir kulübeden seslenen bu filozoflara göre mutluluğun anahtarı maddesel ya da estetik hazda değil illa ki psikolojik tatminde gizlidir (Botton, 2002: 30)."* Yol sadece felsefi anlamda gidilecek mesafenin maddi uzunluğu değil, tinsel manada kişinin evreninde de tezahür eden bir olgudur. Yolculuk sadece insanın belirli mesafeleri kat etmesi değil, etrafındaki dekorun, şartların ve insanların mütemadiyen değişmesidir. Bu noktada zihni yolculuklar da işin içine girer. Bir fotoğrafın kadrajı, rüya ile karışmış bir tecrübeyi hatırlatan renkler ve kokular, kendi içimizde çoktandır aradığımız bir ses, sürpriz anlarda bir cümlenin orta yerinde beliriveren alışılmadık bir nüans, birden kendi zamanımız ve mekânımızdan kopup götürebilir bizi. Şimdiki zaman ve mekân, koordinatlarına döndüğümüz yolculuğun sona erdiğini de hatırlatır; giden dönmüştür ve yolculuk yolculuktur (Alkan, 2004:119).

1.4. Felsefede İnsan Kavramı

'İnsan nedir?' sorusu felsefe tarihi boyunca Platon'dan itibaren sorulmuş ve felsefi antropolojinin en temel sorularından biri olagelmiştir. Bu soruya birçok filozof ve düşünür farklı cevaplar vermiştir. İnsanın ne olduğunu soran, varlık nedenini sorunsal haline getiren filozoflar 'Ne Yapmalıyım?', 'Ne Bilebilirim?' gibi sorularına ek olarak 'İnsan Nedir?' sorusunu da eklemişlerdir (Mengüşoğlu, 2003: 263). İnsan, üzerinde bir uzlaşmanın olmadığı bir varlıktır. Bu kavram ile insan doğası bir ana sorun olarak her zaman felsefi antropolojinin ana konularından biri olmuştur. Birçok felsefi disiplinde bu konunun tartışıldığı görülmektedir. Siyaset, etik, toplum ve varlık gibi birçok alanda felsefeye ait birçok disiplinde insanla ilgili sorular ve sorunlar yoğun bir şekilde tartışılmakta, insana dair her türlü eylem sürekli olarak mercek altına alınmaktadır. İnsanın eylemini şekillendiren, onu yönlendiren, ilkelerini oluşturan bütün oluşumlar ve durumlar ilgili felsefenin konusu haline gelebilmektedir. İnsan kendisinin ne olduğunu sorgulamaya başladığı zaman etik konusu için sorgulamalar da ortaya çıkabilmiştir. Sorgulama konusu da felsefenin başlangıcıyla neredeyse eşzamanlı olarak kabul edilerek ilk örneklerini Eski Yunan'da oluşturarak şimdiye kadar önemli bir birikim göstermiştir. İnsanın ne olduğuna dair ortaya atılan bu temel sorudan yola çıkan birçok alt soru ve konu, insanın diğer insanlarla olan ilişkisini, dünyadaki yerini, tam olarak kim olduğunu sorgulamaktadır (Kart, 2008: 71).

Filozoflar ve düşünürler görüşlerini ortaya koyarak, yeni fikirler üreterek insan ve toplumla ilgili konularda yeni ufukların açılmasını sağlamışlar ve karanlıkta kalan birçok konuyu aydınlığa kavuşturmuşlardır. İnsan olmayla ilgili görüşlere sahip olan filozofların yanı sıra filozof olmayanlar da insan olmaya dair çeşitli fikirsel üretimlerde bulunmuşlardır. Bu üretimlerin önemli bir kısmı insana ait tasarımlar veya imgelerle sınırlı kalmış gibi görünmektedir. Bununla birlikte bir insanlık üretimi olan kültürler de zamanla değişim gösterebilen çeşitli insan imgeleri üretmişlerdir (Kuçuradi, 1997: 75). İnsanın ne olduğuna dair net bir uzlaşı var olmasa da filozofların üretimleri göz önünde bulundurulduğunda insanın ne olduğuyla ilgili bir sınır çizmenin mümkün olduğu söylenebilir. Ancak kesin olan şudur ki felsefi alanda hiçbir dönemde insanın ne olduğuna dair sorgulamalardan vazgeçilmemiştir. Bu sorgulama az veya çok varlığını her zaman korumuştur. Platon, "Devlet" isimli eserinde adaletli düzeni ve insanı sorgularken aslen insanın ne olduğunu sorgulamıştır. Platon'un

öğrencisi Aristoteles ise insanın ne olduğunu politik ve etik bağlamlarda ele alarak insan ve siyaset arasındaki ilişkiyi irdeleyerek konuya yaklaşmıştır. Ortaçağ'da bu konudan uzaklaşılmış olsa da aydınlanma dönemi başladığında konuya geri dönülmüştür. Bu dönemin en önemli düşünürlerinden biri olan Kant doğrudan 'İnsan Nedir?' sorusunu ortaya atmıştır. İnsan madde, mana, beden ve ruhla birlikte ortaya çıkan bir varlıktır. Kendi varlığının bilincinde olan bir insan, insanın bu niteliklere sahip bir bütünlüğe sahip olduğunun da farkındadır. Fizyolojik bir varlığın yanında manevi bir varlık atfetmiştir. Bu da etik ve estetik gibi konuları ve kavramları ortaya çıkarmıştır (Bayraktar, 2016: 11-12). Diğer canlı varlıklardan bu nitelikleriyle ayrılan insan aklını ve iradesini kendisi için doğru bir şekilde kullanarak doğaya hükmeder hale gelmiştir. Ancak farklı ihtimallerin insanı doğada farklı konumlara taşıyabileceği de unutulmamalıdır. İnsana ait bütün değerler kendi oluşturduğu bu dünya üzerinde kendi üzerine yapışmıştır. Alınan kararlar, irade beyanları, ahlak, etik, sorumluluklar gibi birçok kavram insanın değerini tayin etmektedir. İnsan fiziki bir görünüme sahip olarak diğer canlılarla ortak bir özelliğe sahip olsa da sahip olduğu değerlerle kendini farklılaştırmaktadır (Kala, 2015: 117).

Benlik bilinci 'Ben' ve dünya arasında bağlantı kurabilme yeteneğidir. Bu sayede insan zamanı doğru biçimde algılar, geçmişe dönebilir ve geleceği tasavvur edebilir. İnsan benlik bilinci sayesinde kendisini başkalarının onu gördüğü gibi görebilir ve diğer insanlara karşı özgeci davranışlarda bulunabilir. Kendisini başkasının yerine koyup onun yerinde olma durumunda neler yapacağını düşünebilir. Başka birinin yerinde olmayı hayal edebilir ve onun duygularını daha iyi anlayabiliriz. Bütün bu potansiyeli hayata geçirebilmek insan olmak demektir (May, 1997: 83-84). Yaşayan canlılar arasında aklını hayatta kalma uğruna kullanan, kendi türüyle iletişim kurarken bir yandan da dünyadaki diğer canlı türlere zekası ve fiziksel becerileri sayesinde üstün gelebilen varlık olan insan felsefenin hem üretim noktası hem de ağırlıklı olarak düşünce merkezidir. İnsan var olduğu sürece üremek, yemek, içmek gibi ihtiyaçlarının ötesinde özgür olmaya gereksinim duyar. *"İnsanın ilk uyacağı yasa, varlığını korumak, yapacağı ilk şey de, kendine borçlu olduğu özeni göstermektir. İnsan kendini bilecek çağa gelir gelmez, nefsini korumaya yarayan araçlara değer biçmede tek söz sahibi olduğu için, sonunda kendi kendisinin efendisi olur (Rousseau, 1987: 15)."* İnsanın Rousseau'nun tanımladığı gibi kendi efendisi olması için uzun yüz yıllar geçmiştir. İnsan uzun bir sürecin sonunda şimdiki haline kavuşmuştur. Dili icat

etmesi, konuşma yeteneği, zihninde dünyayı kavramsal olarak oluşturması onun zihinsel yeteneklerini göstermektedir. Değerler dünyasına sahip olan insan irade ve sorumluluk sahibi olma bilinciyle hareket etmekte, çeşitli kararlar almakta ve davranışlarında vicdanının sesini dinlemektedir. İnsan zihinsel yeteneklerini geliştirerek doğada varlığını korumuş, dünyaya yayılmış ve varlığını uzun süre koruma konusunda herhangi bir endişesi kalmamıştır. Bu noktadan sonra insan kendi varlığını sorgulamaya başlamış ve felsefeyi ortaya çıkarmıştır. İnsan olma durumunu nasıl gerçekleştireceği insan için büyük bir soru olmuştur. Filozoflar sadece fiziki varlıktan değil, bir insan olma durumundan bahsetmektedirler. İnsan olma veya bir birey haline gelme durumu sadece bir fiziki varlığa sahip olma anlamına gelmemekte; insanın belli başlı nitelikleri de taşıması gerekmektedir (Yıldırım, 2014). İnsan yaşamı boyunca kendini gerçekleştirme amacını gütmektedir. Kendini tanımasını sağlayacak bütün niteliklerini bilmek, kim olduğunu kavramak ve kendine tam olarak erişmek arzusuna sahiptir. Ortaya çıkan yanlışlar, hatalar, eksiklikler hep düzeltilmelidir. Elisabeth Kubler-Ross ölürken en çok bağıran insanın aslında hiç yaşamamış olduğunu belirtmiştir. Nietzsche ise hayatı kaybetme sınırına gelen insanların hayatı daha iyi tanıyacağını söylemiştir (Nietzsche, 1989: 14).

Yaşamın sınırlı bir çerçeve içinde, sınırlı sürede devam edeceğinin farkında olan insan sonsuz bir hayatın gelmediğini akıl sayesinde bilmektedir. Bu şansı en iyi şekilde değerlendirebilmenin yolu da akıldan geçmektedir. Sınırlı çerçevede devam ettirilen bu yaşamda kısa vadeli planlar var olsa da insanın kendini gerçekleştirmesi aydın bir insan olmayla mümkün olabilmektedir. Kendini gerçekleştirme amacına sahip olan insan zihnini kullanarak kendini geliştirmeye ve ilerletmeye çalışır. Bu durumu gerçekleştiren bir insan bu sürecin sonunda artık aydın, irfan sahibi, kâmil gibi sıfatlara sahip olacaktır. Aydın olma potansiyeli her insanda vardır ve insanın içindeki iyiliği ve zenginliği görmekle yakından ilgilidir. Aydın olmaya devam eden bir insan çabalarının karşılığını sonuç olarak kâmil insan mertebesine ulaşmayla alacaktır. İyi bir insan olmaya çalışan bir insan edindiği tecrübeler sayesinde bilge bir insanın bütün niteliklerini taşıyacaktır. İyi insan olma ile bilge insan olmaya giden yollar aynı olarak görünmektedir (Yıldırım, 2014). İnsan politik bir varlıktır ve bu onun kendi seçimi değildir. Toplum üzerinde yerleşmiş ahlak ve işleyiş modelleri, özgür olma isteği ile çeliştikçe insan çözüm bulmaya çalışır. Bunun en büyük sebebi insanın bir yanının hala daha doğada kalan bir hayvan gibi hissetmesidir. İnsan hem kendisini doğadan

kopuk hem de doğaya bağlı hisseder (Geçtan, 1994: 11-12). "İnsan, istekleri yüzünden kendine gerekli olanı bulamaz; bir şeyin tadına vararak değil, hayal ve hevese kapılarak, mutlu olmak için neye muhtaç olduğumuzu kestiremeyiz." (Montaigne, 2011: 204) İnsana özel yerini sağlayan, onu diğer canlılardan ayrı tutan imkanlarıdır. Somut olarak, insanın yapabildiği etkinliklerin ürünü olan her şeyde bunu görmek mümkündür; çalışmak, karar vermek, düşünmek, zamanı planlamak, bir amaç doğrultusunda eylemde bulunmak, tarih olgusunu oluşturmak... Toplum düzeni kurmak, kültür sanat yapıtları üretmek, tekniği oluşturmak, felsefe yapmak gibi bilinçli eylemler insanın değerini meydana getirir (Kuçuradi, 1997: 55). Kaplan'a göre insan belirsiz bir varlıktır. Yaptığı seçimler sayesinde kendi varoluşunu şekillendirir. İnsan seçen ve ayırt eden bir bilince sahip olduğundan dolayı belirsizliği sürekli ve değişmez yapıdadır. Her seçim bilincin serbest özgürlüğünde gizlidir. İnsan seçerken, seçiminin motivasyonunu sağlayan nedenlerin karşısına ayrı nedenler koyabilecek kadar çelişkili bir varlıktır. Bundan dolayıdır ki, seçim ve özgürlük insanoğlu için kaçınılmaz oluşlardır (Kaplan, 2016: 126-127).

İnsan kendini tanıdıkça ruhunu keşfetmeye başlar ve içgüdüleriyle karşılaşır. Bir süre sonra onların imgelerle dolu dünyası ruhun içinde uyuklamakta olan ve her şey yolunda gittiği sürece insanın nadiren fark ettiği güçlere ışık tutar. Bu güçlerin yönünün iyiye mi kötüye mi gideceği bilinçli aklın olacaklara hazırlıklı olmasına bağlıdır (Jung, 1999: 121-122). İnsan seçtikleriyle var olur, yolunu ve hayat amacını belirler demek mümkündür. İnsanın önünde tüm seçenekler açıktır. İnsan seçimini yapar ve yaptığı her seçimden doğan sonuçlar onun bir sonraki hareketini, seçeneklerini ve hayat olaylarını belirler. *"Sokrates'e göre erdem, insanın doğasını tam olarak gerçekleştirdiği, potansiyelini tam anlamıyla hayata geçirdiği, kendi yetkinliğine ulaştığı bir hal olan eudaimoniaya götüren, kendisiyle söz konusu mutluluk amacına eriştiği değer ya da niteliktir" (Cevizci, 1998: 72).*

İnsan doğasını tam olarak gerçekleştirdiğinde kâmil insan haline gelir. Kamil insan var olan donanımını en üst seviyelere çıkaran, kendinin her zaman bilincinde olan insandır. Yalnızlığından yola çıkıp da topluma katılım gösteren insan artık topluma faydalı olma işlevini de üstlenmiştir. Bu nitelik zamanla kâmil insanın önemli bir niteliği haline gelmiştir. Ahlaklı bir birey olarak adını duyuran kâmil insan, toplumun önemli bir parçası olmanın yanında kendi özgünlüğünü korumayı da

başarmıştır. Sorgulama yeteneği gelişmiş, zengin bir zihne sahip olan kâmil insan aynı zamanda vicdan sahibidir. Kâmil insan bilgiyi doğru bir şekilde elde eder ve herkese paylaşma konusunda hiçbir özel amaç gütmez. Bu özellikler göz önünde bulundurulduğunda kâmil insanın büyük etik değerlerle donatılmış ideal bir insan kimliğine sahip olduğu sonucu ortaya çıkmaktadır. Ancak var olan hayatta kimse mükemmel değildir ve her insan olumsuz özellikleriyle birlikte varlığını korumaktadır. Hangi donanıma sahip olursa olsun insan belirgin bakış açılarına sahiptir. Bundan yola çıkarak dogmatik, radikal, ölçüsüz fikirlere ve durumlara karşı savunmasız olma gibi bir sonuçtan bahsetmek mümkündür. İnsanın yürüyeceği ideal yolu engelleyen veya onu farklı yollara sevk edecek olan yan yollar her zaman var olacaktır. Kâmil insan bu yan yolların ve engellerin varlığından haberdardır. Kâmil insan sonuç olarak kötü yollara sapmaz ve her zaman iyiyi seçer. Kötü olarak adlandırılan her varlık veya olgu farklı biçimlerde ve içeriklerde ortaya çıkabilir. İnsanın kurduğu düzende iyi ve kötü sürekli olarak yer değiştirmekte ve anlamlar birbirinin yerine kullanılmaktadır. Böylesi konularda bir analiz yapılırken mevcut düzenin post-modern niteliği de göz önünde bulundurulmalıdır. Felsefi bir varlık olan insana ait çeşitli kriterler bulunmaktadır. Sahip olduğu farklı nitelikleri dengede tutan insan ancak bu niteliği sayesinde ilerleme olanağına sahip olabilmektedir. Ölçüsüz durumlara yöneltilecek her düşünce ve davranış insanın yüceltebileceği bütün potansiyelini olumsuz olarak etkilemektedir. Protagoras'a göre insan her şeyin ölçüsüdür. Bunu belirtirken zihin dışında insanı çepeçevre saran fiziksel uzam da göz önünde bulundurulmaktadır. Mikrokozmos-insan, içinde bulunulan makrokozmos-tanrının bir yansımasıdır. Bir kişinin aynısı olan başka bir kişinin varlığı olanaksızdır. Düşünce ve hissetme biçimleri bile çok farklı şekillere girebilmektedir. Platon da toplumu farklı bireylerin arasında oluşturulan bir ilişkiler ağı olarak tanımlamaktadır. Bu ağın zengin bir niteliğe sahip olması insan olmanın özelliklerindendir. Bu sebeple sıradan bir toplum düzeni oluşturmak aslında insanlık için olumsuz bir durumdur. Çünkü insanın hayattaki en önemli amacı özgür olmak ve kendini gerçekleştirebilmektir. İnsanlık, düşünce biçimlerinin özgünlüğünü her zaman korumak zorundadır. Çünkü insanın çevreyle kurduğu her ilişki insanlığın oluşturduğu mirastan doğrudan etkilenmektedir (Livraga, 1994: 5, 28).

İnsan olmanın ön koşullarından biri iletişimdir. İnsanlık birbirine bağlı olan insanların oluşturduğu bir kavramdır. İnsan hem kendini hem başkalarını anlamak

zorundadır. İletişim faaliyetleri bu nitelik var olmazsa sürdürülememektedir. Başka bir insan topluluğunu başka bir topluluk olarak görmek ve onlara cephe alarak uzun zamana yayılacak savaşları başlatmak kısa ve kaotik hayatların yaşanmasına neden olacaktır. Ancak iletişimin olduğu sağlıklı toplumlar barış ve huzuru getirecek, işte o zaman uzun ve nezih toplumsal düzen kurulacaktır. İnsanlık kurduğu düzeni kendi icat ettiği değerlerle sonraki nesillere aktarmanın en etkili yollarını bulmuştur. Örneğin, yazıyı icat etmesi insanlık tarihini kökten değiştirmiştir. Birbirine güvenerek hareket etme de toplumsal yaşamın önemli ön şartı haline gelmiştir. Kendi güvenliğinle birlikte toplumun da güvenliğini düşünme toplumsal hayatın başlangıcını oluşturmaktadır. İnsanların hepsi birer varlık olarak eşittirler. Toplumsal düzenin devamlılığı için iş bölümü sistemi geliştirilmiştir. Bazı insanlar toplum içinde yükselerek makam sahibi bir konuma yükselebilirler. Bu konuma doğuştan bir şekilde de sahip olmaları mümkündür. Ancak hiçbir konum, makam veya rol ebedi bir niteliğe sahip değildir. Toplumda herkes için bir rol belirlenmektedir ve insanlardan o role uygun performans göstermeleri beklenmektedir. İnsan hangi konumda bulunursa bulunsun toplumsal yaşamda sahip olacağı rolü en iyi şekilde oynamakla yükümlüdür. İnsan, yaşamında bu noktayı göz ardı etmemek zorundadır. Sosyal yaşamda yönetici rolüne sahip olan bir kişi zaman içinde farklı konuma sürükleneceğini bilmelidir. Bugün verilen yönetici rolünün daha sonra işçi rolüne dönmeyeceğinin hiçbir garantisi yoktur. Toplumsal düzenin insanın birbirini anlamasına yol açması gerekirken oluşturulan düzen insanlar arasına büyük setler çekmektedir (Yücel, 2013).

Birey olma durumu toplumsal yaşamın ürettiği bir üründür. Zekâ, toplum ve kültür gibi insana ait birçok kavram zaman içinde bir süreç yaşamıştır. Evrenin düzeninde insanlık da bir alt sistem olarak kabul edilmektedir. Bütün canlılarla dostluk ve huzur içinde yaşamak, doğru bir hayatı yaşamanın anahtarı olmaktadır. İnsanda gerçekleşen bütün değişimler çevresel olmaktadır. Toplumsal düzenin oluşturulma biçimi insanları birbirine bağlar hale getirmiştir. Bir insanın yaşamında gerçekleşen olaylarda diğer insanların etkisi doğrudandır. Bu bilgi eşliğinde yaşamını sürdüren bir birey insanlığın birlik anlayışını kavrayabilir. Her insanın hayatında başka insanların etkileri farklı düzeylerde gerçekleşmektedir. Ancak insanın tek sorumluluk alanı diğer insanlar ve toplum değildir. İnsan doğaya, hayvana, eşyaya kısacası kendisini çevreleyen her şeye karşı sorumludur. Çevresinin bilincinde olan bir insan bulunduğu alanı her zaman korumakta ve alanın bozulmaması için elinden geleni yapmaktadır.

Manevi yönü gelişmemiş, kendisiyle barışık olmayan, insanın çevresiyle olan ilişkisi de olumsuz olacaktır. Medeniyetin bir parçası olduğunun bilincinde olan, etik değerleri içselleştirmiş ve güven duygusunu geliştirmiş bir kişi bütün davranışlarında insani bir sorumlulukla hareket etmektedir. İnsan sezgileri sayesinde var olanı anlamakta ve çevreyle olan uyumunda bu niteliğini etkin bir şekilde kullanmaktadır. İnsanın dünyadaki amacı, insanlığın kaynağı, insanı insan yapan nitelikler, insanın sorumlulukları gibi konu ve sorular felsefi alanıyla birlikte derinleşebilmiştir. Kant insanda var olan potansiyeli ahlaki bir açıdan incelemiştir. İnsanda hem toplumsallaşma hem de toplum-dışı kalma eğilimlerinin neredeyse aynı seviyede olduğunu ve bu durumun insan içinde çeşitli gerilimlere yol açtığını belirtmiştir. Bu gerilim o kadar yüksek bir seviyeye ulaşır ki insan kendisinde toplum oluşturma veya toplumu değiştirme gücünü bulmaktadır. Ancak modern insan dış dünyayla yönlenmiş bir bireydir; toplum içinde kaybolacak kadar uyumlu biri olmayı tercih etmiştir. Davranışları, toplumun yönlendirdiği şekilde evirilmiştir. Tüm hedef ve talimatları başkalarından alır ancak bu talimatlar arasından hangisine uymak istediği seçimini kolay kolay yapamaz. Özellikle orta sınıf insanının kendi motivasyon gücü kalmamıştır (May, 1997: 20-22). Yönelimsel yapısıyla insanoğlu her zaman yeni durumlara açık olmak zorundadır. Bunu içinde hisseder. Böyle durumlarda gerçekliğin tahmin edilebilir, uyumlu ve anlamlı bir bütün oluşturmadığını görür. Yeni durumlara uyum sağlamanın çelişkiler içerdiğini ve bu çelişkilerin düşünce ile kavranamadığını, hatta çözülemediğini deneyimlemektedir (Bollnow, 2004: 64) Birey kendi hayatına kendisinin hükmedemeyeceğine alışmıştır. Endişelerine karşılık kayıtsızlık ve duygusuzluk gibi durumları bir savunma aracı olarak geliştirir. Sürekli problemlerle karşılaşan birey öyle bir noktaya gelir ki, tehlikenin gelişini anlasa bile umursamaz bir tavır takınır (May, 1997: 26).

İnsan ölümün bilincinde olan tek varlıktır. Bu bilinç ise insandaki en temel kaygı olan ölüm korkusunu ortaya çıkartır. Modern insanın kaygısı artık onun ayrılamadığı bir parçası haline gelmiştir.

> "Ortasında hapsolduğumuz güncel olaylarla kaygılarımız arasında çift yönlü bir neden-sonuç ilişkisi vardır. Nasıl savaşlar, krizler ve politik olaylar endişeyi yaratıyorsa, taşıdığımız türlü kaygılar da bu çalkantılara neden olmaktadır. Başka bir deyişle, kaygılarımız ve sonu gelmeyen sarsıntılar aynı sebepten kaynaklanır" (May, 1997: 36).

“Büyüklüğüne giden yolu yürüyorsun. Burada hiç kimse izlemeyecek seni! Arkandaki yolu senin ayağın sildi!" (Nietzsche, 1964: 169-170) Nietzsche modern insanın sorunlarını kendince çözmeye çalışırken dikkatini yaşam felsefesine yöneltmiştir. Ona göre, insanın mutluluğu hazda değil güçlü olmakta araması gerekmektedir. Ama bu mutluluk için sert bir disiplin gereklidir. İnsan, hayvani içgüdülere kapıldığı sürece üstün güçten yoksun kalır. İnsanın akla, dile ve toplumsal bir anlayışa sahip olması onu özgün kılmaktadır. İletişim kuran insanların çeşitli duygulara sahip olması onun toplumsal tarafını ortaya çıkarmaktadır. Filozoflara göre insanın bu özgün nitelikleri insan doğası denen kavramı ortaya çıkarmaktadır. İnsanın fiziksel nitelikleri ve düşüncelerinden öte bir değerler dizisine sahip olması onu felsefi açıdan incelemeye değer kılmaktadır. Bir kültür ürünü olan insan sahip olduğu değerlerle öne çıkmaktadır. Kültür adı verilen olgu ise belirli bir bölgeye veya alana ait olan geleneklerin, göreneklerin ve çeşitli alışkanlıkların zamanla kapsayıcı bir çerçeveye dönüşmesiyle yakından ilgilidir. Kültür içinde yetişen insan belirli bir birikimi artık içselleştirmiştir. Ancak kendi hayatına devam ederken kendi iradesini kullanacaktır. Bu açıdan belki de metafizik olarak görülen bir canlıyı sadece iletişim kuran veya düşünen bir canlı olarak nitelemek yetersiz kalacaktır. Karmaşık yapıya sahip bir canlının sadece tek bir yönü öne çıkarılmamalıdır. Yaşamın ya da gerçekliğin insan bilincindeki yansıları olan kavramlar felsefe aracılığıyla daha da belirginleşmektedir. Bilim söz konusu olduğunda ise insan parça parça ele alınır. Duygusal etken bilim ve felsefenin etkeni alanı dışında kalmaktadır. Bunun tersine sanatta ise insan bir bütün olarak ele alınır. Sanatta insan hem duygu hem de düşünce varlığı olarak görülür. İşte bu yüzden de insanoğlu, felsefe ve bilimden daha fazla sanatı hayatına almıştır (Yıldırım, Öztürk, 1999: 88).

> "Epiküros'a göre felsefenin en önemli görevi, sıkıntılarımızın saklı nedenlerini, arzularımızın asıl kaynaklarını bulup onları yorumlamamıza yardım etmek ve mutlu olmak adına yanlış yollara sapmamızı engellemektir. Yapmamız gereken, ilk aklımıza geleni uygulamaya koymak yerine, öncelikle arzularımızın mantıklı olup olmadığını tartmaktır. Epiküros'un iddiasına göre, felsefe bize, içgüdülerimizle bulduğumuz iyileşme yöntemleriyle zaman zaman ters düşecek yöntemler sunacak, böylece bizi kendimiz için çok daha iyi tedaviler bulmaya yönlendirecek, gerçek mutluluğu bulmamıza yardım edecektir" (Botton, 2011: 72).

İnsanın doğasını anlamaya çalışan çok sayıda farklı disiplin ortaya çıkmıştır. Bunlar bilimsel olabileceği gibi teolojik de olabilmektedir. Çok sayıda filozof insanın doğasını açıklamaya çalışmıştır. Hobbes'a göre insan doğuştan kötü, bencil ve menfaat düşkünüdür. Rousseau'ya göre ise insan iyi bir varlıktır ve doğayla uyum içinde özgür bir şekilde hayata gelmiştir ve henüz yerleşik bir sistemle, kültürle tanışmamıştır. Ancak insan sonuç olarak büyüyüp geliştikçe bulunduğu ortama uyum sağlayacaktır ve mevcut sistemin bir parçası haline gelecektir. Böylece en baştaki saf doğası bozulacak ve kendine yabancı bir varlığa dönüşecektir. Farklı toplumsal öğretiler de insanları farklı şekillerde ele almaktadır. Liberal düşünce öğretilerinde insan yüksek hırslara sahip, çıkarcı ve bencil bir insan olarak betimlenmektedir. Marksist öğretilerde ise insanın toplumcu, yapıcı ve uzlaşmacı tarafları ön plana çıkarılmaktadır. İnsan ile diğer canlılar arasındaki farkın ne olduğu hala kesin olarak cevaplanmış değildir. Nitelik veya ayrıntı farkı, tamamen farklı sistemlere sahip olunma durumu gibi olgulara farklı disiplinlerden gelenler cevap arayışındadır (Günay, 2008). İnsan aktif bir varlıktır ve yapıp ettiklerinin bilincindedir. Ne yaptığının bir türlü farkında olmayan insan hareketsiz ve pasif bir duruma doğru sürüklenmektedir. Ancak insan hayatı duraklama bilmeyen bir akış içinde şekillenmektedir (Çüçen, 2015: 89). İnsan bu akış içinde tek başına olmadığını, diğer insanların da bu akış içinde olduğunu fark ederek yalnızlık hissinden kurtulmaktadır. Bu durum da bir etkileşim olanağı sağladığı için diğer insanların davranışlarına karşı çeşitli tepkilerin oluşmasına neden olmaktadır. İnsanın davranışlarda bulunması, aktif olması, tavra sahip olması belirli bir yöne sahip olmasıyla yakından ilgilidir. Bu yönün belirlenmesi için bilgiyi edinmeli ve gerekli alanlarda kullanabilmelidir (Mengüşoğlu, 2003: 32). İnsan yapıp ettiklerinin arkasında durarak, belirli bir sorumluluk üstlenerek hareket ederse başarıya ulaşabilir ve hayatını kendini gerçekleştirme yönünde sürdürebilir (Hasanoğlu, 2016). İnsan hareket etmeye dönük bir eyleme geçtiği zaman ancak kendi istediği ve irade koyabildiği davranışlara yönelmektedir. Bu şekilde kendi hayatı belirli sisteme sahip olur. Ancak bunun sonucunda kendi isteklerinden uzaklaşmak gibi bir risk de ortaya çıkabilir. Çünkü bir sistemde değişiklik yapmak her zaman kolay değildir. Bir süre sonra kendi arzuları yerine toplumun arzularının peşinde koşmaya başlar. Ancak bir insan kendi istediklerini takip ettiği sürece kendi hayatını yaşamış olarak kabul edilmektedir (Mengüşoğlu, 2003: 35).

İnsanın özgün varlık yapısı zıt kutupları içinde taşımaktadır. Kötü-iyi, haklı-haksız olma, melek-şeytan olma gibi durumlar her zaman karşı karşıyadır. İnsanın belirginlikten uzak durumu sorunlara neden olduğundan önce toplumsal yaşam daha sonra devlet gibi yönetim sistemleri geliştirilmiştir. İnsan kendi özgün yönetim sistemini kurduğu için bu durum onun için bir başarı olarak kabul edilmektedir. Bu sistem sayesinde insan, varlığını daha sağlıklı bir şekilde sürdürebilmektedir (Hasanoğlu, 2016). İnsanlığı şekillendiren süreç çok karmaşık bir yapıya sahiptir ve çevre şekillendirmede büyük bir rol oynamaktadır. İnsanın sahip olduğu özelliklerin bir kısmı doğuştan gelse de daha sonra yaşadıkları onu insan kılmaya yetmektedir. İçine doğulan toplumun özellikleri, kültürel etkiler, coğrafi özellikler insanın bakış açılarını ve zihniyetlerini doğrudan etkilemektedir. Yaşantının insanı her yönden çevrelediği kesindir. Kırsal bir alanda yaşayan insanla sanayi kentinde yaşayan bir insanın çok farklı zihin dünyalarına sahip olması çevresel etkilerle açıklanabilmektedir (Fişekçi, 2007).

İnsanın var oluşu üzerine çok sayıda düşünür fikir belirtmiş ve bu konuda çok sayıda çalışma yapılmıştır. Bilgi edinme, doğaya hükmetme, varlık problemleri yaşama gibi sorunlar ve konular genel olarak insan merkezli olarak ele alınmıştır. Doğa veya varlık gibi konulara olan ilgi merkezde insan yer aldığı için bu kadar önemli olagelmiştir. 17. ve 18. yüzyıllarda insanın zihni üzerine yapılan çalışmalarda ortaya çıkarılan sonuçlar insanın gücünün sınırlarını ortaya koymuştur. Kant'a göre aklın sınırları insanın bildiklerinin sınırlarını oluşturmaktadır. İnsan hem düşünülür hem de duyulur alanın bir üyesi olduğu için eleştirilere maruz kalacaktır. İnsan bu nedenle ikili bir varlık haline dönüştüğü için ontolojik bağlamda bir parçalanmayla karşı karşıya kalacaktır. Buna rağmen Kant insanı özgürlüğün taşıyıcısı ahlaki bir varlık olarak görmekte ve insanın otonom varlığını tasdik etmektedir (Mengüşoğlu, 2014: 15). Bununla birlikte insanı hem ahlak yasası koyan hem de bu yasalara uyan bir varlık olarak görerek felsefi antropoloji alanına önemli katkılarda bulunmuştur. Kant'a göre insan olanaklar varlığıdır. İnsan diğer canlılar gibi her şeyini doğuştan getirmemektedir. Sahip olduğu olanakları kullanarak amacına ulaşmaktadır. Amacına ulaşmada da doğayı etkin bir şekilde kullanması gerekmektedir. Kant'ın etik görüşünde yasa, ödev, saygı, isteme, özgürlük gibi kavramlar bulunmaktadır. Bu kavramlar insan temelli olduğu için insanı merkeze almadan insan hakları gibi konulardan bahsetmek olanaksızdır. Böylesi konularda önceliği Kant'ın insan görüşü

ve etik konuları almaktadır. İnsanın doğadaki yeri, değeri, tek oluşu ve olanakları kullanma olanakları Kant'ın görüşleriyle birlikte değerlendirilmelidir.

İnsanın varlığı doğa ile başlamaktadır. İnsan özgün bir yapıya sahip olduğu için doğayla uyumlu veya uyumsuz nitelikler geliştirebilmektedir. Bu durum insanı diğer canlılardan tamamen ayrıştırmıştır. İnsanın böylesi bir durumun farkına varması onu farklı bir düzleme taşımıştır. İnsan bu noktadan sonra kendine dönerek nasıl bir varlık olduğu konusunda derin sorgulamalara girişmiştir. İnsanın doğadaki canlılara göre fiziksel açıdan daha kırılgan bir yapıya sahip olması onu yine bir başka açıdan farklı kılmaktadır. Doğada bulunan canlılar besin zincirinin belirli bir noktasında yer alarak varlıklarını sürdürürler ve bu konumlarını olağanüstü bir olay olmadıkça terk etmezler. Düzenin önemli bir parçası olarak bu durumlarını uzun bir süre boyunca korumaktadırlar. Konuma göre belirli bir fiziksel donanım ilgili canlılara yüklenmektedir. Bu donanım fiziksel ihtiyaçların miktarı kadardır. Bitkiler ve hayvanlar özgün yapılarını korumak için gerektiği kadar donanıma sahip olurlar ve bunlar çok farklı seviyelerde çeşitlilik göstermektedirler. Amaç besin zincirinin devamlılığını sağlamaktır. Bir canlıya ait bütün doğal yetenekler kendi amacına uygun gelecek şekilde er veya geç biçimlenecektir. Kant'a göre canlılar doğada belirli amaçlara ve bu amaca ulaşmak için doğuştan belirlenmiş bazı yeteneklere sahiptirler. Bu şekilde bir düşünce geliştirilmediğinde doğanın hiçbir amaca sahip olmadığı sonucu ortaya çıkabilmektedir. Bu anlayıştan yola çıkıldığında aklın egemenliği zayıflar ve bir rastlantılar dünyası ortaya çıkar.

Doğadaki koşullarla karşılaştırıldığında insanın çok daha zayıf bir durumda olduğu görülmektedir. Diğer canlılar doğdukları an itibariyle çeşitli donanımlara sahip olmaktadırlar. Bu donanımlar canlıların doğadaki varlığını sürdürmesini ve varlığını korumasını sağlamaktadır. Ancak insanın bütün fiziksel özellikleri onun tek başına doğada var olmasını sağlamamaktadır. İnsan doğduğu an itibariyle ve yıllar boyunca bakıma muhtaç bir şekilde varlığını sürdürecektir. İnsan fiziksel açıdan çok sayıda dezavantaja sahip olmasına rağmen besin zincirinden kendisini kurtararak özgün bir konuma yükselmiştir. İnsanı özgün kılan donanımın adı ise akıldır. İnsan, aklını etkin bir şekilde kullanarak dünya içinde kendisine yeni bir hayat oluşturmuştur. Aklının farkında olan insan bu sayede kendisini özgün hale getirmiştir. Bu sayede doğaya tabi olsa da doğadan ayrışmanın yollarını bularak kendisini bir anlamda özgür kılmaktadır.

İnsan ne tamamen içgüdülerinin kontrolü altındadır, ne de aklı rehber alarak tamamen mantık kurallarıyla hareket etmektedir. Bu sebeple insan içgüdülerini ve aklını kendi iradesiyle yönetebilecek bir canlı konumundadır. Bu yeteneğini kullanabilmesi için hem potansiyelini gerçekleştirmenin yollarını araştırmalıdır, hem de önüne çıkan engelleri aşmasını bilmelidir. İnsan sonuç olarak doğaya ait bir canlı olarak doğanın ortaya koyduğu fiziksel kurallara tabidir. İçgüdülere sahip olan insan irade göstererek bunları kontrol altına alır ve bütün davranışlarını akılsal bir şekilde eyleyebilir. İnsan, aklını kullanarak erişkinliğe ulaşmakta ve bütün davranışlarını tamamen kontrol altında tutabilmektedir. Doğada bulunan bütün unsurların bir amacı bulunmaktadır. İnsan ise kendi kurduğu dünyada içgüdülerinin yönlendirdiği şekilde hareket etmemektedir. Ancak sahip olduğu bilgi birikimi doğuştan bir şekilde de ortaya çıkmamaktadır. Sonuç olarak insanın yaslandığı unsur kendi doğuştan gelen donanımı değil, sonrasında elde ettiği başarılar ve yetkinliklerdir. İnsanlık tarihi elde edilen başarılar sayesinde büyük bir birikime sahip olmuştur. İnsan önce başardıklarıyla fiziksel ihtiyaçlarını çok daha kolay bir şekilde giderir hale gelmiştir. Tarım sayesinde besin elde etme sorununu, inşa ettiği evlerle barınma sorununu çözmüştür. Fiziksel ihtiyaçlarını gideren insan daha sonra yeni keşifler için vakit ayırabilir hale gelmiştir. İlkellikten gelen insan medeniyet kurma yolunda büyük bir süreç yaşamıştır. Bu sürecin sonunda elde ettiklerini doğayı ve aklını kullanarak gerçekleştirmiştir. Doğa en güçlü kalanı geleceğe taşımaktadır. Bu yüzden doğanın insanın iyi yaşamasına yönelik bir gayreti yoktur. Aksine insan iyi bir yaşamı hak etmek için çalışmak ve devam etmek zorundadır (Kant, 1917: 31- 33).

Kant, insanın mutlu olma arzusunu temele koyan hedonizm, pragmatizm, Epikürosçuluk gibi anlayışlardan farklı bir beşerî amaçtan bahsetmektedir. Ona göre mutluluk bir insanın kişisel çıkarını yüceltmekten ziyade nesnel yasaya göre yaşamayı seçmeyi başarabilmesidir. İnsan ancak bu sayede kendi potansiyelini en iyi şekilde kullanabilmektedir. Bütün canlılarda arzuları tam olarak doyurmak ortak bir amaçtır. İnsan bile bundan muaf olarak kabul edilmemektedir. İnsan iradesini ortaya koyarak kendi aklı sayesinde potansiyelini gerçekleştirmektedir. Eğer insanın tek amacı mutluluk olsaydı bir akla sahip olması anlamsız hale gelebilir.. Kant'a göre akıl sahibi olarak diğer canlılardan ayrılan insan aklını kullanarak yeteneklerini geliştirmektedir. Bunu gerçekleştiren bir birey değil, tür olarak insandır. Tek bir insanın ömrü bütün yeteneklerin ortaya çıkarılması açısından çok kısadır. Aklın gelişimini bir ölçüt olarak

almak için insanlık tarihini göz önünde bulundurmak gerekmektedir. İnsanlık tarihi biterse böyle bir gelişmeden bahsetmek mümkün olmaz. Bu yüzden öznelerden çok insan türü kavramı böylesi konularda sık sık geçmektedir. Bireylerin tek tek olarak yaptığı karmaşık ve çok farklı eylemlerinden insanlık için ortaya çıkarılacak olan ortak paydalar insanlığın küçük gelişiminde önemli unsurlar olarak değerlendirilmektedir (Kant, 1917: 30). İnsan, aklını kullanarak doğal güdülerini aşmanın yolunu bulabilmektedir. Akıl bireyin tam olarak kendini gerçekleştirmesini kendiliğinden yapıyor olsaydı bir gelişimden bahsetmek mümkün olmayacaktı. Bu noktada bahsedilen akıl insan türünün sahip olduğu akılsal yeteneklerdir. Kant'a göre bu yetenekler geçmişte ve gelecekte var olan ve var olacak insanlar için ortak bir yetidir.

İnsan aklını rehber olarak kullandığı zaman gerçek potansiyelini ortaya çıkarmakta ve kendini gerçekleştirme olanağını bulmaktadır. Bu fırsatı en iyi şekilde gerçekleştirmek için toplumun içinde varlığını sürdürmelidir. Toplum içinde yer alan insan tür olarak kendisini yalnız hissetmemektedir. Bu sayede bir güven ortamı inşa etmektedir. Ayrıca kendisine yönelecek olan her türlü tehlike toplum sayesinde bertaraf edilmiş olacaktır. İnsanın bu özgün konumu onu hem toplum içinde tutmakta ve hem de bir bakıma toplumdan ayrışmasını sağlamaktadır. Kant insanda bulunan bu iki farklı niteliğin bir arada olmasını insanın toplumdışı toplumsallığı olarak adlandırmaktadır. Bu duruma antagonizm adı verilmiştir. Yeteneğin geliştirilmesi için doğada kullanılmakta olan aracın adı toplumsal antagonizmdir. Bu kavram zamanla yasaya uygun bir düzenin tesis edilmesine yol açmıştır. Antagonizm kavramı insanın yeteneklerini geliştirmek için bir topluma ihtiyaç duymalarına karşılık olarak toplumsal etkilere karşı bireyde görülen direncin ortaya çıkmasıyla oluşan ilişkiyi ortaya koymaktadır. Bu kavram sonradan öğrenme ile ortaya çıkan bir kavram değildir. Temelinde insanın doğasında yatan çeşitli güdüler vardır. İnsanın toplum içinde sergilediği birçok davranış bu durumu açığa çıkarmaktadır.

İnsan toplumsallaşma konusunda bir eğilime sahiptir. İnsan toplum içinde kendisini yansıtarak bir birey olduğunun ayrımına varmakta ve yalnız olmadığının farkına varmaktadır. Kendi türünün neler yapabileceğini gören insan doğal yeteneklerini geliştirebileceği konusunda bir itki hissetmektedir. Ancak insan sadece bu hisse sahip değildir. Bu da insanın karmaşık yapısını gösteren kanıtlardandır. İnsan öte yandan toplumdan ayrı bir birey olarak kendisini ayrı tutmak, diğer bireyler

arasından sivrilmek, bir bütün olarak varlığını korumak ve kendisini tam anlamıyla gerçekleştirmek arzusundadır. Bu da bahsedilen diğer eğilim kadar güçlüdür. İnsanın akli bir iradesi olduğu için kendi hayatını kendisi yönetmek istemektedir. Bu yüzden dışarıdan bir yönlendirme geldiği zaman direnç gösterecektir. Ayrıca diğer insanlarda da bir direnç gösterme eğiliminin var olacağını bildiği için her yönden direnç beklemektedir. Bu direnç insan için bir çeşit yaşam enerjisidir. İnsanı dinç tutmaktadır. Bu enerjiyi kullanan insan diğer insanlardan daha üstün olabilmek için çeşitli rekabetlere girişebilmektedir. Sonuç olarak belirli konuma ulaşmayı ve üstünlük elde etmeyi nihai bir amaç olarak belirleyebilmektedir. Kant'a göre insan bu enerjiyi kullanarak barbarlıktan medeniyete geçiş yapmıştır. Patolojik şekilde bir zorlukla karşı karşıya kalan toplum zamanla ahlaki bütünselliğe doğru bir dönüşüm geçirmektedir (Kant, 1917: 34-35). İnsanda bencil istekleri davranışlara dönüştürecek toplum dışı nitelikler var olmasaydı, insan sadece sevgi ve uyumla yetinerek varlığını sürdürmek zorunda kalacaktı. Böyle bir durum ortaya çıksaydı insan hiçbir zaman sahip olduğu potansiyeli tam olarak ortaya çıkaramayacaktı. Diğer canlılardan farklı olarak sahip olduğu niteliklere belki hiçbir zaman sahip olamayacaktı.

Felsefeyle uğraşan ilk filozoflar, aklın önemine inanmışlardır. Çünkü diğer yaratıklardan esirgenen akıl sayesinde insanların daha mutlu olabileceğine inanmışlardır. Akıl ihtirasları kontrol altına almayı sağlıyor, içgüdülerin yanlış yönde hareket etmesine engel oluyordu. Akıl dünya ve insanların kendi üzerinde hakimiyet kurmasını kolaylaştıran bir silahtı (Botton, 2011: 146-147). Aklın kullanımının sinema ve felsefeyle buluşturan filmlerden biri olan Matrix, sinemada şüphecilik kuramının da önemli bir temsilini sergilemektedir.

> "Matrix filmi görünüş ve gerçeklik arasındaki diyalektiğin kendine özgü bir resmidir, dünyamız için kesin bir metafor olarak algılanmamalıdır. Bununla birlikte Matrix'te bulunan en genel kategorileri gerçekten de hayatımızda kullanırız: rüyalarımızda ve diğer halüsinasyon biçimlerinde çeşitli uyaranları tecrübe ediyoruz; bu tür deneyimlerde karşılaştığımız varlıkları gerçek olmayan tecrübelere dahil ediyoruz; gerçekten göründükleri gibi olup olmadığını merak ettiğimiz şeylerle karşılaşıyoruz ve hayatımız gerçekler kadar uydurma olanlardan etkileniyor. Matrix bunlar ve ilgili konular hakkında birtakım sorular soruyor ve bizi yalnızca onlar üzerine düşünmeye değil, aynı zamanda hakikat üzerine de düşünmeye davet ediyor" (Jorge ve Jonathan, 2003: 78).

Descartes'in kuşkuculuğu insanın zihninde yaşadığı tecrübeler ile bu tecrübeleri oluşturan dış gerçek arasındaki ayrım üzerine kuruludur. Yani Descartes, zihnimdeki tecrübelerden yola çıkarak gerçekliğin nasıl olduğunu bilebilir miyim diye sorar. Bunun bilinemeyeceği sonucuna varmıştır. Matrix'in kullandığı felsefi temalar açısından önemli iki olgu vardır; Bucknam'ın kavanozdaki beyin metaforu ve Robert Nozick'in deneyim makinesi metaforu... Bucknam, güçlü olanaklara sahip olan bir bilimadamının insan beyinlerini alarak bir kavanoza koyup onları elektrotlarla bilgisayara bağladığını ve bu beyinlere istediği simülasyonları uygulayabileceğini söyler. Bucknam'ın kavanozdaki beyin metaforuna göre insanların yaşadıklarını sandığı şey aslında beynin içinde oluşan ve bu bilim adamı tarafından verilmiş olan bir takım simülasyonlardır. Nozick'in deneyim makinesi makalesinde Nozick ise şöyle der: *"Diyelim ki bir sanal gerçeklik makinesi üretiyoruz ve bu makineyi istediğimiz şekilde programlıyoruz, istediğimiz şeyi bize yaşatabiliyor. Makineye bağlanıyoruz ve siz mesela çok ünlü bir yazar olmak istiyorsunuz ve çok ünlü bir yazar olduğunuz bir hayat yaşıyorsunuz ama sanal ortamda yaşıyorsunuz, gerçekte bir odada elektrotlara bağlı bir konumdasınız."* Bu durum aynı Matrix filmindeki gibi bir dünyayı yansıtmaktadır. Nozick 'Böyle bir makineye bağlanmak ister misiniz?' sorusuna genel olarak hayır yanıtını aldığından dolayı buradan da şu sonuca varmaktadı; bizim sadece haz yaşamak isteyen varlıklar olmadığımız, aynı zamanda gerçeklikle bir bağlantı içinde olmak istediğimiz… Yaşamlarımızın ve isteklerimizin gerçekleşmesi, gerçek dünyadan kopuk olmaması temel değerlerimizden biridir. Nozick, mutsuzluk pahasına yaşadığımızın gerçek olması yeğlenir sonucuna varmaktadır (Sayıcı, 2017: 83).

Nozick'in bu varsayımı insanoğlunun değerlerinin peşinde nasıl koştuğu sorusuna da geçiş yapılmasını sağlamaktadır. Yasayı oluşturan ve oluşturduğu manevi değerlere bir önem atfeden insan akıl sahibi olan sıfatıyla mutlak bir değere sahip olmaktadır. Bu değer insanın çeşitli amaçlarında kullandığı ve değer atfettiği araçlarından farklıdır. İnsanın çeşitli eğilimlerinin yöneldiği nesneler eğilim ortadan kalktığında değersiz hale gelmektedir. Bu yüzden nesneler için belirli koşullar altında değerli olma durumu ortaya çıkmaktadır. Akıl sahibi olan insan mutlak bir değere ve özgürlüğe sahip olduğu için araç olarak görülme olasılığı insanın sahip olduğu ilkelere ters düşmektedir. Bu yüzden insanın araç ve amaç birliği çerçevesinde görülmesi gerektiğine yönelik pratik buyruğa ulaşılmaktadır. Pratik buyruk burada eylemi belirleyen istemeye yöneliktir. İnsan davranışlarını düzenlerken değerini her zaman

korumak zorundadır. Bu şekilde oluşturulan bir arzu, ahlak yasasının kabul ettiği bir arzudur. İnsana ait olan değeri korumak ve yüceltmek, insanlık için en iyisinin istenmesi sonucunu doğuracaktır. Bu değerin bilincinde olan insan bütün eylemlerinde bu bilgiyi taşımaktadır. Böylesi bir dayanağa sahip olan insan davranışlarında nesnel bir bakış açısı da kazanacaktır. Bu bakış açısı kaybolursa ben sevgisi ile ortaya çıkan eylem istemenin iyi tarafına gölge düşürecektir. İnsan bencilce kendi mutluluğunu, istemenin belirleyici bir unsuruna dönüştürürse ahlaklılık ilkesi zedelenmektedir. Herhangi bir şeyin bir değere sahip olması göreli değer kavramıyla ilişkilidir. İç değere sahip olan bir varlığın bir değere sahip olduğu söylenmiştir. Akıl sahibi olan varlık amaç sahibi olabilmek için ahlaklılık ilkesine sahip olmalıdır. İnsan yasa koyucu bir kimliğe sahip olarak bunu gerçekleştirebilecek tek canlı olarak ortaya çıkmaktadır. Aynı sonucu sağladıkları için insanlık ve ahlaklılık değerli olarak kabul edilmektedir (Kant, 1917: 40,46,52).

Akla ve duygulara sahip olan insan bazen sahip olduğu nitelikler nedeniyle bir çatışma içine girmekte ve bu yönüyle diğer canlılardan ayrılmaktadır. Schopenhauer da Kant gibi insanın istemelere sahip olan bir varlık olduğunu düşünmektedir. Kant'a göre istemenin belirleyicileri insanın eğilimleriyle yasanın emirleri olurken Schopenhauer, Kant'ın oluşturmuş olduğu düalizmi teke indirgemektedir. Ona göre isteyen bir varlık olan insanın özgürlüğünün temelinde de bu isteme yatmaktadır. İsteme eşiğini aşabilen bir insan özgür olarak kabul edilmektedir. İnsanın ne olduğu sorusuna Schopenhauer, farklı insan tiplerinden bahsederek cevap vermektedir. Bu ayrımlarda özgürlük ile isteme arasındaki ilişkinin göz önünde bulundurulması gerektiğini belirtmiştir. İnsanın varlıkta bulunan konumunu araştırırken tür olarak insana yönelmesiyle insanın varlıktaki yeri ortaya çıkarılmıştır. İnsan kendisi hakkındaki bilgiye yapıp ettiklerini göz önünde bulundurarak ulaşmaktadır. Bunu mümkün kılan istemeyi doğrudan gerçekleştiren insan bedenidir. İsteme sayesinde insan fizyolojik ihtiyaçlarını gidermekte ve bu şekilde varlığını sürdürmektedir. Schopenhauer'e göre insan sadece istemenin emrinde olarak varlığını sürdürürse nedenselliğin ötesine geçememektedir. Sadece belirsiz istemeler topluluğuna sahip olan bir kişi olarak varlığını sürdürmektedir. Kör bir isteme topluluğuna sahip olan kişi mutluluğu da istemenin gerçekleşmesi olarak görmektedir. Sonuç olarak mutluluk negatif bir gösterendir. Çünkü eksikliğin yokluğunda ortaya çıkmaktadır. Hayatın tek bildiği bir istemeler ordusudur ve insanın içinde yeşeren açlık duygusu onu adeta

kemirmektedir. Bunu aşan insan ise can sıkıntısıyla karşı karşıya kalacaktır. Ancak istenilenin elde edilmesiyle ortaya çıkan mutluluk geçici bir tatmin duygusu yaratmaktadır. Bundan geriye acı veya can sıkıntısı kalmaktadır. Eğer istenilen şey ile ulaşılma süresi arasındaki zaman aralığı kısa ise mutlu hayattan bahsetmek mümkündür. Bu şekilde oluşturulan hayata dengeli hayat demek mümkündür (Kuçuradi, 2006: 26,54).

Schopenhauer'e göre kişi istemelerine bir açıklık getirip varoluşunu tam olarak gerçekleştirdiğinde doğanın tek tip ürünü olmaktan kurtulabilmektedir. İsteme aydınlandığı zaman birey sadece kendisine haz veren şeylerin peşinde koşmamaktadır. Kendisine haz verenlerin yanında acı verenleri de içselleştirir ve erdemli bir yaşam sürmenin yolunu kendi kendine keşfeder. Acının içeriği aynı şekilde kalmaktadır. Değişen, insanın acı karşısındaki tepkileridir. Hayatın tam olarak ne olduğunu görüp isteme yönündeki düşüncelerini olumlu veya olumsuz şekilde değiştirebilmektedir.

> "Varoluşumuzun geçici olması, bunu kesinlikle anlamsız kılmaz, ama sorumluluklarımızı oluşturur; çünkü her şey, bizim, öz itibarıyla geçici olan olasılıkları gerçekleştirmemize bağlıdır. İnsan sürekli, mevcut potansiyeller yığınıyla ilgili olarak kendi tercihlerini yapar; bunlardan hangisi hiçliğe mahkum edilecek ve hangileri gerçekleştirilecek? Hangi tercih gerçekte sonsuza kadar ölümsüz, 'zamanın kumları üzerindeki ayak izi' kılınacak insanın, her an, şöyle ya da böyle, varoluşunun anıtının ne olacağına karar vermesi gerekir" (Frankl, 2009: 135)

İstemelerini engelleyen ve hayır diyebilen bir insan kendi özgürlüğünü gerçekleştirebilmektedir. İnsan bütün yapıp ettiklerinde temel olarak iradesini değil, istemeyi almaktadır. Bu istemelerin her zaman emrinde olan bir kişi için özgürlükten bahsetmek mümkün değildir. Bireyin bütün yapıp ettiklerini zorlayan isteme ile özgürlük iç içe oluşturulmuş bir ilişkiye sahiptir. İstemenin en yüksek objeleşme seviyesinde olan insan iki anlamda özgür olarak kabul edilmektedir. İlk anlamdaki özgürlük negatif özgürlüktür ve diğer varlık türlerinde yer alan özgürlüklerle aynı anlamdadır. İkinci anlamdaki özgürlük ise varlıklar içinde sadece insana özgüdür. Pozitif bir anlama sahip olan imkanlar özgürlüğü görünüşlerin dünyasında yer almayan bir özgürlük türüdür. Bilgi çok güçlü bir ışık tuttuğu zaman, tek tek bütün insanların gerçekleştirdiği bir özgürlük anlamında nedenselliğe bağlı görünüşler dünyasında aykırı bir kavram olarak ortaya çıkarak olumlu bir anlam kazanmaktadır.

Pozitif özgürlüğün bilgiye dayalı olduğundan bahseden Schopenhauer'e göre özgürlük, bireyin isteme karşısında bütün durumların ve nedenselliğin ötesini görebilmesiyle gerçekleşmektedir. Birey bilginin ortaya çıkardığı olanaklar doğrultusunda nesnesini ilgili durumların ötesinde kullanabilme yeteneğine sahip olduğu sürece özgür olabilmektedir. Sonuç olarak nesnel bir bakış açısını geliştiren bir birey özgür olarak kabul edilmektedir. Schopenhauer'e göre özgürlük, bir insanın birden doğruyu ve olması gerekeni kavramasıdır. Bilginin egemenliğini bütün hayatına yayabilen bir insan gerçek bir özgürlüğe kavuşmaktadır. Gerçekleştirilmiş özgürlük istemenin aydınlığa kavuşmasıyla mümkün olabilmektedir (Kuçuradi, 2006: 62-69).

İnsan biyolojik varlığını sürdürmek ve türünü devam ettirmek için hayata evet cevabını vermektedir. Ebedi bir arzuya sahip olan insan bu arzuyla cevabını hep evet olarak vermekte ve çoğalmaktadır. İnsan bu güçlü isteğini gerçekleştirmek için çeşitli araçları kullanmaktadır. Bu araçlara bağımlı hale gelen insan ne olursa olsun bu araçları kullanmak zorunda kalmaktadır. Kendi varlığı için her şeyi hiçlemeye hazır olan insan yalan, kurnazlık, zorlama gibi birçok olumsuz durumu bir süre sonra içselleştirmektedir (Kuçuradi, 2006: 73). İnsan kendisini yaşama bağlı hissettiği için dünyaya getirdiklerini koruma arzusuna sahiptir. Bu yüzden yaşama evet demektedir. Yaşam içinde kullandığı araçlar meşru olarak görünmektedir. Kendini bilme ise insanın evet deme olasılığını değiştirmektedir. Kendini tam olarak bilmeyen insan ise yaşamının bir kölesi haline geldiği için istemeler karşısında sonsuz bir evet deme döngüsüne kapılmıştır. Kendisini aynada gören bir birey ise sahip olduğu bilgileri kullanarak hayır deme cesaretini gösterebilmektedir. İnsan kendisini araştırırken veya bulmaya çalışırken araç olarak bilgiyi kullanmaktadır. Bütün istemelerinin kontrolü insandadır. İstemelerine hayır diyerek kendini özgür kılacak insan ile istemelerine boyun eğerek köle olarak kalacak insandan bahseden Schopenhauer'e göre bilgi kullanarak aydınlanma çok önemlidir. Bilgi sayesinde durum ne olursa olsun özgürlüğe ulaşmak mümkündür. Bütün durumların, nedensel bağın ötesine geçen bir kişi artık kendini özgür kılmış durumdadır.

Özgürlük kendi içinde bir zorunluluğa sahiptir. Nedensel bağların dışına çıkarak mevcut durumların ötesini görebilen bir insan artık kişiliğinden soyutlanmış ve etik insan konumuna yükselmiştir. Schopenhauer bu insan için ulu insan tabirini

kullanmaktadır. İsteme ile bilgi arasındaki bağlantıyı etkin bir şekilde kullanan bir insan bilgiyi galip hale getirip kendi emrine alırsa dünyaya kolay bir şekilde hayır diyebilmektedir. Hayatın kendisini gören insan için açılan bu yol artık ikinci bir yoldur. İnsan bir çatışma ile karşı karşıya kaldığında yapıp ettiklerine karşılık bir acı hissettiğinde istemesini artık kırmaktadır ve hayata karşı hayır diyebilmektedir. Acıdan elde ettiği bilgi sayesinde isteme dürtüsünü istediği gibi yönlendirebilmektedir. Kendi yaşadığı acı veya başkalarının yaşadığı acı sayesinde özgürlük ortaya çıkmaktadır. Kendi doğasına karşı olarak uzun bir süre boyunca acı çekerek karşı koyan bir insan bağımsız bir varlığa dönüşmektedir. Dünyanın bütün gerçeğini kendi varlığında yansıtmaktadır. İnsanı bu noktadan sonra hiçbir şey sarsamamaktadır. İnsanı dünyaya bağlayan istemeler ve olumsuzluğa sürükleyen birçok durum ve duygudan bağımsızlaşan insan kendisini bu duruma bağlayan iplerden soyutlamıştır. Kendilerini artık bir ide olarak görenler diğer insanlarla aralarında var olan perdeleri tamamen ortadan kaldırmışlardır. Kendi "ben"ini silen insan artık herkeste insanı görmeye başlayacaktır. Schopenhauer'e göre bu durum karakterin silinmesi anlamına gelmektedir. Bilgi aracılığıyla özgürlüğüne kavuşmuş olan insan kendisi ile hesaplaşarak böylesi bir başarıya ulaşmıştır. Hayata veya istemeye olumsuz yanıt vermenin, kendini aşmanın veya yenmenin çeşitli dereceleri bulunmaktadır. Özgür insan başkalarının ikili objelik durumuna saygı gösteren adil insan konumundadır. Buna karşılık kendini aç bırakarak öldüren diğer bir insan tipi vardır. Tekleşme perdesinin hemen arkasında adalet ve sevgi bulunmaktadır. Bu insanda bir süre sonra egoizm tamamen yok olmaktadır. Dünyaya yüz çeviren insanda asketizmin çeşitli dereceleri görülmektedir. Bu kişiler filozoflar, azizler, yalnızlığı benimsemiş insanlar ve dervişlerdir (Kuçuradi, 2006: 78-82).

İnsanları belirli tiplere göre ayırarak insanın ne olduğu sorusuna yanıt aramaya çalışan Schopenhauer aslında insanın doğasının sınırlarını çizmektedir. Bilen ve isteyen yanı olan insandan bahsederken insanın nasıl eyleyen bir varlık olduğunu belirtmektedir. İnsan hayatla ilgili olan her şeye evet diyebilecek bir yapıya sahiptir. Ancak hayır deme potansiyeli kendisinde bulunmaktadır. Özel türden çeşitli bilgilerle donatılmış olan insan bu niteliği sayesinde nedenselliğinin dışına çıkabilmektedir. İnsanın hayır diyebileceğini belirten bir diğer düşünür Camus'dür. Onun deyimiyle bu eylemi ancak başkaldıran bir insan gerçekleştirebilir. Başkaldıran bir insan hayatın olumsuz yönleri ile karşılaştığında veya kendi hayatı söz konusu olduğunda kolay bir

şekilde hayır cevabını verecektir. İstemelerini tamamen yok edebilen ve akla sahip olarak hayır cevabına yönelen insan konusunda Camus'nün söyledikleri de dikkate değerdir. 20. yüzyılda ortaya çıkan şiddet ortamını varoluşçu bir bakış açısıyla değerlendiren ve sorgulayan Camus eserlerinde böylesi bir ortamdan yoğun bir şekilde etkilenmiştir. Özellikle "Sisifos Söylemi" adlı eserinde yazgı konusu üzerinden düşünmesiyle birlikte kavramın insan yönü tarafını gittikçe irdeler hale gelmiştir. Buna göre bir suçlu olan Sisifos ceza olarak bir kayayı tepeye çıkarmakla cezalandırılmıştır. Ancak her denemesinde kaya geriye düşmüş ve her seferinde Sisifos kayayı tekrardan tepeye çıkarmaya çalışmıştır. Bu anlatı ve Sisifos'un bir türlü vazgeçmemesi insanın sahip olduğu boşluğu nasıl doldurması gerektiği konusunda düşünüre çok sayıda soru sordurmuştur. Camus'ye göre insan sahip olduğu boşluğu başkaldırı ile doldurabilmektedir. Ancak dünyayı veya diğer insanları kurtarma vaadiyle ölüm eylemleri içinde bulunmak, başka insanları ölüme göndermek başkaldırmanın ilkeleriyle bağdaşmamaktadır. Çalışmada insanın yaşaması gerektiği ideal dünya ve yaşam anlatılmıştır (Taşçıer, 2013: 682).

Felsefe literatüründe çokça yer alan başkaldırı kavramının sınırları çizilirse kavram çok iyi bir şekilde anlaşılabilir. Başkaldırı kavramının ne olduğu, neden yapıldığı ve kimler tarafından yapılabileceği net bir şekilde belirlenmelidir. Başkaldırı her şeyden önce insana ait bir eylemdir. İnsanın yapıp ettikleriyle yakından ilgilidir. Normal bir düzenin varlığı durumunda geçerli olabilecek bir kavram değildir. Bir insan fenomeni olan başkaldırma her insanın girişebileceği bir eylem değildir. Dünyada gerçek bir başkaldırıyı gerçekleştirenler bir grup insan için gerçek olabilmiştir. İnsan olmanın getirdiği sonuçları ve olanakları kullanan bu azınlık başkaldırıyı dünya üzerinde cisimleştirebilirler. Bazı durumların ve gerçeklerin farkına varan başkaldıranlar insanların başka türlü eyleyebileceğini kanıtlamaktadırlar. Yapılacak bir eylem kalmadığında, sözün tamamen bittiği yerde insan varoluşunu sürdürmek için başkaldırmak zorundadır. Bu bir karşı çıkıştır. İnsanın sabır sınırının zorlandığı noktadır. Akıl sahibi bir insan bilinçli bir şekilde karşı çıkmaktadır. Karşı çıkılanın ne olduğuna göre başkaldırının türü değişse de bireysel çıkarlarını korumak ihtiyacı hissetmeyen insanların yaptığı kişisellikten uzak bir eylemdir. Başkaldırma eylemi insana olumsuz bir sonuç olarak dönebilir. Buna rağmen adaletin gerçekleşmesi için yapılması gerekeni yapmaktan imtina etmemektedirler. Başkaldıran birilerinin uğradığı haksızlığın giderilmesi için çabalamaktadır. Başkaldırının temelinde kendisi

olsa bile elde edilecek olan sonuçtan birçok insan fayda görecektir. Başkaldıran kişi bencil değildir ve sadece kendi çıkarını korumak istememektedir. Başkaldırı nedeniyle tehlikeyle karşı karşıya olma olasılığı vardır. Bunun için kendi varlığını bile tehlikeye atabilmektedir. Haksızlığa uğrayan kendisi olmasa bile başkalarının hakkı için kendi hayatından vazgeçmeye hazırdır (Tepe, 2016: 158-160).

Başkaldırma sorunlar üreten mevcut düzene karşı bilinçli bir şekilde hayır deme halidir. İnsanın değerini korumaya yönelik bilinçli bir tavır alma durumudur. Her değer kendisiyle birlikte bir başkaldırmaya neden olmasa da her başkaldırmanın bir değere sahip olduğu açıktır (Camus, 1975: 22). Başkaldırı çarpık düzenin bütün unsurlarına, adaletsizliğe ve şiddetin her türlüsüne bir karşı çıkıştır. Bilinçli bir şekilde gerçekleştirilirse başkaldırı bir anlam taşımaktadır. Küreselleşmiş bir kapitalist düzende mücadeleyi oluşturanlar bu sisteme karşı tepkilerini koymuş olanlardır. Yoksullar, ezilenler, işçi sınıfı, kadınlar, çevreciler, lgbt bireyler, başkaldıranlara örnek olarak verilebilir. Bir değer anlayışından yola çıkılarak gerçekleştirilen başkaldırma gerçektir. İnsana ait olan değerden yola çıkılarak üretilen bilgiler bir eylem olarak kabul edilmektedir. Başkaldırının temelinde insanlık için kabul edilen değerin yaşatılması bulunmaktadır. Belirli bir değer anlayışı ile harekete geçen insanlar olan biten birçok şeye karşı hayır cevabını vermektedir. Başkaldırma bu hayır cevabı vermenin eyleme dökülmüş halidir. Belirlenen bir değer eski değerin yerini ancak başkaldırma ile almaktadır. Böylesi bir konuda başkaldırmayı değerler konusunda bağımsız bir şekilde ele almak olanaksızdır (Tepe, 2016: 161-163).

Başkaldırı insanın kendi doğasında bulunan bir fenomen olarak kabul edilmektedir. Bu olanak insanın içinde yaşamaktadır. Ancak bunu yaparken neye karşı başkaldırdığının ayırdında olmalıdır. Başkaldırının belirli bir değeri korumaya yönelik olduğu söylenmektedir. Bunu yaparken cinayet, hırsızlık gibi olumsuz olaylara yönelen bir başkaldırıyı bireysel veya kitlesel bir şekilde desteklemek mümkün değildir. Bireysel veya kitlesel bir ölme-öldürme eylemiyle başkaldırının bağdaştırılması beklenemez. Bu durum eylemin amacını değiştirmekte ve kendisini tutarsız hale getirmektedir. Bilinçli bir başkaldıran kendisi için bir özgürlük talep ederken bu durumun başka insanların hakkını gasp etmemesi gerektiğinin bilincinde olmalıdır. Hiçbir insan bir başkaldırma eylemi yüzünden küçük düşürücü bir durumda kalmamalıdır. İstenilen bütün özgürlükler bütün insanlar için geçerli olurken yadsınan

şeyler bütün insanlar için yasak olmalıdır. Kölenin efendiye karşı çıkmasının yanında bilinçli bir başkaldıran aynı zaman efendi-köle düzenini yaratan insana karşı da olmak zorundadır (Camus, 1975: 310). Bu yüzden başkaldırıyı haklı bir eylemler dizisi olarak belirlerken bir ölçüt kullanılmalıdır. Ölçünün var olmadığı bir başkaldırıda şiddet bir şekilde kendini üretecektir. Başkaldırı eyleminin şiddetten uzak bir şekilde sürdürülmesi beklenmektedir. Camus'ya göre gerçek bir başkaldırı eyleminde şiddeti kurala bağlamak doğru değildir. Şiddeti sınırlayan kurumlar yüzünden silahlanma gerçekleşebilmektedir (Tepe, 2016: 164).

Başkaldırı değerleri koruyarak varlığını sürdüren bir eylemdir. Koruma uğruna şiddetin birçok yönelmesi eylemi ise insanları korkutan bir diğer tarafı oluşturmaktadır. İnsan için insanı korurken yapılan eylemler başka insanlar için şiddet eylemlerine dönüşebilmektedir. Başkaldırının genel olarak bireyden çok kitleleri ilgilendirmesi gerektiği düşünülmektedir. Ortaya atılacak olan yeni değerlerden yoka çıkılarak yapılan başkaldırmanın insanlığı şiddete ve teröre yönlendireceği düşünülmektedir. Bir olgunun gerçekten değer taşıyıp taşımadığını belirleyecek olan insanın gerçekten insanlığın kolektif zihin dünyasıyla donanması çok önemlidir. Başkaldırının ilk adımında belirlenecek olan dengeli adımlar başkaldırıya gerçek rengini verecektir. Devrim ne zaman sonlanacağı bilinmeyen cezaları önceden uygulamayı yadsıyorsa ilgili devrimin iyi bir başkaldırı ile ortaya çıkarıldığı söylenebilir (Camus, 1975: 318). Başkaldırının şiddetli birtakım eylemlere dönüşmesini engellemek için insan haklarının tam olarak bilincinde olmak gerekmektedir. İnsana ait bir fenomen olan başkaldırı kavramıyla birlikte insan hakları da insanlığın ürettiği önemli bir kavramdır. Başkaldırıya neden olan sorunların çözülmesini istemek şüphesiz ki insan hakları kavramını çok daha iyi noktalara taşıyacaktır. İnsan bu iki olguyu da doğru bir şekilde değerlendirebilecek bir kapasiteye sahiptir. İnsan doğası bunu yapmaya elverişli durumdadır. İnsan Kant'ın önerdiği şekilde ahlak yasasına göre eyleme yolunu seçmeli, Schopenhauer'in belirttiği gibi istemelerini kırabilecek iradeyi geliştirebilmelidir.

Scheler'e göre Kant'ın ilgilendiği ahlak, din, metafizik, bilgi gibi konulara insanın özü de eklenmelidir. Scheler bu sorunların insanla doğrudan ilişkili olduğunu belirterek bu tipte yer alan konuların felsefi antropoloji tarafından incelenmesi gerektiğini belirtmektedir. Kant'a kadar insan kavramı sadece bir bilgi objesi olarak

görülmüştür. İnsan kavramının öncelikle tek başına incelenebilmesi için insan varlığına ait doğru bir bakış açısı oluşturulmalıdır. İnsanın kendi varlığı bir problem alanı olarak kabul edilmelidir. İnsan kendisini çok derin bir şekilde araştırdıkça, araştırmalar ilerledikçe ve çok sayıda bulgu ortaya çıktıkça insanın ne olduğuna dair sorular artmış ve insan felsefesi adı verilen alan ortaya çıkmıştır. İnsanı bir problem haline getirerek bu kavramı bir sorun haline getiren ilk kişi Max Scheler'dir (Mengüşoğlu, 2014: 106). 20. yy düşünürlerinden biri olan "İnsanın Kosmostaki Yeri" adlı kitabı ile felsefi antropolojinin kurucusu kabul edilen Max Scheler, insanın ne olduğuna dair hala uzlaşılmış bir sonucun var olmadığını belirtmiştir. Eğitim almış bir bireye insan denince aklına gelen imgeler üzerinden giden düşünür genelde bireyin aklına gelebilecek üç adet düşünceden bahsetmektedir. İlki Âdem, Havva, cennet, cehennem, yaratılış, cennetten kovulma gibi Yahudi-Hıristiyan geleneğinin ortaya koyduğu insan düşünceleriyle ilgili olacaktır. İkinci düşünce ise Antik-Yunan düşüncesiyle ilgili olacaktır. Buna göre bir akla sahip olan insan her şeyin ne olduğunu kavramaktadır ve bu yönüyle yeni bir insan bakış açısının ortaya çıkmasına neden olmaktadır. İnsan, ben bilincine sahip olması nedeniyle dünyada kendine özgün bir yer edinmektedir. Her şeyin temelinde ise insanüstü bir akıl yatmaktadır. Üçüncü düşünce ise özellikle geleneksel bir hale gelmiş olan ve bilimin de yol gösterdiği bir şekilde zihinlerde biçimlenen insanın yeryüzünde yer alan en gelişmiş canlı türü olduğu bilgisidir. Bu düşünceye göre insan diğer canlılardan farklı olarak kendisinde bulunan yetisini ve enerjisini kullanarak sahip olduğu karmaşık sistemle ayrışmaktadır. Scheler'e göre, teolojik, felsefi ve doğa bilimsel olan bu insan düşünceleri arasında bir birlik bulunmamaktadır. Bu yüzden insanın ne olduğuna dair ortak bir düşünce hala oluşturulamamıştır. Bu kadar farklı alanlardan gelen insan tanımları ve anlayışları çok sayıda insanın bu sorunun cevabının peşine düştüğünü göstermektedir. Scheler, insanın ne olduğuna dair soru sorarken insana ait olan önemli bir özellikten bahsetmektedir. İnsanı diğer canlılardan ayıran bu özelliği adı tindir. İnsan biyolojik açıdan kolay bir şekilde tanımlanabilir. Dik bir şekilde durabilen, belirli bir omurga yapısına sahip olan, kafatası dengesini sağlayan, beyni çok gelişmiş bir canlıdır (Scheler, 1998: 36). İnsan ile şempanze arsında öz bakımından bir fark bulunmaktadır. Bu özün tam olarak ne olduğu belirlenmelidir. Scheler insanı tinsel bir varlık olarak tanımlayarak bu ayrımı derinleştirmektedir. İnsana kozmosta özel bir yer atfeden nitelik insanın tinsel oluşudur. Akıldan çok daha kapsamlı bir anlamı çağrıştıran tin kavramı yalnızca bilmeyle ilgili olarak belirli bir anlama gelmeyen insana zorluk

yaşatan bazı şeyleri buldurabilir ve insanın kaynağının ne olduğunu gösterebilmektedir. Bireyin kimlik gelişimini sağlayan önemli bir kavram olarak ortaya çıkmaktadır. Dolaylı olsun veya olmasın birçok alan insanı ilgilendirmekte ve sorunların içinde insan fenomeni bulunmaktadır.

Scheler'e göre insan evrende bulunan bütün varlıklara ait ögelerden pay aldığı için insan bütün varlıksal sorunların merkezinde konumlanmıştır. Bir alanın zamanla sorunlu bir nokta haline gelmesi ile dikkatler onun üzerinden toplanmaktadır. İnsanın problem dolu bir alanla ilişkilendirilmesiyle onu ele alarak değerlendirme ihtiyacını ortaya çıkarmıştır. Sonuç olarak felsefi antropoloji alanı ortaya çıkmıştır. İnsanı merkezi bir konuma alan ve insan için bir problem alanı açan bu düşünce Scheler'e göre insana ait olan bütün sorunları ortaya koyarak incelemeli ve insanın kozmos içinde yer alan konumunu yakından incelemelidir. Bahsedilen bu sorunlar insan içindir ve insanın kozmos içinde bulunmasıyla ilgilidir. İnsana ait birçok fenomen ve kavram nedeniyle insanla ilgili konular sorunsal haline getirilmiştir. Dil, bilim, insanın kullandığı aletler, vicdan, ethos, sanat, adalet, devlet, kavram oluşturma, tarihe sahip olma gibi birçok olgu ve kavram insanla birlikte ortaya çıkmıştır (Mengüşoğlu, 2014: 109).

İnsan sahip olduğu verili olan gerçekliğin dışına çıkmak istemekte, görünen gerçeklikle yetinmemektedir. Yeni olarak görülen şeylere karşı bir tutku geliştirerek düşünce dünyasında bastırdığı itkiyi serbest bırakmakta ve oluşan enerjiyi tinin hizmetine sunmaktadır. Tinsel bütün eylemlerini gerçekleştiren insan duygusal dünyasına ait olan itilimleri susturmaktadır İtkileri bastırılmasıyla ortaya çıkan enerji tinsel davranışların gerçekleştirilmesini sağlamaktadır. Bunu bir defa da olsa kırabilmek insan için çok önemlidir. Doğanın dışına çıkabilen bir insan doğayı bir nesne olarak edinme fırsatına kavuşmaktadır. Kendisini tam olarak sorgulayan bir insan nerede olduğunu araştırmak istemektedir. Bu sayede dünyanın bir parçası olmaktan kurtulmaktadır. Kendisinin tam olarak farkında olarak bulunulan gerçeklikten sıyrılma tinselliğin sunduğu olanakla mümkün olabilmektedir. Scheler'e göre, insan kendisinde potansiyel olarak bulunan tinselliği gerçekleştirdiği zaman insan olabilmektedir (Scheler, 1998: 120-124). İnsan evet cevabı yerine hayır cevabı vererek hayatın insanlara sunduğu bütün olumsuzluklara dur diyebilmektedir. İnsan,

insan hakları kavramını üreterek insana özgün bir önem atfetmiştir. Bütün ihlalleri bu kavramı kullanarak önleyebilmektedir.

Varoluşçu felsefenin temelinde insan yatmaktadır. Birçok felsefi kuramının merkezine insanı yerleştirmektedir. Teolojinin temel konusu ise Tanrı'dır. İnsan varoluşun merkezinde kaldığı sürece Tanrı da teolojinin merkezinde yer alacaktır. Heidegger'e göre, insan için üretilen birçok felsefi düşünce varlıkların varlığı hakkındadır. Varlık hakkında oluşturulan düşünceler ise insanın yapısını ilgilendirmektedir. Heidegger'e göre varlığı anlamak için Dasein kavramı net bir şekilde anlaşılmalıdır. Dasein, varlığı anlatan bir kavramdır. Bir varlık ortaya çıkmışsa Dasein kavramından da bahsetmek mümkündür (Ertürk, 2000: 118). Varlığın ifşa edilmesiyle birlikte Dasein'ın sonlu bir kavram olduğu net bir şekilde anlaşılmaktadır. İfşanın sonlu olması nedeniyle insan da sonlu olmaktadır. Dasein var olmazsa dünyanın ifşası olanaksız hale gelmektedir. İnsanı anlama yönünde yapılan birçok çabanın temelinde deney ve gözlemden çok insanlarla ilişki kurma bulunmaktadır (Bakış, 2016: 317). Dasein'ın dünyanın bilincinde olması tamamen onun dünya içinde yer almasından kaynaklanmaktadır. Dünya içinde var olmak Dasein'e ait bir karakter özelliğidir. Bir varoluş düzleminden bahsedebilmek için Dasein'den söz etmek gerekmektedir (Heidegger, 2011: 65-67). İnsan için bütüncül bir bakış açısı geliştiren filozoflar insanın varoluşuyla ilgili olarak birçok teorik yaklaşımı reddetmektedirler. Buna rağmen varoluş kavramının sunduklarıyla aynı fikirleri paylaşmaktadırlar. İnsan düşündüğü, hissettiği gibi harekete geçen ve bütün bu kavramları bir bütün içinde değerlendiren bir varlıktır. İnsanı bir bütün olarak ele alan varoluşçular, insana ait bütün özellikleri bir bütün içinde değerlendirmektedirler.

Gabriel Marcel insanın varlığa olan katılım seviyelerini üç aşamada olacak şekilde incelemiştir. Bunlardan ilki bedene bürünme seviyesidir. Birey bu aşamadayken bedensel ve duygusal bütün tecrübeleri bir arada yaşamaktadır. İkinci seviye ise komisyon seviyesidir. Komisyon seviyesi ise aşk, umut ve sadakat ile gerçekleşmektedir. Üçüncüsü ise aşkınlık seviyesidir. Bu seviyede yaratıcılık umutla birlikte kendini açığa vurmaktadır. İlk seviyede insan ruh-beden ilişkisinin sınırlarını kavramaktadır. İkincisinde ise duygusal açıdan kendisinden farklı kişilerin de var olduğunu keşfetmektedir. Üçüncüsünde ise mutlak olarak varlığını açığa vurmakta ve mutlak varlığın kendisini de açmasını sağlamaktadır (Elmas, 2015: 211). Marcel

insana ait olan gizemi metafizik bir analiz kullanarak aydınlatmaya çalışmaktadır. İnsan, kaderini özgür iradeyi kullanarak deneyimlemek istemektedir. İnsan seçimlerinde özgür bir şekilde hareket etmektedir. İnsan kendi varoluşunu ve Tanrı'nın varlığını kabul ettiği zaman gerçeğe ulaşmaktadır. Tanrı'nın varlığını kabul ettiği zaman kendi varoluşunu onaylamaktadır. İnsanın kaderi de bu varoluşa bağlıdır. İçe kapanış sayesinde Tanrı'nın varlığı bilinmektedir. İnsan sahip olduğu bütün sorunları akılla çözebilmektedir. İçe kapanış ile kastedilen sezgisel bir alanı insan zihninde geliştirmektir (Çüçen, 2015: 42).

Marcel merkezi insanda olan somut bir felsefi alanı benimsemiş durumdadır. Soyut felsefe onun anlayışında yer almamaktadır. İnsanın sahip olduğu somut deneyimleri kullanarak alanını genişletmektedir ve onun çıktığı yolculuk varlığa ait keşif yolculuğudur. Bireyi tam olarak ele alabilmek için onun bütün tecrübelerini göz önünde bulundurmak gereklidir (Reneaux, 1994: 79). İnsani tecrübe ise ancak metafizikle gerçekleşmektedir. Birey kendi varlığını açığa vurarak ve diğer bütün benlerle çeşitli ilişkiler kurarak, kendini mutlak varlıkta açarak varoluşunu gerçekleştirebilmektedir. Metafizik ile varoluş arasında yer alan birliktelik böylesi bir sonucu ortaya çıkarmaktadır. Kendi varoluşunu fark eden bir insan böylesi bir sonuca ulaşmaktadır. Bireysel varlığın bilinmesi sonucunda insan kendi varlığını keşfetmeye başlamaktadır (Koç, 2013: 203). Hegel'e göre hayvanlarda benlik bilinci bulunmamaktadır. Buna karşılık olarak insan benlik sahibi bir varlıktır. İnsanın kendini bilmesi ve kendini gerçekleştirme isteğine sahip olması benlik bilincinin ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Varlığını ortaya çıkarmak için doygunluğa ulaşması çok önemlidir. Bir hayvan gibi yaşayan bir insan ise kendisini hiçbir zaman gerçekleştirememektedir. İnsanları özgün kılan yapı toplumsallıktır. Toplum içinde bir insan varlığına eşdeğer olarak anlaşılmaktadır (Camus, 2017: 168-169).

Varoluşçu anlayış insanın dünya içindeki varoluşunu savunmaktadır. Descartes'in belirttiği önce cogitoda bulunma, daha sonra dış dünyada yer alma varoluşçulukla bağdaşmamaktadır. Var olmak zaten fiil olarak dışarda olmayı imlemektedir. William Barrett gibi varoluşçular da dünya içinde yer alan insanın varlık yapısıyla ilgilenmektedirler. Heidegger dış dünya kavramını çelişkili bir kavram olarak ele almakta ve bu durumu "Varlık ve Zaman" adlı eserinde şu şekilde açıklamaktadır; felsefede olan olumsuz durum dış dünyanın varlığına dair net bir kanıt

sunmaması değildir. Böyle bir ispatın gerekli olarak görülmesi ise olumsuz bir şekilde değerlendirilebilir (Heidegger, 2011: 372). Heidegger özne olan insanın dünya içinde somut bir varoluşa sahip olması gerektiğini belirtmiştir. Marcel de benzer şekilde insanın diğerleriyle oluşturduğu bir iletişim üzerinden somutluk kavramını geliştirmekte ve insanın varoluşundan bahsetmektedir. Sartre'a göre 'orada olma' varlıkla ilgilidir ve varlığı başka bir yerde aramak anlamsızıdır. Bir özne kimliğine sahip olan insan durağan olmaktan çok canlı ve zamansal bir varlıktır. Özneye bu nitelikler eklendiğinde ortaya bir birey çıkacaktır. Bahsedilen bu kavram ve vurgular varoluşçuluk için çok önemlidir. Varoluşçuluk bireye ait bir felsefe olduğu için bireye vurgu yapmakta ve temeline insanı almaktadır (Gündoğdu, 2007: 102). İnsanın kendisinden kopmasıyla dünyadan kopması arasında bir ilişki bulunmaktadır. İnsan böylesi bir düzende kendini kurabilmek için kişisel varoluşunu olabildiğince genişletmek zorundadır. İnsanın kendi varlığı temelinde ortaya çıkan durum kendisinden ve dünyadan kopuşuyla daha da derinleşmektedir.

Sartre'ın görüşlerinin temelinde insan ve dünya arasındaki ilişki yatmaktadır. Bilinç nesnelere yönelerek yönelimsel bir ilişki oluşturmaktadır. Ortada boş bir bilinç bulunmamaktadır. Her şeyin bir bilinci olmak zorundadır. Bilinç kendi varlığında kendi sorunsalını üretmektedir (Esenyel, 2015: 225). Varoluşun öze göre bir önceliği bulunmaktadır. Varoluşçular, varoluşu özden önce gelen bir kavram olarak görseler de bütün varoluşçular aynı anlama gelecek fikirler üretmemiştir. Ancak varoluşa atfedilen bir öncelikten bahsetmek mümkündür. Bu akıma göre insanlar bir varoluşa doğrudan sahip olamazlar. İnsanın kendi varlığı zaten bir varoluş olarak kabul edilmektedir. İnsan kendisini somut, tarihsel ve zamansal bir varlık olarak kendini zaten özgürce yaratmaktadır. Kierkegaard'a göre, öznelliği ortaya çıkartan unsurlardan biri hakikattir. Varoluşçulara göre insan öznel bir varlık olarak kabul edilmelidir. İnsanı bilimsel bir araştırmanın objesi olarak görmek olanaksızdır. Maurice Merleau Ponty'e göre ise algıda öncelikle beden vardır ve somut dünyayı algılamak için insan gündelik yaşamdaki eylemlerini kullanmaktadır. Merleau Ponty, insanın zihin ve beden olarak bir bütünlüğe sahip olduğunu belirtmiştir. Araştırmacı, nesnel olarak kabul edilen bedenden önce öznel olma durumuyla ilgilenmiştir. Dünyadaki yere dair bilince ulaşabilmek için insan bedenini kullanmalıdır. Bu yüzden nesnel olarak durağan konumdaki bir bedenden çok nesnel ve somut bedenden bahsetmek daha önemlidir (Esenyel, 2015: 261-265).

Kierkegaard'a göre insan düşünen, eyleme geçen, hisseden ve inanan bir varlıktır (Akış, 2015: 74). Nietzsche ise insanın somut varlığına vurgu yapmıştır. Felsefe alanı zaman içinde çokça soyut tartışmalar yapsa da insanı bir kavram olarak ele almıştır. İnsanın somut bir varlık üzerinde olmasıyla ilgili tartışmalar ise çok eskiye dayanmamaktadır. Genelde insanın soyut varlığından bahsedilmiştir. Nietzsche bu düşünceyi reddederek bu durumun felsefe açısından kötü sonuçlar doğurabileceğini belirtmiştir. Felsefeyi ortaya çıkartan insanı somut bir varlık olarak ele alarak felsefeyi daha iyi noktalara taşımak mümkündür. İnsanı somut bir varlık olarak ele almadan felsefeyi algılamak olanaksızdır (Esenyel, 2015: 120). Marcel'in felsefesinde ben ile diğeri arasında bir ilişki bulunmaktadır. Birey ancak kendini açarak varoluşa yönelebilmektedir. Birey kendisinden daha aşkın bir şeye yönelerek varoluşuna bir anlam kazandırabilir. Bu yüzden Tanrı ile kuracağı iletişimi daha iyi bir hale getirerek varoluşun anlamına ulaşabilmektedir. Varlığın kendini tam olarak açması ise sadakat ve bağlanma ile oluşmaktadır. Marcel'e göre varoluşçuluk ile Tanrı düşüncesi arasında bir paralellik bulunmaktadır (Elmas, 2015: 216-217).

Post-modernite felsefenin nasıl bir etkinlik olduğuna dair bir tartışma başlatmıştır. Buna göre yola çıkma ve yolda olma gibi kavramlarla karşı karşıya gelinmektedir. Yola çıkma ve yol boyunca ilerlemek amacıyla yapılan eylem temelinde bir felsefi etkinlik olarak kabul edilme durumu sorgulanmaktadır. Belli başlı gelenekleri takip ederek geleneksel bir anlayışla yapılan felsefenin etkinliği de benzer şekilde soru işaretlerine neden olmuştur. Felsefenin başlangıcında ise gelenekten sıyrılarak yeni düşünceler üretme vardır. Sadece belirli bir alan içine hapsedilmiş felsefi bir eğitime maruz kalan birçok düşünür kendi özgürlüklerini bilim ve sanatta bulmuştur (Fairfield, 2010: 94-95). Şimdilerde felsefede ilerlemek isteyen bir insan ise geçmişin baskısı ile geleceğin engelleri arasında sıkışıp kalarak hareketsiz hale gelmektedir (Arendt ve Kohn, 2006: 7). Geçmiş bireyi arkadan iterek onu ilerletme amacı güderken, gelecek bireyin geçmişe dönerek eskiyle olan hesaplaşmasını tamamlattırma amacını gütmektedir (Marchart, 2006: 135). Felsefi açıdan yolda olma durumunu bu şekilde düşünmek mümkünüdür. İnsan ister bir yolda doğru bir şekilde ilerlesin, ister yolda sıkışıp kalmış olsun yolda ilerleme durumu her zaman varlığını korumaktadır. Geleceğin belirsizliğinden ürken birey önce geçmişe dönmeye çalışmaktadır. Geçmişten kendine uygun bir öğretiyi seçen birey öncelikle geçmişle bir türlü barışamayıp kendisini geleceğin belirsizliğine bırakmaktadır. Bu da aslında

bir bakıma felsefi anlamda bir yolculuğa çıkmaktır (Johnson, 1995: 80). Bu noktadan sonra felsefe belirli amaca sahip olan bireyin engelleri de göze alarak yaptığı bir çeşit hac yolculuğudur (Johnson, 1995: 138). V.Turner ve E. Turner'e göre hac üç aşamalı bir şekilde gerçekleşen bir ayindir. İlk aşamada insan ayrılığı ve yolculuğu yaşamaktadır. İkinci aşamada ise varılan hedefin bütün tecrübelerini yaşamaktadır. Son aşamada ise artık insan eve dönmüştür ve bu yolculukla birlikte kendisini yeniden tanımlamıştır (White ve McCormick, 2011: 996). Bu kavram akıllara dini bir faaliyeti getirse de sonuç olarak yaşanan zihinsel bir dönüşümü göstermektedir. Geçmiş ile gelecek arasında kalan bir insan sahip olduğu sıkışıklığı atlatınca yürüyüp gidecek mi yoksa hala uçurumlara mı sahip olacaktır? Uçurumlar mevcutsa insan yeni hayatı için kendi içinde bir devrime ihtiyaç duyacaktır (Marchart, 2006: 142). Yolculuk ifadesi felsefeye uygun bir metafor olarak işlev görmesinin yanında kökeninde mitolojik anlatılara sahiptir. Bu yüzden bu metaforu teolojik anlamda da işlemek mümkündür. Hac kavramı kavramsal olarak kullanılmaktadır. Yüce bir manevi amaç için çıkılan kutsal bir yolculuğu ifade etmektedir. Bununla birlikte insanın bulunduğu yerden ayrılarak bilinmeyen bölgelere ulaşmasını da simgelemektedir. Düşünmenin ne olduğuna kafa yormak veya sorunlar karşısında harekete geçmek sadece modern insana ait nitelikler değildir. Yeni düşüncelere yelken açmak, devrimler planlamak, kendi içinde yeni bir varoluş oluşturmak çok sayıda insanın başardığı bir olaydır. Arkaik olarak kabul edilen insan da sürekli olarak yeni başlangıçları düşlemiş ve hayal gücünü olabildiğince genişletmiştir.

Yolculuk kavramından mitolojik anlamda bahsedildiğinde akla gelen ilk örnek Odysseus'dir. Ülkesi İthaka'dan gelerek Truva şehrinde on yıl boyunca savaşan Odysseus daha sonra çeşitli engellerle dolu olan on yıllık dönüş yolculuğuna çıkmaktadır. Yolculuk esnasında yaşadıkları epik bir anlatının temelini oluşturmuştur ve klasik kahraman hikayelerinin temelinde bu destansı anlatı vardır. Büyük engellerle dolu bir yolculuğa çıkmış olması, ev için duyulan yoğun özlem duygusu, dönüş yolunu tamamladığında artık farklı bir kişiye dönüşmüş olması, yolunu kaybetmesi, çeşitli seçeneklerle karşı karşıya kalarak ruhsal açıdan sınanması gibi olay ve durumlar onun yaşadığı olayların ana başlıklarındandır (Coleman ve Elsner, 1995: 1). Bu epik anlatı belirli amaçlarla yola çıkmış kişiyi konu alan anlatı olduğunda akla ilk gelen hikayelerden biridir. Anlatının birçok unsuru o kadar çok dikkat çekmiştir ki agnostik pagan öğretileri takip edenler ve Hristiyan geleneğinden gelenler bu efsaneyi kişinin

kendi ruhuna yaptığı yolculuğun bir izdüşümü olarak ele almışlar ve sembolik bir konuma taşımışlardır. Kahramanın sahip olduğu güçlü kişilik ve sahip olduğu mücadele etme yeteneği mitolojinin kahraman üzerindeki etkilerinden biri olarak insanlar tarafından yoğun bir şekilde kullanılmıştır. Bu çeşit sembol haline getirme işlemleri bir çeşit dini hac gibi törenler veya ibadetler için kullanılıyor olsa da hayatın içinde görülmekte olan birçok unsuru anlatıda bulunan çeşitli simgelerle iç içe bir şekilde kullanmak mümkündür. Kahraman üzerinden yapılan sembolleştirmenin doğal dünya ve diğer canlılar üzerinden görülebilecek izdüşümleri aslında bir yolculuk temasına yedirilmiştir. Pers dünyasının Simurg'u, Antik Yunan'ın Phoenix'i, Tasavvuf'un Anka'sı ve Hint mitolojisinin Garuda'sı gibi anlatılar ve hikayeler hedef olarak çok uzak bir konumda bulunan amaca ulaşma isteğinin, yolda ortaya çıkan engellerle mücadele etmenin, insanın kendi ruhuyla yüzleşmesinin, kendi varoluşunu bizzat kendisinin gerçekleştirmesinin birer sembolü olmuşlardır (Williams, 2003: 138). Bu anlatılar aslında birçok mitolojik anlatımın birbirine olan yakınlığını da ortaya çıkarmaktadır. Göksel tanrılarla iletişim kurmanın ve kehanet oluşturmanın en eski sembolleri olarak da dikkat çekmektedirler (Garr ve El Shamy, 2005: 80). Bu anlatılar en eski olanı göstermeleri ve dini ve felsefi anlatılarla olan yakınlıkları ile dikkat çekmektedir. Kurduğu benzeşik düzen ve anımsatma sayesinde neden olduğu bağ kurma yöntemi bu anlatıları eşsiz hale getirmiştir.

Uçma ile temsil edilen bir şeye ulaşma teması, zorlu koşullar altında yolculuk yapma isteği, var olan düzenden koparak başka bir düzleme geçiş yapma anlatısı, yeni düzlemde tanrıya ve ölümsüzlüğe ulaşma isteği birçok dinin ortak anlatısı ve töreni olarak kutsal yolculuğu veya hac yolculuğunu anlatmaktadır. Uçma eylemini gerçekleştirerek başka bir gerçekliğe ulaşma isteği her zaman insanın sahip olduğu arzulardan biri olmuştur. Geçmiş ile gelecek arasında sıkışmış insanın sahip olduğu kriz sadece modern insana özgü bir sorun değildir. Arkaik insanın da böylesi varoluşsal krizlere sahip olduğu düşünülmektedir. Modern insan bu krizi sanat yolu ile aşmaya çalışırken arkaik insan hayal gücü ile aşmaya çalışmıştır. Şimdi olan şey hayat, gelecekte olacak olan şey ise ölümdür. Şu anda yaşanmakta olanla gelecekteki olası yokluğa karşı bir meydan okuma yapılmaktadır. Sorunu insan lehine çözecek kutsal bir unsurun devreye girmesi ise beklenen bir sonuçtur. Attar'ın (1136-1221) mitolojik anlatı olan Simurg Anka Kuşu üzerinden yaptığı kendini tanıma ve hedefe ulaşma sonucunu metaforik olarak fantastik kuşlar ve kutsal yolculuk teması üzerinden ele

alması bu iki unsurun arasındaki doğrudan ilişkiyi etkin bir şekilde ortaya koymuştur. Pers dünyasına ait olan Simurg efsanesi, İslam kültürüne ait olan hac ibadetinin insanı daha iyiye ulaştıracağı öğretisine göre Attar tarafından yeniden kurgulanmıştır. Aşamalı olarak geçilen yollar, yedi vadi (Attar, 1984: 14) ve varılan son durak yüce dağ gibi sembollerle anlatılmıştır. İslam'da gerçekleştirilen tavaf etmenin ve Arafat Dağı gibi olgu ve bölgelerin sembolleştirildiği söylenmektedir (Bashiri, 2002).

Mitolojilerde her zaman özellikle kuşlarla simgelenen aşılamaz sınırları aşmak, olanaksız hedeflere varmak gibi olayların her zaman insanın bazı arzularından birkaçını oluşturmuştur. Bu arzunun insanda eski çağlardan beridir var olduğu düşünülmektedir. Doğa sporlarıyla birlikte kendisini doğaya yakın hisseden insanda bile varoluşsal bazı hisler ortaya çıkmaktadır. Arkaik insanlar yeryüzüne bağlı olan yaşamlarında kuşları gökyüzü ile kendileri aralarında yer alan bir ara canlı olarak değerlendikleri için özellikle mitolojik anlatılarda kuşlar özgürlük, yücelik ve kutsallık anlamlarını karşılayan bir canlı türü olarak ortaya çıkmaktadır (mythencyclopedia.com, Erişim: 28.01.2019). Arkaik bir insan genel olarak mekanik bir eylemsel dünyaya sahip olduğu için modern insandan daha farklı düşüncelere sahiptir. Mitlerde yer alan birçok tema arkaik insanın dünya tasavvurundan ortaya çıkmaktadır. Yaşanan bu dünyada özellikle belirgin olmayan bir felsefeden uzak bir yaklaşımla dünyaya bakma, dünyada yaşanan olayları ve olguları yüzeysel ve mekanik bir şekilde ele alma sonucunu doğurmuştur. Arkaik insan aynı şekilde varlığını sürdüren ve tekrar eden olayları kendi huzuru için istemiştir. Tekrar eden olaylar zincirinde olağanüstü bir değişiklik yaşandığında kendi ritmi bozulduğu için anlatılarda yer alan hayali figürler de büyük değişimlerle karşı karşıya kalmıştır (Radin, 2002: 232).

Arkaik insan için bu nedenler sıralanıyor olsa da belirli bir bakış açısının oluşturulması bu noktada çok önemli olmaktadır. Fantastik kuşlar gibi konularda mitolojik ögeleri değerlendirirken kıstas olarak içinde yaşanılan dünyadan çok kişinin bakış açısı göz önünde bulundurulmalıdır. Bakış açısı oluşturulurken antropolojik veya varoluşsal bir bakış açısı yapılandırılmalıdır (Bultman, 1987: 10). Araştırma yaparken mitolojik ögelerin gerçeği ne kadar yansıttığı sorusu önemli bir problem olarak araştırmacıların karşısına çıkmaktadır. Mitolojik anlatıların temel olarak iki yaklaşımı bulunmaktadır. İlk yaklaşıma göre mitolojik anlatılarda geçen önemli doğa

olayları natüralist bir yaklaşımı ifade etmektedir. İkinci yaklaşım ise kahramanların başına gelen abartılı olaylar temelinde şekillenen euherestik anlatılardır. Buna göre doğanın bir parçası olan insan ile doğa ortak bir ilahi öze sahiptir. Bu yüzden insan doğaya yönelik hayranlığını ifade etmek için mitolojik anlatılarında natüralist ögelere başvurmuştur. Arkaik insan doğaya hayran olmakla birlikte söylenegelen tarihsel kişilere karşı korku ve hayranlıkla karışık bazı duygular beslemiştir. Euheristik mitolojilerin kaynağında da bu duygunun var olduğu düşünülmektedir. Örneğin, Hristiyanlıkta yüksek seviyeli olarak kahraman tapınması bulunmaktadır. Schelling mitolojileri ikiye ayırırken farklı bir bakış açısı kurmaktadır. Tarihsel ve doktrin temelinde oluşturulan bu mitolojilerde ayrım oluşturulma süreçlerinde ortaya çıkmaktadır. Nuh veya Metuselah gibi mitolojik anlatıların tarihsel gerçeklerle veya anlatılarla ortaya çıktığı düşünülmektedir. Doktrin temelinde ortaya çıkan mitolojilerde ise amaçlı bir şekilde semboller ve fikirler anlatıların içine yüklenmektedir. Homer ve Hesiod örneğinde de görüldüğü gibi oluşturulan düşünceler bilinçli bir şekilde anlatının içine yerleştirilmiştir. Schelling bütün mit olarak yapılan anlatılarda alegorik bir araştırmacılığa girişilmemesi gerektiğini belirtmiştir. Ona göre biçimle içeriğin uyumlu olduğu veya farklı anlatıların aynı amaca hizmet ettiği belirgin totolojilerin peşine düşülmelidir. Schelling'e göre doğal olaylar ile duygu dünyası arasında ortaya çıkacak anlam bireyin aldığı dini eğitim veya kutsallıkla kendini belli edecektir (Beach, 1994: 25-39). Bu anlayıştan yola çıkıldığında fantastik kuş temalı mitolojiler insanın o dönemde karşılaştığı gerçeklik karşısındaki fenomonolojik tepkileri ortaya çıkarmaktadır. Bu yaklaşımlarda dini öğretilerle ve ögelerle karşılaşmak mümkündür. Bu durum insanın doğasının psikolojik açıdan bazı yönelimlerini göstermektedir. İnsanın karşılaştığı somut ve soyut bütün olgular ile süreli cevap arama isteği insan doğasının bir sonucu olarak kabul edilmektedir.

Mitolojik unsurlar ile dini ögeler arasındaki benzerlikler aynı biçimleri kullanmasından çok benzer köklere dayanmasından ileri gelmektedir. Mitolojik anlatılarda kullanılan kuş ögeleri uçarak yüceliğe ulaşma arzusunu, mükemmel olanın elde edilmesini ve bir başka gerçekliğe geçiş yapmayı alegorik olarak temsil etmektedir. Mitolojik anlatılardaki göksel yolculuklar aslında ölümden sonraki hayatı imlemektedir. İnsan uçarak yeryüzünün sunduğu sınırlı hayattan öte bir gerçekliğe geçerek sonsuz bir hayata geçiş yapmaktadır. Britanya'daki Avon Nehri'nde görülen ölüleri uğurlama taşları, sonsuz hayat ile yolculuk arasında kurulan ilişkinin ne kadar

eski olduğunu göstermektedir (Ellwood, 2010: 44). Mitolojide kuşlara yüklenen bu anlamı doğru bir şekilde çözebilmek için insanın düşünce yapısı sorgulanmalıdır. Arkaik insanın o dönemde göksel olana ilgisi çok canlı olduğu için arzularını kuşların varlıklarında ortaya çıkarmışlardır. Bu arzu ulaşılmaz olana ulaşarak yeni bir gerçekliği keşfetmek ve ben olanı aşmaktır. Anlatılarda tasvir edilen yarı kuş-yarı insan tasvirleri de bu isteğin bir başka dışavurumudur. Güneşe doğru yaptığı yolculukta küllerinden tekrar doğan Phoenix, kutsal bilgiye ulaşmayı ve ulaşılmaz olmayı ortaya koyan Garuda en bilinen örneklerden sadece ikisidir.

Yolculuk kavramını felsefi bir şekilde ele alan filozoflardan biri M.S. 205-270 arasında yaşamış olan Plotinus'dur. Onun öğretileri nedeniyle insanlar yolculuk kavramını içselleştirmeye başlamıştır. İnsanın ruhunda geri dönüş ilkesi bulunmaktadır. Ruh da aslında Tanrı'ya ait bir arzudur. Bu yüzden Tanrısız bir şekilde yaşamını sürdürmek gölgeler içinde kalmak gibidir. Bütün varlıklar idealar merdivenini kullanarak Tanrı'ya doğru yükselmektedirler. Oluşturulan bu döngüde nihai hedef olarak Tanrı'ya ulaşmak isteyen insanlar ise yoğun bir şekilde çaba göstermektedirler (Camus ve Srikley, 2007: 102). Konu yolculuk olduğunda birbirini tamamlayan dört adet öğretiden bahsedilmektedir. Bunlar İncil'den başlayarak ruhsal bilgiye, filozoflar açısından Plotinus'tan Augustinus'a kadar uzanmaktadır. Yolculuk kavramının tamamlanışı Auqustinus'a göre Hz. İsa'da kendini bularak dini enkarnasyon ile olmaktadır (Camus ve Srikley, 2007: 45). Böylesi bir ayrım sayesinde yolculuk kavramı düşünsel ve ritüel olarak yerini bulmuş durumdadır. Orta Çağ Hristiyan dünyası özellikle insanın bilgisi ile Tanrı'nın bilgisinin büyük farklara sahip olduğu sonucuna ulaşmıştır. Pavlus mektuplarında her şeyin şimdi silik göründüğünü, zamanı gelince her şeyi tam olarak bilebileceğini söylemiştir (Muller, 2003: 256). Buna göre Tanrı'nın bilgisi insana hem yeryüzünde hem de öteki dünyada ulaştırılacaktır. Attar'ın yazmış olduğu bir şiir de bu düşüncelere benzer ifadeleri ortaya koymaktadır. Şiirde şair kendisini insanların gözleri önüne konulmuş bir ayna olarak görmektedir; yücelik denizinden geçen herkesin kendi gerçekliğine ulaşacağını belirtmektedir. İnsanlar gezip uzak yolculuklara çıktıklarında aslında kendilerini aramaktadırlar. Şairin konumuna ulaşmak için insanların önceki benliklerini bulmaları gerekmektedir (Attar, 1984: 219).

İnsan hangi konumda bulunursa bulunsun Tanrı'nın bilgisi insana mutlak veya sınırlı bir şekilde ulaştırılacaktır. Burada ortaya çıkan bilgi tam bilgi veya dolaylı bilgi olabilir. Pavlus'un belirtmiş olduğu farklar Hıristiyan teolojisinde yolda olma ifadesiyle belirtilmiştir. İmanı sayesinde İbrahim Tanrı'nın sözünü dinlediği için bilmediği yerlere doğru yola çıkmıştır ve yabancı olarak gösterilen ülkeye yerleşmiştir. Daha sonra Tanrı'ya olan inancı sayesinde çok sayıda çocuk sahibi olmuştur. Vaat edilen birçok şeye bu çocuklar kavuşamamış olsalar da imanlı bir şekilde ölmüşlerdir. Tekrar düşünmeyen bu insanlar Tanrı'ya olan inançları sayesinde varlıklarını korumuşlardır. Onların amacı göksel olana duyulan arzuda gizlidir. Kutsal yolculukta yola çıkış amacı bir kutsallık taşımaktadır. Göksel olan vatan için bir özlem duyulmakta ve anlatıda göksel şehir teması sık sık dile getirilmektedir. Yolculuk teması burada bir alegoriden çok doğrudan bir gerçekliği yansıtmaktadır. Yolcuların aslında gelecekteki şehirlerini özlüyor olmaları hayat ile ölüm arasındaki bir gerçekliği ortaya koymaktadır. Augustinus'un (M.S.354-430) öğretilerinde kutsal vatana, göksel şehre yapılan yolculuk kutsal bir hac yolculuğu olarak karşılığını bulmuştur. Augustinus'a göre yeryüzü ile gökyüzünde yer alan şehirlerarasında yapılan yolculukta insan yanlış düşüncelere kapılmış olsa bile kutsal vatana vardığında durum değişecektir. Çünkü yolculuk Tanrı'ya ulaşmak için yapılmaktadır. Göksel olmayan diğer Tanrıların insana sunacağı şey göksellikten uzak olacağı için kutsallıktan da uzak olacaktır (Auqustine, 2012: 292).

Augustinus'a göre Tanrı her yerde bulunmaktadır ve onunla ilgili birçok parçayı her yerde keşfetmek mümkündür. Yine de bu parçalar bütünü tam olarak yansıtamamaktadır. Denilebilir ki insan ruhunun Tanrı ile olan ilişkisi parçaların bütünle olan ilişkisine benzemektedir. İnsan Tanrı'nın yurduna vardığında ise parça artık bütününe ulaşmış demektir (Vaught, 2003: 25-26). Teolog Müller'e göre, insanın sahip olduğu bilginin yeryüzü ile gökyüzü arasında sıkışması insanın bilme durumuyla yakından ilgilidir. Hıristiyan inancına göre insan doğası dört ana aşama ile bu tip bilgilere sahip olmuştur. Bunlar da saflıktan düşme, lütufa uğrama, zafere varıp, sevince ulaşmadır (Muller, 2003: 256). Bu ayrımın bilincinde olacak şekilde Tanrı'nın tekilliği ve sonsuz çeşitliliği hakkında konuşmak mümkün olmaktadır. Bu şekilde Tanrı hem bütünde hem parçada bilinmektedir. Modern teolog Horton, insanın Tanrı'dan ayrı düşmüş bir varlık olarak sonlu bilgiye sahip olduğunu düşünmektedir.

Böylesi bir durumda insan ya eski azizlerin yolunu takip ederek bilgiye ulaşacak ya da çağdaş teoloji çalışmaları doğrultusunda yeni yöntemler bulacaktır (Horton, 2013: 13).

İbn Arabî (1165-1240) parça ile bütün ve yeryüzü ile gökyüzü gibi ayrımların ortak noktasını bularak arada olma kavramını oluşturmuştur. Arada olma hali karşıt kutuplarda bulunanlar bir araya getiren veya onları tamamen ayıran bir durum değildir. Ona göre her kavram kendi özünde karşıtını da taşımaktadır (Yasa, 2009: 107). Modern olarak kabul edilebilecek bu anlayış ile Tanrı'nın birliği çokluktaki birlik ve özsel birlik olarak kendini göstermektedir. İbn Arabî'ye göre bir insan zaten bir yola girmişse vatanda bulunma durumunu da içinde taşıyordur. Ona göre hiçbir şeyi bilmemenin farkında olan insan bütün bilme durumlarını aşarak özel bir konuma ulaşmıştır. Bir şeyi tam olarak bilmeden, inancıyla yola çıkan insan gideceği yerden tamamen emin olan insandan çok daha iyi durumdadır (Yasa, 2009: 104). Arada olma kavramı bu durumu çok iyi bir şekilde yansıtmakta ve insana özel bir önem atfetmektedir.

1.5. Felsefede Yol ve Yolculuk Kavramı

Felsefe ve filozof gibi kavramlar kullanılıyor olsa da bu kavramların tam olarak ne olduğuna dair insanların zihinlerinde soru işaretleri bulunmaktadır. Felsefeyle ilgili yapılan uğraşıların tam olarak ifade edilememesi nedeniyle ortaya çıkan sorunların felsefenin çalışma alanını gittikçe daralttığı görülmektedir. Bu durum belki de felsefenin varlığının korunamamasına yol açacaktır. Sorunun ardında çok sayıda sebepten bahsedilebilir. Felsefeyle yeni tanışanlar felsefe alanını gizemli bir hale getirip onu mutlak bir içeriğe çevirmekte iken felsefeye uzak olan insanlar felsefeyi gereksiz bir uğraş olarak görmektedirler (Cevizci, 2007: 13). Bu yüzden felsefenin tam olarak ne olduğuna dair açıklamalar yapılmalıdır.

'Felsefe nedir?' sorusu herkes tarafından kolay bir şekilde cevaplanacak bir soru değildir. Bu soru felsefe alanına dışarıdan bakanlar için değil, filozoflar için de geçerli bir sorudur. Felsefe farklı dönemlerde koşulların da etkisiyle farklı şekillerde yorumlanmıştır. Örneğin, 6. yy'da yaşadığı varsayılan İbnî Hindu, felsefeyi varlıkları varlık olarak bilme olayıyla açıklamaktadır. Ona göre felsefe, varlıkları sahip oldukları nitelikleriyle bilmektir. Felsefe, aklın yoluyla gerçeğe ulaşmaktır; erdem, bilgelik ve

Tanrı sevgisidir. Eğitim ile felsefenin en yüksek bilgi alanına ulaşmak mümkündür. Felsefe adaletli ve ölçülü olmanın yanında ruhu kötülüklerden korumakla da yakından ilgilidir (Türker, 1976: 18-19).

Sokrates'a göre felsefe bilmediğin şeyleri bilmek iken, Paton'a göre gerçekliği tam olarak kavramak, bütün amaçların bilgisine sahip olmaktır (Cevizci, 2007: 23). Aristoteles'e göre felsefe sebepleriyle birlikte ilkelerin araştırılmasıdır. Augustinus'a göre felsefe, Tanrı'nın bilgisine ulaşmaya çabalamak iken Anselmus'a göre felsefe, inanılan bütün şeyleri algılamaya çabalamaktır. Abaelardus'a göre ise, inanılan şeyin gerçekten inanmaya değer olup olmadığının sorgulanmasıdır (Gökberk, 1966: 152-165). Yeniçağ filozoflarından olan Descartes'a göre felsefe, bilgeliğe doğru yürümeyle eş değerdedir. Buna göre insan doğruluğa ait bilginin ilk nedenlerine ulaşmak için çabalamak zorundadır. Hobbes'a göre felsefe, var olan bütün fenomenleri ortaya çıkararak gerçekten bilmeye ulaşma ve ortaya çıkmış olan etkilerden doğru sonuçlara ulaşabilmedir. Spinoza'ya göre felsefe, genel hale getirilmiş bir matematiktir. Berkeley ise bu kavramı doğrulukla bilgeliği aynı anda araştırılması olarak tanımlamıştır. Hegel'e göre felsefe, nesnelerin düşünce yoluyla ortaya çıkarılmasıyken modern pozitivizmin kurucusu olarak kabul edilen Comte'a göre bilimleri bir araya getiren felsefe bilimlerin bilimi olarak görülmelidir (Gökberk, 1966: 282, 436, 464, 469). 20. yy düşünürlerinden biri olan Jaspers'e göre felsefe, yolda olmaktır (Jaspers, 1986: 47). Marcel ise felsefeyi karmaşık düşüncülerle karşılaşmak anlamında dolambaçlı yollarda yürümeye benzetmiştir (Marcel, 1952: 316).

Yapılan felsefe tanımlarına göre felsefe cevaplardan çok sorularla ilgilenmektedir. Felsefe dünyasında felsefenin ne olduğuna dair ortak bir görüş oluşturulamamıştır. Bu durum sorulardan oluşan bir küme yığını olarak kendini göstermekte ve temel olarak hangi sorulardan yola çıkılması gerektiğine dair ortak bir görüş oluşturmaktadır. Soru oluşturup bunu dile getirebilen yegâne canlı insandır. Bilinçli bir canlı olan insan soru sorma, problem çözme, değerlendirme yapma, kendi anlamını hesaplama gibi olgu ve eylemleri gerçekleştirebilmektedir. İnsan sahip olduğu bilinci kullanarak dünya içinde herhangi bir canlı olma durumundan kurtulmuş bulunmaktadır. İnsan kültürel ve toplumsal bir yapının içinde yer alıyor olsa da öznelliğini ve soyutlama yeteneğini kullanarak karşılaştığı bütün durumlar karşısında olumlu veya olumsuz cevaplar verebilmekte, evren içinde kendi durumunu

kavrayabilmektedir. Bu yüzden anlama ve bir anlamlandırma faaliyeti oluşturma insanın yaptığı felsefi çalışmaların özünü oluşturmaktadır. Soruları sormak ve ona göre çeşitli cevaplar vermek felsefe içinde yapılmaktadır. Bu yüzden felsefi metinleri okuyup felsefenin ne olduğunu kavramanın yanında felsefi bir tutum takınmak da çok önemlidir (Cevizci, 2007: 20). Kant bu sebeple felsefenin öğrenilmesinden çok felsefenin nasıl yapılması gerektiğinin öğrenilmesi gerektiğini söyleyerek bu alanın hayata uyarlanması isteğini belirtmiştir. Felsefi bilgi olarak kabul edilen bu bilgi türü ortaya koyduğu özgün bilgi kaynağından çok sahip olduğu tavır ile kendini göstermelidir. Filozof kavramı da felsefi bilgiyi donanmış ve bu bilgiyi iyi bir şekilde yansıtan kişiler için de kullanılır olmuştur. Bu bilginin sürekli bir şekilde kullanılmasını sağlayan faktör içeriğinde sahip olduğu pozitif durumdan ziyade bir felsefi alanın oluşmasına ön ayak olmasıdır. Felsefi bir tavrın ortaya çıkması için felsefi alanın nasıl inşa edildiğinin net olması ve kendine özgü dinamizminin ortaya çıkarılması gerekir. Felsefede verilen cevaplar bir süre sonra doktrin haline dönüşerek kapalı bilgi sistemlerini oluşturmuşlardır. Bu yüzden felsefe alanına dinamizm katan unsur sorulardır. Bu yüzden kesinlikle bir ilerleme sonucuna neden olacak bir felsefe birikimi için soru dinamizmi yakalanmalıdır (Gürsoy, 2006: 68).

Felsefe alanında çalışmanın amacı kesin ve net bilgilerin ortaya dökülmesi değildir. Alanın veya konunun zamanla daha da belirgin hale gelmesine yol açacak eleştirel alan oluşturulmakta ve böylece dinamik bir zihin aktivitesi her zaman varlığını korumaktadır. Bununla birlikte farklı sistemlerin kendi etkileşimleri içinde ele alınması ihtiyacı felsefe için de geçerlidir. Felsefe alanında oluşturulan sorular ve cevaplar kendi tarihini ortaya çıkarmıştır. Bu tarihin içinde yeni gelişmelerin izini sürmek mümkündür. Bu yüzden burada ortaya çıkan soruları açıklığa kavuşturmak için süreci ve tarihi iyi bir şekilde bilmek çok önemlidir. Sorunlarla birlikte ortaya çıkan problematiği de ele alabilmek süregelen bir temanın oluşturulması ve sağlıklı bir tartışma zemininin sağlanması gerekmektedir. Geleneksel bir anlama oluşturulmuş bir dinamik süreklilikten yoksun olma durumu varsa felsefenin kavranmış olması durumu olanaksızdır. Felsefe geleneğine sahip olmayan bir felsefeden bahsetmek mümkün değildir. Belirli bir kültürel zemin üzerinden üretilmeyen felsefe durgunluğa ve karmaşaya neden olacaktır (Gürsoy, 2006: 7-8).

Felsefe kavramının temelinde soru sorma ile ortaya çıkartılmış bir dinamizm mevcutsa felsefi soru sormanın niteliklerini araştırmak yerinde olacaktır. İnsan yaşamı gündelik yaşamda gerçekleşen faaliyetlerle geçmektedir. Bu yüzden yaşamını sürdürmek zorunda olan insan eylemek zorundadır. İnsanın bütün eylemleri pratik bir sonucun ortaya çıkarılmasıyla ilgilidir. Eylem ile soru arasındaki ilişki düşünüldüğünde iki kavramın da birbirini etkilediği görülmektedir. Ancak felsefe alanında sorulan sorunların büyük bir kısmı insanın yaptığı pratik eylemlerin ötesine geçmektedir. İnsanın günlük olarak yapıp ettiklerinin birer sonucu olarak felsefi bir soru oluşturmak olanaksızdır. Bir felsefe sorusunun eylemlerden bağımsız bir şekilde ortaya çıkığı söylenmektedir. Hatta birçok felsefe sorusunun günlük yaşama aykırı olduğu belirtilmiştir. Felsefe sorusu sorulduğunda günlük faaliyetler anlamsız hale gelmektedir. Felsefe soruları, verilen cevaplar açısından günlük yaşamın sorunlarına birer çare olmamaktadır. İnsanların günlük yaşamlarıyla ilgili oluşturdukları sorular felsefe sayesinde cevaplanmamaktadır. Çünkü felsefe alanında verilen cevaplar eylem veya yaptırımla yakından ilgili değildir. Günlük yaşamla ilgili ortaya çıkarılan bir ihtiyaç felsefe alanında verilen cevaplarla giderilmemektedir. Örneğin, günlük yaşamda sorulan havanın soğuyup soğumadığıyla ilgili verilen bir cevap üzerinden bilincin ne olduğunu sorgulamak anlamsız olacaktır. Günlük yapıp etmelerin ötesinde yapılması gereken faaliyetler düşünmek, konuşmak veya yazmaktır. Bu yüzden felsefede sorulan sorulara verilen cevaplar düşüncelerde saklıdır. Bunun dışında felsefe alanında doğal bilimlerde olduğu gibi herkesin ortak bir noktada buluştuğu, evrensel bir kabul edilmişliğe sahip cevaplara rastlamak olanaksızdır. Benzer sorulardan yola çıkan çok sayıda filozof var olsa da sonuç olarak farklı cevaplara ulaşacaklardır. Her filozof etkilendiği bazı düşüncelere sahip olsa da sonuç olarak kendi bilgi ve yorum sistemine sahip fikri anlayışını üretmek zorundadır. Hayatla ilgili ortaya çıkan kaygılarla veya somut bir ürün koyma amacına dayanan sorularla ortaya çıkan problemler adeta tek biçimli bir yapıya bürünmüşlerdir. Felsefe varlık, madde, bilinç, ruh vb. gibi kavramların ne olduğu üzerinden kendisini var etmektedir. Kavramın aslında neyi ifade ettiği ortaya koyulmaktadır. Kaç çeşit bilgi edinme türü olduğuyla ilgili sorular ise insanları bilginin ne olduğuna dair sorulara itmektedir (Uygur, 1971: 7,8,16).

Kavramların ne olduğunu araştırmaya çalışan birçok soru aslında felsefenin kendisini var eden temel üzerinde şekillenmektedir. Felsefe sorularında yer alan diğer

konu ne olduğunu sorgulama ile hayret etme arasında çıkmaktadır. Felsefe sorusunu sorarken şaşırmakta ve bu şekilde kendisini araştırma etkinliğine itmektedir. Marcel, bireyin felsefi bir soru sorma durumunu şaşkınlık ve bundan ortaya çıkan hayranlık olarak ifade etmiştir (Marcel, 1963: 11). Felsefe bir kavramın ne olduğunu sorarken aslında anlamın içine girmektedir. Felsefe bilinç kavramını sorgularken öncelikle bu kavram karşısında hayranlık hissetmiştir. Aristoteles'e göre felsefeyi felsefe yapan unsur insanın gördükleri karşısında hissettiği saygılı şaşkınlık duygusunun yanında ortaya çıkan araştırma yapmak, irdelemek, anlamaya çalışmak ve çözme denemelerinde bulunmaktır (Türker, 1976: 29). Felsefi düşünce eleştirel bir tavır ile ortaya çıkan bir düşüncedir. Herhangi bir sorguya tabi tutulmamış bilgileri, çeşitli varsayımları eleştiri süzgecinden geçirerek yeni yorumlar üretmek ve cevaplar oluşturmak felsefenin bir görevi olarak kabul edilmektedir. Filozoflar konu ile bir mesafe oluşturarak bir değerlendirme yapma çalışmalarına girişmektedir. Bu yüzden veri olarak aldıkları bütün malzemeleri aklın eleştiri süzgecinden geçirmektedirler. Akla dayanan bir sorgulamadan geçmeden üretilmiş bir cevaplar topluluğu çelişkili hükümlere ve tutarsız görüşlere neden olacaktır. Bu yüzen felsefe kendisine hazır olarak sunulan verilerle yetinmemektedir. Merak, şüphe, şaşma gibi insanı harekete geçiren duyuları kullanan zihin varlık, bilgi ve değerler alanını etkileşimli bir şekilde kullanarak felsefe çalışmaları yapmaktadır.

Felsefe varlığın sadece belirli bir bölümünü ele alan diğer bilimlerin aksine varlığın bütününe yönelmektedir. Felsefenin ürettiği bilgi bütünlüklü bir yapıya sahip olmak zorundadır. Felsefede insanları ilgilendiren bütün alanlar insan açısından yeniden sorgulanmaktadır. Felsefe açısından insan kavramı ise varlığı, bilinci, kişiliği, evrendeki yeri açısından nesnel bir değerlendirmeye tabi tutulmaktadır. Felsefede insanı nesnel bir şekilde ele almak olanaksızdır. İnsan değer olma niteliğini kendi içinde taşıdığı için içsel ve öznel bir şekilde ele alınmalıdır. Felsefi bir sorunun etrafında şekillenen ve temeline varlığı alan felsefe bütüncül bir anlayışa sahip bilgi üretimi yapmak zorundadır (Gürsoy, 2006: 68). Çünkü felsefe çözümleyici ve kurucu bir işleve sahiptir. Zira filozof dünyayı doğru bir şekilde analiz edebilmek için var olan bütün veri ve bilgileri deney, algı ve sezgi yoluyla analiz ederek açıklığa kavuşturmalıdır. Bununla yetinmeyen filozof parçalarına ayrılmış dünyayı düşünme, aydınlatma, çözümleme gibi yöntemleri kullanarak birlik ve bütünlük oluşturmaya

çabalamaktadır. Bu çalışmalar felsefenin sistematik hale getiren işleviyle yakından ilgilidir (Arslan, 1994: 10).

Felsefe zihin konusunda kendi üzerine dönme hareketi yapmaktadır. Filozof eleştirel bakış açısını kullanarak doğrudan bir konuya yönelebileceği gibi çeşitli bilim dallarının sunduğu bilgiyi de kullanabilmektedir. Felsefenin bu refleksif yapısı bilgiden üretilen bilgi anlamına gelmektedir. İnsan her zaman bir kültürel ortamda bulunduğu için üretilen felsefi bilgi de kültürel ortamın kendisiyle yakından ilgilidir. Felsefe dikkate aldığı kültürel ortamın içeriğiyle yakından ilgilenmek ve bir bütün kurmak zorundadır. Felsefenin içinde bulunduğu toplumun kültüründen etkilenmesi onun evrensel niteliğine zarar vermeyecektir. Felsefi açıdan temellendirme yapılan bütün çalışmalar bireysel bir çalışma olarak gözükse de sonuçta genele yönelmek zorundadırlar. Ele aldığı konu açısından yaptığı yönelim evrensel olmaktadır. Tartışılan bir varlık bütünüyle ele alındığında göz önünde bulundurulması gereken varlık insan olmaktadır. Burada söz konusu olan insan yaşantısı genel bir anlatımı kastetmektedir. Temel olarak oluşturulmak istenen değerler ise insanların her zaman yönelmek istedikleri değerlerdir. Felsefede özgün olmak için konu sınırlaması olmaksızın evrensel olan göz önünde bulundurulmalıdır. Kültürün oluşturduğu ortam içinde insan kendi evrenselini ait olduğu yerel kültürün içinde bulabilmektedir (Gürsoy, 2006: 15, 29-30).

Felsefe; günlük yaşamda çok sık kullandığımız bir kelime olmasa da kişiliğimiz, düşüncelerimiz, davranışlarımız ve etrafımızda yaşananlar, etkisi altında olduğumuz felsefemizin ürünüdür. Soğuk, anlaşılması zor ve uzak kabul edilen felsefe, aslında bizim en yakınımızdadır. Felsefeyle bu kadar iç içe olduğumuzdan, o pek çok şekilde farklı metaforlarla tanımlanmaya çalışılmıştır (Aydın, 2006: 11). Jaspers'e göre felsefe insanlara mutlak hakikatın ne olacağının bilinemeyeceğini öğretir. *"İnsan olmak, heterojen köklerin sürekli olan tinsel mücadelesinde buluşmak, gücü yettiğince iletişime girmek, ama kökten farklı içsel yaşam yollarında yürümektir" (Jaspers, 2001: 14)"*

Felsefe alanında felsefeyi anlamsız, karanlık, bulanık ve belirsiz ifade ve tanımlamalardan kurtarmak için metaforik bazı ifadelere başvurulmuştur. İlk olarak felsefenin kendisinin ne olduğu bile anlatılırken zorlukları ortaya çıkmıştır. Metaforla

yapılan anlatım entelektüel açıdan bazı kolaylıkları ortaya çıkarmıştır. Bu metaforun sağladığı kolaylık bütün bir anlatımı çok kolay bir seviyeye çekmemektedir. Bu yüzden metaforların temsil ettiği anlama ulaşmak her zaman kolay olmamıştır. Hatta felsefe alanındaki anlatımları kolaylaştırmak için kullanılan metaforlar için de ek yorum ve açıklamaların kullanılması belki de bütün anlatımı daha da zorlaştırmaktadır. Farabi bir şehri insan vücuduna benzeterek şehirde yer alan unsurlar ile insanın vücudunda yer alan organları benzeştirmektedir (Nader, 1991: 120). Descartes felsefesiz bir yaşam sürmeyi gözleri kapalı bir şekilde yaşamaya benzetmektedir (Descartes, 1983: 35). Jean-Jaques Rousseau filozofları pazar yerinde satış yapan pazarcılara benzetmektedir. Her filozofun farklı bir fikirle insanlara seslenmesini de daha çok satış yapmak isteyen pazarcıların daha yüksek sesle bağırmasına benzetmektedir (Rousseau, 1997: 41). Schopenhauer ise felsefeyi çok başlı bir canavara benzetmiştir. Her kafanın farklı bir dilde konuştuğunu söylemiştir (Schopenhauer, 1909: 123). Felsefeyi okyanusun ortasında kalan bir geminin haritası olarak düşünmek de mümkündür. Harita olmadan hiçbir yere varılmamakta ve mutlak sona yaklaşılmaktadır. Benzer şekilde insanlar da yaşamlarını ve yolculuklarını sürdürürken rehber olarak felsefeye başvurmak zorunda kalmaktadır.

Felsefe günlük hayatta çok kullanılan bir kelime değildir. Ancak bir insanın bütün kişiliğini, karakterini, davranışını kısaca bütün varlığını oluşturan unsur onun felsefesinden kaynaklanmaktadır. İnsanın bütün bir varlığını belirleyen felsefesi ise yaşadıkları, genetik mirası gibi birçok faktörden kaynaklanabilmektedir. İnsanı çevreleyen her faktörde insana ait bir gerçekliğin felsefesine uygun bir unsura rastlamak mümkündür. İnsan aslında felsefeyle bu kadar iç içe olduğu için gördüğü, hissettiği, düşündüğü her şeyi metaforlar yoluyla dile getirmiştir. Felsefe kavramını ele almak, ne olduğunu araştırmak, tanımlamak tarih boyunca her zaman yapılmış bir eylem olmuştur. Verilen her cevap yeni yorumları ve cevapları ortaya çıkarmıştır. Felsefe kelime olarak Latince “philo” sevgi; “sophia” bilgi kelimelerinden türetilmiştir. Bilgeliği seven anlamına gelen “philosophia”dan ise filozof kelimesi üretilmiştir. Tarih içinde bu kelime de felsefe ile aynı anlama gelmiştir. Ancak zamanla filozof felsefenin ortaya attığı sorunlarla ilgili kişilere denmeye başlamıştır. Bu kişiler üretilen sorular için o dönemde mevcut olan bilgileri kullanarak ve akli ilkeleri de devreye sokarak çeşitli cevaplar oluşturan ve tanımlamalar geliştiren kişilerdir. Felsefe, bilgiyi sevmek, bilgeliğe ulaşmak, bilgiyi araştırmak ve yeni bilgilerin peşinde

koşmak anlamında kullanılmaktadır. Bilginin kendisi ise öğrenme, araştırma, gözlem ve deney yapma ile ulaşılan akla uygun gerçeklerdir. Bu gerçeği kullanan insan dünyayı, evreni ve kendisini tanımaya başlamıştır. Bazı yeni durumlar karşısında bir tepki oluşturulması durumu da üretilen yeni bilgilerle mümkün olabilmektedir.

Felsefe genel bir dünya anlayışı olarak bazı davranış türlerinin ortaya çıkmasına neden olabilmektedir. Filozoflar insan yaşamında olan her şeyi düşünerek, araştırarak zihin dünyasında yeni kapıları araştırmaktadırlar. Felsefe alanında üretmek, yeni bilgilere ulaşmak, yaşamın kendisinde bu bilgileri kullanmak bir anlamda yolda olmak anlamına gelmektedir. İnsan yolda olarak, kendini eğiterek bir kişiliğe ulaşmakta ve bilgiye aç bir şekilde kendisini sürekli zinde tutmaktır. Felsefe genel olarak var olma durumu için ortaya konulan sistemli düşünme faaliyetleriyle bunlardan üretilen bilgi topluluklarıdır. İnsanda gerçekten yaşayan bir felsefi alanın oluşması artık olgunlaşmış bir bilgi ve açıklamaya bağlıdır. İnsan aklını, duygularını, sezisini kullanarak ve cevaplar peşinde koşarak merakını gidermek istemektedir. İnsanoğlunun bu merak duygusu ve olaylarla bakış açısı kişiden kişiye değişmektedir. Russell gezintiye çıkan iki kişinin aynı manzara için çok farklı değerlendirmeler yapacağını belirtmiştir. Bu iki kişiden biri olan sanatçı manzaranın güzelliğine kapılıp gördüğü şelalenin estetik değerini inceleyecektir. Diğer kişi olan iktisatçı ise belki de şelaleden üretilebilecek enerjinin ekonomik değerini aklına getirecektir (Russell, 1941: 15-16).

Anlatımı kolay olmayan felsefenin başvurduğu metaforlardan biri de yolda olmayla ilgilidir. Felsefe alanında ilk kez Jaspers tarafından kullanılan bu metafor insanın kaderini, kendini gerçekleştirme olanağını, sahip olduğu potansiyeli işaret etmektedir. Bu metaforda kullanılan yol kavramı sıradan bir insan için iki noktayı birbirine bağlayan bir uzam olsa da konuya entelektüel bakan kişi için çok daha farklı anlamları çağrıştırmaktadır. Yolda olmak varılacak yere gizemli bir anlam katmaktadır. İnsan yoldayken bilgiyi de beraberinde taşımakta, fazla olan bilgilerini boşaltmakta ve yeni bilgilere ulaşmaktadır. Yerli düşünce tarihinde bir kök metafor olarak işlev gören yolda olma kavramı, gerçekliğin peşinde koşmayı ifade ederek, aramaya devam etme, nihai sonuca ulaşabilme isteğini taşıma ve huzuru bulma gibi birçok yan anlamı da içinde taşımaktadır (Jaspers, 1981: 31). Buradaki bilme durumu bilgilerin kelimelere dökülmesini değil, ortaya çıkan varlığa ilişkin olarak insana dair

bilginin ortaya çıkarılmasını işaret etmektedir. Felsefede herhangi bir etkilenmeyle yola çıkılan net bir doğrultu bulunmamaktadır. Her felsefenin bir tanıma ulaşması için öncelikle kendisiyle ilgili bir tanımlamaya ulaşması gerekmektedir (Jaspers, 1986: 48). Felsefe aslında yolda olma durumunun kendisiyle özdeşleştirildiği için metafor olarak kullanılan yolda olma ile bir bakıma özel bir biçimde benzeşmektedir.

İnsan özgün yeteneklerini kullanarak diğer canlılardan ayrılmıştır. Bu yüzden kendisini entelektüel bir çabanın içine sokmuştur. Böylesi bir çabanın içinde olan bir insan kesinlikle yolda olmaktadır. Felsefe ile sürekli bir şekilde yolda olma durumu özdeşleştirilmektedir. Buna göre insan araştırma ruhunu genişletmeli ve var olan her şeyi sürekli araştırmalıdır. İnsanların doğal olarak bilme isteklerine sahip olması da bu durum neticesinde ortaya çıkmıştır. İnsan yaşadığı dünyayı, toplumu, kendisini yakından bir şekilde tanımak, incelemek ve sorgulamak istemektedir. İnsan bilme yolunda bir yolcudur. İnsan durup dururken yaşamını gözden geçirmeli ve bütün yapıp ettiklerini etraflı bir şekilde sorgulamalıdır. İnsan olmanın gereği olacak şekilde bunu gerçekleştirmelidir. Felsefenin insana kattığı önemli iki yetenek vardır; genel konuları düşünme yeteneği ile insanlığın bütün eserlerini birleştirme yeteneği... Filozofun objelerinden hiç olmazsa bir kısmı herkesin farkında olmaksızın önüne konulan ve çok zaman düşünülerek değil, alınan tavır ile hareket ile halledilen meselelerdir (Erişirgil, 1936: 33).

Platon'a göre felsefî teori bilginin ruhsal seyridir. Akıl yetisine sahip olan insanın zihninde en yüksek konumda bulunan Tanrısal seyir yönünde bir hareketin şekillendirilmesi gerekmektedir. Bu da ancak yolda olmakla gerçekleştirilebilecek bir eylemdir. Descartes'a göre ise bilgeliği inceleme sözü felsefeyi göstermektedir. Burada bahsedilen bilgelikten anlaşılan eylemlerde ölçülü olmaktan çok insanın bütün yaşamını etkileyecek ideal olana ulaşmak, bunu yönetmek, varlıkları kullanarak en doğruya ulaşmaktır. Filozof olmak diğer mesleklerden farklı bir içeriğe sahiptir. Farklı mesleklerden insanlar sadece yeteneklerini ve tecrübelerini kullanmaları gerektiği zaman ortaya koymaktadırlar. Ancak bilge insan çok daha farklı bir konumdadır. Filozof hayatının her noktasında bu kimliğini taşımakta ve hayata bakışında ve eylemlerinde oluşturduğu ideali gerçekleştirmektedir. Çünkü filozof her zaman yolda olmak zorundadır. Kendi varlığıyla diğer insanlara ışık tutmalıdır. Tam bilge konumuna ulaşmış tek varlık ise Tanrı'dır. Her şeyin bütün gerçekliğinin bilgisi onda

bulunmaktadır. İnsanlar ise sınırlı bilgi edinme yeteneğine sahiptirler (Descartes, 1983: 33-34). İnsan irade sahibi bir canlı olarak her zaman iyi ve doğruya doğru yol almak zorundadır. Bu yüzden felsefenin bilgi edinme yöntemini en iyi şekilde kullanmalıdır. Bu şekilde bilgiyi en doğru şekilde kullanabilir ve mutlak gerçeğe, Tanrı'ya ulaşabilir. Platon, felsefenin insanı ilahi olana yönlendireceğini belirtmiştir (Bayraktar, 1997: 21).

Tolstoy, 'tüm muhteşem hikayeler iki şekilde başlar; ya şehre bir yabancı gelir ya da bir insan bir yolculuğa çıkar' demiştir. Dünya edebiyatına büyük eserler kazandırmış olan en önemli yazarlardan Tolstoy'un bu sözü hikaye anlatımında yolculuğun önemine vurgu yapar. Sinema sanatında da kendi içinde tutarlılığı olan tüm yol hikayelerinde filmin başında değişime direnen baş kahraman yolculuğun ve nihayetinde hikayenin sonunda değişmiş, bambaşka bir insan olmuştur. Bu değişim gerek fiziksel gerekse ruhsal olarak gözle görülür bir biçimde gerçekleşmiştir. Sinema tarihinde bunu konu olan birçok başarılı örnekle karşılaşılabilir. Ama öncelikle felsefi anlamda yol ve yolculuk kavramını irdelemek gerekir.

Yol, Türkçe sözlükte karada, havada, suda bir yerden bir yere gitmek için aşılan uzaklık, tarik, karada insan veya hayvanların geçmesi için açılan veya kendi kendine oluşmuş, yürümeye uygun yer, genellikle yerleşim alanlarını bağlamak için düzeltilerek açılmış ulaşım şeridi, içinden veya üstünden bir sıvının geçtiği/aktığı yer, bir amaca ulaşmak için başvurulması gereken çare, yöntem, davranış, tutum, gidiş veya davranış biçimi, uyulan ilke, sistem, usul, tarz, gaye, uğur, maksat olarak tanımlanmaktadır. Türkçe sözlükte yolculuk ülkeden ülkeye veya bir ülke içinde bir yerden bir yere gidiş veya geliş, gezi, seyahat, sefer olarak tanımlanır (TDK, 1998: 2458-2460).

"Yola çıkış, öncelikle kendi kendini tatil etmektir, 'ben' dediğimizi unutmak, kimliği, geçmişi ya da geleceği olmayan, yalnızca kaydeden, şaşıran, hayran olan veya öfkelenen, saf bir zamandan ibaret o insan haline gelmektedir" (Bruckner ve Finkielkraut, 1997: 121). Baudelaire ben nerede değilsem orada mutlu olacakmışım gibi gelir der. Baudelaire bu sözleriyle hem bir yolculuk tutkunu, hem de bir yolculuk kaçkını olduğunu vurgular. Platon'un varlık kavrayışını anımsatan ikilemli bir

insandır. Bedeniyle buradayken ruhuyla başka bir yerdedir. O, iyinin ve kötünün ötesine gidişin peşindedir (Jay, 1989: 178).

> "Yolda olmak, insanın kaderidir. Felsefe, yolda oluşun farkında olma; filozof da yolda olduğunun farkında olandır. Farkında olmanın gerçekleşeceği en uygun zemin ve en uygun benzetme yol… Yol önemli. Fakat yoldan daha önemli olan yolcu ve onun yolculuğudur. Hedefe yol olmadan ulaşmıyoruz. Yolun anlamı, onunla hedefe ulaşıldığında tamamlanıyor. Yolcu, yoldakidir ve yolculuk da yolda olmak… Yol için niyet gerekmektedir. Yolun ahlâkîliği ancak niyette kurulur ve yine yola çıkmakla çıkmamak arasındaki fark, niyettedir. Niyet, kendini gerçekleştirecek bir eylemle ortaya çıkar ki bu eylem yolculuktur. O halde yolculuk, niyeti gerçekleştiren eylem halidir. Başlangıç noktasından bitişe kadar olan ve durak yerlerinden ana menzile doğru giden bu yolda, sapmalar, dönüşler, kalışlar olabilir; niyet başka, sonuç başka gerçekleşebilir. Yolda kalmaktan kurtulmak için yani niyetin tam tahakkuku için yol ahlâkına ilişkin sebat, sabır ve metanet gibi kavramlar gerekmektedir" (Poyraz, 2006: 5-7).

Yol ontolojik bir varlık halindedir ve varlık düşünce gibi, diyalektik yönteme uygun olarak gelişen ve ilerleyen bir süreçtir. Hegel'in fenomenolojisinde de bu şekilde tanımlanmaktadır. Bu gelişmenin temelinde kendi kendini açan, belli bir ereğe yönelen ilke vardır (Kant, 2008: 59). Hegel, kendini bilmek eyleminin işaret ettiği tin kavramının insanı öncelikle kendi içinde bir yolculuğa davet ettiğini belirtir. Ardından insan tinin oluşturduğu farklı bilinç aşamalarını geçerek, gelişen bir bilince doğru yönelmektedir. Bu aynı zamanda psikolojik ve felsefi anlamda yolculuğun kendisidir. Hareketin ilk aşamasında kişi, içten dışa doğru, ikinci aşamasında da dıştan içe doğru, başladığı noktaya dönen bir yolculuk içindedir. "Bir hal ve durum ismi olarak yolculuğun ve yolcunun felsefe ile olan bu ontolojik ilişkisi, bu yolculuk metaforunun ve hatta düşünsel hac yolculuğunun anlam izlerinin köken olarak mitolojide ve düşünce tarihinde aranmasına, ayrıca teolojik bakımdan da değerlendirilmesine neden olmaktadır" (Kurşunoğlu, 2013: 176)

Yol ve yolculuk kavramı hem fiziksel, hem psikolojik, hem de felsefi anlamlar taşımaktadır. Birbirlerine iç içe geçmiş durumdadırlar. Yol, felsefi olarak mesafenin uzunluğu değil, kişinin psikolojik ve felsefi evreninde oluşan bir olgudur. Alain de Botton konuyla ilgili: *"Bize köhne bir yapıdan ya da çamur bir kulübeden seslenen bu filozoflara göre mutluluğun anahtarı maddesel ya da estetik hazda değil illa ki psikolojik tatminde gizlidir."* demiştir (Alkan, 2004: 56).

Felsefe aslında en iyiye gidişte yolda olmayı imlemektedir. Yüce ve erdemli olmaya gidişte yolda olma durumunu anlatmaktadır. Varılacak yerin ulaşılmaz bir konumda olması nedeniyle yolda olmak bir süre sonra bir bütün haline gelme sonucunu doğuracaktır. Hakikat yürüyüşü olan yolda olma durumu aslında hedefe ulaşamamayı da içinde barındırmaktadır. Hedefe ulaşmak artık yolun bittiğini söylemektedir. Yeni hedeflere sahip olmayan insan ise son durakta ne yapacağını bilemez halde kalmaktadır. Bu yüzden yolda olmak aslında tamamen felsefenin alanında olmaktır. Felsefede yolda olma hali yeni bir arayışın ve yaşamın içinde bulunma halidir. Bu insanı kesin bir sonuca götürmeyecek bir arayıştır. Burada önemli olan nihai bir hedefe varmak değil, yolda olmaktır. Hareket eden bir insan aynı zamanda yolda varlığını sürdürmektedir. Entelektüel açıdan yolda olan insan ise aslında felsefi anlamda da yoldadır. Kindî'ye göre, ahlaklı bir yolda yürüyüp isteklerinden sıyrılma ve erdemli bir insana dönüşme ancak felsefe ile mümkün olabilmektedir. Olması gereken gerçekliğin yolunda ilerlemektir. Yolda olma durumu insanı pozitif bir şekilde dönüştürmekte ve onu yenilemektedir. İnsan hayatı boyunca hareket etmektedir. Bu bakımdan herkes yolcu konumundadır. Bu yüzden doğru bir şekilde yaşamak için doğru bir yolda ilerlemek gerekmektedir. İnsan hakikate giden yolda var olduğu zaman gerçekten yaşamaktadır. Jaspers'ın belirttiği en yücenin bilgisine ulaşmak için hakikate giden yolda olmak gerekmektedir. Bu, insana özgürce bir alan açacaktır (Jaspers, 1981: 31).

Felsefe yapan insan akla ait bilginin sınırlarından başlayarak Tanrı'nın bilgisine ulaşmakta ve özgürlüğüne kavuşmaktadır. İnsan yürüdüğü yolun farkında olarak yolculuğuna çıkmalıdır. Bu yüzden yolunu, etrafındaki diğer yolcularını tanıyıp bilmelidir. Bunları yapan bir insan yolunun bütün zorluklarını önceden kavramış bir insandır. Kendi yolunu bulan kişi artık bilgeliği keşfetmiş kişidir. Yolda olma durumu çile çekmeyle eşdeğerdir. İdeal olan her zaman zor olanı belirttiği için bu yolda ilerlemek için birçok zorluğu göz önünde bulundurmak gerekmektedir. Yolda ilerleyen kişi ulaşmak istediği şeye bir türlü ulaşamamıştır. Ancak çabalamakta ve engellere rağmen ilerlemeye devam etmektedir. Dümdüz edilmiş, sakin ve temiz bir yoldan bahsedilmemektedir. Felsefe alanında yolda olma durumu daha önce hiç keşfedilmemiş patikalardan geçmekle aynıdır. Kişi bir bakıma kendi yolunu kendisi açmaktadır. Felsefi bir düşünceyi bütün bireyler kendi dünyalarında yaşamaktadır. Aslında filozofun yolu arkasında kalmıştır. Yolun ilerisi ise bilinmezliklerle doludur.

Kendi kültürü çerçevesinde bu yol içinde yapılan yorumlar yeni değerleri ortaya çıkaracaktır. Bu yüzden insan hem bulunduğu ortama hem de kendisine tam olarak inanmalıdır (Descartes, 1983: 35). Aslında binlerce kuş Simurg olmak için yola çıkmaktadır. Ancak yolun sonunda sadece küçük bir kısmı bunu başarabilmekte ve başarabildiklerini de ancak yol bittiğinde kavrayabilmektedirler. İnsanın kendisini duyurabilmesi için yolda olması gerekmektedir. İnsan ancak kavrayış ve sorgulama yeteneğini geliştirdiğinde doğru yolda olabilmektedir. Sadece başka insanların açtığı yolda yürümek insanı kendisinden ve gerçeklikten uzaklaştıracaktır. Oluşturduğu ilkelerle, geliştirdiği felsefe yeteneğiyle yürüyüşünü gerçekleştiren bir insan ancak en sonunda hakikate ulaşma şansını yakalayabilmektedir. İnsan kendi yolunu ancak sorgulayarak oluşturabilmektedir. Başkalarının yolunu seçse bile o yolda sorgulama yaptığı anda bile kendi yolunu oluşturmuş olacaktır. Sorgulama olmadan en bilge kişiyi takip etmek bile insanı doğrudan hakikate ulaştırmayacaktır. Bir insan etkinliği olan felsefe düşünce ile ortaya çıkmıştır. Bu yüzden düşünmeye başlayan insanın varlığından beri felsefe vardır. Felsefe sorularla ve sorgulamalarla başlamaktadır. Bir düşünür önce üretilmiş bilgileri gözden geçirerek ve eleştirel yaklaşımlarla alternatiflerini üreterek sağlıklı düşünme eylemini gerçekleştirmektedir. Bu yüzden Sokrates sorgulanmamış bir hayatın herhangi bir anlama sahip olmadığını belirtmiştir. Sorgulama ve arayış hep devam edeceği için insan yolda olarak sürekli felsefe yapmaya devam edecektir. Bilgi ve eylem bütünlüğünü oluşturan bir insan ise yolculuğunu tamamlayacak ve İnsan-ı Kâmil seviyesine yükselecektir.

Yolda olma durumu olgun olmayı ve yetkinliği beraberinde getirmektedir. Bahsedilen bu yetkinlik bilinçli bir şekilde oluşturulmuştur ve insanın tarihsel gelişiminin içinde bulunmaktadır. İnsan ulaşmak istediği gerçekliği öncelikle kendi içinde duyumsamak istemektedir. Böylece yolda var olarak olgunluk ve yetkinliğin huzurunu bulmayı hedeflemektedir (Jaspers, 1981: 47-48). Bu durum felsefenin bireysel yönünü oluşturmaktadır. Çünkü felsefe bilmenin yanında bireysel olarak yolda olmaktır ve bunu bir yaşam biçimi olarak içselleştirmektir. Yaşam biçimlerini değiştiren en önemli etkenlerden biri daha kalabalık ataerkil aile yapılarının çözülerek çekirdek ailenin öne çıkması ve bu sayede kentleşmenin hızlanmasıdır. Bildiğimiz ataerkil sistemde aile kavramı farklı dönemlere ait olanların eş zamanlılığı ilkesine bağlıyken, modern toplumda birbirlerine yakın dönemde yaşayanların eş zamanlılığını geçerli kılmaktadır. Modern toplumlarda kişisel irade ve özgürlük önem kazanmıştır.

Adler'e göre hayatta herkesin davranışı görüşünden meydana geliyormuş gibi hareket ettiğine şüphe yoktur. İnsanın, hayatın temel ve önemli oluşu hakkındaki görüşü, hayat tarzlarına bağlıdır (Adler, 2002: 19). İnsan var olduğu sürece hakikati araştırmak isteyecektir. Bu yüzden engellere rağmen yolda olmaya devam edecektir. Dini anlamda da yolda olma durumunu destekleyen ifadeler yer almaktadır. Örneğin, Kur'an-ı Kerim'de "Bizim uğrumuzda çabalayanları elbette yollarımıza eriştireceğiz" ifadesi bulunmaktadır. Önemli olan yola çıkmak, yolda olmak ve bunu bilinçli bir şekilde, kendini bilerek yapmaktır. Farklı yolların olması kafa karışıklığına yol açmamalıdır. Aksine insanı yola çıkmaya teşvik etmelidir. Kesin bilgiye ulaşmak ise çok uzaklardadır. Her zaman yolda olmayı şiar edinmiş bir insanoğlu bu şekilde erdemli varlığını sürdürmeye devam edecektir.

Tüm canlılar için hayatta kalmanın en önemli kuralı değişime ayak uydurmaktır. Doğa sürekli bir değişim içindedir. Doğanın ve rakip türlerin değişimine ayak uyduramayan canlıların nesli tükenmiştir. Değişime uyum sağlayan canlılar ise soylarını devam ettirmektedirler. Toplumsal değişim kuralları da neredeyse doğa kurallarıyla aynıdır. Hayat insanları sürekli bir değişime zorlar. İnsan istese de istemese de içinde bulunduğu koşullar, ortam, ilişkiler, konumu değişim halindedir. İnsanın varlığını sürdürmesi çevresindeki bu değişimi anlaması ve ayak uydurmasına bağlıdır. Bu bir zorunluluktur. Ancak insan değişimi kolay kolay kabullenmez. Değişime ayak uydurmak yerine genelde mevcut statükoyu korumaya gayret gösterir (Aksoy, 2018). İnsanoğlunun değişime karşı gösterdiği direncin ya da isteksizliğin bazı nedenleri arasında alışkanlıklar, güvenlik gereksinimi, dar görüşlülük, benlik kavramı, doğabilecek maddi ve manevi kayıplardan korkmak, bilinmeyen korkusu gösterilebilir (Şimşek, Çelik ve Akgemci, 2001: 307).

Değişimin önündeki en büyük engel genelde alışkanlıklardır. İnsan çoğu konuda neyin daha doğru olduğunu bilmesine rağmen içsel ve güçlü bir olgu olan alışkanlıklarından vazgeçemediği için bu doğruları hayata geçiremez. Üstelik değişimin insana şu an elinde olanları kaybedeceği duygusu verdiği de bir gerçektir. Çoğu insan mevcut durum kendilerini yeterince mutlu etmese de elindekileri kaybetmek korkusuyla değişime direnir. Her değişiklik çeşitli belirsizlikler içerdiği için insanın güvenlik duygusunu tehdit eder. Değişimi kabullenmeyen insanlar, yeni insani ilişkilerden ve bunların yeniden düzenlenmesinden de çekinirler. İnsanın

mevcut ilişkilerine ve durumuna körü körüne bağlılığı aslında onu bir mahkum haline getirmektedir. İnsanların değişime karşı gösterdikleri tutumları toplumlara hakim olan kültürlere göre de değişebilir. Bazı kültürler değişime açık bazıları ise kapalıdır. Örneğin iş hayatı boyunca birçok kere köklü değişim yaşayan ve değişimlere uyum sağlayabilen insanlar yeni değişimler karşısında daha rahat bir tavır almaktadır. Aksi halde olan insanlar tedirgin olurlar (Aksoy, 2018). *"Değişimi kontrol altında tutmak ve değişime hükmetmek için değişimin kaynağı olmak, değişimi yaşamak için onu ve yeniliklerini takip etmek, değişimi inkar etmek için ise aklını yitirmek ya da intihar etmek gerekir. Değişim tam anlamı ile kontrol altına alınmasa bile en azından yaşanmak zorundadır" (Kırım, 1998: 62).* Değişim, belirli koşullar altında bir durumdan diğerine geçmek olarak tanımlanabilir. Planlı ya da değil herhangi bir kişinin, sistemin, organizmanın, bir süreç içerisinde, bir durumdan başka bir duruma geçmesi de değişim olarak tanımlanmaktadır (Özalp, 1975: 8). Değişim fiziksel bir şekilde de olabilir, dışarıdan gözlenmesi zor olacak şekilde duygusal farklılaşma şeklinde de olabilir (Tokat, 1998: 23-24).

İnsan, sürekli olarak değişim geçirmektedir. Sözü edilen değişim sadece fiziksel değil aynı zamanda ruhsal ve kişilikte görülen değişimlerdir. Hayata bakış açısı, duygusal dalgalanmalar, öğrenme arzusu, merakını yenme isteği..vb. olgular insanın değişimini tetikleyen unsurlardır. Değişim dengeli ve düzenli olarak, sürekli ve ağırlıklı olarak olumlu yöndedir. Yani, bireysel değişim olgunlaşma, toplumsallaşma ve çağdaşlaşma işlevidir (Peker ve Aytürk, 2000: 315-316). İnsan kendine yöneldikçe, kendini kavramaya başladıkça doğayı da iyi kavramaya başlamaktadır. Değişim keşfedildikçe insanın hem kendine hem de doğaya yönelik ilgisinde güven duygusu pekişmektedir. Bu güven duygusu ve değişim sayesinde insan, düşünen, konuşan, ifade eden, yargıda bulunan, dönüşen ve dönüştüren bir özne haline gelir. İnsan dünyaya geldiğinden itibaren bir bakıma değişim de başlamış demektir (Çotuksöken, 2013: 300-301)

Değişim sürecinde insanın başına gelen bazı aşamalar ve bu aşamalarda yaşanan duygu değişimleri genel olarak şu şekildedir;

Odaklanamama: Düşünmekte, hissetmekte, konsantre olmakta ve plan yapmakta zorluk çekilir. İnançsızlık, bağlantı kuramama ve yalnızlık duyguları

yaşanır. Kişi, kendisini yenilgiye uğramış, şok olmuş ve sersemlemiş hisseder. Herhangi bir eylem yapma konusunda yetkinliğini yitirmiştir. Adeta, işine bakışının odak noktası kaybolmuş, görüntü belirsizleşmiştir.

İnkar: Bu aşamada insan bilinçli olarak hiçbir şey olmamış ve olmayacakmış gibi davranarak her zaman yaptıklarını yapmaya, eskisi gibi çalışmaya devam eder. Bir anlamda rahatlamıştır. Kendini iyi hisseder. Risk almayarak kendini koruduğunu düşünür. Ancak, bu aşama uzun sürerse insanlar kendilerini ve iş geleceklerini tehlikeye atacak şekilde bugüne saplanıp kalırlar. Değişim ihtiyaçlarını ve nasıl değişebileceklerini araştırmaya gerek görmezler.

Direnme: Durumun gerçekleriyle yüz yüze gelen insanlar, inkarın tepkisizliğini bırakıp herkesi, her şeyi sorgulamaya başlarlar. Kendinden şüphe, kızgınlık, hayal kırıklığı, endişe, korku gibi duygularla "Bu neden bana oluyor? Neden şimdi? Bunu hak etmek için ben ne yaptım?" gibi sorular sorarlar. Bir taraftan moral bozukluğu, kayıtsızlık, güçsüzlük, kontrolsüzlük duyguları yaşarken diğer taraftan sinirli, kızgın bir şekilde çözümler üretmeye çalışırlar.

Oluruna Bırakma: Adeta ayakların yerden kesilip, geçmişle gelecek arasında bir sarkaç gibi gidip gelme duygusudur. Bir taraftan değişmemenin zararlarını görmek, diğer taraftan geçmişten kopamamaktır. Bir ayak geçmişte bir ayak gelecektedir. Geçmişe elveda demek ve geleceğe odaklanmak için kişinin ciddi bir çaba göstermesi gerekir.

Araştırma ve Yeni Sınırları Belirleme: Bu aşamada dikkatlerini bir kez daha geleceğe ve dış dünyaya odaklayan insanların enerjisi ve coşkusu artar. Yeni davranışları deneyen ve küçük de olsa bazı başarılar elde edenler böylece değişimin fırsatlarını ve kendi yeterliliklerini denemiş olmaktadırlar. Bu aşamada insanların kendilerine güven duygusu geri dönmekte, geleceğini ve yaşamını kontrol edebileceği duygusu güçlenmektedir. Yeni sorumluluklarını anlamaya çalışan insanlar yeni ilişkiler geliştirmek için yollar aramaya, yeni bilgiler ve beceriler öğrenmeye ve içlerindeki yaratıcı enerjiyi daha fazla kullanmaya başlarlar. Bu aşamada çok fazla enerji ve çok sayıda yeni fikir olacak, fakat odaklanma yetersiz kalacaktır.

Değişimi Özümseme: İnsanlar, bu aşamada, değişim süresi boyunca öğrendikleri hakkında derinlemesine düşünmeye ve elde ettikleri başarıları farketmeye başlarlar. Öğrendiklerinin bilincine ulaşan bu insanlar, deneyimlerini benzer durumdaki diğer kişilerle de paylaşmaya ve onları da gelecek konusunda cesaretlendirmeye çalışırlar.

Değişime Adanma: Artık, kendine ve başkalarına güven duymaya başlayan ve öğrendiklerini işine ve yaşama aktaran insanlar kendilerini değişime adamaya hazırdır. Onlar için gelecek artık bugündür. Kendi misyonlarını yeniden yaratmaya ve onun gerçekleşmesi için eylem planları yapmaya başlamışlardır. Kendi tempolarıyla değişimi yakalamış ve geleceği kucaklamışlardır. Bu aşama, bir başka büyük değişiklik nedeniyle yeni bir geçiş döngüsü başlayana kadar devam edecektir.

İKİNCİ BÖLÜM

SİNEMADA YOL FİLMLERİ

2.1. Sinema ve Felsefe İlişkisi

Felsefe sözcüğü 'Philosophia'dan gelir. Philo sevgi, sophia ise bilgi anlamına gelir. Bilgi, dünyayı ve insanı bilme demektir. Felsefe sözcüğü, eski Yunandan beri literatürdeki yerini kaybetmemiştir. Felsefe, genel bir dünya anlayışıdır. Bu anlayıştan, belli bir davranış tarzı çıkabilmektedir. 18. yüzyılda filozoflar, dünyanın bilinebilir olduğunu öngörüyor, felsefenin ise dünyayı ve insanları iyi yönde değiştirebileceğini düşünmekteydiler. 19. yüzyılda ise filozoflar, dünyanın bilinemez olduğunu öngörüyor, dünyayı dönüştürmek istemenin saçma olduğu kanısına varmışlardır. Koskoca dünya tarihinde sadece bir yüzyıl geçmesine rağmen felsefecilerin bu fikir çatışması bile felsefenin kolay tanımlanamaz olduğunu kanıtlıyordu (Politzer, 2013: 26-29).

Felsefe, insanoğlunun hayatta kalma içgüdüsünden varoluş problemlerine kadar birçok olguyu içinde barındıran derin davranış, düşünüş ve görünürlülüğü kesin olmayan durumlar bütünüdür. Felsefe sayesinde insan doğayı, dünyayı, toplumu ve her şeyden önce kendisini tanımaya başlamaktadır. Diğer fertlerle olan ilişkisi de dahil çevresine vereceği tepki ve davranışların altında yatan tüm bilinmeyen denklemleri felsefe sayesinde çözebilmektedir. İnsan felsefe sayesinde dünyada gördüğü ya da görmediği her konuda tahmin yürütebilir, derinlemesine analizler yapabilir. Felsefe tarihi, başta din, Tanrı, var oluş gibi konular olmak üzere akıl yürüten filozoflarla, düşünürlerle doludur. Bu filozofların büyük çoğunluğu var oldukları döneme damgalarını vurmuşlardır. Kimisi, kendilerinden önce gelen filozofların savlarını çürütmeye çalışmış, kimisi de benimsedikleri düşüncelerin üzerilerine yeni tuğlalar eklemişlerdir. Çotuksöken'e göre felsefe, yapısı gereği insanın tekil-tümel ilişkisini bireysel, toplumsal ve kurumsal bağlamda da yaşadığını kabul eder.

> "Felsefe temel çerçeveyi çiziyor ama aynı zamanda, bilimlerin sanatların sonuçlarıyla kendisini yeniden biçimlendirebiliyor. Felsefe hem katkı sağlıyor hem de katkılanıyor. Felsefe kendisiyle de diyalog içinde; felsefe hem bir okuma hem de bir yazma biçimi olarak kendisini kuruyor. Öyleyse hem kendisiyle hem de kendisiyle bağlantılı olmayan felsefe, dış dünyanın

dökümünü -hem var olma düzleminde hem de düşünme ve iletme düzleminde- yapıyor" (Çotuksöken, 2013: 17).

Felsefe, komplike bir kavramdır; edebiyattan, dinden, bilimden, sosyoloji ve psikolojiden beslenir. Sanat dallarıyla olan ilişkisini de göz ardı etmemek gerekir. Sanat yaşanmışları yeniden biçimlendirerek nesneye dönüştürürken, felsefe ise yaşanmışları yeniden düşünerek ifadeye dönüştürür. Sanat yeniden biçimlendirirken, felsefe yeniden dönüştürür. *"Sanatın görevi her zaman insanı bütünlüğü içinde heyecanlandırmak, kendisini bir başkasının yaşamı ile bir görebilmesini başkalarında kendisinin olabilecek yaşantıları benimsemesini sağlamaktır (Fischer, 1993: 14)."* Sanatçı bir yapıtı oluştururken önce düşünür. Kendisine, bu böyle iken neden şöyle olmasın diye soru sorar. Ardından 'başka türlü de olabilir' diyerek eserini yaratır. Bu yorumlamayı sinema sanatına yansıtacak olursak, sinemada yaşanmışın yeniden biçimlendirilmesi yeniden yaşatmak anlamına gelir. Filmin oyuncuları yönetmenin yeniden biçimlendirdiğini oynayarak yaşamaktadırlar (Aruoba, 1987: 44-45).

"Kendimizi, sinemanın doğuşundan önce olduğundan daha iyi tanıyor muyuz acaba? Bunu kimse bilemez. Ancak bir yüzyıl boyunca karşımıza getirilen görüntü ve seslerle artık aynı insanlar değiliz. Bu değişimin içimizde ne kadar etki yaptığını saptayabilmek zordur. Ancak tıpkı göremediğimiz halde soluduğumuz havayı nasıl yadsıyamazsak sinemanın da varlığını yadsıyamayız. Kimi film yapımcıları günlük sorunları aşarak bir yaşam biçimi getirmenin üstelik yaşamak için bir nedene sarılmanın önemini anlatmıştır. Görüntülerle anlatılan bir öykü içinde yaşamı sorgulamak" (Carriere, 234).

Sanat; resim, mimari, heykel ve tiyatro, opera, bale gibi görsel, duyusal gibi türlerinde incelenmektedir. Sanat teorileri, sanat akımları, eğilimler sanat faaliyetleriyle teorik düzlemde estetik kuramların geliştirilmesi, tanımlanması ile insan beğenisini, duygusunu etkileme gücünü arttırmaya çalışır (Akay, 2005: 116). Adorno'ya göre sanat, farklı şeyleri birleştirerek izleyicide ve oluşumunda yanılsama kurulması, duygusallık, istek ve anlamları iletmek için zaman içinde anlam kazanmış bir terimdir. Sanat, toplumsal pratikleri destekleyen, tamamlayan ve toplumsal hareketleri bakış açısı kazandıran insanların katılımını sağlayıcı bir süreçtir (Worringer, 1985: 17). Monaco sanatlar tayfını üçe ayırmaktadır; gerçek zamanda var olan gösteri sanatları, konu hakkında gözleyiciye bilgi aktarmak için yerleşik kod ve geleneklere dayalı temsil sanatları, gözleyici ile konu arasında doğrudan bir yol

sağlayan, kendi kodlarına sahip ama niteliksel olarak temsil sanatlarından çok daha doğrudanlık özelliği gösteren kayıt sanatları (Monaco, 2001: 31).

İnsanlık 20. yy başında sinemayı keşfetmiştir. Bu tarihten itibaren insana ve varoluşa dair her şey sinema ile anlatılabilmektedir. İnsanlık bir sanatın gelişim sürecine sinema ile daha yakından bir şekilde tanık olmuştur. Diğer sanatlar ise insanlık kadar eski tarihini korumaya devam etmiştir. Sinema diğer sanat dallarında olduğu gibi hazır bir kabulle birden ortaya çıkmamıştır. Müzik ve resim, zamanında kısa süre için hemen benimsenmiş ve bir sanat dalı olarak kabul görmüştür. Ancak sinemanın bir sanat dalı olarak kabul edilmesi için çok uzun sürelerin geçmesi gerekmiştir. İnsanlar sinemanın bir sanat dalı olarak kabul edilmesi için ikna edilmek istemişlerdir Sinemanın felsefesi de sinemanın bir sanat dalı olarak kabul edilme durumuyla başlamaktadır. Sinemanın ilk yıllarında sinemayı bir sanat dalı olarak kabul etmeyenler genel olarak sinemanın gerçekliği tekrardan üreten bir araç olduğunu savunmuşlardır. Bu görüş çok sayıda katılımcı toplamıştır. Sinema sadece var olanı doğrudan perdeye yansıttığı için bir sanat olarak görülmemiştir. Çünkü kameranın önüne herhangi bir nesne koyulduğunda perdede aynı nesne aynı biçimde görünmektedir. Bu yüzden sıklıkla resim sanatıyla karşı karşıya getirilmiştir. Bu yüzden sinema ve fotoğraf gibi alanlarda yoğun bir mekanik kullanımı var olduğu için başlarda bir sanat olarak görülmemektedirler. Alman sanat ve film kuramcısı Rudolph Arnheim, bu düşünceyi eleştirmiştir. Bu düşünceleri birer karalama olarak değerlendiren Arnheim, sinemanın itibar kazanması için çalışmalarını sürdürmüştür.

Film sanatının nasıl bir doğaya sahip olduğunu anlamak için sinemanın sanatsal açıdan incelenmesi çok önemlidir. Ona göre insanlar resim sanatı gibi kendine özgü bir sanat dalını ele alarak yeni bir sanat alanını eleştirmektedir. Resim sanatında gerçeklikten resim sanatına uzanan yolda sanatçının zihin dünyası, bakış açısı, kullandığı malzemeler ve fırça darbeleri vardır. Bu süreç fotoğrafçılıkta nesneden yansıyan ışığın mercek ile toplanması ve daha sonra gerekli kimyasal işlemlerin yapılmasıyla gerçekleştirilmektedir. Mekanik bir sisteme sahip fotoğrafçılık ve sinema sırf bu nedenlerden dolayı sanat alanından doğrudan dışlanmayı hak etmemektedirler. Bir filmin sanatsal olma durumunu irdeleyen araştırmacı bir kameranın gerçeklik zemininde aldığı kayıtların insanın algısına bire bir uygun düşmediğinin altını çizmiştir. İşte bu farklılık bir filmi sanatsal yapmaya yetmektedir. Kamerayı sadece

bir kayıt cihazı olarak görenler, elde edilen görüntülerdeki öznel bakış açısını göz ardı etmektedirler. Arnheim, insanın görüş alanında yer alan nesnelerin göz (kamera) ile kayıt alınıp nesnelerden yansıyan ışığın düz bir yüzey olan ağ tabakada bir görüntüye sahip olduğunu belirterek en basit nesne için yapılan bir görme işleminin mekanik yeniden üretim işleminden çok farklı olduğunu ortaya koymuştur. Önemli olan görme işlemi veya kayıt altına alma işleminin başarılı olup olmama durumudur (Arnheim, 2002: 13-16).

Film felsefesi kavramı kuramdan bağımsız bir yaklaşımla ele alınamaz. Sinemanın kendi düşünce evrenini yarattığı fikri, kendi teorisini oluşturmak zorunluluğundan kaynaklanır. Film felsefesi, yeni ve dönüştürülmüş bir anlayışı gerekli kılmaktadır (Kabadayı, 2015: 95). Cavell ve Deleuze'ün mirasçısı olarak ele alınabilecek Daniel Frampton ve Stephen Mullhall gibi önemli kuramcılar sinema sanatını ve film dilini bir felsefe biçimi olarak düşünmektedirler. Bu kuramcılar filmin kendisinden ziyade imgelerin oluşturduğu fikir bütünlüğünü ima ederek onların yol açtığı düşünümsel, fikirsel durumlarla ilgilenmişlerdir. Onlara göre sinema felsefi soruları sorabilen, bunları tartışabilen, seyirciye soru sorduran ve onları düşündüren bir sanat dalıdır. Deleuze'ye göre felsefe zekâ değildir. Felsefe zekâyla içgüdü arasındadır. Deleuze, felsefeyi bu ikisinin arasına yerleştirerek felsefenin yaratıcı bir ivme kazanmasını istemektedir (Öztürk, 2017: 190-191).

Deleuze sinemanın hareketin ve zamanın imgesini sunma gücüne sahip olduğunu belirtir. Bu yüzden de sinema seyirciyi yersiz yurtsuzlaştırıcı bir güce sahiptir. *"Bu güç hayatı yeğinleştirebilecek, niteliksel sıçramayı yaratabilecek güçtür. Bunun üzerine daha çok düşünebilmek için birçok filmin içerisinde bu kavramlara dair tespitler, sinema ve felsefe paralellikleri doğrultusunda farklı çalışmalar tarafından ele alınabilir (Türkgeldi, 2015)."*

Tarkovski'ye göre insan spritüel anlamda zenginleşmek için dünyaya gelmiştir. Eğer hayatımız spritüel anlamda zenginleşmeye yönelik ise sanat da oraya ulaşabilmek anlamına gelir. Sanat bu süreçte insana yardım etmelidir. Ona göre bilgi hayatımızdaki asıl amacımıza karşı dikkatimizi dağıtır. Ne kadar şey bilirsek, bilgimizin azlığını o kadar daha iyi algılarız. Sanat insanın kendi ruhsal yeteneklerini geliştirir. İnsan bu sayede özgür irade denilen şeyi kullanabilmek için kendini aşar.

> "Sinema, insanın kendisinden ayrılıp bir başkası olmasını mümkün kılar. Olduğu yerde göçebeye dönüşmesine olanak sağlar. Toplumsal tahayyülü derinleştirir, hatta kimi durumlarda toplumsal gerçekliğin bir adım ilerisinde olmayı, henüz atılmamış adımların sonuçlarını tasavvur etmeyi mümkün kılar. Diğer bir deyişle sinema sanal olanın, gelecek bir toplumun göstergesi olabilir. Bu nedenle de toplumsal gerçeklik kimi zaman sinemanın sanallığının bir ürünü gibi görünebilir, sinemanın gerçekliği değil de gerçekliğin sinemayı yansıttığına dair tekinsiz bir izlenim yaratır" (Diken ve Laustsen, 2010: 19-20)

Sanatsal bir film söz konusu olduğunda gösterilen her şey öznel bir bakış açısına sahip olabilmektedir. İzleyicide yaratılması istenen duygulanım neyse ona uygun bir açının seçilmesi gerekebilmektedir. Ünlü yönetmen Gaspar Noé 2002 yapımı "Dönüş Yok" (Irreversible) adlı filmi için yaptığı basın toplantısında filmde insanın içinde yer alan ve her zaman ortaya çıkmaya hazır şiddet konusunu ele aldığını belirtmiştir. Stanley Kubrick'ten esinlendiğini belirten Noé, filminde Kubrick'in ünlü filmi "Otomatik Portakal" (A Clockwork Orange) filmindeki bazı sahneleri örnek aldığını belirtmiştir. Otomatik Portakal'da gözleri zorla açık tutturulmaya çalışılan Alex'e şiddet sahneleri izletilerek onun toplum içinde uyumlu bir insan haline dönüştürülmesi prensibine dayanan psikolojik bir tedavi yöntemi uygulanmaktadır. Noé filminde bunu izleyicilere yapmaktadır. Şiddet sahnelerini abartılı bir şekilde ön plana çıkarmaya çalışan yönetmen bu yöntemi kullanarak insanların şiddetten tiksinmesini sağlamaya çalışmaktadır. Bazı sahnelerde kullanılan özel kamera açıları insanda tiksinme duygusunu özellikle açığa çıkarmaktadır. Kameranın sallanan hareketleri insandaki bulantı duygusunu artırmıştır. Yönetmenin amacı dokunaklı olmak değildir. Doğrudan seyirciyi hedefleyen bir anlatım vardır. Yönetmen seyirciye yönelik yumruklar atarken teknik bir ustalıkla dövüşmektedir. Arnheim da bu duruma dikkat çekmektedir. Görüntünün kendine özgün niteliği sayesinde sinema yeni bir gerçeklik üretme olanağına sahiptir. İlk sinema örneklerinde gündelik yaşamdan alınmış sıradan olaylar perdeye yansıtılmıştır. Bu durum insanda heyecan yaratmıştır ve ilk örnekler bir karnaval eğlencesi gibi tüketilmiştir. Ancak bu kayıtların o dönem için tarihsel açıdan da değerli olduğu unutulmamalıdır. Yönetmenler bilinçli veya bilinçsiz bir şekilde sinemanın olanaklarını geliştirip yeni anlatım teknikleri geliştirdikçe sinemanın sanatsal yolculuğu da başlamıştır (Arnheim, 2002: 36).

Kameranın çalışmasıyla birlikte mekanik bir sistem ortaya çıkmakta ve gerçek dünyanın yansıması kayıt altına alınmaktadır. Arnheim'a göre yönetmen böylesi mekanik bir yeniden üretim ile yetinmemelidir. Yönetmenin sorumluluğu ortaya yeni bir sanat eseri çıkarmaktır. Bu yüzden sahip olduğu araçları en iyi şekilde kullanmalıdır. Yönetmen sanatsal olarak ortaya çıkarmak istediği unsurları sinemasal yöntemlerle vurgulamak zorundadır. Sanatçı, sinema sanatının malzemesini oluşturan film gerecini ustalıkla kullanarak gerçekleştirmektedir. Arnheim, çalışmalarında sinemaya ait araçların etkin bir şekilde kullanılarak sinemasal ürünlerin nasıl ortaya çıkarılabileceğini anlatmıştır. Sinemaya ait sanatsal yeteneğin ortaya çıkarılması için biçimsel yetkinlik geliştirilmelidir. Arnheim'a göre, üretilen filmler sonuç olarak sanatsal bir dokuya sahip olsa da böylesi bir dokuya sahip olmak zorunda değildir. Bu durum diğer sanat dalları için de geçerlidir. Bir kartpostal veya askeri marş genellikle sanatsal kaygılarla üretilmektedir. Benzer şekilde filmler de sanat olma zorunluluğuna sahip değillerdir (Arnheim, 2002: 14). Sanatın ortaya çıkarılması için ise sanatsal gereç etkin bir şekilde kullanılmalıdır. Film dünyasına ait bir teknik konuyu güçlendirmenin yanında sinematografik etkiyi de arttırmaktadır (Arnheim, 2002: 38). Sadece belirli bir kamera açısı etkiyi iki katına çıkaracağı gibi sanatsal niteliği de üst bir seviyeye taşıyacaktır. Arnheim'ın sinemanın bir sanat dalı olarak kabul edilmesinde büyük etkileri olmuştur. Arnheim'a göre sinemayı bir sanat olarak kabul etmek için eldeki malzeme ve görüntü etkin bir şekilde kullanılmalıdır. Sinemayı gerçekliğin aynı şekilde yeniden üretimini düşünen kişilere karşı gelen araştırmacı sinema için yeni anlam alanları bulmak için çabalamıştır. Buna rağmen Arnheim'ın teorisi sinemanın sanatsal gelişimi açısından çok tatmin edici fikirler içermemektedir.

Arnheim'ın teorisini geliştirip sinemada büyük devrimler gerçekleştiren kişi ünlü Sovyet yönetmen Eisenstein olmuştur. O da öncülleri gibi malzemenin filmlerde nasıl işlenmesi gerektiği konusuna büyük önem vermiştir. Yönetmen özellikle sinemanın nasıl bir amacı olması gerektiğine odaklanmıştır. Sinema sanatının bütün olanaklarını değerlendirerek daha kesin sonuçlara ulaşmıştır. Ona göre insanlığın kurtuluşu sosyalizmden geçmektedir ve kitleleri sosyalizmle tanıştıracak en güçlü araçlardan biri sinemadır. Sinema sayesinde insanlığın çok daha iyi noktalara geleceğini düşünmektedir. Eisenstein genel olarak sanata ilişkin düşüncelerini sinemaya uyarlamıştır. Ona göre sanatsal bir edim gerçekleştirmek için herhangi bir işlemden geçmeyen sanatsal hammaddeler belirli bir sistem içinde örgütlenmelidir.

Sanatın var olması için doğada bulunan çatışma her zaman varlığını korumalıdır. Bu yüzden sanat her zaman diyalektik bir niteliğe sahip olmalıdır. Sanatın varacağı en üst düzeyde sanat ile bilim iç içe geçmiş durumdadır. İlk çağlarda insanlar sanat ve bilgiyi bir araya getirerek belirli bir amaca ulaştığı gibi sanatı ve bilimi bir araya getirmek çok daha iyi durumların ortaya çıkmasına neden olacaktır. Sinema bahsedilen bu birleşmeyi en iyi şekilde yapacak bir sanat dalı olarak öne çıkmaktadır. Sanat aslında gerçek gücünü doğrudan bilgilerden almakta ve sırf bu yüzden her zaman bilim ile iş birliği yapmalıdır. Eisenstein sanatla ilgili etkin bir yöntemin geliştirilmesi için bilimsel prensiplerin ve daha önce üretilmiş olan sanat eserlerinin incelenmesi gerektiğini önermiştir. Eisenstein, çalışmış olduğu bütün öğretileri göz önünde bulundurarak yapılacak çalışmalarda bilime dayalı olacak şekilde bir ölçüm biriminin olması gerektiğini belirtmiştir. Sanatın ürettiği izlenim ile birim ortaya koyulmaktadır. Bilimde yer alan iyonlar, elektronlar, nötronlar gibi unsurlara karşılık olarak sanat alanında çarpıcılık kavramı bir birim olarak ele alınmalıdır (Eisenstein, 1975: 21-22). Sinemanın temel ögesi ise çatışmadır. Sinemanın başlıca unsurlarından olan çekim ve kurgu ile perdede bir çatışma yaratmak mümkündür. Eisenstein'a göre, kurgu ve çekim ögesinin etkin bir şekilde kullanılması için bu iki kavram karşıt kutuplarda konumlandırılmalıdır. Çekim içinde yaşanan çatışma kurgu sayesinde ortaya çıkarılmaktadır. Kurguya ait parçaların bir araya getirilmesiyle filmin ihtiyaç duyduğu patlama noktaları oluşturulmuştur. Kurgunun gücü sayesinde film itici gücü kendi içinde bulacaktır (Eisenstein, 1984: 114).

Eisenstein, sinemanın bir dili olma konusunda ve kuram oluşturmada Rus biçimcilerinden yoğun bir şekilde etkilenmiştir. Rus Biçimcileri bir edebiyat akımının etrafında birleşmişlerdir. Eisentein da sinemayı bir bilimsel alanın etrafında örmeyi planlamıştır. Biçimciler gibi sanatsal olanın iletişim yönüne vurgu yapmıştır. Sinemasal bir anlatım sistemi kurmak için bir dizge oluşturmak gerektiğinden bahsetmiştir (Eisenstein, 1984: 148). Oluşturulan dizge sinema anlatımının bütün ögelerini kapsayacaktır. Böylesi bir amaca ulaşmak için kullanılması gereken en önemli öge kurgu olacaktır. Kurgu ile izleyicide arzu edilen etkiler oluşturulmaktadır. Bununla birlikte kurguyu bir konuşma aracı, özel bir sinema diliyle düşünceleri aktarma aracı olarak kullanmak mümkündür. Eisenstein, sinemayı kitleleri dönüştürecek yeni bir dil olarak görmüştür. Böylesi bir dilin oluşturulması için eski sanatsal alanlardan beslenmek mümkündür. Mit haline gelmiş diller, hiyeroglifler,

şiirler ve resimler bunlardan bazılarıdır. Yaptığı incelemelerden sonra sanatsal bütün dillerin dizgeler halinde ifade edileceğini belirtmiştir. Sanata ait bütün farklı görünüme sahip ögeler birbirine karşıt bir şekilde konumlanmamıştır. Bu ögeleri doğru bir şekilde değerlendirerek bütün içerikleri kapsayan ortak bir yasa bulmak mümkündür. Eisenstein'ın oluşturduğu kurama göre sanatçı sadece kendi ham malzemesiyle değil, izleyicisiyle de ilişki içinde olmalıdır. Eisenstein'ın oluşturmuş olduğu bu kuram çok geniş bir sinema alanına yayılmıştır. Sinema dilinin izleyici tarafından nasıl algılanacağı da çok önemli olarak görülmüştür (Monaco, 2000: 403).

Sinema sanatının tüketicisi, takipçisi ve aynı zamanda kafasında yeniden yeniden yaratarak aynı zamanda üretimcisi de olarak görebileceğimiz seyircinin sinemayla ilk tanıştığı dönemi Platon'un ünlü mağara teoremindeki gün yüzü görmemiş insanlara benzetmek mümkündür. Platon'un mağara teoreminde, bir mağarada yüzleri duvara dönük zincirlerle bağlı insanlar vardır. Bu insanlar daha önce hiç mağaradan dışarı çıkmamışlardır. Önlerindeki duvarda bazı nesneler görmektedirler. Gerçek sandıkları bu görüntüler aslında sadece arkalarında yanan bir ateşin önünde duran nesnelerin meydana getirdiği gölgelerin duvara yansımasıdır. Sonrasında içlerinden biri zincirlerini kırarak mağaradan çıkar. Dış dünyayı ve gerçekleri görür. Mağaraya geri dönüp arkadaşlarına gördüklerini anlattığında söylediklerine kimse inanmaz. Sıradan insan gerçeklik hakkında çok az fikre sahiptir. Elinde olanla yetinir. Zincirlerini kıran kişi ise bir filozof gibidir. Görünüşlerin ötesini görür (Warburton, 2017: 16-17).

> "İnsanı düşüncesiyle, eylemiyle, ruhuyla, bedeniyle çözümlenemez tek bir gerçek olarak gören 'bütüncül' düşüncenin tam karşısında yer alan çözümleyici düşünme biçimine göre, insan hangi parçasıyla tanımlanıyorsa, yani, çözümlemeden arta kalan hangi boyutu 'tek boyut' haline getirilip, yüceltiliyorsa, o boyutuyla 'zaten bilindiği' kabul edilen bir varlık olarak algılanır hale gelmiştir. İşte, insanı ontik bütünlüğü içinde kavramanın zor oluşunun bir başka nedeni de çözümleyici düşünceden kaynaklanan bu varsayımdır; yani 'insanın zaten bilindiği' varsayımıdır" (Savaş, 2013: 20-21)

İnsanlar sinema salonlarına girerken de çıktıktan sonra da izledikleri şeyin düzmece olduğunu bilmektedir. Ancak gösterim boyunca seyirci gördüklerinin yapaylığını unutur ve gerçek sanır. Sinema hayali deneyimle gerçek arasındaki çocuksu belirsizliği az da olsa yeniden harekete geçirir. Bu durumda seyirci

tamamlanmış bir narsizme itilmiştir; seyirci kendi kendisiyle ilişkiye girer. Gördüğü hayal eseri, gerçekliğin, nesnel atımların ve kendisinden istenen karmaşık düşüncelerin yükünü ortadan kaldıran elverişli durumla donatır. Seyirci çocukluğuna kısa bir süre olsa da döner. Çocukluk döneminde birey her şeyin kendisi etrafında döndüğünü algılar. Film izleme sürecinde de, birey kendini, temel çocukluk döneminde olduğu gibi, her şeyin ayağına geldiği, ben idealiyle özdeşleştirir (Pezzela, 2006: 61-62). *"Sinema perdesinden yansıyan sembolik gerçeklik, dünyayı anlamlandırmaya aracı olarak karakterlerle özdeşleşmeye ve perdede aktarılan kimliğin özne adlandırmasına karşılık gelir" (Kabadayı, 2015: 92).*

Sinema ve felsefe denince akla gelen en önemli yönetmenlerden biri olan Andrei Tarkovsky, hayatında büyük güçlüklerle karşılaşmış olsa da bir sanat dalı olarak sinema üzerine kafa yormuş, olanakları sorgulamış ve başyapıt mertebesinde filmler üretmiştir. Sanatın önemli bir formu olan sinema hakkında yeni düşünceler ve fikirler ortaya atarak özgün bir kuram geliştirmiştir (Tassone, 1980: 60). Tarkovsky, sinemayı çekici kılan unsurun şiirsel bağlantılar olduğunu söylemiştir. Filmsel bir malzeme sentezi üretmek için insan düşüncesine ait mantık tam olarak ortaya çıkarılmalıdır. Olayların sırasını belirten ve sonuç olarak bir bütünü ortaya çıkaran unsur olarak ise kurgu kendini belli etmektedir. Klasik bir dramaturjinin yanında şiirsel mantık düşünce geliştirme açısından daha elverişli bir konumda bulunmaktadır (Tarkovsky, 1992: 22). Şiirsel bağlantıların ortaya koyduğu duygusal ortam seyircide büyük bir etki yaratmaktadır. Bu sayede seyirci yaşamı tanımaya başlayacaktır. Çünkü hazır bir sonucu ortaya çıkarmadığı gibi sanatçının katı talimatlarından bağımsız olmaktadır. Yönetmene göre karmaşık bir şekilde oluşturulmuş bir düşünce veya şiirsel bir fikir çok açık bir şekilde ortaya koyulmamalıdır. Bu yüzden herkesin benimsediği ortak olgulardan uzak durulmalıdır. Dolaysız bir şekilde genel geçer sonuçlar çıkarma anlayışı matematiksel ispatları hatırlatmaktadır. Tarkovsky'e göre insana ait düşünce nesnesine uygun bir şekilde ifade edilmelidir. İnsan sanat alanını kullanarak dünyadaki varoluşuna anlam katmaktadır. Sanat adeta insanın yaşamı üzerinden ışık tutmaktadır. Sanatın bir bilgi türü gibi işleve sahip olması onun bilimsel bilgi gibi öğrenmeyle içselleştirilebileceğini akla getirmemelidir. Sanat özgün bir şekilde bilgisini üretmektedir. İnsanın ruhuna seslenen sanat doğrudan manevi yaşantıyı etkilemektedir. Konu edinilen şeyin niteliğine uygun bir şekilde açıklık getirme durumu Aristoteles'i akıllara getirmektedir (Aristoteles, 1998: 3).

Duygusal ve akılsal yaşamsal değerleri birbirine çağrışımsal bağlar üzerinden bağlanmaktadır. Bu bağlar klasik dramaturjinin mantığından çok daha zengin olanakları ortaya çıkarmaktadır. Tarkovsky'ye göre sinema bu bağlardan çok daha güçlü bir şekilde yararlanmalıdır. Tarkovsky sanatsal iletişim olanağının geliştirilmesi konusunda çeşitli fikirler üretmiştir. Sinemacı oluşturduğu film için izleyicinin düşüncelerini de göz önünde bulundurursa film parçalarından yeni bir bütün ortaya çıkacaktır. Bu şekilde izleyici sinemacının düzeyine yükselmiş olacaktır. Bu şekilde sanatçı ile yönetmen arasında oluşturulacak ilişki en uygun sanatsal iletişim şeklidir. Tarkovsky'ye göre sanatsal bir etkinlik yapmanın amacı hakikatle ilişkiye geçmektir. Bir sanatçı varoluşta yer alan bütün şiirsel nitelikleri algılayabilmektedir. Düz mantığı aşan sanatçı kendi düzlemsel boyutunu oluşturmaktadır. Bu niteliğini etkin bir şekilde kullanan bir sanatçı ilişkilerde yer alan gerçek özü kavrayarak hayatın bütün karmaşıklıklarını kendine özgü yöntemlerle ortaya koyabilmektedir (Tarkovsky, 1992: 24). Filmde bir sahne gerçeğe dayalı olacak şekilde son derece gerçekçi olarak tasarlanabilir, kostümler gerçek yaşamın birebir kopyası olabilir, dekor titiz bir şekilde gerçek hayattan bir alıntı gibi durabilir ancak sonuçta gerçeklikten çok uzak bir şekilde ilişkileri kuru bir şekilde yansıtan bir sinema filmi ortaya çıkabilmektedir.

Tarkovsky'e göre, sinema hayata yakın bir şekilde durmak zorundadır. Diğer türlü yaşamın var olan unsurlarını filme yansıtmak olanaksız olacaktır. Olgular ve duygular sadık bir şekilde perdede yerini almalıdır. Ona göre sanatçı var olan bir anlamın dışına çıkarak zorlama bir anlam yüklemeye çalışırsa başarısız olmaktadır. Bu yüzden sinemasal bir anlatıma sahip olmak için hayatın gerçekliği göz önünde bulundurulmalıdır. Tarkovsky, hayatın gerçeklerini toplama işlemi yaparken sanatçının bunu rastgele yapmaması gerektiğini belirtmiştir. Karakterler ve olaylar hakikati kovalamak zorundadır. Eserin kendisinde yer alan yaşam kişisel bütün algıların içinde erimektedir. Filmin bir daha tekrar etmeyecek bölümlerinde hakikate ait parçalar görülmelidir. Sanatçının öznel görüşü çok önemli olsa da sanatçı bunu keyfi bir şekilde kullanmamalıdır. Sanatçının dünyayı görme biçimi, etik değerleri, düşünsel kalıpları bu noktada belirleyici olmaktadır. Etik ideallerini en uygun bir şekilde ortaya koyabilen sinemacılar başyapıt seviyesinde eserler üretebilmişlerdir. Tarkovsky'ye göre sanatçı bu yönde çabalar ürettiği sürece hayal gücünü ve duygularını tam bir şekilde ortaya koymaktadır. Yaşam ile arasında iyi ilişkiler kuran bir sanatçı daha iyi yaşam koşulları için sanatsal özelliklerini ortaya çıkaracak ve iyi

yönde bir değişim için çabalayacaktır. Etik bir değer sistemine sahip bir insan kullanacağı araçları özgür bir şekilde seçmek zorundadır. Tarkovsky'e göre sinemacı tüm sanatlar için ortak kurallar ve değerler oluşturmak yerine sahip olduğu etik idealleri doğru bir şekilde ifade etmenin yollarını araştırmalıdır. İnsanın hayatının çok farklı yönlerini sabit bir kurallar dizgesine göre yansıtmak olanaksızdır. Şiirsel yöntemleri kullanan bir sanatçı ise bu karmaşık düzeni sanat alanına aktarabilmektedir.

Tarkovsky, felsefe alanını genişleterek sorgulama çalışmalarını sürdürmüştür. Sanatın ne olduğunu ve kimin için var olduğunu düşünen yönetmen çalışmalarını ona göre şekillendirmektedir. Meta olarak bir tüketim nesnesine dönüşmemesi gereken sanatın amacı insanın varlığı yönünde çeşitli fikirler üretmektedir. Belki de detaylı bir şekilde bir açıklama yapmadan doğrudan insanları bu sorularla karşı karşıya getirmelidir. Tarkovsky'ye göre sanatın işlevlerinden biri bilgilenme düşüncesidir. Ona göre sarsıntı bir katharsis şekline bürünebilmektedir. İnsan hayatın sunduğu bütün olanakların farkına yeniden varmaktadır. Bunu yaparken insanın üretmiş olduğu bilgi birikiminden faydalanmaktadır. Ancak anlamdan yeniden bilinçlenme süreci her seferinde insanın yeniden inşa ettiği bir süreç olarak dikkat çekmektedir. İnsan hiç durmadan dünya ile kendisi arasında bir iletişim sistemi kurmak istemektedir. Bu da onu bir süre sonra dünya ile uyumlu bir hale getirmektedir. İstek tamamen yerine getirilmezse insanda hoşnutsuzluk ortaya çıkacaktır. Bu da aslında insanın sık sık yaşadığı acı duygusunun kaynağını oluşturmaktadır. Tarkovsky'e göre sanat dünyaya anlam verme yöntemlerinden biridir. İnsan sanata ve bilime başvururken amacı anlamlandırmaktadır. Merak içinde olan insan bu alanları kullanarak kendini ifade edebilmektedir. İnsan sahip olduğu bütün gerçeği öznel deneyimleriyle oluşturmaktadır. Bilim ise var olan duruma veya soruna karşılık atılan nesnel bakış açısı ile oluşturulmuş bilgi kümelerinin neden olduğu bir alandır. Sanat sayesinde dünyaya ait ortamın görüntüsü yeniden çizilmektedir. Tarkovsky, bilim ve sanatı bir arada düşünürken bir paralellik oluşturmaktadır. Eğer gerçekliği bilimsel bir şekilde kavramak olanaksız hale geliyorsa sanatsal kavrayış insana çok büyük bir alan açmaktadır. Sanatsal ve bilimsel anlayış bazen birbirlerini tamamlamaktalar, bazen de çelişmektedirler. Ancak yine de hiçbir zaman birbirlerini tam olarak ikame edememektedirler. Doğru kullanılırsa birbirlerini daha zengin hale getirme gibi işlevi ortaya çıkarmaktadırlar. Bütünsel nitelikleri sayesinde sonsuz bir uzamı ortaya çıkaran

bu alanları etkin bir şekilde kullananlar özel bir sonuca ulaşacaklardır (Tarkovsky, 1992: 43).

Tarkovsky dönemin insanını değerlendirirken en üzücü durum olarak sıradan insanın güzel değerleri yansıtma konusunda yaşadığı zorlukları ele almıştır. Bu insanın her şeyden koparılmış bir durumda olduğunu söylemektedir. Tüketicinin merkezde olduğu bir kültür medeniyetini protezler medeniyeti olarak isimlendirmiştir. Böylesi bir medeniyet sonuç olarak ruhları sakatlamaktadır. Kendi bilincine varan bir insanın harekete geçmesi korku duyulacak bir durum olarak görülmektedir. Yönetmene göre sanatçı gerçeğin kendisine karşı bütün varlığını ortaya koymalıdır. Gerçeğin çağrısı sanatçının yaratıcı iradesini körükleyecektir. Bu şekilde sanatçı daha disiplinli bir çalışma yürüterek daha verimli bir sanatsal sonuca ulaşacaktır. Sanatın varoluşuna dair sinemanın felsefesi özelinde değerlendirmeler yapıldığında Tarkovsky özel bir yerde konumlanmaktadır. Ona göre sanatta biçimsel anlamda çok yetkin bir konuma ulaşmak sanatın genel olarak amaçlarına hizmet etmemektedir. Sanatın ne olduğu ve tam olarak ne işe yaradığı öncelikli bir konudur. Tarkovsky, sinemanın sunduğu bütün olanakları araştırma bakımından bir yönetmen ve felsefeci olarak sorular sormaktan ve cevaplar vermekten hiçbir zaman vazgeçmemiştir. Oluşturduğu teorilerde sanat, felsefe, bilim gibi alanları insanı anlamlandırmak için kullanmıştır. Yaptığı çalışmalarda gerçekleştirdiği açıklamalar ve karşılaştırmalar sanat felsefesi açısından oldukça çarpıcı bir görünüme sahip olmaktadırlar.

Stephen Mulhall da, sinemayı felsefi düşünce ve kavramaya yakından bağlayan bazı özellikler olduğunu iddia eder. Mulhall'a göre filmler mevcut felsefi problemleri yansıtabilir, filmler kendi doğasına dair sorular ortaya atabilir ve bunları tartışabilir, filmler kendi olanak ve koşullarını yaratabilirler. *"Gerçekten felsefi olan filmler, felsefi tartışmalar ve meseleler üzerinde ciddi ve sistematik bir şekilde düşünür. Fakat bu, biçimin farklı doğasından dolayı, yazılı tartışmalardan ve standart felsefi metinlerden alıştığımız analizlerden farklı bir şey olmalıdır" (Mulhall, 2002: 2).*

Sinema sanatı, iletişim aracı olarak görülecek olursa dile benzetilebilir. Belli bir sözcük sayısı, kodlara dayalı bir grameri, bilimsel kuralları olmamasına rağmen dilin aynı iletişimsel işlevlerinin büyük bir bölümünü yerine getirir. Sinema, farklı iletişim sistemlerinin kod ve gösterge sistemlerini kullanır. Sinema ve diğer sanatlar

arasındaki ilişkiye dair olan tartışmaların birçoğu, diğer sanatlarda olan ve sinemaya aktarılabilen kodların tanımlanmasıyla ölçülebilir (Monaco, 2001: 65). Filmler anlamın iletimini iki yolla yaparlar; temel anlamsal ve yan anlamsal olarak... Temel anlamsal olarak karşımızda olan ve anlamak için çaba göstermemize gerek duymadığımız anlamı örnek gösterebiliriz. Bir kişi, nesne ya da olayın sözcüklerle, görüntüyle tanımlanması ile sinemasal kaydı arasında çok önemli bir fark vardır. Sinema bize gerçekliğin olabildiğince benzerini verebilmesi nedeniyle kesin bilgi iletebilme özelliğine sahiptir (Monaco, 2001: 157). Yan anlamda ise seyircinin gördüğü şeyin altında yatan mesajlar, anımsatmalar..vs. mevcuttur. Örneğin iki karakter arasında gerilimli bir kavga sırasında gösterilen bıçak birazdan gelebilecek ölüm ya da yaralama olayını simgeleyebilir. Aynı bıçağı keyifli bir romantik komedi filminde iki sevgilinin mutfakta salata hazırlarken kullandığı görülüyorsa, o bıçağa yan anlam yüklenemez.

Sinema her daim içinde bulunulan hayatın aynası, göstergesi olmuştur. Filmler çekildiği döneme ait sosyopolitik ve kültürel gelişmeleri, popüler kültür ve ekonomik hayatı yansıtabilir. *"Filmler günümüz kültürlerinin hayati bir parçasını oluşturur ve içinde bulunduğumuz çağın temel ekonomik, siyasi, toplumsal ve kültürel boyutlarında kök salmıştır. Filmler farklı farklı meseleleri gündeme getirir ve içinde bulunduğumuz anın öne çıkan kaygılarıyla ilgili tartışmaları kışkırtabilir" (Kellner, 2011: 35).* 1900'lerin başında yaygınlaşan sinema tarihi belge niteliğinde ürünler üretmiştir. Belki de her sinema filminin tarihi bir belge sunduğunu söylemek yanlış olmayacaktır.

Hollywood sinemasında oyuncu kameraya bakarak konuşmazken Jean-Luc Godard, filmlerinde oyuncularının doğrudan kameraya konuşmalarını sağlamıştır ve örneğin 1967'de yönettiği "Çinli Kız"da Brechtyen yabancılaştırma efekti kullanarak bizzat filmi çeken görüntü yönetmeninin görüntüsünü araya sokarak izleyiciyi yabancılaştırmıştır. Ses kullanımında da benzer bir durum gözlenmektedir. Hollywood gramerine göre filmde, ana karakterler gürültülü bir mekânda bulunsalar bile, onların konuşmaları net olarak duyulur. Klasik/popüler filmsel öykü anlatımı bunu, yani ana karakterlerin her zaman merkezde olmasını gerektirir. Oysaki klasik anlatının dışına çıkan bazı filmlerde oyuncunun sesi ortam sesiyle karışabilir. Ana karakterler seyircinin dikkatinden kaçabilir (Yılmaz, 2008: 73). Sinema sanatı genel olarak bakılırsa iki türe ayrılabilir; birincisi, geniş kitlelere hitap eden ve ağırlıklı olarak

insanlara iyi vakit geçirten, eğlence sektörüne hizmet eden ve büyük stüdyolar tarafından üretilen sinema anlayışı, ikincisi insanın özüne işleyen, düşünmesini sağlayan, felsefi sorular sorduran ve ağırlıklı olarak bağımsız yapımcı ve yönetmenlerin ürettiği sanat sineması anlayışı... Sinema seyircisini bu iki türün fanatik tarafları olarak ikiye ayırmak pek mantıklı olmasa da ağırlıklı olarak sanat filmlerine ilgi duyanlar ve de popcorn sinemasından hoşlanan seyircileri birbirine karıştırmamak gerekir. Düşünen, eğitimli, bilgili, bol kitap okuyan, felsefeyi bilen, gündemi ve sanatın diğer dallarını takip eden seyirci kitlesi sinemada ruhunu doyuran filmleri izlemeyi daha çok tercih etmektedir.

Peki ama beyazperdede gördüğü projeksiyondan yansıyan görüntüler bir insana nasıl felsefi düşünceler sorabilir? Schelling'in şu sorusu sanatın en bilinen paradokslarından biridir. Platon'dan bu yana çözümü bulunamamış olan soru şöyledir; madde gibi somut bir şey güzellik gibi kendisinde hiçbir somut özellik barındırmayan ve büsbütün soyut olan bir niteliği nasıl temsil edebilir? Schelling aynı zamanda, en yüce güzelliği, yüksekliği, derinliği, genişliği olmayan evrene benzeterek hiçbir özellik barındırmadığını, uzayda yer kaplamadığını söylemektedir (Bornstein, 2009: 54).

Sinema imgeler aracılığıyla psikolojik olarak gerçek bir dünya oluşturmak üzere, birçok alternatif yoldan farklı görüntülerle birleştirilebilir. Görüntü sayesinde nesneyi algılamamızı sağlayan bu psikolojik enerji, görüntüleri de sürekliliğin bileşenleri olarak görmemizi istemektedir. Mitry'ye göre duyularımız nesneleri uzam ve zaman içinde yayarak birbirleriyle karşılıklı ilişkiler içinde oldukları bir dünya kurar. Kurgu süreci söz konusu zihinsel işlemin filmsel analogudur (Andrew, 2010: 297). Andrew'e göre filmin estetik süreci derin bir psikolojik gerçekliğe katılmaktadır. Dünyayı ve insanların birbirini anlama arzusunu tatmin etmektedir. Ona göre sinema dünyanın dönüşüm sürecini bizlere gösterdiği için sanatların en büyüğüdür.

Freud'a göre birincil süreç, bilinçaltı düş ve düşünce üretimi, ikincil süreç ise düşüncenin dışavurumu veya ön bilinç süzgecinden geçmiş düşünce üretimi anlamına gelmektedir. İkincil süreci birincinin dönüştürülmüş bir dışavurumu olarak görebiliriz. Bu noktadan her insanın biraz da olsa sanatçı olduğunu hatırlamakta fayda vardır.

Bilinçaltındaki düşünce üretimi neredeyse genetik bir alışkanlık haline gelmiştir. Düşünce üretimi de ön bilinçten geçerek bilinç düzeyinde dışa vurmaktadır. Jacques Lacan'ın bilinçaltı, bir dil yetisi gibi yapılandırılmıştır, sözü her insanın sembolik düşünce üretimi ve aktarım mekanizmasına sahip olmadıkça karşısındakinin anlattıklarını anlayamayacağını gösterir gibidir (Adanır, 2003: 62-63).

Sözlüklere geçen şekliyle seyirci bir olayın görsel tanığı olan kişidir. İnsanoğlu ilk günden beri görkemli bir gösterinin daimi seyircisi olmuştur. Anlaşılamayanı anlamaya çalışmış, anladıklarını anlatma yoluna gitmiştir. Bugünün sanatı ise mantıkla estetiğin yol gösterdiği bir insan yığınına yönelmiştir. Tüm sanatların içinde kendisine en yoğun seyirci kitlesini yaratan dal da sinemadır. Seyirci için film iki şekilde görülür. Bir tüketim filmidir; seyirciyi kavrar, yaşadığı hayattan çekip alarak onu yeni bir dünyanın kucağına bırakır. Usta işi bir sanat filmidir; seyirciye uzaklaşmak, bir an olsun unutmak istediği dünyayı ayağına getirir. İkinci türde seyirci büyük bir rahatsızlık duymaya başlar. Filmde kendisini ve kendisi gibi karakterleri görür. Kaçmak istediği dünya tüm dertleri, düşünceleri ve varoluşsal sorularıyla karşısına gelmiştir (Şalom, 1967: 37-39).

Sinemanın ilk yıllarında, bu eğlence dalına yabancı olan seyirci gösterileni algılamakta güçlük çekmiştir. Seyircinin bu yeni dili anlayabilmesi için uzunca bir süre geçmesi gerekmiştir. 1950'li yıllara dek Afrika'da sessiz film gösterimleri sırasında bir kişi salondaki seyircilere perdede gösterilen olayları açıklayarak anlatmaktadır. Anılarında Luis Bunuel'in aynı durumu 1908-1910 yıllarında kendi çocukluğunda da yaşadığını aktarmıştır (Carriere, 11-12).

> "Film, biçimi kendi potasında eritir. Gösterdiği her şeyi zorlar, biçimini bozar, yeniden biçimlendirir. Hepsinden çok da, göreceğimiz gibi, heyecana bağlı duyguyu yanlış açıklar, tersyüz eder. David Lean'in Great Expectations (1946) filminde Pip, çocuk olarak Miss Havisham'a gittiğinde kadının odası kocaman, mağara gibi bir yerdir. Pip, bir erkek olarak aynı yere uğradığında ise havasız ve daracık. Oda aynı odadır. Alıcının mercekleridir değişen. Alıcı bir doğuştan yalancıdır. İnsan ölçüsüne akla gelen her saldırıyı yapar. Ön plandaki bir figürün paltosu, bir bakarsınız, arkadaki sarayı kaplamış. Bir kesinti, hemen arkasından o anıtsal figür, bu kez, avluda ön plandaki bir vazonun cüceleştirdiği küçük bir noktacıktır. Sinemanın devingenliği mimariyi boşa çıkarır" (Durgnat, 1967: 21)

Seyirci sinema sanatıyla tanıştığı andan itibaren gördüğü görüntüleri anlamlandırmaya koyulur. Sinematik dili hızlı bir şekilde öğrenmeye başlar. Bir görüntüden sonra gelen başka bir görüntüyle kurgunun mantığını kavrar. Kameranın bakış açısıyla sınırlanmış çerçevenin, karakterleri ya da nesneleri aydınlatan ışığın, kendi kişiliklerinden farklı bir role bürünen oyuncunun ve tüm bunları idare eden bir yönetmenin varlığından haberdar olur. İlk başta gerçek zannettiği bu deneyimlemenin aslında bir kurgudan ibaret olduğunu öğrenir. Ancak sinemanın en çok yaşamın kendisine benzediğini de artık gözlemlemiştir. *"Sinema tıpkı yaşantıya benzer. Aslında herkesin önünde doğuştan ölüme değin aralık vermeksizin bizi takip eden gözle görünmeyen bir film makinesi vardır. Birinin yaşantısı yalnız öldüğü anda bir anlam kazanmaktadır. Çünkü her yeni eylemimiz önceki yaşantımıza da başka bir anlam katmaktadır" (Pasolini, 1969: 7).* Ünlü yönetmen Pasolini, bu düşüncesiyle sinema deneyimini yaşayan her bireyin, aslında kendi filmini çektiğinin de altını çizmiştir.

Günümüz seyircisi film örnekleri açısından oldukça görmüş geçirmiştir. Korkudan komediye, komediden drama, bilimkurgudan fantastiğe neredeyse tüm film türlerine hakimdir. *"Modern filmlerde her şey, doğal algıya gönderme yapmadan, Amerikan sinemasındaki gibi algının şartlarını dramlaştırmadan, Yeni Gerçekçilik'teki gibi dramsızlaştırmaya başvurmadan, soyut bir uzayın içinde bir gerilim oyunu yaratarak kendi süreklilik düzlemlerini kendi kendileri yaratıyorlarmış gibi olup biter" (Bonitzer, 2006: 96).* Bonitzer'in modern filmler olarak tarif ettiği sinemaya aşinadır. Filmin kısa bir bölümünü izlediğinde bile filmin türünün ne olduğu tahmininde bulunabilir. Bu hem bir avantaj, hem de önyargı olarak bakılacak olursa dezavantajdır. Sinemaya felsefi açıdan yaklaşan kuramlarda alışkanlıklarıyla hareket eden seyircinin izleme alışkanlıkları hızlı, acelecidir. Bu durum filmle ilgili kalıcı fikirlere temel sağlayamaz.

"Anlatıya dair sinemanın felsefeyle ilişkisi genel olarak insanın doğası üzerine düşünülmesine aracı olma ve insan ile evren arasında varoluş, yaşamın anlamı, ahlak, din gibi düşünme aracılarını oluşturmaya yönelmektedir. Felsefenin kavramları ele alışının somut karşılıklarının perdeye yansıması yanında, zaman-mekan ilişkisi konusunda da çeşitli imgelerin tartışılması olanaklı hale gelmiştir (Kabadayı, 2013: 52)." Fransız felsefeci Gilles Deleuze, sinema ve felsefe bağlantısı üzerine önemli eserler vermiştir. Ona göre sinema hareket bloklarından oluşmaktadır ve bu imajlar

birbirine bağlanarak anlatılmak istenen şey oluşturulur. Deleuze, anlam yaratan bu yönetmenlerin düşünce insanları olduğunu savunur. F. Vanoye ve A. Goniot-Lete seyirciyi; sıradan izleyici ve çözümleyici olarak ikiye ayırır. Sıradan seyirci edilgendir. Bir filmi izlerken özel bir hedefi yoktur. Filme kendini bırakır. Filmle özdeşleşme sürecini doyasıya yaşar. Ağırlıklı olarak sinema onun için boş zaman değerlendirme aracıdır. Sıradan seyirci haz ile bağlantılıdır. Çözümleyici ise etkendir. Filme bakar, dinler, inceler, özen verir, çözümlemeye çabalar. Sık sık filmden uzaklaşma sürecini yaşarlar. Çözümleyici seyirci için hazdan çok görev bilinci vardır (Kırel, 2010: 44). Seyirci kitlesinin neredeyse tamamı için geçerli olan, filmle bütünleşmesini sağlayan en önemli etken özdeşleşmedir. Seyirci, izlediği filmdeki anlatısal düzenlemelerin sonucunda, bileşenler arasından duygusal, düşünsel ve sosyal anlamda kendi boşluklarını dolduracak olanları seçer. Bu özdeşleşme aşaması sinemanın seyirciye kattığı faydacı bir üstlenmedir.

Bir röportajında Stanley Kubrick filmin temelde seyircinin bilinçaltına şiirsel ve felsefi yollarla ulaştığını söylemiştir. Kubrick'in yapıtlarının hareket ve sesleri dile dayalı değildir; ruhumuza ve zihnimize hitap eder (Frampton, 2013: 49). Freud seyircinin bir sanat eserini izlerken gösterdiği özdeşleşme davranışını psikanalatik terapi esnasında da gördüğünü savunmuştur;

> "Freud heyecanların arınması olgusuna şu şekilde açıklık getirmektedir. Tiyatronun katartik fonksiyonu muhtemelen cinsel uyarılmaların eşlik ettiği duyguların özgürlük kazanması anlamında rahatlaması olarak açıklanabilir. Ergin kişide tiyatronun rolü küçük çocukta oyunun oynadığı rolü üstlenmektedir. Çocuk, oynarken erginlerin yaptıklarını yapabilmek için sonsuz bir istek taşımaktadır. Oyun bu isteklerin doğrultusunda gerçekleşir. Freud seyirciyi deneyimlere susamış bir birey olarak görmektedir. Seyirci protagonist olmak ister. Tiyatro seyirciye başoyuncuyla özdeşleşme olanağı vermektedir. Freud buradan yola çıkarak sanat alanında seyircinin, kendini hiç utanma duygusuna kaptırmadan dini, sosyal ya da cinsel konularda bir anlamda özgürlük anlayışı içinde, içtepilerinin ikilemlerine bıraktığını savunur. Freud'e göre, seyircinin bir oyun seyrederken içine düştüğü azalmış bir karşı koyma durumu ile bastırılmış duygu ve düşüncelerden kaynaklanan hususların açığa çıkması psikanalitik terapi esnasında yaşananlara benzer bir doğrultudadır" (Samurçay, 2008).

Uykuda gördüğümüz rüyalar uyanıklık dünyasının gerçekliği ile taban tabana zıttır. Rüyada sürekli bir hareket vardır. Zaman kavramı uyanıkken geçirdiğimiz zamandan farklı çalışır. Mekanlar arasında bir bütünlük yoktur. Mekanlar arası

geçişlerin mantıksal bir tutarlılığı yoktur. Sinemada da benzer şekilde zaman ve mekan kavramı farklı çalışır. Uyurken düş gören insan, gördüğünün düş olduğunu anımsatan herhangi bir etkiyle karşılaşırsa uyanır, gerçeğe döner. Film izlerken de izleyicinin film boyunca uyanmaması için izleyiciyi rahatsız edebilecek unsurlar ayıklanır ve sıradanlaştırılır. Bu törpüleme işlemi ikincil işlem aşaması olarak adlandırılır ve sinemadaki kurgusallığa karşılık gelir (İri, 2010: 156-157). Rüyalarda bilinçaltı yönetmen, rüyayı gören bilinç ise seyircidir. Rüya yorumlaması ile film çözümleme arasında bir benzerlik kurulması yanlış olarak görülse de, rüya görme eylemi ile film izleme eylemi arasında paralellikler kurulabilir (Bakır, 2008: 42).

Çağdaş Batı düşüncesi, olayları ilk önce tek yönüyle ele almaktadır. Göstergeler insanlar arasında anlam iletişimini kurar. Bir insan diğerine bir şey anlatmaya çalışırken ilk önce kafasında bir mesaj inşa eder. Anlatan ile anlayanın da daha önceden öğrendikleri bilgi ve deneyim kodları anlatımı kolaylaştırır. Anlatan kişi kafasındaki mesajı sözel bir ifadeye döker. İletilen söz, cümle, karşı taraf tarafından daha önce öğrenilmiş ortak kodlar doğrultusunda anlaşılır. Bir zihinden diğerine düşünce aktarımı bu şekilde sağlanmış olur (Wollen, 2004: 141). Sinema sanatında da iletiler bu şekilde seyircinin zihnine işler. Sinemanın kodları oldukça evrenseldir. Ancak özellikle de sanat sineması olarak adlandırılan türde bu kodları çözümlemek geleneksel sinemadakinin aksine daha zor ve karmaşıktır. İnsanlar dün, bugün ve yarın olmak üzere üç boyutlu zaman içinde yaşarlar. İnsan davranışlarını incelerken bu üç boyutlu zaman kavramı unutulmamalıdır. Üç boyutlu zaman insana hükmedip onu kendi sınırları içinde tutar (Okumuş, 2011: 131).

Sinema, izleyiciyi zamanın tüm boyutlarıyla filmin içine hapseder. Geçmişi, şimdiyi ve geleceği istediği şekilde aynı filmin içine yerleştirebilir. Bir saniye gibi kısa bir sürede filmsel zamanda yüzlerce yıl geçmişe dönebilir ya da aynı şekilde geleceğe sıçrayabilir. Okumuş'un da belirttiği üzere üç boyutlu zaman içinde yaşayan insan sinemadaki bu zamansal sıçramalara algısal olarak hızlı tepkiler verir. Her izleyicinin izlediği film farklıdır. Her film, hem başka filmlerden hem de sinema salonunda geçirilen sürede ve bazen de sonrasında seyircilerin hayatını değiştirerek, bozarak, seyirciden beslenerek ürer, çoğalır, klonlanır (Frampton, 2013: 95). Stam'a göre sinematik deneyim hem buyurgan hem de oynaktır. Seyirciyi aynı anda sinema salonuna hapsederken bir yandan da sahnedeki olayın içine çekerek ikileştirir (Stam,

2000: 241-242). Robin Wood özdeşleşmenin oluşumunda bakış-açısı çekiminin gücünün abartıldığına inanır. Yıldız oyuncuların da izleyici için fantezi özdeşleşme figürü işlevi görmelerinin klişe olduğunu söyler. Wood'a göre özdeşleşme aynı anda farklı düzeylerde işlev görebilir, karmaşık bir diyalektik içinde gerilimleri ve karşıtlıkları geliştirebilir (Wood, 2004: 334-338). Bazin sahne sanatlarıyla sinemadaki özdeşleşmeyi kıyaslarken verdiği örnekte seyircinin seksüel arzusundan yararlanmıştır. Sinema salonundaki seyirci perdede gördüğü dans eden koro kızlarını gördüğünde, filmin kahramanı üzerinden bir özdeşleşme yaşayarak tatmin olabilmektedir. Oysa aynı kızları sahnede kanlı canlı gördüğünde özdeşleşme yerini, kıskançlık ve gıpta etme duygusu alacaktır (Bazin, 1995: 87).

Lacan'ın ayna teorisine göre çocuk, doğduktan sonraki ilk altı ay ile on sekiz ay arasında geçen dönemde aynada kendini başka bir çocuk olarak görmeyi yavaş yavaş terk eder. Aynada gördüğü imgenin kendisi olduğunu ayırt etmeye başlar. İlk kez kendilik kavramı ile tanışır. Bunun içindir ki gözler insanın benlik duygusunun ilk kaynağıdır. Ancak kendinin ayırdına bu şekilde varmanın bir sorunu vardır. Çocuğun kendisiyle özdeşleştirdiği bu şey aslında sadece bir imgeden, görüntüden ibarettir. İnsanoğlu daha yolun başında bir yanlış kavrama ile hayata atılır. Ölümüne dek gördüğü her imge ya da görüntü insanoğlunun kafasında farklı hisler ve anlamlar uyandıracaktır. Sinema perdesi Lacan'ın aynasına benzetilmeye başlandığından beri sinema gerçeklerin yansıması olarak değil de, zihinsel bir ideyim olarak görülmektedir. Sinema bir başkaldırı ya da manifesto değil, toplumsal koşullar üzerine bir düşünmedir. Böylece psikanalitik yaklaşım, Freud'un düş yorumlaması anlayışı ve doğadaki dilbilimin bilinçsizliği çerçevesinde düş-film benzetmesi yoluyla yapısal dilbilimine bir dönüş yapmıştır (İri, 2010: 147-149).

Felsefenin en yeni alanlarından biri olarak kabul edilen sinema felsefesi, son dönemlerde çok sık konuşulsa da aslında sinemanın ortaya çıkışından beri kullanılmaktadır. Çünkü insanlar sinemanın ne olduğuna dair sorularını ilk günden itibaren sormuşlardır. İnsanlık değişip dönüştükçe sinemaya yönelik farklı anlamlandırma çabalarına girişmiştir. Sinemada kuramsal bir seviyede ilgilenenler artık sinemanın bir sanat dalı olup olmadığı yönündeki tartışmaları geride bırakmıştır. Sinemanın felsefeyle olan ilişkisinin farklı katmanları ve düşünce dünyasında ortaya çıkardığı yeni olanaklar gibi konular yeni başlıkları oluşturmaktadır. Bahsedilen

yönetmenler sinema alanına yönelik özgün yaklaşımlarıyla sonraki kuşakları etkilemeye devam etmektedirler. Sinemayla ilgili tartışmalar yapılırken kavramsallaştırma konusunda çok sayıda tartışma ortaya çıkmış ve felsefe ile sinema arasındaki ilişki her zaman araştırma konusu olmuştur. Bu tartışmaları gerçekleştiren isimler arasında Sergei Eisenstein, Dziga Vertov, Siegfried Kracauer, Jean Epstein, Rudolf Arnheim, Jean Mitry bulunmaktadır. Bu düşünürler sinema felsefesine ait bileşenler olarak gerçeklik, temsil, öz, imge gibi kavramları mercek altına almışlardır. Film kuramıyla ilgili tartışmalar incelendiğinde Bazin'in fenomenolojik temelde ortaya attığı gerçekçilik kuramı imgenin varoluşu konusunda özgün bir tartışma alanını ortaya çıkarmıştır. Cavell ve Deleuze yaklaşımlarıyla bu alanı daha da derinleştirmişlerdir. İmge ve felsefe ilişkisi bu alanda doğru bir eleştirel düzleme sahip olurken iki kavramın ilişkisi yeni kavramlarla zenginleşmiştir. Sinematik düşüncenin sorgulanması konusunda yapılan zengin tartışmalar 21. yy sinema tartışmaları için bir referans noktası oluşturmuştur.

Sinema felsefesi üzerine son yıllarda önemli bir kuramcı ismi olan Daniel Frampton göze çarpmaktadır. Frampton, filmlerin düşünebilir olduklarını iddia etmektedir. Filmozofi olarak adlandırdığı bu kavram, filmleri kendi felsefesini üreten, düşünen, sorgulayan ve seyirciye sorgulatan eserler olarak görmektedir. Fenomenoloji, görünüşler ile ilgilenir. Onların gerçek ve varlığa ait olduğunu iddia eder. Örneğin bir küpe bakarken, onu elimizde evirip çevirirken yalnızca iki ya da en fazla üç yüzeyini görürüz. Ancak zihnimiz küpün diğer yüzeylerinin varlığını bilir ve onları da hayal eder. Dolayısıyla küpün kimliği farklı bir boyuta bağlıdır. Küpe kimliğini biz kazandırırız. Bunu fark ettiğimizde dünyadaki öznelliğimize dair daha çok şey keşfederiz. Bu nedenlerle, film söz konusu olduğundan sahnenin film için orada hazır olduğunu, kadraj dışı eylemin ise orada gözükmemekle birlikte zihinde canlandırıldığını söyleyebiliriz (Frampton, 2013: 70).

> "Filmin duygulanımları dolaysız saf bir anlam -akışkan, değişken ve kesin olarak tanımlanamayan bir anlam- üretir. Hissedebildiğimiz bu anlamlar belirsizdir, bağırsağa benzer ve onun gibi bulundukları konumda sürekli kıpırdanırlar -seyirci bir anlamı nereden alımladığını tam olarak bilemeyebilir. Tam da bu sebeple filmozofik anlam doğrudan doğruya filmin deneyimlenmesinden türeyen bir anlamdır- anlam bize verilmiştir. Filmin düşünüşü (biçime ilişkin eylemleri) bu bulanık anlamların ve belirgin duyguların ana kaynağıdır. Bunlar eylemlerden ve diyaloglardan çıkardığımız anlamlarla görünmez ve bölünmez bir şekilde

birleşen, iç içe geçen temel anlamlardır ve belli bir uğrağın düşünce bütününü oluştururlar" (Frampton, 2013: 260).

Frampton'un film kuramına göre sinema entelektüel düşünmeyi de içerisinde barındırarak felsefeyle olan bağlarını geliştirmekte ve otonom varlık olarak kendini oluştururken geleneksel düşünme biçimlerine karşı bir alternatif olarak ortaya çıkmaktadır. Frampton'a göre sinema aslında kavramsal olmayan bir düşüncedir ve filme ait bütün potansiyel güç burada yatmaktadır. Bununla birlikte film yeni bir düşünce biçimini içinde barındırmaktadır. Filmozofi, sinemanın eleştirel olarak bir araştırma alanında var olabilmesi için dilsel bütün oluşumların dışında bir alana sahip olmalıdır. Frampton kullanılan çok sayıda teknik terimin nefes alan, canlı bir filmi ölü bir filme çevirdiğini belirtmiştir. Bu yüzden film izlerken yapılan akademik yarışlar film izleme deneyimini olumsuz yönde etkilemektedir (Schmerheim, 2008: 111-112).

Stephen Mulhall "On Film: Thinking in Action" adlı eserinde film ile felsefe arasındaki ilişkiyi ele alarak çeşitli konulara dair çözümlemeler üretmektedir. Kimlik, ölüm, korku, doğa, cinsellik gibi modern felsefeyi ilgilendiren önemli konuları popüler filmler üzerinden ele almaktadır. Mulhall sinemada onu felsefi düşüncelere iten bazı niteliklerin var olduğunu söylemiştir. Yaptığı çalışmada üç varsayımdan hareket etmektedir: Filmler var olan felsefi sorunları inceleyebilir, filmler sinemanın varlığına ait sorular sorabilir ve filmler kendi olanak ve koşullarını oluşturabilir (Mulhall, 2002: 1-11). Bir filmi var olan sorunlar için katkı sunan bir araç olarak görmek hatalı bir davranış olacaktır. Çünkü filmler filozofların ortaya koyduğu sorunları görselleştiren birer araç değillerdir. Ancak filmler bu sorunları kendi başlarına ele alarak inceleyebilmektedirler. Bunu filozoflar gibi disiplinli ve bütüncül bir bakış açısıyla gerçekleştirebilirler. Felsefenin bir malzemesi olarak görülmemesi gereken filmler aslında eylem olarak birer felsefe unsuru olarak değerlendirilebilirler (Mulhall, 2002: 33-42).

Sinemanın nasıl bir felsefe alanına sahip olacağı tartışmalıdır ve Mulhall bu durumu aydınlığa kavuşturamamıştır. Mulhall, felsefe ile sinemayı birbirine eş değer iki alan olarak görmemektedir. Baggini'ye göre Mulhall felsefe olarak film düşüncesini oluştururken felsefenin yaptığı 'artiküle edilmiş tasımlar' (syllogism) oluşturulabileceğinden bahsetmemektedir. Sinema ile felsefe arasındaki biçimsel

farklılık, bir eksiklikten ziyade yeni bir potansiyelin varlığını işaret etmektedir. Bu farklılık sinemanın felsefeyi gösteren bir niteliğidir (Baggini, 2003). Sinema sahip olduğu fikirleri kelimelerle değil de görüntülerle anlattığı için aslında kendi potansiyelini tam anlamıyla gerçekleştirebilmektedir. Mulhall'un bu yaklaşımı, film ve felsefe arasında bulunan ilişkiyi irdeleme açısından başarısız olduğu için imge konusunda yeni açılımlar kendisi tarafından üretilememiştir. Bu yetersizlik film felsefesine yönelik yaklaşımlarda bulunan analitik kuramcılar tarafından belirtilecektir. "Cinema, Philopsophy, Bergman: On Film as Philosophy" kitabında Livingston, filmlerin felsefe üretimine neden olduğu sonucunun bilgisinden hareketle felsefeyi yapan ile filmi yapan arasındaki farklara işaret ederek film yapanın hangi anlamda felsefeye katkıda bulunduğunu sorgulamaktadır. Bu konuda iki adet kriter öne sürmüştür. İlk kritere göre filmi oluşturan kişiler bağımsız olmak zorundadır. Buna göre filmi yapan kişilerin felsefe alanına hâkim olarak yeni düşünceler üretiyor olmaları gerekmektedir. Var olan sorunların izinden gitmesi aynı sonuçları ortaya çıkaracağı için riskli olacaktır. Film orijinal bir sorunsalı ortaya koymak zorundadır (Smuts, 2009: 416).

Felsefi bir sorunun sunumu konusuna sahip olan filmler ile başlı başına kendisi felsefi bir sorun olan filmler arasında bir ayrım yapılmalıdır. Livingston'a göre, örneğin, Godard'ın "Weekend" (1967) filminde Marksist metinler okuyan karakterlerin varlığı filmi doğrudan felsefi bir filme dönüştürmeyecektir (Carroll, 1996: 3). Çünkü burada felsefi bir tartışmaya ait bir sunum gerçekleştirilmektedir. Livingston'a göre, bir film felsefe alanında üretimler yapıyorsa bunu kendine özgü araçları kullanarak yapmak durumundadır. Bu durum da ayrıcalıklı olma (exclusiveness) başlığı altında incelenmelidir. Smuts'a göre Livingston'un bu kriteri açık değildir (Smuts, 2009: 410).

Wartenberg filmlerin felsefi niteliklere sahip olabileceğini belirtirken Mulhall gibi kuramcıların bu fikri çok ileri noktalara taşıdığını belirtmiştir. Ona göre Mulhall, sinema ile felsefe arasındaki sınırlı ilişkiyi kurmanın yanında filmlerin doğrudan felsefe üreteceğini söyleyerek fikrini çok ileri noktalara taşımıştır. Felsefi bir alan olarak sinema fikrini eleştirmekte olan Wartenberg, film ve felsefe arasındaki ilişkiyi tamamen reddetmemektedir. Sinemanın gerçekten felsefe yapabilmesine yönelik olanakların ortaya çıkarılması için öncelikle felsefenin ne olduğu tam olarak

araştırılmalıdır. Bu yüzden Wartenberg, ilk olarak, bir konuyu felsefi hale getiren unsurun ne olduğunu sormaktadır (Wartenberg, 2008: 549-550). Ona göre felsefe alanını sadece akademik bir alan olarak görmek anlamsızdır. Wartenberg'e katılan Livingston ise felsefe konusunda daha geniş açılı bir tanım yapılmasının öneminden bahsetmiştir. İçinde belirsizlik barındırsa da şu şekilde bir tanım geliştirmiştir: Felsefe, sisteme dayalı bir soruşturma, ifadelere ve iletişime dayalı eylemlerden oluşan çeşitli aktivitelerdir (Livingston, 2009: 12). Wartenberg, Thinking on Screen'de itirazlarını bildirerek tartışma alanını genişletmiştir. Ortaya koyduğu genellik problemine göre felsefede yer alan birçok içeriğin ait olduğu tür sinema alanıyla bağdaşmamaktadır. Genel problemler felsefenin ilgi alanına girmektedir. Bilginin ne olduğuna dair soru için 'bilgi gerekçesiyle birlikte belirtilmiş doğru bir inançtır' şeklinde bir cevap verilebilmektedir (Wartenberg, 2007: 24). Goodenough ise felsefe ile film arasında bulunan farkları şu şekilde ifade etmiştir. Felsefe gerçeğe dair fikirler ortaya koyuyorsa kurgusal bir şekilde oluşturulmuş filmin nasıl fikirler sunacağını sormuştur. Baggini'ye göre filmler niteliklerine göre kurgusal bir şekilde inşa edilmektedir. Bu yüzden gerçeklikle ilgili bir içerik sunulması gerekiyorsa film onu gösterebilmektedir. Bu durum felsefenin kendi düşüncesine aykırı bir şekilde görünmektedir. Kurgusal temsillerin gerçekliği nasıl temsil edeceği ise tartışmalı bir konu olarak ortaya çıkmaktadır (Goodenough, 2005: 21).

Wartenberg filmlerin düşünce deneyimi olarak görüleceği gerçeğini reddetmemektedir. Düşünce deneyimi felsefi bir tartışmanın önemli ögesi olarak gösterilebilirse filmleri felsefi tartışma alanları olarak ele almak mümkün olabilmektedir (Wartenberg, 2007: 134). Mulhall, sinemanın sahip olduğu olanağın felsefe ile sinema arasında kurulan ilişkide aranması gerektiğini belirtmiştir. Sinemanın insanları farklı duyumsal süreçlere sürüklemesi bu durumu ortaya çıkarmaktadır. "Matrix" ve "Alien" gibi filmlerin bu kadar popüler olmasının temelinde felsefi bir metnin insanlarla ilişki kurması gibi etkileyiciliğe sahip olması yatmaktadır. Film sayesinde insanlar kendi yolculuğuna çıkmaktadırlar. Kendileri hakkında sorular sorup, kanıtlar toplayıp günlük gerçekliğe yakından bakabilmektedirler. Mulhall'a göre filmleri felsefi bir şekilde ele almak filmin felsefi kuramlara uyumlu olup olmadığını anlamaktan ziyade filmin kendi içinde geliştirdiği soru ve cevapları araştırmaktır (Andersen, 2003). Felsefi bilginin geliştirilmesine olanak sağlama fikrine katılan ancak filmlerin doğrudan bir düşünce üretemeyecek

olduğunu belirten Livingston için filmler izleyicide pedagojik etkiler uyandırabilmektedir. Filmler felsefi konular hakkında merak uyandırıcı bir niteliğe sahip olabilmelerinin yanında bazı tartışma alanlarının yeniden keşfedilmesinde önemli roller üstlenebilmektedirler (Livingston, 2009: 11).

Felsefe olarak film niteliğine karşıt olma durumunu daha ileri bir noktaya taşıyan Smith filmlerin felsefeden çok daha farklı bir niteliğe sahip olduğunu belirtmektedir. Felsefe ve film alanı çok farklı özelliklere sahip olduğu için filmlere felsefi bir anlam katmak anlamsız olacaktır. Felsefi kimlik ve film felsefe alanına ait benlik gibi konuları tartışabilmesine rağmen sinemanın felsefi konulara katkı sağladığı fikri doğru olmayacaktır (Öztürk, 2018: 53). "The Philosophical Limits of Film"de Russell, filmlerin felsefi açıdan bir kapasiteye sahip olduğunu kabul etmektedir. Ancak felsefeden farklı olarak sinema birçok özgün konuya kendini açabilmektedir. Sonuç olarak filmlerin felsefi açıdan birçok noktada eksik kaldığı görülmektedir. Russell filmin dilsel sınırları konusunda tartıştığı konuyu açıklık problemi ile birlikte düşünmektedir. Açıklık problemi, filmin içeriği ile felsefi anlamının arasında kurulan zıtlığı ileri bir noktaya taşımayı ifade etmektedir. Dil ile filmin anlatısı arasındaki fark bu konuya odaklanmıştır. Görsel niteliğe sahip temsiller kavramsal doğruluktan yoksun olduğu için filmlerin kendine özgü nitelikleri belirsizdir (Russel, 2006: 388).

Kuramcılar, sinematik imgelerin felsefi bir tartışmaya neden olacağı düşüncesiyle dilsel alanın sınırlarını aşan bir düşünsellik sunabileceğini söylemişlerdir. Ancak sinematik alanın gücü gösterebilme yeteneğindedir. Ortaya çıkan problem sinemayı felsefi problemleri formüle etmede eksik konuma taşımıştır. Bu yüzden bazı kuramcılar sinemanın kendine özgü yöntemlerle disiplinli bir şekilde felsefe yapabileceğini düşünmemektedir (Wartenberg, 2007: 16). Onlara göre filmlerin dilsel açıklıktan yoksun olmasının çok sayıda göstergesi bulunmaktadır. Felsefenin aksine filmler sahip olduğu içeriği sistematik olarak aktarmaktan yoksundurlar. Felsefi düşünce, tartışmalarla iddialarını sürdürürken filmler kurallı bir tartışma alanı oluşturamamaktadırlar (McClelland, 2011: 16). Russell'a göre imgesel niteliğe sahip durumlar bilgi üretememektedir (Russell, 2006: 390). Anlatı içeriğine sahip filmler açıklık olma durumundan uzak oldukları için felsefi bir tartışma alanı içermemektedir. Filmler analitik bir tartışmaya sahip olmazken bütünüyle bir felsefi tartışma alanı da oluşturamamaktadır. İmgelerin kendi içinde bir mantığı olma sorusu

ortaya çıkmıştır. Kısacası bir film ciddi felsefi konuları kendi özgün sistemi içinde ele alabilmekte midir? McCleland, felsefi tartışmaların aktarımı konusunda sinemanın kendine özgü bir niteliği olduğunu belirtmiştir. Film her şeyi açık bir şekilde ortaya koymadığı ve genel sonuçlara ulaşmadığı için seyirci düşünmeye sevk edilmektedir. Bu sayede seyirci kendi felsefi sonuçlarını ortaya çıkarmaktadır. Buna göre film bazı unsurları sezdirerek seyircide felsefi bir kavrayışın ortaya çıkmasını sağlayabilmektedir. Sokratik olan bu görüşün temeli Sokrates'e dayanmaktadır. Böylesi bir konuda kendisini bir aracı olarak gören Sokrates aslında anlatıcı konumdadır. Film bir Sokrates olmaktan ziyade Sokratiktir. Film bu durumu gösterebilme yeteneğiyle başarmaktadır. Sonuç olarak filmin ortaya koyduğu katkı filme özgü olmaktadır. Film imgelerle kendini var ederken oluşturduğu alana izleyicisini ortak etmektedir. Filmden başka hiçbir araçta böylesi bir nitelik yoktur. Yapılan birçok karşı çıkışa rağmen filmin seyircisini felsefeye ittiği gözlenmiştir (McClelland, 2011: 26-28).

Frampton ortaya attığı fikirlerle filmin potansiyel olarak felsefeyi içinde barındırdığını düşünmüştür. Ancak filmin dilin mantığını kullanmadığını düşünen analitik film kuramcıları bu fikri genel olarak reddetmişlerdir. Eğer film kendi içinde dilsel mantığı kullanabilirse sistematik bir mantığa ulaşabilmektedir. Film dünyası bu şekilde felsefi bir içeriğe kavuşabilmektedir. Analitik film kuramcıları filmi bir araç olarak gördükleri için onun içinde yer alan felsefi potansiyeli keşfedememişler ve sinemanın olanaklarına dair yeni kavramsallaştırma alanlarını ıskalamışlardır. Benzer şekilde sinemanın olanaklarından bahsetse de analitik bakış açısından çıkmamış olan Livingston da sinema ve düşünme temelli bakış açısını yakalayamamıştır.

Frampton'un söyledikleri bir istisna olarak kalmış gibi gözükse de sinemanın felsefeyle olan ilişkisi yeni tartışma alanlarını gelecekte de açacaktır. Kendine özgü araçları kullanan sinema oluşturduğu imgesel zenginliklerle, kullandığı montaj, çekim teknikleri gibi araçlarla ve insan ruhunu anlamlandırma konusunda geliştirdiği yeni bakış açılarıyla popüler ve insanlık için önemli bir sanat dalı olarak varlığını sürdürecektir. Hiç kuşkusuz ki sinemanın felsefeyle var olan ilişkisi yeni boyutlar kazanarak yeni kuramların önünü açacaktır.

2.2. Sinemada Tür Kavramı

Latince genus kelimesinden türetilen, Fransızca'da çeşit, tip anlamına gelen 'tür' kavramı 16. yüzyıldan itibaren edebiyatta sınıflandırma için önemli bir rol oynamıştır. Edebi incelemelerde tür terimi metin kategorilerindeki farklı düzen ayrımlarını belirtmek için kullanılır. Epik, lirik, dramatik olarak sunum tipi, kurgusal ve belgesel olarak gerçeklikle ilişkisi, epik, roman olarak üslup düzeyi, komedi, trajedi olarak örgü tarzı, duygusal, tarihsel, macera olarak içeriğin doğası gibi... Film türü terminolojisi ise başlangıçta önceleri edebi veya teatral dilden (komedi ve romans) ya da basit olarak konu betimlemelerinden (savaş filmleri) ödünç alınmıştır. Bundan sonraki film türleri ise hileli film, canlandırma, kovalamaca filmi, haber filmi ya da sanat filmi gibi çoğunlukla özel film üretimi uygulamalarından türetilmişlerdir. Tür filmleri 1. ve 2. Dünya Savaşı arasında Amerika, Japonya, Fransa ve Almanya gibi gelişmiş ülkelerde hızlı ve karakteristik kodlarını oturtarak, Çin ve Hindistan gibi orta halli ülkelerde daha çok bölgesel izleyici için kalıplara girerek, yeni gelişmekte olan ülkelerde ise zayıf belirtilerle ve uzun sürede yaygınlaşmışlardır. Modern sinemayla birlikte tür normlarının yaygınlaşması ve çeşitlenmesinden dolayı dağıtımcılar ve sinema salonu sahipleri yeni bir satış kavramıyla tanıştılar. Özel türlere ait izleyici sadakatinin kontrol edilebilir oluşu yüzünden onları kavramlaştırarak seyircileri film türlerine göre sınıflandırıp can alıcı satış kampanyalarına başvurdular. Türler bu sırada tek başlarına fenomen olmaya ve özgünlük kazanmaya başladılar. Türsel normlar seyirciye basit karar alma konforunu sunar. Bir türün takipçisi ya da fanı olan seyirci düzenli bir şekilde tekrarlanan bildik ritüelleri bekler. Bu da tür sinemasını üreten sinemacıların işini kolaylaştırmaktadır (Altman, 2008: 322-326). Tür, göreceli olarak sabit bir kültürel kalıp olarak da görülebilir. Aynı zamanda tür, fiziki ve tarihi çevreleri olduğu kadar, moral ve toplumsal dünyayı da tanımlar (Tudor, 1974: 180).

> "Sinemada tür kavramı, esas olarak endüstrinin kendi içinden doğmuş ve eleştirmenlerin, seyircilerin ve son olarak da sinema yazarlarının katkısıyla yerleşik bir nitelik kazanmıştır. Ancak önemli olan nokta, film türlerinin nasıl tanımlanacağı, hangi işlevleri gördükleri ve belirli türlerin nasıl ortaya çıktığı konusunda, üzerinde kesin olarak uzlaşılmış bir tavır olmamasıdır. Sinema endüstrisi ekonomik sistemle bütünleşmiş olarak üretim faaliyetini sürdürmekte, seyirciler bu filmleri seyretmekte, bu arada da araştırmacılar farklı bakış

açılarından bu filmlere ilişkin kendi görüşlerini oluşturmaktadırlar (Abisel, 1995: 21)."

Seyircinin tür filmiyle ilişkisi türe olan ilgi ya da o türe karşı koyduğu mesafeyle tekrarlanan bir davranış haline döner. Örneğin korku filmlerinde doğaüstü olaylara inanma veya inanmama duygusunda olduğu gibi. Bu çatışmalar sadece bireyin kendisine değil, içinde bulunduğu toplumun tarihsel ve kültürel ortamına da bağlıdır. Tür sabit bir stereotip değildir. Sadece basit klişelerden oluşmaz. Değişkenlik gösterir; kendi aralarında değişebilir parçaların dinamik bir akışıdır. Reed'e göre, değiş tokuşlar ve bileşimler nedeniyle tür, dile çok yakındır. Filmler ve türler arasındaki alışveriş, filmlerin kendi tarihsel bağlamının bir ürünü olmasından çok daha önemli gözükmektedir (Reed, 1989: 9).

Film türleri oldukça çeşitli ve karmaşık gibi görünmesine karşılık her seyircinin film izleme deneyimlerine dayanarak film seçimi konusunda gösterdiği bir beceri söz konusudur. Filmler western, korku, yol, romantik komedi...vs. konularına göre, uzun, kısa, sesli, sessiz ...vs. formatlarına göre ya da gençlik, aile, kadın...vs. izleyici prototipine göre farklı açılardan farklı türlere sokulabilir. Türler kendi içlerinde de alt türlere ayrılabilir. Örneğin korku filmi türü başlığında vampir filmleri, zombi filmleri, paranormal filmler gibi alt türler görülebilir. Hatta bu alt türler farklı türlerle birleşerek melez türler de oluşturabilir. Örnek vermek gerekirse, türün önderi George Romero'nun 1968 yapımı "Yaşayan Ölülerin Gecesi" filmi tam anlamıyla bir zombi filmi iken, 2004 yapımı "Shaun of the Dead" komediyle zombi olgusunu karıştırıp çok iyi bir zombi komedisi olmuştur. Bir başka örnek olan 2013 yapımı "Warm Bodies" ise zombi türü ile romantizmi karıştırıp romantik bir zombi filmi haline gelmiştir. Usta yönetmen Stanley Kubrick'in felsefi derinliğiyle sinema tarihine geçmiş olan 1968 yapımı "2001: Uzay Macerası" filmi bilim kurgu türüne girmektedir. Ridley Scott'ın 1979 yılında çektiği "Alien" ise bilim kurgu-korku türüne dahil edilirken, Arnold Schwarzenegger'ın başrolünde oynadığı "Terminatör" serisi post apokaliptik bilim kurgu türüne girmektedir.

2.3. Yol Filmleri Tarihi

Yol filmleri, filmde yer alan ana karakterin gerçekleştirdiği ve yolculuğun esas alındığı filmler olarak tanımlanabilir. Yol filminin, bir film türü olup olmadığı hala güncelliğini koruyan önemli bir tartışma konusudur. Bazı kaynaklarda yol filmleri başlı başına bir film türüyken, bazı kaynaklarda bir alt tür olarak görülmektedir. Yol filmlerinin Türkçeye gezi ya da seyahat filmi olarak çevrilen filmlerden farklı olduğu unutulmamalıdır. Bu tür filmlerin ortaya çıkışı çok daha eski dönemlere rastlamaktadır. Seyahat filmlerinde seyahat eylemi odak noktada yer almaktadır. Filmde, gezilip görülen çeşitli yerler kayıt altına alınmaktadır. Bu tür filmlerin sinemanın ilk ortaya çıktığı dönemlerde sık sık yapıldığı söylenebilir. "A Oxford Dictionary of Film Studies" incelendiğinde, seyahat filmlerinin seyahatnamelerden çağdaş filmlere kadar farklı şekillerde tasvir edilmekte olan seyahat eylemini göstermekte olan filmler şeklinde tanımlandığı görülmektedir. Gezi anlatıcılığı, özellikle 19. yüzyılda popüler hale gelmeye başlamış olan büyülü fener gösterisinin önemli bir türü ve gezi filmlerine de öncülük etmesi bakımından önemli bir kaynak konumundadır. Bu tarz içerikteki filmler daha çok belgesele dayanan ve filmi kayda alan kişinin objektif gözlemlerini içeren çalışmalar olmuşlardır. Seyahat eylemi, çeşitli ulaşım seçenekleri ve hareketin kendisinin temel cazibesi ile popüler bir konudur. Bu konuyla ilgili olarak yapılmış en iddialı filmlerden birisi olan "Le Voyage Dans La Lune" (Melies, 1902), seyahat eyleminin odağında çekilen ilk filmler arasında yer almaktadır.

Annette Kuhn'a göre yol filmleri, seyahat filmlerinin bir alt türü niteliğindedir. Kuhn, seyahat eyleminin seyahat filminden bağımsız bir biçimde sinema ile ilişkisini bir örnekle açıklamıştır:

> "Yol filmleri, seyahat filmlerinin en sık karşılaşılan alt türlerindendir. Seyahat filmlerinin etkileri, 'Viaggio in Italia' (Italy, 1953) ile birlikte 'South Pacific' (1958) gibi bazı kurmaca filmlerde de görülmektedir. Seyahat filmleri, yenilik arayışı içerisinde olan film yapımcıları tarafından ilgiyle karşılanmıştır. IMAX gibi büyük formatlı filmlerin yanında amatör film yapımcılığı da seyahat filmleri olarak isimlendirilebilir. Yapılan araştırmalar, seyahatin sinema bağımlılığı ve hastalığının önemli bir bölümünü oluşturduğunu ortaya koymaktadır (Kuhn, 2012: 433)."

Stuart Hall, Avrupa Sineması ile ilgili olarak 1992 yılında gerçekleştirdiği konferansta, seyahat filmleri hakkında şu cümleleri kullanmıştır: *"Sınırların ortadan kaldırılması ile başlayabiliriz. Bu sınırlar, seyahat filmleri ile kaldırılmaktadır. Filmler, kaydırmalı çekimlerle başlamakta, havaalanlarında da sonlanmaktadır. Bu filmlerde insanlar durmadan bir yerden başka bir yere gidiyorlar."* Hall'a göre bu hareketin temel nedeni, göçün ve devletlerarasındaki sınırların ortadan kalktığı bir dünyada yaşanmasıdır (Ulusay, 2008: 50).

Yol filmi, adından da anlaşılacağı üzere başkahramanın ilerlemekte olduğu filmlerdir (Hayward, 2017: 314). Buna göre yol filmleri, araba, takip çizimleri, geniş ve ıssız alanlar gibi öğeleri içerisinde barındırmaktadır. Keşif, bu filmlerde esas alınan kavramlar arasında yer almaktadır. Genel bir ifade ile yol filmi, sınırlandırılmış ve kronolojik bir zaman dilimi içerisinde A noktasından B noktasına gidiş süreci içerisinde yaşanan olayları konu edinmektedir. Filmlerde iyi ve kötü karakterler, birbirleri ardına gelmektedir. Yol filmleri toplumun yola karşı duyduğu cazibenin bir gösterimidir. Bir tür olarak yol filmleri sınırları keşfeder. Bu aynı zamanda toplumun katı sınırlarına bir atıftır. Yol filmleri kültürel eleştiri yaparken 'Toplumun sınırlarını geçmek ne anlama gelir?' sorusunu sorar. Yolun özel bir içsel aydınlanmaya götürdüğü fikri hakimdir. Yol filmleri yolculuğu yapanların fiziksel, ruhsal ve duygusal deneyimlerini beyaz perdeye aktarır. Bu filmlerde önemli olan hedef değil yolculuğun kendisidir. Klasik Hollywood döneminde birçok geleneksel film türü yol filmi unsurları üretmiştir. Yol filmlerinin Amerikan sinemasında ayrı bir tür olarak ortaya çıkması ise 1960'ların sonuna doğru gerçekleşmiştir. Çıkışında bu tür, bağımsız bir tür olarak ortaya çıkmıştır. Tür karşıtı hassasiyetlerinin ve karşı kültür isyankârlığının bir aracı olarak görülmüştür.

Genel tematik kaygılarda öncelikle ele alınması gereken basit senaryo ve karakter yapısıdır. Bu film türünde ana karakterler ya yolu evi yapmış ve onu gözü pek bir hedef veya meydan okuma olarak kullanan bireyselciler ya da yolu bir hayat tarzı olarak benimsemiş yalnız bireylerdir. Tür aynı zamanda yabancılaşmayı romantize etme ve onu ülkenin kültürüne karşı çıkma ile bağdaştırma potansiyeline sahiptir. Ancak çoğu yol filmi direksiyona bir çifti geçirmektedir. Çoğunlukla bu çift arasında ya romantik bir ilişki ya da arkadaşlık bulunmaktadır. Anlatımda birlikte seyahat eden iki insan arasında gelişecek gerilimden yararlanılmaktadır. Bir aracın ön koltuğunda

oturan iki insan arasında diyalog oluşturmak çok kolaydır ve yakınlaşma veya çatışmanın çok kolay ortaya çıkarılabileceği de bir gerçektir (Marx, 1964: 121). Bu da Hollywood yol filmlerinde çift anlatısını son derece popüler kılmıştır. Ancak yol filmlerinin açık uçlu anlatı yapısı bu Hollywood formülünden sapmaları da beraberinde getirmiştir. Yol filmlerinde kahramanlar genellikle üzücü geçmişlerinden kaçarak yolda özgürlük ve güç arayan bireylerdir. Dolayısıyla senaryo genellikle başıboş, pikaresk bir şekilde ilerler. Bu durumun sonucu olarak yol filmlerinin kesin bir baş, orta veya sona sahip olmaması sık görülen bir durumdur. Bu türde filmler akış içerisinde kolaylıkla değişmektedir.

Yol filmlerindeki karşı kültür temalarına temas etmeden önce, filmin insan-makine karşılaşmasını nasıl anlattığına atıf yapılmalıdır. Bu tema türün içsel formudur; yani yol filmlerinde karakterler motorlu bir taşıt ile gezerler, temel aksiyon ve mizansen de bunu nakleder. Daha tematik bakıldığında ise yol filmi karakterlerinin araçları ile bağ kurdukları görülmektedir. Anlatıda araba veya motosikletler ya bir uzuv ya da bir dost olarak görülecek şekilde evrimleşirler. Yol filmlerinde araba ve sürücü arasında etkileşimler gösterilerek karakter gelişimi sağlanabilir. Sürücüler tutkularını veya öfkelerini araba vasıtasıyla açığa vurabilir. Arabaların sağladığı yüksek hız karakterlere yardım edebileceği gibi onları yok da edebilir (Mottram, 1989: 87). Bu insan-makine ara yüzü zaman zaman aracın da filmde bir karakter olduğunu düşündürebilir ve arabanın çalışan aksamlarına kameranın yakınlaşması gibi çekimler de bu sanrıyı desteklemektedir. Zaman zaman bu ara yüzün kuruluş biçimi teknoloji karşıtı eleştirilere maruz kalmaktadır. İnsanların yerine makinelerin geçeceği düşünülmektedir. Ancak bunun zıttı olarak, endüstriyel hızın kutlanması da yaygın bir yaklaşımdır. Bu yaklaşımda araba ilerici bir özgürleşme olarak görülmektedir; insanların makine ile güçlerini birleştirdikleri şeklinde bir bakış açısı geliştirilmektedir. Nasıl bakılırsa bakılsın, yol filmleri insan ve makine arasında bir yakınsamayı işlemektedir. "Death Race 2000", "The Road Warrior" ve "Crash" gibi, insan ve makinenin abartılmış bir birleşmesini işleyen filmler de bulunmaktadır. Bu filmler aşırı örnekler olmakla beraber, bütün yol filmlerinin makine ve insan arasındaki ilişkiye temas ettiği bir gerçektir. Bu konuda madalyonun öteki yüzü ise Leo Marx'ın deyimiyle "pastoral ideal"dir (Marx, 1964: 129). Marx'a göre pastoralizm Amerikan edebi ve kültürel geleneği için çok önemlidir. Bu anlayışın temeli 18. ve 19. yüzyılın romantik ruhunda saklıdır ve pastoralizm yol filmlerinde hem motivasyon hem de

hedef olarak ortaya çıkmaktadır. Bu sayede Amerika'nın kalabalık, kısıtlayıcı şehir yaşamından kurtulup, doğayı yeniden keşfetme, tahmin edilemez doğayı yeniden tatma ve kültürden hatta bazen insanlıktan kendini kurtarma şansı bulunur.

Yol filmlerinin en isabetli ve en temel teması savaş sonrası gençliğinin kültürü ve isyandır. Genç ve huzursuz kitledeki sıkışma, ki bu "Rebel Without a Cause" (1955) ve "Blackboard Jungle" (1955) filmlerinde görülebilir, isyana kadar gitmiştir hatta 1960'larda devrim denemesine kadar varmıştır. 1960'ların sosyal protestoları ve alternatif hayat tarzı zirveye çıktığı noktada yol filmlerinin de ortaya çıktığı görülmektedir. Sargeant ve Watson bu durumu desteklemekte ve yol filmlerinin ortaya çıkışını 1960'ların uyuşturucu kültürü ile bağdaştırmaktadırlar. Bu görüşe göre bu kültür fiziksel, sosyal ve kişisel olarak sınırlara karşı gelmeye yol açmıştır. Uyuşturucu etkisi altındaki zihinsel durum, yol filminin yüksek hızına uyum sağlamaktadır; gerçeklikten kaçış, daha sahici bir gerçeklik bulma, özetle geleneksel durumu kırma gibi. Ayrıca rock müzik de yol filmlerindeki gençlik isyanına katkıda bulunmuştur. Hatta rock müzisyenleri veya hayranlarının turneler için veya normal zamanda yolda iken gösterildiği "rock 'n' road" filmleri de bir alt tür olarak ortaya çıkmıştır. Rock 'n' road filmleri rock müzik ile yol filmleri arasındaki bağlantıyı gözler önüne sermektedir. Bu bağlantı 1950'ler gençlik kültürü ve 1960'lar karşı kültürünün bir sonucudur. Dolayısıyla yol filmleri hakkında genelleyici bir yaklaşım geç 1960'ların düzen karşıtı karşı kültürüne kesin biçimde bağlı olacaktır. Bu yaklaşım aynı zamanda neopasturalist (doğaya dönüş) akımlarını da kapsamaktadır. Böylesi filmlerde düş kırıklığı genel hissiyatı oluşturmaktadır. Robin Wood'a göre "Easy Rider" filmindeki genel havanın ev kavramının yıkılması olduğunu belirtmektedir. Bu yolculukların bir amacı yoktur veya aldatıcı bir amaçları vardır (Wood, 2012: 332).

Ütopik bir sosyal reform vizyonu bu filmleri toplumun limitlerinin ötesine taşımaktadır ancak bu vizyonu algılamama durumu yolculuğu anlamsızlığa mahkum etmektedir. Bir tür olarak yol filmi özgürleştirici olduğu kadar korkunç bir özgürlük arayarak otoyolları arşınlayan karamsar vizyonerlerden oluşan erken 1970'ler karşı kültüründen doğmuştur. Ancak bir yol filminin çekirdeğinde isyan ve uyumluluk arasındaki gerilim bulunmaktadır. Filmlerdeki geleneksel sosyal normlara karşı sürekli yürütülen isyan anlayışı kaçılmaya çalışılan tutucu kültürel kodlar tarafından sürekli olarak dinamitlenmekte, sulandırılmakta veya en azından tehdit edilmektedir. Yol

filmlerinde isyankar mesaj aktarılırken iki anlatı biçiminden birinin kullanıldığı görülmektedir. Birincisi macera yol filmidir ki, bu "Easy Rider"dan gelmektedir. İkincisi ise kanun kaçağı yol filmidir ki, bu "Bonnie and Clyde"dan gelmektedir. Macera yol filmleri gezmenin kendisini vurgulamaktadır. Genellikle bir keşif amaçlanmaktadır. Filmin tonu bir şeye doğru hareket etme üzerinedir; bu hayatın anlamı, gerçek Amerika veya Meksika olabilir. Kanun kaçağı yol filmi ise bir suç mahallinden veya kanundan çaresizce bir kaçışı anlatır. Yol filmlerinin çoğunun bu iki anlatıdan birine meylettikleri görülmektedir. Ancak sıklıkla bir anlatıya giren bir film diğer anlatıdan da parçalar taşımaktadır. Örneğin "Easy Rider" bir miktar suç da içermektedir. "Bonnie and Clyde"da bir miktar keşif de vardır. İki tip anlatı da karşı çıkmayı özgürleşme ve hareketlilik ile bağdaştırmaktadır. Sözü edilen iki anlatı biçimi de isyan ile biçimlenmişse de alt metinde tutuculuk hiçbir zaman çok geride değildir. Yol filminin özgürlük vaadi her zaman için kaçmakta olduğu kültür ile sınırlanmıştır. Bunun sebebi de yola çıkarak kültürel yüklerden kurtulmanın mümkün olmamasıdır. Ayrıca toplumdan kaçan karakterler birbirleriyle yakın ilişkiler kurmakta ve dolayısıyla tam anlamıyla toplumdan kaçamamaktadırlar (Stringer, 2002: 165).

Çoğu filmde geleneksel cinsiyetçi hiyerarşi aynen yansıtılmıştır ve beyaz heteroseksüel erkek tepe pozisyonunda bulunmuştur. Tipik Hollywood filmlerinde olduğu gibi bu filmlerde de sürücü rolünde erkek bulunurken kadınlar ancak yolcu veya erotik dikkat dağıtıcı rolünde bulunmuşlardır. Bu yaklaşım bütün yol filmlerinin atası olarak da sayılabilecek "On the Road" kitabında da görülebilir. "Easy Rider" ve "Two-Lane Blacktop"ın yanı sıra, 1970'ler ve 1980'lerin çoğu yol filminin benzer şekillerde kadınları marjinalize ettiği açıktır. Bu cinsiyetçi yaklaşımların yanı sıra, ırk konusunda da bir yabancıllık söz konusudur. Bu yaklaşım genellikle ana karakterin vizyonunda ortaya çıkmaktadır. Karşı çıktıkları materyalist endüstriyel Batı kültürüne karşı ilkel kültürleri panzehir olarak görme eğilimi mevcuttur. Yolculuk yapmak bir fetih duygusu vermektedir. Bu durum da türün toplumsal sınırları aşma iddiasının gerçekleştirilirken aynı toplumun sömürme ve kolonize etme utkusunu pekiştirmekle sonuçlanmasına sebep olmaktadır. Yol filmlerinde Amerikan kültürel tarihinin emperyalist yönünü eleştirirkenki ikirciklik de göz önüne alındığında şiddetin yaygın kullanımı da dikkat çekmektedir. Yol filmleri diye tabir edilen film türü şiddeti ilerici bir davranış, bir özgürleşme aracı olarak görerek toplumun dışına çıkmak ve oyun kurallarını yok saymayı ele almıştır. Dolayısıyla şiddet, türün karşı kültürel

topoğrafyası ve tavrının fantastik ve eğlenceli bir öğesi olagelmiştir. Ancak şiddet Amerikan politik ve kültürel kimliğinin oluşmasında da çok önemli bir parçadır. Dolayısıyla yol filmlerinin isyana ve sosyal eleştiriye dayanan bıçaklama, silahlı çatışma, işkence, araba kovalamacaları, çarpışmaları ve patlamalar gibi şiddet olayları kültürün temelindeki materyalist ve milliyetçi şiddetin tekrarı olarak da yorumlanabilmektedir. Dolayısıyla yol filminin düzeni yıkmak için yaptığı bu aşırı öfkeli denemeler geleneksel Amerikan değerlerinin bir tekrarı olarak da görülebilmektedir (Slotkin, 1998: 513).

Yol filmleri önemli ve popüler bir tür olsa da, sinema tarihinde göz ardı edilmiş bir film türüne girer. Ana tür çalışmaları çoğu zaman yol filmlerini incelemez. Bir yol filmi olarak nitelendirilen şeyin çok az analizi yapılmıştır (Cohan ve Hark, 2002: 2). Yol filmi, ana karakter ya da karakterlerin bir yolculuk içinden yerinden yurdundan, evinden ayrıldıkları ve bu yolculuk sırasında rutin yaşamlarına göre bakış açılarını farklılaştırdıkları bir film türüdür (Danesi, 2008: 256). Bazı yazarlar yol filmlerindeki karakterleri "asiler" olarak adlandırsa da Stuart Hall onları renksiz, vatansız, evlerine bir daha dönemeyecek olan köksüz sürgün melekler olarak tanımlamayı tercih eder (Hall, 1994: 395 ve 399). Güney California Üniversitesi'nden kültürel tarihçi Leo Braudy türün köklerinin “Odyssey” ve “Don Kişot” gibi klasik literatüre kadar gittiğini söylemektedir. Yol filmlerinde karakterler bir şey veya birisinin arayışı içindeymiş gibi gözükseler de aslında olan şey, yol boyunca kendilerini keşfettikleridir. Bir yolculuğa çıkma fikri bilinçliliğinizi arttırmaktır diyen Braudy, çıkılan yolun hedefle değil yolculuğun kendisiyle ilintili olduğunu söyler (Kaplan, 2017). Yol filmleri genelde karakterin aynı şehir ya da ülke sınırları içerisindeki yolculuklarını ele alır. Bazı örneklerde ise ülke sınırının da dışına çıkıldığı görülmektedir. Genelde yabancılaşma temasını araştıran ve de bir ulusun veya tarihi bir dönemin kültürel kimliğinin gerilimlerini ve sorunlarını inceleyen filmlerdir. Bunların bazıları çoğu zaman gerçek veya potansiyel bir tehdit havasında, kanunsuzluk ve şiddet içeren yapımlardır. Karakterler ağırlıklı olarak varoluşsal sorunlar yaşayan, huzursuz, hüsrana uğramış, çaresiz tiplerdir.

Yol filmlerinde karakterlerin bir yerden bir yere giderken kullandığı araçlar değişse de, kullanılan alanlar sadece aracın yakın sınırları değil aynı zamanda uğranılan duraklar, mola yerleri, moteller, barlar..vs. alanlarını da kaplar. Yol filmleri,

bir tür isyan ve kendini keşfetme üzerine odaklanır. Yol filmlerinin ana teması bir nevi muhafazakar sosyal normlara karşı isyandır (Cohan ve Hark, 2002: 1-8). Yol filmlerinde genelde iki ana anlatı tarzı vardır; arayış ve kanunsuz kovalamacası... Arayış tarzı filmlerde, Monte Hellman'ın yönettiği 1971 yapımı "Two-Lane Blacktop" filminde olduğu gibi karakter kendisiyle, çevresiyle ya da hayatla ilgili keşifler yapar. Karakterlerin kolluk kuvvetlerinden kaçtığı yasadışı yol filmlerinde ise 1994 yapımı "Katil Doğanlar" filminde olduğu gibi genellikle daha fazla seks ve şiddet vardır. Yol filmleri tipik olarak ana filmlerde kullanılan standart üç etkili yapıyı kullanmaz; bunun yerine, "açık uçlu, başıboş bir komplo yapısı" kullanılmıştır (encyclopedia.com/road-movies, Erişim: 11.01.2019). Yol filmleri, aksiyon filmlerinde baskın olan dramatik hareket temelli diziler yerine, yolculukta yeni gerçeklikler yaşadıkça, karakterlerin duygularına dayanarak iç çatışmalarına ve dönüşümlerine daha fazla odaklanma eğilimindedir (Salles, 2007).

David Laderman, "Driving Visions: Exploring The Road" isimli kitabında yol filminin sinema açısından yenilikçi ve hareketli kamera kullanımını içerdiğini, belirli bir kurguya ve film müziğine sahip olduğunu ve genellikle umutsuz, sinirli yapıdaki insanların karakter olarak seçildiğini ifade etmektedir. Laderman, bu tür filmlerde yer alan karakterlerin, kendi kültürel çevrelerine yabancılaştıklarını ve bir arayışa girdiklerini belirtmektedir. Karakterler, bir yere yolculuk yaparak bilinmeyene yönelik heyecan duymaktadırlar. Laderman, karakterlerin bu yolculuklarını yabancılaşma olarak adlandırmaktadır (Laderman, 2013: 1-2). Filmlerde yol üzerinde gerçekleşen her şey mümkün olabilmektedir. Buna göre yolculuk, bir tür baştan çıkarmadır. Bu tür filmlerin mizanseninde yer almakta olan coğrafi panoramalar da bu baştan çıkarmada büyük ölçüde etkililerdir (Watson, 2008: 28). Yolculuk sayesinde daha iyi bir geleceğin hayalini kurmakta olan ya da yaşadığı sıkıntılardan, problemlerden kurtulmak isteyen karakterler, çeşitli olasılıklarla karşı karşıya kalmaktadır. Fakat filmlerde pozitif ve negatif unsurlar, aynı anda sunulmamaktadır. Genellikle yollar ya açıktır ya da gözyaşları ile tasvir edilmişlerdir.

Yol filmlerinin ortaya çıkışı incelenmeden önce yol ve yolculuk gibi kavramların genel anlamda ele alınmaları gerekmektedir. Bu kavramlar, Amerikan kültüründe çok önemli bir yere sahiplerdir. Bu durum, Amerikan edebiyatına da direkt olarak etki etmiştir. Yolun, Amerika'da merkezi bir konumda yer alması, Kuzey

Amerika'nın sahip olduğu siyasal ve ekonomik güçle açıklanabilir. Bireyler, sahip oldukları teknolojik imkânlarla, hareket edebilme konusunda önemli bir serbestliğe kavuşmuşlardır. Yol ve yolculuk gibi kavramlar da ideolojik ve eylemsel anlamda çeşitli metaforlar sunabilmesi nedeniyle ön plana çıkmışlardır (Watson, 2008: 37). Yol konsepti ilk olarak western filmlerinde kendisine yer bulmuştur. Watson'a göre western, Amerikan yol tarihinin atası konumundadır. Western türü, "Amerikan Rüyası" adı verilen olguyu pekiştirici niteliktedir. Bunun yanında western, Amerikan tarihinin başlangıcına dek uzanan geniş bir yelpazeyi insanlara sunmaktadır. Westernler, neredeyse sinemanın doğuşu ile birlikte ortaya çıkmış önemli film türleri arasında yer almaktadır. Westernler, sahip oldukları bazı ikonografik öğeler nedeniyle Hollywood'un en özgün türleri arasında gösterilmektedir. Bu türdeki filmler, özellikle 1910 ve 1960 yılları arasındaki dönemde popüler olmuştur. Western türündeki filmlerin ortaya çıkışı ve arka planında yer alan nedenler incelendiğinde, Beyazların Kuzey Amerika boyunca yayılmaları ve Kızılderililerle yaşanan çatışmaların olduğu görülmektedir. İç savaş sonrasında, sığır yetiştiricileri, pazar bulmak amacıyla ülke genelinde uzun seferlere çıkmışlardır. Bu durum, western türündeki filmlerin yol filmlerinin başlangıcı olarak kabul edilmesinde etkili olmuştur. Süreç içerisinde, western türündeki filmlerin vazgeçilmezleri arasında yer alan kovboylar da ortaya çıkmaya başlamıştır. Kovboylar, aslen sığır çobanlarıdır. Ancak özellikle giydikleri kıyafetler ve yaşam biçimleri, onların özgür ruhlu güçlü kahramanlar olarak anılmalarına neden olmuştur (Buscombe, 1995: 11). Demiryolu ağının genişlemesi ile birlikte kovboylar, uzun süren yolculuklardan vazgeçmeye başlamışlardır. Bu durum, western türündeki filmlere de yansımıştır. Buna göre posta arabası veya trenin soyulduğu yolculuk filmleri çekilmeye başlanmıştır. Yol filmi, en basit şekilde, araba yolculuğu hikâyesi olarak tanımlanabilir. Fakat yol filmlerinin yalnızca bir yer değiştirme hikâyesi olarak tanımlanması, eksik olacaktır (Watson, 2008: 37).

Yolculuk kavramının, ilk olarak ABD'de daha sonra da bununla bağlantılı olarak western filmlerde konu edilmesi, geniş kitleleri etkisi altına alan 'Amerikan Rüyası' kavramının doğal bir sonucudur. Amerikan Rüyası, çok eskilere uzanan bir geçmişe sahiptir. 1492 yılında Avrupalılar tarafından kıtanın keşfedilmesiyle birlikte gezginler, Avrupalılarda heyecan uyandıracak egzotik birtakım betimlere başvurmuşlardır. Bu durum, bireylerde de bir merak uyandırmıştır. Amerikan topraklarında özgürce hareket edilebilmesini sağlayan ve bireysel haklara önem

verilmeye başlanan Bağımsızlık Bildirgesi'nin yayımlandığı dönemde, Amerikan Rüyası kavramı da ortaya çıkmaya başlamıştır. Amerikan Tarihi incelendiğinde birçok bireysel mücadeleye rastlamak mümkündür. Bu hareketler sonucunda ortaya çıkan özgürlük ortamı, Avrupalılarda bu toprakları keşfedip özgürce hareket edebilecekleri konusunda bir inancın yerleşmesine neden olmuştur. Avrupa kıtasından Amerika'ya göç eden insanlar, ilk olarak doğu kıyılarına ulaştıklarından buralarda koloniler halinde yaşamlarını sürdürmüşlerdir. İngiltere'den bağımsızlığın elde edilmesiyle beraber Batı'nın keşfi de mümkün hale gelmiştir. Bu dönem, Batıya doğru yapılan uzun yolculuklar ile ön plana çıkmaktadır. ABD'nin üçüncü başkanı olan Thomas Jefferson'ın bağımsızlık bildirgesini vaat etmesi de insanlarda bir özgürlük anlayışının ve isteğinin uyanmasına neden olmuştur. Jefferson, müdahalenin en aza indirgendiği bir yönetim anlayışını insanlara vaat etmiştir (https://tr.wikipedia.org/wiki/Amerikan_Ba%C4%9F%C4%B1ms%C4%B1zl%C4%B1k_Bildirisi, Erişim: 25.02.2019).

Avrupa'daki dini baskılar, işsizlik ve yoksulluk ise insanları göçe zorlamıştır. O dönemde bireylerin özgürce yaşayabilecekleri bir yer arayışında oldukları görülmektedir. Özgürlükler ülkesi olarak bilinen Amerika da bu göç dalgası ile birlikte "vaat edilmiş ülke" haline gelmiştir. Avrupa kıtasından Kuzey Amerika'ya göç eden kitlede daha en başında özgür ve bağımsız yaşama isteği uyanmıştır. Bağımsızlık Bildirgesi ile beraber hükümetin halk tarafından oluşturulan bir yapı olduğu anlayışı pekişmiştir. Bu anlayış doğrultusunda hükümetin yalnızca kendisine verilen yetkileri kullanabileceği kabul edilmektedir. Din, toplantı ve basın özgürlüğü, keyfi tutuklamaların olmaması ve kanun önünde eşitlik, göç eden kitlenin bağımsızlık bildirgesinde yer almasını istedikleri temel öğelerdir. Fakat bütün bu vaatlerin ve rüyaların altında, özgürlükleri ellerinden alınmış başka insanlara rastlamak mümkündür. Amerikan yerlileri, Avrupalıların göç dalgası karşısından kendilerini savunmak adına oldukça çaresiz kalmışlardır. Western türü de bu 'Amerikan Kabusu'nu konu edinmek yerine 'Amerikan Rüyası'nı pekiştirmeyi tercih etmiştir. Western filmlerinde yer alan genel dramatik durum ise Vahşi Batı'nın fethidir. Vahşi bir doğa içerisinde bir uygarlığın yeşermesi anlatılmaktadır. Vaat edilmiş olan ülkenin ulusal kimliğini belirlemede ve bu vaatleri pekiştirmede westernlere büyük rol düşmektedir. Western türündeki filmler, bazı istisnai durumlar dışında genel olarak Amerikan kültürüne ve tarihine derin bir saygıyı da içerisinde barındırmaktadır. Bu

filmler, ulus devlet yapısının pekişmesinde ve bunun çağdaş versiyonunun ortaya konmasında da oldukça başarılılardır. Westernlerde, Batı'nın uçsuz bucaksız manzaralarına yer verilmiştir. Bu manzaralar ve yüksek kanyonlar da Amerikan ulusal kimliğinin oluşumunda etkili olmuştur. Bunlar, ülkeyi çevreleyen Batı ve Doğu'nun son sınırlarını işaret etmektedir. Yine bu manzaralar, sosyoekonomik anlamda otantik Amerikan kültürünün de başlangıcını temsil etmektedir. Bu temsil, teknolojik üretim imkanından yoksun bir kültürün temsilidir (Watson, 2008: 43). Teknolojik üretim imkânlarından yoksunluk ile motorlu araçların olmadığı bunlar yerine hayvanlardan yararlanıldığı ifade edilmek istenmektedir.

Yol filmleri türü bağımsız ve postmodern bir tür olsa da öncelikle klasik türlerden yola çıkarak yorumlanmalıdır. Daha yakından bakıldığında, yol filmlerinin yeni sinemanın yalnızca yeni bir bağımsız türü olmadığı görülmemekle birlikte bu tür ayrıca klasik Hollywood unsurlarının bir karışımıdır. Bu unsurların incelenmesi yol filminin klasik köklerinin anlaşılmasını sağlayacak ve yol filminde isyankarlık ve uyumluluk arasındaki gerilime ışık tutacaktır. Örneğin Western türü yol filmi için büyük biçimlendirici önem taşıyan bir türdür (Roberts, 2005: 27). Doğa ve kültür arasındaki kırılgan ve belirsiz sınırı vurgulaması ve yolu anlatımın yapısında sürekli kullanması ise Western filmlerini yol filmlerinin büyükbabası yapar. Western türünde endüstri öncesi Amerika mitolojisi kullanılırken yol filminde bu anlatı endüstriyel Amerika için yeniden ifade edilmiştir. Daha da önemlisi, iki tür de gezmeyi ve/veya göçü naratif ve estetik terimler olarak kullanmaktadır. John Ford'un "Stagecoach" (1939), "She Wore a Yellow Ribbon" (1949) ve "The Searchers" (1956) filmleri türün yolculuğu sosyal eleştiri, karakterin kendini bulması ve kendini affettirmesi olarak ele almasının çok önemli örnekleridir (McBride ve Wilmington, 1975: 612). Örneğin "Stagecoach" filmindeki yolculuk yapısı medeniyetin sözde ilerici kurumlarının bir kültürel eleştirisidir. Yol filmine benzer hassasiyetleri olan diğer westernler vagon veya hayvan sürme üzerine kurulu olan "The Covered Wagon" (1923), "The Big Trail" (1930) ve "Red River" (1948) gibi filmlerdir.

Yol filmlerinin ilk ortaya çıkışının western türünde olduğuna dair görüşler, 1956 yılında John Ford tarafından çekilen "The Searchers" (Çöl Aslanı) filmini de bu görüşlere temel dayanak olarak almaktadır. Devin Orgeron, "Road Movies: From Muybridge and Melies to Lynch and Kiarostami" isimli kitapta yol filmlerinin

kökenini anlatırken "The Searchers" filmine sık sık yer vermiştir (Orgeron, 2008: 73). "The Searchers"ın yol filmlerinin ilk habercilerinden biri olarak görülmesinde, yolculuk eyleminin ev ve ev arayışı ile ilişkilendirilmesi etkili olmuştur. Watsons'a göre filmde yer alan bir yere, bir yöreye ait olma duygusunun kaybedilmesi, Amerika'nın kuruluş mitolojisi ile örtüşmektedir. Bu da direkt olarak yol filmi türünü beslemektedir. Buna göre bir ev arayışı içerisinde olunması, Amerikan kimliğinin inşasını kötü bir biçimde etkileyecektir. Dolayısıyla bu sorunun bir an önce çözüme kavuşturulması gerekmektedir. Amerikan kimliğinin oluşturulması, "The Searchers" filminde belirlendiği şekliyle, gezmeye yönelik bir ihtiyaç ve isteğe rağmen kişinin evde tutulması yoluyla gerçekleşebilecektir. Gezginin evde tutulması ile daima somut bir yerleşik düzen ifade edilmemektedir. Yol boyunca gerçekleştirilen çeşitli eylemler de olası bir ev ile ilişkilendirilebilir. Orgeron, westernlerde sıklıkla karşılaşılan kamp ateşi ve ev arasında bir bağlantı kurmaktadır. Kamp ateşi gezgin bir yolcu için sadece bir ara durak değil aynı zamanda evi de temsil etmektedir. Neredeyse tüm yol filmlerinde kamp ateşine rastlamak olasıdır. Zira kamp ateşi, karakterlerin kaygılarının ve kendi özelliklerinin açığa çıktığı bir durak noktasıdır (Orgeron, 2008: 66-67).

Yolculuk filmleri, bir kahramana sahip olması ve bu kahramanın yolculuklarının anlatılması özellikleriyle ön plana çıkmaktadır. Ancak literatürde, yol filmlerinin alt başlıklara ayrılması konusunda herhangi bir fikir birliğine varılmış değildir. Bu konuda farklı yazarlarca farklı görüşler ifade edilmektedir. Filmlerin türlerinin belirlenmesinde birden çok türe ait özelliklerin aynı anda var olması, bu sınıflandırmayı zorlaştıran etkenler arasında yer almaktadır. Örneğin 1994 yapımı "Katil Doğanlar" filminin bir gangster filmi mi yoksa bir yol filmi mi olduğu hususu tartışmalıdır. Bunun gibi onlarca örnek gösterilebilir. İçerik bağlamında net bir sınır oluşturulabilmesi için ilk olarak yol ve yolcu kavramlarının ele alınması gerekmektedir (Kolker, 2009: 272). Türk Dil Kurumu'na ait sözlükte yol kavramı; havada, karada, suda bir yerden bir yere gitmek adına aşılan uzaklık; genelde yerleşim birimlerini birbirine bağlamak adına açılmış ulaşım şeridi olarak tanımlanırken, yolculuk; bir ülkeden ülkeye ya da bir ülkenin içinde bir yerden bir yere geliş veya gidiş, seyahat, gezi, sefer olarak tanımlanmıştır (www.tdk.gov.tr, Erişim: 30.04.2019). Yolculuk ve yol kavramlarının yalnızca sözlükteki anlamıyla sınırlı tutulması, bu anlama indirgenmesi, birçok filmin bu alana dahil edilmesi sonucunu doğuracaktır. Böyle bir yaklaşıma sahip olunduğunda, sinemanın ilk ortaya çıktığı yıllarda yapılan

filmleri de yol filmleri olarak kabul etmek gerekmektedir. Sinema tarihi açısından ilk film olma özelliği taşıyan "Trenin Gara Girişi" isimli film de, yolculuk temasının hakim olduğu bir eserdir. Yol filmlerinde yol ve yolculuk kavramlarını, karakterler ve hikaye belirlemektedir. Karakterler, yola çıkmak için bir nedene sahiplerdir. Onları yola çıkmaya yönlendiren bir etken bulunmaktadır. Ayrıca yolculuk boyunca karakterlerde yaşanan çeşitli değişimler de bu tür filmlerin önemli bir öğesi konumundadır. Yola çıkmak, sıradan hale gelmiş hayatı bir kenara bırakarak bir bilinmeyene, yeni bir hayata atılmayı da ifade etmektedir. Yol filmlerinde kent, ana karakterlerin kaçtığı ve/veya ulaşmaya çabaladığı yer olarak karşımıza çıkar (Watson, 2008: 25). Dolayısıyla yol filmleri, otomobili merkeze almaktadır. Karakterler de bu tür filmlerde belirli bir hedefe odaklanmışlardır.

Yol filmlerine daha direkt etki yapan filmler bunalım zamanlarının sosyal vicdan filmleridir; "I Am a Fugitive from a Chain Gang" (1932), "Wild Boys of the Road" (1933), "You Only Live Once" (1937) ve "The Grapes of Wrath" (1940) gibi... Ayrıca absürt komediler "Night" (1934) ve "Sullivan's Travels" (1942) da benzer şekilde değerlendirilebilir. Bu filmler, değişik şekillerde ve değişen seviyelerde olmak üzere hareketli olmayı bunalım döneminin sosyal krizine bir isyankar tepki olarak ele almışlardır. İşsizlik ve büyük ekonomik dengesizlik genel bir köksüzlük hissiyatına yol açmıştır. Bunalım filmleri de bunu hikaye ve karakter gelişiminde kullanmışlardır. Bu Hollywood filmleri gezginlik ve kaçış ile doludur. Bu filmler kısmen de olsa hapishane filmi, absürt komedi, ganster filmi gibi türlere girerler ve yol filmleri olarak değerlendirilemezler. Ancak yol filmi türünün bazı temel özelliklerini çok erken dönemde sergilemişlerdir ve bu özellikler 1967'den sonra daha belirgin şekilde kullanılacaktır. Daha da önemlisi, bu filmlerin yolculuk ile sosyal izolasyon ve sosyal eleştiri arasında kurduğu bağdır (Ryan ve Kellner, 1990: 78-80).

Yol filmi tanımı zor ve belirsiz bir film türü olarak adlandırılmıştır (Archer, 2012: 2). Timothy Corrigan, yol filmlerinin önceden tanımlanmış ve yerleşik tür harmanlama eğilimlerine sahip oldukları için bilerek kusurlu bir tür olduğunu belirtmiştir. Yol filmlerinin ana karakterlerinden biri de arabalar ve araçlardır. Yol filmleri klasik Hollywood film türlerinin bir karışımı ile oluşturulmuş olduklarından dolayı, sinemanın tarihi, görüntünün kültürü hakkında da çok şey söyler (Orgeron, 2007: 3). Yol filmi, karakterlerini sürekli hareket halinde tutar. Tıpkı Western

filmlerinde olduğu gibi geniş ve vahşi açık alanları kullanır. Atlar yerini arabalara ve araçlara bırakmışlardır. Yine Western filmlerinde olduğu gibi yol filmleri de karakterlerin sınır tanıma, sınırları öğrenme ve keşif yolları geliştirme gibi tavırlarını ortaya koyar (Hayward, 2006: 335-336). Westernlerin en temel teması vahşi doğanın ve yerlilerin medeniyetle buluşması, evcilleştirilmesi üzerinedir. İkonik unsurlar arasında yeni kurulan kasabalar, uzak askeri kaleler, göz alabildiğine geniş araziler, manzaralar, tozlu yollar, çiftlikler yer almaktadır. Kahraman ve kötü adam arasındaki çatışmaya odaklanan Western filmleri aslında Yunan trajedyasından beri gelen iyi-kötü mücadelesini seyirciye vermektedir (Gareth, 2011: 122).

Western filmlerinde bazen kurgusal yapı kenara bırakılıp epik bir standart yakalanmaktadır. Örneğin James Cruze'un "The Covered Wagon" (1923) filminde kadınlı erkekli bir grup yüzlerini ve yol aldıkları arabalarını batıya çevirerek ovalar boyunca çok uzun bir yolculuğa çıkmışlardır. Karakterlerin geçmişe dönük hikayelerine de seyirciler şahit olurlar (Rotha, 2000: 148). Fritz Lang'in "You Only Live Once" (1937) gibi ilk çalışmalarında ortaya konan yol filminin mantığı, otomobilin romantizmine yakından bağlıdır. Otomobil endüstrisinin ve otoyol sisteminin genişlemesi ve bu değişimlerin ABD'ye getirdiği yeni sosyal ilişkiler yol filmi türünün gelişimine de katkı sağlamıştır. Yollardaki otomobil rüzgarına kapılan film kahramanları aşık olur, adalet için savaşır veya modern yaşamın diğer mağduriyetlerine karşı mücadele ederler (Rastegar, 2006). Yol filmlerinde müzik de neredeyse başlı başına bir film karakteridir. Özellikle 60 ve 70'li yıllarda çekilen yol filmlerinde film müziği olarak karakterin aracın içinde dinlediği müzikler kullanılmıştır. O dönemde bu müzik türü ağırlıklı olarak rock müziktir. Örneğin 1969 yapımı “Easy Rider”da Jimi Hendrix, The Byrds ve Steppenwolf şarkıları bolca kullanılmıştır (Archer, 2016: 25). "American Honey" filminde olduğu gibi yol filmlerinde kullanılan araç büyüdükçe karakterlere ve aralarındaki ilişkilere odaklanılır. Ancak "Easy Rider"da olduğu gibi kullanılan araçlar küçüldükçe çevreye ve dış karakterlere yönelinir.

Bu türün kökleri "Odyssey" ve "Aeneid" gibi epik yolculuk hikayelerine dayanmaktadır. Senaristler yol filmi senaryosu oluştururken edebiyat literatüründe 'bildungsroman' denilen türün kodlarından yararlanırlar. Bir bildungsroman, yaşamın sorularına cevap arayacak hassas bir insanın büyümesi ya da yaşının gelmesi ile

dünyayı tecrübe etmeye başlamasının nasıl sonuçlanacağı beklentisi ile ilgilidir. Burada amaç yerine daha çok yolculuğun kendisine odaklanılır. David Laderman, sosyal hiciv yaratma yolculuğunun bir tanımını kullanan Don Kişot (1615) gibi önemli yol filmi üzerindeki diğer edebi etkileri listeler. "Huckleberry Finn'in Maceraları" (1884); Mississippi Nehri'nde geçen sosyal yorum dolu bir yolculuk hikayesi... "Karanlığın Kalbi" (1902); Belçika Kongo'sundaki bir nehirde haydut bir sömürgeci tüccar aramak için çıkılan yolculuk hikayesi... "Aşık Kadınlar" (1920); seyahat ve mobiliteyi tanımlayan ve aynı zamanda sanayileşmenin sıkıntıları hakkında sosyal yorumlar sağlayan bir hikaye... Laderman'a göre özellikle "Aşık Kadınlar" bilhassa gelecekteki yol filmleri için zemin hazırlamıştır. Çünkü bu romanda doğup büyüdüğü, aşina olduğu yerleri terk ederek, amaçsız ve dolambaçlı bir yolculuğa çıkarak sosyal normlara isyan eden bir çift gösterilmiştir (Laderman, 2010).

Amerika'nın en iyi bilinen proleter yol efsanesi olan Steinbeck'in "Gazap Üzümleri" (1939) adlı romanı, büyük buhran sırasında yolda hayatta kalmak için mücadele eden bir aileyi betimler. Erken 20. yüzyıl Amerikan yol literatürü İngiliz modernizmini yeniden yorumlamıştır. Yolculuk yine kültürel eleştiri metodu olarak görülmekle birlikte, çağdaş Amerikan yol romanları yola ve otomobile daha fazla romantik ilgi göstermektedir. Ancak otomobilde bir ikilem vardır; bireyi ya esir eder ya da özgürleştirir. Dolayısıyla otomobiller bir yandan özgürlük, keşif ve kaçışı simgelerken diğer yandan da kültürün teknolojiye karşı yıkıcı bağımlılığını sembolize etmektedir. Bu ikilemi yansıtan en önemli klasik Amerikan yazarlardan biri John Steinbeck'tir. Steinbeck'in eserlerindeki mobilite daha çok alt sınıflara özgüdür ve bu duruma sebep olan sosyopolitik unsurlar ele alınmaktadır. Steinbeck yol anlatısını modernize etmiştir ancak eserleri halen Whitman ve Twain'in görüşleri ile yankılanmaktadır. Ana tema yozlaşmış kültürden ruhsal kurtuluşun doğada bulunacağıdır. Bu temaların en başarılı ele alındığı eser "The Grapes of Wrath" (1939)'ta bunalım zamanı bir ailenin yolda hayatta kalma savaşı ele alınmıştır. Eser aynı zamanda 1940'ta John Ford tarafından beyazperdeye aktarılmıştır. Janis P. Stout'a göre roman ev bulma yolculuğu örneğidir. Stout'a göre diğer yol filmi kategorileri şunlardır: "keşif ve kaçış" (The Pioneers), ''Avrupa'ya dönüş'' (The Ambassadors), ''macera'' (Moby Dick) ve "kayıp ve arayışta" (On The Road) (Stout, 1983: 156). John Ford'un sinemaya uyarladığı "Gazap Üzümleri"nde Amerika'nın ünlü güzergahı Route 66'da, bir ailenin açlığa yenilmemek için verdiği yolculuk mücadelesi

anlatılmaktadır. Yönetmen aileyi taşıyan kamyonetin ön camına ve dikiz aynalarına yolu yansıtarak, sürücünün bakış açısıyla çekilmiş planlar kullanarak, yolu da ailenin bir ferdi olarak göstermeyi başarmıştır (Archer, 2016:15). Yıllar sonra çekilecek olan 1976 yapımı "Bound for Glory" yönetmen Hal Ashby'in efsanevi anlatı yapısı resimdeki kalitenin özetidir. Film, John Ford'un "Gazap Üzümleri"nde olduğu gibi ünlü Route 66 yolunda ilerleyecektir (Tomasulo, 2007: 175). Yine yönetmen John Ford'un "Stagecoach" (1939) adlı Western filmi o dönemin önemli yolculuk filmlerinden biridir. Yol filmlerinin öncü prototiplerinden biri olarak anılmaktadır (Archer, 2012: 5). Filmde, bir bankacı, fahişe, kanun kaçağı ve bir askeri subayın karısı da dahil olmak üzere sıra dışı bir gezginler grubu, tehlikeli çöl parkurlarını aynı posta arabası içinde aşmak zorundadır. Karakterler birbirlerinden çok farklı olsalar da, Geronimo'nun Apache bölgesinden geçerken karşı karşıya kaldıkları tehlike, onları bir topluluk ütopyası oluşturmak için birlikte çalışmalarını gerektirmektedir. Filmde seyahat eden fahişe, dar kafalı kişilerden daha fazla saygıya değer olarak gösterilmektedir. Kumarbaz, ömrünü aristokrat bir şekilde tamamlamanın yollarını arar. Alkolik doktor ise mesleki yeteneğini kaybediyor olmasının üzüntüsünü yaşarken bir yandan da borçlarını ödeyebilmenin çarelerini araştırır (Bazin, 2011: 283). Bu örneklerden görüldüğü üzere gezici karakterler ve yol filmi hakkında, eski hikayeler ile yenileri arasındaki en büyük fark teknolojiktir. Yol filmleri bir bakıma modernitenin avantajlarını ve sosyal hastalıklarını temsil etmektedir (Cohan ve Hark, 2002: 3).

Amerikan sinemasının doğumunda yol filmlerinin prototipleri oluşmaya başlamış, II. Dünya Savaşı'ndan sonraki yıllarda ise otomobil üretiminin artması ve gençlik kültürünün büyümesiyle birlikte bir patlama yaşanmıştır. Erken dönem yol filmleri, gündelik yanlış düşünceler, ötekilerden korkma, güç, imtiyaz ve cinsiyet gibi konuları incelemedikleri ve çoğunlukla beyaz insanları gösterdikleri için eleştirilmişlerdir (Archer, 2016: 18-19).

Amerikan savaş sonrası ebedi atmosferi yol filmini çok büyük çapta etkilemiştir. Dönemin başlangıç noktası olarak Henry Miller'ın 1947 tarihli "The Air-Conditioned Nightmare" eseri alınabilir. Eser bir roman değildir, yazarın kendi yolculuğunu anlatmaktadır. Avrupa seyahatinden dönen yazar Amerika'daki seyahatinde ülkenin nasıl bir azgın materyalizme kapıldığını ve Avrupalı kökenlerini

geride bıraktığını iğrenerek gözlemlemiş ve bunu yazıya dökmüştür. Miller'ın bu tedirgin gezgin havası Jack Kerouac tarafından "On The Road" (1955) eserinde tekrarlanmış ve geliştirilmiştir. Stout'un "kayıp ve arayışta" kategorisine giren bu eserde ruhsal ve duygusal bir keşif mevcuttur. Bu yolda herhangi bir hedef veya amaç bulunmamaktadır; yalnızca hareket halinde olmak istenmektedir. Kerouac'ın bu eseri bir dönüm noktası olarak görülmektedir ve bir yol filmi için, özellikle de 1960'ların sonuna doğru ortaya çıkan modernist/isyankar tarzdaki yol filmleri için, örnek anlatı olarak değerlendirilebilecek bir gidişata sahiptir. Kitap savaş sonrası Amerikan toplumunun refahını yansıtır, bu refah da keyif için gezginliği ortaya çıkarmıştır. Daha da önemlisi beat hareketinin alternatif sosyal değerlerinin ifade edilmiş olmasıdır. Bu hareket daha sonra 1960'ların karşı kültürünü ortaya çıkaracaktır. Romanın birçok spesifik tematik ve stilistik kaygıları yol filmlerini bir tür olarak tanımlamada ve ideolojik sınırları ile çelişkilerini göstermede büyük yardımı olan unsurlardır. "On the Road" romanında Sal Paradise ve Dean Moriarty isimli iki başıboş erkek arkadaş konu alınmaktadır. Bunlar Amerika'yı gezerek manzaraları keşfetmeye, bu sayede de ruhlarını uyandırmaya çalışırlar. Romanın dolambaçlı anlatımı ile Sal'ın tuhaf birinci şahıs anlatısı romanın hedef yerine macerayı önemseyen yapısına uymaktadır. "On the Road" kısa sürede, geleneksel, tutucu aile değerlerini, Protestan çalışma ahlakını ve orta sınıf materyalizmini (kısacası 1950'leri) reddeden ve bohem hayat tarzını yansıtan yapısıyla karşı kültürün manifestosu halini almıştır. Romanın bu kültürel eleştiriyi yansıtmak için seçtiği stratejik yaklaşım otomobili yüceltmektir. Bu yüceltme yalnızca yolculuğun bir aracı olarak değil, bir dönüşüm aracı olarak da yapılmıştır. Kitapta Sal, Dean ve araba arasında mistik bir bağ bulunmaktadır. Yolun kendisi de çok kullanılan bir motiftir. Yol, şehir ve banliyö yerleşkelerinin dışında bir tür vahşi alan olarak gösterilmiştir. Yol seyahatinin şehir kültürünün dışında, hatta ona karşıt olarak gösterimi "On the Road"ı Amerika Vahşi Batısı'nın bir sembolü haline getirmiştir. Romanın kovboy ve berduş temalarını kucaklaması da bu tiplemeleri yol filmlerinin ayrılmaz bir parçası yapmıştır.

Amerikan edebiyatının bir diğer köşe taşı eseri ise Vladimir Naokov'un "Lolita" eseridir. 1955'te yayınlanan eser de tıpkı "On the Road" gibi yolculuğu geleneksel morallere ve kültürel otoriteye karşı çıkmak için kullanmıştır. Ancak romanın bakış açısı daha farklıdır ve ironi dolu, alaycı bir Avrupai perspektif takınmıştır. "Lolita", "On the Road" gibi yolculuğu anlatının merkezine koyan bir eser

değildir. Romanın teması Amerikan orta sınıfının konformizminin alaycı ve keskin bir eleştirisidir. Ancak romanda zaman zaman kanun kaçağı çift (Lo ve Humbert) kaçmak için yola çıkar. Bu bölümlerde Humbert'in Amerikan ana akım ticari kültürünü küçümsediği görülmektedir. Bu kültür karakterlerden Lo'nun yansıttığı kültürdür. Bu bağlamda yolda rastlanan kasabaların, motellerin ve restoranların anlatıldığı görülmektedir. Humbert kutsal ensest tabusu da dahil olmak üzere bütün yasaları hiçe saymaktadır. Humbert ve Lolita'nın ilk sevgili olduğu dönemde yol özgürlüğü ve haz peşinde koşmayı temsil ederken sonraları takip edilme paranoyalarının da etkisiyle kabus dolu bir hapishane halini alır. Bu sürekli hareket de Lolita'yı kontrol edememesine sebep olur ve Lolita sonunda ondan kaçar. Bütün yasaları yok sayan Humbert en sonunda trafik yasalarını da çiğnemeye karar vererek ters yönden giderken yakalanır. Yol filmleri açısından bakıldığında bu isyankar araba sürüşü önemli bir noktadır.

1960 ve 1970'ler boyunca doğrudan "On the Road"un ruhundan ilham almış romanların popüler olduğu görülmektedir. Örneğin John Updike'ın "Rabbit Run" (1960), Hunter S. Thompson'un "Fear and Loathing in Las Vegas" (1971), Robert Pirsig'in "Zen and the Art of Motorcycle Maintenance" (1974) ve Mark Vonnegut'un "The Eden Express" (1975) eserleri gibi… Postmodern damara bakıldığında, Don DeLillo'nun "Americana" (1971) romanı çağının hayli ötesinde olarak değerlendirilmektedir. Yol romanı ile ironiyi birleştiren roman 1980'ler Reagan Amerika'sını tahmin etmiştir ve kültürel eleştirisini kitle medyasının sürekli var olan etkisine yöneltmiştir. Bütün bu eserler ülke içindeki yolculuğu sıra dışı deneyimler kazanma yolu olarak görmüştür ve stabil, baskıcı Amerikan kültüründen kaçış olarak yorumlamıştır. Amerikan kültürünün daha ağır eleştirileri ise Jim Thompson'ın "The Getaway" (1958) ve Truman Capote'nin "In Cold Blood" (1965) isimli yol-suç temalı romanlarında görülebilir. Bu ikisi de birer yol filmi olarak çekilmiştir. "The Getaway"de kanun kaçağı çifti bir arada tutan karşılıklı paranoya, kaçış rotalarının sürekli değişmesi ve kaçmayı başardıkları Meksika'da karşılaştıkları kabus ilgi çekici temalardır. "In Cold Blood" ise bir gerçek suç romanıdır ve orta batılı bir ailenin iki eski mahkum tarafından duygusuzca öldürülmesini hem konformist hem de kanun dışı Amerika'daki yabancılaşmayı keşfetmek için kullanmıştır. Stephen King de her ikisinin de filmi çekilen "Christine" ve "Breakdown" isimli iki hikayesi ve 1997 tarihli romanı "Desperation" ile yol romanına önemli katkılar vermiştir. King'in tarzı korku

üzerinedir. Korku türündeki diğer yol romanları StephenWright'ın "Going Native" (1994) ve Steven Dixon'ın "Interstate" (1995) eserleridir. Şiddete eğilimleri oldukça fazla olmakla birlikte, modern yol romanları sosyal sorunlara temas etmekten ve keşif tutkusunu yansıtmaktan geri durmamaktadır. Bu durum William Least Heat Moon'un "Blue Highways" (1982), Cynthia Kadohata'nın "The Floating World" (1989), Jonathan Lethem'in "Amnesia Moon" (1995), Chelsea Cain'in "Dharma Girl" (1996) ve Steve Erickson'un "American Nomad" (1997) eserlerinde de görülmektedir.

Jack Kerouac'ın "On the Road" adlı kitabının 1957'de yayınlanmasıyla yol filmlerinin de mantığı biraz değişmiştir. Çünkü keşif, sorgulama ve seyahat etme konusundaki usta anlatısıyla bu roman yol filmleri için yeni bir gelecek çizmiştir. Kerouac'ın başından geçen gerçek bir yol hikayesine dayanan romanın yol filmlerinde yarattığı etki oldukça büyüktür. "On the Road" aralarında Bob Dylan, Jim Morrison, Hunter S. Thompson olmak üzere pek çok şair, yazar, oyuncu ve müzisyen üzerinde büyük etki bırakmıştır. Dylan yıllar sonra "Herkes gibi benim de hayatımı değiştirmişti." diyecektir. Tanınmış fotoğrafçı Robert Frank ve Stephen Shore da 1970'lerde Kerouac'ın kitabını rehber alarak Amerikan yol gezileri yapmışlaardır. Hunter S. Thompson'ın yol romanı "Fear and Loathing in Las Vegas" gibi, "Easy Rider", "Paris, Texas" ve hatta "Thelma ve Louise" gibi filmleri de, Kerouac'ın romanı olmadan düşünmek çok zordur (O'Hagan, 2007).

İlk dönem yol filmleri, yeni bölgelerin keşfedilmesini aktarırken daha sonraki yol filmleri "Detour" ve "Easy Rider" filmlerinde olduğu gibi ulusal kimliklerin nasıl değiştiğini göstermek için kullanılmıştır. Bir kara film örneği olarak da gösterilen "Detour"da, bir müzisyenin New York'tan Hollywood'a yaptığı yolculukta, açgözlülük tarafından absorbe edilmiş bir millete şahit olması konu edilmiştir. "Easy Rider" filminde ise başkarakterler sosyal ve kültürel yeni trendlerle Amerikan toplumunun kötü anlamda nasıl dönüştürüldüğüne tanık olmuşlardır (Salles, 2007). "Detour"daki (1945) batıya giden yolculuk, anlatının saptırılması olarak tanımlanmıştır. Bu aynı zamanda Amerikan öncü kültürünün alçaltılmış ve alaycı bir versiyonudur. Bu film aynı zamanda Amerikan bireysellik ve demokrasi arasındaki ideolojik bağlantısının acı bir şekilde yıkımı olarak da yorumlanmıştır. Ayrıca filmin kullandığı yol metaforunun mistik Amerikan ideallerine karşı çıkmak olarak yorumlanabileceği de ifade edilmektedir (Britton, 1993: 517). "Detour" yolculuğun distopik versiyonudur ve

benzer distopik yaklaşımlar 1950'lerin kara filmlerini kaplamaktadır. Ana akıma bakıldığında ise daha ütopik ve iyimser bir yaklaşım görülmektedir. Yukarıda yorumlanan klasik türlerin ötesinde, 1950'lerin geniş kültürel gelişimleri yol filminde biçimlendirici etkiler yapmıştır.

Bu yıllarda otomobil giderek daha popüler bir meta halini almaktadır ve genele yayılmaktadır. Halk otomobil istemekte ve ona ulaşabilmektedir. Bu dönemde stilize edilmiş ve birbirinden farklı otomobiller mevcuttur; bu sayede otomobil kişiyi yansıtabilmeye başlamıştır. 1950'lerde daha önce olmadığı kadar ulaşılabilir olan otomobiller bir tasarım konsepti olarak kabul görmüş ve meta kültürüne önemli etkiler yapmıştır. Yarış otolarının ve kişiselleştirmenin ortaya çıkması da bunlara bağlı olarak gelişmiştir. 1950'lerde otomobil artık yalnızca sosyoekonomik seviyeyi değil, kişinin karakterini de gösteren bir araç halini almıştır. Otomobillerin kişiselleştirilmesi Güney Kaliforniya'da bir heves olarak başlamış ve 1950'lerin ortasında bütün ülkeye yayılmıştır. 1950'lerdeki arabaların bu gösterişli tarzlarının 1950'lerin filmlerinin tarzları ile paralellik gösterdiği görülmektedir (Hey, 1983: 199).

Yol filmlerine giden yolda önemli bir nokta ise İngiliz ve Amerikan pop sanatında arabanın bir motif olarak çok yaygın kullanımıdır. Bu da 1950'lerin sonuna doğru gerçekleşmiştir. Metropol tüketim kültürü savaş sonrası banliyö kültüründe gelişen tüketim toplumları ile 1950'lerde hız kazanmıştır. Bu yeni kültürde otomobil ve film karşılıklı olarak birbirlerine bağlı kavramlar olarak gelişmiştir. Hem otomobil deneyimi hem film deneyimi birey ile dışarıdaki sosyal dünya arasına bariyerler koyar. İkisi de bireyin kendi istediği temayı seçmesine olanak tanır ve ikisi de bireyi gerçeklikten kopartmaya kadar gidebilme potansiyeline sahiptir. Hem filmler hem de otomobiller kişisel izolasyon sağlayan unsurlardır ve bireyler bunları kullanarak konformiteden kaçarak kendi bireyselci sığınaklarını kurabilmişlerdir. Araba ve film arasındaki bu benzerlikler 1950'lerde oraya çıkan hareket ve alan anlayışını doğurmuştur ki bu anlayış da yol filmlerinin tonu ve teması için büyük önem taşımaktadır. Edward Dimendberg, otobanın sinemadaki montaj ve perspektiften doğan kontrollü görsel deneyimi sunması açısından sinemaya benzediğini ileri sürmüştür (Dimendberg, 1995: 112). 1950'lerin tutucu yol seyahati imajına bir dip akıntısı ise paranoyak olmaktan ziyade bohemdir. 1950'lerde Amerika'daki ulaşım hızlanması Tina Olsin Lent'e göre iki farklı yön izlemektedir. Bunlar zıt ve

bütünleyicidir. Bu iki yön ana akım ve yıkıcı olarak da ifade edilebilir (Lent, 1996: 147). Yol filminin ortaya çıkmasında rolü olan isyan ve uyumluluk arasındaki gerilim türün kalbinde bulunmaktadır. Hollywood'un sosyal eleştirisi klasik tür formülü tarafından sınırlandırılmıştır. Aynı şekilde, 1950'lerdeki yaygın otomobil kültürü ve yeni tamamlanan eyaletler arası otobanlar türün ortaya çıkmasını tetiklemiştir. Bütün bunlar sinematik olarak türün ataları olarak görülmektedir.

1950'lerde Bob Hope ve Bing Crosby'nin "Bali Yolu" (1952), Vincente Minnelli'nin "The Long, Long Trailer" (1954), Dean Martin ve Jerry Lewis'in "Hollywood or Bust" (1956) filmleri gibi genel izleyici kitlesi için sağlıklı ve uygun sayılabilecek komediler vardır (encyclopedia.com/road-movies, Erişim: 11.01.2019). Timothy Corrigan, II. Dünya Savaşı sonrası yol filmleri türünün amnezi, halüsinasyonlar ve teatral kriz yaşayan karakterlerin kullanımı gibi katılaşan özelliklerle daha fazla kodlandığını belirtmiştir. David Laderman ise yol filmlerinin, ana akım politik ve estetik normlara karşı hayal kırıklığı gösteren, isyan, sosyal eleştiri ve özgürleştirici heyecanlara odaklanıp, modernist bir estetik yaklaşıma sahip olduklarını belirtmektedir. O dönemde bir ayrıntı olarak yol manzaralarının farkındalığı sadece 1960'larda "Bonnie ve Clyde" ve "Easy Rider" ile olmuştur (Cowen ve Hari, 2009). Yol filmleri, 60'ların sonlarında ve 70'lerin başında, Yeni Hollywood döneminde önemli bir türdür. Terence Malick'in "Badlands"ı ve Richard Sarafian'ın "Vanishing Point"i (1971), "Bonnie ve Clyde"den aldıkları etkiyle başarı elde ettiler. Bazı yol filmlerinde sürekli olarak bir devinim ve gezinme hakimdir. Bu nedenle filmin ritmi "Bonnie ve Clyde" örneğinde olduğu gibi öngörülemeyen bir şeydir. Acımasız hızlanmalar ve uzun duraklamalar mümkündür. Ortak nokta nedensellik eksikliği ve olayların nedensellik odaklı bir akışta değil, ayrık bölümler olarak art arda gerçekleşmesidir (Hurault-Paupe, 2014).

Birçok yönden, yol filmlerinin ortaya çıkışı ve kendi karakterini yeni bir tür olarak kabul ettirmesi iki çok başarılı film ile gerçekleşmiştir. Bağımsız Amerikan sinemasından çıkan bu yapıtlar "Bonnie and Clyde" (1967) ve "Easy Rider" (1969)'dır. Bu filmler karşı kültürün vizyoner isyanından temellerini alır ve yolda hayatın özgürlüğünü kucaklayarak klasik dönemi Yeni Hollywood'a çevirmişlerdir. "Bonnie and Clyde" kaçakların yolda olmasını hem duygusal hem yıkıcı bir heyecan olarak kutlamaktadır. Filmde Clyde'ın girişimci gangsterliği ve Bonnie'nin evi özlemesi

türün temelindeki çatışmayı yansıtmaktadır. Evin ve işin ideolojik çağrısı çok güçlüdür. Bu da sonlarını hazırlayan faktörlerden biri olmuştur. "Easy Rider" 1960'lar karşı kültür eleştirini "Bonnie and Clyde"a göre daha açık bir şekilde telaffuz etmektedir. Bu kült film neredeyse tek başına 1960'lar sonrası yol filmleri türünü yaratmıştır (Hill, 1996: 47). "Easy Rider" gündelik yaşamayı alternatif bir hayat tarzı ve tutucu Amerika'ya karşı bir silah olarak doğrulamaktadır. Hem "Bonnie and Clyde" hem de "Easy Rider"daki isyankarlığın ideolojik bastırımı iki filmin de sonunda görülmektedir. Her iki kanun dışı çifti de orta ve alt sınıfa mensup, kültür ve anlayış yoksunu bir kitle çarmıha gererler. Bu son aynı zamanda insan ruhu, araba motoru ve kamera teknolojisi arasındaki örtüşmeyi de gösterir.

"Bonnie and Clyde"ın kanun kaçağı çifti ve "Easy Rider"ın iki arkadaş vizyon arayışı türün basit özelliklerini ortaya sermiştir. Bu özellikler geç 1960'lar karşı kültürünü yansıtmaktadır. İki film de Yeni Amerikan Sinemasının tarihi simgeleri ve radikal vizyon anlayışının örnekleridir. İki film de Yeni Hollywood'un karakteristiklerini (auther kavramı, revizyonist jenerikler, ideolojinin yeniden inşası..vs.) büyük bir hevesle somutlaştırmaktadır.

Neil Archer, David Newman ve Robert Benton'un "Bonnie ve Clyde"ın yaratılmasında Fransız sinemasından etkiler olduğunu düşünmektedir. Archer, yaratıcıların Jean-Luc Godard'dan "A Bout de Sufle" (1960) ve Francois Truffaut'tan "Tirez Sur La Pianiste"den (1960) etkilendiklerini belirtmektedir. Devin Orgeron da benzer bir görüşle, Amerikan yol filmlerinin, II. Dünya Savaşı sonrası Avrupa sinemasından etkilendiğini hatta ABD ile Avrupalı film yapımcıları arasında bu türden karşılıklı bir etki olduğunu belirtmektedir (Archer, 2012: 13). "Bonnie ve Clyde" farklı başarı düzeylerinde yapısal bir bütünlük sağlamış, toplumsal bir olgu haline gelmiş ve kendinden sonra gelen birçok filmi etkilemiştir. Film izleyici ile ana karakterler arasında dikkatli bir şekilde ve yavaş yavaş bir ilişki kurarken bunu yaptığını da gizlemez.

> "Bonnie ve Clyde" bilinçli bir mit oluşturma filmidir ve bu bilinçliliği aynı anda hem kurmacanın içine hem de dışına doğru genişletir. İzleyiciden karakterlere hayranlık ve sempati duyması, yaşadıkları yaşamdan keyif alması, canlı kalmalarından korku duyması ve aynı zamanda da onların yaşamdan da büyük -bir kurmaca alan içindeki kurmaca varlıklar- olduklarını anlaması

istenir. Film bir taklit arzusu yaratır; karakterleri taklit edilmek için kendilerinin bir versiyonunu yaratmaya çalışırlar (Kolker, 1999: 49-50)."

Şiddetin, 1960'ların sonlarında ve sonraki on yıllardaki yol filmlerinin cinsel gerilimine eklenmesi, daha fazla heyecan yaratmak istemenin bir yolu olarak görülebilir. 1930'lardan 1960'lara kadar, sadece bir erkek ve kadını yolculuğa çıkarken görmek izleyiciler için heyecan vericiydi çünkü bütün moteller ve oluşan yakınlık, karakterler arasındaki cinsel çekiciliği gerilimini ima etmektedir. Ancak 60'lardan sonra bu durum izleyiciyi artık tatmin etmekten uzaktı. "Bonnie ve Clyde" (1967) ve "Natural Born Killers" (1994) gibi filmler ile, heteroseksüel çift cinayete dahil oluyor, hapishane ya da ölüm gibi durumlarla karşılaşıyorlar ve dolayısıyla eski rutin ev hayatlarına dönüşleri olmuyordu. Bu izleyicinin hoşuna gitti. Farklılık her zaman seyircini istediği şeydi (Cohan ve Hark, 2002: 8-9). 1960'ların sonuna doğru yol filmleri ayrı bir tür olarak kabul edilmeye başlanmadan önce de arabalar ve yollar filmlerde yer almaktadırlar. Arabaların ve filmlerin her ikisi de el ele evrimleşen tüketim unsurları olarak görülebilir Her ikisi de mobilite sağlamaktadır; zira filmler ya da genel olarak eğlence sektörü insanlara kaçış sağlamaktadır. Bu unsurlar geçiş dönemlerinde de etkisini göstermeye devam etmiştir. Bu geçiş dönemleri öncelikle köyden kente daha sonra da kentten banliyölere şeklinde gerçekleşmiştir. Hem arabalar hem filmler müşteri olan bireyin idealize edilmiş özgünlüğünü göstermesini sağladıklarını iddia etmişlerdir. Bu benzerlikleri, araba ve film endüstrilerinin ikisinin de aynı dönemlerde, yani 1920'lerde, seri üretime geçerek metalaşmaları ile tescillenmiştir (Hey, 1983: 197). Bazı eleştirmenlere göre yol filmlerinin yaygınlaşması postmodern anksiyete ve huzursuzluğun bir göstergesidir. Atkinson'a göre (1994: 14) çağdaş yol filmleri televizyon tarafından yetiştirilmiş bir neslin anlamlandırmaktaki krizini yansıtmaktadır. Timothy Corrigan da yol filmlerini genetik histerinin en önemli örneklerinden biri olarak değerlendirmiştir ve 'tarihi bir kütlenin kendi yansıtılması ve tarihteki yeri ile yaşadığı sorunlar' olarak yorumlamıştır (Corrigan, 1994: 121).

Filmlerdeki araba seyahatleri yalnızca belli bir hedefe varmak için yapılan ulaşım faaliyetleri değildirler. Anlatının konusu hedef nokta değil yolculuğun kendisidir. Kültürel eleştiri olarak seyahat, yol filmleri ile hem modernize olur hem de modernist bir hal alır. Yol filmlerinde araba kullanma eylemi çok önemli yer

tutmaktadır. Aralarında çok önemli filmler de bulunan bazı yol filmleri motosiklet, tren, otobüs, bisiklet veya yürümeyi konu alsalar da yol filmlerinde en yaygın görülen vasıta otomobildir. Bunun sebebi olarak ise savaş sonrası dönemde otomobillerin motosiklet, tren veya otobüslere göre çok daha popüler hale gelmesi olarak gösterilmektedir. Savaş öncesinde ise kolektif tren veya tramvay temelli ulaşım daha yaygındır. Dolayısıyla yol filmlerindeki ulaşımda bireyselcilik ön plandadır. Toplum genelinin araba sahibi olduğu kitle otomobil kültürü eski batının bireyselci kültürünü geri çağırmaktadır ve bu kültürü savaş sonrası ulaşımın çekici bir sergilemesi ile geliştirmektedir. Ancak otomobil kullanımını destekleyen bir diğer görüş otomobillerin kapalı iç alanının daha dramatik karakter etkileşimlerini olanaklı kıldığıdır. Sonuç olarak, yol filmlerindeki ana karakterler sıklıkla direksiyondadırlar. Bazen de yolcu otostopçu olarak arabada yer alır. Bütün bunlar ışığında söylenebilir ki yol filmlerindeki ilk ikonografik öğe arabadır.

Yol filmleri ikonografisindeki ikinci temel öğe ise şehirler arası otoban sistemidir. Bu, film için ortam oluşturan bileşendir. Daniel Lopez'e göre (1993: 347) filmde en önemli olayların geçtiği yer çevre yoludur. Dolayısıyla yol filmlerinde ana materyal şehirlerarası yollardan gelmektedir. Bu film türünün mizansenindeki ana özellik de bu yollar ile sınırları aşma olarak yerleşmiştir. Bir eyalet veya ülke sınırı aşılmakta, bilinenler geride bırakılarak yeniye, bilinmeze doğru yol alınmaktadır. Bu bakış açısı, yol filmini diğer yarış filmleri gibi otomobil eksenli film türlerinden ayırmaktadır. Örneğin "The Great Race" (1965) ya da "Grand Prix" (1966) gibi önemli yarış filmleri belirtilen özellikleri göstermezler ve yol filmi kategorisine girmemektedirler. Yol filmlerinin diğerlerinden farklı görünüm ve stilini veren bileşenler ise birtakım film teknikleridir. Yol filmlerinin çok sık kullandığı bir film tekniği gezici çekimdir. Bu tekniğin konvansiyonel takip edici çekime göre birçok farklılığı bulunmaktadır. Konvansiyonel çekim daha sabittir ve yürüme veya koşma hızına göre daha yavaştır. Yol filmlerindeki gezici çekimler ise insanüstü, modernize bir hızda seyahat etme hissiyatını vermeyi amaçlamaktadır. Havadan çekimler veya paralel çekimler gibi teknikler kullanılarak çekimler sürücüyü veya arabayı takip etmektedir. Bunun yanında, bu gezici çekimler filmde özgürce ve yaratıcı bir şekilde birbirleriyle değiştirilir ve araba ve sürücü arasında geçişler yapılır. Özellikle de araba sürme sahnelerinde, düzenleme genellikle montaj temellidir. Bu montaj yaklaşımı araba seyahatini hedef odaklı doğrusal seyahat kavramının dışına çıkarmaktadır.

Montajlanmış diziler kullanılarak seyahat için seyahatin altı çizilmektedir. Dolayısıyla yol filmlerinin estetik temeli yüksek hızlı araba seyahatidir. Yol filmlerinin çekim konusundaki bir diğer karakteristik özelliği ise çerçeve içerisinde ön veya arka camı ve dikiz aynalarını bulunduran çerçeve kompozisyonları kullanmalarıdır. Sürücünün gözünden çekimlerinde bunun etkisi olmakla birlikte, bu çekimlerin kameranın varlığını abarttığı veya güçlendirdiği söylenebilir. Yol filmlerinde çerçeve içinde çerçeve yaklaşımı kullanılarak araba kullanırken bakma ve görme eylemleri sıkça öne çıkarılmaktadır. Bunun yanı sıra, karakterlerin camda veya aynalardaki yansımaları sıklıkla kullanılmakta ve karakterler arabaya ve seyahat edilen ortama yansıtılmaktadır. Bu sayede karakterin kendini keşfetme süreci ekrana yansıtılmış olur. Yol filmleri hakkında değinilmesi gereken son stil öğesi ise film müzikleridir. Araba kullanmanın ve yüksek hızda gitmenin hazzını vurgulayan müzikler mutlaka kullanılmaktadır (Atkinson, 1994: 16).

Kanun dışını konu alan yol filmlerinin üç tarihi dönemi olmuştur. 1945 yapımı "Detour" filminde olduğu gibi İkinci Dünya Savaşı sonrası kara film (film noir) dönemi, "Easy Rider" ve "Bonnie ve Clyde" filmlerinde olduğu gibi Vietnam Savaşı'nın etkisiyle 1960'ların sonlarında tüm dünyayı kasıp kavuran özgürlükçü ve savaş karşıtı dönem, "My Own Private Idaho", "Katil Doğanlar" gibi Körfez Savaşı'nın eril kahramanlarını daha yakından incelemeye başlayan 1990'ların başındaki Reagan dönemi... (Cohan ve Hark, 2002: 2). Daha sonraki yıllarda 1983 yapımı "Eddie Macon'un Koşusu" gibi kovalamacayı gösteren düşük bütçeli yasadışı filmler çekilmiştir. Yine 80'lerde "Smokey, The Bandit" ve "Cannonball Run" gibi kırsal Güney yol filmleri mevcuttur. 1990'larda "Heart at Wild", "Kalifornia" ve "True Romance" gibi filmlerde yasadışı çift hikayeleri postmodernist bir çekim ile yeniden gündeme gelmiştir. Yol filmleri köklerini alışılmadık bir ortamda bulunan gezgin bir kahramanı konu alan edebi gelenekten almakla beraber, bu motifi giderek daha mekanize olan otomobil modernitesi kapsamında ele almaktadır. Corrigan'a göre otomobil ve motosikletler vücudun mekanize birer uzantısıdır ve bu sayede çok daha hızlı yol alıp çok daha uzağa gidebilen karakterler klasik anlatının sınırlarını kolaylıkla aşabilmektedirler (Corrigan, 1994: 144-146).

1970'lerin başlarındaki yol filmleri türün klasik safhası olarak değerlendirilebilir. Bu safhada türün konvansiyonları dengeye ulaşmış ve hem

sanatçılar hem seyirciler tarafından tanınır hale gelmişlerdir (Schatz, 1981: 111). Yol filmleri post klasik bir türdür ve karşı kültür temellidir. Dolayısıyla yol filminin tarihi ve estetik bağlamı en başta dahi bireysel farkındalık ile karakterize edilmektedir. Bu dönemdeki yol filmleri karşı kültür teması üzerine kuruludur, bağımsız yapımlardır ve orta-düşük bütçelere sahiptirler. Filmlerin çoğu "Easy Rider" ve "Bonnie and Clyde" tarafından ortaya çıkarılan iki kategoriden birine girmektedir; ya macera/arayış filmi ya da kanun kaçağı yol filmi. Ancak bu iki formülün örtüşmesi de sık rastlanan bir durumdur. 1970'lerin başından en önemli arayış yol filmleri şunlardır: "The Rain People" (Coppola, 1969), "Five Easy Pieces" (Rafelson, 1970), "Two-Lane Blacktop" (Hellman, 1971), "Duel" (Spielberg, 1971), "Vanishing Point" (Sarafian, 1971), "The Last Detail" (Ashby, 1973), "Scarecrow" (Schatzberg, 1973), "Paper Moon" (Bogdanovich, 1973), "Harry and Tonto" (Mazursky, 1974), "Bring Me the Head of Alfredo Garcia" (Peckinpah, 1974) ve "Road Movie" (Strick, 1975). En önemli kanun kaçağı yol filmleri ise "Boxcar Bertha" (Scorsese, 1972), "The Getaway" (Peckinpah, 1972), "The Sugarland Express" (Spielberg, 1973), "Badlands" (Malick, 1973), "Slither" (Zieff, 1973), "Thieves like Us" (Altman, 1974), "Thunderbolt and Lightfoot" (Cimino, 1974), "Dirty Mary, Crazy Larry" (Hough, 1974) ve "Crazy Mama" (Demme, 1975) şeklinde sıralanabilir (Laderman, 2000: 82).

1970'lerin ikinci yarısında Amerikan yol filmleri uyuşuk bir dönem geçirmiştir. Bu dönemde Almanya'da Wenders en iyi yol filmi yönetmeni olarak kendini kabul ettirmiştir. Wenders daha sonraları kendi yapım şirketini 'Road Movies' olarak adlandıracaktır. Wenders'in filmleri "The Goalie's Anxiety at the Penalty Kick" (1972), "Alice in the Cities" (1974), "Wrong Move" (1975) ve "Kings of the Road" (1976) açık bir şekilde "Easy Rider" ve "Two-Lane Blacktop"tan ilham almışlardır ancak türü Avrupai modernist-auteur yönüne itmeye başlamışlardır. Bu filmlerde kanun kaçağı isyanından kaçınılarak varoluşçu arayış seçilmiştir. Bu filmler Amerikan sinemasına karşı hem bir hayranlık hem de şüphecilikle yaklaşır (Kolker ve Beicken, 1993: 103). 1970'lerin ikinci yarısında Amerikan yol filmlerinde Avrupa etkisi devam etmiştir. Örneğin "The Rain People"da (1969) bu Avrupai ton görülebilir. Wenders'in ilk Amerikan yapımı ise 1984 tarihli "Paris, Texas"tır. Bu yapım Amerikan yol filmlerine göre daha aykırıdır. Bu aykırılık biraz da yönetmenin Amerika koşullarına Avrupa perspektifini getirmesinden kaynaklanmıştır. Texas ve Kaliforniya'da geçen "Paris, Texas", Amerikan isyan türünü yabancı bir aksanla tekrar yorumlamaktadır.

Bazı Hollywood yol komedileri bu dönemde ortaya çıkmıştır; "Smokey and the Bandit" (1977), "Convoy" (1978), "Bronco Billy" (1980), "Cannonball Run" (1981), "Honky Tonk Man" (1982) ve "National Lampoon's Vacation" (1983). Çoğu yol filmi komedileri, özellikle de Hollywood versiyonları, herhangi bir vizyoner isyan içermemektedir. Hatta yolculuğu o kadar da vurguladıkları söylenemez. Yol filmlerinin bu dalgası Yeni Hollywood'un "Rocky", "Star Wars", "Rambo" gibi patriarkal süper kahramanları dirilttiği dönemlere rast gelmektedir. Dolayısıyla bu geç 1970'ler yol filmi versiyonları daha ziyade absürt komedi unsurları ve araba kazaları üzerinedir (Hark, 2005: 207).

Yine bu dönemde Hollywood yorumları yol filmi sahnesinde fazlasıyla bulunmaktadır. Bu da türü absürt veya romantik komedi haline sokmuştur. 1967-1975 arası dönemdeki modernist anlatı bu dönemde kendine çok az yer bulmaktadır. Vizyoner ve varoluşçu temalar bayağı ve duygusal klişelerle sulandırılmıştır. Bu Hollywood yapımları türün yalnızca bir iskeletini içermektedir ve yapımlarındaki tek amaç eğlence olmuştur. Bu filmlere örnek olarak "Cannonball Run" filmleri (1981, 1984), "Lost in America" (1985), "The Sure Thing" (1985), "The Journey of Natty Gann" (1985), "Midnight Run" (1988), "Planes, Trains, and Automobiles" (1988), "Rain Man" (1988) ve "Homer and Eddie" (1989) gibi filmler verilebilir. 1990'lara gelinirken, bu daha "eğlenceli" ve ulaşılabilir yolculuklar bağımsız yol filmleri trendine dahil sayısız filme bir pop kültür aynası tutmuştur. Bu dönemde türün orijinal isyan ve kültürel eleştiri anlayışlarına yakın duran filmler ise şu şekilde örneklendirilebilir; "Paris, Texas" (1984), "True Stories" (1986), "Something Wild" (1986), "Near Dark" (1987), "Down by Law" (1986), "Raising Arizona" (1987), "Leningrad Cowboys Go America" (1989), "Drugstore Cowboy" (1989) ve "Wild at Heart" (1990)... 1990'lara gelindiğinde postmodern yol filmleri daha da gelişmiş ve farklı kaygılarla farklılaşmışlardır.

Daha önceki dönemlerde sözü edilen postmodern bağımsız yol filmi 1990'larda yaygınlık kazanmaya devam etmektedir. 1980'lerde ve 1990'larda bağımsız bir Hollywood filmi tipini anlatmaktadır. Dolayısıyla bu filmlerin çoğu postmodern tarzına ve duyarlılıklarına dayanır. Bu filmlerin tonu ve tarzı gösterişli alaycı, çizgi film gibi bir tarzdan gaddar, riayetsiz gerçekçiliğe kadar değişen bir çerçevededir. Bu filmlerde kanun kaçaklarının ultra şiddete dayalı yaşamları konu

alınmıştır. "Wild at Heart" (1990), "Guncrazy" (1992), "Kalifornia" (1993), "Natural Born Killers" (1994), "Freeway" (1995), "From Dusk to Dawn" (1995), "The Doom Generation" (1995), "Lewis and Clark and George" (1996), "Niagara, Niagara" (1998), "Outside Ozona" (1998) ve "Another Day in Paradise" (1999) bu konuya iyi örnekler teşkil eder. Anlatıda gezginliğe, arayışa ya da komediye vurgu yapan filmlere örnek olarak şunlar gösterilebilir: "Breaking the Rules" (1992), "Calendar Girl" (1993), "Dumb and Dumber" (1994), "Good Luck" (1996), "My Fellow Americans" (1996), "Fear and Loathing in Las Vegas" (1998) ve "Road Trip" (2000). Bu filmlerin çoğu aşırı duygusal, aşırıya kaçan melodram ve/veya komedilerdir. Erkeklerin yolculuğunu kendiyle yüzleşme ve kendini keşfetme olarak ele alır. Bu filmlerin gençleri konu alan "Beavis and Butthead Do America" (1996) ve "Larger Than Life" (1996) gibi varyasyonları da bulunmaktadır. Bu filmlerde postmodern karikatürizm ve çocuksu mizah görülebilir.

2000'li yıllara gelindiğinde Vincent Gallo'nun "Brown Bunny" (2003), Alexander Payne'in "Sideways" (2004), Jim Jarmusch'un "Broken Flowers" (2005) ve Kelly Reichardt'ın "Old Joy" (2006) örneklerinde de görüldüğü üzere başkarakterlerin eskiye nazaran daha bilge ve derin kişilerin oluşturduğu yol filmleri çekilmeye başlanmıştır (Orgeron, 2007: 8). İngiliz Film Enstitüsü 2000 sonrası en önemli 10 yol filmini belirlemiştir. Andrea Arnold'un çoğunlukla profesyonel olmayan aktörler kullanarak çektiği "American Honey" (2016); Oscar'lı yönetmen Alfonso Cuarón'un yolculuğa çıkan Meksikalı gençleri anlattığı "Y tu Mamá También" (2001), Vincent Gallo'nun deneysel yol filmi olarak övgüler alan "Brown Bunny" (2003), Walter Salles'in Che Guevera'ın destansı motosiklet gezisini anlatan " Motorcycle Diaries" (2004), Duplass kardeşlerin yönettiği ilk doğaçlama yol filmi olan "The Puffy Chair" (2005), usta yönetmen Jim Jarmusch'un çektiği ve başrolünde Bill Murray'in oynadığı "Broken Flowers" (2005), Jonathan Dayton ve Valerie Faris'in yönettiği ve küçük bir Amerikan ailesinin yolculuğuna odaklanan "Little Miss Sunshine" (2006), Kelly Reichardt'ın yönettiği ve eleştirmenlerden tam not alan "Old Joy" (2006), Alexander Payne'den bir baba ve oğlunu duygu dolu yolculuğa çıkartan "Nebraska" (2013), Steven Knight'ın tamamen arabada geçen gerilim dolu yolculuğu anlatan "Locke" (2013), ünlü İranlı yönetmen Jafar Panahi'nin şehrin farklı farklı yolcularını taşıyan taksi şoförü hakkındaki "Taxi Tehran" (2015) (Lunn, 2018).

Yol filmleri bir dizi alt tür oluşturmak için diğer türlerle rahatlıkla harmanlanmıştır. Bunlara örnek vermek gerekilirse; 1987 yapımı "Near Dark" filminde yol dehşeti, 1996 yapımı "Flirting with Disaster" filminde yol komedisi, 1975 yapımı "Death Race 2000" filminde yol yarışları, 2000 yapımı "Almost Famous" filminde müzik turu yolculuğu, 1945 yapımı "Detour", 1947 yapımı "Desperate, The Devil Thumbs a Ride", 1953 yapımı "The Hitch-Hiker" filmlerinde otostop yolculuğu, 1986 yapımı "The Hitcher", 1991 yapımı "Delusion" ve 1992 yapımı "Red Rock West" filmlerinde kara film üzerine kurulmuş yol filmleri... (encyclopedia.com/road-movies, Erişim: 11.01.2019). 1930'lu yılların ilk karayolu filmleri heteroseksüel çiftlere odaklanırken, II. Dünya Savaşı sonrası filmlerde, genellikle gezginler erkek arkadaşlardır (Cohan ve Hark, 2002: 1-6). Bazı durumlarda kadınlar geçici olarak hikayeye girerler. Ancak 1991 yapımı "Thelma ve Louise" gibi iki yakın kadının başrol olduğu filmler de olmuştur. 1994 yapımı Avusturalya filmi "The Adventures of Priscilla, Queen of the Desert"da ise üç 'Drag Queen'in yol hikayesi anlatılmaktadır (Hayward, 2006: 335-336).

"Taxi Driver" (Scorsese, 1976) filmi gibi filmlerde ise sınırların ötesine yapılan yolculuklar yerine aynı şehir içerisinde yolculuk halinde geçen bir yaşam ele alınmıştır. Bu tür filmlerde karakterler aynı ortamda dönüp dolaşmaktadırlar. Filmde, karakterin içsel yolculuğuna odaklanmak istenmektedir. Kat edilen mesafe de kilometre olarak değil karakterin kendi derinliklerine yaptığı yolculuk ile ölçülmektedir (Laderman, 2000: 75). Yol filmlerinde yer alan karakterler, herkes tarafından bilinen kaplumbağa ile tavşan hikayesindeki temel davranışlar ile betimlenmektedir. Kaplumbağa, yalnızca gideceği yola odaklanır. Yalnızca yolda ilerlemek ister. Onun için etrafta yaşanan şeylerin hiçbir önemi yoktur. Kaplumbağanın tek amacı, nihai hedefe ulaşabilmektir. Hikayenin sonunda da kaplumbağanın hiçbir değişim yaşamadan hedefine ulaştığı görülmektedir. Tavşan ise çevresiyle çok fazla ilgilenmektedir. Yolda karşısına çıkan birçok şey onu cezp eder, onun ilgisini çeker. Tavşan açısından gittiği ve varmak istediği yer ikinci planda kalmaktadır. Onun için yolda karşılaştığı ve bir anlamda teğet geçtiği durumlar daha fazla önem ifade etmektedir. Burada, tavşanın hedefi verilmek istenen mesaj bakımından önemsenmemiştir. Asıl önemli olan, tavşanın yolda yaşadıkları ve

karşısına çıkan karakterlerdir. Yol filmlerinde yer alan karakterleri de genel olarak tavşan ve kaplumbağaya benzetmek mümkündür (Gardies, 1998: 49).

Hurault-Paupe'a göre yol filmlerinde yer alan kahramanların yola çıkma nedenleri, üçe ayrılabilir. Bunlardan ilki; "Thelma & Louise" filmindeki gibi suç unsurudur. Hikayedeki ana karakter, işlediği bir suç sonrasında yolculuğa çıkmış olabilir. Bu konudaki filmlerin firar filmi olarak da adlandırılması mümkündür. İkinci neden; "Candy Mountain" filmindeki gibi kaybolmuş bir kişiyi aramaktır. Üçüncüsü ise sapmadır. Sapma, amaçsız bir biçimde, rastlantı sonucu olan yer değiştirmeyi ifade etmektedir. Wim Wenders'ın "Paris & Texas" filmi buna güzel bir örnektir. Film önce bir arayış öyküsü gibi başlasa da sonradan firar öyküsüne dönüşmektedir. Yolculuk sırasında, arayış ve firar kavramları arasında bir geçişkenlik yaşanmaktadır. Bu geçiş, yalnızca fiziki bir eylem olarak anlaşılmamalıdır. Aynı zamanda ruhani bir yolculuk da söz konusudur. Bir başka deyişle, karakter başka bir coğrafya üzerinde kendisini deneyimlemektedir (Hurault-Paupe, 2007: 115-117).

Yol filmlerinin, yaşam yolunun birer metaforları olarak adlandırılmaları mümkündür. Bu filmler genel olarak klasik bir senaryoya sahiplerdir. Filmlerde sorunlu bir kişi kendisini bir arayış ile yollara vurmaktadır. Yol boyunca ilginç insanlarla karşılaşır. Kişi bu insanlar sayesinde olgunlaşarak problemlerini çözme noktasına gelir. Bu standart senaryo ile birçok yol filminde karşılaşmak mümkündür. Bu filmlerde yol, kimlik arayışının gerçekleştiği bir mekân olarak kullanılmaktadır. Filmin sonuna gelindiğinde ise karakterler yeniden sembolik düzene geri dönerler. Bu durum genellikle Amerika'nın doğudan batıya doğru kat edildiği filmlerde görülmektedir. Filmler, hiçbir yere varılmasa bile kültürel mirası yansıtmaktadır. Avrupa'daki ayrımcılıktan ve baskıdan kaçarak Amerika'ya, vaat edilmiş topraklara gelen insanların yaptıkları yolculuğun bir yansımasını burada görmek mümkündür. Fakat bu durum, bütün yol filmleri için geçerli değildir. Filmlerin bazılarında, gezilip görülen yerlerde yaşamakta olan insanların ruhsal haritaları çıkarılmaya çalışılmaktadır. Örneğin Britanya sineması ele alındığında, kültürel anlamda Amerikan rüyasında olduğu gibi yola bir anlam yüklenmediği görülmektedir. Britanya, Amerika ile kıyaslandığında çok daha küçük bir coğrafi alana sahiptir. Bu durum Britanya'daki yolların da küçük olmasına ve mitsel bir anlama sahip olmamasına neden olmuştur. Adanın sınırlarının dar bir kapsama sahip olması

nedeniyle uçsuz bucaksız denilebilecek yollara adada rastlanılamamaktadır. Yollar ve yolculuk eylemi, Amerikan rüyası ile bütünleşmiş durumdadır. Bu durum, Britanya için bir hayal kırıklığına neden olmaktadır. Fakat buradan yapılacak Britanya'nın yol filmlerine sahip olmadığı şeklindeki bir çıkarım, kısmen yanlış olacaktır. İngiltere'de, kalıplaşmış yol filmlerinin dışına çıkılmış ve özgün bir yol filmi ortaya çıkarılmıştır (Picken, 2008: 108). Andrew Kotting'in 1997 yapımı "Gallivant13" filminde, Britanya'nın kıyı şeridi boyunca süren bir yolculuk konu edilmiştir. Toplam altı bin millik bu yolculukta, yol filmlerinin kalıplaşmış kuralları bir kenara bırakılmıştır. Filmde, yapılan gezinti ile gezilen yerlerde yaşayan insanların ruhsal haritaların çıkarılması amaçlanmaktadır.

Michael Winterbottom yönetmenliğindeki "Kelebek Öpücüğü" filmi de insan ruhunun haritasını fiziksel çevre unsurlarından yola çıkarak çizmeye çalışan bir Britanya yol filmidir. Filmde, ana karakter Eunice, gizemli bir kadın olan Judith'i ve ismini anımsayamadığı bir şarkıyı bulmak için yola çıkmaktadır. Yolda Eunice tuhaf insanlarla karşılaşmakta ve bunlarla etkileşim kurmaktadır. Filmde Britanya manzarasına sık sık yer verildiği görülmektedir. Bu manzaralar ve genel olarak yollar ele alındığında Amerikan yapımı filmler ile olan farklılıklar hemen anlaşılacaktır. Amerikan yapımı filmlerde devasa yollar bulunurken söz konusu filmde yollar çok daha dar bir yapı göstermektedir (Picken, 2008: 117). Yolculuk kavramı, zaman zaman korku öğeleri ile iç içe bir biçimde ortaya çıkabilmektedir. Bu tür filmlerde genellikle otobanda yaşanan dehşet öykülerine yer verilmektedir. Bu filmlerde de artık birer klasik haline gelen senaryolar bulunmaktadır. Bu senaryo çeşitlerinden biri ise genç bir otostopçunun, sorunlu birisinin arabasına binmesiyle gerçekleşmektedir. Yol filmlerinde, otostopçuların arabaya alınması genellikle olumsuz sonuçlar ortaya çıkarmaktadır. Tobe Hopper'ın, 1974 yapımı "Texas Katliamı" bu tür filmler arasında oldukça popülerdir. Söz konusu filmde bir otostopçu arabaya alınmaktadır. Bunun ardından birçok felaket meydana gelmektedir. Film, bir rüyadan çok kâbusu andırmaktadır. Bunun gibi içerisinde vampirlerin, yamyamların, katillerin ve şoförsüz arabaların olduğu filmler, yolun mitsel anlamından uzaklaşarak korku filmine dönüşmektedir. Bu tür filmlerin başlangıcı da yol filmlerini andırmaktadır. Ancak film daha sonra ortaya çıkan birtakım korkutucu öğelerle klasik bir korku filmine dönüşmektedir. Korku-yol filmlerinde, uzun mesafeler kat edilmesi, birtakım manzaralara yer verilmesi, insanların ruhsal analizlerinin gerçekleştirilmesi genellikle

tercih edilmemektedir. Bu tür filmlerde bir grup cani yer almaktadır. Filmin yol ile olan ilişkisi de canilerin yollara kurdukları pusulardan oluşmaktadır. Yol filmi gibi başlayıp bir korku filmine dönüşen bu gibi filmlerin yanında yol filmi gibi başlamamasına rağmen yol filmine dönüşen filmler de bulunmaktadır. Yol filmlerinin suçla ilintili olan örneklerinde genelde ikili rollerin görülmesi normaldir.

Yol filmlerinde yol, artık geleneksel toplumdan ayrılan karakterlerin dönüşümü yaşayabileceği alternatif bir alandır. (Cohan ve Hark, 2002: 1-2). Neil Archer'a göre yol filmleri, Amerikan vatandaşları için açık ve geniş alanları tasvir ettiğinden ilerlemeyi, yükselmeyi ve ilginç fırsatları simgeler (Archer, 2016: 6). Amerika yapımı yol filmleri ağırlık olarak beyazları konu alsa da özellikle 80 ve 90'larda beyazlar haricinde de farklı ırkları anlatan yapımlar çıkagelmiştir. Bunlardan biri Spike Lee'nin 1996 yılında çektiği "Get on the Bus"tır. 12 siyahi adamın aynı otobüse doluşup "Million Man March" gösterilerine katılmasını anlatan film yol filmlerinin tüm özelliklerini taşıyan anlatım gücü ve etkisi yüksek bir yapımdır. Aynı şekilde Asya kökenli sinemacılar da yol filmi türünde özgün eserler vermişlerdir. Wayne Wang'in çektiği "Chan is Missing" (1982), bir taksi şoförünün Charlie Chan isimli bir detektifi arama hikayesidir. 2001 yapımı "Roads and Bridges" ise biri siyahi biri Asyalı iki kaybedenin dost olup birbirine tutunma çabalarını anlatır (Swirski, 2007: 28).

Avustralya'nın engin açık alanları ve belli bölgelerde yoğunlaşmış nüfusu, tıpkı George Miller'in "Mad Max" serisinde olduğu gibi, distopik ve karanlık yol filmlerinin en başarılı örneklerini sergilemesine imkan vermiştir (Nette, 2017). Avustralya yol filmlerinde, karakterlerin geçtiği yol genellikle çıkmaz olduğu için yolculuk, tasarlanan yere ulaşmaktan daha çok içe dönük keşiflere elverişlidir. Bu yüzden bu tarz filmlerin distopik ve gotik tonu fazladır. Yol filmlerine ülkenin tarihi, mevcut durumu ve gelecekle ilgili endişeleri ifade eden karmaşık metafor adı verilmiştir (Khoo, Smaill ve Yue, 2013: 93-106). "Mad Max 2: The Road Warrior" (1981) ve "Mad Max: Thunderdome" (1985) filmlerinden oluşan Mad Max serisi da ötesinde olan Mad Max filmleri, hayatta kalmanın manik sürüş becerilerine dayandığı, insanlık sonrası bir çorak toprak olarak ortaya çıkan distopik dünyanın yeniden keşifleri için standart hale gelmiştir (encyclopedia.com/road-movies, Erişim: 11.01.2019). Diğer Avustralya yapımı yol filmleri arasında Peter Weir'in, kasaba

sakinlerinin yan yoldan geçen yabancıların arabalarını kazaya sürükledikleri ilginç bir çalışma olan "The Cars That Ate Paris" (1974), Sandy Harbutt tarafından siyasi bir örtbas cinayeti ile tanışan bir motorcu çetesi hakkında çekilen "Stone" (1974), Brian Trenchard-Smith tarafından sinema salonlarının gözaltı merkezlerine dönüştürüldüğü bir distopya geleceği hakkında çekilen "Dead End Drive In" (1986), Geoffrey Wright tarafından bir sokak yarışçısı hakkında çekilen "Metal Skin" (1994), kara film tarzında Bill Bennett tarafından çekilen "Kiss or Kill" (1997) gibi filmler yer almaktadır (Nette, 2017). "The Adventures of Priscilla, Queen of the Desert" (1994) Avustralya'daki çeşitliliğe hitap eden bir eşcinsel yol filmi olarak adlandırılmıştır. "Walkabout" (1971), "Backroads" (1977) ve "Rabbit-Proof Fence" (2002) beyaz ve yerli halk arasındaki ilişkiler konusunu ele almak için çekilmiş yol filmleridir (encyclopedia.com/road-movies, Erişim: 11.01.2019). 2005 yılında Fiona Probyn, yerli Avustralyalılar hakkında "Yol Yok" olarak adlandırdığı bir alt tür tanımlamıştır. Buna göre bu alt tür genellikle asfalt bir yolda araçla seyahat eden insanları göstermeyen, aksine ana yollar haricinde yan ve patika yollarda iz süren karakterleri anlatan bir türdür. Avustralya yol filmlerinde ırksal azınlıkların artan şekilde gösterilmesiyle, "Yol Yok" alt türü, karayolları dışındaki rotaları kullanarak seyahatleri tasvir eden Asya-Avustralya filmleriyle de ilişkilendirilmiştir. 2010 yapımı su üstünde kayıklarla yol alan göçmenleri konu alan "Mother Fish" buna iyi bir örnek teşkil etmektedir. Pek çok Avustralya karayolu filminde (özellikle Mad Max serisi) otomobil kazalarının ikonografisi beyaz-yerlilerin şiddetinin sembolü olarak görülmüştür (Khoo, Smaill ve Yue, 2013: 93-106).

Kanada'da, yol filmini bu ülkede de yaygın kılan, türün yabancılaşan ve tecrit temalarını genişleten, neredeyse sınırsız görünen bir manzara alanıyla ilişkili olarak incelemek için kullanıldığıdır (Bell, 2011). Önemli Kanada yapımı yol filmleri arasında Donald Shebib'in "Going Down the Road" (1970), üç Bruce McDonald filmi "Roadkill" (1989), "Highway 61" (1991) ve "Hard Core Logo" (1996), Malcolm Ingram'ın "Tail Lights Fade" (1999) ve Gary Burns'ün "The Suburbanators" (1995) filmleri yer almaktadır. David Cronenberg'in tartışmalar yaratan "Crash" (1996) filmi, araba kazası deneyiminde cinsel uyarılma yaşayan karakterleri anlatmaktadır (encyclopedia.com/road-movies, Erişim: 11.01.2019).

Latin Amerika'da yapılan yol filmleri, Avrupa yol filmlerine benzerlik göstermektedir. Latin Amerika yol filmleri genellikle bir veya birkaç kişiden ziyade bir dizi karakterden ibarettir ve filmler, kentsel ve kırsal bölgeler ile kuzey ve güney arasındaki farkları keşfeder. Luis Buñuel'in "Subida al Cielo"su (1951), yoksul bir kırsal insanın ölmekte olan annesine yardım etmek için büyük bir şehre gitmesiyle ilgilidir. Bu filmdeki yolculuk içerdiği sürreal etkilerden dolayı 'karnavalesk hac' veya 'gezici sirk' olarak da nitelendirilmektedir. Bu tanımlamalar "Bye Bye Brazil" (1979, Brezilya), "Guantanamera" (1995, Küba) ve "Central do Brasil" (1998, Brezilya) gibi filmler için de geçerlidir. "Cabeza de Vaca" (1991, Meksika) gibi bazı Latin Amerika yol filmleri, İspanyolların Latin Amerika'yı keşif kadar hikayelerine dayanır. Adaletten kaçan haydutlara ilişkin filmler arasında ise "Deep Crimson" (1996, Meksika) ve "El Camino" (2000, Arjantin) gibi dünya sinemasına mal olmuş yapımlar bulunmaktadır (encyclopedia.com/road-movies, Erişim: 11.01.2019).

Avrupalı sinemacılar Amerikan yönetmenler tarafından oluşturulan yol türünün kalıplarına uyarken bir yandan da bu kalıpları yeniden yorumlamışlardır. Karakterlerin yoldaki hızını vurgulayarak, genellikle ulusal kimlik gibi temalarla iç içe geçen hikayeler yaratarak bunu gerçekleştirmişlerdir (Oliete-Aldea, Oria ve Tarancon, 2015: 147-148). Alman film yapımcısı Wim Wenders, "Alice in the Cities" (1974), "The Wrong Move" (1975) ve "Kings of the Road" (1976) filmlerinden oluşan yol üçlemesiyle Amerikan yol filmi temasını keşfetmiş ve üzerinde çalışmıştır (Brody, 2015). Wenders'ın diğer yol filmleri arasında "The American Friend", "Paris, Texas" ve "Until the End of the World" yer almaktadır. Eleştirmenler Wenders'in yol filmleri için dalgın bir Alman'ın merceğinden göçebe gezileri ve ruhsal yaralarıyla başa çıkmaya çalışan kasvetli serserileri izliyoruz demişlerdir (Cohan ve Hark, 2002: 10). Fransa'da Bertrand Blier'in "Les Valseuses" (1973), Agnes Varda'nın "Sans Toit Ni Loi" (1985), Virginie Despentes ve Coralie Trinh Thi'nin "Baise-moi" (2000), Laurent Cantet'in "L'emploi Du Temps" (2001) ve Cedric Kahn'ın "Feux Rouges" (2004) gibi önemli filmlerine kadar uzanan bir yol filmi geleneği vardır. Fransız ana akım filmleri Fransız Cumhuriyetçi özgürlük-eşitlik-kardeşlik modeline ağırlık verirken Fransız yol filmleri Amerikan yol filmlerinin bireysel özgürlük temasına odaklanmaya çalışmıştır (Archer, 2012: 1 ve 19). Neil Archer, Yamina Benguigui'nin "Inch'Allah Dimanche" (2001), Ismael Ferroukhi'nin "Fille de Keltoum" (2001) ve Tony Gatlif'in "Exils" (2004) örneklerinde olduğu gibi Fransız ve diğer Frankofonların (örneğin Belçika,

İsviçre) yol filmlerinin özellikle Mağribli göçmenlerin ve gençlerin yer değiştirme ve kimlik arayışı temalarına odaklandığını belirtmiştir. Daha geniş bir ifadeyle, Lukas Moodysson'ın "Lilja 4-Ever" (2002), Michael Winterbottom'un "In This World" (2002) ve Ulrich Seidl'in "Import/Export" (2007) örneklerinde görüldüğü üzere Avrupalı sinemacılar sınır geçişleriyle birlikte marjinal kimlikler ve ekonomik göç konularına odaklanma eğilimindedir. Avrupa yol filmleri aynı zamanda sömürgecilik sonrası ayrımcılık, hafıza ve kimlik sorunlarını da incelemiştir (Archer, 2012: 3).

Yol film türü ile komedi türünü harmanlayan, Farrelly kardeşlerin çektiği Amerikan yapımı "Dumb ve Dumber" (1994) gibi filmler İspanyol yol filmlerinin etkisi altında kaldığı yapımlar olmuşlardır. İspanya'da tüm zamanların en iyi yol filmleri arasında; "Los Anos Barbaros", "Carretera y Manta", "Trileros", "Al Final Del Camino" ve "Airbag" gibi filmler yer almaktadır. "Airbag", "Slam", "El Mundo Alrededor" ve "Los Managers" filmleri Amerikan yapımı ""Road Trip"i örnek alarak yol filmi türünü anlatım çerçevesi olarak kullanan seks komedileridir. Bu filmler arasında özellikle "Airbag" oldukça iyi bir başarıya ulaşmıştır. Zira filmin yönetmeni Juanma Bajo Ulloa Amerika çıkışlı yol janrıyla bir yandan dalga çekmeye çalışırken bir yandan da yeni metamorfozlar kullanmıştır. Film aynı zamanda çöller, kumarhaneler ve yol kulüplerini tasvir ederken, kovalamalar, araba patlamaları ve kazalar gibi Tony Scott ve Oliver Stone tarzında aksiyon sahneleriyle de başarılı bulunmuştur. İspanyol kara filmlerinin ikinci bir alt türü, Martin Scorsese'nin "Alice Doesn't Live Here Anymore" (1974), Jonathan Demme'nin "Crazy Mama" (1975) ve Ridley Scott'un "Thelma ve Louise"i (1991) gibi ABD'deki kadın odaklı yol filmlerinden daha fazla etkilenir. *"Ridley Scott, kadınların genelde erkeklerin canlandırdığı kafadarları oynamalarına izin verir, diyalogu arttırmaksızın ve yerleşik davranış biçimlerine karşı çıkmaksızın yeni yeni kabul edilebilir hale gelen özgür kadın karakterlerini över (Monaco, 2001: 260)."* Scott'ın bazı eleştirmenlerce feminist olarak tanımladığı "Thelma & Louise"de inandırıcılık arttırılsın diye filmin içine çok sayıda erkek otorite figürü serpiştirilmiştir (Dixon ve Foster, 2008: 375-376). Martin Scorsese'nin adını 1930'ların sevilen bir şarkısından alan "Alice Doesn't Live Here Anymore" (1974) mutluluk peşinde koşan bir kadının öyküsünü Hollywood kalıplarına uygun bir yol filmi olarak aktarmıştır. Şarkıcı olmak isteyen genç bir kadının kocası öldükten sonra küçük oğluyla birlikte hayallerinin peşinden yollara düşmesini anlatan film Ellen Burstyn'e En İyi Kadın Oyuncu Oscarı'nı kazandırmıştır

(Teksoy, 2005: 964). Kadınlar hakkındaki İspanyol yol filmleri arasında bulunan "Hola, Estas, Sola", "Lisboa", "Fugitivas" ve "Retorno a Hansala" filmlerinde kadınların otoriter ataerkil düzen altında yaşadıkları adaletsizlik ve kötü muameleye yaptıkları başkaldırı anlatılmıştır. "Fugitivas", Amerikan yol filmi tarzına uygun bir şekilde yol alarak ailenin parçalanması ile birlikte başlayan kanunsuz bir dönüşüm yolculuğuna odaklanır (Eraso, 2015: 144-152).

Diğer Avrupa karayolu filmleri arasında önemli bulunan Ingmar Bergman'ın İsveç yollarında gezen ve otostopçuları toplayan yaşlı bir profesörü konu edinen "Wild Strawberries" (1957), Jean-Luc Godard'ın kanun kaçağı aşıkların yolculuğunu anlatan "Pierrot Le Fou" (1965) filmleri ilklerin arasında yer almaktadır. Roberto Rossellini'den "Voyage in Italy" (1953) ve Godard'dan "Weekend" (1967) filmleri Amerikan yol örnekleriyle karşılaştırıldığında varoluşsal duyarlılık ve derin bir felsefi açılım yönleriyle bir adım öne çıkmışlardır. Daha sonraki yıllarda M4 otoyolunda geçen ve Wim Wenders'dan etkilenen Chris Petit'in yönettiği "Radio On" (1979), ABD'ye yolculuk yapan kurgusal bir Rus rock grubunu anlatan Aki Kaurismäki imzalı "Leningrad Cowboys Go America" (1989) ve Theo Angelopoulos'un Yunanistan'dan Almanya'ya yapılan bir yolculuğu anlattığı "Landscape in the Mist" (1988) gibi önemli filmler Avrupalı yönetmenlerin yol filmi türündeki derin başarılarını ortaya koymuştur (encyclopedia.com/road-movies, Erişim: 11.01.2019).

2.4. 68 Kuşağı ve Easy Rider Örneği

Yol filmleri için itici gücün yolu bir kültür eleştirisi olarak ele alma isteği olduğu söylenebilir. Yol filmleri kültürel yakınlığın dışına çıkarak sınırları aşan mekanlarda geçmektedir. Bu sayede alışılmadığı göstererek ilham verme veya en azından bilinmezliğin hazzını yaşatmayı amaçlamaktadır. Seyahat genellikle alışkanlığı kırma olarak kodlanır ve sorunlu veya baskıcı olarak görülen sosyal durumdan kaçış için hareketli bir sığınak olarak değerlendirilir. Bu kültürel eleştiri yol filmlerinde sürekli görülen bir temadır ve filmlerde birçok seviyede görülebilir. Örneğin sinematik olarak yenilikçi gezici kamera kullanımları, montaj metotları ve film müzikleri, anlatımda açık uçlu ve düzensiz bir senaryo, tematik olarak ise başka yerlerde daha iyisini arayan bıkkın ve çoğu zaman çaresiz karakterler gibi. Dolayısıyla

yol filmleri karşı çıkmayı kelimenin gerçek anlamıyla toplumun dışına çıkma olarak da kutsamaktadır. Yol toplum ve tarihin çok önemli bir parçasıdır ve aynı zamanda ömrün, tutkulu hareketin ve özgürlük ve kaderin çekiminin küresel sembolü olarak görülmektedir. Tıpkı tekerlek gibi, yol da insanların diğer canlılardan ayrımını göstermektedir ve insan uygarlığını imkanlı kılan olmazsa olmaz parçalardan birisidir. Yol insanlara bir yön ve bir amaç sunmaktadır. Yol aynı zamanda belirsizliklerle doludur ve bu da yolun çekiciliğini arttırmaktadır. Kişi doğru yolda olup olmadığından veya doğru yolda olsa bile hedefine varıp varamayacağından emin olamamaktadır. Dolayısıyla yol, bir nevi bilinmezliğin de bir sembolüdür.

68 kuşağını başlatan olayların ilki Fransa'daki Sorbonne Üniversitesi'nde meydana gelen öğrenci isyanıdır. Ayrıca Latin Amerikalı devrimci Ernesto Che Guevara'nın La Higuera'da yakalanıp 9 Ekim 1967 tarihinde Bolivya Ordusu'nun elinde öldürülmesi de bu olayların başlangıcına neden olarak gösterilebilir. Aynı dönemde kapitalist birçok ülkede ve özellikle ABD'de sisteme aykırı hareketleriyle ön plana çıkan Hippiler gibi özgürlükçü ve antimilitarist akımlar oluşmuştur. 1960'lı yılların sonunda başta Avrupa ve Amerika olmak üzere tüm dünyada toplumların çoğunluğu özgürlükçü ve yer yer isyana varan tutuma girmişlerdir. Bunda Vietnam Savaşı'nın yansımalarından insan haklarının bazı ülkelerde yeterince uygulanmadığına dek birçok etken de mevcuttur. Bu durum genel anlamda bir sol tavrı doğurmuştur. Sinema üzerine düşünen, yazan çizen sinemacı ve kuramcılar da bu tavrı sinemanın doğasına uygun görmüşlerdir.

> "Auteur ve janr teorisi gibi göreli olarak apolitik akımlarla birlikte daha radikal hatta devrimci teori çabalarını da bulabiliriz. 1960'ların sonunda Birinci Dünya, daha önce Üçüncü Dünyada olduğu gibi kültürel ve politik coşkuya, İkinci Dünya Savaşı sonunda Nazizmin yenilgiye uğramasını ve sömürgeci emperyalizmin savaş sonrası çözülmesini takip eden devrimci mayalanmanın sonuçlarına tanık oldu. 1960'ların sinema teorisi daha önceki solcu teorileştirmenin (Eisenstein, Vertov, Pudovkin, Brecht, Benjamin, Kracauer, Adorno, Horkheimer) ve aslında sıklıkla yeniden gündeme alınan daha önceki pek çok tartışmanın sinemada deneysellik üzerine Eisenstein-Vertov tartışması, gerçekçilik ile ilgili Brecht-Lukacs tartışması, kitlesel medyanın ideolojik rolü üzerine Benjamin-Adorno tartışması başarılarının üzerine kuruldu (Stam, 2014: 141)."

Özellikle 70'li yıllardan sonra çekilen yol filmlerinin ağırlıklı olarak geleneksel dünya tavrına direnen, hükümetlere, zorbalığa ve kapitalist düzene başkaldıran, isyan eden karakterlere sahip olması bir tesadüf değildir. Belli başına genel ve ana akım bir sinema türü olması da yol filmlerinin önemi günümüzde apaçık şekilde kendini göstermektedir. Zira dünya sinema tarihine adını altın harflerle yazdırmış onlarca değerli yol filmi mevcuttur.

Amerikan rüyasının bir özgürlük sembolü olarak kullanıldığı yol filmleri, aynı zamanda Amerikan kimliğinin oluşturulmasına yönelik algıları da pekiştirmektedir. Bu da filmde yer alan durak noktaları aracılığıyla gerçekleştirilmektedir. 1988 yılında George Bush, Amerika Birleşik Devletleri'nin başarılı bir şekilde aşırı sayıda olan serseri topluluklarından kurtulduğunu söylemiştir. Reagen – Bush döneminde, "Easy Rider"dan (1969) bahsedilince, akla hemen şiddet içerikli sosyal protestolar düzenleyen, uyuşturucu kullanan, seks yapan uzun saçlı hippi alt kültürünün şeytani imgeleri gelmiştir. Bu görece muhafazakar siyasi dönem için, bu tip imgeler ulusun başarıya ulaşabilmesi için kökünün kurutulması gereken yozlaşma ve yıkıcı militanlığı temsil etmiştir. Ancak geçmişteki pek çok filmin aksine, "Easy Rider" başarıya ulaşmak için geçmişte kalmayı beklemek zorunda kalmamıştır. Film, vizyonda olduğu zamanda tam anlamıyla bir efsane ve o dönemki neslin sembolü olmuştur. "Easy Rider"ın hikayesi Wyatt/Captain America ve Billy adında iki adet hippiyi konu edinmektedir. Bu hippiler, motosikletle Los Angeles'tan New Orleans'a gitmektedir ve yolculukları boyunca yerel halktan gelen giderek artan bir düşmanlıkla karşılaşmaktadır. 375.000 dolar bütçeye sahip olan Hopper'ın ilk filmi, vizyonda olduğu süre boyunca dünya çapında 50 milyon dolardan fazla hasılat yapmış ve 1969 Cannes Film Festivali'nde "En iyi yeni yönetmen filmi" ödülünü almıştır. Film çok sayıda tartışmaya neden olmuş olsa da, eleştirmenler tarafından genellikle hippileri ve karşıt kültürler arasındaki ciddi çatışmaları temsil eden harika bir belge olarak görülmüştür.

Bazı filmlerin niçin izleyici kitleleri tarafından anında jenerasyonların sembolü olarak görüldüğünü tam olarak anlamak zor olsa da, "Easy Rider"ın, 1960'lı yılların gençlik ve popüler kültürünün çok sayıda öğesini işlediği ve bu bağlamda bu filmin ilgi alanlarını yansıttığı çevreler tarafından ölümsüzleştirilme ihtimalinin oldukça

yükselmiş olduğu aşikardır. Tabi ki, "Easy Ride"rın hippi hayatını işlemesi, özgürlük ve baskı gibi sosyal temalara parmak basması da örnek gösterilebilir. Aynı zamanda, filmin rock müziği etkin bir şekilde kullanarak genç nesil ile bağ kurması, Roger Corman'ın AIP motorsiklet ve uyuşturucu kullanımını öne çıkartan filmlerine yaptığı göndermeler, "Wild Angels" (1966), "The Glory Stompers" (1967), "Hell's Angels on Wheels" (1967) ve "The Trip" (1967) gibi Western filmlerini revize edişi ve Yeni Amerikan Sineması'yla bağdaştırılan stilistik ve hikayesel bir takım teknikleri kullanması da bu duruma sebep olarak öne sürülebilmektedir. Tüm bunlar, filmi karşıt kültürün öğelerine, cinsel zevkten, spontanelikten isyan ve estetik hippiliğe kadar sıkıca bağlamıştır. Ancak, izleyicinin filme olan bakış açısı açıkça gösteriyor ki, "Easy Rider"ın izleyici kitlesinin ilgisini bu denli çekmesinin arkasında, filmin Amerika Birleşik Devletleri boyunca yapılan bir motosiklet yolculuğunu betimlemesi yatmaktadır. Diğer bir taraftan, Jack Kerouac'ın "On The Road" kitabına göre film 1950'lerden beri yükselmekte olan araba, motosiklet ve otoban kültürünü yüceltmiştir. Bu kültürün yükselmesinin sebeplerinden biri ise, 1956'da kabul edilen ve ülkede dev bir otoban sistemi kuran Federal Karayolu Yardımı Kanunu olmuştur.

Yol filmlerine has olan özelliklerden biri olan yolculuk görevi, "Butch Cassidy", "The Sundance Kid" ve "The Wild Bunch", "Two for the Road", "Alice's Restaurant", "The Rain People" gibi filmlerde açıkça gösterilmiştir. Bu tarz filmler birçok Western'i ve Fransız yönetmen Jean-Luc Godard'ın "Weekend"ini de şekillendirmiştir. Kırsal bölgelerde yapılan gezintilere odaklanan yol filmleri o dönemdeki sinemadaki kültürel eleştirinin tek kaynağı olmaktan uzak olsa da, eleştirmenler hızlı bir şekilde yol filmlerinin kinayeli göndermelerini anlamıştır. Bu filmlerin birçoğundaki karakterler doğrudan çağdaş toplumun durumu üzerine yorumlar yapmıştır. Daha spesifik olmak gerekirse, "Easy Rider" ve 1960'lardaki diğer yol filmleri Amerika'yla ilgili, tam da ulusun kimliğinin tartışma konusu olduğu zamanlarda belli bir mesaj vermiştir. İki karakter tarafından benimsenen Amerika arayışı coğrafi bir arayış değildir. Bu arayış, daha ziyade Amerika'nın başını bulmak için üstlenilmiş bir görevdir. Bu görev esnasında temsil edilen insanlar ve mekanlar ülkede ve dünyada bir arada bulunan ve barışçıl bir şekilde yaşayan farklı bilinç hallerini çağrıştırmaktadır. Yol üzerinde durulan her yerde, gerçeğin ne olduğuna ve neyin değerli olduğuna dair farklı bir yaklaşımla karşılaşılmaktadır.

"Easy Rider" filminin en ilgi çekici yanlarından biri filmin görsel güzelliğiyle, 1960'ların sonundaki hayat şartlarının çirkinliği arasındaki tutarsızlıktır. Film bir bakıma güzel Amerika ile çirkin Amerika'yı birbirine bağlamıştır. "Easy Rider"ın ilk çıktığı zamanlarda aldığı tepkiler, o zamanlar filmdeki yolculuğun, karşıt kültürün ulusun durumuyla alakalı tavrını somutlaştırmış olduğu yönünde olmuştur. Ancak Amerika Birleşik Devletleri'nde 1960'lı yılların sonundaki diğer olaylarla aynı çerçevede değerlendirildiğinde, filmin yaptığı ABD tasviri o kadar da basit değildir. O zamanlardaki ulus kavramı üzerine yapılan söylevlerden biri olan "Easy Rider", tartışmalı tarihi ve ideolojik kimlik üzerine yapılmış bir film olarak ortaya çıkmaktadır. Easy Rider'ın yolu kullanımındaki amaç, 1960'lı yılların sonundaki ulusun durumu ile ilgili açık bir karşıt kültür mesajı vermek gibi durmaktadır.

Easy Rider'daki hippi kahramanların yapmakta oldukları yolculuk, zamanın radikal hareketleri ile uyumlu bir şekilde politize edilen coğrafi bölgeciliği gözler önüne sermektedir. Wyatt ve Billy, California hippileridir ve sırasıyla havalı, varoluşçu ve vahşi hippi türlerini somutlaştırmaktadırlar. Filmde en çok görülen coğrafya olan Güneybatı, bir zamanlar karşı kültür tarafından savunulan serseri insanların yaşamakta oldukları yerdir. Filmde aynı zamanda, hippi yaşam biçimine dair giyim tarzı, yerel insanlar tarafından doğallıkla karşılanmaktadır. Güneybatı aynı zamanda Wyatt ve Billy'nin kısa süreliğine içinde bulunduğu hippi topluluğu da Güneybatı kültürüne odaklanmaktadır ve bu topluluk 1960'lı yılların alternatif gençlik kültürünün ana sembollerinden birini teşkil etmektedir. Güneybatı'da, karakterler, yolun özgürlüğünün, yolda karşılaştıkları kişilerin misafirperverliğinin ve bölgenin vahşi doğasının güzelliği ile gizeminin tadını çıkarmaktadırlar. Bunun aksine, Güney, özellikle güneydeki bir küçük kasaba, "Easy Rider"da şeytanlaştırılmaktadır. Bu bölge, 1960'lı yıllardaki, militan cehalet, ırkçılık ve şiddet ile bağdaştırılmaktadır. Film üzerinden, gençlik ve insan hakları gibi terimler, siyasi açıdan önem arz eden bölgeler içerisinde yapılan yolculuklar yoluyla ete kemiğe bürünmektedir. Buna ek olarak, "Easy Rider"ın bölgeselliği, önceki birçok yol filminin özelliklerine göre bir işlev üstlenmiştir. Bu durum da, filmin, karşıt kültür kimliği ve revizyonist statüsünü güçlendirmektedir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

YOL FİLMLERİNİN ANALİZİ

3.1. Joseph Campbell'ın Kahramanın Sonsuz Yolculuğu Modeli

Mitolojiden günümüz sanatına kadar insanoğlu hikaye anlatırken belli kalıplar içinde hareket ettiğinde anlatımının daha güçlendiğini ve dinleyiciyi daha iyi ikna ettiğini görmüştür. Hikaye anlatımında en önemli kısım hikayenin kahramanıdır. Kahramanın yolculuğunu anlatan hikaye yapısı genelde asırlardır değişmemiştir. Joseph Campbell'in 1949 yılında yazdığı "Kahramanın Sonsuz Yolculuğu" kitabı kendisinden sonra gelen çoğu araştırmacı ve yazar için bir başucu kaynağı olmuştur. Bu tezin yöntem ve örneklem kısmında da Campbell'in "Kahramanın Sonsuz Yolculuğu" kitabı üzerinden gidilecektir. Yöntem kısmında seçilecek filmler ve karakterler üzerine ne gibi sorular sorulması gerektiğini anlamak için bu bölümde kahramanın içinde yer aldığı yolculuk kavramını ve hangi aşamalardan geçtiğini ortaya koymak gerekmektedir. "Kahramanın Yolculuğu" paradigması bir öykünün neden başarılı ya da neden başarısız olduğunu analiz eden bir araçtır. Bu paradigma bir hikayenin, anlatının en derindeki gizemli sorulara yanıt bulup evrensel düzeyde yankı bulduğunu da anlamaya yarar (Voytilla, 199: 1).

> "Yeryüzünde ikamet edilmiş her yerde, bütün çağlarda ve her koşulda, insana ait mitler türemiştir ve bu mitler insanın vücudunun ve aklının eylemleriyle ortaya çıkan ne varsa hepsinin esin kaynağıdır. Mitin, kozmosun sonu gelmez enerjilerini insanın kültürel yaratımına akıtan gizli bir yarık olduğunu söylemek çok ileri gitmek olmayacaktır. Dinler, felsefeler, sanatlar, ilkel ve tarihsel insanın sosyal biçimleri, bilim ve teknolojideki büyük buluşlar, uyku kaçıran düşler hep mitin o temel, büyülü yüzüğünden fışkırır (Campbell, 2017: 13)."

Ömer Tecimer'e göre kahramanın yolculuğu paradigması başarılı filmlerin örnek aldığı önemli bir model olarak görülmelidir. Bu model hem seyircinin hikayeyi daha derinlikli şekilde anlamasına olanak verir, hem de öykünün yaratıcısına ya da yorumcusuna zengin yapısal öğeler, verimli simgesel anlatım imkanları sağlar. Bu noktada sonsuz sayıdaki deneyimlerden damıtılmış evrensel arketiplerin önemi büyüktür (Tecimer, 2006: 122). İsviçreli psikiyatr Carl Gustav Jung tarafından, kişiliği açıklamak için ortaya konan kavramlardan olan arketip kişilikleri ve davranışları

simgeleyen model karakterleridir. Bu karakterler kişiliği açıklarken bir yandan da kişiliklere yön verir. Sevdiği uğruna fedakarlık yaparak hayatına kıyan prensesler, o prensesler uğruna ejderhalarla savaşmak zorunda kalan şövalyeler, kuytu ormanlarda yaşayan kötücül devler, büyülü armağanlarla en bilinmedik anlarda kahramanları kurtaran peri kızları, türlü hinlikle avına yaklaşan cadılar...vs. özellikle hikayelerde karşılaşılan arketiplerdendir. Jung'a göre arketipler insanların ortak davranış kalıplarını ve günlük tecrübelerini başlatan, denetleyen ve aracı olan nöropsişik merkezlerdir. Dolayısıyla arketipler uygun durumlarda, sınıf, inanç, ırk, coğrafya ya da tarihsel dönem fark etmeksizin insanlarda benzer düşünce, imge ve mitolojik motiflerin belirlenmesine neden olurlar (Stevens, 2014: 72). Arketiplerin yer aldığı çoğu mit ise neredeyse tüm halklarda aynıdır. Şekillerinin değişik olması ise olayların halkın anlama seviyelerine göre farklı anlaşılmasının tezahürüdür (Bayat, 2010: 23). Jung arketipin görülemez ama hissedilebilir olduğundan bahsetmiştir. "...prensipte nitelenebilen arketip, tezahür biçimini asla somut olarak değil, yalnızca prensipte belirleyen değişmez bir anlam çekirdeğine sahiptir. Örneğin anne arketipinin ampirik olarak nasıl tezahür ettiği tek başına ondan türetilemez, başka faktörlerden de kaynaklanır (Jung, 2005: 21).

Jung'a göre psikolojide dört temel arketip türü vardır;

Persona Arketipi: Kendimizi dünyaya nasıl sunduğumuzla ilişkilidir. Persona, çeşitli gruplar ve durumlar arasında giydiğimiz farklı sosyal maskeleri temsil eder. Persona arketip, insanların çevrelerindeki dünyaya uyum sağlamalarına imkan da sağlar. Bu arketip ile fazla özdeşleşmek, insanların gerçek kişiliklerinden kopmalarına yol açabilir.

Gölge Arketipi: Cinsiyet ve yaşam içgüdülerinden oluşan bir arketip olan gölge bilinçdışı zihnin bir parçası olarak bulunur ve bastırılmış fikirler, zayıflıklar, arzular, içgüdüler ve eksikliklerden oluşur. Jung, gölgenin rüya veya hayallerle ortaya çıkabileceğini öne sürmektedir. Bir yılan, canavar, şeytan, ejderha ya da başka bir karanlık ve egzotik figür olarak görünebilir.

Anima ve Animus Arketipi: Anima erkek ruhunda kadınsı bir taraf, animus ise kadın ruhunda erkek bir imgedir. Anima ve animus, dışarıdan görünenden çok “gerçek

benliği" temsil eder ve kolektif bilnçaltı ile iletişimin temel kaynağıdır. Bu arketipsel görüntüler, hem kolektif hem de kişisel bilinçdışında bulunanlara dayanır.

Ben Arketipi: Benlik arketipi bütünleşmiş bir ruhu temsil eder. Kişiliğimiz iki ana unsurdan oluşmaktadır. Ego, bilinçli kişiliğin ana hattını oluşturur. Kişilik sadece bilinçli değil, aynı zamanda ego ve bilinçaltı zihne de sahiptir. Kişiliği bir daire olarak simgelersek merkezindeki ana noktaya ego diyebiliriz (http://yenibaslayanlaricinhayat.blogspot.com/2018/07/arketip-nedir-arketip-turleri-nelerdir.html, Erişim: 29.04.2019).

Öykünün arketipleri arasında en önemlisi kahramandır. TDK sözlüğüne göre kahraman üç farklı tanımla var olmaktadır; savaşta veya tehlikeli bir durumda yararlık gösteren, alp, yiğit, bir olayda önemli yeri olan kimse, roman, hikâye, tiyatro vb. edebiyat türlerinde en önemli kişi... (TDK, Erişim: 2019) *Kahraman, öykünün ana karakteridir: hayatını yolculuğa adar, kendi gündelik dünyasından ayrılır; bilinmeyen, tekinsiz, tehlikeli bir evrene geçer ve öykünün sonunda değişmiş, gelişmiş olarak geri döner (Tecimer, 2006: 124).* Eric Fromm'a göre kahraman sahip olduğu her şeyi terk ederek, bilinmeyene yönelen ama bunu yaparken de büyük bir cesaret örneği gösteren kişidir. Tamamıyla korkusuz olduğu söylenemese de, bilinmeyene doğru yürümesi o kişiyi kahraman kılmaya yeter (Fromm, 2003: 150). Kahraman olgusu Klasik Yunan mitolojisinde, Ortaçağda, Uzakdoğu'da, hikayelerde, masallarda ve aynı zamanda düşlerimizde ortaya çıkar. İlk bakışta kahraman mitleri birbirlerinden farklıymış gibi görünseler de genel olarak benzerdirler. Birbirlerine evrensel örgülerle bağlıdırlar. Mitolojik kahraman, benliğin başlıca simgesi olarak kabul edilmelidir. Kahraman merkezi arketiptir. Diğer bütün arketipler benliğin farklı kısımlarını temsil eder. Ancak kahraman arketipi benliğin bizzat kendisidir (Indick, 2011: 153). Kahramanlar genelde garip bir şekilde doğar ve çocukluğunda tehlikeler onu bulur. Onun sıradan bir insan olarak görünüşü maceranın başında gerçekleşir. Maceraya başlama kararının alınması ve sonrasındaki yolculukta, kahraman figürü insandan ayrılacaktır. Kahramanın burnu iyice sürtülmeli, kahraman aşağılanmalı, ondan faydalanılmalı, kendini aldatılmış duyumsamalıdır. İşte bu anda, aydınlanma başlayabilir (Wellmann, 2004: 60). Kahraman bir maceraya başlamadan önce bir şeylerin eksikliğini hissetmeye başlar. Kendi yaşamının daha derin bir anlamı olduğu

duygusu onda ağır basmaya başlar. Bu duygu insanı yitik kılar (Jung, 2016: 89). Kahramanın yolculuğu da bu noktada başlar.

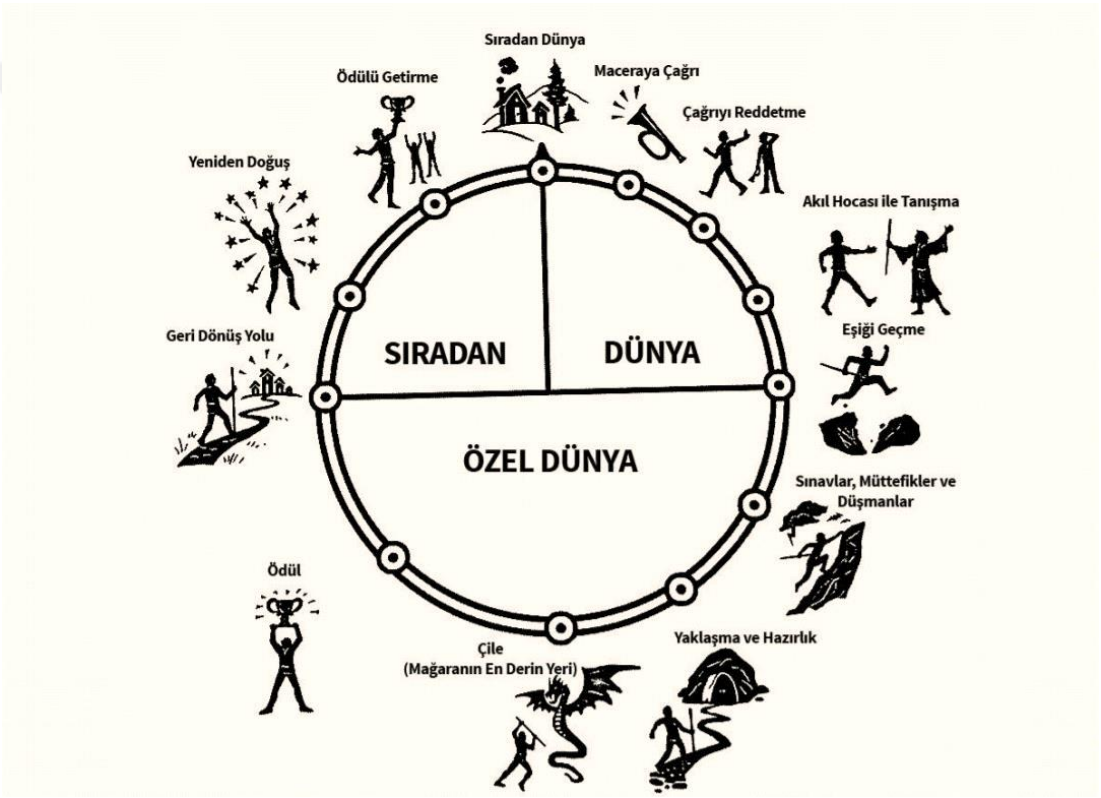
Kahramanın haricinde hikayenin gidişatında karşılaşılan bazı önemli arketipler kahramanın yolculuğunu şekillendirirler. Akıl hocası, kahramana yardım eden, yol gösteren, olumlu anlamda onu koruyup kollayan bir arketiptir. Harry Potter için Dumbledore, Frodo için Gandalf, Luke Skywalker için Obi-Wan Kenobi gibi örnekler verilebilir. Eşik bekçisi, kahramanın değişmek ve gelişmek için girmek durumunda olduğu özel evrenin girişini korur. Sadece özel kişilerin o eşikten geçmesini sağlamak asıl amacıdır. Kahramanın o eşikten geçmesi için eşik bekçisinin bulmacalarını çözmesi gerekir. Müjdeci arketipinin işlevi kahramanı yolculuğa çağırmak, değişimin ilk işaretlerini vermektir. Biçim değiştiren arketipinin amacı, "The Godfather"daki polis McCluskey örneğinde olduğu gibi gerçek niyetini gizleyerek kahramanı sürekli yanıltıp yanlış yapmasını sağlamaktır. Gölge arketipi genel olarak kahramanın unutmak istediği ya da yüzleşmekten korktuğu olumsuz özellikleri simgeler. Örnek olarak "Unforgiven"'da (1992) gölge arketipi, Clint Eastwood'un canlandırdığı William Muny'nin bastırmaya çabaladığı ayyaş ve katil kimliğidir. Oyuncu ya da hileci arketipi değişim potansiyelini simgeler. Mizahi bir yapısı vardır. Kahramanın ve izleyicinin ayaklarını yere basmasını sağlar (Tecimer, 2006: 126-131).

> "Çağdaş akıl, mitolojiyi, doğanın dünyasını açıklamak için ilkel, arayış içindeki bir çaba (Frazer); sonraki çağların yanlış anladığı, tarih öncesi zamanlardan gelen şiirsel fantezinin bir ürünü (Müller); bireyi topluluğuna göre şekillendirecek bir alegorik bilgi yığınağı (Durkheim); insan ruhunun derinliklerindeki arketipsel dürtülerin belirtisi olan bir dizi düş (Jung); insanın en derin metafizik sezgilerinin geleneksel aracı (Coomaraswamy); ve Tanrı'nın Çocuklarının Görünmesi (Kilise) olarak yorumlanmıştır. Mitoloji bunların hepsidir. Değişik yargılar, yargılayanların bakış açılarıyla belirlenir. Çünkü ne olduğuna değil, nasıl işlev gördüğüne, insanlığa geçmişte nasıl hizmet ettiğine dikkatle bakılırsa, mitoloji kendisini, bireyin, ırkın, çağın gereksinim ve tutkularına karşı yaşamın kendisi kadar açık olarak gösterir (Campbell, 2017: 338)."

Kahramanın yolculuğu modelinde önemli noktalardan biri her hikaye anlatan sanatsal eserin bu modeldeki tüm adımları birebir yerine getirmesi gerekmediğidir. Bazı eserlerde özellikle başında ya da sonunda bazı aşamalar es geçilebilir. Bazı durumlarda aşamaların sırası değişebilir. Kahramanın yolculuğu başlamadan önce

izleyicinin tanıklık ettiği durum kahramanın gündelik, alışageldik, rutin hayatıdır. Kahramanın karakterini, çevresini, günlük rutinini tanımak için iyi bir fırsattır. Çoğu filmde kahraman mutlu değildir. Bir şeylerin değişmesi gerektiğini düşünmektedir. Günlük, sıradan hayatından sıkılmıştır. Ancak değişim için gerekli cesareti kendinde bulamaz. Evini, yurdunu, şehrini, bölgesini terk etmeye çekinir. Ancak bu gündelik yaşamı bozacak bir gelişme kahramanı hareket etmeye zorlayacaktır. Bu sayede kahraman maceraya atılır.

3.1.1. Yola Çıkış



Şekil.1 Joseph Campbell'ın Kahramanın Sonsuz Yolculuğu Şeması

Maceraya Çağrı: Kahramanın gündelik hayatına tanık olunduktan sonra maceraya ya da yolculuğa atılışı için bir sebep gerekmektedir. Genellikle haberci/müjdeci arketipinin tetiklediği bir durum kahramanın hayatını değiştirme kararı almasına sebep olacaktır. Kahramanın bu andan itibaren alışılmış yaşam ufku genişler, rutin idealler ve duygusal kalıplar artık yetmez. Bir eşiği aşma zamanı gelmiştir (Campbell, 2017: 55). "Home Alone"da (1990) olduğu gibi küçük bir çocuğun evde yalnız kaldığını anladığı an, "Larger Than Life"da (1997) olduğu gibi başkarakterin babasından kalan

sürpriz bir miras haberi ya da "Jaws"'da (1975) olduğu gibi okyanusta bir köpekbalığının neden olduğu bir ölüm, maceraya çağrıdır. Mitolojik yolculuğun maceraya çağrı olarak belirlenen bu ilk aşaması kahramanı çağıran ve onun ruhsal ağırlık merkezini toplumunun sınırlarından bilinmeyen bir bölgeye çekmiş olan kaderi belirtir (Campbell, 2017: 60).

Çağrının Reddedilişi: Müjdeci ya da habercinin getirdiği mesaj yerine ulaştıktan sonra kahraman bir karar verme durumuyla karşı karşıya kalır. Genelde ilk önce bu çağrıyı reddeder. Kişinin kendi çıkarı saydığı şeyden vazgeçmeyi reddetmesi anlamına gelen bu davranış neredeyse tüm mit, masal ve öykülerde gözlemlenebilir. Düzenini bozmaktan ve bilinmeyene atılmaktan korkar. Çağrıların reddi macerayı olumsuza çevirir. Sıkıntıyla, ağır çalışmayla ya da kültür ile kaplanan özne, belirgin olumlu eylem gücünü kaybeder ve kurtarılacak bir kurban olur (Campbell, 2017: 61). Eyleme geçmek kolay değildir. Kahraman gündelik yaşamın normalliğini yitirmeyi göze alamaz.

Doğaüstü Yardım: Bu aşamada kahraman koruyucu bir figürle karşılaşır. Genelde bilge görünümlü, yaşça kahramandan çok büyük ve tecrübesiyle yol gösterecek bir akıl hocası macerayı başlatacak ateşi yakacaktır. Akıl hocasının ana görevi kahramanın kendi kendine beceremeyeceği bir özelliği ya da yolu kendisine öğretmektir. 1984 yapımı "The Karate Kid" filminde Bay Miyagi'nin güçsüz ve çelimsiz Daniel'ı turnuvanın büyük ödülünü kazandıracak yeteneklerle donatması buna iyi bir örnek olacaktır. *"Böyle bir figürün temsil ettiği şey kaderin iyi kalpli, koruyucu gücüdür. Kendisine yapılan çağrıya yanıt verdikten sonra ve olaylar ortaya çıktıkça cesaretle ilerlemeyi sürdüren kahraman bilinçdışının bütün güçlerini yanında bulur (Campbell, 2017: 72)."*

İlk Eşiğin Aşılması: Macera eşiği olarak da adlandırılabilecek olan eşik çoğu filmde fiziki bir engel olsa da, bazı filmlerde bu eşikler psikolojik durumlar, ulaşılan bir bilinç durumu gibi mental engeller de olabilir. Bu eşiklerin girişinde de eşik muhafızları bulunur. Onların ardında karanlık, bilinmeyen tehlikeler vardır. *"Sıradan insan belirli sınırlar içinde kalarak tatmin olmakla yetinmeyip bundan gurur da duyar ve yaygın inançlar, keşfedilmemiş olana atılan ilk adımdan ürkmesi için ona her türlü nedeni verir (Campbell, 2017: 76)."* "Matrix" (1999) filmi eşik ve eşik bekçisi konusunda iyi

bir örnektir. Neo, bilinmeyen, karanlık, tehlikeli bir dünyanın eşiğine geldiğinde eşik bekçisi (Aynı zamanda sonradan akıl hocası ve yol arkadaşı da olacak olan) Morpheus ile karşılaşır. Morpheus, Neo'ya mavi ve kırmızı olmak üzere iki hap teklif eder. Mavi hapı seçerse şimdiki hayatına kaldığı şekilde devam edeceğini, kırmızı hapı seçerse de gerçek dünyayla tanışacağını söyler. Neo kırmızıyı seçerek eşikten geçerek maceraya atılmış olur.

Balinanın Karnı: Kahraman eşikten geçtikten sonra aslında bir bakıma yeniden doğmak üzere kendi içine doğru açılmıştır. *"Büyülü eşikten geçişin bir yeniden doğum alanına geçme olduğu fikri, dünyanın her yerinde rahim imgesi olan balina karnıyla simgelenmiştir. Kahraman, eşiğin gücünü ele geçirmek ya da onunla uzlaşmak yerine bilinmeyenin içinde kaybolur ve ölmüş gibi görünür (Campbell, 2017: 86)."* Çoğu hikayede gerek mağara, gerek hayvan karnı, gerekse de ağaç kavuğu olsun, Campbell'in "Balinanın Karnı" olarak tanımladığı kavram kahramanın felsefi ve psikolojik anlamda değişiminin başladığı noktadır. Eşiği aşmak bir daha geri dönüşü olmayan yola girmektir. Kahraman artık değişimi kabullenmiştir.

3.1.2. Erginlenme

Sınavlar Yolu: Kahraman eşiği aştıktan sonra bir dizi sınavdan geçmek üzere maceraya atılır. Yeni dostlar edinir, amansız düşmanlarla ve zorluklarla karşılaşır. *"Bu, mit-maceranın sevilen bir aşamasıdır; mucizevi sınavlar ve işkencelerle dolu bir dünya edebiyatı yaratmıştır. Kahraman bu bölgeye girmeden önce karşılaştığı doğaüstü yardımcının önerileri, tılsımları ve gizli araçlarından yardım almaktadır. Ya da insanüstü yolculuğu sırasında kendisini her yerde destekleyen iyi kalpli bir güç olduğunu ilk kez burada da fark edebilir (Campbell, 2017: 93)."* Kahraman tıpkı Minotaur'u öldürmek için labirente giren Theseus gibi, zorlu, ölümcül ve bilinmeyen büyülü bir dünyaya adım atmıştır. Birçok sınavdan geçerken bir yandan da duyularından arınıp onları önemsizleştirir, benliğini temizler, çocukluk imgelerini dağıtır, onları aşar ve kendini dönüştürür (Campbell, 2017: 96). Dorothy Gale, "Oz Büyücüsü"nde (1939) çeşitli kötülükleri dost edindiği yaratıklarla birlikte aşar. Bir yandan da kendini ve çevresindekileri de özellikle korkularına karşı dönüştürmeyi başarır.

Tanrıçayla Karşılaşma: "Yüzüklerin Efendisi"nde Frodo'nun Galadriel'le, "Geleceğe Dönüş"te Marty McFly'ın Lorraine Baines'le, "Bugün Aslında Dündü"de Phil'in Rita ile karşılaşması kahramanın tanrıça ile kavramına iyi örnekler teşkil eder. Tanrıça kahramanın dönüşümüne, bilgeleşmesine yardımcı olur. Bazen kahramanın amacı, bazen de aracı olur. Kutsal evlilik olarak da tanımlanan bu birliktelik eksiklerin giderilmesi, karşıtların birliği, yetkinleşmenin doruğu anlamlarını da taşır (Tecimer, 2006: 172). Campbell'e göre ise mitolojinin resmi dilinde, kadın bilinebilenin bütününü temsil eder. Kahraman bilinmeyene doğru bir maceraya çıkmıştır ancak bilmeye, öğrenmeye gelmiştir. Kahramanın karşılaşacağı tanrıça hiçbir zaman kahraman kadar büyük ve önemli olamaz ama kahramanın kavrayabileceğinden daha fazlasını vaat edebilir. Tanrıça kahramanı cezp eder, ona rehberlik ederek zincirlerini kırmasını sağlar. Hele ki kahraman tanrıçanın arzusuna uyabilirse, ikisi, bilen ve bilinen, her türlü sınırlamadan kopacaklardır. Kadın duyusal maceranın yüce zirvesine götüren rehberdir. Kadını olduğu gibi, gereksiz velveleyle değil de gereksindiği kibarlık ve kendine güvenle görebilen kahraman, gizil olarak kral, onun yarattığı dünyanın ölümsüz tanrısıdır (Campbell, 2017: 109). Kahramanın kadın olduğu durumda ise tanrıça kavramı bir eril kişi ile rahatlıkla ilişkilendirilebilir.

Baştan Çıkarıcı Olarak Kadın: Kahraman yolculuğu sırasında çeşitli baştan çıkarıcı unsurlarla karşılaşır. Öyle bir noktaya gelir ki, kendisine sunulan ya da teklif edilen şeylere kanarak davasından, yolundan vazgeçme noktasına sürüklenir. Genel anlamda baştan çıkaranın kadın olduğu varsayımı olsa da, baştan çıkarıcı bazı durumlarda bir meta, bir eylem, bir vaat ya da bir tehdit olabilir. Örneğin "Hobbit"de Bilbo Baggins'in yüzükle olan sınavı, Conan serisinde kendisine cinselliği ve rahatlamayı vaat eden güzellikle kendini maskelemiş olan cadılar, Odyssey'i sesleriyle ölüme davet eden Sirenler, Luke Skywalker'ın aklını çelen gücün karanlık yanı gibi...

Babanın Gönlünü Alma: Freud ve Jung insanın çocukluktan gelen bazı durum ve önyargılarının tüm yaşamına sirayet ettiği konusunda hem fikirdirler. Freud'a göre Oedipus Kompleksi, çocuğun karşı cins ebeveynine arzu beslemesi ve daha önce sevgi duyduğu aynı cins ebeveynini kıskanıp onu düşman olarak görmesidir. Jung, kız çocuğunun babaya duyduğu arzuyu ve anneye karşı nefretini Elektra Kompleksi olarak adlandırır, ancak Freud bunu kabul etmeyerek her iki cinsiyet için de Oedipus kompleksi terimini kullanır (https://psikolojiagi.com/mitolojiden-gelen-psikolojik-

terimler-oedipus-ve-elektra/, Erişim: 01.05.2019). Yola çıkan kahramanın en büyük korkularından biri de aile otoritesine karşı çıkmaktır. *"Kahramanın ataerkil yetkiyi temsil eden baba benzeri bir karakterle karşılaştığı bu aşama, temelde, kahramanın doğrudan babasıyla ya da baba imgesiyle bütünleşmesini işler (Tecimer, 2006: 174)."*

> "Çünkü babanın çirkin yanı, kurbanın geride kalmış, ama öncesini yansıtan duygusal bebeklik sahnesinden türetilen kendi egosunun bir refleksidir; ve pedagojik açıdan "olmayan şeyin" takıntılı putperestliği, kişiyi gizil olarak yetişkin olan ruhu babaya, dolayısıyla dünyaya ilişkin daha gerçekçi, daha dengeli bir görüşten uzak tutarak bir tür günah duygusuna batmış bir halde tutan bir yanlışlıktır. Kefaret (at-one-ment) kendini yaratan ikili canavarın -Tanrı sanılan ejder (süperego ve günah sanılan ejder (bastırılmış id)- terk edilmesinden başka bir şey değildir. Fakat bu da egonun kendisine olan bağlılığın terk edilmesini gerektirir ve güç olan da budur. Kişi babanın merhametli olduğuna ve o merhamete olan güvene dair bir inanç duymalıdır. Böylece, inancın merkezi, Tanrı'nın sorun çıkarmaya başlayan ve kabuk kabuk soyulan sıkı halkasından dışarı aktarılır ve can sıkıcı ödevler yok olur (Campbell, 2017: 120)."

"Star Wars" evrenindeki Luke Skywalker ile Darth Vader arasındaki ilişki bu aşama için iyi bir örnek olacaktır.

Tanrılaştırma: Kahraman maceranın sonlarında bazen ölüp yeniden doğarak tanrılaşır. Bu ölüm her zaman fiziksel ölüm değildir. Her şeyini kaybeden kahraman küllerinden yeniden doğar ve durdurulamaz hale gelir. *"Buddha'nın kendisi gibi, bu tanrı benzeri varlık da insan kahramanın aldırışsızlığın son korkularının ötesine geçerek ulaşacağı tanrısal halin bir modelidir (Campbell, 2017: 140)."* "Snatch" (2000) filminde Brad Pitt'in canlandırdığı Mickey O'Neil karakteri annesini kaybettiği bir yangından sonra çektiği acılardan sonra kabuğunu kırar ve zafere ulaşır.

Nihai Ödül: Kahraman maceranın sonuna geldiğinde geçtiği zorlu sınavlar karşısında ödüllendirilir. Bu ödüller çeşitlidir; büyülü bir kılıç, hiç tükenmeyen altın kesesi, sürekli yemekler üreten bir sofra, ejderhanın definesi, bilgeliğe ulaşma, sevgiliye kavuşma...vs.

> "Kişisel sınırları aşmanın acısı, ruhsal büyüme acısıdır. Sanat, edebiyat, mit ve tapım, felsefe ve çileci disiplinlerin hepsi, bireye ufuklarının ötesine, durmaksızın genişleyen gerçekleşme alanına geçmesinde yardımcı olur. Eşikleri ejder üstüne ejder

öldürerek geçerken, en yüksek arzusuna çağırdığı tanrısallık, kozmosu dolduruncaya dek büyür. Sonunda zihin, kozmosun sınır çeperini, tüm biçim deneyimlerini, tüm simgeleştirmeleri, tüm tanrısallıkları aşan bir gerçekleşme için aşar. Kaçınılmaz hiçliğin gerçekleşmesi için… (Campbell, 2017: 176)."

Ödül biraz da arayış amacının gerçekleşme halidir. Kahraman yolculuk süresince geçirdiği değişimin aslında aldığı en büyük ödül olduğunun da farkındadır. "Matrix"te Neo seçilmiş kişi olduğunu anladığında ve Trinity tarafından yeniden dünyaya getirildiğinde elindeki ödülün farkına varıp hem kendisini hem dünyayı kurtarmak için var gücüyle çabalamıştır. "Bugün Aslında Dündü" filminde, benmerkezci, huysuz, inatçı Phil, Rita aracılığıyla tanıştığı aşk ödülü sayesinde kendindeki değişimi fark ederek içinde bulunduğu kısır döngüyü kırarak normal yaşamına dönebilmiştir.

3.1.3. Dönüş

Dönüşün Reddedilişi: Kahraman macerayı tamamladıktan ve ödüllere kavuştuktan sonra kendini son bir kez daha feda ederek gündelik hayatına geri dönüş yoluna geri dönmelidir (Campbell, 2017: 179). Kahraman bu noktada ikilemde kalır. Kazandığı ödül ya da özel güçle büyülü dünyada kalmakla eski yaşantısına geri dönüp ödülünün tadını çıkarmak arasında gidip gelir. Karar genelde eski hayatına dönmek olsa da zaman zaman bulunduğu noktayı terk etmeyen kahramanlarla da karşılaşmak olasıdır. Tecimer'e göre tıpkı eşiği aşma aşamasında olduğu gibi dönüş yolunda da kahraman önce dönüşü reddedebilir. Ancak yaşayacağı bir kritik olay onu dönüşe ikna edecektir (Tecimer, 2006: 183). Dönüş reddedilirse kahraman ya edindiği güçlerle rutin hayatından farklı bir yaşamı tercih edecek ya da kendini feda ederek elde ettiği başarıyla ölüme doğru yol alacaktır. Tıpkı "Yüzüklerin Efendisi"nde Sam ve Frodo'nun yüzüğü imha edecekleri yanardağda ölümü göze alarak hareket etmeleri gibi.

Büyülü Kaçış: Kahraman maceranın sonunda büyülü dünyada çeşitli tecrübeler kazanmış olduğu halde geri dönüşü arzularsa bunun iki yolu vardır. Eğer zafere ulaşan kahraman tanrı/tanrıçanın kutsamasını elde etmişse dönüş yolunda doğaüstü

efendisinin tüm güçleriyle desteklenir. Ancak eğer ganimeti muhafızının karşı çıkışına rağmen tanrı/tanrıçadan zorla elde ettiyse ya da dönüş isteği tanrı/tanrıça ya da şeytanlarca uygunsuz bulunduysa, o zaman mitolojik çevrimin son aşaması hareketli, genellikle gülünç bir takip olur (Campbell, 2017: 181-182). "Star Wars" serisinde genelde görevini başarıyla getiren kahramanın arkasına dönüş yolunda neredeyse bir ordu takılır. Kahramanlar, patlayan uzay gemisinden ve peşindeki düşmanlardan rastlantısal ve mucizevi kurtuluşlarla uzaklaşırlar.

Dışarıdan Gelen Kurtuluş: Bazı durumlarda geri dönüş aşamasında kahramanın doğaüstü macerasından dışarıdan yardımla geri getirilmesi gerekebilir. Yani, eski dünyanın/dünyasının gelip onu alması gerekebilir. *"Çünkü bir yerde olmanın derin saadeti, uyanık halin benlik parçalanması yararına kolayca bırakılamaz. Eğer kahraman kusursuz varlık halinin güzelliğine hapsedilmişse belirgin bir kurtarma gerçekleşir ve maceracı geri döner (Campbell, 2017: 190)."* Kahraman geri dönüşe hazırlanırken bazen zor ve çaresiz bir durumun içine girer. Böyle durumlarda aldığı dışarıdan gelen yardım onu eski hayatına, rutin gündelik yaşamına geri gönderir. Frodo ve Sam yanardağın ağzında ölmek üzereyleyken Gandalf onlara Kartal Gwaihir'i göndererek kurtulmalarını sağlar.

> "İster dışarıdan kurtarılsın, ister içeriden sürüklensin ya da ödülüyle birlikte rehber tanrılarca zarif bir biçimde taşınsın; parçalara ayrılmış insanların içinde kendilerini tüm saydığı çoktandır unutulmuş ortama kendisine bahşedilen lütufla yeniden girmesi gerekmektedir. Ego dağıtan, yaşam veren iksiriyle toplumla yüzleşmeli ve makul sorgulamalarla, aşırı gücenmiş ya da anlamakta zorlanan iyi insanların dönüş darbelerini üstlenmelidir (Campbell, 2017: 197)."

Dönüş Eşiğinin Aşılması: *"Geri dönen kahramanın ilk sorunu, bir görevi başarıyla gerçekleştirmenin ruhu tatmin eden tasavvuruna ait bir deneyimin ardından, yaşamın süre giden neşe ve acılarını, basmakalıp yanlarını ve gürültülü müstehcenliklerini gerçek olarak kabul etmektir. Böyle bir dünyaya neden geri gelmeli? Tutkuya boğulmuş erkek ve kadınlara, aşkın saadet deneyimini kabul edilir, hatta ilginç kılmayı neden denemeli? (Campbell, 2017: 200)."* Bu noktada kahramanın içinde bulunduğu ikilem kendisini macerasından bile daha çok zorlar. Eğer geri dönmeye karar verirse eşik bekçileri ile bir kez daha karşılaşacaktır. Tecimer'e göre eşik bekçileri geri dönüş yolunda da kahramanın başına dert açacaklardır. Kahraman yeniden dövüşmek

zorundadır. Örneğin, Iason ve Arganotlar, altın post ödülüyle kaçarlarken peşlerine iskeletler ordusu takılır (Tecimer, 2006: 108).

İki Dünyanın Ustası: Carl Gustav Jung yeniden doğuşu şu şekilde tanımlamıştır; *"Her kim mağaraya, kendi içinde taşıdığı derinliklere ya da bilincin dışındaki karanlıklara girerse, kendini bir dönüşüm sürecine kapılmış olarak bulur. Bilinç ve bilinçdışı içerikleri arasında bağ kurar ve böylece kişiliğinde kökten bir değişim olur. Hem bilincin hem de bilinçdışının (iki dünyanın) egemenliğine ulaşır (Jung, 2005: 47)."* Öyleyse macerayı tamamlayarak eve dönen kahraman büyük bir dönüşüm içine girmiş, hem maceranın içindeyken hem de dönüş yolunda maceranın başlangıcındakinden daha olgun, daha derin ve daha saf insan haline gelmiştir.

> "Birey, uzun ruhsal disiplinler yoluyla, kişisel sınırlamalarına, çekişmelerine, umut ve korkularına olan bağlılığını terk eder, doğrunun gerçekleşmesinde yeniden doğuş için gerekli olan öz-kıyımına karşı direnmez ve böylece en sonunda, büyük an için nitelikleri tam olarak gelişmiş olur. Kişisel tutkuları tamamen çözülmüş olarak, artık yaşamaya çalışmaz da, istekle içinde olup bitecek olana bırakır kendini; yani bir isimsiz olur. Yasa, içten kabulüyle içinde yaşar (Campbell, 2017: 214-215)."

Yaşama Özgürlüğü: Kahraman yolculuğun sonunda şunu anlar; dünyadaki her varlık ölümle iç içe yaşamaktadır. Yeni bir yaşam için eski benlik yok olmalıdır. Kahraman var olmayı artık öğrenmiştir. Fiziksel ve manevi korkularından artık sıyrılmıştır. *"Mitin amacı, bireysel bilinçliliğin evrensel iradeyle uyuşmasını sağlayarak bu türden yaşam aldırışsızlığına olan gereksinimi yok etmektir. Ve bu da, zamanın geçici görüngüleriyle her şeyde yaşayıp ölen tükenmez yaşam arasında gerçek bir ilişki kurulmasıyla sağlanır (Campbell, 2017: 216)."*

3.2. Tür Filmi Eleştirisi

İzlediği filmin inceliklerini, görünmezlerini, doğru ya da yanlış yanlarını okuyucusuna aktaran kişilere genel anlamda film eleştirmeni denmektedir. Eleştirmenin filmle ilgili yazdığı ve filmi derinlemesine analiz eden derinlikli incelemeye eleştiri denmektedir. Çoğu kuramcı ya da yazarın ortak kanısı olarak filmler üzerine incelemeler ikiye ayrılmaktadır. Gazete gibi hızlı tüketilen ve yazınsal

olarak fazla yer kaplayamayan mecralarda ağırlıklı olarak popüler film yorumları yayınlanmaktadır. Dergi ya da web sitesi gibi alan kısıtlaması olmayan mecralarda ise eleştirmenler filmleri daha derinlemesine analiz etme şansına sahiptirler. Film eleştirmeninin misyonu ortalama filmlerde örtülü olarak verilen sosyal temsilleri ve ideolojileri ortaya çıkarmak ve bunlar aracılığıyla filmlerin etkilerinin yarattığı sorunları her yerde aşmaktır" (Kracauer, 1974: 11) Eleştirinin görevi filmi tanıtmanın yanı sıra sıradan seyirci için o filmi daha da derinleştirmektir. Sadece senaryoya ve oyunculuklara değil, açılar, kamera hareketleri, ışık, ses, görüntü, müzik gibi teknik olaylara da hakim olunması gerekmektedir. Seyirci bir filmi izledikten sonra okuduğu eleştiri yazısında anlamadığı ya da kafasına takılan pek çok noktanın aydınlanmasını diler.

Zafer Özden'e göre film eleştiri türleri arasında tarihsel eleştiri, auteur eleştirisi, göstergebilim eleştiri, sosyolojik eleştiri, ideolojik eleştiri, psikanalitik eleştiri, feminist eleştiri ve tür filmi eleştirisi bulunmaktadır.

> "Filmlere türsel eleştiri yaklaşımının temelinde, sinema tarihi içinde belirli anlatım gelenekleri oluşturarak, hemen her filmde tekrarlanan bir formülasyona dayalı anlatı yapısına sahip olan ve böylelikle bir tür olarak sınıflandırılabilecek anlambilimsel ve sözdizimsel yapı ortaya koymuş olan filmlerin incelenmesi bulunmaktadır. Diğer eleştirel tarzlardan da katkı sağlayarak gelişen tür filmi eleştirisi, akademik film eleştirisi ve çözümlemesi alanında geniş bir yer kaplamaktadır (Özden, 2014: 211)."

Yapıtları belirli bir kategori içinde değerlendirmemize olanak tanıyan en önemli şey tür filmlerinin seyircinin kanıksamış olduğu ortak özellikleridir. Yani tür kısaca bir çeşit sınıflandırma ölçütüdür (Corrigan, 1991: 115).

3.3. Araştırmanın Yöntemi

Bu çalışmada Joseph Campbell tarafından 1949 yılında yazılan "Kahramanın Sonsuz Yolculuğu" modeli baz alınarak 1969-2000 yılların arasında vizyona girmiş örnekler arasından basit tesadüfi yöntemle seçilmiş, yol sineması türüne uygun altı filmin tür film eleştirisi temel alınarak çözümlemesi yapılacaktır.

Seçilen altı film ayrıntılı bir şekilde izlenmiştir. Filmin başkarakter ya da başkarakterleri belirlenmiştir. Film boyunca başkarakterlerin senaryodaki konumu incelenmiştir. Başkarakterlerin Joseph Campbell'ın kahramanın sonsuz yolculuğu modeline uygunluğu araştırılmıştır. Campbell'ın modelindeki kahramanın yolculuğu aşamaları, seçilen filmdeki başkarakterlere ne kadar uyup uymadığı tartışılmıştır.

3.3.1. Problem

Sinemada tür kavramı, sinema endüstrisinde doğmuş ve sektörün üreticilerinin, eleştirmenlerin ve seyircilerin katkısıyla yerleşik bir nitelik kazanmıştır (Abisel, 1995: 22). Çağdaş kuramcıların türleri tanımsal olarak değil metinler arasındaki aile benzerliği üzerinden tarif etmeye eğilimli olması sinema sanatında da hem içerik hem de biçimsel olarak benzerliklerin ortaya konulması gerektiğinin altını çizmektedir (Swales, 1990: 49). Yol filmlerindeki içerik ve biçimsel anlamdaki benzerlikler izleyicinin ve kuramcıların işini kolaylaştırmışsa da başarılı olanların nasıl seyirciyi ikna ettiğini ve seyircide daha hızlı kabul gördüklerini ortaya koymakta fayda vardır. Campbell'ın belirttiği gibi başarılı hikaye anlatım formüllerinin temeli mitlere kadar dayanmaktadır. Frampton'un üstünde durduğu, sinemanın felsefi bir söylem olduğu olgusu ve filmin yaratıcılarından da bağımsız bir şekilde seyirciyle konuştuğu fikri yol sinemasında da başarıya ulaşmanın anahtarı olarak görülebilir. Ancak bu çalışmanın temel sorunsalı yol filmlerinde Joseph Campbell'ın kahramanın sonsuz yolculuğu aşamalarının uygulanıp uygulanmadığını görmektir.

3.3.2. Amaç

Yol filmlerinde kahramanın yolculuğunu göstermek, kahramanın fiziksel, kişisel ve ruhsal değişiminin altını çizmek, yol filmlerinin felsefi yanlarının nasıl işlendiğini çözümlemek bu çalışmanın genel amacını oluşturmaktadır. Bu temel amaç doğrultusunda belirlenen alt amaçlar ise şunlardır:

1. Filmlerde kullanılan başkahraman ve karakterlerin nasıl sunulduğunu ve neleri sembolize ettiklerini araştırmak.
2. Kahramanların filmin başındaki karakterleriyle sonundaki karakterlerinin nasıl bir değişim geçirdiğini göstermek.

3. Kahramanın değişiminin alt metinleri okumaya çalışmak.
4. Sinemanın felsefi söylem olarak seyirciyi nasıl yönlendirdiğini göstermek.
5. Yol sinemasında başarıya ulaşmanın anahtarlarını çözümlemek.

3.3.3. Önem

Seyircinin bir filme başladığı anla bitirdiği andaki farklılıkları, o kısa zamandaki değişimi bile sinemanın gücünü fazlasıyla ortaya koymaktadır. Bu çalışma sayesinde yol sinemasının önemi, kahramanın yolculuk sırasındaki fiziki ve ruhsal değişiminin felsefi ve psikolojik değerlendirmeleri, sinemanın başlı başına bir felsefe aracı olduğu daha iyi anlaşılacaktır.

3.3.4. Varsayımlar

Sinema sanatında hikaye anlatılırken belli türlere ve kalıplara bağlı kalınması ama bir yandan da seyirciyle bağ kurmak için felsefeden de yararlanılması bu araştırmanın temel varsayımını oluşturmaktadır. Bu varsayımdan hareketle çalışmanın diğer varsayımları şu şekilde oluşturulmuştur:

1- Yol filmlerinde kahramanın filmin başındaki haliyle filmin sonundaki hali arasında her anlamda çok büyük değişimler gözlenmektedir. Kahraman değişir.
2- Yol filmlerinin hikaye anlatım yapısı genelde Joseph Campbell'ın "Kahramanın Sonsuz Yolculuğu" kuramına uymaktadır.

3.3.5. Sınırlılıklar

Bu çalışmanın sınırlılıkları aşağıda belirtildiği gibidir;

1- Çalışma sadece vizyona girmiş kurmaca ve uzun metraj türünde olan filmler ile sınırlandırılmıştır.
2- Çalışmada dünya sinema tarihinde önemli bir yer edinmiş ve hem vizyonda hem de katıldıkları film festivallerinde geniş kitlelere hitap edebilen 1969-2000 arasındaki filmlere yer verilmiştir.

3.3.6. Evren ve Örneklem

Çalışmanın evreni 1968 olaylarından sonra 2000 yılına kadar dünya çapında çekilmiş tüm yol filmleridir. Çalışmanın örneklemi ise, bu tarihler arasında basit tesadüfi yöntemle seçilmiş altı filmdir. Bu filmler farklı ülkelere ve farklı yönetmenlere aittir. Örnekleme alınan 6 film şu şekildedir; "Easy Rider" (1969), "Yol" (1982), "Paris, Texas" (1984), "Arkadaşımın Evi Nerede?" (1987), "Puslu Manzaralar" (1988), "Kikujiro" (1999)...

3.3.7. Bulgular ve Yorum

Araştırmanın kuramsal çerçevesini oluşturabilmek adına öncelikle yol kavramının ne olduğunu daha iyi anlatabilmek için tarih boyunca yol yapımı incelenmiştir. İnsanoğlunun var olduğu günden beri bir yerden bir yere ulaşabilmek adına kullandığı yollar ile yolculuk kavramının kesiştiği noktalar incelenmiştir. Ardından yolun felsefesi ve sinema felsefesi incelenmiştir. Sinemanın bir felsefe üretme ya da iletme aracı olarak da görülmesi gerektiğini söyleyen filmozofi kavramı irdelenmiştir. Dünya sinemasında yol filmleri ve oluşumunun tarihçesi örneklerle anlatılmıştır. Joseph Campbell'ın dünya literatürüne geçen önemli çalışması olan "Kahramanın Sonsuz Yolculuğu" incelenerek, yol filmlerinde kahramanın değişimini ele alan yönleri odak alınmıştır. Son olarak da seçilen altı yol filmi kahramanın sonsuz yolculuğu modeli temelinde ve tür filmi eleştirisi çatısı altında analiz edilmiştir.

Bu çalışmada yol filmi türünün başarılı örneklerinden olan "Easy Rider" (1969), "Yol" (1982), "Paris, Texas" (1984), "Arkadaşımın Evi Nerede?" (1987), "Puslu Manzaralar" (1988), "Kikujiro" (1999) filmleri tür filmi eleştirisiyle derinlemesine incelenmiştir.

Gösterime giriş tarihlerine göre sıralanan bu filmler öncelikle kahramanın sonsuz yolculuğu teoremine göre anlatılmış ve kahramanlarının hikayesine odaklanılmıştır. Bu sırada kahramanın değişimi açıklanmıştır. Son olarak da filmlerin seyirciye aktardığı felsefe tartışılmıştır.

3.4. Film Çözümlemeleri

3.4.1. "Easy Rider" Filmi

3.4.1.1 Künye

Yapım Yılı: 1969
Süre: 1s 35 dk
Yönetmen: Dennis Hopper
Senaryo: Peter Fonda, Dennis Hopper, Terry Southern
Oyuncular: Peter Fonda, Dennis Hopper, Jack Nicholson
Tür: Dram, Macera
Ülke: ABD

3.4.1.2. Konusu

İki maceraperest motorcu Amerika'nın güneyine doğru bir yolculuğa çıkarlar. Yolculukları esnasında Amerikan ruhunu rüzgar gibi arkalarına alıp, ülkenin farklı yüzleriyle karşılaşırlar. Değişik mola yerleri ve hayatlarına girip çıkan her şey onları yollara daha fazla bağlar (http://www.beyazperde.com/filmler/film-178/, Erişim. 10.05.2019).

3.4.1.3. Dennis Hopper

Akademi Ödülü adaylığı bulunan Amerikalı oyuncu ve film yapımcısıdır. Marjorie Mae ve Jay Millard Hopper'ın oğlu olan Hopper Dodge City, Kansas'ta doğdu. New York'taki Actors Studio'da eğitim almıştır. Hopper genellikle sinirli, akli dengesinde sorunları bulunan rollerde görünür. "Blue Velvet", "Hoosiers", "Speed", "Apocalypse Now" ve "Easy Rider" ile 24 dizisindeki Victor Drazen rolleri ile tanınır. 29.05.2010'da metastaz yapan prostat kanserine bağlı komplikasyonlar sonucu Los Angeles şehri Venice'deki evinde hayata veda etmiştir.

3.4.1.4. "Easy Rider" Filminin Çözümlenmesi

"Easy Rider"da iki başkarakter vardır; Peter Fonda'nın canlandırdığı Wyatt ve Dennis Hopper'ın canlandırdığı Billy... Billy film boyunca Wyatt'a giyiminden dolayı bir süper kahraman olan Kaptan Amerika'nın ismiyle seslenecektir. Joseph Campbell'ın "Kahramanın Sonsuz Yolculuğu" modeline göre normalde karakterlerin rutin hayatı seyirciye aktarılmaktadır. Ancak "Easy Rider" bu yapıya uygun bir şekilde başlamaz. Karakterlerin gündelik hayatını anlatan sahnelerle başlamayan film, onların sıradan yaşamının nasıl olabileceği sorusunu seyirciye bırakmaktadır. Bu noktada Daniel Frampton'un filmozofi kuramı devreye girerek karakterlerin önceki hayatlarına dair seyircinin fikir yürütmesi gerekmektedir.

Filmin açılış sahnesi ıssız bir bölgeye kurulmuş olan bir barın dıştan görüntüsüyle başlar. Barın yanında oto tamirhanesi ve hurdalık mevcuttur. Wyatt ve Billy gösterişli motosikletleriyle mekana gelirler. Burada daha önce tanışıklıkları olan iyi giyimli bir Meksikalı'dan uyuşturucu satın alırlar. Ardından aldıkları uyuşturucuyu havaalanına çok yakın bir yolda başka bir adama daha fazla para karşılığında satarlar. Alışveriş sırasında uyuşturucuyu kalite kontrol edişlerinden daha önce de uyuşturucu kullandıklarının seyirci tarafından anlaşılması sağlanır. Alışveriş tamamlandığında Wyatt'in kazandıkları parayı motosikletinin benzin bölümüne plastik borular içine gizleyerek sakladıkları görülür. Para, maddi gücü temsil eden bir metadır. Belli ki bu gizleme işi ikili için gelecek hedefleri için oldukça önemlidir. Wyatt'ın motosikleti Amerika bayrağı gibi boyanmıştır. Kıyafetleri ve kaskı da Amerikan bayrağı simgeleridir. Billy ise tıpkı western filmlerinde olduğu gibi kovboylar gibi giyinmiştir. Burada yol filmlerinin atası sayılan western filmlerine bir gönderme yapıldığı aşikardır. Wyatt ve Billy bir yolculuğa çıkmak üzeredirler. Amerika'yı boydan boya geçerek, anı yaşayarak bir maceraya atılacaklardır. Route 66 olarak bilinen ve birçok Amerikan yol filmine ev sahipliği yapan uzun otoyolda ilerleyeceklerdir. Yolculuğa çıkmadan önce Wyatt bir noktada motorunu durdurur. Billy de yanına gelmiştir. Wyatt kolundaki saati çıkararak yere atar. Saat, zamanın simgesidir. Özellikle de şehirde yaşayan birçok insan için önemli bir araçtır. Bu hareketle Wyatt'ın artık zamanla işi olmadığını yönetmen vurgulamaktadır. Bu hareketten ve yaptıkları yasa dışı satıştan, ikilinin önceki hayatlarında sıradanlıktan bunalmış iki arkadaş olduklarını ve

hayatlarını artık farklı bir şekilde sürdürmek istediklerini anlarız. Amaçları New Orleans'ta yapılan ve dönemin en görkemli, renkli ve özgürlükçü karnavallarından biri olan Mardi Gras karnavalına katılmaktır. Filmin ilerleyen bölümlerinde Wyatt'ın ağzından Los Angeles'ta yaşadıkları da öğrenilir. Dönemin 68 ruhunu temsil eden bu ikili uzun ve bilinmeze doğru yapacakları yolculukta birçok kişi ve olayla karşılaşacaklardır. Dolayısıyla bu noktada tekrar herhangi bir maceraya çağrı aşamasının görülmediğini söylemek gerekir. Aynı şekilde çağrının reddi aşaması da görülmemiştir. Film, kahramanların direkt yola çıkışları yani macerayı kabulü ile başlamaktadır.

Film boyunca ikilinin geçtiği yollar sayesinde o dönemin Amerika'sı hakkında bilgi sahibi olunur. Uçsuz bucaksız çöl ya da yer yer yeşil ovalar, sanayi gelişimini sürdürmekte olan bölgeler ya da fakirlikle mücadele eden bölgeler coğrafi anlamda seyirciye bilgi vermektedir. Bunun yanı sıra ikilinin karşılaştıkları insanlar da ilk bakışta bölgesel anlamda gibi gözükseler de genel anlamda Amerikan toplumu hakkında fikirler vermektedir.

Kahramanın sonsuz yolculuğunda doğaüstü yardım aşamasında kahramana yol gösterecek bir akıl hocasından bahsedilir. Ancak filmde bu öğe yer almamaktadır. Ancak durumu özele indirgediğimizde karakter olarak biraz daha baskın olan Wyatt'in Billy'e akıl hocalığı yaptığını söylemek mümkündür. Wyatt, Billy'nin hem akıl hocası hem de yol arkadaşıdır. Zira Wyatt, Billy'e göre daha lider, daha aklı başında ve ne yaptığını bilen bir karakterdir.

İlk eşiğin aşılması aşamasını, kahramanların yola çıkışı için gerekli yüklü miktarda paranın elde edilmesi olarak okumak mümkündür. Yaptıkları küçük çaplı uyuşturucu ticareti ile maceranın ilk eşiği aşılmış sayılır. Balinanın karnı aşamasında, iki kahraman da, artık geri dönüşü olmayan bir yola çıkıldığını kabul etmiştir. Yeniden doğmak, kendini yeniden keşfetmek için yol almak için hareket eden Wyatt ve Billy değişimi hem manevi hem de madden kabullenmişlerdir.

Campbell'ın sınavlar yolu olarak belirttiği aşamada kahramanların başına yol boyunca birçok şey gelecektir. Yolculuğa çıktıkları ilk günün akşamında ıssız bir yerde bulunan motelde konaklamak istediklerinde motel sahibinin onları ret edişiyle

karşılaşırlar. Wyatt ve Billy gecenin karanlığında motele yaklaşırlar. Motor seslerini duyan işletmeci, motelin duyuru neonlarında önce boş oda bulunur uyarısını yaksa da dışarı çıkıp ikiliyi görünce içeri girerek boş oda yoktur uyarısını yakar. Bu sahne dönemin Amerikan insanlarının Wyatt ve Billy gibi aykırı tiplere nasıl önyargıyla yaklaştıklarını göstermiş olur. Belki de işletme sahibi bu iki aykırı tipi motele alırsa başına dert açacaklarından korkmuştur. Bu reddedilme karşısında sinirlenen ikili adama küfürler savurarak oradan uzaklaşırlar. Geceyi geçirmek için yine ıssız bir bölgede kamp kuran ikili ateş yakarak sohbete dalarlar. Billy sırtını külüstür halde ve yan yatmış bir arabaya dayamaktadır. Bu araba hem onların reddedilişiyle ilgili hüzünlü bir hayal kırıklığını hem de Amerikan toplumunun içinde bulunduğu ve kapitalizmin dayattığı tüketim savurganlığını simgelemektedir. Uzaktan gelen uluma sesleri ortamın tekinsizliğini vurgularken Billy de uluyarak hayvanlara karşılık verir. Bu davranışı Billy'nin cesur ve minnet etmeyen karakterinin küçük bir göstergesidir. Billy, Wyatt'a bulundukları araziyi işaret ederek o bölgenin Kızılderililerin Amerikan askerleri ile çarpıştıkları yer olduğunu söyler. Film söz konusu toprakların asıl sahiplerinin oranın yerlilerinin olduğunu direkt olarak söylemese de, seyircinin hakimiyet ve mülkiyet kavramları hakkında düşünmesini ister.

Filmin kurgusu da o döneme göre oldukça yenilikçidir. İki farklı sahne arasındaki geçişleri yaparken, hızlı kesmelerle, birkaç önceki sahneden birkaç kez de sonraki sahneden iç içe geçmiş görüntüleri kullanır. Bir nevi seyirciye sahnenin değişeceğinin sinyalini veren bu yöntem o güne dek pek rastlanmamış bir anlatım ve kurgu tekniğidir. Seyirciye bir film izlediği izlenimi verir. Yani bir nevi yabancılaştırma efekti olarak bu yöntem kullanılmıştır. Ayrıca bu yöntem sayesinde birbiriyle pek de alakası olmayan minik hikayeler arasında geçişin altı çizilmiş olur.

Billy ve Wyatt uyandıklarında gece kamp yaptıkları yerin ayrıntıları daha net görülür; terkedilmiş birkaç kulübe, külüstür halde birkaç araba ve çoraklaşmış topraklar... Bir sonraki sahnede Wyatt'ın motorunu itekleyerek, Billy'nin ise yanında ona eşlik ederek ilerledikleri görülür. Belli ki, Wyatt'ın motorunda bir sorun vardır. Küçük bir çiftliğe doğru yaklaşırlar. Onları gören küçük çocuklar merakla ikiliyi izlerler. Çiftliğin içinde iki adam bir ata nal takma işiyle meşguldürler. Giyimlerinden çiftçilik ve hayvancılıkla uğraştıkları anlaşılır. Western filmlerindeki gibi kovboy şapkaları vardır. Wyatt'ın motorunun lastiği patlamıştır ve tamir için adamların

aletlerini kullanmak için izin isterler. Çiftliğin sahibi cömert bir şekilde aletleri kullanabileceklerini söyler. Aynı görüntüde arkada Wyatt ve Billy motorun tekerleğini değiştirirken ön planda da atın ayağına çakılan nal görülmektedir. Geçmişle geleceğin aynı karede somutlaştırılması filmin ortaya koyduğu en güzel tespitlerden biridir. Tamirattan sonra çiftlik sahibi ikiliyi öğle yemeğine davet eder. Bahçeye uzun bir masa kurulmuştur ve evin kadını ile birlikte bir sürü çocuk da masadadır. Yemeğe oturan Wyatt ve Billy karınlarını doyurmaya başlar. Bu sahne Amerikan toplumunun kentli-köylü ya da kent-kırsal ayrımını yapmaktadır. Yemeden önce ev sahibinin isteğiyle yemek duası yapılır. Bu, Hıristiyan geleneklerinin harfiyen uygulandığının bir kanıtıdır. Çiftlik sahibi ikilinin Los Angeles'lı olduğunu öğrenince gençken şehre, California'ya yerleşme hayalleri olduğunu ama bunu başaramadığını söyler. Wyatt ise adamın kırsaldaki yaşamını beğendiğini, toprakla uğraşmanın insana verilmiş bir lütuf olduğunu söyler. Wyatt yine burada zamanla ilgili bir fikrine dile getirir. Ona göre kırsalda yaşayanlar zamanın daha çoğuna sahiptirler. Buradan, kentlinin kırsala, köylünün ise kente duyduğu özlemi ebedidir, varsayımı çıkarılabilir. İnsanoğlu kendinde olmayanı ister felsefesi bu sahnede bir kez daha tecelli eder.

"Easy Rider" için kullanılan müzikler çok önemlidir. Ağırlıklı olarak dönemin isyan olgusunu yansıtan rock parçaları seçilmiştir; "Born to Be Wild" (Mars Bonfire), "It's Alright, Ma" (Bob Dylan), "Wasn't Born to Follow" (Carole King/Gerry Goffin), "The Pusher" (Hoyt Axton)... Şarkıların sözlerine bakıldığında da dönemin isyan eden, başkaldıran, sistemi ve rutin hayatı eleştiren dizelerle karşılaşılmaktadır. Filmle en çok özdeşleşmiş olan "Born to be Wild"ın sözleri bir nevi ikilinin yola çıkış amacını da yansıtmaktadır.

" Motorunu çalıştır
Ana yoldan ayrıl
Macera ara
Ve ne gelirse yoluna
Evet canım,gerçekleştir
Dünyayı sevgiyle kucakla
Silahlarını bir kereliğine ateşle
Ve uzaya uçur

Dumanı ve yıldırımları severim
Ağır metal gürültülerini
Rüzgarla yarışmayı
Ve dipte olduğumu hissetmeyi
Evet canım, gerçekleştir
Dünyayı sevgiyle kucakla
Silahlarını bir kereliğine ateşle
Ve uzaya uçur

Doğanın çocuğu gibi
Vahşi olmak için doğduk
Çok yükseğe tırmanabiliriz
Hiç istemiyorum ölmeyi

Vahşi olmak için doğduk
Vahşi olmak için doğduk"

Çiftlikten ayrılan ikili yolda gördükleri hippi bir otostopçuyu yanlarına alırlar. Adam Wyatt'ın motoruna biner. Benzinlikte durduklarında Billy,Wyatt'ı yanına çağırarak adamın yanlarındaki parayı çalabileceği hakkındaki endişesini şöyle dile getirir; "Bütün hayalerimiz o deponun içinde ama sen adama benzin doldurtuyorsun!". Billy'nin endişesinin yersiz olduğunu söyleyen ve onu susturan Wyatt seyirciye bir kez daha Wyatt'ın lider olduğunu kanıtlar. Benzinciden ayrılan grup geceyi geçirmek için çölün ortasında bir yerlerde kamp kurarlar. Burada üçlü uyuşturucu alırlar. Keyiflidirler. Karşılaştıkları adam da aslen şehirli olup, şehirden uzaklaşmayı seçmiş biridir. O da bu toprakların sahiplerinin yerliler olduğunu ve onlara saygı duyulması gerektiğini düşünmektedir. Bu adamı Capmbell'in kahramanın sonsuz yolculuğundaki gibi bir nevi akıl hocası ve bilge olarak görmek mümkündür. Zira kendisi şehirdeki rahat yaşamı bırakıp kendi gibi düşünen insanlarla birlikte çölün ortasında bir komün hayatı yaşamaktadır. Çöle hayat vererek komündeki insanların özgürce yaşamasını sağlamaktadır. Wyatt bu sohbette çok önemli bir şey söyler. Hiçbir zaman başka birinin yerinde olmak istediğini söyleyerek seyirciye şunu kanıtlar; önemli olan insanın kendi benliğini benimsemesidir. Wyatt, kendi benliğini ve yaşam tarzını

değiştirmek ister ama bunu başka birinin yerinde olmayı hayal ederek gerçekleşmesini reddeder. Bunun ruhundaki değişimle de mümkün olabileceğinin altını çizer.

Ertesi sabah tekrar yola koyulan grup adamın oluşturduğu komüne gelir. Derme çatma bir yapıda kalan 20-30 kişilik bir komündür. Bu komünde şehir hayatını reddedip çıkagelmiş insanlar vardır. Bu komün bir nevi, yol filmlerinde görülen "karakterin değişimi" kuralının toplu bir yansımasıdır. Kendileri ekip kendileri biçerek hayatta kalma savaşı verirken, bir yandan da özgürlüklerinin tadını çıkartmaktadırlar. Çocuklar da onlarla birlikte yaşamaktadır. Muzip ve daha saf bir kişiliğe sahip olan Billy hemen çocuklarla iletişim kurup onların oyununa katılmıştır. Wyatt ise etrafı ve insanları gözlemler. Burada önemli bir sahne gerçekleşir. Şehir hayatını, dolayısıyla rutin alışkanlıklarını, sevdiklerini, işini gücünü bırakarak komün hayatına gelen insanlar ektikleri tohumların çıkması ve karınlarını doyurmaya yetecek kadar mahsul almaları için tanrıya dua ederler. Maddi değişimleri manevi değişimlerine engel olmamış, şehir hayatındaki gibi nimetler için dua etmektedirler. Tıpkı çiftlikte yaşayan ailenin her yemek önce dua etmeleri gibi. Film, her fırsatta, şartlar ne olursa olsun, insanoğlunun din algısının kolay kolay değişmeyeceğini vurgulamaktadır. Filmin felsefi altyapısında kaderci bir Hıristiyan öğretisi olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır.

Joseph Campbell'in belirttiği tanrıçayla karşılaşma safhası bu bölümde gerçekleşir. Komündeki Lisa ve Sarah, Wyatt ve Billy'nin bir süreliğine de olsa tanrıçaları olacaktır. Lisa, Wyatt'ı görür görmez çok etkilenmiştir. Onunla tanışmak ister. Billy ise Sarah'dan hoşlanır ve onu elde etmek için türlü şaklabanlıklara kalkışır. Lisa, belli ki, Wyatt'a göz koymuştur. Onu baştan çıkarmayı becerir. Bulundukları komünde kalmasını direkt olarak söylemese de hareketleri ve sözleriyle bunu ima eder. Seyirci, Wyatt'ı ilk defa bu kadar bilinçsiz ve aklı başında olmayan bir şekilde görür. Tıpkı Odysseus'un sirenlerin sesini duyduğu anki tepkileri gibi, Wyatt, Lisa'nın çağrısına istemsizce ve bilinçsizce karşı vermek ister. Ancak Billy, ikisinin yanına gelerek bu anı bozar. Bir hedefleri olduğunu ve bir an evvel yola koyulmaları gerektiğini söyler. Lisa, Wyatt'ı alıkoymayacağını anlayınca en azından onları yollarının üstünde bir yere bırakmalarını ister. Wyatt'ın cevabı ilginçtir; "Sen ne istersen yaparım." İki erkek iki kadın bir ara nehir kıyısındaki eski bir taş evin içinde oluşmuş doğal su havuzunun içine çıplak şekilde girerek keyifli vakit geçirirler. Baştan

çıkaran kadın bir kez daha görevini yerine getirmiştir. Anın tadını çıkaran iki kafadar filmin başından beri görülmediği şekilde mutludurlar. Tekrar yola çıkmadan önce onları komüne getiren adam Wyatt'a uyuşturucu verirken şöyle der; "Doğru yere doğru insanlarla gittiğini düşündüğünde bunu dörde böl!"... Bu kahraman için verilmiş ama sonradan ve gerektiğinde kullanılması gereken mistik bir hediyedir. Campbell'in kahramanın sonsuz yolculuğu modelinde kahraman bu hediyeyi kabul ederek geçtiği sınavların başarısını kabullenir.

Tek başlarına yola çıkan ikili bu kez bir şehre uğrarlar. Şehrin içinden geçerken yolda gösteri yapan bir bandonun peşine takılınca polis tarafından gözaltına alınarak nezarethaneye atılırlar. Nezarethanenin duvarlarında orada kalmış suçluların kazıdıkları yazılar, imgeler vardır. Bunların odak noktası İsa, Meryem..vs. Hıristiyanlıkla ilgili imgelerdir. Bir yazıda "Yüce İsa; aynı dün, aynı bugün ve aynı gelecek" iması şaşırtıcıdır. Yaşanılan her günün birbirinin aynısı olduğu ve bunun hiç değişmeyeceği anlamını söylemek film için kısırdöngünün tanımı haline gelebilir. Tam da Wyatt ve Billy'nin kırmak istediği bir kısırdöngü... Burada tanıştıkları zengin iş adamının oğlu olan George (Jack Nicholson) sayesinde gözaltından kurtulurlar. George'un şehirli ve zengin bir kişi olarak kapitalizmi temsil ettiği söylenebilir. Alkolik biridir. Ancak yüreğinde kötülük yoktur. Wyatt ve Billy ile çabuk kaynaşır. George, ikiliye bulundukları yerde yaşayanların sıra dışı insanlara karşı pek de iyi davranmadığını belirtir. Özellikle de ayrıksı giyimli ve uzun saçlı tiplere karşı. George, içerideki polislere rüşvet vererek Amerika'da adaletin satın alınabileceğini gösterir. Bu saptama filmin önemli argümanlarındandır. Döneminin isyan duygusunu oluşturan önemli etkenlerden biri de satın alınmış bu adaletin devlet eliyle vatandaşlar üzerinde yarattığı baskıdır. Film George karakteriyle bu adaletsizliği gözler önüne sermeyi başarır. George'un babasıyla ilişkisi pek de iyi değildir. George babası tarafından bir türlü onay görmeyen biridir. Campbell'ın sözünü ettiği babanın gönlünü alma aşamasın dek gelen durum ise George'un babasına bir türlü yaranamamış olmasıdır. George günü gününe yaşayan, yarınını düşünmeyen pek de amacı olmayan biridir. O da diğerleri gibi Mardi Gras festivaline gitmek istemiştir ama bu hayalini bir türlü gerçekleştirememiştir. Üstelik New Orleans'da bulunan ve Amerika'nın en güzel kadınlarının yer aldığını iddia ettiği bir eğlence kulübünü de görmek istemektedir. Bu isteği karşısında Wyatt (bir eşik bekçisi gibi) bu kez George'a bizimle gel çağrısı yapar ve George ilk eşiği atlamış olur. Üçlü yola koyulur.

Gece olunca bir ağacın dibinde kamp kurarlar. Wyatt, daha önce hiç marihuana kullanmamış olan George'a marihuana içirir. Bu sırada UFO'lar üzerine bir sohbete girişirler. George hükümetin vatandaşlarından UFO gerçeğini sakladığını söyler. Uzaylıların insanlara benzediğini söyleyen George, onların ileri gelişmişlikleri sayesinde kendi gezegenlerinde savaşın ve para sisteminin olmadığını, herhangi bir lidere ihtiyaç duymadıklarını, hepsinin eşit şartlarda yeme, içme ve barınma imkanlarına sahip olduklarını da ekler. Tarif ettiği şey aslında ütopik bir dünya tanımıdır. Bunu söylerken öylesine iştahlı ve inandırıcıdır ki, George'un hayalini kurduğu dünyanın böyle bir tasviri olduğu nettir.

Ertesi sabah yine yola koyulan üç kafadar, özgür yılkı atlarının yaşadıkları uçsuz bucaksız arazilerden, siyahi vatandaşların yaşadıkları fakir mahallelerden, her ev ve işyerinin önünde Amerika bayrağı olan bir şehirden geçerler. Şehrin çıkışında milliyetçi bir kasabada mola verirler. Acıkmışlardır. Kasaba meydanındaki bir cafe-restauranta girerler. Ortadaki masaya otururlar. Bir masada genç ve güzel altı kadın, bir masada şerif ve orta yaşı geçmiş bir adam diğer masada da dört beş kasaba sakini oturmaktadır. İçeri girdikleri andan itibaren kadınların beğenisini almışlardır. Kadınlar kendi aralarında onlarla tanışmak istediklerini konuşurlar. Ancak mekandaki diğer erkek müşteriler, yabancılardan pek de hoşlanmamışlardır. Tıpkı western filmlerinde olduğu gibi. Üç kafadar kadınların ilgisinden hoşnut olsalar da, adamların laf atmalarından ve alaycı bakışlarından rahatsız olurlar. Zira açık açık tehdit edilmeye başlamışlardır. Durumun farkına varan George ve Wyatt pek de aç olmadıklarını iddia ederek mekanı terk etmek isterler. Hiçbir şeyin farkında olmayan Billy de mecburen onlara ayak uydurur. Motorlarına binmek üzereyleyken kadınlar da arkalarından gelerek onlarla muhabbet ederler. Ancak mekanın camına gelen ve onları tehditkar bir şekilde dikizleyen adamları fark eder etmez üç kafadar kadınları olduğu gibi bırakıp oradan uzaklaşırlar. Başlarına bela almak istememektedirler.

Geceyi geçirmek için yine kamp kurarlar. O gün yaşadıklarından sonra ülkelerini sorgulamaya başlamışlardır. George, eskiden bu ülke çok güzeldi, şimdi ne oldu anlamıyorum, der. Sözüm ona özgürlüğü savunanların gerçekten özgürlüğü seçmiş biriyle karşılaştıklarında kötülüğe yöneldiklerini de ifade eder. Aslında bunlar filmin kendi felsefi söylemleridir. Toplumun gidişatının iyi olmadığı vurgulanır.

Uykuya daldıklarında gece yarısı kamp alanına gelen bir grup kasabalı sopalarla üç arkadaşı ölesiye döver. George aldığı darbelerle ölür. Wyatt ve Billy cesedi ailesine yollama kararı alırlar.

Bu üzücü olaydan sonra seyirci Wyatt ve Billy'i, George'un onlara tavsiye ettiği ünlü gece kulübünde görür. Bir nevi arkadaşlarının hayalini gerçekleştirerek ona karşı son görevlerini yapmış olacaklardır. Gittikleri kulüpte müşterilere alkol ve kadın ikram edilmektedir. İkili, oldukça şaşalı olan mekanın duvar ve tavanlarında yine Hırıstiyan öğeleri ile karşılaşırlar. Wyatt, duvarda yazan "Tanrı yoksa onu yaratmak gerecektir" yazısını yüksek sesle okur ama yorum yapmaz. Film burada seyirciyi tanrı kavramı üzerine düşünmeye davet eder. George'un ölümü belli ki Wyatt'ı oldukça etkilemiştir. Sessizdir. Canı hiçbir şey yapmak istemez. Billy ise daha umursamazdır. Kızlarla eğlenir, içkisini içer. Anı yaşamaya yeniden kaldığı yerden devam etmektedir. Bu noktada Wyatt bir öngörü, bir yanılsama görür. Duvarda okuduğu "Ölüm insanın kötü namını örterek iyi mi kötü mü karar verir." yazısından sonra yol kenarında motorunun yandığını görür. Anlam veremez. Ancak bu görüntü filmin sonuna dair seyirci için bir işarettir.

Derken yanlarına iki fahişe gelir; Wyatt'ın yanına oturan Mary (Meryem Ana'nın ismiyle aynıdır) ve Billy'nin tercih ettiği Karen... Wyatt cinsel ilişkiye girmek istemez. Mary'ye içki teklif eder. Ancak Mary de içki içmediğini söyler. Billy ve Karen ise eğlenmeye başlamışlardır. Bu noktada kahramanların yeniden baştan çıkarıcı kadınlarla karşılaştıklarını söylemek mümkündür. Wyatt yolculuğa çıkış sebepleri olan, hayalini kurdukları Mardi Gras festivalinin başladığını Mary'den öğrenir ve hep birlikte festivale katılmak için dışarı çıkarlar. Festival tüm coşkusuyla devam etmektedir. İki kahraman da Campbell'in belirttiği nihai ödüle kavuşmuşlardır. Üstelik yanlarında tanrıçaları da vardır. Festivalin tadını çıkartırlar. Özellikle de Wyatt yaptığı yolculuktan ve yaşadığı arınmadan memnun gözükmektedir. Bir sahnede Mary'yi öpücüklere boğar, ona sarılır, mutludur. Ödülünün tadını çıkarır. Festival alanından daha tenha bir yere giderlerken Wyatt yerde gördüğü bir köpek ölüsünü eller. Ölüme dokunulan bu an kahramanın ermişliğinin de bir göstergesidir. Wyatt ve Billy kadınlarla birlikte bir mezarlığa gelirler. Wyatt, burada, komündeki adamın verdiği hediye olan uyuşturucuyu bölerek arkadaşlarına sunar. Bu hediyeyi paylaşmak Wyatt için arınmanın başka bir aşaması sayılabilir. Dörtlü uyuşturucunun etkisine girer.

Filmin bu bölümü aynı zamanda deneysel sinema tarihi için de bir doruk noktasıdır. Karmaşık ve dinamik bir kurguyla filmin özünü simgeleyen birçok imge arka arkaya seyirciye sunulur. Mezarlıktaki Hıristiyanlık sembolleri İncil'den okunan pasajlarla aktarılır. Bir sahnede Billy elindeki şarabın bir bölümünü mezarlıkta bulduğu bir haçın üstüne döker. Bilindiği üzere Hıristiyanlıkta şarap İsa'nın kanını temsil etmektedir. Böylece Billy haçı kutsadığını düşünür. Bir ara mezarlıkların içinde kadınlarla erkekler sevişir. Bu karışık sahnelerden birinde Wyatt'ın maceraya çıkmadan önceki hayatına dair önemli bir bilgi sunulur. Kafası uyuşturucunun etkisinde bir kadın heykeline sarılan Wyatt ağlamaktadır. Seyirci, annesinin onu terk ettiğini öğrenir. Ama bu terk edişin altı doldurulmamıştır. Ölümle sonuçlanan zorunlu bir terk ediş de olabilir, bilinçli bir şekilde çocuğunu bırakıp gitmek de olabilir. Campbell'in de belirttiği gibi kahraman annesiyle birlikte ve bir olmak ister. Wyatt'ı maceraya çıkartan dürtü belki de annesine olan bu bilinçaltındaki özlemdir.

Bu deneysel sahnelerin bitiminde ikili yeniden yollara düşer. Ancak bu kez yollarda seyirciye gösterilen diğerlerinden biraz farklıdır. Yeni inşaat halinde olan ya da henüz taze tamamlanmış olan evler, yapılar, köprüler görülür. Bu kareler, hem karakterlerin arınıp yeniden doğuşlarını simgeler hem de yeni Amerika'nın inşasının bir işaretini temsil eder. İkili son kez bir yerde kamp kurarlar. Billy coşkuludur. Hem hayaline kavuşmuş hem de parayı sağ salim başka bir eyalete taşımışlardır. Ancak Wyatt yaşadığı değişim ve olgunlukla paranın artık bir önemi olmadığını vurgularcasına, harcadık, der. Billy söylenene anlam veremez. Ertesi sabah son kez yolculuklarına kaldıkları yerden devam ederler. Bu yolculuk filmin aynı zamanda final sahnesidir. İkili kendi yollarında giderken, Amerika'nın kırsal kesimini temsil eden iki kişi Wyatt ve Billy'yi rahatsız ederler. Aykırı tiplerini beğenmemişlerdir. Sırf rahatsızlık vermek için arabayla Billy'nin yanına yaklaşıp onu silahla korkutmak isterlerken istemeden de olsa vururlar. Araç hızla oradan uzaklaşır. Wyatt, Billy'nin yanına gelir. Billy ağır yaralıdır. Amerikan bayraklı montunu çıkarıp onun üstüne serer ve yardım getirmek için motoruna atlayıp şehre doğra yola koyulur. Bu sırada olay yerine geri dönmekte olan araçla Wyatt yan yana geldiğinde bir el ateş sesi daha duyulur. Wyatt'in motoruna isabet eden kurşun motoru patlatarak yoldan çıkarır. Wyatt bir yana savrulup ölürken motorda alev alıp yanmaya başlar. Bu görüntü Wyatt'ın eğlence kulübünde gördüğü öngörünün aynısıdır. Yani Wyatt aslında ölümünü görmüştür. Bu sırada helikopterle çekim yapan kamera yükselir. Son jenerik

görüntünün üzerine akar. Wyatt ve Billy'nin macerası üzücü bir şekilde sonlanmıştır. Ama filmozofinin okuyabileceği şekilde bakılırsa, toplumun kabullenmediği bu iki ayrıksı arkadaşın ölümü onları asıl özgürlüğe kavuşturan durum olmuştur. Film boyunca dini objeler ve mezarlık gibi ölümle ilişkilenen karakterlerin ölümü özgürlüğe atılan ilk adım olarak da rahatlıkla okunabilir.

Joseph Campbell'ın kahramanın sonsuz yolculuğu modelindeki dönüşün reddedilişi, büyülü kaçış, dışarıdan gelen kurtuluş, dönüş eşiğinin aşılması, iki dünyanın ustası ve yaşama özgürlüğü aşamaları bu film bazında eksiktir. Çünkü macera klasik anlamda tamamlanmamıştır.

KAHRAMANIN SONSUZ YOLCULUĞU AŞAMALARI	KARAKTERLER	FİLMDE GERÇEKLEŞEN DURUM
Maceraya Çağrı	Wyatt	-
	Billy	-
Çağrının Reddedilişi	Wyatt	-
	Billy	-
Doğaüstü Yardım	Wyatt	-
	Billy	-
İlk Eşiğin Aşılması	Wyatt	+
	Billy	+
Balinanın Karnı	Wyatt	+
	Billy	+
Sınavlar Yolu	Wyatt	+
	Billy	+
Tanrıçayla Karşılaşma	Wyatt	+
	Billy	+
Baştan Çıkarıcı Olarak Kadın	Wyatt	+
	Billy	+
Babanın Gönlünü Alma	Wyatt	-
	Billy	-
Tanrılaştırma	Wyatt	+
	Billy	-
Nihai Ödül	Wyatt	+
	Billy	+
Dönüşün Reddedilişi	Wyatt	-
	Billy	-
Büyülü Kaçış	Wyatt	-
	Billy	-
Dışarıdan Gelen Kurtuluş	Wyatt	-
	Billy	-
Dönüş Eşiğinin Aşılması	Wyatt	-
	Billy	-
İki Dünyanın Ustası	Wyatt	-
	Billy	-
Yaşama Özgürlüğü	Wyatt	-
	Billy	-

Tablo 1. “Easy Rider” filminin Joseph Campbell’ın kahramanın sonsuz yolculuğu modeline uygunluğu

3.4.2. "Puslu Manzaralar" Filmi

3.4.2.1. Künye

Yapım Yılı: 1988
Süre: 2 s 7 dk
Yönetmen: Théo Angelopoulos
Senaryo: Théo Angelopoulos, Tonino Guerra, Thanassis Valtinos
Oyuncular: Tania Paleologou, Michalis Zeke, Eva Kotamanidou
Tür: Dram
Ülke: Fransa, İtalya, Yunanistan

3.4.2.2. Konusu

Puslu Manzaralar, iki çocuğun Almanya'da yaşadığını düşündükleri babalarını arayışlarının hikayesidir. Çıktıkları bu yolculukta, karşılarına çıkacak her türlü zorluğa göğüs gerecek, yine de babalarını bulmaya dair enerjilerini kaybetmeyeceklerdir. Kafalarına koydukları bu yol aynı zamanda ikisinin de çocukluktan yetişkinliğe geçiş yolculuğu da olacaktır (http://www.beyazperde.com/filmler/film-63401/, Erişim. 10.05.2019).

3.4.2.3. Theodoros Angelopoulos

Yunan sinemasının Costa Gavras ve Costas Ferris ile birlikte öncü yönetmeni ve sanatsal sinemanın en önemli çağdaş temsilcilerindendir. Mitolojik göndermelere bol yer verilen filmlerinde, daha çok bireyden hareketle tarihsel bağlam içinde toplumsal olaylar konu edilmektedir. Özellikle entelektüel bireyin yaşama dair ızdırapları ve düş kırıklıkları işlenir. Filmlerinde geniş plan çekimler ve uzun sekanslar çokça yer alır. Çoğunu Eleni Karaindrou'nun müziklediği filmleri arasında şunlar sayılabilir: "36 Günleri", "Avcılar", "Kumpanya", "Kitera'ya Yolculuk", "Arıcı", "Puslu Manzaralar", "Leyleğin Geciken Adımı", "Ulis'in Bakışı", "Sonsuzluk ve Bir Gün", "Ağlayan Çayır", "Zamanın Tozu". Angelopoulos 24 Ocak 2012 günü, akşam saatlerinde Pire-Drapetsona otoyolunda, "Öteki Deniz" adlı yeni filminin çekimi sırasında çarpan bir motosiklet yüzünden yaşama veda etmiştir.

3.4.2.4. "Puslu Manzaralar" Filminin Çözümlenmesi

Theodoros Angelopoulos, sinemada felsefeyi oldukça etkin bir şekilde kullanan bir yönetmendir. Sinema tarihine bıraktığı filmlerde neredeyse her karenin, yarattığı her karakterin ayrı bir derinliği vardır. Simgeleri kullanarak özellikle de Yunanistan ve halkı üzerine anlamlı mesajlar vermiştir. 1988 yılında çektiği "Puslu Manzaralar" Avrupa'da çekilen önemli yol filmleri arasında görülür. Bir abla kardeşin hiç görmedikleri babalarına kavuşmak için Almanya'ya yaptıkları yolculuğu konu alan film aynı zamanda döneminin Yunanistan'ı da inceler.

Campbell'ın kahramanın sonsuz yolculuğu modelinde maceraya çağrı ve çağrının reddedilişi aşamaları filmin kahramanları Alexander (6 yaş civarı) ve Voula (14 yaş civarı) için uygulanmamıştır. Film anneleriyle yaşayan ve babalarını hiç görmeden büyüyen abla kardeşin gece tren istasyonuna gelmeleriyle başlar. Amaçları Almanya'da yaşadıklarını düşündükleri babalarının yanına gitmek için Almanya'ya giden ekspres trene binmektir. Biletleri yoktur ve tren hareket etmeden önce kaçak olarak bineceklerdir. İstasyondaki bir seyyar satıcının sözlerinden çocukların sık sık istasyona geldikleri anlaşılır. Tren hareket ettiğinde çocuklar binemez. Tren perondan ayrılır ve iki çocuk hareketsiz bir şekilde karanlığa doğru bakakalırlar. Bu umutsuz duruş ve karanlığa bakış, çetrefilli, sonu belli olmayan yolculuğu temsil eder.

O gece aynı yatakta uykuya hazırlanırlarken anneleri odanın kapısını açar. Çocuklar hemen gözlerini kapatarak uyuyor numarası yaparlar. Çocukların annelerine karşı herhangi bir nefret belirtisi olmasa da, uyuyor numaraları yapmaları aralarındaki bağın zayıflığını da seyirciye göstermiş olur. Ertesi sabah bir akıl hastanesinin bahçesinin tel örgülerle çekilmiş sınırına gelirler. Kendini martı zanneden bir deli adamla konuşurlar. Bu adamın eşik bekçisi olduğu rahatlıkla söylenebilir. Deli adam Alexander'a "Her gün Almanya'ya gidiyorsunuz. Almanya nasıl bir yer?" diye sorar. Bu sorunun altında çocukların bu davranışını onaylayıcı bir tavır yoktur. Ama çocuklar bu adamı dinlemeyeceklerdir. O gece yine trene binmek üzere istasyona giderler. Son anda trene binerek ilk eşiği geçmiş olurlar. Film boyunca yapacakları tren yolculukları göze alınacak olursa, trenin çocuk kahramanlar için balinanın karnı olduğunu söylemek mümkündür. Artık dönüşü olmayan bir yola girmişler ve değişimi

kabullenmişlerdir. Abla kardeş sevinç içinde birbirlerine sarılırlar. Oysaki daha yolun başındadırlar.

Çocuklar için sınavlar yolu artık başlamıştır. Çocukların biletleri olmadığı için koridorda bir yerde uyuklamaya başlarlar. Bu sırada Voula'nın ağzından babalarına daha önce yazdıkları bir mektuptan satırlar okunur. Çocukların baba hasreti çektikleri, onu görmek için her şeyi arkalarında bıraktıkları anlaşılır. Tek istekleri onu bir kere görüp geri dönmektir. Çocuklar uyurken bilet kontrolü yapan kondüktör yanlarına gelip bilet ister. Biletlerinin olmadığını anlayınca ilk durakta onları indirerek görevlilere teslim eder. İstasyon görevlisi çocukları geri göndermeye niyetlenirken Voula yalan atar ve dayılarının yanına gitmek istediklerini söyler. Dayıları oraya yakın bir fabrikada çalışmaktadır. Polis çocukları dayıya teslim etmek ister ancak dayıları polise tüm gerçekleri anlatır. Çocukların gayrimeşru bir ilişkiden olduklarını, babalarının bilinmediğini ve dolayısıyla Almanya'da çocukların babası olmadığını söyler. Almanya yalanının ise anneleri tarafından çocuklara bir hayal kurma şansı tanınması için söylendiğini belirtir. Kendisinin de yıllardır çocukların annesiyle görüşmediğini belirten adam polise çocukları annelerine teslim etmesi gerektiğini söyler. Bu sırada konuşulanları duyan Voula içeri girerek bunun bir yalan olduğunu söyler. Dayısına bağırarak odayı terk eder.

Çocuklar polis karakoluna getirilir. Koridorda işlem sıralarını beklerken dışarıda kar yağdığını gören polisler sevinçle dışarı çıkarlar. Bunu fırsat bilen Voula kardeşini de alarak karakoldan çıkar. Dışarıda kar yağmaktadır. Küçük bir meydanda karın yağışını izleyen insanlar adeta donmuştur. İki kardeş sokaklarda koşmaya başlarlar. Onlar hariç herkes hareketsizdir. Yönetmen diğer filmlerinde de bu imgeyi sık kullanır. Bu imge sinemanın zamanı durduran, sorgulayan ve sorgulatan felsefi özelliklerinden biridir.

Sonraki sahnede çocuklar bir şekilde yine trene binmişler ve uyumamak için ayakta durmaktadırlar. Bu kez seyirci Aleksander'ın ağzından yazılan özlem dolu bir mektubu dinler. Trenin kondüktörü yaklaşırken sahne biter. Çocuklar karlı bir yolda yürürken görülür. Bir mekandan müzik sesleri gelmektedir. Oraya doğru yürürken o mekandan ağlayarak gelinlikli bir kadın çıkar. Koşarak meydanın ortasına gelir. Ardından koşan damat onu yakalayarak teskin eder. Tekrar içeri sokar. Bu sırada can

çekişmekte olan bir atı yerde sürükleyerek çıkagelen bir traktör meydanda durur. Çocuklar hemen atın yanına gelirler. At ölmek üzeredir. Hem üşümekte, hem de zorla nefes almaktadır. Atın durumuna üzülen Aleksander ağlamaya başlar. Bu sırada arka planda düğün alayı mekandan çıkar ve eğlene eğlene sokağı terk eder. Bu sahne yaşamla ölümün iç içeliğini tasvir ederken bir yandan da çocukların geçirdiği sınavlar yolunun önemli bir parçasıdır.

Yollarına devam eden Aleksander ve Voula bu kez otoyoldadırlar. Yürümekte yorulmuşlardır. Eski bir otobüs yol kenarında durmaktadır. Onları fark eden otobüsü kullanan genç adam (Orestis) çocukları yol üstündeki kasabaya bırakabileceğini söyler. Önce çekinen iki çocuk, çaresizce araca binerler. Orestis aslında bir gezici tiyatro grubunda çalışan biridir. Sürdüğü otobüs ise tiyatro grubunu, dekorları ve eşyaları taşıyan bir otobüstür. Aynı zamanda o da oyunculardan biridir. Orestis'in kahramanın sonsuz yolculuğu modeline göre birkaç işlevi vardır. Orestis çocuklar için doğaüstü yardım aşamasında olduğu gibi koruyucu bir figürdür. Ayrıca özellikle Voula için aşkı tanıyacağı tanrıçayı temsil eder. Aleksander içinse bir baba figürü olacak ve babanın gönlünü alma aşaması Aleksander-Orestis ikilisi üzerinden anlatılacaktır. Orestis Aleksander'a seyircileri hem ağlatan hem de güldüren bir oyuncu olduğunu anlatır. Aleksander'ın ilgisini çeken bu durumu gören Orestis, küçük çocuğa tiyatronun ne olduğunu ve büyüsünü açıklamaya çalışır. Aleksander belki de ilk defa büyük bir erkek tarafından adam yerine konulmanın tadını çıkarıyordur. Onu ilgiyle dinler.

Otobüs bir kasaba meydanına park eder. Orestis otobüsün arka kapısından motosikletini indirir. Bu sırada yolun öte tarafından dokuz kişilik tiyatro ekibi kendilerine doğru ağır adımlarla yürümeye başlarlar. Orestis'e oyunlarını sergileyecekleri bir tiyatro salonunu hala bulamadıklarını söylerler. Orestis'in yeni bir salon bulmasını isterler. Orestis motosikletine atladığı gibi işlerini halletmek için otobüsten uzaklaşır. Bu sırada Voula otobüste uyumaktadır. Aleksander kasabanın içinde dolaşmaya başlar. Bir lokantaya girerek lokanta sahibinden yemek ister. Lokanta sahibi de yemeği hak etmesi için bazı kirlileri yıkamasını söyler. Bu sırada lokantaya giren yaşlı bir adam yanındaki kemanı çalmaya başlar. Aleksander bu duygu dolu melodileri dinlemek için bir sandalyeye oturur. Müzik küçük çocuğu

büyülemiştir. Bir süre sonra gelen lokanta sahibi müzisyeni kovalar. Aleksander yine işe koyulur.

Bir sonraki sahnede Aleksander meydanda dolaşırken Orestis ve Voula çıkagelir. Voula kardeşinin kaybolduğunu sanmıştır. O ise tabak yıkayarak kazandığı yarım ekmek sandviçi gururla ablasına takdim eder. Akşam ıssız bir sokakta yürürlerken Orestis çöplerin arasında üç dört kareden oluşan bir negatif film şeridi bulur. Işığa tutarak görüntünün içinde sisler arasında zar zor görülen tek bir ağaç olduğunu söyler. Ama çocuklar bu görüntüyü göremezler. Orestis hayal ettiğini belirtince Aleksander film parçasının kendisinin olmasını ister. Orestis'in bu tasviri filmin son sahnesi olarak seyircinin karşısına çıkacaktır.

Ertesi sabah otobüs bir deniz kıyısındadır. Çocuklar uyandığında ilginç bir manzarayla karşılaşırlar. Tiyatro grubu sahile yayılmış, repliklerini çalışmaktadırlar. Çocuklar oyuncuların arasında gezer. Bu sırada gelen bir adam oyunun sahneleneceği salonu daha yüksek bir para ödedikleri için başka bir gruba verdiğini söyler. Oyuncular üzülerek sahilde dağılırlar. Orestis ise oyunculardan birini şehre motosikletiyle götürür.

Sonraki sahnede Aleksander ve Voula sağnak yağmur altında otoyolda ilerlemektedirler. Üşümüşlerdir. Aleksander daha fazla yürümek istemediğini söyleyince Voula otostop çekmeye başlar. Bir kamyona binerler. Kamyon şoförü yol kenarında bir lokantada durur. Çocuklarla birlikte içeri girerler. Kamyon şoförü lokantada çalışan genç bir garson kıza asılır. Kız yüz vermeyince şoför çocukları da alarak lokantayı öfkeyle terk eder. Ertesi sabah kamyon yolun kenarında ıssız bir yerde durur. Aleksander uyumaktayken şoför Voula'yı kamyonun kasasına götürerek tecavüz eder. Voula bacak arasından sızan kana elini sürer. Yüzünde duygusuz bir ifade vardır. Bu acımasız nokta Voula için tanrılaşma safhasıdır. Ölüp yeniden doğmuş gibidir. Bundan sonraki davranışları çocukluğu barındırmayacaktır. Olgunluğu acı bir biçimde elde etmiştir.

İki çocuk yine yoldadırlar. Kah trende, kah istasyonların bekleme salonlarındadırlar. Trenle yolculuk ettikleri bir sırada tren polis tarafından durdurulur. Çocuklar arandıklarını anlayarak trenden inip polisten kaçarlar. Gittikleri bir bölgede

daha fazla polisle karşılaşan çocukların yolları bir kez daha Orestis ile kesişir. Ondan kendilerini o bölgeden motosikletle götürmelerini isterler. Büyülü kaçış aşaması olarak görülebilecek bu noktada Orestis bir kez daha oların yardımına koşmuştur. Onları deniz kıyısına getirir. Burada Voula'nın Orestis'e ilgisi açığa çıkar. Bu duygunun adı ilk aşktır. Orestis'ten karşılık göremeyeceğini anlayan Voula koşarak deniz kıyısına çöker ve ağlar.

Üçlü Selanik'e gelir. Burada tiyatro grubunun oyun kıyafetlerini sattıklarını görürler. Orestis çok sinirlenir ama elinden bir şey gelmez. Tekrar oradan ayrılarak bir pansiyona uyumaya giderler. Alexander ve Voula aynı yataktadırlar. Gece yarısı Voula yatağından çıkarak Orestis'in odasına gider ama onu odasında bulamaz. Ertesi sabah denizi seyrederlerken denizin içinden devasa bir heykelin elinin çıktığını görürler. Dev eli bir helikopter Selanik açıklarına doğru götürür. Bunu Yunanistan'ın gelenekselci ve toplumcu alışkanlıklarından uzaklaşması ya da geçmişle hesaplaşma olarak yorumlamak mümkündür.

Bir sonraki sahnede Orestis motorunu satar. Oradan çocuklarla beraber rock şarkılarının çalındığı karanlık bir bara gelirler. Bu sahne Yunan gençliğini eleştirel boyutta ele alan sahnelerdendir. Orestis çocuklarla ilgilenmez. Bu sahnede Orestis'in bir eşcinsel olduğu anlaşılır. Bunu gören Voula bardan gider. Abla kardeş ıssız bir yolda yürürken Orestis peşlerinden gelir. Kız çantasını barda unutmuştur. Orestis onlara pişman olduğunu söyler. Voula Orestis'e sarılıp ilk kez ağlar. Orestis, aşk acısının ne olduğuna dair tanımlar yapıp kızı teselli eder. Voula çantasını ve kardeşini alarak uzaklaşır. Orestis'i bir daha görmeyeceklerdir. Orestis üzgün bir şekilde arkalarından el sallar.

İki kardeş sınırdan geçecek trene binmek için istasyona gelmişlerdir ancak bilet için yeterli paraları yoktur. Voula istasyondaki bir askerden para ister. Aldıkları parayla trene binerler. İlk kez biletle bir trene binmişlerdir ve bu yüzden yüzleri gülmektedir. Ancak yapılan bir anonsla hevesleri kursaklarında kalır. Çünkü anonsta sınırı geçecek yolcuların pasaportlarını hazırlamaları gerektiği söylenir. Oysaki çocukların pasaportları yoktur.

Sonraki sahnede Almanya sınırı görülür. Sınırda askerler nöbet tutmaktadırlar. Nehrin ilerisi Almanya'dır. Çocuklar gecenin karanlığından yararlanarak sınırdan gizlice geçmek isterler. Nehirde buldukları bir kayığa binerler. Fakat onları fark eden bir asker onlara gecenin karanlığında ateş eder. Bu kayık Yunanlıların yeraltı ve ölüm tanrısı olarak Hades'in mitolojideki ölüme götüren kayığı temsil eder.

Yönetmen filmin sonunu seyircinin görüşlerine serbest bıraksa da son sahne aslında çocukların öldükten sonra yaşadıklarıdır. Sisler içinde yer alan görkemli ve yalnız bir ağacın yanındadırlar. Aleksander bir türlü bitiremediği masalı yeniden ablasına anlatmaya başlar. Abla kardeş el ele tutuşup sisle kaplı arazide ağaca doğru yürürler. Uzaktaki ağaca sarılan abla kardeş bir nevi nihai ödüle ölümlerinde kavuşmuşlardır. Ağaç aynı zamanda kavuşmak istedikleri babalarını da simgelemektedir. Artık bu bitmez tükenmez ve acı dolu yolculuk bitmiştir.

Yunanistan'ın dünyaca ünlü olmuş usta yönetmeni Angelopoulos filmlerinde metaforları kullanmayı ve mitolojiden ilham almayı sever. Yolculuk, kimlik ve sınır gibi kavramlar üzerinde kafa yorar. Filmlerindeki karakterler ister bir yerden bir yere gidiyor olsunlar, isterse kendi köy ya da şehirlerinden hiç uzaklaşmamış olsunlar, sürekli bir arayış halindedirler. Yönetmenin filmlerinde kullandığı mitolojik öğelerden bahsederken Yunan mitolojisindeki Telemakhos'un, babası Odysseus'u arayışı hikayesini bu filme yedirdiğini söylemek mümkündür.

Angelopoulos eserlerinde Yunanistan'ın kendi kendisiyle yüzleşmesini alt metin olarak sıkça kullanır. "Puslu Manzaralar" filminde de arka planda seyirci ara sıra inşa halinde olan köprüler, binalar, yollar görür. Angelopoulos Yunanistan'ın geçirdiği zorlu darbeler sonrası yeniden ayağa kalkmasını, toparlanmasını istemektedir. Başka bir Yunanistan hayal etmektedir. Filmdeki Voula ve kardeşi Alexander'ın arayışı aslında bir nevi yönetmenin ve de Yunanistan'ın arayışıdır. Yönetmenin özel hayatında, babası 1944 yılında kaçırılmış ve tam ondan ümit kesilmişken babası bir anda ortaya çıkmıştır. Angelopoulos, kızkardeşi Voula'nın 11 yaşında hayatını kaybetmesinin verdiği üzüntüyü bu filmdeki baş karaktere onun ismini vererek bir nebze olsun gidermiş olabilir.

Tecavüz sahnesi filmin en can alıcı noktalarından biridir. Belki de dünya sinema tarihinde böylesine güçlü ve hiçbir şeyi göstermemesine rağmen vahşeti seyircinin iliklerine dek işleten bir sahne yoktur. Kamyon şoförünün cinsel açlığını masum ve henüz ergenliğe yeni adım atmış bir genç kızla bastırmaya çalışması kötülüğün hali hazırda dünya üstünde kol gezdiğini ve yine kötülüğün kimden geleceğinin bilinmediğini seyircinin yüzüne vurur. Voula çocukluğunu o kamyon kasasında bırakırken bacak arasından sızan kanları elleriyle temizler ve o elindeki kanı kamyon kasasına sürer. Belki de kamyon şoförü bu kurumuş kan lekelerini gördükçe vicdanıyla yüzleşecektir.

Filmin bazı sahneleri filmin adını vurgulayan puslu görüntüler içerir. Pusların içinde gerçeği arayan iki kardeş ölüm, yalanlar, gerçekler, güzellikler ve acıyla tanışır. "Puslu Manzaralar" bu yönüyle sadece bir yol filmi değildir. Seyirci için durağan ama çok önemli mesajlar taşıyan bir yaşam rehberidir.

"Puslu Manzaralar" filminde kahramanlar kahramanın sonsuz yolculuğundaki dönüş aşamalarını yaşamamaktadırlar.

KAHRAMANIN SONSUZ YOLCULUĞU AŞAMALARI	KARAKTERLER	FİLMDE GERÇEKLEŞEN DURUM
Maceraya Çağrı	Voula	+
	Aleksander	+
Çağrının Reddedilişi	Voula	-
	Aleksander	-
Doğaüstü Yardım	Voula	+
	Aleksander	+
İlk Eşiğin Aşılması	Voula	+
	Aleksander	+
Balinanın Karnı	Voula	+
	Aleksander	+
Sınavlar Yolu	Voula	+
	Aleksander	+
Tanrıçayla Karşılaşma	Voula	+
	Aleksander	+
Baştan Çıkarıcı Olarak Kadın	Voula	+
	Aleksander	+
Babanın Gönlünü Alma	Voula	+
	Aleksander	+
Tanrılaştırma	Voula	+
	Aleksander	+
Nihai Ödül	Voula	+
	Aleksander	+
Dönüşün Reddedilişi	Voula	-
	Aleksander	-
Büyülü Kaçış	Voula	-
	Aleksander	-
Dışarıdan Gelen Kurtuluş	Voula	-
	Aleksander	-
Dönüş Eşiğinin Aşılması	Voula	-
	Aleksander	-
İki Dünyanın Ustası	Voula	-
	Aleksander	-
Yaşama Özgürlüğü	Voula	-
	Aleksander	-

Tablo 2. “Puslu Manzaralar” filminin Joseph Campbell’ın kahramanın sonsuz yolculuğu modeline uygunluğu

3.4.3. "Kikujiro" Filmi

3.4.3.1. Künye

Yapım Yılı: 1999
Süre: 2s 2 dk
Yönetmen: Takeshi Kitano
Senaryo: Takeshi Kitano
Oyuncular: Takeshi Kitano, Akaji Maro, Kayoko Kishimoto
Tür: Dram, Komedi
Ülke: Japonya

3.4.3.2. Konusu

Hiç görmediği annesini bulmak için yola düşen 9 yaşındaki Masao ile büyükannesinin bir arkadaşının zorlamasıyla ona eşlik eden Yakuza artığı Kikujiro tuhaf bir ikili oluştururlar. İki uyumsuz karakterin maceralı yolculuğu boyunca başlarına birçok ilginç olay gelecektir (https://www.sinemalar.com/film/26492/kikujiro, Erişim: 10.05.2019).

3.4.3.3. Takeshi Kitano

1947 doğumlu Japon komedyen, televizyoncu, yönetmen, oyuncu ve senaristtir. Japonya'da bir komedyen ve televizyon sunucusu olarak bilinirken, yurtdışında ise genellikle film sanatçısı olarak bilinmektedir. Filmlerinde komedinin yanı sıra drama da ağırlık vermiştir. Önemli filmleri arasında "Kikujiro", "Bebekler", "Zatoichi", "Hana-bi" gibi filmler sayılabilir.

3.4.3.4. "Kikujiro" Filminin Çözümlenmesi

Japonya'nın ünlü komedyeni olarak tanınan aynı zamanda iyi bir oyuncu ve yönetmen olan Takeshi Kitano'nun 1999 yapımı "Kikujiro" küçük bir çocuğun hiç görmediği annesini arama yolculuğunu anlatmaktadır.

Filmin jeneriği, filmin konusundan da izler taşıyan illüstrasyon çalışmalarından oluşmaktadır. Anneannesiyle yaşayan 10 yaşlarındaki Masao'nun annesi ve babası yoktur. Masao okul çıkışı en yakın arkadaşıyla birlikte eve dönerken başlarına bela olan kendilerinden büyük sokak serserilerini görünce yollarını değiştirirler. Bu sırada Takeshi Kitano'nun canlandırdığı Kikujiro ve karısı ile karşılaşan Masao onlarla konuşur. Kikujiro'nun karısı Masao'nun anneannesinin de eski bir komşularıdır. Kadın, Kikujiro'ya Masao'nun annesinin başka bir adama kaçtığını ve çocuğunu terk ettiği gerçeğini söyler.

Masao eve gelir. Anneannesi iştedir. Ona öğlen yemeği hazırlamıştır. Masao yemeğini tek başına yer. Sonra futbol antrenmanı için formasını giyer, futbol topunu yanına alarak top sahasına doğru gider. Ancak sahada kimse yoktur. Masao'nun yanına gelen antrenör okulların yaz tatiline girdiğini ve dolayısıyla da futbol antrenmanlarına da ara verildiğini söyler. Masao akşam anneannesi ile birlikte evdedir. Anneannesi Masao'ya babasının trafik kazasında öldüğünü annesinin ise onun için çok uzaklarda çalışmaya gittiği yalanını bir kez daha tekrarlar. Masao'nun inanmaktan başka çaresi yoktur. Ertesi gün Masao oyun oynamak için arkadaşlarını çağırmaya gittiğinde hepsinin yaz tatiline gittiğini öğrenir. Çaresiz eve döner. Bu sırada eve bir kargo gelir. Kargonun alındığına dair vurulan aile mührünü ararken annesinin o küçükken çekilmiş bir fotoğrafını bulur. Bu fotoğraf bir nevi haberci/müjdecidir ve Masao için maceraya çağrı noktasıdır. Masao annesini bulmak için yollara düşmeye karar verir. Kendisine bir çanta hazırlar ve yola çıkar. Ancak daha yolun başında sokakta rastladığı sokak serserileri ondan haraç almak için yolunu kesmişlerdir. Bu sırada oradan geçmekte olan Kikujiro ve karısı olaya müdahale ederek Masao'yu kurtarıp parayı geri alırlar. Masao'nun annesini aramaya çıktığını öğrenen kadın kocası Kikujiro'ya Masao'ya eşlik etmesini söyler. Kikujiro aklı biraz kıt, umarsız, cahil ve kaba biridir. Kikujiro kahraman için doğaüstü yardım figürünü temsil etmektedir. Masao ve Kikujiro'nun yolculuğu için kadın kocasına bir miktar para verir.

Masao ve Kikujiro artık birlikte sınavlar yoluna girmişlerdir. Ancak Kikujiro'nun karısından aldığı parayla yaptığı ilk iş çocukla birlikte parayla bahis oynanan bisiklet yarışlarına gitmektir. Kikujiro burada tüm paraları kaybeder. Masao'dan aldığı son parayla Masao'nun istediği iki rakama bahis yatırır ve büyük ikramiyeyi kazanır. O gece lüks bir otele giderek parayı harcarlar. Ertesi gün yine bahis oynamak için yarış alanına gelirler. Ancak bu kez şansları yaver gitmez.

Aynı akşam Kikujiro bir ocak başı lokantaya girer ve yemek yer. Bu sırada çocuk kapıda onu beklemektedir. Yemek bittikten sonra Kikujiro dışarı çıktığında Masao'nun orda olmadığını görür. Masao bir adam tarafından kaçırılmış, parkta ıssız bir alana götürülmüştür. Adam Masao'yu iç çamaşırıyla bırakana dek soymuş, ona taciz etmeye çalışmaktadır. Çocuğu parkta arayan Kikujiro onları görür ve olaya müdahale eder. Çocuğu kurtarır. Bir taksiye binerler. Masao ağlamaktadır. Kikujiro durumun kendi hatası olduğunu kabul eder ve Masao'ya annesini bulmak için yemin eder. Taksici tuvalet molası verdiği sırada Kikujiro taksiyi kaçırır.

Ertesi sabah taksi ıssız bir arazidedir. Taksi bozulmuştur. İkili taksinin içinde uyumuşlardır. Yola kaldıkları yerden devam ederler. Bir otele yerleşirler. İlk işleri havuza inmek olur. Kikujiro havuza girmek için soyunduğunda sırtındaki kocaman dövme onun eskiden Yakuza mafyasının bir üyesi olduğunu gösterir. Kikujiro suya atlar ama yüzme bilmiyordur. Zar zor kurtulur. Kikujiro'nun aynı zamanda çocuksu bir tarafı da vardır. Saftır. Masao bazı geceler rüya görmektedir. Freud rüyaların bilinçaltının yansıması olduğunu söylemektedir. Rüyalarında o günlerde yaşadıkları olayların bilinçaltına yansımaları görülür. O gece de kendisine taciz etmeye çalışan kötü adamı ve annesini görür.

Ertesi gün otelden çıkarak yeniden yola koyulurlar. Tüm paralarını otele harcamışlardır. Bir yolun kenarında otostop çekmeye çalışırlar. Bir kamyoncu onları almaz. Ancak bir sevgili çift onları almaya karar verir. Birlikte eğlenceli vakitler geçiren grup bir noktada ayrılmak durumunda kalırlar. Çünkü sevgili çiftin yolları başka yöne doğrudur. Kikujiro ve Masao'yu bir yol kenarında bırakırlar. Burada çeşitli karakterlerle karşılaşırlar. Kikujiro ve Masao yakınlaşmaya devam etmektedirler. Kikujiro, Masao için yavaş yavaş bir baba figürüne dönüşmektedir. Masao, Kikujiro'ya annesinin fotoğrafını gösterir. Kikujiro da annesiz büyümüştür. Masao'yla kurduğu bağın temelinde bu öksüzlük yatmaktadır. Hatta bir seferinde aralarında geçen sohbette, Kikujiro şakayla karışık Masao'ya annesinin güzel olduğunu, onunla evlenebileceğini ve de Masao'nun kendisine baba diyebileceğini söyler. Masao bu fikre çok güler. Mutlu olmuştur.

Bir süre sonra annenin yaşadığı eve gelirler. Evden Masao'nun annesi, bir adam ve ikisinin çocukları olduğu belli olan bir kız çıkar. Anlaşılan o ki, kadın başka bir adamla evlenmiş yeni bir aile kurmuştur. Bu sahne karşısında Masao adeta yıkılır. Olanları gören Kikujiro ise çocuğun kırık kalbini onarmak için elinden geleni yapacaktır. Masao'nun annesini tanrıça figürü olarak okumak yanlış olmayacaktır. Çünkü kahramanın ulaşmak istediği amaçtır. Ancak Masao'nun annesini bu şekilde görmesi onu yaralamıştır. Kikujiro çocuğu bir deniz kıyısına getirir. Orada kendisini beklemesini söyler. Kikujiro'nun amacı geri dönüp kadınla konuşmaktır. Yolda motosikletli iki adamla karşılaşır. Motosikletin üzerinde ise şans getirdiğine inanılan melek zili vardır. Kikujiro zorla o zili motorculardan alır. Tekrar sahile dönerek o melek zilini çocuğa verir. Kikujiro, Masao artık daha fazla üzülmesin diye yalan söylemek zorunda kalır. Annesinin o evden taşındığını, az önce gördükleri kadının başka birisi olduğunu söyler. Elindeki melek zilini annesinin Masao'ya bıraktığını belirtir. Eğer o zili çalarsa bir melek Masao'ya yardıma gelecektir. Bu zili nihai ödüldeki sihirli nesneler gibi okumak mümkündür. Masao bu hediyeyi alarak hem bu ödüle ulaşmış hem de babanın gönlünü alma aşamasını geçmiş olur. Artık Kikujiro onun için bir baba figürü haline gelmiştir.

Campbell'in modeline göre artık eve dönme zamanı gelmiştir. Kikujiro dönüş için yürürken Masao olduğu yerde durur. Dönüşü reddeder. Kikujiro geri dönüp bakar. Masao koşarak ilk kez onun elini tutar ve dönüşe geçerler. Bu andan itibaren büyülü kaçış, dışarıdan gelen kurtuluş ve dönüş eşiğinin aşılması aşamaları keyifli, komik ve Masao'nun mutlu olmasını sağlayacak şekilde gerçekleşir. Tüm bu aşamaların oluşmasını sağlayan insan ise Kikujiro'dur. Önce lunaparkta eğlenirler. Ama bu eğlenme sırasında Kikujiro lunapark çalışanlarına zorluk çıkartır. Lunaparkın mafyası gelerek Kikujiro'yu döverler. Kikujiro bayılır. Masao ise onu beklerken uyuklar. Burada bir rüya daha görür. Rüyasında kötü adamların ona musallat olduğunu görür. Kikujiro geri döndüğünde yüzü gözü kan içindedir ve çocuk üzülmesin diye merdivenlerden düşerek bu hale geldiğini söyler. Masao koşarak bir eczaneden Kikujiro için ilaçlar alır. Onun yüzünü temizler.

Ertesi gün dönüş için tekrar yola koyulan ikili bir mısır tarlasında mısır toplamaya girişirler. Daha önce karşılaştıkları bir adamla birlikte mısır toplayan Kikujiro topladıkları mısırları yol kenarında satarak para kazanırlar. Bir göl kıyısına

giderler. Bu sırada motosikletli iki arkadaş da yanlarına gelir. Kikujiro çocuğun durumunu adamlara anlatır. El birliği ile Masao'yu mutlu etmek için türlü oyunlar oynayıp hep birlikte eğlenirler. Kikujiro bu sırada motosikletle yakınlardaki bir huzurevine gider. Annesi o huzurevinde yatmaktadır. Ona uzaktan bakar. Kendini göstermez. Burada Masao ile Kikujiro arasındaki benzerliğin altı çizilmiş olur.

Masao artık eskisi kadar üzgün değildir. Annesinin yokluğuna alışmıştır. Artık o iki dünyanın ustası sayılır. Şehre geri dönerler. Kikujiro ve Masao ayrılma noktalarına geldikleri an Masao Kikujiro'ya adının ne olduğunu sorar. Kikujiro'nun adını öğrenen Masao mutlu ve coşkulu bir şekilde evine doğru koşar.

Takeshi Kitano, Japonya'da çok sevilen çok yönlü bir sanatçıdır. Ağırlıklı olarak Yakuza'yı anlatan sert dram ve aksiyon filmleri çeken Kitano'dan "Kikujiro'nun Yazı" gibi bir filmi görmek sevenlerini ikiye bölmüştür. Kitano bu filmle ondan beklenmeyecek bir türde ürün vermiştir. Charlie Chaplin'in çocuklarla çektiği filmleri hatırlatan tarzda nahif bir çalışma olmuştur. Ama yine de Yakuza formülünü kullanmaktan geri kalmamıştır. Kaba saba, aklı kıt ve sert bir Yakuza emeklisine Kikujiro karakteriyle hayat vererek sinema seyircisini ters köşeye yatırmıştır. Öyle ki çoğu sahnede sessiz film dönemindeki komedi formüllerine başvurmuştur. Filmin başlarında bir hayli sert olan Kikujiro, Masao ile birlikte geçirdiği zamanla birlikte babalık iç güdülerine yenik düşmüştür. Annesiz ve babasız büyüyen Masao'ya bir yandan kol kanat gererken bir yandan da ona şefkatli ve merhametli yüzünü gösterir. Ancak bunu yaparken çevresindeki insanlara, özellikle de Masao'ya zarar verebileceğini düşündüğü tiplere karşı acımasız olabilmektedir. İnsanları kandırarak istediklerini yapmaya ikna etmeye çalışıp, isteğine ulaşamayınca şiddet yoluna başvurur. Bazen de hesaplayamadığı sakarlıklarıyla insanları zor duruma düşürünce ortadan tüyer.

İki karakter de aslında dünyada yalnızdırlar. Kikujiro ile Masao'nun anneleriyle olan ilişkisi de birbirine paralellik gösterir. Kikujiro'nun Masao'ya olan şefkatinin en temel sebebi de budur. Aile sevgisinden mahrum olan Kikujiro, Masao'nun annesiyle ilgili gerçeği öğrendikten sonraki üzüntüsünü, hayal kırıklığını azaltmak için elinden geleni yapar. Haylaz ve vurdumduymaz emekli bir Yakuza'nın ruhsal değişimi Joseph Campbell'ın modeline uygunluk göstermektedir.

Seyirci, film boyunca olayları bazen Masao'nun gözünden görür. Film bölümlere ayrılmıştır ve her bölüm öncesi sanki bir çocuk kitabının bölümü tanıtan genel tanıtım sayfalarıymış gibi yazılar belirir. Seyircide filmi Masao'nun bakış açısından izleniyormuş gibi başarılı bir izlenim yaratılmıştır. Masao'nun film boyunca sürdürdüğü içe kapalı, iletişime set çeken tavrı her ne kadar filmin sonuna doğru biraz esnese de çok değişmez. Masao için çok büyük bir ruhsal değişimin gerçekleştiğini söylemek yanlış olur.

"Kikujiro'nun Yazı" "Oz Büyücüsü" filminin yapısına çok benzemektedir. Ancak "Kikujiro'nun Yazı" yapısal olarak daha spontandır. Özellikle filmin son çeyreğinde ortaya çıkan yan karakterler, "Oz Büyücüsü" filmindeki aslan, robot ve korkuluk tiplemelerine benzetilebilir. Bu karakterler üzerinden Kitano, yol filmlerindeki karakter zenginliğini de seyirciye kanıtlamıştır. Tahmin edilemez sahnelerin arka arkaya eklenmesiyle oluşturulan filmin serbest stili seyircide merak duygusunu diri tutmuştur.

İyi bir yol filmi olan "Kikujiro'nun Yazı"nda dram öğelerini derinden hissetmek mümkündür. Eğlenceli gibi görünen komik sahnelerin altında bile aslında Masao'nun parçalanmış ailesinden doğan bir dram yatar. Her ne kadar Kikujiro'yu multu etmek için elinden geleni yapsa da seyirci, hikayenin çıkış noktasındaki Masao'nun yalnızlığını hiç unutmaz. Kitano bir yönetmen olarak seyirciye bu yalnızlığı bir şekilde film boyunca hatırlatır.

Filmin müziklerini yapan ünlü besteci Joe Hisaishi aynı zamanda büyük animasyon ustası Miyazaki'nin de eserlerine müzik yapan kişidir. Çocuklar ya da içindeki çocuğu hiç büyütmeyen yetişkinlere hitap eden bu tarz filmlere müzik besteleyen Hisaishi'nin elinden çıkma film müziği "Kikujiro'nun Yazı"na da derinlik katmıştırç. Masao'nun gözünden anlatılan hikaye bu müziklerle süslendikçe seyirci Masao ile daha fazla özdeşlik kurabilmektedir.

Yönetmen Takeshi Kitano'nun canlandırdığı Kikujiro karakterine babasının gerçek ismini vermiş olmasının derin bir sebebi vardır. Bir röportajında babasının kendisiyle sadece üç kez konuşmuş olması ve ölmeden önce Kitano'ya sadece

“Üzgünüm” demesi yönetmenin babasıyla olan ve Freud’un tarif ettiği psikolojik hasarı da açıklar. Kitano’nun babasının oğluna olan ilgisizliğini Kikujiro filmde Masao karakteriyle hesaplaşarak ortaya koyar. Bir bakıma Kitano, Kikujiro karakterinin Masao’ya -geçici de olsa- yüklediği babalık görevi ve isteği ile gerçek babasıyla yüzleşmiş olur.

1999 yılında Cannes Film Festivali’nde gösterildiğinde gözyaşları içinde dakikalarca ayakta alkışlanan “Kikujiro’nun Yazı” vizyona girdiği Japonya’da da iyi bir hasılata ulaşarak başarısını katlamıştır.

KAHRAMANIN SONSUZ YOLCULUĞU AŞAMALARI	KARAKTERLER	FİLMDE GERÇEKLEŞEN DURUM
Maceraya Çağrı	Kikujiro	+
	Masao	+
Çağrının Reddedilişi	Kikujiro	+
	Masao	+
Doğaüstü Yardım	Kikujiro	+
	Masao	+
İlk Eşiğin Aşılması	Kikujiro	+
	Masao	+
Balinanın Karnı	Kikujiro	+
	Masao	+
Sınavlar Yolu	Kikujiro	+
	Masao	+
Tanrıçayla Karşılaşma	Kikujiro	-
	Masao	-
Baştan Çıkarıcı Olarak Kadın	Kikujiro	-
	Masao	-
Babanın Gönlünü Alma	Kikujiro	+
	Masao	+
Tanrılaştırma	Kikujiro	+
	Masao	+
Nihai Ödül	Kikujiro	+
	Masao	+
Dönüşün Reddedilişi	Kikujiro	-
	Masao	-
Büyülü Kaçış	Kikujiro	-
	Masao	-
Dışarıdan Gelen Kurtuluş	Kikujiro	-
	Masao	-
Dönüş Eşiğinin Aşılması	Kikujiro	+
	Masao	+
İki Dünyanın Ustası	Kikujiro	+
	Masao	+
Yaşama Özgürlüğü	Kikujiro	-
	Masao	-

Tablo 3. “Kikujiro” filminin Joseph Campbell’ın kahramanın sonsuz yolculuğu modeline uygunluğu

3.4.4. "Arkadaşımın Evi Nerede?" Filmi

3.4.4.1. Künye

Yapım Yılı: 1987
Süre: 1s 23 dk
Yönetmen: Abbas Kiarostami
Senaryo: Abbas Kiarostami
Oyuncular: Babek Ahmed Poor, Ahmed Ahmed Poor, Khodabakhsh Defaei
Tür: Dram
Ülke: İran

3.4.4.2. Konusu

Ahmed bir gün arkadaşına ait olan okul defterini yanlışlıkla kendi evine götürür. Eğer bu deftere yapılacak ödev en kısa sürede geri gelmezse öğretmeni ona çok kötü bir not verecektir. Bu nedenle Ahmed acilen yola çıkarak nerede oturduğunu tam olarak bilmediği arkadaşına ödevini götürecektir. Ahmed'in bu önemsiz görünen yolculuğu, İran kasabalarının çehresine dair birçok ipucu verecektir (http://www.beyazperde.com/filmler/film-5035/, Erişim: 10.05.2019).

3.4.4.3. Abbas Kiarostami

Dünya çapında tanınan ve takdir gören İranlı yönetmen, senarist ve yapımcıdır. 1970'ten bu yana sinemada olan Kiyarüstemi, özellikle Köker Üçlemesi, "Kirazın Tadı" ve "Rüzgâr Bizi Sürükleyecek" filmleriyle dikkat çekti ve eleştirel başarı kazanmıştır. Çoğunlukla senarist, kurgu sorumlusu, sanat yönetmeni ve yapımcı olarak tanınmakla birlikte, şair, fotoğrafçı, ressam, çizer ve grafik tasarımcı olarak da işler yaptı. İran sinemasında 1960'ların sonlarında başlayan ve Füruğ Ferruhzad, Sohrab Şahit Sales, Behram Beyzayi ve Perviz Kimyavi gibi yönetmenlerin de dahil olduğu İran Yeni Dalgası akımı yönetmenlerindendir. Bu akım yönetmenlerinin belirgin ortak özelliklerinden bazıları, şiirsel diyaloglar ve politik ve felsefi konularla ilgili alegorik hikâye anlatma tarzıdır. Çocuk kahramanlar kullanmak, belgesel tarzı hikâye anlatımı, kırsal bölgelerde geçen filmler, arabaların içinde geçen diyalogların

yoğunluğu ve genelde sabit kamera kullanımı Kiyarüstemi'nin en belirgin özellikleridir. Diyaloglarda, film adlarında ve temalarında İran şiirinden de çokça yararlanır.

3.4.4.4. "Arkadaşımın Evi Nerede?" Filminin Çözümlemesi

Abbas Kiarostami'nin önemli filmlerinden olan bol ödüllü "Arkadaşımın Evi Nerede?", küçük bir erkek çocuğunun endişeli yolculuğu sırasında İran'ın yoksul kasabalarının bir panoramasını sunar. Ahmet, ilkokulda okuyan, ailesiyle yaşayan küçük bir çocuktur. Sıradan bir gün okulda yine derse gider. Ahmet için rutin bir yaşantının temel öğesi okul hayatıdır. Sınıfta çocuklar çok ses yaptıkları sırada öğretmenleri hışımla içeri girer. Oldukça disiplinli ve sert bir öğretmendir. Sürekli öğrencilere bağırır. Ödevlerini kontrol ederken de öğrencileri azarlar. Ahmet'in sıra arkadaşı olan Nimetzade ödevini yapmamıştır. Öğretmen çok kızarak, diğer öğrencilere de ders olsun diye Nimetzade'nin defterini yırtar. Nimetzade ağlamaya başlar. Başta Ahmet olmak üzere öğrenciler de korkar, üzülür. Öğretmen öğrencilere bundan sonra ödevlerini yapmaları gerektiğini, yapmazlarsa sınıftan atacağını söyler. Özellikle de Nimetzade'ye ödevsiz okula gelirse onu okuldan atacağını belirtir. Dersten sonra Ahmet ve Nimetzade eve doğru koşarlarken Nimetzade yere düşer ve pantolonu kirlenir. Ahmet yakındaki tulumbadan su alarak Nimetzade'nin pantolonunu temizlemesine yardım eder.

Sonraki sahnede Ahmet evine gelmiştir. Avlusu olan bir evdir. Annesi salıncaktaki küçük kardeşine bakmaktadır. Ahmet'ten ufak tefek işleri yapmasını ister. Ahmet annesine yardımcı olur. Sonra ödevini yapmaya oturur. Annesi de avlunun ortasında çamaşır yıkamaya koyulur. Ahmet çantasından defter ve kitaplarını çıkarttığında yanlışlıkla arkadaşı Nimetzade'nin defterini de aldığını fark eder. O defteri ne yapıp edip arkadaşına teslim etmesi gerektiğini aksi takdirde arkadaşının okuldan atılacağının farkına varır. Bu nokta kahramanın maceraya çağrı aşamasıdır. Buradaki haberci arketipi bu kez bir insan değil bir nesne olan defterin varlığıdır. Ahmet önce çağrıyı bir süre reddeder. Hemen gitmek istemez. Ancak öğretmenin tehditleri aklına gelmiş olacak ki annesinden izin isteyerek defteri sahibine götürmenin gerekli olduğuna karar verir. Ahmet'in annesi ise tanrıçayı simgeler. Baştan çıkarıcı kadın figürü olarak da Ahmet'in defteri o gün teslim etmesi gerekmediğini ileri sürer.

Ertesi gün okulda da verebileceğini söyler. Annenin bu ısrarcı ve engelleyici tutumunu ilk eşik olarak görmek de mümkündür. Annesi Ahmet'e bağırıp çağırır ve oturup kendi ödevini yapmasını söyler. Hatta bir de dayak tehdidi ile Ahmet'i iyice zor durumda bırakır. Annesinin içeri girmesini fırsat bilen Ahmet defteri kaptığı gibi sokağa fırlar. Sınavlarla dolu uzun yolculuk artık başlamıştır.

Ahmet koşa koşa arkadaşı Nimetzade'nin yaşadığı Poşte kasabasına doğru yola koyulur. Köy yollarını, bayırları, tepeleri, ağaçlık alanları aşar ve kasabaya varır. Ancak bir sorun vardır. Poşte'ye bağlı birçok mahalle vardır. Nimetzade'nin evini sorduğu herkes önce hangi mahallede oturduğunu söylemesi gerektiğini belirtir. Birkaç kişiden sorunun cevabını hiç alamaz. Sınıf arkadaşlarından birini gören Ahmet sorusunu ona yöneltir. Arkadaşı Nimetzade'nin evini tarif etmeye çalışır. Ahmet tekrar yollara düşer. Bir evin kapısının önünden geçerken gözü avluda asılı olan kahverengi bir pantolona takılır. Nimetzade'nin düştüğünde kirlenen pantolonu sanarak içeri girer. Arkadaşına seslenir ancak bir kedi miyavlaması haricinde cevap gelmez. Ardından yaşlı bir kadının pantolonu askıdan aldığını görür. Ama bu pantolon başkasına aittir. Ahmet yeniden yola düşer. Mavi kapılı bir evin önüne gelir. Bahçedeki kadınlar o evin Nimetzade'ye ait olduğunu ancak çocuğun babasıyla birlikte Ahmet'in köyü olan Koker'e gittiklerini söyler. Bunu duyan Ahmet koşarak kendi köyüne doğru yol alır. Aynı yollardan geçerek Koker'e ulaşır. Meydandan geçerken dedesiyle karşılaşır. Dedesi Ahmet'i zorlar. Onu sigara almaya yollar. Ahmet işinin olduğunu elindeki defteri arkadaşını bulup teslim etmesi gerektiğini söyler. Dedesi kızınca Ahmet sigara almaya gider. Bu sırada dede yanındaki yaşlı arkadaşıyla geçmişle ilgili bir sohbete girer. Seyirci bu noktada eski insanların terbiye ve yetiştirilme anlayışı ile ilgili bazı bilgiler edinir. Kahveden çıkan bir adam yaşlılarla konuşmaya başlar. Adamın inşaat işiyle uğraştığı, köylünün marangoz işlerini hallettiği anlaşılır. Özellikle de evler için dayanıklı ve şık kapılar yapmaktadır. Bu sırada Ahmet gelir. Sigaranın kalmadığını bu yüzden alamadığını dedesine söyleyince bir kez daha azar işitir. Kapı yapan marangoz hesap yapmak için Ahmet'in elindeki defterden bir yaprak koparıp kendisine vermesini ister. Ancak Ahmet, defterin arkadaşına ait olduğunu veremeyeceğini söyler. Ahmet elinden geleni yapar ama adam bir şekilde defteri alır ve kopardığı bir sayfa üzerinde hesap yapmaya başlar. Ahmet bu adamın Nimetzade'nin babası olabileceği fikrine kapılarak adamın peşine kapılır. Adam katıra atlayıp Poşte'ye doğru yola çıkar. Ahmet de peşinden gider. Evin avlusuna girdiklerinde o adamın Nimetzade'nin babası

olmadığını anlayınca bir kez daha hayal kırıklığına uğrayan Ahmet bu kez yaşlı bir adamın evinde Nimetzade'yi soruşturur. Yaşlı adam onu Nimetzade'nin evine kadar götüreceğini söyler. Birlikte yola koyulurlar. Yaşlı adam kırsaldan kente olan göç üzerinden toplumsal bir eleştiri yapar. İnsanların nankör olduğunu kendi yerini yurdunu bırakıp acımasız şehir hayatını seçtiklerinden yakınır. Yaşlı adam yorulmuştur. Sokaktaki bir çeşmede yüzünü yıkarken yerden kopardığı bir papatyayı Ahmet'e vererek onu defterin arasında saklamasını ister. Bu Campbell'e göre kahramanın aldığı küçük sihirli ödüllerden biridir. Hava kararmıştır ve Ahmet adama biraz daha hızlı yürümesini söyler. Ama yaşlı adam artık iyice yorulmuştur. Nimetzade'nin evini tarif eder. Ahmet'e önden gidip eve ulaşmasını söyler. Ahmet adamın tarif ettiği eve gider ama gündüz gittiği yanlış evlerden biri olduğunu anlar. Artık umudu kalmamıştır. Bir an evvel eve geri dönmelidir. Rüzgar başlamıştır. Uzaklardan köpek sesleri gelmektedir. Ahmet korkmaya başlar. Yaşlı adam Campbell'in dışarıdan gelen kurtuluş aşamasında olduğu gibi Ahmet için bir yardımcıdır. Köpeklerden korkmamasını, arkasından gidene kadar bakacağını söyler.

Ahmet eve varmıştır. Evde babası radyoyu karıştırmaktadır. Annesi yemek hazırlamıştır. Oğlunu yemeğe çağırır ama Ahmet aç olmadığını söyler. Keyifsizdir, mutsuzdur. Ödevini bitirmesi lazımdır. Ahmet bu noktada yeniden doğar. Bütün gün uğraşmasına rağmen defteri teslim edememiştir ve bunun suçlusu olarak kendini görmektedir. O da iki dünyanın ustası olarak, arkadaşı Nimetzade'nin kurtarıcısı olarak oturup arkadaşının da ödevini deftere yapar. Böylece öğretmen Nimetzade'yi okuldan atmayacaktır.

Filmin son sahnesinde öğretmen sınıfa gelir. Ahmet son anda gelerek Nimetzade'ye defteri teslim eder. Hiçbir şeyden haberi olmayan öğretmen Nimetzade'nin defterini alır ve ödevi kontrol eder. Öğretmen Nimetzade'nin defterinin sayfalarına bakar, ödev yapılmıştır. Defterin ortasındaki kurumuş beyaz papatya görüldüğünde ise Nimetzade öğretmeninden kocaman bir aferin alır. Böylece Ahmet, arkadaşı Nimetzade'nin kendisi yüzünden okuldan atılma tehlikesinin atlatılmasıyla nihai ödülüne kavuşmuş olur.

Abbas Kiarostami, İran'ın ve dünyanın en önemli minimalist yönetmenlerinden biridir. Filmlerinde çocuk oyuncuları sıkça kullanan usta yönetmen

yol filmi türünü de sevmektedir. “Kirazın Tadı” ve “Rüzgar Bizi Sürükleyecek” filmlerinde de yol filmi esintileri vardır. “Arkadaşımın Evi Nerede?” yanlışlıkla arkadaşının defterini eve götüren ve bunun pişmanlığıyla defteri arkadaşına ulaştırmanın sorumluluğunu taşıyan küçük Ahmet’in hikayesine odaklanır. Ahmet, ailesiyle birlikte bir köyde yaşamaktadır. Ahmet’in ailesiyle olan ilişkisi çoğu Orta Doğu ailesinde olduğu gibidir. Çocuk olduğu için fikirlerine ve isteklerine önem verilmez. Ekmek almak, öteberiyi getirip götürmek ve küçük kardeşinin salıncağını sallamak gibi küçük görevleri vardır. Bir de ailesi tarafından kendisinden okula gidip ödevlerini yapması beklenir. Orta Doğu gibi yaşam koşullarının Batı’ya göre daha zor olduğu coğrafyalarda sorumluluk duygusu çocuklara daha erken yaşlarda aşılanır. Bu zaman zaman bir zaruret haline gelir. Arkadaşının defterini ona geri teslim etmesi gerektiğini büyüklerine bir türlü anlatamayan Ahmet, ahlaklı bir davranış sergileyerek arkadaşının evini bulmak için yola çıktığında bir kahramana dönüşmüş olur.

Filmin geçtiği gibi kırsal bölgelerde zaman şehirdekine oranla daha yavaş akar. Filmlerinde uzun planlar kullanmayı seven Kiarostami bu filmde de kırsalın kendine has olan ağır zaman duygusunu bu teknikle seyirciye aktarmayı tercih eder. Ahmet’in kadrajın bir tarafından diğer tarafa uzun bir yolu (genelde diagonal bir yol) geçerek gitmesini, hiç kesme yapmadan, zamansal olarak gerçek zamanla eşdeğer olarak göstermesi seyircide Ahmet’in yolculuğuna eşlik ediyormuş gibi bir his yaratır. Bunu film boyunca birkaç kez kullanan yönetmen bu anlarda seyircinin filmin önceki sahnelerini daha iyi özümsemesini de sağlamış olur. Yönetmen ayrıca profesyonel oyuncularla çalışmayı tercih etmez. Bu filmdeki oyuncular da amatör oyunculardır. Amatör oyuncularla çalışmasına rağmen sağlam bir oyuncu yönetimi sergileyen Abbas Kiarostami bu konudaki başarısını neredeyse tüm filmlerinde sergilemiştir. Amatör oyuncuların sahiciliği diğer filmlerinde olduğu gibi “Arkadaşımın Evi Nerede?”de sağlanmıştır.

Kiarostami bu filmde kadraj dışından gelen seslerin de yardımıyla seyircinin bilincinde hikayeye yardımcı olacak tamamlayıcı unsurları kullanır. Daniel Frampton’un filmlerin düşündüğünü söylediği teorisine oldukça iyi bir örnek teşkil eden film aynı zamanda seyirciyi görünenin arkasında olanları da tahayyül etmeye zorlar. Genelde Ahmet’in bakış açısıyla akan filmi okumak için seyircinin olan biteni tümüyle kavraması gerekir. Coğrafi şartlar, bölge halkının düşünüş şekli ve yaşam

tarzı filmin verdiği alt mesajlarla sorunsuz bir şekilde algılanabilmektedir. Köyün çoğu evinin kapı ve pencerelerini yapmış yaşlı marangoz ile para odaklı genç marangozun karşılaştırılması filmin yan mesajlarından biri gibi gözükse de geçmiş ile şimdiyi karşılaştırması bakımından oldukça önemlidir. Yaşlı marangoz kapı ve pencerelerini yaptığı evlerin sahipleri üzerine birçok hikayeyi bilir. Genç marangoz ise daha hızlı para kazanmak için şehirden demir kapı sipariş etmeyi bile müşterilerine teklif edecek kadar mekanikleşmiş ve belki de ruhsuzlaşmıştır.

Ahmet'in arkadaşının evini bulmak için gezdiği sokaklarda bölge halkı ona arkadaşına ait olduklarını sandıkları çeşitli kapılar gösterir. Her bir kapı Ahmet için yeni bir dünyaya açılır. Kapıların arkasında farklı insanlar, farklı hayatlarla karşılaşır. Her kapıyı farklı bir eşik olarak okumak da mümkündür. Kimi kapılardan girer, kimi kapılar hiç açılmaz. Seyirci her kapının arkasında Ahmet'in arkadaşının çıkacağını sansa da yanılır. Ahmet'in yaşadığı minik hayal kırıklıklarını seyirci de hisseder. Seyirci Ahmet'in yaptığı bu bilinmeyen yolculukta bir nevi yol arkadaşı gibidir. Ahmet'in yaşadığı tüm olumsuzluklara rağmen umudunu yitirmemesi seyircinin de dikkatini ve heyecanını hep canlı tutar.

Küçük yaşlarda okulda okuyan bir öğrenci için ev ödevi okuldaki öğretmenin otoritesinin ev ortamında da devam etmesini simgeler. Okuldan eve gelen öğrenci ertesi gün okula gidene dek o ödevi bitirmekle yükümlüdür. Seyirci bu ruh halini çocukluğundan bildiği için Ahmet'in yüklendiği sorumluluğun ne demek olduğunu iyi hisseder. Neredeyse tüm seyirciler rahatlıkla Ahmet'le özdeşleşirler. Hatta, seyircinin içindeki çocuk Ahmet'in görevini başarıyla gerçekleştirmesini canı gönülden ister.

Ahmet büyüklerle çok iyi bir şekilde iletişime geçemez. Bu yüzden özellikle de bazı karakterlerle konuşurken söylediklerini birkaç kez tekrar eder. İki kuşak arasındaki iletişim ve anlayış eksikliğinin altını çizen bu durum film boyunca sık sık seyircinin karşısına çıkar.

KAHRAMANIN SONSUZ YOLCULUĞU AŞAMALARI	KARAKTERLER	FİLMDE GERÇEKLEŞEN DURUM
Maceraya Çağrı	Ahmet	+
Çağrının Reddedilişi	Ahmet	+
Doğaüstü Yardım	Ahmet	-
İlk Eşiğin Aşılması	Ahmet	+
Balinanın Karnı	Ahmet	+
Sınavlar Yolu	Ahmet	+
Tanrıçayla Karşılaşma	Ahmet	-
Baştan Çıkarıcı Olarak Kadın	Ahmet	-
Babanın Gönlünü Alma	Ahmet	-
Tanrılaştırma	Ahmet	+
Nihai Ödül	Ahmet	+
Dönüşün Reddedilişi	Ahmet	-
Büyülü Kaçış	Ahmet	-
Dışarıdan Gelen Kurtuluş	Ahmet	-
Dönüş Eşiğinin Aşılması	Ahmet	+
İki Dünyanın Ustası	Ahmet	+
Yaşama Özgürlüğü	Ahmet	+

Tablo 4. "Arkadaşımın Evi Nerede?" filminin Joseph Campbell'ın kahramanın sonsuz yolculuğu modeline uygunluğu

3.4.5. "Paris-Texas" Filmi

3.4.5.1. Künye

Yapım Yılı: 1994
Süre: 2s 27 dk
Yönetmen: Wim Wenders
Senaryo: Sam Shepard
Oyuncular: Harry Dean Stanton, Nastassja Kinski, Dean Stockwell
Tür: Dram
Ülke: Almanya

3.4.5.2. Konusu

Film toplumdan uzaklaşan bir adamın hayata ve ailesine yeniden bağlanmasını konu etmektedir. Travis, içine kapanık bir adamdır. Ruhunda gizlediği şeyleri dışa vurmaktan büsbütün kaçınmaktadır. Kimsenin gitmeyi bile düşünmeyeceği yollardan yürümektedir. Bir gün Travis'in kardeşi onu tekrar modern dünyaya davet eder. Kendi oğlu dahil herkes onu beklemektedir. Travis yeniden yollara düşecektir elbette ki; ancak önceki hedefi uzun bir zamandır görmediği eski karısını bulmak olacaktır (http://www.beyazperde.com/filmler/film-263/, Erişim: 10.05.2019).

3.4.5.3. Wim Wenders

68'lerin özgürlük, toplumsal eleştiri, yeni bir yaşam biçimi arama ruhunun sinemadaki temsilcisi Wim Wenders, genç kuşak yönetmenlerinin en önemlilerinden biridir. Wenders film kariyerine 60'ların sonunda Yeni Alman Sineması akımının bir parçası olarak başlamıştır. İlk çıkışını 1970 yılında The Kinks'e adadığı "Summer in the City" ile yaptı. 1982'de Venedik Film Festivali'nde "Stand der Dinge" ile kazandığı Altın Arslan, 1984'te Cannes'da "Paris, Texas" ile kazandığı Altın Palmiye ve 1987'de yine Cannes'da "Arzunun Kanatları" ile aldığı en iyi yönetmen ödülü, kazandığı önemli ödüllerden bazılarıdır. Wenders'a 1989'de Sorbonne'da ve 2005'te Université Catholique de Louvain (Belçika)'da onursal doktora verilmiştir. Birçok filminde ünlü Alman görüntü yönetmeni Robby Müller ile birlikte çalışmıştır. Ayrıca Avusturyalı

yazar Peter Handke ile yazarın “Kalecinin Penaltı Anındaki Endişesi” isimli romanının filmleştirilmesinde ve "Arzunun Kanatları"nın senaryosunun yazılmasında ortak çalışmıştır. Kübalı müzisyenler hakkındaki "Buena Vista Social Club" ve Amerikan bluesu hakkındaki "Soul of a Man" yönetmenliğini üstlendiği pek çok önemli belgeselden sadece ikisidir. Wim Wenders, Martin Scorsese tarafından kurulmuş ve göz ardı edilmiş Dünya filmlerinin korunmasını ve onarılmasını hedefleyen "World Cinema Foundation"ın da danışman heyetinde bulunmaktadır.

3.4.5.4. "Paris, Texas" Filminin Çözümlenmesi

1984 yapımı "Paris, Texas" Wim Wenders'ın dünya çapında tanınan bir yönetmen olmasını sağlayan ve tüm zamanların en iyi yol filmleri arasında kabul edilen bir filmdir. Amerika'da geçmesine rağmen film ekibi ve oyuncular ağırlıklı olarak Avrupalıdır.

Film özellikle de Amerikan yol filmlerinin vazgeçilmez mekanı olan çöl görüntüsüyle başlar. Bu çöl Mohave Çölü'dür. Filmin başkahramanı Travis elinde bitmiş bir su şişesi ve eski püskü kıyafetleriyle çölde yürümektedir. Başında kırmızı bir şapka vardır. Anlamsız bakışlarla, ne yapacağını çok da bilmez bir halde davranmaktadır. Yürümeye devam eder. Filmin genelinde hakim olan müzik seyirciye eski Western filmlerini hatırlatır. Uçsuz bucaksız mavi gökyüzüne zıt şekilde soluk ve sarımsı tozlu bir yeryüzü temsilinde Travis köhne bir benzinciye gelir. Çok susamıştır. Bahçedeki akmayan çeşmeyi dener. Başarılı olamaz. Benzincinin içine girer. Burası aynı zamanda bir bardır. Duvara asılı bir çerçevede el yazısı ile şöyle yazılıdır: 'Toz kalmaya geldi. Sen de istersen kalabilir ya da burayı es geçebilirsin!". Bu yazı Travis'in içinde bulunduğu gezgin halin altını çizer. Yolcunun, yolculuğun herhangi bir noktasında alacağı kararın önemini vurgular.

Travis susuzluğunu gidermek için dolapta bulduğu buzları ağzına atar. Biraz çiğner ancak artık vücudu daha fazla dayanamaz ve yere yığılarak bayılır. Travis'i yerel bir doktor kontrol eder. Travis doktorun sorularına pek cevap vermez. Konuşulanları duyuyor, anlıyor ama cevap vermiyordur. Doktor Travis'in cebinde bulduğu bir karttaki numarayı arayarak Travis'in kardeşine ulaşır ve onu durumdan haberdar ederek çağırır. Bu noktada devreye ikinci bir kahraman girecektir. Walt,

Travis'in kardeşidir. Karısı Anne ve aynı zamanda Travis'in öz oğlu olan yeğeni Hunter ile birlikte yaşamaktadır. Reklam panoları satarak geçimini sağlamaktadır. Travis 4 yıldır kayıptır ve ondan gelecek bir haberi endişeyle bekliyordur. Travis ve karısı ortadan kaybolduklarından beri çocukları Hunter'ı küçük yaşta yanlarına alan Walt ve Anne, Hunter'ı çocukları gibi görmektedirler. Hunter da Walt'ı babası, Anne'i ise annesi olarak bilmektedir. Doktorun Walt'a açtığı telefon Walt için bir macera çağrısıdır. Walt hemen doktorun belirttiği adres (Güney Texas) için yola çıkar. Bu noktada Campbell'ın modelindeki çağrının reddedilişi aşaması Walt için geçerli olmayacaktır. Zira abisini aradığı için bu maceraya seve seve çıkacaktır. Uçakla bir noktaya kadar gelip ardından araç kiralayarak yoluna devam eder. Walt, verilen adrese ulaştığında doktordan Travis'in sabah erkenden oradan kaçarak ayrıldığını öğrenir. Doktor Travis'in geride bıraktığı kişisel eşyalarını Walt'a satar. Doktor karakterini doğaüstü yardım aşaması gibi okumak mümkün olsa da doktorun daha sonra ortaya çıkan fırsatçı kişiliğini gören seyirci ona karşı kötü hisler besleyecektir. Walt abisini bulmak üzere yeniden yola koyulur. Travis'in kişisel eşyaları arasından çıkan bir fotoğrafa bakar. Bu fotoğrafta Travis, eski karısı Jane ve Hunter'ın küçüklük hali vardır. Seyirci parçalanmış bir aile fotoğrafına şahit olmuştur. Walt bir süre sonra ıssız bir yolda abisine rastlar. Bu karşılaşma anında yönetmen yeşil bir araziyi tercih etmiştir. Yeşil otlar ve yeşil bitkiler umudu temsil etmektedir. Travis, Walt'la konuşmaz. Hatta arabanın arkasına oturarak Walt'la arasına koymak istediği sınırın altını bir kez daha çizer. Travis'in zihni bulanıktır. Yüzleşmek istemediği bir durum yüzünden depresyona girerek geçmişini hatırlamayı reddetmiştir. Walt, Travis'in dört yıl boyunca ne yaptığını, Jane'i görüp görmediğini sorar ancak cevap alamaz. Filmde seyirci sürekli yolculuk için kullanılan araba, tren, uçak ve motosiklet gibi taşıtları görür. Film boyunca yolculuk kavramı seyircinin zihninde canlı tutulur.

Artık film, Travis'in yolculuğuna odaklanır. Walt, Travis için bir habercidir. Onu yeniden evine ve çocuğuna götürmek istemektedir. Travis belli ki dört yıl boyunca karısı Jane'i bulamamıştır. İçine kapanmış, insanlarla iletişimi kesmiştir. Jane'i bulmayı kafasına öylesine takmıştır ki, kardeşi ve hatta çocuğunu bile hayatından çıkartmıştır. Travis, Walt'ı ilk gördüğünde eve dönüşü reddetmiştir. Ancak ilk eşiği aşarak arabaya binen Travis'in aklında bir fikir vardır. Yol kenarında ıssız bir motele gelirler. Burayı balinanın karnı aşaması olarak görmek mümkündür. Walt, Travis'e giyecek bir şeyler almak için kasabaya gidecektir. Bu sırada Travis'in duş alıp

dinlenmesini ister. Ancak Walt kasabadan geri döndüğünde Travis'in yeniden kaçtığı gerçeğiyle yüzleşir. Demek ki Travis'in çağrının reddedilişi aşamasını geçemediği aşikardır. Walt bir kez daha abisini tren raylarında yürürken bulur. Ona nereye gittiğini sorar. Travis eliyle uçsuz bucaksız tren rayını gösterir. Sonsuzluğa uzanan bu tren yolu, yolculuğun sınırsızlığını ve bilinmezi temsil eder. Travis belki de karısını bulma hedefinden çok bu arayış sürecini ve amansız yolculuğu seviyordur. Walt yine abisini ikna ederek arabaya bindirir. Tekrar yola koyulurlar. Akşam olmak üzereyken yine yol kenarındaki bir motelde konaklarlar. Bu kez Travis duşunu almış, tıraşını olmuş ve kardeşinin aldığı yeni kıyafetleri giymiştir. Bir lokantaya giderler. Walt, dışarıdaki ankesörlü telefonla evini arayarak Hunter'a babasını bulduğunu ve yakında evde olacaklarını söyler. Yemek sırasında Walt, Travis'e Hunter'ı nasıl sahiplendiklerini anlatır. Travis hala konuşmuyordur. Travis'in sessizliği geçmişe olan kırgınlığı, insanlarla iletişime girmek istememesidir. Ertesi gün yola koyulduklarında Travis ilk kez konuşur. Ağzından çıkan ilk kelime "Paris" olur. Travis'in kastettiği Jane ile evliyken bir arsa aldıkları Amerika'daki Paris, Texas diye bilinen bir bölgedir. Travis oraya gitmek istediğini belirtir ancak Walt önce gelip çocuğunu görmesi gerektiğini söyler. Böylece sınavlar yolu aşaması başlamıştır.

Walt ve Travis havaalanına gelirler. Kiralık arabayı teslim edip uçağa binerler ama Travis uçaktan korktuğu için geri inerler. Tekrar araba kiralayıp yola o şekilde devam edeceklerdir. Travis kiralık arabada kişisel eşyalarını unutmuştur. Bu sebeple havaalanına geldikleri aynı arabayı yeniden kiralarlar. Travis'in yol boyunca yanında taşıdığı kişisel eşyaları onun geçmişini simgelemektedir. Paris, Texas'taki arazinin ve eski mutlu ailesinin fotoğrafları onu geçmişe bağlarken bir yandan da yeni filizlenecek umudun bir göstergesidir. Bu kişisel eşyalar Travis'i umut bağıyla geleceğe bağlar, ayakta tutar. Paris, Texas'ta bir arazi almasının sebebini ise annesinin kendisine o bölgede hamile kalması olarak açıklar. Hayatının başlangıcının kökeni o bölgede olmuştur. Bu aynı zamanda Campbell'in modelinde babanın gönlünü alma aşamasıdır. Travis Paris,Texas'da bir arazi alarak, ölmüş babasının göremeyeceği saygısını kazandığını düşünür.

Araba tekrar yola koyulur. Uçsuz bucaksız mavilikteki gökyüzü görüntüsünde bembeyaz bulutlar yolculuğa eşlik eder. Beyaz ve mavi renk seyircide bir ferahlama hissiyatı yaratmaktadır. Seyirci adeta, uçsuz bucaksız bu yollarda rüzgarı ve

yolculuğun ferahlatıcı etkisini hisseder. Ry Cooder'ın yaptığı ve Western hikayelerini andıran etkileyici müzik yolculuğun etkisini arttırır. Travis ve Walt kovboy, araba ise atları olmuştur. Travis yavaş yavaş konuşma dozajını arttırmaktadır. Walt bu işten memnundur. Abisinin yeniden hayata karışması onu sevindirir. Hatta bir noktada araba sürme işini Travis kendi üstüne alır. Travis'in ruhsal değişimi başlamaktadır. Eskisi gibi sessiz sakin, içine kapanık biri olmaktan yavaş yavaş çıkıyordur.

Sonunda Walt'ın evine ulaşırlar. Ev, Los Angeles'ı tepeden gören bir banliyö bölgesindedir. Burada Travis kardeşinin karısı Anne karakteriyle karşılaşır. Anne hikayenin ilk tanrıçayla karşılaşma aşamasıdır. Hem Travis, hem Walt hem de küçük çocuk Hunter için bağlayıcı bir karakterdir. İyi niyetli, koruyucu ve üç erkeğe karşı da anne şefkatiyle yaklaşan iyicil bir tanrıçadır. Özellikle de Travis'in değişimine büyük katkı sağlayacak, Hunter ve babasının arasını yeniden yapacaktır. Gerçek babasını gören Hunter ise ona karşı ilk seferinde nötr duygular içinde ve mesafeli davranacaktır. Travis ilk gece herkes uyuduktan sonra evin bulaşıklarını yıkar. Evdeki neredeyse tüm ayakkabıları temizler, parlatır. Bu bir nevi minnet göstergesidir. Ertesi sabah Travis evin kenarında bir yere oturmuş, eline bir dürbün almış. Evin aşağısında bulunan karayolunu, araçları ve havaalanına inip kalkan uçakları gözler. Yolda olmayı özlemiştir. Anne, Hunter'ı okula bırakmaya giderken Travis okul çıkışı Hunter'ı almaya gidebileceğini ve böylece dönüşte eve birlikte yürüyebileceklerini söyler. Hunter bunu istemese de Anne ona kızar. Hunter okul çıkışı babasını beklemeye mecbur kalır. Ancak Travis okul çıkışı Hunter'a almaya gittiğinde Hunter arkadaşının babasının arabasına binerek Travis'i bir kez daha reddeder.

Akşam olduğunda Walt, beş yıl önce topluca çekilmiş bir hatıra filmini izlettirir. Burada seyirci ilk kez Travis'i mutlu görür. Filmde Hunter küçüktür. Seyirci Travis'in güzel karısı Jane'i de görmüş olur. Bu hatıra videosunda iki ailenin mutlukları görülür. Travis geçmişiyle yüzleşirken, Hunter da Travis'in babası olduğu gerçeğine bir adım daha yaklaşır. Hunter ilk kez Travis'e baba der. Travis Hunter'ın kabulleneceği bir baba figürü yaratma fikrine kapılır. Hatta bu konuda evin hizmetçisinden destek alır. Güzel giyinir, dik yürür. Bu haliyle Hunter'ın ilgisini çeker. Çocukla iyi bir iletişim kurmaya başlarlar. O akşamüstü baba oğul eski fotoğraf albümüne bakarlar. Travis, Hunter'a büyükbaba ve büyükannesinin hikayelerini anlatır. Albüm yine geçmişle kurulan bir köprüdür.

Bu noktada hikayede bir kırılma yaşanır. Anne karakteri baştan çıkarıcı kadın rolüne bürünerek Travis'in aklına Jane'i yeniden sokar. Onlar ayrıldıktan sonra Jane'nin düzenli olarak kendisini arayarak Hunter'ın durumunu sorduğunu söyler. Jane'in Hunter'a bir banka hesabı açtığını, her ayın 5'inde de Houstao'daki bankaya giderek Hunter'ın hesabına bir miktar para yatırdığını belirtir. Bunu öğrenen Travis, ayın 5'inde o bankaya giderek Jane'i bulmayı kafasına koyar. Walt'tan borç para alarak yola çıkmak üzereyken Hunter'ın da kendisiyle gelmek istediğini öğrenir. Oğluna hayır diyemez. Hunter bu isteğiyle babasının gönlünü almış olur. Bu kez yolculuk Travis ve Hunter'la birlikte yeniden başlar. Maceraya çağrı gelmiştir. Hedef Jane'i bulmaktır. Ama bu gidişten Walt ve Anne'ın haberi yoktur. Gizli saklı bu gidiş özellikle de Anne'i oldukça endişelendirecektir. Travis kardeşinin tepkisinden çekindiği için Hunter'ı aratarak durumdan haberdar olmalarını sağlar. Durumu öğrenen Anne derin bir endişeyle Hunter'ın odasına girer ve onun yatağına uzanır. Hunter'ın da Anne'e olan özlemi kaldıkları motelde ortaya çıkar. Travis, yanında bulunan ve eskiden çekilmiş üçlü fotoğrafı Hunter'a vererek gerçek annesinin Jane olduğunun altını çizer.

Travis ve Hunter, Houston'a ayın 5'inde varırlar. Bankanın önünde Jane'i beklemeye koyulurlar. Jane'in arabasını son anda gören ikili onu takibe başlarlar. Jane'in arabasını bir gece kulübünün arka sokağında bulurlar. Travis, Hunter'a arabada beklemesini söyler. Burası sadece bir gece kulübü değil aynı zamanda bir genelevdir. Travis içeri girerek Jane'i bulmaya çalışır. Müşterilerin camlı bölmeler arkasında kadınlarla birbirlerini görmeden karşılıklı cinsel içerikli sohbetler yaptıkları bir odaya giren Travis, Jane'i odaya çağırttırır. Travis müşteri, Jane ise orada çalışan bir seks işçisidir. Jane'i karşısında gören ve adeta şok olan Travis, Campbell'ın modelindeki tanrılaştırma aşamasına geçiş yapar. Jane'e dair hayalleri yıkılmıştır. Travis yaşadığı bu hayal kırıklığı ile adeta ölüp yeniden dirilmiştir. Hunter'a ne söyleyeceğini bilemez. Jane, Travis'i görmemektedir. Sesinden de Travis'i tanıyamaz. Jane tek taraflı aynanın karşısında soyunmak ister ama Travis kabul etmez. Tek isteği onunla konuşmaktır. Ne yapacağını bilemez bir haldedir. Jane'in müşterilerle cinsel ilişkiye girip girmediğini öğrenmeye çalışır. Oradan sessiz sedasız ayrılarak Hunter'ın yanına gider. Bir bara giderler ve Travis içmeye başlar. Olanları unutmak ister.

Gece olmuştur. Travis sarhoş bir haldedir. Hunter onun koluna girmiştir. Kasabanın içindeki bir caddeyi boydan boya geçerler. Arkada çalan westernimsi fon müziği ile birlikte yolda rüzgarla yuvarlanan gazete kağıtları görülür. Western filmlerindeki çalılıkların yerlerde yuvarlanmasını çağrıştıran bu sahne yol filmlerinin atası sayılan western filmlerine de bir saygı duruşudur. Bir çamaşırhanenin yanındaki odada, kanepelerde o geceyi geçirirler. Ertesi gün yeniden Houstan'a giderler ve bir otele yerleşirler. Travis banyoda Hunter için teybe bir ses kaydeder. Hunter kaseti dinlediğinde Travis Jane'le son kez konuşmaya gitmiştir. Kasette Travis Hunter'a onu canından çok sevdiğini ve tek dileğinin Hunter'la Jane'in yeniden birbirine kavuşması olduğunu söyler.

Travis, Jane'le konuşmak için yeniden bir oda kiralar. Jane içeri girer. Travis'i tek taraflı aynadan dolayı göremez. Bu sahnede Travis Jane'e birbirini çok seven iki gencin hikayesini anlatmaya başlar. Hikayedeki erkeğin karısını çok sevdiğini ama onun sevgisinden emin olamadığını söyler. Çocukları olduktan sonra da kadının sürekli evden kaçtığını, adamın ise kadını bularak tekrar eve getirdiğini anlatır. Ama önünde sonunda kadının evden kaçıp adamla çocuğunu terk ettiğini belirtir. Hikayeyi dinleyen Jane'in gözlerinden yaş gelmeye başlamıştır. Zira bu hikaye ikisinin hikayesidir. Camın arkasında Travis'in olduğunu anlayan Jane bu kez kendi bakış açısıyla yaşadıklarını ve pişmanlıklarını anlatır. Seyirci Jane'in umursamaz ve kalpsiz bir anne olmadığını anlamıştır. Travis, Jane'e kaldıkları oteli ve oda numarasını söyleyerek gider.

Son sahnede Travis, otelin aşağısındaki parkta otel odasına doğru bakmaktadır. Jane odaya girer. Hunter ona sarılır. Jane, Hunter'ı kucağına alır ve birbirlerine sıkıca sarılarak etraflarında dönerler. Bunu gören Travis arabasına binerek yola koyulur. Gözlerinden yaşlar süzülmektedir. Görevini tamamlamıştır. Nihai ödül olan kadın ve ana oğlun kavuşması Travis'in hikayesini tamamlamıştır. Bu filmde dönüş aşaması gösterilmezken Campbell'ın modeline göre açıkça görülür ki, Travis geçirdiği değişimle iki dünyanın da ustası olmuştur. Maceranın başlangıcındakinden daha olgun, daha derin ve daha saf bir insan haline gelmiştir. Var olmayı artık öğrenmiş, manevi korkularından, kaygılarından sıyrılmıştır. “Paris, Texas” filmi Joseph Campbell’ın kahramanın sonsuz yolculuğu modelindeki çoğu aşamayı karşılamaktadır.

Alman yönetmen Wim Wenders'ın Amerika kıtasında çektiği "Paris, Texas" dünya sinema tarihinin en iyi yol filmleri arasında gösterilmektedir. Film sadece bir yolculuk hikayesi değil aynı zamanda benliği keşfediş, geçmişle ve korkularla yüzleşme, aile kavramına derinlemesine bir incelemedir. Seyirci Travis karakteriyle birlikte kaybolur, benliğini ve geçmişini arar, bir yandan da yeni bir gelecek inşa etmenin yollarını bulmaya çalışır. Travis'in filmin başındaki sessizliği aslında kendi iç sesini dinlemesi üzerine bir kamuflajdır. Eski karısı Jane'i aramaya çıkışı ve onunla karşılaşırsa ona neler söyleyeceğini kafasında planlamaktadır. Sessizlik onun için balinanın karnını temsil eder. Orada güvenlidir. Dışarıdan gelecek tehlikelere sessizliğiyle karşı koyar. Sessizliği kafasındaki iç hesaplaşmaları ve planlarına dair bir sığınaktır. Jane ile olan ilişkisi ona göre yarım kalmıştır. İyi ya da kötü bir sonuca ulaşmalıdır. Sessizliği "Paris" sözüyle bozan Travis için bu kelime bir nevi yeniden doğmaktır. Çünkü annesi Paris, Texas'ta aldıkları arazide Travis'e hamile kalmıştır. Film boyunca Paris, Texas'ta satınaldığı arazi Travis'i ayakta tutacaktır.

Travis'in oğlu Hunter hem geçmişteki yarayı ve hatayı, hem de geleceğin inşası için gerekli umudu temsil eder. Bu yönüyle Hunter karakteri Travis'in dünyaya yeniden girebilmesi için katalizör işlevi görür. Tabii, Travis'in kardeşi Walt'un da abisinin yeniden dirilişinde büyük rolü vardır. Wim Wenders parçalanmış bir aileyi yeniden toplama çabasını aktarırken bir yandan da Amerikan toplumunun aile kavramına bakış açısını objektif olarak gözler önüne serer. Bir anne figürü olarak Jane karakteri ise Travis kadar kesimn bir şekilde toplumdan kendini izole etmemiştir. Oğlunu yüz yüze görmese de, fahişelikten kazandığı paranın bir bölümünü her ay oğlu için açtığı bir banka hesabına yatırarak içini bir nebze olsun rahatlatmaktadır. Travis ve Jane'in yüzleştiği sahnede Jane'in de aslında Travis'le karşılaşacağı anın hayalini kurduğu anlaşılır. Hatalarının farkındadır ancak yine de gururludur. Artık Travis'le aralarından duygusal anlamda bir yakınlaşma olamayacağının farkındadır. Zaten Travis'in de istediği yeniden başlamak değil, belirsizliği ortadan kaldırmaktır. Jane'in Hunter'ı görmesi ve sahiplenmesi Travis için yeterli olacak, onu ödüllendirmeye yetecektir. Jane ve Travis'in karşılaştıkları odadaki ek taraflı ayna aslında Travis'in ruhunun da bir tasviri gibidir. Travis Jane'i görmek ister ama onun kendisini görmesine izin vermez. Jane bu ayna sayesinde Travis'i göremez. Sadece sesini duyar. 4 yıldır görmediği eski kocasının sesini duyduğunda geçmişiyle yüzleşen Jane

gözyaşlarına hakim olamaz. Travis bu pişmanlığı görünce bir süreliğine de olsa cama yaklaşır ve Jane'in kendi tarafında bulunan ışığı kapatmasını isteyerek kendi yüzünü görmesine izin verir. Travis istediğini elde etmiştir. Jane ve Hunter'ı birleştirerek o şehri terk edecektir. Yaptığı fedakarlık, tuttuğu yasın bitmesine izin vermez. Her ne kadar seyirci bundan rahatsızlık duyacaksa da, bu Travis'in kendi seçimidir.

1984 yılında Cannes'da Altın Palmiye kazanan "Paris, Texas" yol ve yolculuğu bir arınma, hatırlama, yüzleşme ve erme aracı olarak kullanıyor. Yolun getirdiği sorumluluk duygusu Travis karakteri üzerinden seyirciyi içinden çıkması güç bir melankolinin kollarına bırakıyor. Travis'in yarım kalmış hikayesinin sonucunu beklemek, Jane'nin hatalarını yüzüne vuran Travis'le yüzleşmesini görmek, Hunter'ın film boyunca yavaş yavaş oluşturulan ailesine kavuşma isteğine tanık olmak seyirciyi de filmin bir parçası haline getirmeye yetiyor.

KAHRAMANIN SONSUZ YOLCULUĞU AŞAMALARI	KARAKTERLER	FİLMDE GERÇEKLEŞEN DURUM
Maceraya Çağrı	Travis	+
Çağrının Reddedilişi	Travis	+
Doğaüstü Yardım	Travis	+
İlk Eşiğin Aşılması	Travis	+
Balinanın Karnı	Travis	+
Sınavlar Yolu	Travis	+
Tanrıçayla Karşılaşma	Travis	+
Baştan Çıkarıcı Olarak Kadın	Travis	+
Babanın Gönlünü Alma	Travis	+
Tanrılaştırma	Travis	+
Nihai Ödül	Travis	+
Dönüşün Reddedilişi	Travis	+
Büyülü Kaçış	Travis	-
Dışarıdan Gelen Kurtuluş	Travis	-
Dönüş Eşiğinin Aşılması	Travis	+
İki Dünyanın Ustası	Travis	+
Yaşama Özgürlüğü	Travis	+

Tablo 5. “Paris, Texas” filminin Joseph Campbell’ın kahramanın sonsuz yolculuğu modeline uygunluğu

3.4.6. "Yol" Filmi

3.4.6.1. Künye

Yapım Yılı: 1982
Süre: 1s 50dk
Yönetmen: Şerif Gören, Yılmaz Güney
Senaryo: Yılmaz Güney
Oyuncular: Tarık Akan, Halil Ergün, Necmettin Çobanoğlu, Şerif Sezer
Tür: Dram
Ülke: Türkiye

3.4.6.2. Konusu

Sıkı yönetim döneminin en iç acıtıcı dönemlerinde İmralı Cezaevi'nde yatan beş mahkum, kendilerine verilen bayram izni sayesinde bir haftalığına köylerine dönebileceklerdir. Ancak yol uzundur, yol tehlikelidir, yol can alır. Dışarıdaki dünya içeridekinden hiç farklı değildir. Bu topraklarda insan olmak ise hiç kolay değildir (http://www.beyazperde.com/filmler/film-53029/, Erişim: 10.05.2019).

3.4.6.3. Yılmaz Güney

Adana doğumlu Yılmaz Güney, özellikle Çirkin Kral dönemi sonrasında çektiği Cannes ödüllü "Yol", "Sürü", "Umutsuzlar" gibi filmleriyle tanınır. Yılmaz Güney, 1959 yılında Atıf Yılmaz'ın yönetmenliğini yaptığı “Bu Vatanın Çocukları” ve “Alageyik” isimli filmlerin hem senaryosunu yazar hem de filmlerde rol alır ve oynar. Karacaoğlan'ın “Karasevdası”nda da yönetmen yardımcılığı yapar. Filmlerinde ezilen, hor görülen bir Anadolu çocuğunun otoriteye başkaldırısı vardır. Bu dönemde Çirkin Kral lakabını alır. Bu dönemdeki en önemli çalışması Lütfü Akad'ın yönettiği ve kendisinin yazdığı bir film olan “Hudutların Kanunu”dur. Cezaevi yıllarında sinemaya olan ilgisi devam etmiştir. Bu dönemde yazdığı, Zeki Ökten tarafından çekilen “Sürü” ve Şerif Gören tarafından “Yol” onu dünya çapında tanınan bir yönetmen haline getirmiştir. Cezaevindeyken GÜNEY adlı bir sanat-kültür dergisi çıkarmıştır. “Yol” ile Cannes Film Festivali'nde Altın Palmiye ödülünü almıştır. Yurt dışına kaçtıktan

sonra Fransa'da “Duvar” filmini çekmiştir. Güney'in, 1976 yılında Ankara Merkez Kapalı Ceza ve Tutukevi'nde tanıklık ettiği, çocuklar koğuşunda çıkan ve tüm cezaevine yayılan bir isyanın sinemaya aktarıldığı “Duvar” onun son filmi olmuştur. Son yıllarını Paris'te geçiren Güney, mide kanseri nedeniyle 9 Eylül 1984'te yaşamını yitirmiştir. Mezarı Paris'te bulunan Père Lachaise Mezarlığı'nda 62. kısımda bulunmaktadır.

3.4.6.4. "Yol" filminin çözümlenmesi

"Yol" Yılmaz Güney'in hapishane yıllarında kendisi tarafından yazılıp kurgulanan ve Şerif Gören tarafından yönetilen filmidir. Şerif Gören sık sık çektiği bölümleri hapishanede Yılmaz Güney'e izletip onun yönlendirmesiyle revize etmiştir. 1982 yılında Cannes Film Festivali'nde Altın Palmiye alarak Türkiye'yi gururlandıran "Yol" politik sinemanın da önemli yapımlarından biri olarak kabul edilmiştir. İmralı yarı açık cezaevinde bayram için izne çıkan mahkumların evlerine olan yolculuklarını anlatır. Joseph Campbell'ın kahramanın sonsuz yolculuğu modeli filmin önemli karakterleri için ayrı ayrı ele alınacaktır.

"Yol" 1980 darbesinin hemen sonrasında geçen bir filmdir. Film cezaevi bahçesinde hükümlülere gelen mektupların dağıtılmasıyla başlar. Tarık Akan'ın canlandırdığı Seyit Ali, Halil Ergün'ün canlandırdığı Mehmet Salih, Necmettin Çobanoğlu'nun canlandırdığı Ömer, Hikmet Çelik'in canlandırdığı Mevlüt ve Tuncay Akça'nın canlandırdığı Yusuf hikayenin başkahramanlarıdır. Cezaevinde kalabalık koğuşlarda kalan mahkumlar sıradan bir mahpus hayatı yaşamakta bir yandan da cezalarının biteceği günü beklemektedirler. Cezaevinde yapılan sert ve kuralları hatırlatan buyurgan bir duyuru sayesinde seyirci karakterleri yakından tanıma şansı elde eder. Yakında bayram izni için bir süreliğine de olsa evlerine gidip sevdikleriyle hasret giderebileceklerdir. Tüm mahkumlar cezaevi içinde toprak, atölye..vs. farklı işlerde çalışmaktadır. Cezaevinde cama asılan bir duyuruda kimlerin ne süreliğine izinle evine gideceği belirtilir. Zamanında dönmeyen mahkumlara firari muamelesi yapılacağı için izin günlerini iyi değerlendirmeleri istenir. Tüm mahkumları bir sevinç kaplar. İzin belgelerini alan mahkumlar adaya yanaşan tekneye binerler. Tekneyle daha büyük bir vapura geçen mahkumların yüzleri gülmektedir. Vapurdan iner inmez

kendilerini memleketlerine götürecek otogarlara ulaşmak için dolmuşlara koştururlar. Bazıları aynı minibüse denk gelir.

Halil Ergün'ün canlandırdığı Mehmet Salih karakterinin maceraya çağrısı karısı Emine'den gelen mektuptur. Emine kendi ailesi ve hapisteki kocası arasında kaldığını yazmıştır. İzne gelince kocasından kendisine gerçekleri açıklamasını istemektedir. Mehmet Salih önce Adana'ya uğrayacak oradan da memleketi olan Diyarbakır'a geçecektir. Mehmet Salih Adana'da eski bir arkadaşının evine uğrar. Burada hapse giriş sebebi olan hikayeyi anlatır. Bir kuyumcu soygununa kalkışan Mehmet Salih, kaçış sırasında kaynının ölümüne yol açmıştır. Bu ölümün sorumlusu olarak da karısının ailesi Mehmet Salih'i gördüğünden karısıyla görüşmesini istemiyorlardır. Yoluna devam eden Mehmet Salih trende Seyit Ali'yle karşılaşır. Birbirlerine önemli sırlarını anlatırlar. Diyarbakır'a varan Mehmet Salih camii avlusunda elini yüzünü yıkar, berberde tıraş olur. Sonra köyünün yolunu tutar. Yolda gördüğü küçük çocuklara sigara dağıtır. Mehmet Salih, karısının ailesinin yaşadığı eve gelir, avluya girer. Avluda bayram için kurban kesilmek üzeredir. Bu kurban daha sonra Mehmet Salih ve karısını temsil edecektir. Evin büyüğü olan kayınbabasından özür dileyerek kendisini affetmelerini ister. Oğullarının ölümü için kendisinin de çok üzgün olduğunu belirtir. Elini öpmek için eğildiğinde kayınbabası suratına tokat atar. Bu sırada kaynının oğlu kurban kesmek için kullanılacak olan bıçakla enişte sinin üzerine yürür. Aile büyükleri ona engel olur. Mehmet Salih'in iki küçük çocuğu koşarak babalarına sarılırlar. Mehmet Salih'in karısı Emine ise olanları izlemekle yetinir. Çünkü kafası karışıktır. Bir yanda kocası, bir yanda kocası yüzünden ölen abisinin üzüntüsü vardır. Emine'nin babası Emine'yi kocasıyla birlikte gidip gitmeme konusunda özgür bırakır. Giderse bir daha o eve dönemeyeceğini de vurgular. Bu sırada yakınlardaki havaalanından kalkan bir uçağın sesi işitilir. Bu, yolculuğun habercisidir. Seyirci uçak sesiyle Emine'nin kocasıyla gidebileceğine ihtimal verir. Emine bayılır. Ailenin geri kalanı Mehmet Salih'e artık kan davalı olduklarını belirtir. Mehmet Salih orayı terk etmek zorunda kalır. Ancak daha sonraki gün Emine çocuklarını da alarak Mehmet Salih'le trene binerek kaçar. Trende uzun zamandır birbirlerini özleyen Mehmet Salih ve Emine gizlice trenin tuvaletine girerek cinsel ilişkiye yeltenirler. Bunu fark eden diğer yolcular ikisine saldırarak linç etmek isterler. Kondüktörün odasına sığınan ikili hakkında işlem yapılır. İlerleyen duraklarda

Emine'nin kardeşi trene biner. Hem ablasını hem de eniştesini öldürerek sözüm ona öçlerini alır. Tren sesi acı acı karanlıkta yankılanır.

Tarık Akan'ın canlandırdığı Seyit Ali karakteri sessiz sakin kalender biridir. Dişi ağrımaktadır. Koğuş arkadaşları dişine bakıp çatladığını söylerler. Seyit Ali, Konya'ya gidecektir. Otogara ulaştığında sıkıyönetimden dolayı sokağa çıkma yasağı olduğunu ve geceyi garda geçireceğini öğrenen Seyit Ali'nin canı sıkılır. Seyit Ali beklemekten başka çaresi olmadığını öğrenince diğer yolcuların arasına katılır ve onlarla sigarasını paylaşır. Merhametli, iyi yürekli biridir. Konya'ya vardığında yaşlı anasına kavuşur. Babasının annesinin üstüne kuma getirdiğini şaşkınlıkla öğrenir. Kendi karısının ise geneleve düşerek namusunu kirlettiğini duyar ve karısının memleketine onu öldürmek üzere yola çıkar. Seyit Ali ile Mehmet Salih'in yolu bir kez daha tesadüfen trende kesişir. Seyit Ali kötü yola düşen karısı Zine'yi öldüreceğini arkadaşına anlatır. Yüreğinin bir köşesinde acıma bir köşesinde nefret olduğunu da ekler. Seyit Ali uzun bir yolculuktan sonra karısı Zine'nin memleketi olan Bingöl'e ulaşır. Her yer kar içindedir. Hava soğuktur. Bingöl'de dişinin ağrısını gidersin diye köyde yaşlı bir adam bir teli ateşte kızdırarak dişine bastırır. Sancak köyüne varmak için Zine'nin kardeşinden aldığı atla yola çıkan Seyit Ali yolda tipiye yakalanır. Yolda atın gidecek hali kalmayınca yığılıp kalır. Seyit Ali, umudu ve amansız bir yolun ulaştırıcı aracını temsil eden atı öldürmek zorunda kalır. Seyit Ali için bu karlı amansız yol Campbell'in sınavlar yolu aşamasının da bir parçasıdır. Amacına ulaşmak için bu yolu geçmek hatta donma tehlikesiyle yüz yüze gelmek zorundadır. Yola zor bela yayan devam ederek köye ulaşır. Seyit Ali için bu köy ve ev balinanın karnı sayılır. Campbell'a göre kahramanın en büyük korkularından biri aile otoritesine karşı gelmektir. Kayın babasının elini öpen Seyit Ali ahırda zincirle tutulan Zine'nin yanına giderek hesaplaşmaya girişir. Zine Seyit Ali'nin tanrıçasıdır. Zine kaderine razıdır. Ölümü beklemektedir. Tek isteği ölümünün Seyit Ali'nin elinden olmasıdır. Seyit Ali, Zine'nin yıkanıp paklanması, temiz giysiler giymesini ister. Gün doğarken Seyit Ali, Zine ve çocukları kar altında yola koyulur. Yolda ölü atın yanından geçerler. Zine yolculuğun zorluğuna ve tipiye dayanamaz. Donarak ölür. Seyit Ali ölmemesi için elinden geleni yapar. Sırtında taşıyarak kasabaya kadar getirir. Zine'nin ölümünden sonra oğlunu karısının kardeşine teslim ederek yeniden hapishanenin yolunu tutar. Artık o acıyla yoğrulmuş, iki dünyanın da ustası olmuştur.

Necmettin Çobanoğlu'nun canlandırdığı Ömer karakteri de izne çıkacağı günü beklerken bir imge hayal eder. Bu imgede uçsuz bucaksız ve yemyeşil bir arazide beyaz atın üzerinde kendini görür. At muradı ve özgürlüğü temsil eder. Ömer'in yatağının başucundaki duvarda güzel ve sağlıklı bir atın fotoğrafı asılıdır. Ömer Urfa'ya gidecektir. Adana otogarında koğuş arkadaşı Mehmet Salih'e geri dönmeyeceğini, firari olacağını belirtir. Ömer memleketi Birecik'e gelir. Birecik'e bağlı köyüne geldiğinde ise askerlerin kaçakçılarla olan mücadelesine tanık olur. Ömer'in ailesi ve tanıdıkları geçimlerini kaçakçılıkla sağladıkları için çok zor günler geçirmektedirler. Hatta bu uğurda can kayıpları da olmuştur. Ömer'in kardeşi de kaçakçılık yapmaktadır ve dağlardadır. Kardeşinin karısı ve çocukları Ömer'lerin evinde yaşamaktadır. Ömer'in anası evladı için endişelidir. Kaçakçılığı bırakıp aralarına katılmalarını istemektedir. Ömer için tanrıça Gülbahar'dır. Kendisi hapse girdiğinde küçük bir kız olan Gülbahar şimdi evlilik çağına gelmiştir. Ömer, Gülbahar'ı görür görmez etkilenir. Ama kaçak olan kardeşinin eve ölüsü gelince töre gereği kardeşinin karısıyla evlenmek zorunda kalır. Başına gelen bu elim olaydan sonra hapishaneye gitmeyeceğini söyleyen Ömer kardeşi gibi atına atlayarak kaçakçıların yanına doğru yol tutar. Bir daha köyüne dönmemek üzere herkesle vedalaşır.

Hikmet Çelik'in canlandırdığı Mevlüt karakteri izinde Gaziantep'e gider. Memleketinin çok değiştiğine şahit olur. Burada kendisini bir kızla baş göz edip evlendirmek isterler. Mevlüt'ün tanrıçası ve hatta baştan çıkarıcı kadını olan Meral de evlilik için yanıp tutuşmaktadır. Mevlüt ve Meral birbirlerini yakından tanısınlar konuşsunlar diye ailenin de izniyle dışarı çıkarlar. Ancak kıza göz kulak olsunlar diye yanlarında da iki kadın gelmiştir. Biraz arkalarından onları takip ederler. Mevlüt, Meral'le evlendiklerinde evin reisinin kendisinin olacağını, Meral'in kendi sözünden dışarı çıkmaması gerektiğini, başka erkeklerle kesinlikle konuşamayacağını..vs. anlatarak feodal aile yapısının altını çizer. Meral, Mevlüt'ten hapisteyken kendisine mektup yazmasını ancak bu mektubu babasının okumaması gerektiğini söyler. Mevlüt ise az önceki söylemlerine tezat oluşturacak şekilde müstakbel kayınbabasının eski kafalı olduğunu vurgular. Aynı zamanda Türkiye panoraması da çizen film neredeyse her karakter üzerinden siyasi ya da toplumsal eleştiri yapmaya devam etmektedir. Meral'in bu gizlilik isteği ise baştan çıkarıcı kadın aşamasındaki belirgin özelliklerdendir. Bir lokantada Meral'in akrabalarıyla alkol alırken evlilik

konusundaki sabırsızlığını dile getiren Mevlüt cinsel açlığını bastırabilmek için geneleve gider.

Tuncay Akça'nın canlandırdığı Yusuf karakteri için maceraya çağıran herhangi bir mektup gelmemiştir. Yusuf'un duvarında asılı olan bir fotoğrafta Yusuf'la karısının evlilik pozu vardır. Karısı beyaz gelinlikli, kendisi de damatlıkladır. Fotoğrafa özlemle bakar. Atölyede çalışan Yusuf'un küçük bir kafes içinde baktığı sarı bir kanaryası vardır. Bu kuş sadece Yusuf için değil tüm mahkumlar için özgürlüğüne kavuşmak için çırpınan bir canı temsil eder. Yusuf izne giderken yanına kuşunu da alır. Otobüsle memlekete doğru giderken jandarma tarafından aramaya takılırlar. Yusuf bir türlü izin kağıdını bulamaz. Komutan iznini sorgulayabilmek için onu nezarethaneye götürür. Kuşu arkadaşı Mevlüt'e teslim eder. Kuşunu karısı Leyla'ya vermesini tembihler. Hafta sonu nezarethanede elindeki fotoğrafla avunur.

Ömer hariç tüm karakterler izinleri bitince hapishaneye geri döneceklerinin bilincindedir. Bu sebeptendir ki, hapishaneyi adeta yanlarında taşımaktadırlar. Ürkek, çekingen ve her adımlarını dikkatli atmaktadırlar. 80 darbesinin getirdiği sıkı yönetim şartları durumlarını daha da güçleştirmektedir.

Karakterlerden sadece Seyit Ali'nin dönüş aşaması gösterilmiştir. Mevlüt, Yusuf ve Ömer'in dönüşleri olasıdır ama meçhuldür. Mehmet Salih karısıyla birlikte ölüme gitmiştir. Seyit Ali karakteri iki dünyanın ustası olmakla kalmamış yaşama özgürlüğünün ne demek olduğunu da bizzat yakından öğrenmiştir. Campbell'ın da belirttiği gibi dünyadaki her varlık ölümle iç içe yaşamaktadır.

“Yol” filmi 1982 yılında Cannes Film Festivali’nde kazandığı Altın Palmiye ile adını tüm dünyaya duyurmuştur. Filmin yönetmeninin (Yılmaz Güney mi? Şerif Gören mi?) kim olduğu üzerine uzun yıllardır süregelen bir tartışma vardır. Kimilerine göre Şerif Gören, Yılmaz Güney’den hapishaneden aldığı talimatlar doğrultusunda, başarılı bir şekilde filmi çekmiştir. Kimilerine göre ise Şerif Gören sadece Yılmaz Güney’in talimatlarını uygulayan bir operatördür. Ancak bu tartışma filmin bir başyapıt olduğu gerçeğini değiştirmez.

Yol öylesine güçlü bir filmdir ki, hala Türkiye'de yapılan en iyi 10 Türk filmi listelerinde üst sıralarda yer almaktadır. Aradan bunca yıl geçmesine rağmen hem evrenselliği hem de anlattığı hikayeler sayesinde bir başyapıttır. Beş mahkumun kısa izinleri sırasında yaşadıkları anlatılırken, töre baskısı, siyasi baskılar ve 80 döneminin askeri baskıları yüzünden aslında ülkenin koskoca bir hapishane olduğunun mesajını verir. Hatta bazı insanların kendi hapishanelerini kendilerinin yarattığını vurgular. Yılmaz Güney Türkiye'ye bir sistem eleştirisi yöneltirken bir yandan da bir ferdi olduğu Kürt örf ve adetlerinin bağnaz ve insan özgürlüğünü kısıtlayıcı olanlarına da karşı çıkar. Film aynı zamanda insan nedir sorusunu sormayı ihmal etmez. Seyircinin kendine sürekli bu soruyu sormasına sebep olur.

KAHRAMANIN SONSUZ YOLCULUĞU AŞAMALARI	KARAKTERLER	FİLMDE GERÇEKLEŞEN DURUM
Maceraya Çağrı	Seyit Ali	+
Çağrının Reddedilişi	Seyit Ali	-
Doğaüstü Yardım	Seyit Ali	-
İlk Eşiğin Aşılması	Seyit Ali	+
Balinanın Karnı	Seyit Ali	+
Sınavlar Yolu	Seyit Ali	+
Tanrıçayla Karşılaşma	Seyit Ali	+
Baştan Çıkarıcı Olarak Kadın	Seyit Ali	+
Babanın Gönlünü Alma	Seyit Ali	+
Tanrılaştırma	Seyit Ali	+
Nihai Ödül	Seyit Ali	+
Dönüşün Reddedilişi	Seyit Ali	-
Büyülü Kaçış	Seyit Ali	-
Dışarıdan Gelen Kurtuluş	Seyit Ali	-
Dönüş Eşiğinin Aşılması	Seyit Ali	+
İki Dünyanın Ustası	Seyit Ali	+
Yaşama Özgürlüğü	Seyit Ali	+

Tablo 6. "Yol" filminin Joseph Campbell'ın kahramanın sonsuz yolculuğu modeline uygunluğu

SONUÇ VE ÖNERİLER

Sinemada yol ve yolculuk kavramını inceleyen bu araştırma, sinema felsefesini yeniden tartışırken bir yandan da Joseph Campbell'ın kahramanın sonsuz yolculuğu modelini tesadüfi örneklem yöntemiyle seçilen altı film üzerine uygular. Araştırma; filmlere felsefi açıdan yaklaşırken, yol filmleri üzerine az sayıda çalışmanın olması, ortaya konulmaya çalışılan sonuçların; yol filmlerinde hikaye anlatma modelinin kapsamlı okumasını yapabilmek açısından önemlidir.

Joseph Campbell'ın kahramanın sonsuz yolculuğu modelinin yol filmlerine uyarlanmasını incelemeye çalışan bu tezde aynı zamanda filmlerin düşünen sanat eserleri olduğu ve seyirciye göstererek ya da bilinçaltına mesajlar göndererek onların zihnini diri tutmaya çalıştığı gösterilmiştir. Seyirci kadrajın içinde gördüklerinin yanı sıra, kadrajın dışında olup bitenleri de hayal edip, karakterler ve olaylar hakkında daha fazla fikir yürütebilmektedir.

İlk insanlar hayatta kalabilmek ve karınlarını doyurabilmek için öncelikle avcılık ve toplayıcılıkla uğraşıyor, ağırlıklı olarak mağaralarda yaşıyorlardır. Onlar için seyahat kavramı yoktur. Sadece deprem, sel, büyük yangınlar, kıtlık gibi doğa felaketleri yüzünden zorunlu olarak göçebelik yapıyorlardır. Kullandıkları yollar genelde hayvanların sıkça geçerek düzleştirdikleri doğal patikalardır. İnsanoğlu tarımı keşfettiğinde yavaş yavaş yerleşik düzene geçmiştir. Ancak hala bir yerden bir yere zorunda olmadıkça yolculuk yapmıyorlardır. Çağlar ilerledikçe insanlar yeni yerler keşfetmek ve hatta istila etmek için yolculuklara başlamışlardır. Bu yolculuklar onlara yeni bölgeleri, farklı kültürde insanları ve dünyayı tanıtmıştır. Zorunda olmadan çıkılmayan yolculukların kendisi artık birer zorunluluğa dönüşmüştür. Ürettikleri malları ya da yiyecekleri farklı bölgelerde satmak insanların refa seviyesini yükseltmiştir. Başka bölgelerdeki insanlarla ilişkiye girerek yeni topluluklar ve diller doğmuştur. Kültürler arasında her anlamda alışverişler gerçekleşmiştir. Seyyahlar yeni bölgeleri tanıyıp kendi topraklarına gelerek buraları halklarına anlatmışlardır. Merak duygusu dünyanın keşfedilmemiş yerlerine gitme konusunda en büyük itici güçtür. Yıllar sonra gereksinimlerin ve istila amaçlı savaşların haricinde insan seyahat adında yeni bir kavram icat etmiştir. Ağırlıklı olarak tatil amacıyla yapılan bu kısa süreli yolculuklar tüm yıl boyunca çalışan modern çağ insanının rahatlama aracı olmuştur.

İnsan yolculuğu sevmiştir. Ama en çok da yolculuğun kendisi sevilmiştir. Çünkü yolculuklar sırasında insanoğlu kendinde gözlemlediği değişimin, olgunlaşmanın ve bazen de ermenin farkına varmıştır. Artık yolculuklar insanın değişmez bir parçası olmuştur.

İnsanoğlu yolculuk için gerekli en önemli şeyin yol ve araç olduğunu kavradığında en iyi yolları ve en iyi araçları geliştirmeye başlamıştır. Roma İmparatorluğu'nun bu kadar genişlemesinin en büyük sebebi düzenli ve sağlam şekilde günümüze kadar gelebilmiş yolları yapmasıdır. İngiliz ve İspanyolların bir zamanlar Akdeniz'de üstünlük kurabilmesinin en büyük sebebi zamane teknolojisi ile donattıkları ve geliştirdikleri büyük gemilerdir. Bir yerden başka bir yere gidebilmek için ilk başta araç olarak at ve eşek gibi hayvanları kullanan insan artık uzay boşluğunda büyük bir hızla ilerleyen uzay araçlarını üretir hale gelmiştir. İnsanlık tarihine bakıldığında araçların evriminin hiç durmadığı, insanın hep daha iyi, daha hızlı ve daha konforlusunu aradığı görülmektedir. Otomobiller, gemiler, trenler, uçaklar…vs. araçların üretimi insanlığın hizmetindedir.

Yolculuk sadece bir yerden bir yere gitmek değil aynı zamanda yolculuğu yapan kişinin erginleşmesidir. Yolcu bir nevi seyyahtır. Kendi kendini dinleyen, yeni şeyler öğrenen, hayata bakış açısına esneklik katan kişidir. Yolculuğun ona kattığı her anlamı özümseyen insan başlangıç noktasındaki haline göre çok ileridedir. Hedef noktasına vardığında ise yolda geçirdiği değişim onu bambaşka bir insana evriltmiştir. Yolculuk sadece maddi değil, manevidir. Fiziki yolculuk bir süre sonra içsel yolculuğa dönüşür. Kısa bir tatil için bile gidilen yolda zaman kavramının gündelik hayattakine göre daha ruhani ve dolu dolu hissedilmesi işte bu yüzdendir. İnsan yolculuğa başladığında bazen yalnızlığı sevmese de yeni insanlarla tanışmak yeni yerler görmek ve yeni kültürlere tanık olmak ona iyi gelir. Kendi yaşam hızını kendisi belirlemeye başlar. Rutin hayatındaki zorunluluklar ve kısıtlı zaman kavramı olmadığından yolcu kendi tarzını bulmaya başlar. Gündelik hayatta yapmak isteyip de yapamadığı birçok şeyi seyahatler sırasında yapabilir. Yolculuk aynı zamanda bir arınma yeridir. Geçmişte yapılan hatalar düşünülür. Belki de cevapları bir türlü bulunamayan sorular çözüme kavuşur. İlişkiler her yönüyle irdelenir. Onlarsız yapılamayacağı düşünülen insan ya da nesnelerin aslında birer abartı olduğu gözlemlenir. İnsan kendi tecrübelerini arttırırken bir yandan da kendine güvenmeyi ve cesareti öğrenir. İçindeki

potansiyelin farkına varır. En önemlisi de yolculukta insan sınırlarını ve kapasitesini keşfeder. Çünkü insan evreni ve yaşamın anlamını değerlendirebilme yetisine sahip tek varlıktır.

İnsan nedir sorusuna yıllardır yanıt vermeye çalışan filozoflar bir türlü ortak bir kanıya varamasalar da insan olmanın sınırlarını şekillendirmeye yaklaşmışlardır. Canlı bir organizma olan insan hayvanlar ve bitkilerden farklı olarak yıllar içerisinde kendine has bir dil geliştirebilen ve de kavramsal düşünce yeteneğine sahip olan bir varlıktır. Çağın ünlü filozoflarından Sponville, insanın kendini tanıyan bir bilince sahip olduğunu söyler. Kendini tanımak insanın ne olduğunu ve ne olması gerektiğini farketmesidir. Bilinçli insan nasıl yaşayacağını ve nasıl mutlu olacağını kendisine soran insandır. Bu noktada devreye felsefe girer. Felsefe, insanın kendisiyle ve dünyayla ilişkisinin tutarlı ve kapsayıcı bilgisini arayışını temsil eder.

Sinema ilk yıllarında insanlar için daha çok bir belge aracı olarak görülmüştür. Sinemanın sanat olarak kabul edildiği anlardan itibaren ise kuramcılar tarafından sinemanın bir felsefesi olabileceği görüşü öne atılmıştır. Sinemanın felsefe olan ilişkisi kuramcılar tarafından ele alınırken sinemanın son sanat dalı olarak insanlık tarihine damga vurduğu göz önüne alınmıştır. Sinema gerçeği yansıtmakla birlikte onunla oynayan, onu değiştiren, eğen, büken ve çoğu zaman ona kendi yorumunu katan bir sanat dalıdır. Sinemayı üreten sanatçıların bu özgürlüğü, kendi düşüncülerini seyirciye aktarmak için bir yol ve yöntem aracı haline gelmiştir. Sinemanın görüntüsel, yazınsal ve kurgusal dili oturdukça yıllar içinde seyircinin de filmleri algılayış biçimleri değişmiştir. Seyirci izlediği şeyin bir film olduğunu bilmekle beraber bir süreliğine de olsa gerçeklikle arasına set çeker, oyuncularla özdeşleşir ve o büyülü dünyanın içine girer. Seyirciyi kendi dünyasından alı koyan güçlü bir film onu düşünmeye, hayatını sorgulamaya ve hatta hayatını değiştirecek adımlar atmasına yetecek kadar felsefi söylemlere sahip olabilir. Felsefenin insanı, benlik, yaşam, ölüm, tanrı ve varoluşu sorgulatan tarafı sinema sanatı sayesinde yeni bir forma kavuşmuştur. Bu form alışılmış kalıpların çok ötesinde daha akışkan ve verimlidir. Bazı kuramcılar sinema ile felsefe arasındaki ilişkileri sıkça belirtse de Daniel Frampton bir adım ileri gidip filmozofi kavramını ortaya atarak filmlerin düşünen ve seyirciyi düşünmeye zorlayan bir varlık olduğunu ileri sürmüştür.

Sinemada tür kavramı seyircinin izlediği ya da izleyeceği filmi daha kolay sınıflandırmasına yol açan bir kavramdır. Tür kavramı zaman içinde seyircilerin, film üreticilerinin ve dağıtımcıların davranışlarıyla ortaya çıkmıştır. En temel sebebi arz-talep meselesidir. Kimi seyirci korku filmlerinden hoşlanmazken kimisi aşk filmlerinin bağımlısı olmuştur. Dram, korku, komedi, aşk gibi sektörün ana türlerinin yanı sıra, teen slasher, felaket, absürt gibi alt türler de vardır. Filmlerde aksiyon-komedi, bilim kurgu-korku gibi farklı türlerin melez bileşimlerini de görmek mümkündür. Yol filmleri ise 60'lı yılların sonlarından itibaren başlı başına bir film türü olarak literatürlerde yer almaktadır. Yol filmi türünün ortaya çıkmasında en büyük etkenlerden biri 60'lı yıllarda tüm dünyada görülen özgürlükçü, eşitlikçi ve devrimsel harekettir. Özellikle de Vietnam savaşının tetiklemesiyle Amerika'da başlayan protestolar, hippilerin ortaya çıkışı, Avrupa'da görülen faşizm ve iktidar karşıtı hareketler bu yıllara damga vurduğu gibi sinema sanatına da esin kaynağı olmuştur. Bu filmlere en büyük örneği "Easy Rider" teşkil eder. Film ilk kez gösterildiğinde büyük ilgi uyandırmış ve ardından gelen filmlere öncülük etmiştir.

"Easy Rider" gibi bir kilometre taşı ile yola koyulan yol sineması birçok yönetmen için sinema yapmanın bir tarzı haline gelmiştir. Yol filmleri kalıplara sığmaz. Anlatım daha özgürlükçü ve deneysel olabilmektedir. Ancak yine de hikaye anlatma biçimi evrensel olduğundan dolayı yol filmleri de bazı formülleri kullanmışlardır. Joseph Campbell'ın kahramanın sonsuz yolculuğu modeli de bunlardan biridir.

Bu çalışmada tesadüfi örneklem yöntemiyle seçilen "Easy Rider", "Puslu Manzaralar", "Arkadaşımın Evi Nerede?", "Yol", "Paris, Texas", "Kikujiro'nun Yazı" filmleri Joseph Campbell'ın kahramanın sonsuz yolculuğu modeli ile incelenmiştir.

60'larda tüm dünyayı kavuran özgürlükçü ve isyankar ruhun sinemadaki en başarılı yansıması olarak görülebilecek "Easy Rider" Campbell'ın modelini başarıyla yansıtmaktadır. Her ne kadar maceraya çağrı ve dönüş aşamaları gösterilmese de verilen ipuçlarıyla seyircinin hikayenin başını ve sonunu tamamlaması istenir. Film aynı zamanda dönemin Amerikan toplumuna dair önemli saptamalar yapmaktadır. Ancak film bu saptamaları eleştiriye döndürmekten kaçınır ve bu işi seyirciye bırakır. Bu anlamda seyirciyi etken bir role de sokmayı başarır.

Theodoros Angelopoulos'un önemli filmi "Puslu Manzaralar" abla kardeş iki çocuğun asla ulaşamayacakları babalarını bulmak adına yola çıkma hikayelerini anlatır. Bu filmde de bir yandan karakterlerin kahramanın sonsuz yolculuğu aşamalarını nasıl kat ettikleri gösterilirken bir yandan da dönemin Yunanistan'ın panoraması çizilir. İnsan ilişkileri, iyilik-kötülük arasındaki denge, sanat üzerine felsefi saptamalar filmin alt metinlerini oluşturmuştur.

Ünlü Japon yönetmen Takeshi Kitano'nun "Kikujiro" filmi iki karakterin macera, dram ve komedi dolu yolculuğuna odaklanır. Babasını küçük yaşta kaybetmiş bir çocuğa annesini arama yolculuğunda eşlik eden umarsız ve serseri ruhlu Kikujiro bir noktadan sonra kendini çocuğun baba figürü olarak bulacaktır. Kahramanın yolculuğu modelindeki en önemli argüman olan kahramanın değişimi Kikujiro'da adeta hayat bulmuştur.

İran'lı usta Abbas Kiyarüstemi'nin oldukça sevilen filmlerinden biri olan "Arkadaşımın Evi Nerede?" filmi de Joseph Campbell'in kahramanın sonsuz yolculuğu modelini neredeyse birebir karşılamayı başarır. Küçük Ahmet'in sınıf arkadaşının evini bulmaya çalışması üzerine kurulu olan film İran'ın sosyolojik okumasını yapmayı da ihmal etmez. Erdem, sorumluluk ve arkadaş sevigisi üzerine kurulu olan yapım İran sinemasının da başyapıtlarındandır.

Wim Wenders'in Amerika'da yönettiği ve dünya sinema tarihinin en önemli yol filmleri arasında gösterilen "Paris, Texas" da Campbell'ın modelini fazlasıyla karşılayan ve başarıya ulaşan bir yapımdır. Olağanüstü oyunculukları, başarılı senaryosu ve yol filmi türünün özelliklerini karşılayan yapısıyla seyircide hem seyir zevki yaratır hem de seyirciyi felsefi çıkarımlar yapmaya yönlendirir. Aile bağları üzerine yapılmış en etkileyici filmlerden de biri olan "Paris, Texas" yönetmenini de dünya çapında tanınan bir yönetmen haline getirmiştir.

1982 yılında Türkiye'nin adını Cannes Film Festivali'nde başarıya kavuşturan "Yol" Yılmaz Güney'in önemli eserlerindendir. Yönetmenliğini Şerif Gören'le birlikte Yılmaz Güney'in yaptığı film ülkemizin de gurur kaynaklarındandır. Beş farklı mahkumun hikayesini anlatan yapım, darbe sonrası sıkı yönetimdeki dönemin Türkiye'sini objektif bir gözle anlatırken Campbell'ın modelini de başarıyla uygular.

Töre baskısından siyasi gözlemlere, yaşama şartlarının zorluğundan insan olmanın gereksinimlerine kadar birçok saptama yapan film yıllar geçse de hala gücünü korumaktadır.

Bu çalışma yol filmi, sinema felsefesi ve de Jospeh Campbell'ın kahramanın sonsuz yolculuğu modeli ile ilgili konularda çalışacak olan akademisyen ve öğrencilere kaynak olacaktır.

KAYNAKÇA

Abisel, Nilgün (1995). Popüler Sinema ve Türler, İstanbul: Alan Yayıncılık

Adanır, Oğuz (2003). Sinemada Anlam ve Anlatım, İstanbul: Alfa Yayınları

Adler, Alfred (2002). Sosyal Duygunun Gelişiminde Bireysel Psikoloji, (Çev. Halis Özgü), İstanbul: Hayat Yayınları

Ahıskal, A. (1940). Hava Nakliyatının Değeri ve Ehemmiyeti, İktisadi Yürüyüş, 2(35).

Akay, A. (2005). Sanatın Durumları, İstanbul: Bağlam Yayınları

Akış, Y. (2015). "Varoluş Başlangıcı: Soren Kierkegaard", (Editör: A. K. Çüçen), Varoluş Filozofları, İstanbul: Sentez Yayıncılık

Aksalur, İ. (1937). Demiryollarının Süel Önemi ve Bir Tümenin Taşınışına Ait İncelemeler, Askeri Mecmua, 8(104)

Alkan, Turan (2004). Yol Türküleri, İstanbul: Ötüken Yayınları

Altman, Rick (2008). "Tür Sineması", (Editör: G. Nowell-Smith), Dünya Sinema Tarihi, İstanbul: Kabalcı Yayınları

Anderson, R., Anderson, R. C., (2003). A Short History of the Sailing Ship, Massachusetts: Courier Corporation

Angelucci, E., & Matricardi, P., (1975). World Aircraft, Origins-World War I., Illinois: Rand McNally & Co.

Archer, Neil (2012). The French Road Movie: Space, Mobility, Identity, New York: Berghahn Books

Archer, Neil (2016). The Road Movie: In Search of Meaning, Columbia University Press

Arendt, H., Kohn, J., (2006). Between Past and Future, New York: Penguin Publics

Aristoteles (1998). Nikomakhos'a Etik, (Çev: S. Babü), Ankara: Ayraç Yayınları

Arnheim, R., (1997). Film Essays and Criticism, Madison: University of Wisconsin Press

Arnheim, R., (2002). Sanat Olarak Sinema, (Çev: R. Ünal), Ankara: Öteki Yayınevi

Arslan, A., (1994). Felsefeye Giriş, Ankara: Vadi Yayınları

Aruoba, Oruç (1987). "Niye Gitsin ki Felsefe Sinemaya?", Ve Sinema Dergisi, 5. Sayı, İstanbul: Hil Yayınları

Atkinson, M., (1994). Crossing the Frontiers, Sight & Sound, 4(1), 14-17.

Attar, F. U., (1984). The Conference of the Birds, London: Penguin Books

Auqustine, S., (2012). "The City of God", (Editor: T. Edinburg ve T. Clark), Standford: Stanford University Libraries

Aydın, İ. Hakkı (2006). "Bir Felsefî Metafor: Yolda Olmak", Dinbilimleri Akademik Araştırma Dergisi, Sayı:4, Samsun

Aynacı, M., (2007). 1960-1980 Yılları Arasında Karayolu Ulaşımının Gelişmesi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

Aziz, M. A., (2005). "Environmental Impact Assessment of Highway Development", (Editor: T. W. Fwa), The Handbook of Highway Engineering, New York: CRC Press

Baals, D. D., & Corliss, W. R., (1981). Wind Tunnels of NASA, NASA SP-440. Washington: NASA

Bakır, Burak (2008). Sinema ve Psikanaliz, İstanbul: Hayalet Kitap

Bakış, R., (2016). “Varoluş İrrasyonel Midir?”, Bilimname Dergisi, Sayı 30, Kayseri: Erciyes Üniversitesi Yayınları

Bauman, Z., Franklin, A., (2009). “Turist Sendromu”, Cogito Dergisi 59. Sayı, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları

Bayat, Fuzuli (2010). Mitolojiye Giriş, İstanbul: Ötüken Yayınları

Bayraktar, L., (2016). Medeniyet ve Felsefe, Ankara: Aktif Düşünce Yayınları

Bayraktar, M., (1997). İslâm Felsefesine Giriş, Ankara: Ankara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi

Bazin, Andre (1995). Sinema Nedir?, (Çev. İbrahim Şener), İstanbul: Sistem Yayıncılık

Bazin, Andre (2011). Sinema Nedir?, (Çev: İbrahim Şener), İstanbul: Doruk Yayınları

Beach, E. A., (1994). The Potencies of God(s): Schelling′s Philosophy of Mythology, New York: State University of New York Press

Benson, B. L., (2006). “The Rise and Fall of Non-Government Roads in the United Kingdom”, (Editor:G. Roth), Street Smart: Competition, Entrepreneurship, and the Future of Roads, New Jersey: Transaction Publishers

Bertolini, L. Spit, T., (1998). Cities on Rails, New York: Routledge

Bollnow, F., (2004). Varoluş Felsefesi, (Çev. M. Beyaztaş), İstanbul: Efkâr Yayınları

Bonitzer, Pascal (2006). Kör Alan ve Dekadrajlar, (Çev. İzzet Yasar), İstanbul: Metis Yayınları

Bornstein, Thortsen (2009). Filmler ve Rüyalar, (Çev. Cem Soydemir), İstanbul: Metis Yayınları

Botton, Alain De (2011). Felsefenin Tesellisi, (Çev. Banu Tellioğlu Altuğ), İstanbul: Sel Yayınları

Botton, Alain De (2002). Seyahat Sanatı, (Çev. Ahu Sıla Bayer), İstanbul: Sel Yayınları

Bridges, J. K., (1968). Kara Ulaştırma Tarihi, İstanbul: Arkın Kitabevi.

Bridgman, L., (1938). Jane's all the World's Aircraft, London: Marston

Britton, A., (1993). “Detour”, (Editor: I. Cameron), The Book of Film Noir, New York: Continuum

Bruckner, P., Finkielkraut, A., (1997). "Çekip gitmek, alışkanlığa karşı kendi sürecini yaratmaktır", Sanat Dünyamız Dergisi: Yolculuk Özel Sayısı, Sayı 66, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları

Bultman, R., (1987). New Testament and The Mythology and Other Basic Writings, Augsburg: Augsburg Fortress Publication

Buscombe, E., (1995). "The Idea of Genre in American Cinema", (Editor: B. K. Grant), Film Genre Reader II., Austin: University of Texas Press.

Campbell, Joseph (2017). Kahramanın Sonsuz Yolculuğu, (Çev. Sabri Gürses), İstanbul: İthaki Yayınları

Camus, A., (1975). Başkaldıran İnsan, (Çev: T. Yücel) Ankara: Bilgi Yayınevi

Camus, A., (2017). Başkaldıran İnsan, (Çev: T. Yücel) İstanbul: Can Sanat Yayınları

Camus, A., Srikley, R. D., (2007). Christian Metaphysics and Neoplatonism, Columbia: University of Missouri Press

Carriere, J. Claude (....). Sinemanın Gizli Dili, (Çev. Simten Güneş), İstanbul: Der Yayınları

Carroll, N., (1996). Theorizing the Moving Image, Oxford: Blackwell Publishing

Cebecioğlu, Ethem (2009). Tasavvuf Terimleri ve Deyimleri Sözlüğü, İstanbul: Ağaç Kitabevi Yayınları

Cevizci, A., (1998). İlkçağ Felsefesi Tarihi, Bursa: Asa Kitabevi

Cevizci, A., (2007). Felsefe Tarihi: Thales'ten Baudrillard'a, İstanbul: Sentez Yayıncılık

Cohan, S., Hark, Ina Rae. (2002). The Road Movie Book, Routledge Publish

Coleman, S., Elsner, J., (1995). Pilgrimage Past and Present in the World Religions, New York: Cambridge University Press

Corrigan, T., (1994). A Cinema Without Walls: Movies and Culture after Vietnam, New Jersey: Rutgers University Press.

Çatay, B., Öztürk, G., (2012). Uluslararası Lojistik, Eskişehir: Açıköğretim Fakültesi Yayınları

Çotuksöken, Betül (2013). Felsefe: Özne-Söylem, İstanbul: Notos Kitap

Çüçen, A., (2015). "Demokrasinin Temeli Olarak İnsan Hakları", (Editörler: A. Kavlak ve M. E. Kala), Birlikte Yaşamak, Ankara: Hece Yayınları

Çüçen, A. K., (2015). Varoluş Filozofları, İstanbul: Sentez Yayıncılık

Danesi, Marcel (2008). Dictionary of Media and Communications, New York: M.E. Sharpe Publish

Descartes, R., (1983). Felsefenin İlkeleri, (Çev: M. Akın), İstanbul: Say Yayınları

Diken, B., Laustsen, C., (2010). Filmlerle Sosyoloji, (Çev. Sona Ertekin), İstanbul: Metis Yayınları

Dimendberg, E., (1995). The Will to Motorization: Cinema, Highways, and Modernity, October, Vol. 73 Cambridge: The MIT Press

Dixon, W., Foster, A., (2008). A Short History of Film, New Jersey: Rutgers University Press

Doğanay, H., Özdemir, Ü., & Şahin, İ. F., (2011). Genel Beşeri ve Ekonomik Coğrafya, Ankara: Pegem Akademi

Dunbar, C. S., (1967). Buses, Trolleys and Trams, London: Paul Hamlyn Ltd.

Durgnat, Raymond (1967). "Film Gözü", Yeni Sinema Dergisi, 7. Sayı, İstanbul: Sinematek Yayınları

Eckermann, E., (2001). World History of the Automobile, U.S.A.: SAE International

Eisenstein, S. M., (1975). Bir Sinemacının Düşünceleri, (Çev: A. Arna), İstanbul: Yol Yayınları

Eisenstein, S. M., (1984). Film Duyumu, (N. Özön, Çev.), İstanbul: Payel Yayınevi

Eliade, Mircea (1994). Ebedî Dönüş Mitosu, (Çev. Ümit Altuğ), Ankara: İmge Yayınları

Eliade, Mircea (2003). Dinsel İnançlar Ve Düşünceler Tarihi 1 (Taş Devrinden Eleusis Mysteria'larına), (Çeviren: Ali Berktay), İstanbul: Kabalcı Yayınları

Ellwood, R. S., (2010). Tales of Lights and Shadows: Mythology of the Afterlif, London: Continuum International Publishing

Elmas, F. M., (2015). "Gabriel Marcel". (Editör: A. K. Çüçen), Varoluş Filozofları, İstanbul: Sentez Yayıncılık

Yurttaş, Hüseyin (2006). Yol, Yolcu, Yolculuk Şiirleri Antolojisi, (Editör: Gültekin Emre), İstanbul: Kamil Koç Yayını

Eraso, Carmen (2015). "The Transnational Dimension of Contemporary Spanish Road", (Editor: Oliete-Aldea, E., Oria, B., Tarancón, J.), Local Films: The Transnational Dimension of Spanish Cinema. USA: Bloomsbury Publishing

Erişirgil, M.E., (1936). Filozofiye Başlangıç, İstanbul: Devlet Yayınları

Ertürk, R., (2000). Heidegger'in Varlık ve Zaman'ının Dayandığı Temel Varsayım, İslami Araştırmalar Dergisi, Cilt: 13, Sayı:1, Ankara

Esenyel, A., (2015). "Varoluş İstemi: Friedrich Nietzsche", (Editör: A. K. Çüçen), Varoluş Filozofları, İstanbul: Sentez Yayıncılık

Esenyel, Z., (2015). "Jean Paul Sartre (1905-1980)", (Editör: A. K. Çüçen), Varoluş Filozofları, İstanbul: Sentez Yayıncılık.

Esenyel, Z., (2015). "Maurice Merleau-Ponty", (Editör: A. K. Çüçen), Varoluş Filozofları, İstanbul: Sentez Yayıncılık.

Fairfield, P., (2010). John Dewey and Continental Philosophy, Carbondale: Southern Illionis University Press

Finkielkraut, A., Bruckner, P., (1997). "Çekip Gitmek Alışkanlığa Karşı Kendi Sürecini Yaratmaktır.", Sanat Dünyamız Dergisi, Sayı: 66, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları

Fischer, Ernst (1993). Sanatın Gerekliliği, (Çev. Cevat Çapan), Ankara: V Yayınları

Foltz, Richard (2006). İpek Yolu Dinleri Antik Dönemden 15. yüzyıla Kadar Kara Yolu Ticareti ve Kültürel Etkileşim, İstanbul: Medrese Yayınları

Frampton, Daniel (2013). Filmozofi, İstanbul: Metis Yayınları

Frankl, Viktor E., (2009). İnsanın Anlam Arayışı, (Çev. Selçuk Budak), İstanbul: Okuyan Us Yayınları

Fromm, E., (2003). Sahip Olmak ya da Olmak, (Çev. A. Arıtan), İstanbul: Arıtan Yayınları

Gardies, A., (1998). “L’espace au Cinema”, (Editor: M. F. Grange, & E. Vandecasteele), Arts Plastiques et Cinema: Les Territoires du Passeur, Paris: L’Harmattan

Gareth, Jones (2011). The Film Book, New York: DK Publishing

Garr, J., El Shamy, H. M., (2005). Archetypes and Motifs in Folklore and Literature: A Handbook, New York: M.E. Sharpe

Geçtan, Engin (1994). İnsan Olmak, İstanbul: Remzi Kitabevi

Goodenough, J., (2005). Film As Philosophy Essays in Cinema After Wittgenstein and Cavell, New York: Palgrave Macmillan

Gökberk, M., (1966). Felsefe Tarihi, İstanbul: Remzi Kitabevi

Gökçek, G. L., & Akyüz, F., (2013). Asur Ordusu, Ankara Üniversitesi Tarih Araştırmaları Dergisi(54)

Grafton, Anthony (2004). Yeni Dünyalar ve Eski Metinler Geleneğin Gücü ve Keşiflerin Yarattığı Şaşkınlık, (Çev. Füsun Savcı), İstanbul: Kitap Yayınevi

Grava, S., (2003). Urban Transportation System: Choices for Communities, New York: Mc Graw & Hill

Green, W., Pollinger, G., (1965). The Aircraft of the World, London: Macdonald & Co.

Gündoğdu, H. (2007). Varoluş Felsefelerdeki Bazı Ortak Özellikler, Dinbilimleri Akademik Araştırma Dergisi, Cilt:7, Sayı:1

Gürsoy, K., (2006). Bir Felsefe Geleneğimiz Var mı?, İstanbul: Etkileşim Yayınları

Hall, Stuart (1994). "Cultural Identity and Diaspora", (Editor: Patrick Williams and Laura Chrisman), Colonial Discourse and Post-colonial Theory: A Reader, New York: Columbia UP

Hark, I. R., (2005). "Fear of Flying Yuppie Critique and the Buddy-road Movie in the 1980s", (Editor: S. Cohan, & I. R. Hark), The Road Movie Book, New York: Routledge.

Hayward, S., (2012). Cinema Studies: The Key Concepts, U.S.A: Routledge

Hayward, Susan (2006). Road Movie in Cinema Studies: The Key Concepts (Third Edition), Routledge Press

Heaton, H., (1985). Avrupa İktisat Tarihi (Cilt 2), (Çev.: M. A. Kılıçbay, & O. Aydoğuş), Ankara: Teori Yayınları.

Heidegger, M., (2011). Varlık ve Zaman, (Çev: K. H. Ökten), İstanbul: Agora Kitaplığı

Hey, K., (1983). "Cars and Films in American Culture: 1929-1959", (Editor: D. L. Lewis, & L. Goldstein), American Culture, The University of Michigan Press.

Hill, L., (1996). Easy Rider, London: British Film Institute

Horton, M. S., (2013). Pilgrim Theology: Core Doctrines for Christian Disciples, New York: Zondervan

Hurault-Paupe, A., (2007). "Le Road Movie: Genre du Voyage ou de L'Amerique Immobile" (Editor: R. Gardies), Cinema et Voyage, Paris: L'Harmattan.

Indick, William (2011). Senaryo Yazarları için Psikoloji, (Çev: Ertan Yılmaz), İstanbul: Agora Kitaplığı

İbrahimoğlu, F., (2002). Asma Köprülerde Projelendirme ve Uygulama Tekniklerinin Lillebaelt Ve Fatih Sultan Mehmet Köprüsü Örnekleri İle İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü

İçöz, Orhan (2014). Seyahat Acenteleri ve Tur Operatörlüğü Yönetimi, Ankara: Turhan Kitabevi

İri, Murat (2010). Sinema Araştırmaları: Kuramlar, Kavramlar, Yaklaşımlar, İstanbul: Derin Yayınları

İzbırak, R., (1986). Coğrafya Terimleri Sözlüğü, Ankara: MEB Devlet Kitapları.

Jaspers, K., (1981). Felsefeye Giriş, (Çev: M. Akalın), İstanbul: Dergah Yayınları

Jaspers, K., (1986). Felsefe Nedir?, (Çev: İ. Z. Eyüboğlu), İstanbul: Say Yayınları

Jaspers, K., (2001). Descartes ve Felsefe, (Çev: A. Kanat), İzmir: İlya Ajans

Jaspers, K., (2001). "Şifre Kavramı Işığında Karl Jaspers'de Felsefi İnanç" (Akt.: Nebil Reyhani), Muğla Üniversitesi SBE Dergisi, Sayı:6, Muğla

Jay, Martin (1989). Diyalektik İmgelem, (Çev. Sevgi Doğan), İstanbul: Ar Yayıncılık

Johnson, T. W., (1995). Discipleship or Pilgimare? The Educators Quest for Philosophy, New York: State University of New York Pres

Jorge, G., Jonathan, S., (2003). "Matrix'in Metafiziği", (Editör: William Irwin), Matrix ve Felsefe, (Çev. Murat Sağlam), İstanbul: Güncel Yayıncılık

Jung, Carl Gustav (1999). Keşfedilmemiş Benlik, (Çev. Barış İlhan, Canan Ener Sılay), İstanbul: Barış İlhan Yayınevi

Jung, Carl Gustav (2005). Dört Arketip, İstanbul: Metis Yayınları

Kabadayı, Lale (2013). Film Eleştirisi, İstanbul: Ayrıntı Yayınları

Kabadayı, Lale (2015). "Sinemada Felsefe ve Film-Felsefesi Üzerine", Doğu Batı Düşünce Dergisi, Sayı: 72, Ankara: Doğu Batı Yayınları

Kaboğlu, İbrahim (2002). Özgürlükler Hukuku, Ankara: İmge Yayınları

Kala, M. E., (2015). Korku ve Merak Arasında Birlikte Yaşama Dair, Ankara: Türk Felsefe Derneği Yayınları

Kant, I., (1917). Perpetual Peace a Philosophical Essay, (Çev. M. C. Smith) London: George Allen and Unwin

Kant, I., (2008). Fikir Mimarları-2, (Çev. Nejat Bozkurt), İstanbul: Say Yayınları

Kaplan, Tezcan (2016). Varoluşsal Bir Yolculuk: Bir Zamanlar Anadolu'da, Sinefilozofi Dergisi, Cilt: 1 Sayı:2 Ankara

Kart, B., (2008). "Günümüz Düşünürleri ve Habermas'ta İnsan Doğası", Ankara Üniversitesi Dil Tarih ve Coğrafya Fakültesi Felsefe Bölümü Araştırma Dergisi, Sayı:19, Ankara: Ankara Üniversitesi Yayınları

Kaya, M. A., (2008). Septimius Severus: Roma'nın Afrikalı İmparatoru, İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları.

Kellner, Douglas (2011). Sinema Savaşları: Bush-Cheney Döneminde Hollywood Sineması ve Siyaset, (Çev. Gürol Koca), İstanbul: Metis Yayınları

Kemer, N., (2018). Anadolu'nun Tarihi Yolları ve Ankara için Bir Yeşil Yol Planlama Olanağı, Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi, 9(2)

Khoo, O., Smaill, B., Yue, A., (2013). "The Global Back of Beyond: Ethics and the Australian Road Movie". In Transnational Australian Cinema: Ethics in the Asian Diasporas, Maryland: Lexington Books

Kılınçaslan, İ., (2002). Kentleşmenin Ekonomik Yönleri, İstanbul: İTÜ Matbaası

Kırel, Serpil (2010). Kültürel Çalışmalar ve Sinema, İstanbul: Kırmızı Kedi Yayınları

Kırım, Arman (1998). Yeni Dünyada Strateji ve Yönetim, İstanbul: Sistem Yayıncılık

Koç, E., (2013). "Gabriel Marcel Felsefesinde Varoluşsal Bir Problem Olarak Ölüm", Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi, Sayı: 29, Isparta: Süleyman Demirel Üniversitesi Yayınları

Kolker, R. P., & Beicken, P., (1993). The Films of Wim Wenders, New York: Cambridge University Press

Kolker, Robert P., (1999). Yalnızlık Sineması, Ankara: Öteki Ajans

Kolker, Robert P., (2009). Film Biçim ve Kültür, (Çev: E. Yılmaz), Ankara: Deki Yayınevi

Korkmaz, N., (2009). "Antik Roma Çağında (MÖ 30 - MS 395) Yollar ve Mühendislik", Mimarlıkta Etik, Türkiye Mühendislik Haberleri (457)

Kracauer, Siegfried (1974). "Über die Aufgabe des Filmkritikers", (Editör: Karsten Witte) Kino, Essays, Studien, Glossen zum Film, Frankfurt: Suhrkamp Verlag

Krebs, R. E., Krebs, C. A., (2003). Groundbreaking Scientific Experiments, Inventions, and Discoveries of the Ancient World, California: Greenwood Publish

Kuçuradi, Ioanna (1997). Çağın Olayları Arasında, Ankara: Ayraç Yayınları

Kuçuradi, Ioanna (1997). Yüzyılımızda İnsan Felsefesi-Takiyettin Mengüşoğlu Anısına, Ankara: Türkiye Felsefe Kurumu Yayınları

Kuçuradi, Ioanna (2006). Schopenhauer ve İnsan, Ankara: Türkiye Felsefe Kurumu

Kuhn A., Westwell G., (2012). Dictionary Of Film Studies, England: Oxford Press Publish

Kuipers, J. F., (1977). Buses on the Continent, 1898-1976: A Pictorial Survey Through Some Eighty Years of Public Transport on the Continent of Europe, England: Oakwood Press

Kurşunoğlu, M. Said (2013). Felsefe ve Teoride Kutsal Yolculuk Tasavvuru: Gerçeklik Seyyahlığı ve Tanrının Yolcuları, Ondokuz Mayıs Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi, Sayı 34, Samsun

Laderman, D., (2000). The Road Movie Rediscovers Mexico: Alex Cox's "Highway Patrolman". Cinema Journal(39), University of Texas Press

Laderman, D., (2010). Driving Visions: Exploring the Road Movie, University of Texas Press

Lent, T. O., (1996). "As American as Apple Pie: The Road Trip in Postwar Culture", Society for Cinema Studies Conference. Dallas Library

Livingston, P., (2009). Cinema, Philosophy, Bergman: On Film as Philosophy, Oxford: Oxford University Press

Livraga, J. A., (1994). Atlantis'in Son Prensi Ankor, (Çev: O. Merttopçuoğlu) İstanbul: Yeni Yüksektepe Yayınları

Lopez, D., (1993). Films by Genre: 775 Categories, Styles, Trends and Movements Defined, with a Filmography for Each, U.S.A.: McFarland Publishing

Lotman, Yuriy (1999). Sinema Estetiğinin Sorunları: Film Semiyotiğine Giriş, (Çev: Oğuz Özügül), Ankara: Öteki Sinema Yayınları

Marcel, G., (1952). Metaphysical Journal, Chicago: Regnery Publishing

Marcel, G., (1963). Existential Background of Human Dignity, Massachusetts: Harvard University Press

Marchart, O., (2006). "Time for a New Beginning, Arent, Benjamin and The Messianic Conception of Political Temporality", (Editor: P. Ihalainen), Redescriptions: Yearbook of Political Thought and Conceptual History, Berlin: Lit Verlag

Marx, L., (1964). The Machine in the Garden, New York: Oxford University Press

May, Rollo (1997). Kendini Arayan İnsan, (Çev. Ayşen Karpat), İstanbul: Kuraldışı Yayınları

McBride, J., & Wilmington, M., (1975). John Ford, New York: Da Capo Press

McClelland, T., (2011). The Philosophy of Film and Film as Philosophy, Cinema: Journal of Philosophy and the Moving Image

Mengüşoğlu, T., (2003). İnsan Felsefesi, İstanbul: Remzi Kitabevi

Mengüşoğlu, T., (2014). Kant ve Scheler'de İnsan Problemi, Ankara: Doğu Batı Yayıncılık

Monaco, James (2000). How to Read a Film, New York: Oxford University Press

Monaco, James (2001). Bir Film Nasıl Okunur?, (Çev. Ertan Yılmaz), İstanbul: Oğlak Yayıncılık

Montaigne (2011). Denemeler, (Çev. Sabahattin Eyüboğlu), İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları

Moreux, R., (1943). Uçak mı? Gemi mi? Deniz Ticareti Dergisi

Mottram, E., (1989). Blood on the Nash Ambassador: Cars in American Films, London: Hutchinson Radius

Mulhall, S., (2002). On Film: Thinking in Action, London: Routledge

Muller, R. A., (2003). Post-Reformation Reformed Dogmatics, Cilt 1, Dartmouth: Baker Books

Nader, A. N., (1991). Fârâbî:Kitab-u Ara-i Ehli'l-Medîneti'l-Fâzıla, Beyrut: Darul-Meşrik

Nalçakan, M., (2003). Türkiye Ekonomisi Açısından Ulaştırma Sektöründe Demiryolu Taşımacılığının Önemi ve Ekonometrik Model ile Türkiye Demiryolu Yurtiçi Yük Taşıma Talebinin Analizi (1980-2000), Yayınlanmamış Doktora Tezi, Eskişehir: Anadolu

Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
Nietzsche, F., (1989). İyinin ve Kötünün Ötesinde, (Çev: A. İnam), İstanbul: Ara Yayıncılık
Nietzsche, F., (1964). Böyle Buyurdu Zerdüşt, (Çev. Turan Oflazoğlu), İstanbul: Bilgi Yayınevi
O'Flaherty, C. A., (2002). Highways, The Location, Design, Construction and Maintanence of Road Pavements, Oxford: Butterworth and Heinemann.
Okumuş, Ejder (2011). Zamanın Toplumsal Gerçekliği, İstanbul: Özgü Yayınları
Oliete-Aldea, E., Oria, B., Tarancón, J., (2015). Global Genres, Local Films: The Transnational Dimension of Spanish Cinema, USA: Bloomsbury Publishing
Onfray, Michel (2017). Yolculuğa Övgü, (Çev.Murat Erşen), İstanbul: Redingot Kitap
Orgeron, Devin (2007). Road Movies: From Muybridge and Méliès to Lynch and Kiarostami, U.S.A.: Palgrave Macmillan
Özalp, İnan (1975). İşletmenin Büyümesinde Ortaya Çıkan Organizasyon Sorunları, Adana: İ.T.İ.A. Yayınları
Özden, Dursun (2006). Uygur Karızlarına Yolculuk, İstanbul: Kaynak Yayınları
Özden, Zafer (2014). Film Eleştirisi, Ankara: İmge Yayınları
Öztürk, Serdar (2017). "Sinema ve Felsefe İlişkisi Üzerine", Sinefilozofi Dergisi, Cilt: 2 Sayı: 3 Ankara
Parry, J. H., (1967). Transport and Trade Routes, Cambridge University Press
Pasolini, P. Paolo (1969). Freud ve Mitos, (Çev. Adnan Gökçen), Yeni Sinema Dergisi, 27. Sayı, İstanbul: Sinematek Yayınları
Pedersen, O. C., (1972). "The Vikings and the Hanseatic Merchants: 900-1450", (Editor: G. Bass) A History of Seafaring Based on Underwater Archaeology, London
Peker, Ö., Aytürk, N., (2000). Etkili Yönetim Becerileri, Ankara: Yargı Yayınları
Pezzela, Mario (2006). Sinemada Estetik, (Çev. Fisun Demir), Ankara: Dost Yayınları
Picken, S., (2008). "Otoyollar, Yan Yollar, Park Cepleri: Büyük Britanya Yol Filmi", (Çev.: P. Özdoğru) (Editor: J. Sargeant, & S. Watson) Kayıp Otobanlar: Yol Filmlerinin Sıradışı Tarihi, İstanbul: Altıkırkbeş Yayınları
Politzer, George (2013). Felsefenin Temel İlkeleri, (Çev. Muzaffer Erdost), Ankara: Sol Yayınları
Porter, Dennis (1991). Haunted Journeys, Desire and Transgression in European Travel Writing, England: Oxford Press
Poyraz, Hakan (2006). "Yolun Ahlakı", Bilgi Sosyal Bilimler Dergisi, Sayı:2, Adapazarı: Değişim Yayınları
Radin, P., (2002). Primitive Man as Philosopher, New York: Courier Dover Publications
Reed, Joseph W., (1989). American Scenarios: The Uses of Film Genre, Connecticut: Wesleyan University Press
Reneaux, R., (1994). Egzistansiyalizm Üzerine Dersler. (Çev: M. Korlaelçi), Kayseri: Erciyes Üniversitesi Yayınları
Robbins, G. J., & Atkinson, J. B., (1991). London B-type Motor Omnibus, World of Transport Publish
Roberts, S., (2005). "Western Meets Eastwood Genre and Gender on the Road" (Editor: S. Cohan, &

I.R. Hark), The Road Movie Book, New York: Routledge.
Rotha, Paul (2000). Sinemanın Öyküsü, (Çev. İbrahim Şener), İstanbul: İzdüşüm Yayınları
Rousseau, J. J., (1997). İlimler ve Sanatlar Hakkında Nutuk, (Çev: S. Eyüboğlu), İstanbul: MEB Yayınları
Rousseau, Jean-Jacques (1987). Toplum Sözleşmesi, (Çev. Vedat Günyol), İstanbul: Adam Yayınları
Russell, B., (1941). The ABC of Relativity, London: Routledge
Ryan, M., & Kellner, D., (1990). Camera Politica: The Politics and Ideology of Contemporary Hollywood Cinema, Indianapolis: Indiana University Press
Saatçioğlu, C., (2011). Ulaştırma Ekonomisi Teori ve Politika, Ankara: Gazi Kitabevi
Samurçay, Neriman (2008). Psikanaliz ve Psikodrama, Psinema Dergisi, 1. Sayı
Sandal, E. K., (2009). Kahramanmaraş'ta Ulaşım Problemleri ve Halkın Ulaşım Sistemine ve Problemlerine Bakışı, Doğu Coğrafya Dergisi, 14 (21)
Savaş, Hakan (2013). Sinema ve Varoluşçuluk, İstanbul: Sözcükler Yayınları
Sayıcı, Fırat (2017). Yeni Başlamayanlar İçin Sinema, İstanbul: Fam Yayınları
Schatz, T., (1981). Hollywood Genres, New York: McGraw-Hill
Scheler, M., (1998). İnsanın Kosmostaki Yeri, (Çev: H. Tepe), Ankara: Ayraç Yayınları
Schopenhauer, A., (1909). The World as Will and Idea (7 b.), (Çev: R. B. Haldane ve J. Kemp) London: Containing Four Books
Singer, C., Holmyard, E. J., Hall, A. R., Williams, T. I., (1957). A History of Tecnology, London: Oxford University Press
Slotkin, R., (1998). Gunfighter Nation: Myth of the Frontier in Twentieth-Century America, Oklahoma: University of Oklahoma Press
Smuts, A., (2009). "Film as Philosophy: Defense of A Bold Thesis", The Journal of Aesthetics and Art Criticism Dergisi, Sayı:67, Wiley, The American Society for Aesthetics
Stam, Robert (2000). Sinema Teorisine Giriş, (Çev. Selda Salman, Çiğdem Asatekin), İstanbul: Ayrıntı Yayınları
Stevens, Anthony (2014). Jung (Çev. Ayda Çayır), İstanbul: Kaknüs Yayınları
Stout, J. P., (1983). The Journey Narrative in American Literature, Connecticut: Greenwood Press
Stringer, J. (2002). "Exposing Intimacy in Russ Meyer's Motorpsycho! and Faster Pussycat! Kill! Kill!" (Editor: S. Cohan, & I. R. Hark), The Road Movie Book, New York: Taylor & Francis
Swales, John M., (1990). Genre Analysis, Cambridge: Cambridge University Press
Swanborough, G., Bowers, P. M., (1968). United States Navy Aircraft Since 1911, U.S.A.: Putnam Publish
Swirski, Peter (2007). All Roads Lead to the American City, Hong Kong University Press
Şahin, G., (2013). "Ulaştırma Sistemleri". (Editör: B. Çatay, & G. Öztürk), Uluslararası Lojistik, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Açıköğretim Fakültesi Yayınları
Şalom, Jak (1967). Sinema ve Seyirci, Yeni Sinema Dergisi, 5. Sayı, İstanbul: Sinematek Yayınları
Şenol, A., (2010). Karayolu Yol Üst Yapısı, Cumhuriyet Üniversitesi
Şimşek, Ş., Akgemci, T., Çelik, A., (2001). Davranış Bilimlerine Giriş ve Örgütlerde Davranış, Ankara: Nobel Yayınları

Şirin, İ., (2013). "Seyahatnâmelerin Sosyo-Ekonomik, Sosyo-Kültür ve Düşünce Tarihi Yazımında Yeri ve Önemi", (Editör: M.Ali Beyhan), Geçmişten Günümüze Seyahatler ve Seyahatnameler, İstanbul

Takmer, B., & Önen, N. T., (2007). Via Sebaste, Antalya: Lanse Ajans.

Tanilli, Server (2003). Yaratıcı Aklın Sentezi, İstanbul: Adam Yayınları

Tarkovsky, A., (1992). Mühürlenmiş Zaman, (Çev: F. Ant), İstanbul: Afa Yayıncılık

Tassone, Aldo (2006). "Interview with Andrei Tarkovsky (on Stalker)", (Editor: Gianvito, J.) Andrei Tarkovsky-Interviews, Mississippi: University Pres of Mississippi

Taşçıer, F., (2013). "Albert Camus", (Editör: A. Tunçel, K. Gülenç), Siyaset Felsefesi Tarihi, Ankara: Doğu Batı Yayınları

Taylan, O. T., (1936). Demiryollar İşletmesi: Teşkilat, Tarifeler, Katarlar ve Cer İşleri, İstanbul: Yüksek Mühendis Mektebi Matbaası.

Tecimer, Ömer (2006). Sinema Modern Mitoloji, İstanbul: Plan B Yayınları

Teksoy, Rekin (2005). Sinema Tarihi, 2. Cilt, İstanbul: Oğlak Yayıncılık

Tepe, H., (2016). Başkaldırı: Olgu, Kavram ve Değer, (Editör: H. Tepe) Pratik Etik, Ankara: Bilgesu Yayınları

Tokat, Bülent (1998). Örgütlerde Değişim ve Değişim Yönetimi, Kütahya: T.C.D.P.Ü. Yayınları

Tomasulo, Frank (2007). "Movies and Cultural Contradictions", (Editor: Lester D. Friedman) American Cinema of the 1970s, New Jersey: Rutgers University Press

Tudor, Andew (1974). Image and Intluence: Studies in the Sociology of Film, London: George Allen and Unwin Ltd. Press

Türk Dil Kurumu (1998). Türkçe Sözlük, Ankara: Türk Dil Kurumu Yayınları

Türkçe Sözlük (1981). Türk Dil Kurumu, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi

Türker, M. K., (1976). Türkiye'de Cumhuriyet Döneminde Felsefe Eylemi, Ankara: Ankara Üniversitesi Rektörlüğü Yayınları

Türkgeldi, Kıvanç (2015). "Hareket-İmge ve Zaman-İmge Kavramları Doğrultusunda 21 Gram'a Bir Bakış", Akdeniz İletişim Dergisi, Sayı: 24, Antalya: Akdeniz Üniversitesi Yayınları

Tütengil, Orhan (1999). Yol ve Cemiyet, Yol Kültürü Dergisi, Sayı:5

Ulusay, N., (2008). Melez İmgeler: Sinema ve Ulusötesi Oluşumlar, Ankara: Dost Kitabevi

Uygur, N., (1971). Felsefenin Çağrısı, İstanbul: Edebiyat Fakültesi Basımevi

Uzarowski, L., (2006). The Development of Asphalt Mix Creep Parameters and Finite Element Modeling of Asphalt Rutting, PhD Thesis, Ontario: University of Waterloo

Vaught, C. G., (2003). The Journey Toward God in Augustine′s Confessions: Books I-VI., New York: State University of New York Press

Vogler, Cristopher (2011). Yazarın Yolculuğu-Senaryo ve Öykü Yazımının Sırları, (Çev: Kenan Şahin), İstanbul: Okuyan Us Yayınları

Von Quintus, H. L., (2001). Hot Mix Asphalt Layer Thickness Design for Longer Life Bituminous Pavements. Transportation Research (503)

Voytilla, Stuart (1999). Myth and the Movies, USA: Michael Weise Productions

Vuchic, V. R., (2007). Urban Transit Systems and Technology, Hoboken: John Wiley & Sons

Vuchic, V. R., (1981). Urban Public Transportation Systems, Prentice-Hall, New Jersey: INC. Englewood Cliffs

Warburton, Nigel (2017). Felsefenin Kısa Tarihi, (Çev. Güçlü Ateşoğlu), İstanbul: Alfa Yayınları

Wartenberg, T. E., (2007). Thinking on Screen Film as Philosophy, New York: Routledge

Wartenberg, T. E., (2008). "Film as Philosopy", (Editor: P. Livingston, & K. Plantinga), The Routledge Companion to Philosophy and Film, New York: Routledge

Watson, S., (2008). "Haritaları Taramak: Bir Tür Olarak 'Yol Filmi' Üzerine Notlar", (Editör: J. Sargeant, & S. Watson", Kayıp Otobanlar: Yol Filmlerinin Sıra Dışı Tarihi, İstanbul: Altıkırkbeş Yayınları

Wellmann, Wendell (2004). Senaryo Yazarının Yol Haritası, (Çev.: Ezgi Arıduru), İstanbul: Altıkırkbeş Yayınları.

White, K. K., McCormick, C. T., (2011). Folklore: An Encyclopedia of Beliefs, Customs, Tales, Music, and Art, Cilt 1, Santa Barbara: ABC-CLIO

Williams, G. M., (2003). Handbook of Hindu Mythology, Oxford: ABC-CLIO

Wollen, Peter (2004). Sinemada Göstergeler ve Anlam, (Çev. Bülent Doğan, Zafer Aracagök), İstanbul: Metis Yayınları

Wood, R., (2012). Hollywood from Vietnam to Reagan... and Beyond: A Revised and Expanded Edition of the Classic Text, New York: Columbia University Press

Wood, R., (2004). Hitchcock Sineması, (Çev. Ertan Yılmaz), İstanbul: Kabalcı Yayınları

Worringer, Wilhelm (1985). Soyutlama ve Özdeşleyim, (Çev. İsmail Tunalı), İstanbul: Remzi Kitabevi

Yasa, M., (2009). İbn Arabî'nin Arada Olmayı Anlatımı, Tasavvuf İlmi ve Akademik Araştırma Dergisi, Sayı:23, İstanbul: Tasavvuf İlmî ve Akademik Araştırma Yayınları

Yıldırım, C., Öztürk, A., (1999). Afşar Timuçin'le Düşünceye Yolculuk, İstanbul: Pencere Yayınları

Yılmaz, Ertan (2008). "Sinema ve İdeoloji İlişkileri Üzerine", (Derleyenler: Burak Bakır, Yorukhan Unal, Sali Saliji), Sinema İdeoloji Politika, Ankara: Orient Yayıncılık

Yılmaz, İ., (2015). Büyük piramitlerin inşasının Keops Piramidiyle açıklanması, International Journal of Human Sciences, 12(2)

İNTERNET

Aksoy, Temel (2018). http://www.temelaksoy.com/insanlar-degisime-neden-direnir/ Erişim: 15/12/2018

Andersen, N., (2003). Is Film the Alien Other to Philosophy? http://www.film-philosophy.com/vol7-2003/n23anderson, Erişim: 02.02.2019

Baggini, J., (2003). Alien Ways of Thinking, on Stephen Mulhall On Film. Film-Philosophy, http://www.film-philosophy.com/vol7-2003/n24baggini, Erişim: 20.02.2019

Bashiri, I., (2002). Farid al-Din 'Attar, http://www.angelfire.com/rnb/bashiri/Poets/Attar.html, Erişim: 03.01.2019

Bell, Robert (2011). "I'm Yours: Leonard Farlinger", http://exclaim.ca/film/article/im_yours-directed_by_leonard_farlinger, Erişim: 14.04.2019

Benson, Fred J., Lay, Maxwell G., https://www.britannica.com/technology/road, Erişim: 30.07.2018

Benson, Fred J., Lay, Maxwell G., https://www.britannica.com/technology/road/The-modern-road, Erişim: 01.10.2018

Brody, Richard (2015). "Where Wim Wenders Went Wrong", The New Yorker, https://www.newyorker.com/culture/richard-brody/where-wim-wenders-went-wrong Erişim: 13.04.2019

Cowen, N., Hari, P., (2009). "Wheels On Film: Easy Rider", The Daily Telegraph, https://www.telegraph.co.uk/motoring/wheelsonfilm/4839143/Wheels-On-Film-Easy-Rider.html, Erişim: 8.04.2019

Fişekçi, T., (2007). İnsanın Özü İnsan Dediğimiz Hangisi?, https://www.insanokur.org/marksizm-insan-ve-toplum-balibar-seve-althusser-bourdieu-taner-timur/, Erişim: 02.01.2019

Günay, M., (2008). İnsana ve İnsan Doğasına Felsefeyle Bakmak, http://felsefenotlari.blogspot.com/2008/05/insana-ve-insan-doasina-felsefeyle.html, Erişim: 05.01.2019

Hasanoğlu, A., (2016). İnsan Olmak, http://www.diken.com.tr/insan-olmak/, Erişim: 03.01.2019

Houben, F.L.M., (2003). http://www.mecanoo.com/docs/PublicatiesFrancine/B027-projectblad%20A4%20Eng%20NH.pdf, Erişim: 06.10.2018

http://civilengineerme.blogspot.com/2012_04_01_archive.html, Erişim: 06.12.2018

http://ruralroads.org/road-transport, Erişim: 29.06.2018

http://teacher.buet.ac.bd/cfc/CE353/Lec1_Intro_web.pdf, Erişim: 05.12.2018

http://www.beyazperde.com/filmler/film-178/, Erişim. 10.05.2019

http://www.beyazperde.com/filmler/film-263/, Erişim: 10.05.2019

http://www.beyazperde.com/filmler/film-53029/, Erişim: 10.05.2019

http://www.beyazperde.com/filmler/film-63401/, Erişim: 10.05.2019

http://www.beyazperde.com/filmler/film-9121/, Erişim: 10.05.2019

http://www.mythencyclopedia.com/Be-Ca/Birds-in-Mythology.html, Erişim: 28.01.2019

http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_bts&view=bts&kategori1=veritbn&kelimesec=177629, Erişim: 30.04.2019

http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.5caf3ca6951ce9.89065356, Erişim: 11.02.2019

http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.5caf3cade30c97.12899927, Erişim: 11.02.2019

http://yenibaslayanlaricinhayat.blogspot.com/2018/07/arketip-nedir-arketip-turleri-nelerdir.html, Erişim: 29.04.2019

https://en.wikipedia.org/wiki/History_of_transport, Erişim: 22.06.2018

https://psikolojiagi.com/mitolojiden-gelen-psikolojik-terimler-oedipus-ve-elektra/, Erişim: 01.05.2019

https://tr.wikipedia.org/wiki/Amerikan_Ba%C4%9F%C4%B1ms%C4%B1zl%C4%B1k_Bildirisi, Erişim: 25.02.2019

https://www.ekopangea.com/2017/09/11/ulaşım-tarihi1/, Erişim: 01.11.2018

https://www.encyclopedia.com/arts/encyclopedias-almanacs-transcripts-and-maps/road-movies, Erişim: 11.01.2019

https://www.sinemalar.com/film/26492/kikujiro, Erişim: 10.05.2019

Hurault-Paupe, Anne (2014). The paradoxes of cinematic movement: is the road movie a static genre?, https://journals.openedition.org/miranda/6257#tocto1n3, Erişim: 02.04.2019

Kaplan, Melanie (2017). What road movies tell us about travel — and ourselves, https://www.washingtonpost.com, Erişim: 20.04.2019

Lunn, Oliver (2018). "10 great road movies of the 21st century", www.bfi.org.uk, Erişim: 02.04.2019

Nette, Andrew (2017). "10 great dystopian Australian road movies", www.bfi.org.uk, British Film Institute, Erişim: 01.04.2019

O'Hagan, Sean (2007). "America's First King of The Road", Londra: The Guardian, https://www.theguardian.com/books/2007/aug/05/fiction.jackkerouac, Erişim:22.03.2019

Rastegar, Kamran (2006). Living Only Once The Iranian Road Movie, https://bidoun.org/articles/living-only-once, Erişim: 18.04.2019

Rodrigue, Jean-Paul (2005). Urban Landuse and Transportation, https://transportgeography.org/?page_id=4613, Erişim: 12.10.2018

Salles, Walter (2007). https://www.nytimes.com/2007/11/11/magazine/11roadtrip-t.html, Erişim: 07.01.2019

Schmerheim, P., (2008). Film, not Sliced up into Pieces or: How Film Made Me Feel Thinking, https://www.researchgate.net/publication/38320416_Film_not_Sliced_up_into_Pieces_or_How_Film _Made_Me_Feel_Thinking_Daniel_Frampton_2006_Filmosophy, Erişim:1.02.2019

Sponholtz, S., http://www.triplenine.org/Vidya/OtherArticles/ABriefHistoryofRoadBuilding.aspx, Erişim: 23.08.2018

Taplin, M. R., (1998). The History of Tramways and Evolution of Light Rail, http://www.lrta.org/mrthistory.html, Erişim: 12.15.2018

Yıldırım, H., (2014). Kimdir İnsan? İnsan Nedir?, http://www.felsefetasi.org/kimdir-insan-insan-nedir/, Erişim: 10.01.2019

Yücel, D. M., (2013). İyi İnsan Olmak Ne Demektir?, https://www.dmy.info/iyi-insan-olmak/, Erişim: 05.01.2019

ÖZGEÇMİŞ

Fırat Sayıcı 1979 yılında İstanbul doğmuştur. 2001 yılında Yıldız Teknik Üniversitesi Malzeme Mühendisliği'nden mezun olmuştur. Çeşitli kısa film, belgesel çalışmalarıyla işe koyulan ve Yıldız Kısa Film Festivali'nin kurucularından olan Fırat Sayıcı, yurt çapında çeşitli kısa film festivallerinde de jüri üyeliği yapmış, kısa film üzerine workshoplar düzenlemiştir. 2008'de Anadolu Üniversitesi Halkla İlişkiler bölümünden mezun olan Fırat Sayıcı, Selçuk Üniversitesi Radyo-Televizyon-Sinema Bölümünde yüksek lisans öğrenimini tamamlamıştır. Sinema Yazarları Derneği üyesidir. TRT'de metin yazarı olarak başladığı televizyon çalışmalarında birçok kanalda çeşitli programlarda görev aldmıştır. "Türk Sinemasında Gerçekçilik" ve "Yeni Basşlamayanlar İçin Sinema" isminde iki basılmış kitabı bulunmaktadır.