

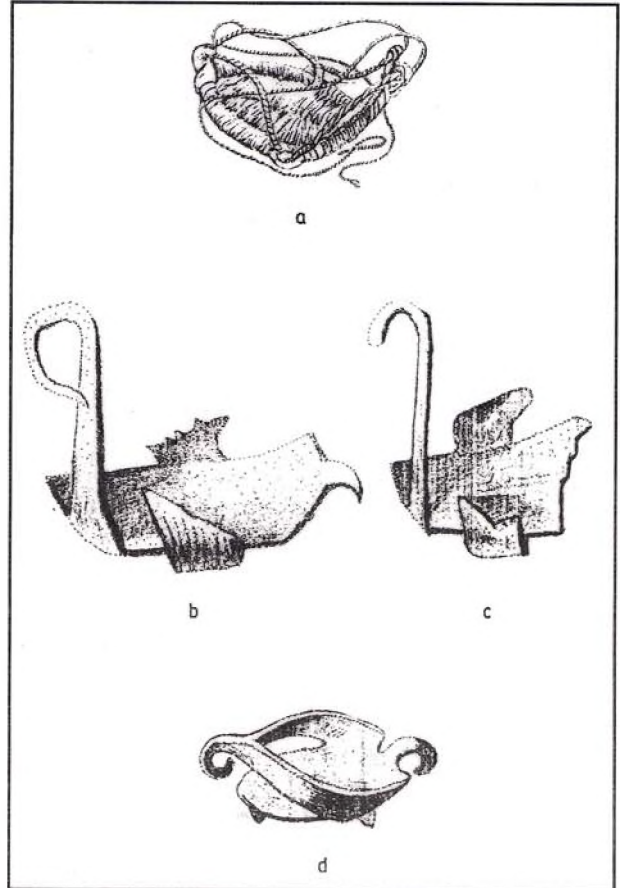
NALBANTLIK ZANAATI VE İZMİR

Akın ERSOY*

Arapça "ayakkabı" anlamına gelen nal ile Farsça "bağ" anlamına gelen bend sözcüklerinin bir araya gelmesinden türetilmiş olan nalbant kelimesi, sözlükte tırnaklı hayvanlara (at, eşek, katır, öküz) nal takan kimse, nalbantlık ise 'nalbantın yaptığı iş veya mesleğe verilen ad' olarak açıklanır¹. Tarihin en eski mesleklerinden biri olan nalbantlığın ve nalin başlangıcı, arkeolojik buluntuların yetersizliği, bronz ve demir nalin korozyona uğrayarak tanınmaz hale gelmesi nedeniyle kesin olarak belirlenememektedir. Yazılı antik kaynaklar ile heykel, kabartma, boyama gibi görsel ve sanatsal veriler de bu konuda şimdilik yardımcı olamamaktadır. En eski arkeolojik deliller M.Ö. 1. yüzyıla tarihlenen Kelt mezarlarında ele geçirilen nal örneklerine dayandırılmaktadır². Buna karşın at ehlileştirme ve yetiştirme geleneği çok eskilere dayanan Türk, Moğol, İskit gibi Asya halklarının ehlileştirdikleri ve yetiştirdikleri başta at olmak üzere tırnaklı hayvanları nallama geleneklerinin, arkeolojik verilerin eksikliğine rağmen Avrupa ile aynı anda olduğu veya daha eskiye gittiği tartışılmaktadır. Kelt mezarlarında elde edilen nal tipi U şeklindedir ve bu tip nal Avrupa'ya özgü olarak bilinir (Resim: 4, 8, 10). En eski örnekleri ancak M.S. 6. yüzyıla kadar inen ve düz nal olarak adlandırılan ince bir demir sacdan atın ayağına uygun olarak kesilen oval nal tipi ise Doğu'ya özgü olarak kabul görmektedir (Resim: 4, 5)³. Anadolu ve İzmir'de bugün U şekilli nalin 'alaturka ve Osmanlı' nali olarak adlandırılması, Doğu-Batı nal tipinin farklılığını terminolojik olarak da ortaya koymaktadır.

Tırnaklı hayvanlar, ehlileştirildiği andan itibaren, günlük hayatın her alanında insanoğlunun ayrılmaz

bir parçası olduğunda, hayvan sağlığının en önemli unsuru olan tırnak bakımı kaçınılmaz olmuştur. Tırnak bakımının en önemli unsuru ise tırnakları nal ile nallamaktır. "bir mih bir nal, bir nal bir at kurtarır" Türk deyişi tırnaklı hayvanlardan verimli hizmet alınabilmesi için tırnak bakımının önemini ve nalbantlık mesleğinin inceliğini vurgulamaktadır.



Çizim 1 : Nalların atası "tırnak muhafazaları" (Alıntı: O. Erkut, Şekil 1 ve 2, yeniden çizimleri)
a) İp ile bağlanan sazdan yapılmış tırnak muhafazası,
b, c, d) bir kayış ile toynağa bağlanan demir tırnak muhafazası



Resim 1: Demir tırnak muhafazası
(Alıntı: Dorling Kindersley, s.15)

Kelt nalları ile birlikte bulunan mihlar (nal çivisi) en geç M.Ö. 1. yüzyılda nalların mih ile sabitlendiklerini göstermektedir. Nalların mih ile tırnağa sabitlenmesinden önce, hangi tarihte başladığı bilinmemekle beraber, en geç M.Ö. 13. yüzyıldan itibaren ip, deri ve benzer kayışlarla hayvanların ayak bileklerine bağlanan kamış, saz, keçe ve deriden yapılmış solea veya hyposandal adı verilen tırnak muhafazalarının kullanıldığı bilinmektedir (Çizim: 1a). Uzun seferler ve yolculuklar sırasında pek de dayanıklı olmayan bu organik malzemelerin yerine bir süre sonra öncesinde bronz ve sonrasında demirden tırnak muhafazaları yaygınlaşmıştır (Resim: 1; Çizim: 1b-d). Ancak bu tırnak muhafazalarının da ip ve deri kayışlar ile ayak bileklerine bağlanması, bileklerde yaraların meydana gelmesine, kayalıklar ve çamur gibi benzeri arazi arızaları da demir nalin bağlarından kurtulmasına neden olmaktadır. Nitekim ünlü Romalı lirik şair Gaius Valerius Catullus'un 17. şiirindeki "...katırlar nasıl bırakırsa nallarını yapışkan balçıkta...." dizesindeki bu tanımlaması, bileğe bağlı nalların arazi arızalarından çok kolay etkilenmelerinin her zaman karşılaşılan bir sorun olduğunu göstermektedir⁴. Kelt mezarlarından elde edilen veriler ışığında en geç M.Ö. 1. yüzyılda ve belki de bu tarihten bir süre önce nalin mih yardımıyla tırnağa sabitlenmesi keşfedilmiş olmalıdır. Ancak mihli nalin kullanımı hemen yaygınlaşmamış olmalıdır. Bu anlamda tırnak muhafazalarının uzun süreçte mihli nallarla birlikte de kullanıldığı, M.S. 9. yüzyıldan sonra ise nalin mihlar ile sabitlenmesinin yaygınlaştığı kabul edilir⁵. Tırnak muhafazaları nalin atasıydı ve çoğunlukla ele geçirilen örnekler tırnağı kavramaktaydı. Bu anlamda tırnak muhafazası üretenleri de ilk nalbantlar olarak kabul etmek yanlış olmayacaktır.

Demir nal bu tarihten sonra savaşta, ulaşımda ve tarımda yaşamsal bir önem kazandı. 11. yüzyılda, daha önce hiç görülmediği halde, sanatçıların eserlerinde nallanmış atları açık seçik çizmeye başladıkları, 12. yüzyılda at nallarının yığmsal olarak üretildiği, örneğin Kral I. Richard'ın Haçlı Seferi için 50.000 adet nal sipariş ettiği kaynaklardan belirlenmiştir⁶. Aynı kaynaklardan 1254'te İngiltere'de Sussex ormanındaki demir işleme merkezinde 30.000 adet at nalı, 60.000 adet mih üretilmiş olduğunu öğrenmekteyiz.

13. yüzyıla gelindiğinde yüzyıllar boyu çift sürmek gibi tarımsal faaliyette öküzün kullanılmasının getirdiği ön yargının ortadan kalktığı, onun yerini hız ve güç olarak daha faydalı olduğu anlaşılan atın alması nala olan talebi artırmıştır. Şüphesiz at yetiştirmenin ve bakımının öküze göre zorluğu atın kullanımının yaygınlaşmasını engellemişse de, günlük hayatın başka noktalarında, savaşta, ulaşımda ve nakliyede katır, eşek ve atın varlığı önemsenecek derecelerde kalmıştır.

Anadolu'nun Türkleşmesi ile başlayan süreçte nalbantlıkla ilgili detaylı bilgiler oluşturulamamıştır. Ancak farklı verilerle yola çıkan araştırma ve yayınlardan nalbantlıkla ilgili ipuçları yakalamak mümkün olmaktadır. Romalıların mutatio (Roma yolları üzerinde belirli aralıklarla bulunan, atların yenileri ile değiştirildiği ve beslendiği yer) ve mansiolarının (geceleme imkânı sağlayan istasyon) daha çağdaş yorumları olan ana ticaret yolları üzerindeki büyük hanlar ve kervansaraylar belirli mesafelerde inşa edilerek kervanların, tüccarların ve yolcuların dinlenmesi, beslenmesi, hayvanların bakımlarının yapılması ve güvenli konaklama imkânı sağlanmasına yönelik hizmetler sunmaktaydı⁷. Günlerce süren bu yolculuklar sırasında belirli mesafelerde konaklama yapılarına ihtiyaç duyulmaktaydı. Dönüş yolunda da ihtiyaç duyulacak olan bu konaklama yapılarında aşhane, erzak ambarı, ahır, samanlık, mescit, hamam, şadırvan, hastane, eczane olarak hizmet veren mekânlara sahiptiler. Bu hizmet mekânlarının yanı sıra ayakkabıcı ve nalbant olarak hizmet veren kişiler de aynı yapıların vazgeçilmez zanaatkarları olarak sayılmaktadır⁸.

Sadece ulaşım yolları üzerinde değil, tarımsal üretimin teknolojik olarak karasabana ve nakliyenin hayvan gücüne dayalı olduğu köy, kasaba ve kentlerde, günlük yaşamın her alanında kullanılan tırnaklı hayvanlar için nalbantların varlığı

kaçınılmazdı⁹. Nalbantlar sadece hayvan nallayarak fiziksel bir eylem icra eden zanaat sahipleri değillerdi. Aynı zamanda her türlü hayvan hastalıkları konusunda usta-çırak ilişkisi içinde aktarılan geleneksel bilgiye sahip ve tedavi yöntemlerini bilen kişilerdi. Kazaların yanı sıra büyük şehirlerdeki çok sayıda hanın bulunduğu kent merkezlerinde de nalbantların hanların içinde veya etrafındaki dükkânlarda yer tuttıkları bilinmektedir. Evliya Çelebi İzmir'de 82 han ile gelen malların depolandığı 300 adet büyük deponun varlığından söz etmektedir. Bir başka çalışmada Osmanlı döneminde İzmir'de 101 adet hanın inşa edildiği belirlenmiştir ki sayısız kervanın ulaştığı İzmir'de ister ticarî faaliyetlerde olsun isterse günlük yaşamın çeşitli alanlarında olsun, çok sayıda nalbanta ihtiyaç vardı. Yazımızın sonunda verdiğimiz 20. yüzyılın duyulan ve bilinen eski nalbantlarının listesinde, nalbantların çok sayıda hanın bulunduğu Başmane ve İkiçeşmelik semtlerine de hizmet edecek şekilde Kemer, Kapılar ve Kemeraltı semtlerinde yoğunlaşmış olmaları, bu semtlerdeki ticarî döngü içindeki önemli rolleri ile denk düşmektedir. Bu semtler, hanları ve çarşıları ile İzmir'in kalbinin attığı semtlerdi.

Frenk ve Osmanlı nallarının tipi yüzyıllar boyu değişmemiştir. Anadolu'da Frenk nalinin kullanılması 1882-1883 yıllarında, orduda bulunan Rus ve Macar hayvanlarına Avrupa'dan Frenk nali ve mih getirilmesi ile başlatılmaktadır¹⁰. Yine bu tarihlerde bir Avusturyalı nalbantın İstanbul-Şişli'de bir dükkân açarak alafranga nal yapmaya ve çakmaya başlaması da sivil alanda bir ilk olmuştur. 1888'de Askerî Baytar Tatbikat Mektebi'ne bağlı olarak özellikle ordu atları için nalbant okulu açılmıştır¹¹. 1900 yılında İstanbul-Selimiye Kışlası civarında ilk nal imalâthanesi orduya bağlı olarak açılmış ve burada hem alaturka ve hem de alafranga nal imal edilmiştir. Bu imalâthane ile birlikte Alafranga nal hızla yaygınlaşmıştır. Alafranga nalin sıcak olarak tırnağa uygulanması da (bu tip nallamada ocakta şekillendirilmiş kızgın nal doğrudan tırnağa vurulur ve mih ile sabitlenir) 1909'da Taksim'de açılan askerî nalbant okulunda Almanlar tarafından genç nalbantlara öğretilmiştir. 2. Dünya Savaşı sırasında orduya bağlı atların tırnaklarına sıcak nal uygulamasının devam ettiği bilinmektedir.

Balkan Savaşı ve Birinci Dünya Savaşı sırasında süvari birliklerinin kayıplarının daha çok yem ve nal eksikliğinden geldiğinin belirlenmesi, Kurtuluş Savaşı

sirasında ordunun nal ve mih ihtiyacının karşılanması ve nalbant erleri yetiştirilmesi için Konya'da Nalbant Mektebi açılmasına neden olmuştur¹². Kurtuluş Savaşı'ndan başlayarak Cumhuriyet'in ilk yıllarında nalbantlık mesleğine devletçe önem verilmiş, gerek ordu kesiminde askerî okullar çerçevesinde ve gerekse devlet kesiminde Ziraat Vekâleti'ne bağlı olarak Hayvan Sağlık Memurları ve Nalbant Okulu adıyla nalbant okulları açılmış, kanunlar çıkarılmıştır¹³. Bu dönemde devletin nalbantlığa ilgisinin paralelinde veteriner kökenli asker veya sivil bilim adamlarının nal yapma ve nalbantlık üzerine pek çok esere imza attığını görmekteyiz.

İmparatorluğun son ve Cumhuriyet'in ilk yıllarında demiryolları ile ciddi bir rekabetle karşılaşan hayvan gücüne dayalı geleneksel ulaşım ve nakliye araçları, 2. Dünya Savaşı'nı takip eden ilk yıllarda motorlu araçların ülkenin gündemine girmesi ile nalbantlık mesleği duraklama dönemine girmiştir. 1960 ve 1970'lerde izlenen gelişme stratejisinde sanayiye öncelik verilmesi, tarımsal verimliliği artırmak için tarım alanında makine ve ileri tarım tekniklerinin uygulanması, 1970'li yıllarla birlikte her cins ve modelde motorlu araçların her alanda aranır ve kullanılabilir hale gelmesi, hayvan gücüne dayalı geleneksel ulaşım ve nakliye araçlarına son darbeyi indirmiştir. Öyle ki, 1970'li yıllarla birlikte nalbantlık ülkenin gündemine bu kez "Yok Olan Sanatlar" başlığıyla dergi ve gazete sayfalarında gündeme gelmeye başlamıştır. Bu başlıkların yayınlandığı 1970'li yıllarda ülke artık çok sayıda ve çeşitli



Resim 2: Manisalı Nalbant Mustafa'nın nalbanthanesinin nal yapma kısmından görünüş. Sıcak demire "U" şeklinin verilmesi



Resim 3: Nabant aletleri (İzmir Selçuk'lu Nabant Ahmet Ersoy'un nabant takımından) 1-Kerpeten, 2-Nallama, 3-Tırnak Keskisi, 4-Santranç, 5-Yele ve Kuyruk kıllarını kesmede kullanılan makas, 6-Tırnak Törpüsü, 7-Ağız ve Diş bakımında kullanılan ağırtık, 8-Yavaşa, 9-Diş Keskisi

motorlu ulaşım ve nakliye aracı ile tanıştığından, nabantlık mesleği gerileme dönemine çoktan girmiş durumdaydı; tırnaklı hayvanlara bağlı olarak çalışan semercilik, urgancılık, arabacılık, nabantlık gibi zanaatları yok olma noktasına getirdi. Nitekim İzmir örneğinde olduğu gibi bu mesleği yapan hiçbir nabant bu tarihten sonra yetişmeyecektir.

İZMİR'DE NALBANTLIK

19. yüzyıla kadar Anadolu, Avrupa ile Ortadoğu ve Uzakdoğu arasında bir köprü görevi görmekteydi. Tarih boyunca Kral Yolu, İpek Yolu gibi bilinen önemli ticaret yolları Anadolu'da sonlanırken, Batı Anadolu'da Ephesos ve Miletos 16. yüzyıla kadar Anadolu'ya ulaşan yolların en önemli limanlarıydılar. Bu tarihe kadar Ephesos (Efez, Selçuk) ve Miletos'un (Balat, Söke) gerisinde kalan İzmir, bu yüzyıldan sonra Doğu ticaretinin Batı'ya açılan en önemli kapısı haline geldi. İzmir sadece uzak malların değil, aynı zamanda kendi periferindeki, Batı Anadolu malları için de bir çekim gücü oluşturmaktaydı. Uzak mesafelerden gelen malların nakliyesinde en önemli araç deve kervanlarıydı. Bunun yanı sıra daha kısa mesafelerden, İzmir çevresinden gelen mallar için diğer nakliye araçları at, eşek ve katırlardı.

40-50 develik kervanların İzmir'de ilk ulaştıkları nokta bugün Kemer olarak bildiğimiz semtti. Buradan akan Yeşildere'nin (Meles Deresi) üzerinde kente girişi sağlayan tek kemerli bir köprü vardı ve buraya ulaşan onlarca kervan nedeniyle bu yöreye ve köprüye Kervan Köprüsü veya Kervanlar Köprüsü adı verilmekteydi¹⁴. Köprü'nün 1893 yılına kadar ayakta olduğu ve kullanıldığı bilinmektedir. 100 yıl öncesine kadar Kemer mezarlık alanları, meyhane

ve kahveleri, kadınlı erkekli şenlik ve bayramları, çayırlarında otlayan deve ve eşek kalabalıkları ile tanımlanmaktadır. Padişahın mülkü olan bu çayırda yüksüz develerin otlamasına izin verilmekteydi¹⁵. Yüklü eşek, deve, at ve katırdan oluşan kervanlar burada kısa bir süre için dinlendirilip malların vergisi ödendikten sonra köprüden geçerek İzmir'in pek de iyi olmayan taş döşeli ve dar sokaklarından ilerleyerek Kapılar, Basmane, Çankaya, İkçeşmelik, Kemeraltı semtlerindeki hanlara, depolara veya gemilere yüklenmek üzere Kordon'da rihtime ulaşıyor ve yükler buralarda indiriliyordu. 19. yüzyılda İzmir'i ziyaret eden Batılılardan ulaşım ve nakliyede kullanılan hayvanların günlük yaşam içindeki yerleri konusunda fikir edinmek mümkün olmaktadır¹⁶. 1835'te İzmir'i ziyaret eden Kontes Pauline Nostitz uzak yerlerden yüklü gelmiş zayıf ve yorgun develerin limanda dağ gibi yığılmış yüklerin arasında yerlere serilmiş olarak yattıklarını, küfeleri yüklü veya yüksüz eşeklerin kaderlerine razı bir şekilde başları öne eğik beklettiklerini anlatır. 1864'te İzmir'de bulunan Karl von Haller de İzmir'in dar sokaklarındaki yoğun kalabalığın içinde yük taşımacılığının daha çok deve, eşek ve hamallar tarafından yapıldığından söz eder. İzmir'in ticarî hareketliliğinde, dışarıdan gelen malların kent içine dağıtımının yanı sıra sokaklarda sırtlarına asılmış küfeleri tıka basa sebze ve meyve dolu olarak çevredeki bahçelerin mahsullerinin satışına aracılık eden yüklü eşekler ile kent dışından gelen malların kent içindeki pazarlara, dükkânlara ve rihtime ulaşmasını sağlayan at ve eşek arabaları seyyahların dikkat çektiği diğer unsurlardır. Kontes Pauline Nostitz İzmir'deki bütün ulaşımın "hayvanların en sabırlısı ve haksız yere hor görüleni ve küçümsenenini" olarak tanımladığı eşekler ile yapıldığını, eğitilmiş eşeklerin şık giysiler içindeki hanımları özenle ve sarsıntısız olarak taşıdıklarını anlatır. Hali vakti yerinde olan çoğu kişinin kendine ait bir eşeği vardı ve bugün pek çok kişinin yaptığı araba sohbetleri gibi, Nostitz de kendi eşeklerini öven genç hanımların konuşmalarına tanıklık yapmıştı. Kent içinde ulaşım da eşeklerin nasıl vazgeçilmez bir yeri varsa kent dışı ulaşım da veya gezilerde atların o denli önemi vardı. Fellows, atların günlük kirasının 1 dolar olduğunu bize aktarmaktadır. Atlı zaptiyeler ve 19. yüzyılın ortalarına kadar İstanbul ve İzmir arasında buharlı gemiler devreye girmeden önce var olan atlı posta

servisi, atlı tramvaylar günlük hayatın içinde bu hayvanların kullanıldığı diğer alanlardı.

19. yüzyılın ikinci yarısına gelindiğinde, İzmir ve çevresinin verimli topraklarında yetişen tütün ve pamuk başta olmak üzere tarımsal ürünlerin İzmir'de toplanıp Batı'ya aktarılması için plânlanan ve 1866'da faaliyete geçen İzmir-Aydın ve bunu izleyen tarihlerde faaliyete geçen İzmir-Kasaba (Turgutlu) demiryolunun tesisi ile başlayarak demiryollarının giderek tüm Anadolu'ya yaygınlaşması ve deniz taşımacılığının gelişmesi hayvan gücüne dayalı geleneksel nakliye ve ulaşım büyük darbe indirmiştir¹⁷. Endüstri devriminin bir uzantısı olan bu modern araçlar İzmir'in ticarî performansını arttırırken, kervan ticaretine bağlı olarak İzmir'e ulaşan hayvan sayısını ve bu hayvanlara bağlı para kazanan urgancılıktan semerciliğe, küfecilikten nalcılığa ve nalbantlığa kadar bütün meslekleri etkilemiştir.

Bu zanaatlardan nalbantlığın yok oluşu, İzmir'de, ülke genelinden farklı olmayan bir serüven izlemiştir. 1970'li yıllara kadar ticaretin yoğunlaştığı Kemeraltı, Basmane, Kapılar, Kemer semtleri çok sayıda nalbant dükkânına sahipken, İzmir'in sokaklarında ve caddelerinde yoğun olarak beton ve asfaltın kullanılması, bu yollara uygun her tonajda, hacimde ve tipte motorlu araçların çoğalması, İzmir'in uzak veya yakın kent ve kasabalara asfalt yollarla bağlanması hayvan gücüne dayalı ulaşım ve nakliyenin kalkmasına, böylece hayvan sayısının ve bu sistemin en önemli unsurlarından biri olan nalbant ve nalbant dükkânlarının azalmasına neden olmuştur. Nitekim Bornovalı Nalbant Ekrem asfalt ve beton yolların yaygınlaşması ile düz satırlı yollara nalın tutunmasını sağlayarak atın kaymasını engelleyen lastikli nalçanın (Resim: 4,7) kullanımının yaygınlaştığını dile getirmektedir¹⁸. 1980'li yıllarda sayıları iyice azalan nalbantlar sadece kırsal kesime bağlı olarak çalışmak zorunda kalmış, kent ve kır arasındaki ilişkiyi sağlayan İzmir'in kıyı ilçe ve mahallelerine taşınmışlardır. Nitekim bugün, İzmir'de nalbantlık mesleğini sürdüren nalbantlar listesinde, son ustaların bulunduğu ilçe ve semtlerin dağılımı bunu göstermektedir.

Bugün gelinen noktada, geçmişin onlarca nalbantından İzmir'de bugün sadece ikisi kendini yakın zamanda emekli eden, 6 nalbant kalmıştır. İzmirli nalbantlar arasında söylenen "Nalbant öğlene kadar aç öğleden sonra toktur" ve "ne aç

bırakır ne tok tutar" sözleri iş hacmi bakımından bugün gelinen noktayı açık olarak özetlemektedir. İzmir'deki nalbantlar çok değil 25 yıl önce günde 15 ile 20 hayvan nallarken bugün bu sayı günde 1'e düşmüştür. Nalbantlar için gelinen bu nokta onlara nal hazırlayan nalcılar için de geçerlidir. Nalcı Fahrettin Usta 70'li yıllara kadar günde 40 giyim (160 adet) nalça yaptığını, buna rağmen nalbantlara nal yetiştiremediğini, bugün ise sipariş üzerine günde 10-15 giyim nal yaptığını, bunun da çoğunu İzmir dışına sattığını söylüyor. Fahrettin Usta 70'li yıllara kadar Ükü Sineması'nın inşa edildiği yerde 8-10 nalcının İzmir ve çevresinin tüketimi için sürekli nal yaptığını, ancak bugün nalcı olarak sadece 2 kişi kaldıklarını belirtmektedir. Tüm nalcı ve nalbantlar geçim sıkıntısından yakınmakta ve mesleklerini çok sevmelerine rağmen, yaptıkları işin kendilerine "tat-tuz vermediğini" dile getirmektedirler. Aslında yüzyıllar boyu han köşelerinde, hanların merdiven altlarındaki küçük mekânlarda, kentlerin ticarî merkezlerindeki iptidaî mekânlarda sürdürülen nalbantlık hiçbir zaman hak ettiği değeri bulmamıştır. Mesleğin değeri bilinemediği gibi, bu mesleği icra edenler de bu meslekten hiçbir dönemde para kazanamamışlar, sıradan meslek olarak kalmış, bu işi yapanlar reayadan sayılmışlardır. Örneğin vakfiyelere göre Osmanlı Döneminde vakıfların ancak % 1.70'i bezzaz, debbağ, keresteci, berber, tenekeci gibi insanlarca tesis edildiğini ifade ederken bu sanatkârlardan bir kesimin de nalbantlar olarak gösterilmesi bugün



Resim 4: Nalbant âletleri ve nallar (İzmir Selçuk'lu Nalbant Ahmet Ersoy'un nalbant takımından), 1-2) Zımbalar, 3-4) Nal dövme çekiçleri, 5) Osmanlı nalı (düz nal), 6) Mühre, 7) Lastikli naça, 8) Mahmuzsuz nalça (Frenk nalı), 9) Başlı ve başsız muhlar, 10) Mahmuzlu nalça (Frenk nalı)



Resim 5 : Karşıyaka Dedebaşı'ndan Nalbant Kâmil Akba-
ba'nın nalbanthanesinden örsün bulunduğu ve
soğuk işlerin (delme, dövme, ayar vb.) yapıldığı
kursü

olduğu gibi eskiden de nalbantların nasıl bir durumda olduklarını en iyi şekilde göstermektedir¹⁹. Bu konuda Pınarbaşı Nalbant Ahmet Usta'nın "Aç bırakmaz ama zengin de etmez" sözü, 60 yıl boyunca bu işi sürdüren bir nalbantın ağzından duyulabilecek güzel bir göstergedir.

Mesleğin İzmir'deki son ustaları, üç binyıllık tarihi olan mesleklerinin artık gelecek vadetmemesi nedeniyle hem kendi çocuklarını hem de başka çocukları bu mesleğe yönlendirmemektedirler²⁰. Aslında böyle bir talep ile de karşılaşmamaktadırlar. Meslekte son 25 yıldır genç nalbantlar yetişmediği gibi var olan ustalar da kendilerini emekli etmektedirler. Bornovalı nalbant Osman ve Pınarbaşı Nalbant Ahmet bu şekilde yakın zamanda mesleklerini bırakmışlardır. Artık az sayıdaki hayvan için bile nalbant bulmak zorlaşmıştır. Karşıyaka tarafında Nalbant Kamil, Bornova tarafında Nalbant Ekrem, Balçova tarafında Nalbant Ahmet, Buca tarafında Nalbant Nurettin bu semtlerin nalbant ihtiyacını karşılamaktadırlar²¹. Son nalbantların en genci

olan Balçovalı Ahmet iş azlığından sadece cumartesi günleri Balçova merkezde hayvan nallamaktadır.

Nalbantlığın baba-dede mesleği olarak sonraki kuşaklarca da devam ettirilmesi sık görülen bir durumdur. Listesini verdiğimiz son nalcı ve nalbantların herbirinin kendilerinden önceki kuşaklarda akrabaları arasında bu mesleği yapanlar vardır. Son nalbantların çocukluklarından beri duydukları ve bildikleri nalbantları sayarken ilk söylenen isim, Kapılar Yavaşçeşme'de nalbantlık yapmış olan Zühtü Usta'dır. Bornovalı nalbant Ekrem'in de ustası olan, eski nalbantlardan kendi oğlu Nalbant Yunus ile Nalbant Hasan gibi ustalar yetiştirmiş olan Nalbant Zühtü'nün İzmir'in son dönemdeki en ünlü ustası olduğunda fikir birliği içindedirler. nalbantların hiçbiri Kurtuluş Savaşı öncesi nalbantlığı ve nalbantları hakkında bilgisi yoktur. Çok sayıda azınlığa yurtluk etmiş Anadolu'da nalbantlık sadece Türklere özgü bir meslek değildi. Ancak nalbantların hiçbiri bu anlamda da bir bilgiye sahip değildi.

Nalbantlar, kendi yaşamları sırasında karşılaştıkları olayları hikâye etmekteyseler de, nalbantlığın mitolojik yönü ile ilgili pek fazla bilgi sahibi olmadıkları, hatta merak bile duymadıkları söylenebilir²². İslâm mitolojisinde her mesleğin bir üstadının, pirinin olduğu bilinmektedir. İzmirli nalbantlar, mesleklerini nalbantların piri olarak hakkında pek fazla bilgi sahibi olmadıkları Ebul Süleyman İbni Kasım'a, demirciliği ise Hz. Davud'a dayandırmaktadırlar.

Nalbantın ustalığı, tırnağın usulüne uygun kesilmesinde, uygun nal seçiminde ve mihı atın tırnağının canlı kısmına batırmadan çakmasında aranır. Belki de bu konuda söylenebilecek en güzel sözü Pınarbaşı Nalbant Ahmet "nalbantın iyisi hayvanı 24 mihın üzerinde bastırandır." diyerek söylemektedir. Nalin hazırlanmasında olduğu gibi nalin çakılmasındaki işlemler de nalbantın tarzını ortaya koyduğundan, hayvanı hangi nalbantın nalladığı anlaşılabilir. Hayvanın huylusu olduğu gibi huysuzu da vardır. Nallamak için diz çökmüş nalbantın her an üstüne yıkılabileceği gibi, arka ayakları nallanırken tekme de atabilir. Bu anlamda tehlikeli bir iş olduğundan nalbantlar arasında "nalbantın mezarı sabah açılır akşam kapanır." sözü yaygındır. Bu tehlike her zaman söz konusu olduğundan alinteri ile kazanılan bu paranın helâl para olduğu, bu nedenle hacca giden ve gitmiş

olan hacıların, paralarını nalbantın kazandığı parayla değiştirdiği de nalbantlar arasında anlatılır. İzmir'deki nalbantların dile getirdiği bir başka söz "nalbantın derisinden tulum çıkmaz" deyişidir. Bu deyiş nalbantın nal hazırlama ve nallama sırasında özellikle ellerin kesilmesi, yaralanması, vurulmasından kaynaklanan bedensel yaralanmalarla çok sıkça karşılaştıklarını anlatmaktadır.

Her nalbant aynı zamanda bir baytar, aynı zamanda da bir cambazdır. Uzun tarih sürecinde her çeşit hayvan ve hastalıkları ile yakından tanışan nalbantlar görgülerini, bilgilerini ve tecrübelerini sonraki kuşaklara aktardıklarında, hastalıkların tedavisinde ehil hale geldiler. Bornovalı Nalbant Ekrem, Bornovalı Nalbant Osman, Pınarbaşı Nalbant Ahmet, Bucalı Nalbant Nurettin ve Balçovalı Nalbant Ahmet hayvan hastalıkları konusunda bir veterinerden daha bilgili oldukları konusunda iddialıdır. Nalbantlar edindikleri tedavi edici yöntem ve malzemelerle mal sahipleri tarafından gözden çıkarılan hayvanları tedavi ederek bunları satmışlar ve bir cambaz gibi gelir sağlamışlardır. Her nalbantın bir baytar olduğunu her zaman söylemek mümkünse de, her zaman bir cambaz gibi çalıştığını söylemek mümkün değildir. Zira İzmirli nalbantların cambazlarla yakın ilişkileri olsa da sağlıklı bir hayvanın yarı iyi yarı kötü iyileştirilerek satılmasını helâl iş olarak görmemektedirler. Ancak nalbantlar en azından ihtiyaç sahibi tarafından tırnaklı hayvan satın alınmak istendiğinde yardımcı olduklarını söylemektedirler.

At, eşek, katır ve öküzün genel ve ayak sağlığının vazgeçilmez unsuru olan nalın tipleri, nalın hazırlanması ve nallama şekli aşağıdaki başlıklar altında ele alınmış, İzmir'de nalbantlık ile ilgili kullanılan terminoloji verilmiştir.

Nal Tipleri

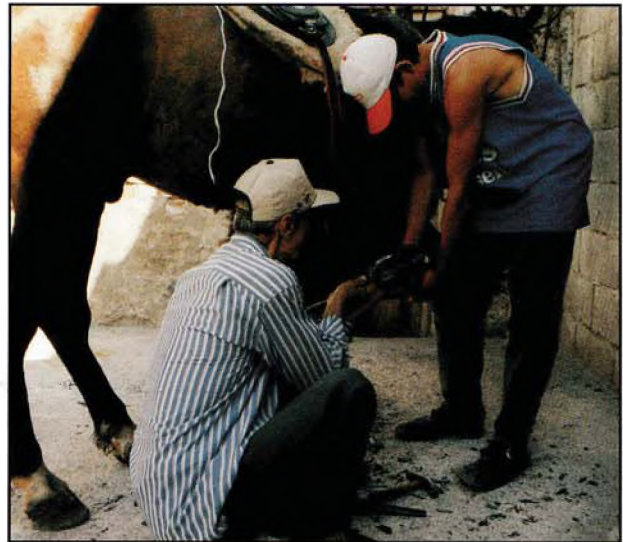
Bu seçim hayvanın yaptığı işe göre iki ana grupta toplanan nal tiplerinden seçilir. İki alafranga, frenk nalı, araba nalı ve nalça adlarıyla anılan "U" şeklindeki naldır. Bu tipin mahmuzlu (Resim: 4.10), mahmuzsuz (Resim: 4.8) ve lastikli (Resim: 4.7) nal adlarıyla anılan üç alt tipi vardır. Mahmuzlu nal ay şeklindeki nalın açık uçlarının birer topuk yapacak şekilde yaklaşık 1 cm. döndürülmesinden ibarettir. Bu nedenle topuklu nal olarak da adlandırılmaktadır. Nalça, Arnavut kaldırımı gibi taş döşeli veya asfalt yollarda özellikle yüklü araba

veya fayton çeken veya sırtına yük vurulmuş hayvanların yola tutunmasını sağlayarak kaymasını engeller. Daha çok atlara ve ender durumlarda da benzer bir iş yapacak olan eşek ve katırlara çakılmaktadır. Mahmuzsuz nal, mahmuz olarak adlandırılan topukların olmadığı tiptir. Şose yollarda atın hızını etkilemesinden kaçınıldığı durumda kullanılır. Taş döşeli yollarda kayar. Yarış atlarında tercih edilir²³. Lastikli nal, bu geleneksel mesleğe çağdaş malzemenin girdiği tiptir. Özellikle Türkiye ve İzmir'de son 20-25 yılda yoğun olarak kullanılmaktadır. Nalçanın iç boşluğuna kamyon lastiğinin uygun olarak kesilerek yerleştirilmesi ve 12'lik bir çivi ile nalçanın uçlarına tutturulmasından ibaret olan tiptir. Kent sokaklarının asfaltla kaplı olduğu günümüzde kaymayı önleyen ve nalın eskimesini geciktiren lastikli kısmı nedeniyle en çok tercih edilen tip olmuştur.

Diğer nal tipi alaturka, düz nal, Osmanlı nalı, kapalı nal olarak adlandırılan oval şekilli naldır (Resim: 4.5). Sactan yapılan bu nal tüm tırnaklı hayvanlara çakılabilmektedir. Atlara nallanan nalın sac kalınlığı 2.5-3.5 mm., eşek ve katırlarda 1.5-2.5 mm., öküzlerde 1.5-2.0 mm.dir. Özellikle kırsal kesimde yolların çakilli ve yumuşak olduğu durumda ayağın zarar görmemesi için bu tip nal seçilir.

Nalın Hazırlanması

Nalça olarak adlandırılan nal 0.8-1.2 cm. kalınlığında, 2-3.5 cm. enindeki demir çubuklara ocakta kızdırıldıktan sonra örs üzerinde U şekli verilerek üretilir (Resim: 2). Bugün İzmir'de sadece



Resim 6: Nal çakılmadan önce tırnağın sontraş ile düzlenmesi (Nalbant Kamil Akbaba)

Ercan ve Fahrettin ustalar tarafından zor şartlarda, barakadan bozma mekânlarda nalça üretilmektedir. Ocak, körük ve örs sıcak iş yapan nalçıların temel teçhizatlarıdır. Nalçıların bu teçhizatlarının dışında, ocağa bağlı olarak başka âletler de kullanılmaktadır. Ocağa kömür atmak için ateş küreği, ocak içinde yanan kömürün oluşturduğu kütleyi parçalayarak demir çubuğun içine sokulmasına uygun hale getirilmesine yarayan uzunca bir demir çubuk olan ocak şişi, ocakta yanan kömür artıklarını temizlemek için kullanılan ucu eğri uzunca bir çubuk olan gelberi, demir çubukların ocak içinde ateşe sokulup çıkarılmasına yarayan kolları uzun ocak kıskacı, ateşin hararetini yükseltmek için ateşe su serpmekte kullanılan ucuna saman veya hasır bağlı uzun çubuk sepgi, diğer ocak âletleridir. Ocakta kızdırılmış demir çubuğun örs üzerinde inceltilmesi, uzatılması, bükülmesi, kısaca U şekline getirilmesi sırasında, biri ustanın diğeri çırağın elinde olan ve ahenkli bir şekilde sıcak demire vuran iki adet el çekici veya balyoz, şekillenen nal üzerinde mih yuvaları açmak için kullanılan sıcak zimba, sıcak nal üretimi aşamasında kullanılan örse bağlı olan âletlerdir.

Nalça sıcak aşamadan sonra, hayvana çakılmadan önce "düz baskı çekici" adı ile adlandırılan çelik bir çekiç ile örs üzerinde düzgünleştirilerek bir anlamda ayar yapılır. Düzgünleştirilen nalçanın mih yuvaları ortası delik, etli, kare veya yuvarlak plânlı, 7-10 cm. yüksekliğindeki mühre (Resim: 4.6) adı verilen bir âlet üzerine yerleştirilerek, 10-15 cm. uzunluğunda bir demir kalem olan zimba (Resim: 4.1 ve 2) üzerine balyoz ile vurulmasıyla açılarak mihın girmesine hazır hale getirilir.

Nalbantlara nal yapan ama nallama işi yapmayan ustalara nalçı denir. Nalçılık ve nalbantlık birbiriyle iç içe geçen uğraşlar olsalar da her iki uğraşı da farklı yetenekleri gerektirdiğinden, çoğu kere aynı kişiler tarafından yapılmazlar. Her iki uğraşığı da başaran nalçı-nalbant yok denecek kadar azdır. Nalçılar nalça dışında her türlü nalbant âletini, çapa, kürek, kazma gibi tarımda kullanılan pek çok âleti de üretebilmektedirler. Nitekim Kemer'de eski Albayrak Sineması'nın bulunduğu yerdeki mekânlarında nalça üreten Fahrettin ve Ercan ustalar hayvan nallamayı bilmediklerini ama

her türlü nalbant âletini yaptıklarını söylemektedirler.

Alaturka nal, her nalbantın kendisinin üretebileceği naldır (Resim: 4.5). Üretim, sac levha veya parçalarının sabit veya seyyar makas yardımıyla oval olarak kesilmesi ile başlar. Kesilen parçalar örs üzerinde iki taraflı nal dövme çekici (Resim: 4.3 ve 4) ile kesilen kenarlarından dövülerek hem yuvarlatılır ve hem de sıkılaştırılıp kalınlaştırılır. Dövülen nal çekicinin burun kısmı ile ortadan şişkinleştirilir. Nalda "göbeklendirme" adı da verilen bu şişkinleştirmenin nedeni nallamadan sonra nalin tırnağa baskı yapmasını engellemektir. Gerçi düz nal geleneğinin örneği günümüze ulaşmayan uzun bir tarih sürecinde hem bu baskıyı engellemek hem de tırnağın hava almasını sağlamak için düz nalların ortasında bir büyükçe delik bırakılmaktaydı. Nalbant aynı zamanda nalin dövüldüğü kenarların iç kısmına, ki bu kısım dışa bakacaktır, nali süslemek için çekicinin alt keskin kenarı ile 1'er cm.lik çizgiler atarak nali çevreler. Bu süsleme nalin torba şekline gelen alt kısmına çapraz çizgiler vurulması ile devam eder (Resim: 4.5). Süsleme tarzı, süsleme için vurulan çizgilerin sayısı, vurma şekli ve derinliği, kenarların dövülme şekli nalbantın kendi stilini meydana getirdiğinden nalin hangi nalbanta ait olduğunu söylemek mümkün olabilmektedir. Düz nalin nallamadan önceki gördüğü son işlem iki kenarda nalin büyüklüğüne göre 3'er veya 4'er mih yuvasının açılmasıdır. Mih yuvaları katır nallarında 2 veya 3'er, eşek nallarında 2'şerli olarak açılır. Buzlu iklim bölgelerinde düz nalların uç kısımlarının 0.5-1.5 cm. arasında dışa doğru döndürülerek, mahmuzlu nalçalarda olduğu gibi topuklu hale getirilebilmekte ve hayvanın kayması engellenmektedir.

Nalin Çakılması

Nallanma veya nallama adıyla bilinen iş, tırnaklı hayvana nal çakılması veya nal vurulması işlemidir (Resim: 6). At, eşek, katır ayakta nallanırken, öküzler yere yatırılarak nallanırlar. Nalbatın nallama âletlerini koyabileceği, düz nal üretebileceği bir mekâna ihtiyaç varsa da, nallama için bir mekâna ihtiyaç duyulmamaktadır. Çoğu hayvan için yularından bir yere bağlamak veya yularından tutmak, nallama için yeterli olmaktadır. Huysuz hayvanları nallayabilmek için ise yularından



Resim 7: Arka ayağın nallanması (Nalbant Kamil Akbaba)

başlamak veya yularından tutmak yetmemekte, bu durumda yavaşça (Resim: 3.8) adı verilen ahşaptan yapılmış, oluklu bir âlet tarafından atın burnu ve üst dudağı kısıtılmaktadır. Öncelikle nallamaya ön ayaklardan başlanır ve bir yardımcı tarafından ip ile ayağı dizden kırılarak kaldırılır. Çoğu kere tırnakları uzamış olarak nalbanta getirilen hayvanların tırnak fazlası tırnak bıçağı veya keski olarak adlandırılan uzun saplı, 10-15 cm. uzunluğunda, bir tarafı keskin çelik bir bıçağa (Resim: 3.3) çekiç veya kalın bir kısa odun ile vurularak kesilir. Tırnak daha sonra çelikten suntraç, suntraç, sonraç veya sonraş adı verilen bıçak ile düzlenerek nal çakılabilir hale getirilir (Resim: 6, 3.4). Nalbant tırnağa uygun nalça veya düz nali seçerek tırnağa oturtur ve mih adı verilen çivileri (Resim: 4.9) nallama adı verilen bir ucu keskin diğeri ucu yuvarlak bir çekiç (Resim: 3.2) ile tırnağa çakar. Bu sırada mihın çıkacağı tırnağın alt kısmına kerpeteni tutar (Resim: 3.1). Tutulan kerpeten hem ayağın sallanmasını engeller hem de alttan çıkan mihın sivri ucunun dönmesini sağlar (Resim: 7). Mihın nal üzerindeki mih yuvasına iyice oturmasından sonra, dışarıda kalan sivri kısmı kerpeten ile koparılır. Sivri uçları koparılan her mih nallama çekici ile tekrar tekrar vurularak iyice mih yuvasına oturtulurken, diğeri yandan da kerpeten yardımıyla mih uçları tırnağa gömülür. Nallama işlemi diğeri ayaklarda da gerçekleştirildikten sonra

özellikle ön ayaklar tokmak veya takoz adı verilen 15-20 cm. yüksekliğinde ve çapında olan silindirik bir kütüğün üzerinde törpü (Resim: 3.6) ile törpülenir. Bu işlem ile tırnak hem düzlenir hem de tırnağın dışına çıkan mih uçlarının diğeri ayaklara zarar vermesi engellenmiş olur. Nalbantlık terminolojisinde bir hayvanın dört ayağı için gerekli olan dört adet nal, bir giyim olarak adlandırılır.

Tarihin uzun bir döneminde hayatın hemen her alanında hizmet etmiş tırnaklı hayvanlara bağlı yitip gitmekte olan nalbantlık zanaatının kültür tarihimizdeki ve toplumsal belleğimizdeki hak ettiği yeri alması dileğiyle...

İzmir'de Mesleği Sürdüren Nalbant ve Nalcılar Nalbantlar

Osman Tura : İzmir'in yerlisi, 1922 doğumlu, 80 yaşında. Nalbantlığı, askere gittiği 1943-47 yıllarında askerde öğrendi. Amca ve dedesi Kurtuluş Savaşı sırasında orduda nalbantlık yapmış. Askerden sonra Bornovalı Hüsnü Usta'nın çıraklığını yapmış.

1955-1990 yıllarında Bornova 538 Sokak'taki, bugünkü Mustafa Bey Hanı'nın olduğu yerde bulunan sebze ve deve hanında bir dükkânda çalıştı. 1990'dan sonra hayvan kalmayınca seyyar çalışmaya başladı, 2000 yılının Ocak ayında 57 yıl sonra mesleğini bıraktı.

Askerde sıcak nallama yaptı, at, eşek ve katırın yanı sıra öküz de nalladı.

25 yıl önce günde 20 hayvan nallarken, nalbantlığı bıraktığı Ocak 2000'de 3-4 günde ancak 1 hayvan nallayabildiğini, düz nalin şehir içinde 1.5 ay, dağda 2 ay, ovada 4 ay dayanabildiğini söylüyor.

Ahmet Nalbant: İzmir'in yerlisi, 1925 doğumlu, 77 yaşında. Babası Rüştü, dedesi Ali, büyükdedesi Ahmet başta olmak üzere ailesinin 7 kuşaktır nalbantlık yaptığını söylüyor. 16 yaşından beri sürdürdüğü mesleğini 1995 yılında bıraktı.

1944'te askere gittiğinde 7 ay nalbantlık kursu gördüğünü; sadece askerde sıcak nallama yaptığını; at, eşek, katır ve öküz nalladığını söylüyor. Tüm meslek yaşamını Pınarbaşı'nda sürdürmüştü.

20-25 yıl önce günde 20 hayvan nallarken, mesleği bıraktığı 1995 yılında bu sayının 3-4'e indiğini söylüyor. 1980'den itibaren Pınarbaşı'nda lastikli

nalça çaktığını, nalçayı Nalcı Fahrettin'den düz nali ise bir kısmını kendisinin yaptığını, bir kısmını ise Nalcı İslâm'dan aldığını söylüyor.

Nalbantlık için "aç bırakmaz ama zengin de etmez", nalbantın iyisi için "Atı 24 mihın üzerine bastırandır" diyor.

Ailesinin bu mesleği yapan son ferdi olduğunu, çocuklarının mesleği öğrenmelerine karşın yapmadıklarını, ne aile içinden ne de aile dışından bir çırağa mesleğini bırakmadığını ve baytarlıktan anladığını söylüyor.

Kamil Akbaba: Yugoslavya kökenli, 1930 doğumlu, 72 yaşında. Dede mesleği olan bu işi 1942'den beri yapıyor. 1991'de Uria'dan İzmir'e geldi. Karşıyaka Dedebaşı'nda çalışıyor.

Bugün sadece lastikli ve mahmuzlu nalça çaktığını, düz nala talep olmadığını; 25 yıldır lastikli nalça çaktığını, nalçaları Nalcı Ercan'dan aldığını söylüyor. 25 yıl önce günde 15 hayvan nallarken, bugün günde 1 tane çakıyor. Sıcak nallama yapmamış ama öküz de nallamış.

Nalbantın ustalığını atın tırnağına en uygun nali çakmak olarak açıklıyor.

Hayvan hastalıklarından anladığını, kendinden sonra mesleğini bırakacağı bir öğrencisi olmadığını söylüyor.

Ekrem Haspamuk: Makedonya kökenli, 1933 doğumlu, 69 yaşında. 17 yaşından beri bu işi yapıyor, Kemer'den Nalbant Muharrem, Kemeraltı'ndan Nalbant Cemal ve Kapılar Yavaşçeşme'den Nalbant Zühtü Usta'dan mesleği öğrenmiş.

Daha önce Kapılar'da, bir süredir Bornova Körler Okulu'nun olduğu Karasulak mevkiinde çalışıyor. Şimdilerde sadece lastikli nal çakıyor, nalçayı Fahrettin Usta'dan alıyor. İzmir'in ünlü Belediye Başkanı Asfalt Osman olarak anılan Osman Kibar'dan sonra lastikli nalin İzmir'de yaygınlaştığı görüşünde.

20 yıl önce günde 25 giyim nal çaktığını, bugünlerde ancak haftada 2/3 hayvan çakabildiğini söylüyor. Geçim sıkıntısı nedeniyle bir ara inşaat malzemeleri satışı yapmış.

Hayvan hastalıklarından anladığını, kendinden sonra mesleğini bırakacağı bir öğrencisi olmadığını söylüyor.

Nurettin Aday: Makedonya kökenli, mübadele göçmeni aileden, 1944 doğumlu, 58 yaşında, 47 yıldır mesleği sürdürüyor. Akhisarlı Nalbant Mehmet Ayakçı'dan (eniştesi) mesleği öğrenmiş, 1969'dan beri bugün bulunduğu Buca Yaylacık Mahallesi'nde

çalışıyor. Sadece lastikli nalça çakıyor. Nali Manisa'dan Nalcı-Nalbant Mustafa Usta'dan alıyor. Sıcak nallama yapmamış, ama öküz nallamış. 25 yıl önce 15-20 at nalladığını, bugün sayının 1 veya 2'ye düştüğünü söylüyor. 25 yıldır lastikli nalça çakıyor.

Hipodromda koşu atlarını nallamaya gittiğini, burada aliminyumdan dökülmüş çelik atkılı mahmuzsuz nalça çaktığını söylüyor.

Hayvan hastalıklarından anladığını, kendinden sonra mesleğini bırakacağı bir çırağı olmadığını söylüyor.

Ahmet Merttürk: Girit-Makedonya kökenli, 1947 doğumlu, 55 yaşında, 40 yıldır baba mesleği olan bu işi sürdürüyor. Babası Kapılar Yavaşçeşme'den Nalbant Zühtü'nün çırağı Hasan Yokuş Tekel'den emekli, hayvan azlığından sadece Cumartesi günleri Balçova merkezde, diğer günler Kemalpaşa'da nalbantlık yapıyor.

İzmir'de sadece lastikli nalça çaktığını söylüyor, nalçayı Nalcı Ercan'dan alıyor. 10 yıl önce 15-16 hayvan nallarken bugün ayda 3 hayvan çaktığını söylüyor. Sıcak nallama yapmamış, öküz nallamamış ama tırnağını kesiyor.

"Nalbantın derisinden tulum çıkmaz" dendiğini, "hayvan topuk vurmaz, arka ayağı ön ayağa yetişmezse" iyi nalbanttır diyor.

Hayvan hastalıklarından anladığını, kendinden sonra mesleğini bırakacağı bir öğrencisi olmadığını söylüyor.

Nalcılar

Fahrettin Özşimşek: 83 yaşında, 25 yaşından beri bu işi yapıyor. Dede-baba mesleği.

Eski işyeri Kemer'deki Ülkü Sineması'nın bulunduğu yer, şimdiki ise Kemer'de eski Albayrak Sineması'nın yıkıntısında bir baraka.

Sadece nalça üretiyor, son 5 senedir lastikli nalça yapıyor. 25 yıl önce günde 40 giyim nal üretirken, bugün günde 10-15 giyim nal üretiyor.

Nalbantlık bilmiyor, ama nalçanın yanı sıra nalbant âletleri yapıyor.

Kendinden sonra bu mesleği bırakacağı kimse yok.

Ercan Dörtoluk: 49 yaşında, 15 yaşından beri bu işi yapıyor, Dede-baba mesleği.

İşyeri, Kemer'de eski Albayrak Sineması'nın yıkıntısında bir baraka.

Nalça (mahmuzlu, mahmuzsuz, lastikli) ve düz nal üretiyor. 20 sene önce günde 50 giyim (200 adet) nalça üretirken, bugün haftada 50 giyim (200 adet) nalça üretiyor.

Geçim sıkıntısı nedeniyle bir ara demir sandalye ve korkuluk işi ile uğraşmış. Nalbantlığın bugünkü durumunu "ne aç bırakır ne tok tutar" şeklinde açıklıyor. "Bir gün nalcı arayacaklar, nalcı bulamayacaklar, nalbant arayacaklar nal çakacak nalbant bulamayacaklar" diyor.

Kendinden sonra mesleğini yapacak bir kişi olmadığını söylüyor.

İzmir'de 20. Yüzyıl Boyunca Nalbantlık ve Nalcılık Yaptığı Bilinen Eski Ustalar

Nalbantlar

Kemeraltı

Nalbant Cemal, Şadırvanaltı Camii yakınında.

Nalbant Giritli Cemal, Yağaneler ve Başoturak Camii yakınında.

Nalbant Cevdet, Başdurak(Başoturak) Camii yakınında.

Nalbant Hafız Kalfa, Şadırvanaltı Camii yakınında.
Nalbant Hüseyin, Kestanepazarı Demirciler Çarşisi'nde.

Nalbant İbrahim, Başdurak(Başoturak) Camii yakınında, Nalbant Vehbi'nin çırağı.

Nalbant Mustafa, Başdurak(Başoturak) Camii yakınında.

Nalbant Vehbi, Başdurak(Başoturak) Camii yakınında, Hafız Kalfa'nın çırağı.

Kemer

Nalbant Hasan Yokuş, Kemer, Zühtü Usta'nın çırağı.

Nalbant Muharrem, Kemer.

Nalbant Necati, Kemer.

Nalbant Şükrü, Kemer.

Kapılar

Nalbant Yunus, Yavaşçeşme, Nalbant Zühtü'nün oğlu ve çırağı.

Nalbant Zühtü, Yavaşçeşme.

Tepecik

Nalbant Davud Özdeş, Eşrefpaşa Hastanesi yakınında.

Bornova

Nalbant Hasan Dostlar.

Nalbant Hüsnü.

Nalbant Mehmet.

Pınarbaşı

Nalbant Ahmet.

Nalbant Ali.

Nalbant Rüştü.

Nalcılar

Kemeraltı

Nalcı Derviş.

Nalcı İhsan.

Nalcı İslam.

Kemer

Nalcı Manisalı Ahmet

* Yrd. Doç. Dr. Akin ERSOY, D.E.Ü. Fen-Edebiyat Fakültesi, Arkeoloji Bölümü, 35160 Kaynaklar-Buca-İzmir/TÜRKİYE.

- 1 Türk Ansiklopedisi ve Meydan Larousse Ansiklopedisi, nalbant ve nalbantlık maddeleri.
- 2 O. Erkurt, Nal, Nallama Tekniği ve Ayak Ortopedisi, İstanbul 1945, s. 10.
- 3 O. Erkurt, Nal, Nallama Tekniği ve Ayak Ortopedisi, İstanbul 1945, s. 10-12.
- 4 G.V. Catullus, Bütün Şiirleri, Çev: Çiğdem Dürüşken-Erdal Alova, İstanbul 1997, s. 55.
- 5 O. Erkurt, Nal, Nallama Tekniği ve Ayak Ortopedisi, İstanbul 1945, s. 14.
- 6 J. Gimpel, Ortaçağda Endüstri Devrimi, Çev: Nazım Özüaydın; Ankara 1996, s. 34.
- 7 Örneğin Anadolu'nun yüksek yaylalarından keçi yünü, kuru meyve, şarap, zeytinyağı, ham pamuk, afyon, palamut; İran'dan özellikle ipek, deve yünü ve bir dizi kimyevi madde ile yüklü kervanlar İran'dan 100, Halep'ten 25, İstanbul'dan 8, Kütahya'dan 7, Konya'dan 6 günde İzmir'e ulaşırken (Bkz: B. Ersoy, İzmir Hanları, Ankara 1991, s. 8-10.), günde 3.5-5 km. hızla 7 ile 14 saat arasında yolculuk etmekteydiler (Bkz: Ç. Atay, İzmir'in İzmir'i, İzmir 1993, s. 10.).
- 8 B. Ersoy, İzmir Hanları, Ankara 1991, s. 2.
- 9 Nitekim 15. Yüzyılda önemli bir kaza durumundaki Ayasuluğ'da (Selçuk-İzmir) 1473-1477 yılları arasında eşnaf zümreleri içinde bir adet nalbant da sayılmaktadır. (Bakınız: C. Telci, "XV ve XVI. Yüzyıllarda Ayasuluğ Kenti", Geçmişten Günümüze Selçuk Sempozyumu, Bildiri Kitabı, Selçuk 1997, s. 291).
- 10 B. Öktem, Türkiye'de Nalbantlık, Ankara, 1939, s. 11.
- 11 Türk Ansiklopedisi, nalbantlık maddesi.
- 12 F. Dinçer, "Nal'ın Tarihte, Kurtuluş Savaşında ve Türk Ekonomisindeki Yeri", II. El Sanatları Sempozyumu, İzmir, 1982, s. 50.
- 13 Örneğin 3277 Kanun No.su ile T.C. Başvekâlet Neşriyat ve Müdewenat Dairesi Müdürlüğü'nce 8.12.1937'de kabul edilip 16.12.1937'de yayınlanan nalbant mektepleri ve nalbantlık hakkında kanun ile nalbantlara kurs görme zorunluluğu getirilmiş, yabancı ülkelerde nalbantlık eğitimi almış olanların ehliyet sınavına tutulacakları, nal ve mih üretenlerin teknik şartnamelere ve şekillere

uygun üretim yapımları gerektiği ifade edilmiştir. Aynı şekilde Başbakanlıkça 11394 Kararname No ile 3.7.1939 tarihinde kabul edilip, 28.7.1939 tarihinde yayınlanan ve altında Reiscumhur İ. İnönü, Başvekil Dr. R. Saydam'ın imzalarının olduğu "Nalbant Mektepleri ve Nalbantlık San'atı Hakkındaki Nizamname" nalbant okullarında nalbant yetiştirilmesinden, nal boyutlarına ve nalbanthanelerin düzenlenmesine kadar pek çok konuda düzenleme getirmiştir.

- 14 Ç. Atay, İzmir'in İzmir'i, İzmir 1993, s. 93.
- 15 İ. Pınar, Gezgınlerin Gözüyle İzmir, XIX. Yüzyıl, I, İzmir, 1994, s. 70.
- 16 İ. Pınar, Gezgınlerin Gözüyle İzmir, XIX. Yüzyıl, I, İzmir, 1994, s. 32, 41-45, 77, 118.
- 17 Osmanlı Döneminde 1918 yılına kadar inşa edilen demiryollarının uzunluğu 4.000 km. olarak hesaplanmaktadır. İzmir-Aydın demiryolu 1912'ye kadar olan süreçte Tire-Ödemiş ve Ortaklar-Söke tali hatları ile Küçük ve Büyük Menderes havzalarına ulaştırılırken bir yandan da Eğridir'e uzatılmış, Fransız şirketi tarafından yaptırılmış olan İzmir-Kasaba (Turgutlu) demiryolu da bir yandan Soma'ya bir yandan da Afyon'a uzatılırken diğer yandan 1912'de Bandırma'ya ulaşmıştır. Batı Anadolu bir zamanların sloganı ile "baştan başa demir ağlarla" örülürken, aynı süreçte Anadolu'nun pek çok yerine demiryolu ulaşacak, 1918'de İstanbul-Bağdat demiryolu Nusaybin'e uzatılacaktır. Ana Britannica Ansiklopedisi, Türkiye maddesi.
- 18 Nalbant Ekrem, lastikli nalçanın İzmir'in yollarını yoğun olarak asfaltlayan ve bu nedenle de Asfalt Osman lakabıyla anılan, İzmir'in ünlü Belediye Başkanlarından Osman Kibar zamanında (1963-1973) yaygınlaştığını söyleyerek, hem yeni bir nal tipinin İzmir'de yaygınlaşmasına hem de motorlu araçların bu yollar yardımıyla mesleği ortadan kaldırdığına dikkat çekmektedir.
- 19 H. Yüksel, "Vakfiyelere Göre Osmanlı Toplumunda Aile", Sosyo-Kültürel Değişme Sürecinde Türk Ailesi 2, Ankara, 1992, s. 491.
- 20 Bu satırların yazarı da İzmir'e bağlı Selçuk İlçesi'nde Nalbantlık yapan 75 yaşındaki Nalbant Ahmet Ersoy'un oğludur.
- 21 Bu nalbantlar tarafından adı zikredilen Eşrefpaşalı nalbant Muhittin'e bu yazımın kaleme alındığı süreçte ulaşmak mümkün olmamıştır.
- 22 İzmirli nalbantlar tarafından eksik bilgilerle de olsa dillendirdikleri tek hikâye isimsiz bir nalbant

ile Köroğlu arasında geçmektedir. Hikâyeye göre, Köroğlu atı Kırat'ı nallatmak için nalbanta gider. Nalbant dükkânında sıra beklerken canı sıkılır ve nalbantın nalları ile ilgilenir. Köroğlu eline aldığı her nalı iki eliyle bükmeye başlar ve bu arada nalbanta "senin iyi nalın yok mu? Bunlar o kadar kötü ki hemen bükülüyor" diyerek seslenir. Nalbant ses çıkarmaz. Köroğlu'nun sırası gelip Kırat'ı nallanır. Sıra Köroğlu'nun nalbantın ücretini vermesine gelmiştir. Köroğlu istenen akçeyi çıkarıp verir. Hikâye bu ya, Köroğlu'nun büküğü nal kadar akçeyi, nalbant sağ elinin işaret ve baş parmakları arasında yazısı okunmayacak şekilde siler ve bu arada Köroğlu'na bakarak "peki senin iyi paran yok mu?" diye seslenir. Köroğlu mahçup olmuştur. Kırat'ına atlar ve gider.

- 23 Yarış atlarında 15 yıl öncesine kadar demirden nalça kullanılırken bugün atın ağırlığının önemli olduğu koşullarda daha hafif olan ve artık kalıplarda basılan 5-6 mm. kalınlığında, oluklu, alüminyum mahmuzsuz nalça kullanılmaktadır.

KAYNAKÇA

- ATAY, Ç.: İzmir'in İzmir'i, İzmir, 1993.
- CAHİT, T. : "XV ve XVI. Yüzyıllarda Ayasuluğ Kenti", Geçmişten Günümüze Selçuk Sempozyumu, Bildiri Kitabı, Selçuk 1997.
- CATULLUS, G.V., : Bütün Şiirleri, Çev: Çiğdem Dürüşken-Erdal Alova, İstanbul, 1997.
- DİNÇER, F., : "Nal'ın Tarihte, Kurtuluş Savaşında ve Türk Ekonomisindeki Yeri", II. El Sanatları Sempozyumu, İzmir, 1982.
- DORLING KINDERSLEY-Sabah Kitapları-Londra Bilim Müzesi.: İcatlar, İstanbul, 1997
- ERKURT, O., : Nal, Nallama Tekniği ve Ayak Ortopedisi, İstanbul, 1945.
- ERSOY, B., : İzmir Hanları, Ankara, 1991.
- GİMPEL, J., : Ortaçağda Endüstri Devrimi, Çev: Nazım Özüaydın, Ankara, 1996.
- ÖKTEM, B., : Türkiyede Nalbantlık, Ankara, 1939.
- PINAR, İ., : Gezgınlerin Gözüyle İzmir, XIX. Yüzyıl, I, İzmir, 1994.
- YÜKSEL, H., : "Vakfiyelere Göre Osmanlı Toplumunda Aile", Sosyo-Kültürel Değişme Sürecinde Türk Ailesi 2, Ankara, 1992.