

Karadeniz Bölgesinde Ahşap Tekne Yapımcılığı Ve Günümüzdeki Durumu

Mahmut DAVULCU*

*“...ala yatan kara tağları aşdum, ilerü yatan Kara Denize girdüm,
gimi yapup kömleğim çıkardum yilken kurdum, ilerü yatan denizi
deldüm kiçdüm...”*

DEDE KORKUT¹

Öz

Ağaç, insanoğlunun günlük hayatına çok farklı şekillerde girmiş olan çevreye uyumlu ve doğal bir malzemedir. Altı bini aşan farklı kullanım alanına sahip olması ağacın uygarlığımız açısından taşıdığı önemi ortaya koymaktadır. Ağaç malzemeden imal edilen ürünler arasında su üstü taşıtları da -gemiler, tekneler, kayıklar- bulunmaktadır. Organik bir malzeme olarak ahşap, Endüstri Çağı öncesine ait dönemde tekne inşası amacıyla kullanılan ana yapım malzemesidir. Tekne inşa malzemelerinin çeşitlenmesi (sac, fiberglas, kompozit vb.) Endüstri devrimi sonrasına ait bir gelişmedir.

Tekne yapımcılığı denizi ve ormanı birleştiren son derece orijinal bir meslek ve kadim bir sanattır. Eski Türkçede yer alan denizcilikle ilgili bazı kelimeler Türk halklarının henüz İç Asya'da yaşarken dahi nehir ve göl gibi iç sularda denizcilik faaliyetleri yürüttüklerini göstermektedir. Ancak Türk denizciliğinin gerçek manada ortaya çıkması Anadolu'da meydana gelmiştir. Gerek Selçuklular, gerek Beylikler ve gerekse Osmanlılar döneminde askeri, ticari ve ulaşım amacıyla çeşitli tipte gemiler ve tekneler inşa edilmiş, XIX. yüzyıldan itibaren ise ahşap tekne ve gemi yapımcılığı terk edilme sürecine girmiştir. Ahşap tekne yapımcılığı günümüzde Karadeniz, Ege ve Akdeniz bölgelerinde yer alan bazı merkezlerde az sayıda usta tarafından, özveriyle geleneksel teknik, yöntem ve malzemelerle devam ettirilmektedir. Bu merkezler arasında en canlı ve nitelik açısından dikkat çekenler Karadeniz sahillerinde karşımıza çıkmaktadır.

Karadeniz kıyılarının dağlık coğrafi yapısı ticaret, yolcu ve yük taşımacılığında deniz olgusunu güçlü bir şekilde ortaya çıkartmıştır. Bunun yanında balıkçılığın en erken dönemlerden itibaren önemli bir geçim kaynağı olması bölgede deniz taşıtlarının üretimini de beraber getirmiştir. Bugün için Karadeniz kıyılarında usta-çırak ilişkisi içerisinde yürütülen, küçük ve orta ölçekte üretim yapan, üretimde ahşap malzemeyi kullanan, el emeği ve el işçiliği ile ön plana çıkan bir tekne üretimi söz konusudur. Bu meslekle uğraşan ustalar kadim dönemlerden kendilerine tevarüs eden gelenek ve bilgiyi gelecek kuşaklara aktarmak konusunda büyük sıkıntılar yaşamaktadır.

Makale, Karadeniz bölgesi kıyı illerinden Bartın, Kastamonu, Ordu, Sinop, Rize ve Trabzon illerinde Kültür ve Turizm Bakanlığı Araştırma ve Eğitim Genel Müdürlüğü bünyesinde 2009-2011 yılları arasında yürütülmüş olan “Karadeniz Bölgesi Tekne Yapımcılığı Derleme ve Tespit Projesi” kapsamında çeşitli tarihlerde yapılan saha araştırmalarında elde edilen bilgi ve veriler yardımıyla hazırlanmış olup sınırlı sayıda usta tarafından, özveriyle devam ettirilmeye çalışılan ahşap tekne yapımcılığının Karadeniz kıyılarında günümüzdeki durumunu kronolojik bir perspektif içinde ortaya koymaktır.

Anahtar Sözcükler: Karadeniz, ahşap tekne yapımcılığı, denizcilik kültürü, geleneksel meslekler, somut olmayan kültürel miras.

* Folklor Araştırmacısı, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Antalya, mahmut.davulcu@kulturturizm.gov.tr

¹ Ergin, 1994:111-112

WOODEN BOAT BUILDING IN BLACK SEA COAST AND IT'S SITUATION IN OUR DAYS

Abstract

Tree is a naturel and enviromentally friendly material to the nature. Tree entered into the mankind daily life in many different ways with much then 6000 different uses areas. It has such an important role in civilization reveals.

Water aboard vehicles (ships, boats...) are one of the product which maden by wood materials. Wood is an organic material which use as nain construction material used for building boats until Industrial Age. Diversicification of boat building materials (steel, fiberglass, composites... etc) development started after the Industrial Revolution.

Boatbuilding is a highlyly original profession and an ancient art which combines sea and the forest. Some of the maritime words in old Turkish show us that Turkish people were indicating maritime activities in inland waters like rivers and lake even they were living in Central Asia. However, the real development of Turkish Maritime occured in Anatolia. In Seljuk Seigniories and Ottoman periods military, comercial and various types of ships and transport boats was built. After XIX. century wooden boat and ship abondonment is in the process of producing.

In Anatolia people believe that all traditional professions has pyrene. According to the tradition, because of the first ship built by Noah, Noah is the pyrene of Salors.

Today wooden boatbuilding maintained in some main places of Blacksea, Aegean and Mediterranean Regions by a few master who still uses traditional techniques, methods and materials. This traditional profession's masters called as "Usta" in Turkish. Masters built the boats with a great labor. Wooden boats are handmade and masters use simple tools and plumbs like ax, saw, rendering...

Just like in the other traditional occupations there is a master- apprentice relationship in wooden boat building and this relationship is transfered from generation to generation.

With historical process, many changes has showed in boat types. The most important reason of the changes are technology and needs. Wooden boats and ships has held an important place for many years for Antalian people who lives at the coast side in their daily lives. But today wooden boats using in two main groups, fishingboats and yachts.

Key Words: Black Sea, wooden boat building, marine culture, traditional crafts, intangible cultural heritage.

Giriş

Fernand Braudel denizin bir ulaşım ve taşıma alanı olduğunu, zenginliklerin en büyüğünün denizden geldiğini, denize sahip olanın zenginliklere de sahip olacağını yazar (Braudel, 2013:109). Deniz olgusunun siyasal, sosyal, ekonomik ve askeri yanı olduğu kadar kültürel bir boyutu da bulunmaktadır. Deniz kültürü suyla insan arasında kurulan ilişkiler ve bu ilişkiler sonucu meydana getirilen -maddi ve maddi olmayan- ürünler bütünüdür. Türkiye, üç tarafı denizlerle çevrili bir ülke olarak kıyı ve deniz kültürünün -zannedildiğinin aksine- oldukça zengin olduğu bir coğrafyadır.

Kültürel ve sosyo-ekonomik açıdan deniz, denizcilik, deniz ulaşımı, balıkçılık ve tekne yapımıcılığı Karadenizliler açısından oldukça önemli unsurlardır. Yüzyıllardır denizle yatan ve denizle kalkan bölge halkının günlük hayatında ve folklorunda² bu unsurlara ilişkin son derece özgün ve zengin bir birikim meydana gelmiştir.

Bölge halkının günlük hayatını ve maddi kültürünü derinden etkileyen bir diğer unsur ise Karadeniz Bölgesinin yoğun orman örtüsüdür. Yeşilin her tonunun karşımıza çıktığı bölgede yaşamın her aşamasında ve her anında kullanılan ahşap ürünler, Karadeniz ormanlarının kestane, ceviz, meşe vb. gibi çok çeşitli ağaçlarından meydana getirilmiştir. Bu ağaçları özelliklerine göre kullanabilme yeteneği ve bilgisi bu yörenin insanlarınca yüzlerce yıllık uygulama ve deneyim neticesinde elde edilebilmiştir. Ağaç, insanoğlunun günlük hayatına çok farklı şekillerde girmiş olan doğal bir malzemedir. Doğumunda beşik, ölümünde ise tabut olmuştur (Alptekin, 2007:33). Silah imalatında kullanılabildiği gibi yazı yazmak amacıyla kalem yapımında da faydalanılmıştır. Altı bini aşan farklı kullanım alanına sahip olması³ ağacın uygarlığımız açısından taşıdığı önemi ortaya koymaktadır. Karadeniz bölgesi ahşaba dayalı sanat ve mesleklerin son derece yaygın olduğu bir coğrafyadır.

Ahşap tekne ve gemi yapımıcılığı Karadeniz kültüründe denizi ve ormanı birleştiren son derece orijinal ve kadim bir sanattır. Geleneksel teknik, yöntem ve malzemelerle devam ettirilen bu sanata dair geleneksel bilgi geçmişten günümüze usta-çırak ilişkisi içerisinde aktarılmıştır. Bu sanat, Karadeniz kıyılarında yer alan birkaç merkezde bugün de yaşatılmaktadır.

Araştırma Evreni ve Örneklem

Makale çalışması Kültür ve Turizm Bakanlığı Araştırma ve Eğitim Genel Müdürlüğü bünyesinde 2009-2011 yılları arasında tarafımda yürütülmüş olan “Karadeniz Bölgesi Tekne Yapımıcılığı Derleme ve Tespit Projesi” kapsamında Ordu, Kastamonu, Bartın, Trabzon ve Rize illerinde

² Doğu Karadeniz bölgesinde deniz folkloru ile ilgili olarak Mirazlı Saral, Yasemin (2006), **Doğu Karadeniz Bölgesi Denizcilik Folkloru Üzerine Bir Araştırma**, Yüksek Lisans Tezi, İzmir: Ege Üniversitesi.

³ Bozkurt, 1982



Fotoğraf-1: Karadeniz'e açılan balıkçı teknesi (Rize İli Ardeşen İlçesi Merkez)

gerçekleştirilen araştırmalar neticesinde elde edilen materyal ve veriler ışığında, ilgili literatürden de faydalanılarak kaleme alınmıştır. Projenin amacı geleneksel bir meslek olarak ahşap tekne yapımcılığının kültürel ve geleneksel boyutlarıyla tespiti, belgelenmesi, derlenmesi, arşivlenmesi ve bu sanatın örnek icracılarını kapsayan bir veri tabanı oluşturulmasıdır.

Çalışmalar ahşap tekne yapımcılığının yaşatıldığı ve temsil yeteneği olduğu düşünülen yerleşim merkezlerinde gerçekleştirilmiştir. Bu merkezler Bartın İli Merkez, Bartın İli Kurucaşile İlçesi Merkez, Bartın İli Kurucaşile İlçesi Ovatekkeönü Köyü, Bartın İli Kurucaşile İlçesi Kapısıyü Köyü, Kastamonu İli İnebolu İlçesi Merkez, Kastamonu İli Cide İlçesi Merkez, Kastamonu İli Cide İlçesi Kumluca Köyü, Ordu İli Perşembe İlçesi Kışlaönü Mahallesi, Ordu İli Perşembe İlçesi Çerli Köyü, Ordu İli Perşembe İlçesi Mersin Köyü, Rize İli Çayeli İlçesi Limanköy Mahallesi, Rize İli Merkez İlçe Söğütlü Köyü, Rize İli Pazar İlçesi Balıkçı Köyü, Rize İli Ardeşen İlçesi Işıklı Köyü, Trabzon İli Sürmene İlçesi Çamburnu Beldesi, Trabzon İli Sürmene İlçesi Yeniay Beldesi'dir.

Veri Toplama ve Analiz Tekniği

Araştırma sırasında Etnografik araştırma yöntemine has gözlem ve görüşme tekniklerinden yararlanılmış; ahşap tekne yapımcılığı ile uğraşan kaynak kişiler ile gerçekleştirilen görüşmeler video kayıt veya ses kayıt cihazı ile ya da yazarak derleme metodu ile kayıt altına alınmış, zanaata dair ürünler ile bu ürünlerin meydana getirilmesi süreci fotoğraf çekimleri ile belgelenmiştir.

Araştırmalar sonucunda elde edilen bilgi ve belgelerin mevcut literatür ve arşiv belgeleri ışığında düzenlenmesi sonucu bu çalışma ortaya çıkmıştır.

Makalemizin amacı sınırlı sayıda usta tarafından, özveriyle devam ettirilmeye çalışılan geleneksel bir meslek olan ahşap tekne yapıcılığının Karadeniz kıyılarında günümüzdeki durumunu kronolojik bir perspektif içinde ortaya koymaktır. Makalenin hazırlanması amacıyla kullanılan tüm görsel ve sözlü kaynaklar AEGM Halk Kültürü Bilgi ve Belge Merkezi'nde muhafaza edilmektedir.

Çalışmanın -hazırlanma yöntemi açısından- tümüyle araştırmaya ve yerinde tespite dayalı olması nedeniyle tamamlanmış ya da eksiksiz olduğu düşünülmektedir.



Fotoğraf-2: Tekne ustası Yaşar Tafralı ile derleme yapılırken (Rize İli Pazar İlçesi Balıkçı Köyü)

Karadeniz Coğrafi ve Fiziki Özellikleri

Karadeniz, Avrupa ve Asya kıtalarının birbirine yaklaştığı bir bölgede yer alan ve konumu itibarıyla Akdeniz'e bağlı olan büyük bir iç denizdir. Güneyden İstanbul Boğazı ile Marmara Denizi'ne ve kuzeyden Kerç Boğazı ile Azak Denizi'ne bağlıdır. Ortalama derinliği 1300 metre kadardır (Zaman, 2005). Rusya, Ukrayna, Türkiye, Gürcistan, Romanya ve Bulgaristan'ın kıyı olduğu Karadeniz'in yüzölçümü yaklaşık 459.054 km²'dir. Doğu-batı uzunluğu yaklaşık 1.700 km. kuzey-güney genişliği ise en geniş yerinde 600, en dar yerinde ise 250 km.'dir. Sahilleri kuzey ve kuzeybatı bölümleri hariç hafif girintili olan denizin güney kıyıları boyunca Karadeniz dağları uzanır (Öztürk, 2011). Ada bakımından oldukça fakir bir denizdir. Ilıman iklim kuşağında yer alan Karadenizin suları genellikle serindir ve tuz oranı son derece düşüktür. Az tuzlu olmasının başlıca nedeni çok sayıda akarsu ile beslenmesi ve bol yağış alan bir bölge içerisinde yer almasıdır (Zaman, 2005).

Türkiye'nin Karadeniz'e kıyısı yaklaşık 1.695 km. olup bu uzunluk toplam kıyı çizgisinin yüzde 20'sini teşkil etmektedir. Karadeniz kıyısında 15 il bulunmakta olup kıyı kuşağının yüzölçümü takriben 103.061 km²'dir. Bölge coğrafi olarak üç bölüme ayrılır. Doğu Karadeniz Bölgesi (Gürcistan sınırından Ordu'ya kadar), Orta Karadeniz Bölgesi (Ordu ve Samsun arasındaki alan) ve Batı Karadeniz bölgesi (Sinop'tan Marmara bölgesi sınırına kadar).

Karadeniz'in Kısa Denizcilik Tarihi

Eskiçağ'da Pontus Eukseinos olarak adlandırılan Karadeniz, Türklerin Anadolu'ya yerleşmesinden sonra bu isimle anılmaya başlanmıştır (Tuncel, 2001:385). Bölgedeki insan yaşamına dair izler Paleolitik döneme kadar geri gitmektedir.



Fotoğraf-3: Lahit üzerinde gemi tasviri⁴ (Sinop Arkeoloji Müzesi)

Yapılan araştırmalar Karadeniz bir iç deniz olmakla birlikte en erken dönemlerden itibaren deniz yoluyla her türlü düşünce, inanç, bilgi, beceri ve teknoloji aktarımının gerçekleştiğini göstermektedir. Bu bölge Eskiçağlardan itibaren Ege ve Akdeniz ile yoğun bir ekonomik ilişki ve bütünlük içerisinde olmuştur.

Eskiçağlarda Karadeniz çevresinde bölgenin yerli halkları yaşamaktayken tarihsel süreç içerisinde bu coğrafyaya birçok kavim gelerek yerleşmiştir. Fenikeliler tarafından deniz ticaretine açılan bölge, sahip olduğu zenginlikler ve hammadde kaynakları (deniz ürünleri, orman ürünleri, madenler vb.) nedeniyle, Antik Çağ'da Yunan anakarasından gelen yerleşimciler tarafından kolonileştirilmiştir. Argonautlar ve Altın Post Efsanesi esasında bu olayı destansı bir karaktere büründürerek anlatan edebi bir metindir⁵. Yunan kolonizasyonunu Roma ve Bizans hâkimiyeti takip etmiştir. Ortaçağ'da Karadeniz kıyılarında bir çok İtalyan ticaret kolonisi

⁴ Müfit Ozan Özdemir Arşivi

⁵ Argonautlar Seferi Altın Post'un peşinde Karadeniz'i aşarak Kolkhis'e giden İason önderliğindeki Akhalı denizcilerin öyküsünü anlatır. Kahramanları taşıyan "Argo" (manası hızlı) gemisi Phriksos'un oğlu ünlü usta Argos tarafından Tanrıça Athena'nın gözetiminde inşa edilmiş olan ellibeş kürekli bir gemidir (Erhat, 1989:56).

oluşturulmuştur. Bölgede Türklerin görünmeye başlaması 4. yüzyılda Hun Türklerinin Karadeniz'in kuzeyini ele geçirmesiyle başlamıştır. 11. yüzyıldan itibaren ise Karadeniz'in güney kıyıları Selçuklu Türklerince ele geçirilmeye başlanmıştır. Osmanlılar 14. yüzyıldan 16. yüzyıla kadar devam eden sistematik fetihlerle Karadeniz'i bir iç deniz haline dönüştürmüşlerdir.

Karadeniz bölgesinde su üstü taşıtlarının yapımının ne zaman başladığı kesin olarak bilinmemektedir. Bununla birlikte bu zanaatın köklerinin Eskiçağa kadar uzandığını söylemek mümkündür⁶. Karadeniz'in güneydoğu sahillerinde yer alan güvenli barınak yerleri, zengin balık kaynakları, deniz ticaret yollarının bu bölgeden geçmesi ile bölgenin ormanlık yapısı (tekne yapımına uygun ağaç cinslerinin varlığı) çok eski çağlardan itibaren denizcilik faaliyetlerinin ve yerel tekne yapımıcılığının var olmasını ve gelişmesini sağlamış olmalıdır.

Antik döneme ait pek çok kayıt Karadeniz'in gerek doğu ve gerekse batı kıyılarına has denizcilik ve yerel tekne yapımıcılığına ilişkin gelenekleri ortaya koyar⁷. Ayrıca Akdeniz'le kurulan siyasi ve ticari ilişkiler Fenike, Yunan, Roma, Bizans, İtalyan kökenli gemi yapım teknik ve geleneklerinin de –bütün Karadeniz sahillerinde olduğu gibi- bu yöreye girişini ve bu yolla gelişimini mümkün kılmıştır.

Anadolu Türklerinin Karadeniz kıyılarında gemi yapımıcılığına dair ilk faaliyetleri hiç kuşkusuz Selçuklular döneminde başlamıştır. Sultan Alaaddin Keykubat Sinop'ta bir tersane kurmuş ve bir donanma inşa ettirmiştir. Sinop tersanesi Candaroğulları zamanında da kullanılmıştır. Candaroğullarından İsmail Bey'in kent Osmanlılarca ele geçirilmesinden hemen önce Sinop tersanesinde inşa ettirdiği bir geminin II. Mehmet tarafından İstanbul'a gönderilmesi ve bu geminin Osmanlı donanmasına örnek olması⁸, Candaroğullarının gemi inşası konusunda oldukça ileri bir düzeyde olduklarını göstermesi açısından önemlidir.

Osmanlıların Karadeniz sahillerini ele geçirmesiyle birlikte, kıyılarda yer alan tersane ve gemi yapım merkezleri Osmanlı denizciliğine hizmet etmeye başlamıştır. Karadeniz bölgesi modern zamanlara kadar Osmanlı donanması ve denizciliği için gemi inşaatı, gemici ve gemi inşa malzemesi temini açısından önemli hizmetler veren bir bölge olmuştur.

Bilindiği üzere Osmanlı döneminde başkent İstanbul'da yer alan “Tersane-i Amire” başlıca gemi yapım merkezi olarak karşımıza çıkmakla birlikte imparatorluğun birçok bölgesinde gerek askeri ve gerek sivil ihtiyaçları karşılamak amacıyla faaliyet gösteren tersane ve tezgâhlar bulunmaktaydı.

⁶ Karadeniz çevresindeki denizcilikle ilgili en eski buluntu M.Ö. 4000'li yıllara tarihlenen ve Bulgaristan sahili açıklarında bulunan balıkçı kayığı kalıntısıdır (Öztürk, 2011:59).

⁷ Örnek vermek gerekirse Amasyalı Strabon Coğrafya isimli eserinin Doğu Karadeniz'i anlattığı bölümünde (Strabon 11.2.12-13) Kolha'nın kuzeyindeki sahillerde yerleşik olan denizci kabilelerin yaşam biçimlerini ve kullandıkları tekneleri (Zehiroğlu, 1999).

⁸ Uzunçarşılı, 1988a:145-146

Resmi kayıtlar XVIII. yüzyıl başlarında Karadeniz sahillerinde kırkı aşkın resmi tezgâh bulunduğunu göstermektedir (Bostan, 2009). Sinop ve Samsun tersaneleri Karadeniz kıyısında yer alan gemi yapım tesisleri içerisinde öneminden dolayı zikredilmesi gereken merkezlerdir. Sinop tersanesi inşa edilen gemi sayısı ve çe idi açısından İstanbul ve Gelibolu tersanelerinden sonra imparatorluğun üçüncü büyük tersanesidir (Bostan, 1992:18). Sinop merkezindeki tersaneden başka Küplüağzı, Çayağzı, Çobanlar iskelesi gibi yerlerde de gemiler yapılıyordu (Ünal, 2006). Karadeniz kıyılarındaki ikinci önemli tersane Samsun tersanesi idi (Mutlu, 2008). XVII. yüzyılda Osmanlı donanmasında yaşanan kürekli gemilerden yelkenli gemilere geçiş faaliyetleri sırasında Karadeniz kıyılarındaki gemi inşa merkezlerinde kalyonlar inşa edilmeye başlanmıştır (Bostan-Baran, 2009:273).

Osmanlı döneminde Şile'den başlayarak Batum'a kadar bütün Karadeniz kasaba ve şehirlerinde gemi inşası konusunda uzmanlaşmış marangoz, burgusu, bıçkıcı, kalafatçı, oymacı, üstüpcü türünden geniş bir esnaf sınıfı teşekkül ettiği ve Karadeniz limanlarında gemi yapımı konusunda yetişmiş bir iş gücü oluştuğu anlaşılmaktadır. Her liman şehrinde en azından sandal, balıkçı tekneleri, tüccar gemileri vb yapımı söz konusu idi. Tersanelerde ise öncelikle devlete ait büyük gemiler inşa edilmekte idi. Ancak bu tersanelerde özel ve sivil gemilerin yapımı da gerçekleştirilebilmekteydi. Ve ayrıca tersane-i âmirenin muhtaç olduğu ustalar için sık sık Karadeniz sahilindeki kazalara hüküm gönderilmekte ve usta talep edilmekteydi (Ünal, 2006).

Osmanlı'nın son döneminde Karadeniz'de deniz ticareti amacıyla şehtiye, şayka, çirmik, çekdirme, pergende, melekse, çekeleve, kırlangıç, volik, martiko, çamlıca, sakoleva, brik, pulaka ve gölet gibi gemi çeşitlerinin kullanıldığı bilinmektedir (Bostan, 2011: 337). Bu teknelerin büyük ölçüde Karadeniz sahillerinde inşa edilmiş olduğunu söylemek hiç te yanlış olmayacaktır.

Osmanlılar uzun yüzyıllar boyunca Karadeniz'i bir iç deniz ticaret bölgesi olarak yönetmiştir. Bu durum 15. yüzyılın sonlarından 18. yüzyılın ikinci yarısına kadar devam etmiştir. Özellikle 17. yüzyılda Karadeniz ticareti yalnızca Türk denizciler tarafından ve Osmanlı tekneleriyle yapılmıştır (Bostan, 2011: 325). İmparatorluk son dönemlerinde denizcilik faaliyetleri açısından "Akdenizli" özelliğini kaybederek Karadeniz ağırlıklı bir yapıya bürünmüştür (Komatsu, 2009). Karadeniz, modern Türkiye Cumhuriyeti için de her açıdan önemli bir deniz özelliği taşımaktadır.

İşlevsel Açıdan Ahşap Tekneler

Bütün Karadeniz coğrafyasında özellikle sahil kesiminde yaşayan halkın denizle özel bir ilişkisi mevcuttur. Zira denizle iç içe kurulan bir yaşam söz

konusudur⁹. Bu ilişki halk mutfağından halk inançlarına, halk edebiyatından halk ekonomisine kadar her alanda kendisini baskın bir şekilde belli eder. Birçok ailenin denizci karakteri bugün bile ortadadır. Bu aileler için deniz ve deniz kenarı sosyal bir çevre, geçim kaynağı ve vazgeçilmez bir yaşam alanıdır. Sahil boyunca yaşayan halkın denizcilğe ilgisi ve denizcilikle ilgili çeşitli faaliyetleri ekonomik bir boyut ta taşımaktadır. Deniz ve denizcilik önemli bir üretim kaynağı olduğu gibi en önemli istihdam alanlarından birisidir de. Bölge birçok denizci, armatör ve kaptan yetiştirmiştir. Yaygın bir kara ulaşımının olmadığı (kara ulaşımı oldukça zorlu ve uzun sürmekteydi) geçmişte su üstü taşıtları en önemli ve hızlı ulaşım ve taşıma aracıdır. Uzak dağ köylerinin bile birbiriyle karayolu ile iletişim kurabildiği günümüzde dahi su üstü taşıtları ticaret, nakliyat ve ulaşım konusunda önemini (yerel ölçekte) korumaktadır. İnsan ve mal taşımacılığının bir bölümü bugün bile tekneler aracılığıyla deniz yolundan gerçekleştirilmektedir. Yer şekilleri ve doğa şartları nedeniyle ulaşım ve taşımacılık geçmişte büyük ölçüde denizden yapılmış, Bölge içi ve bölge dışı bağlantılar deniz üzerinden kurulmuştur. Bundan olayı deniz ve denizcilik önemli bir sektör olarak karşımıza çıkar. Denize ve denizcilğe ilişkin unsurlar sözlü kültürde de zengin bir biçimde kendisini göstermektedir

Karadeniz denizcilik açısından şartların çok çetin olduğu, kuvvetli akıntıların bulunduğu, şiddetli fırtınaların aniden patladığı, çalkantılı ve sisli bir denizdir. Bununla birlikte su ürünleri açısından son derece zengin bir deniz olan Karadeniz'in balık kaynakları Antik dönemden beri kullanılmaktadır. Antikçağ 'da önce Fenikeli ve sonra Yunan denizcileri Karadeniz'e soken etkenlerden birisi de balıktır. Bugün de Türkiye kıyılarında avlanan su ürünlerinin yarısından çoğu Karadeniz kaynaklı olup bunlardan en önemlisi hamsidir (Öztürk, 2011: 55). Balıkçılık ve denizcilik dün olduğu gibi bugün de Karadeniz bölgesinin en önemli uğraşlarından birisidir. Bununla birlikte özellikle Karadeniz'in güney kıyıları sınımlanacak güvenli ve korunaklı doğal limanların sayısının son derece az olduğu coğrafyadır. Denizcilerce bu amaçla kullanılan tesis ve yerler büyük ölçüde modern zamanlarda inşa edilmiştir.

Çeşitli su üstü taşıtları Karadeniz halkının günlük hayatında bugün de önemli bir yer tutmaktadır. Deniz taşıtları halk tarafından seyahat, ticaret, balıkçılık, ulaşım, eğlence vb. amaçlarla yaygın bir şekilde kullanılmaktadır. Bilhassa sahil boyundaki yerleşimlerde deniz ve deniz taşıtlarıyla kurulan iç içe yaşam bütün canlılığıyla devam ettirilmektedir.

⁹ Suyula kurulan içiçe yaşam tarzından antik dönem yazarları da bahseder. Hippokrat Karadeniz'in doğusunda Kolhis bölgesinde bulunan Phasis'te yaşayan halktan bahsederken bu halkın pazara ya da şehre giderken nadiren yürüyerek gittiklerini, genellikle tek parça ağaçtan yapılmış kanolarıyla nehirde yukarı aşağı seyahat ettiklerini söyler. Strabon bu ülkeyi gemi inşası açısından mükemmel şartlara sahip olduğunu yazmaktadır

Günümüzde Karadeniz'de Ahşap Tekne Yapımcılığı

Tekne ve gemi yapımı için son derece elverişli koşullara ve olanaklara sahip olan Karadeniz bölgesinde her dönemde ve özellikle yerel ihtiyaçları karşılamak amacıyla deniz taşıtlarının inşa edildiği ortadadır. Ayrıca geçmişte Osmanlı donanması için büyük ölçekli üretim de yapılmıştır.

Günümüzde ahşap tekne yapımcılığı Karadeniz kıyılarında birkaç merkezde ve aile işletmesi şeklinde devam ettirilmektedir. Bu işletmelerde ayrıca bakım-onarım gibi hizmetler de verilebilmektedir. Tekne inşa ve donanımında kullanılan malzemelerin üretimi ya da temini bölge ekonomisine katkı sağlayan bir faaliyettir. Ayrıca istihdam da sağlamaktadır. Yörede inşa edilen tekneler özellikle kıyı denizciliğine (ve kıyı balıkçılığına) uygun araçlardır. Büyük sac teknelerin ortaya çıkışı ahşap teknelerin yapımını azaltmıştır. Karadeniz sahillerinde inşa edilen tekneler bütün Türkiye sahillerinde mukavemet gücü, sağlamlığı ve güvenilirliği ile tanınmaktadır.

Tekne Yapım Atölyeleri

Karadeniz bölgesinde ahşap tekne inşasıyla uğraşan ustalar faaliyet gösterdikleri yer ve mekânları atölye, maaza¹⁰ ya da tezgah olarak adlandırmaktadır. Tekneler yakın zamanlara kadar açıkta inşa edilmekteyken günümüzde yer yer kapalı alanlarda da inşa edilebilmektedir. Atölyeler liman, barınak, çekek yerlerinde ya da yakınlarında, denize yakın mevkiilerde yer alır. Bazı atölyelerse (özellikle küçük ölçekli üretim yapanlar) ustaların evlerinin altındaki mekânlarda ya da bahçesinde karşımıza çıkar.



Fotoğraf-4: Tekne inşa atölyesi (Ordu İli Perşembe İlçesi Çerli Köyü)

¹⁰ Bartın yöresinde.



Fotoğraf-5: Tekne inşa atölyesi (Bartın İli Kurucaşile İlçesi Merkez)

Atölyeler küçük bir kapalı mekânla onun etrafında yer alan açık hacimlerden müteşekkildir. Atölyelerin kapalı mekânlarında ustalar tarafından kullanılan bütün alet, edevat muhafaza edilir, ayrıca dinlenme amaçlı olarak da kullanılır. Tekne inşası için kullanılacak olan kereste kapalı mekânın etrafında yer alır.

Tekne inşa atölyeleri genellikle küçük ölçekte tekne üretimi yapılan işletmelerdir. Faal atölye sayısı, yaşanan bir takım sorunlar nedeniyle geçmiş yıllara nazaran gittikçe gerilemektedir. Hammadde sıkıntısı ve talepteki daralma ahşap tekne yapıcılığı konusundaki en önemli sorunlardır.

Atölyeler genellikle aile işletmesi şeklindedir. Atölyelerde istihdamı gerçekleştirilen işgücü büyük ölçüde yerel kaynaklardan karşılanmaktadır ve yakın akrabaların ağırlıkta olduğu gözlemlenmiştir. Bununla birlikte alınan siparişe göre hariçten usta ve işçi de istihdam edilebilmektedir. Tekne yapım atölyelerin sahipleri de aslında bir ustadır ve işçisiyle birlikte yan yana çalışarak emek verir, ter döker. Çalışanlara ücret olarak aylık ya da haftalık ödenir.

Piyasadaki fiyatlar düşünüldüğü zaman yörede imal edilen ahşap teknelerin maliyeti son derece düşüktür. 2011 yılı itibarıyla 8 metrelik bir sandalın maliyeti 5000 TL, 20 metrelik teknenin fiyatı ise yaklaşık 200.000 TL'dir. Beş metreye kadar olan teknelerin fiyatı metresi 1000 TL'den hesaplanmaktadır. Beş metreden sonra ise metre fiyatı artmaktadır.

Ahşap tekne konusunda müşteri profili çok çeşitlidir. Denize elverişlilik açısından beğeni gören balıkçı tekneleri genellikle Karadeniz bölgesi için inşa edilir. Gezinti tekneleri siparişleri ise Türkiye'nin her bölgesinden ve hatta yurtdışından gelebilmektedir.

Tekne Yapım Ustaları

Yüzyıllardır devam ettirilen ve nesilden nesile aktararak günümüze kadar gelen tekne yapıcılığı geleneksel bir meslek (zanaat-sanat) olup bu mesleği profesyonel olarak yürüten kişiler yörede usta, kayık ustası, tekne

ustası ya da mimar olarak adlandırılmaktadır. Bu ustalar inşa ettikleri ahşap gemi ve teknelerle asırlardır Karadeniz halkına olduğu kadar Türk denizciliğine ve ekonomisine de hizmet etmişlerdir.

Geleneksel mesleklerin yapısında var olan sözlü kültür, 20. yüzyıla kadar Karadenizli usta ve mimarların büyük ölçüde anonim kalmasına neden olmuştur. Geçen yüzyıl içerisinde resmi kurumlarla kurulan ilişkiler, kitle iletişim araçlarının yaygınlaşması ve kültürel araştırmaların artması ile bu geleneğin o döneme ait temsilcilerinin isimleri kayıt altına alınabilmiştir

Tekne yapımı ile uğraşan ustalar, bu meslekte çırak olarak çalışmaya başlayıp yıllar içerisinde ustalık aşamasına ulaşan, tekne inşa sürecini başından sonuna kadar yürütme becerisine sahip, denizcilik konusunda olduğu kadar marangozluk konusunda da engin bir bilgi birikimine haiz olan kişilerdir¹¹.

Diğer geleneksel meslekler gibi tekne yapımcılığı da büyük ölçüde sözlü kültüre dayalıdır ve usta-çırak ilişkisi içerisinde kuşaktan kuşağa aktarılır. Tekne yapımcılığının aynı aileler tarafından sürdürülmesi yaygın bir durumdur. Eğitim süreci yazılı materyallerden ziyade göze, kulağa ve pratiğe dayalıdır. Yüzlerce yıllık bir süreçte oluşan ve geçmişten günümüze tevarüs eden “tecrübe havuzu” eğitim süreci sonucu ustadan çırağa aktarılacaktır. Bir ustanın yanına verilerek tekne yapımcılığına adım atan her genç çırak olarak adlandırılır. Çıraklığa başlama yaşı değişkendir. Çocuğun bu mesleğe hevesli olması önemli bir etkidir. Geleneksel mesleklerin ruhunda var olan “eti senin kemiği benim” anlayışı tekne yapımcılığında da karşımıza çıkar.

Bir ustanın yanına çırak olarak alınan genç uzun yıllar boyunca çalışır. Cüz'i bir ücret alan ve ustasına elinden geldiğince iyi bir şekilde hizmet etmeye çalışan çırağın en önemli kazancı elde ettiği bilgi, beceri ve deneyimdir. Usta adayı eğitimi boyunca her türlü bilgiyi önce gözlemleyerek ve sonra bizzat deneyerek ve uygulayarak öğrenir. Alet-edevatın kullanımı, ahşap malzemenin özellikleri, tekne tipleri, maliyet hesapları vb. teknik ve mesleki bilgilerin yanı sıra geleneksel bir mesleği icra eden her ustada olması gereken tevazu da ustası tarafından çırağa aktarılır. El becerisi gelişen ve gereken seviyede yetkinliğe ulaşan çırak artık usta olmaya adaydır. Bununla birlikte öğrenim süreci ve eğitim, hayat boyu devam etmektedir. Geleneksel kültürde askerlik hizmetinin yerine getirilmesi bir eşiğin aşılması ve bir olgunluk göstergesidir. Askerliğin tamamlanması tekne yapımcılığında da önemlidir, zira tekne yapımı ile uğraşan kişilerin usta olarak adlandırılması genellikle bu hizmetin yerine getirilmesinden sonra olmaktadır.

¹¹Kemal Kafalı'nın 1955 yılında yayınladığı takalarla ilgili makalede şöyle yazmaktadır: “Bu teknelerin inşaatları hiçbir metodik yola göre yapılmadığından, endaze ve işçilik resimleri kullanılmadığından netice inşaatçının karışının ebadına, keser sapının büyüklüğüne, kollarının kuvvetine ve gözünün keskinliğine göre değişir. Bu maharet, inşaatçının babadan kalma görgü ve tecrübesine müstenittir. Binaenaleyh, her tekne birbirine hiçbir vakit uymaz.”



Fotoğraf-6: Tekne yapımında çalışan ustalar (Kastamonu İli Cide İlçesi Merkez)



Fotoğraf-7: Tekne yapımcısı Mustafa Gülgeç (Bartın İli Kurucuşile İlçesi Tekkeönü Köyü)

Tekne yapım atölyelerinde haftanın yedi günü –eğer iş varsa– çalışılmaktadır. Cuma günü Cuma vaktinde çalışılmaması eski bir gelenektir. Atölyelerde sabahın ilk ışıklarıyla başlayan çalışma havanın kararmasına kadar devam etmektedir.

Her geleneksel mesleğin olduğu gibi gemiciliğin ve tekne yapımıcılığının da bir piri bulunmaktadır. Geleneğe göre ilk gemi Nuh Peygamber tarafından inşa edilmiştir. Bundan dolayı Nuh Peygamber gemicilerin piridir.

Profesyonel bir meslek olan tekne yapımıcılığı ile uğraşan ustaların en önemli geçim kaynağı bu meslekten elde ettikleri gelirdir. Bunun yanında hayvancılık ve tarımdan da gelir sağlayabilmektedirler. Tekne yapımcıları genellikle balıkçı kahvehanelerinde bir araya gelmektedir. Kahvehaneler aynı zamanda tekne inşa ettirmek isteyenlerin ustalarla buluşmasını sağlayan mekânlardır.

Tekne ustaları, geçim sıkıntısı yaşadıkları veya iş bulamadıkları

dönemlerde ya da uygun bir teklif olduğu takdirde yaşadıkları yerin dışına çıkarak mesleklerini icra etmişlerdir.

İlginç bir bilgi bazı tekne ustalarının aynı zamanda yapı ustası da olabilmesi ya da mesleğin belirli bir döneminde yapı ustalığına dönebilmesidir. Bu durumun iki ayrı meslek arasında nasıl bir etkileşim doğurduğu (inşa tekniği, terminoloji vs.) ayrı bir araştırma konusudur¹². Tekne yapımcıları ve yapı ustalarının¹³ son derece yüksek marangozluk bilgisine sahip olmaları zaman zaman bu iki mesleği de yürütebilmelerini ya da bir meslekten diğer mesleğe geçiş yapabilmelerini sağlamış olmalıdır. Hiç unutulmamalıdır ki acemioglanlığı döneminde neccarlık eğitimi alan Mimar Sinan, Van Gölü kıyısında üç tane kadırga inşa etmiştir.

Tekne yapımı, bakımı ve donatımı konusunda boyacılık ve kalafatçılık yardımcı meslekler olarak karşımıza çıkar.

Kalafatçı ağaç teknelerin kalafatlanması işlemini profesyonel anlamda gerçekleştiren meslek erbabını ifade eder. Bu meslek bugün tarihe karışmak üzeredir. Kalafatlama ahşap teknelerin dış kaplama tahtalarının arasının zifte bulanmış ve bükülmüş pamukla doldurularak su geçirmez hale getirilmesi işlemidir. Bölgede kalafatçılık konusunda uzmanlaşmış köyler bulunmaktadır. Örneğin Rize'de Yaka ve Aspet köyleri, Bartın'da ise Balamba (Çaydüzü) köyü. Bu ve benzeri köylerde yaşayan ahali özellikle kalafatçılık mesleği üzerinde uzmanlaşmış olup ve geçim kaynağı da büyük ölçüde budur.

Ustalarca Kullanılan Alet ve Ölçüler

Yakın zamanlara kadar ustalar tekne imalatını insan gücü ve basit aletlerle gerçekleştirmişlerdir. Balta, kayıkçı keseri, ayak keseri, kara hızar, testere, rende, şakül, terazi, küştüre ustaların kullandığı başlıca el aletleridir. Bugün için atölyelerde her türlü elektrikli marangoz aleti karşımıza çıkmaktadır. Bununla birlikte el emeği ve el aletleri önemini hala korumaktadır.

Tekne inşaatlarında metrik ölçüler kullanılır. Ancak geçmişte karış, kulaç, ayak gibi geleneksel ölçü birimleri de kullanılmıştır. Bartın yöresinde balta ve keserin aynı zamanda ölçü amacıyla da kullanıldığı tespit edilmiştir. İlginç bir şekilde bu kullanım bugün de büyük ölçüde devam etmektedir. Balta ve keser sapı, standart bir ölçü birimi olarak karşımıza çıkar, uzunluk ve

¹²Örnek vermek gerekirse armuz/armoz kelimesi bir denizcilik ve gemi inşa terimidir. Karadeniz sahillerinde tekne yapımcılığının icra edildiği bazı yerleşim yerlerinde bu kelimenin yapı ustalarının da kullanıldığı tarafımızca müşahade edilmiştir.

¹³2009 yılı içerisinde Ordu yöresinde gerçekleştirilen saha araştırmasında Perşembe İlçesi Çerli Köyünde yaşayan Osman Yavuz'un eskiden yapı ustası iken daha sonra tekne yapımcılığına döndüğü tespit edilmiştir. Aynı şekilde Kurucaşileli marangoz Hüsamettin Bilgiç'in babası Hacı Osman usta da hem bina hem de tekne ustasıdır:

“Babam çok değerli ustaydı. Babam gibi usta buralarda hiç yoktu...Zaten mimardı, mimar. Deniz veya kara mimarıydı. Birinci sınıf mimar. Hacı Osman usta. Bu Kurucaşile mıntkasının bir numaralı ustası. Bir mimar, her şeyde mimar...Yani mimar demek her işten anlar, mühendis gibi bir adam.....Hem deniz işleri, hem kara işleri...Babam Kurucaşile'nin bir tek Hacı Osman ustası, mimarı.”(Kaynak Kişi: Hüsamettin Bilgiç)



Fotoğraf-8: Tekne yapımında kullanılan aletler (Bartın İli Kurucasıle İlçesi Merkez) derinlik hesapları bu birimler üzerinden gerçekleştirilir. Örneğin sipariş verilirken kayığın büyüklüğü 8 balta boyu, 10 balta boyu gibi ölçülerle ifade edilir. Bu ölçü birimleri teknenin bütün inşa aşamalarında kullanılır.

Tekne İnşa Malzemeleri

Organik bir malzeme olan ahşap, Endüstri Çağı öncesine ait dönemde gemi ve tekne inşası amacıyla kullanılan ana yapım malzemesidir. Tekne inşa malzemelerinin çeşitlenmesi Endüstri devrimi sonrasında ait bir gelişmedir. Bugün ahşabın yanı sıra sac, alüminyum, kontrplak, ahşap lamine, fiberglas gibi malzemelerden de tekne inşaatı yapılabilmektedir. Ancak ahşap kullanımı her geçen gün azalmaktadır.

Karadeniz bölgesi gemi ve tekne inşa etmeye müsait ağaç türlerini ihtiva eden geniş ormanların bulunduğu bir coğrafyadır. Bu bölgede ağaç malzeme niteliksel olduğu kadar niceliksel açıdan da yeterlidir. Antik dönemde yaşamış olan Arrianus, Karadeniz kıyısı boyunca gemi yapmaya uygun ahşap malzemenin bol miktarda mevcut olduğunu yazmaktadır (Arslan, 2005:12).

Karadeniz sahillerinde bulunan atölyelerinde mesleklerini devam ettirmeye çalışan tekne ustaları ahşap malzeme kullanımını halen sürdürmektedir. Fiber tekneler ahşap ve sac teknelere nispeten daha ucuzdur. Sac teknelerle ahşap tekneler ise hemen hemen aynı fiyattadır. Ahşap tekne polyester, fiber ve sac teknelere göre su üzerinde daha oturaklıdır, daha az sallanır, dengeli durur. Polyester ve fiber tekneler çok hafif olduğu için su üzerinde çok sallanır. Bundan dolayı özellikle ufak teknelerde ahşap malzeme tercih edilmektedir. Ayrıca ustalarca inşa edilmekte olan yöreye has tekne tiplerine en uygun malzeme de ahşaptır.

Kestane¹⁴ ağacından elde edilen kereste yörede tekne inşası amacıyla

¹⁴ Castanea sativa

kullanılan ana malzemedir. Kestane ağacı yüksek mukavemetli ve uzun ömürlü bir ağaç olması nedeniyle ustalarca tercih edilmektedir. Kestane 25 metreye kadar uzayabilen, sert ve sıkı yapılı, esnek, boya tutan, havanın ve deniz suyunun çürütücü etkilerine dayanıklı ve az çalışan bir ağaç türüdür. Dış odunu genellikle kirli sarı iç odunu ise sarıya çalan kahverengidir. Denizde yaşayan çeşitli mikroorganizmalara karşı oldukça dayanıklıdır¹⁵.

Her ağacın olduğu gibi kestanenin de bir kesim vakti bulunmaktadır. Ustalar sonbaharda kesilen kestane ağacının daha mukavemetli olduğunu yüzlerce yıllık deneyim sonucu görmüşlerdir. Buna göre ağaç Sonbahar'dan itibaren suyu çekildikten sonra kesilmelidir.



Fotoğraf-9: Kurumaya bırakılmış olan kestane kerestesi (Rize İli Pazar İlçesi Balıkçı Köyü)



Fotoğraf-10: Kurumaya bırakılmış olan kestane kerestesi (Bartın İli Kurucasıle İlçesi Merkez)

¹⁵ Kestane ağacı yapısı itibariyle **tanen** maddesini oldukça yüksek oranlarda ihtiva etmektedir. Bu maddenin varlığından dolayı oyucu midye (*Teredo navalis* L.) saldırısına karşı büyük bir dayanıklılık gösterebilmektedir. Bu özelliği kestaneye deniz taşıtlarının inşası için elverişli bir konum kazandırmaktadır. Bu madde ayrıca ağacı çürümeye karşı da dayanıklı hale getirmektedir (Yazıcı, 1998:10, 16).

Tekne yapımı sırasında (özellikle bodoslama ve eğrilerin yapımında) doğal eğrilerden yararlanmayı bir alışkanlık haline getiren ustalar bu amaca hizmet eden en makbul ağaçların yamaçlarda yetiştiğini ifade etmektedir¹⁶. Geçmişte Rize yöresinde tekne yapımcıları için dağlardan “eğri” temin ederek pazarlarda satan kişilerden de bahsedilmektedir. Günümüzde tekne yapımcıları kestane ağacını köylülerden ya da tüccarlardan satın almaktadır¹⁷.

Dağlık alanlardaki kestane ormanlarında kesimi yapıldıktan sonra tomruk olarak ya da biçilmiş kereste halinde satın alınan ağaç bir süre bekletilir ve açık havada sertleşmesi sağlanır. Daha sonra elektrikli hızarlarla kereste haline getirilen ağaç, deniz suyu içerisinde ya da yağmur altında bekletilerek acı suyunu salması sağlanır¹⁸. Kuruması ve acı suyunu atabilmesi için kereste, kurulan eşekler üzerinde hava alacak şekilde düzgün bir şekilde diklemesine istiflenir ve birkaç ay boyunca bekletilir. Kuruyan ve acı suyunu atan ahşap malzeme kullanılmaya hazırdır. Kestane ağacına, dış kaplamanın eğimli yüzeylerinde kullanılmadan önce açık ateşte ısıtma ya da kaynar suda kaynatma yöntemiyle form kazandırılabilir.

Kestane ağacının dışında kullanılan ağaç türleri de vardır. Meşe, çam, kayın yaban kirazı vb. ağaçlar da yer yer tekne yapımında kullanılmaktadır. Meşe ağacı daha çok büyük boyutlu teknelerin yapımında karşımıza çıkar.

Tekne yapımında ahşabın dışında kullanılan bir diğer önemli materyal madeni aksamdır. Cıvata ve galvanizli çividen oluşan bu aksam, ahşap malzemenin birbirine bağlanması amacıyla kullanılmaktadır. Galvanizli çivi modernleşmenin getirdiği bir yeniliktir.

İnşa Edilen Tekne Tipleri

Tekneler deniz, göl veya akarsular üzerinde hareket etme kapasitesine sahip, çeşitli malzemelerden inşa edilmiş olabilen su üstü taşıtlardır. Tekneler esas olarak üç ana bölümden müteşekkildir: Baş taraf (pruva), orta kasara ve kış taraf (pupa). Teknelerin sağ tarafı sancak sol tarafı ise iskele olarak adlandırılır.

Tarihsel süreç içerisinde tekne tipleri pek çok değişiklik göstermiş, bazı tekne tiplerinin üretimi tamamen terk edilmiştir¹⁹. Değişim ve dönüşümün en

¹⁶ Ağaçlar için doğal bir süreç olan eğrilik hammadde olarak düşünüldüğünde bir handikap olabilmekte ve ağacın değerinin düşmesine neden olmaktadır. Oysa ahşap tekne yapımında eğri ağaçlar bilinçli olarak kullanılmakta ve tercih edilmektedir. Eğriliğin nedeni yetişme muhiti, arazinin eğimi, rüzgar ya da mekanik bazı etkiler olabilmektedir (Yazıcı, 1998:2,19).

¹⁷ Ahşap malzeme, satın alındığı için ağacın yetişme şartları (güneş gören, güneş görmeyen, yamaçlık düzlük arazi vs.) usta tarafından gözetilememektedir.

¹⁸ Ustaların acı su olarak nitelendirdikleri sıvı kestanenin bünyesinde yer alan **tanen** maddesidir. Tanen suyla çözülebilen bir maddedir (Yazıcı, 1998:18).

¹⁹ Karadeniz kıyılarında mahalli olarak inşa edilen ve kullanılan bir çok tekne tipi modern dönemde ortadan kaybolmuştur. Örneğin sığ sularda kıyılara kolaylıkla yanaşabilecek şekilde tasarlanmış olan, iki başı yüksek, kürekle hareket eden ve sahil boyunca yük taşımacılığında kullanılan ve kabak, palaşkerme, paraskalmia adlarıyla da bilinen çaparlar bugün tümüyle ortadan kalkmıştır. Aynı şekilde melekse adı verilen tekneler de bugün Karadeniz’de yüzdürülmemektedir. Melekseler hakkında yapılmış olan bir çalışma: Öztürk, Temel (2009), “Karadeniz’de Kullanılan Melekse Türü Gemiler”, **Tarih İncelemeleri Dergisi**, 24 (2), 85-102. Yakın zamanlara kadar Karadeniz’in her yerinde yüzdürülen ve “taka” olarak

önemli nedeni dönemin teknolojisi ve ihtiyaçlardır.

Karadeniz kıyılarında inşa edilen teknelerin en büyük özelliği Karadeniz'in çalkantılı sularına, güçlü dalgalarına ve şiddetli fırtınalarına dirençli ve dayanıklı olmaları ile denize kolaylıkla indirilip bir o kadar kolaylıkla da karaya çekilebilmeleridir²⁰. Bununla birlikte son derece ince bir işçilikte sergilerler. Yörede geçmişten günümüze taşımacılık, askeri, ticaret, balıkçılık ve ulaşım amacıyla ahşap tekne inşaatı gerçekleştirilmiştir.

Denizcilik sektörünün getirdiği yeniliklere ayak uydurarak üretim faaliyetlerine devam etmeye çalışan Karadenizli tekne ustalarının Karadeniz sahillerinde inşa edilen tekneler kullanım alanına göre üç ana gruba ayrılabilir:

- 1-Balıkçı tekneleri (Küçük balıkçı teknesi, gırgır teknesi vb.)
- 2-Gezinti tekneleri
- 3-Kayık ve sandallar



Fotoğraf-11: Kayık (Rize İli Merkez Gündoğdu Beldesi Söğütlü Köyü)

Üretilen tekneler içerisinde balıkçı tekneleri sayısal açıdan ağırlıklı bir yer işgal etmektedir. Zira balıkçılık dün olduğu gibi bugün de önemli bir ekonomik faaliyet ve istihdam kaynağıdır. Bu tekneler bilhassa kıyılarda avlanmaya uygun, yakın sahil teknesi tipindedir. İnşa edilen tekneler kullanım amacına ve büyüklüğüne göre farklı formlar ve işlevler taşıyabilmekte bu da tekne mimarisinde –mekânsal anlamda- farklı ayrıntıların teşekkül etmesi neticesini vermektedir. Özellikle gezinti amaçlı tekne ve yatlarda uyuma ve dinlenme ihtiyacı için kamara(lar), tuvalet ihtiyacı için hela ve yemek ihtiyacı için mutfak mekânı bulunabilmektedir.

andlandırılan tekne tipi bugün tümüyle yok olmuştur. Takalar son derece sağlam bir şekilde inşa edilmiş olan, kolaylıkla karaya çekilip denize indirilebilen, baş kısmı baltabaş, kıç kısmı aynalı, baş tarafı yüksek orta tarafı alçak ve kıça doğru yükselen, kamaralı ya da kamarasız olabilen, tek direkli ve ambarlı teknelerdir. Önceleri yelkenle hareket eden bu tekneler daha sonra motorla hareket ettirilmiştir. Kemal Kafalı takaların Karadeniz yapısı olup en iyilerinin Sürmene, Ünye, Ayancık yanı sıra Rize'de inşa edildiğini kaydeder (Kafalı, 1955:12). Aynı şekilde Bartın yöresine has çektirme tipi gemiler de çeyrek asır önce tarihe karışmıştır. 300 tona kadar taşıma kapasitesi olan çektirmeler yük taşımak amacıyla kullanılmış olan, her türlü yükü taşımaya uygun, hem motorla hem de yelkenle seyrüsefer yapabilen, süratli, iki ucu sivri, yüksek bordalı ve geniş karınlı gemilerdir (Davulcu, 2013).

²⁰“Karadeniz'de gemileri batmak” deyimini Karadeniz'in yıkıcı gücünü ortaya koyan yaygın bir halk ifadesidir.



Fotoğraf-12: Balıkçı tekneleri (Ordu İli Perşembe İlçesi Kışlaönü Mahallesi)



Fotoğraf-13: Gezinti amaçlı kullanılan çektirme tipi ahşap tekne (Kastamonu İli İnebolu İlçesi Merkez)

Tekneler esas olarak bir omurga, bu omurgaya sabitlenen kaburgalar ve dış sargı olmak üzere üç ana katmandan müteşekkildir. Günümüzde bu yörede inşa edilen tekneler genellikle baş ve kış şekillerine göre sınıflandırılmaktadır: Karpuz kış veya çırnık tabiri yuvarlak kışlı tekneleri, ayna kış veya yarım ayna tabiri kış şekli düz olan tekneleri, baltabaş baş bodoslaması balta gibi düz olan tekneleri, kancabaş dar ve uzun kürekle çekilen baş tarafı kancayı andıran kayıkları, iki başlı veya iki çeneli tabiri ise iki tarafı da sivri olan tekneleri ifade eder. İnşa edilen teknelerin boyu birkaç metrelik sandallardan yirmi metrelik motor-botlara kadar değişebilmektedir.

Aynı tipte de inşa edilmiş olsa farklı atölyelerde inşa edilen her tekne birbirinden farklı özellikler gösterebilmektedir. Benzer şekilde, tekne yapılan bölgeler arasında da nüans farkları karşımıza çıkmaktadır.

Yeni yapılan her tekneye bir isim verilmektedir. Bugün için yasal bir

zorunluluk olmakla birlikte denizcilerin teknelerine isim vermelerinin yaklaşık 5000 yıllık bir gelenek olduğu sanılmaktadır (Aça, 2013:5). Genellikle tekne sahibi tarafından verilen bu isimler çok çeşitli kaynaklardan gelebilmektedir. Bunlar arasında atadan gelen isimler, soyisimler, sülale isimleri, yer adları, eski kaptan ya da reislerin isimleri, tekneyi satın alanın kendi ya da çocuklarının isimleri, lakaplar vb.

Tekne İnşaatı

Modern tekneler, inşaatın başlamasından önce ayrıntılı planların çizilmesi ve kullanılacak malzemenin boyutlarının ve maliyetinin hesap edilmesi ile başlayan karmaşık bir süreç içerisinde inşa edilmektedir. Gelişen gemi inşa teknolojisi Karadeniz yöresinde yüzyıllardır devam eden geleneksel tekne yapımcılığını pek de etkilememişe benzemektedir. Zira tekne inşaatı dün olduğu gibi bugün de büyük ölçüde ustanın el ve göz hesabı ile içgüdü ve deneyimlerine dayanmaktadır. Bununla birlikte ustalar kendilerine gelen bir projeyi kullanarak tekne inşa edebilecek kapasiteye de sahiptir. Tekne inşa süresi çalışan usta sayısı ve teknenin büyüklüğüne göre birkaç hafta ile birkaç ay arasında değişebilmektedir.

Tekne inşaatı ustanın tekneyi yaptıracak olan kişi ile konuşması ve anlaşması ile başlayan karmaşık bir süreçtir. Anlaşma gerçekleşikten sonra teknenin inşasına omurganın şekillendirilerek tezgâha yerleştirilmesi ile başlanır. Omurganın dengeli ve sağlam bir zemin üzerine yerleştirilmesi inşaatın doğru yürümesi açısından önemlidir. Omurga, teknenin alt bölümünde yer alan ve baştan kıça kadar boylamasına uzanan masif bir elemandır. Teknenin dengesini sağlayan en önemli unsur omurgadır. Omurga teknenin büyüklüğüne göre tek ya da birkaç parçadan oluşabilir. Ustalar özellikle küçük teknelerin omurgasını tek parça ağaçtan yapmayı tercih eder.



Fotoğraf-14: Omurganın yapımı (Bartın İli Kurucaşile İlçesi Kapısıuyu Köyü)



Fotoğraf-15: İskeleti yapılmakta olan bir tekne (Rize İli Çayeli İlçesi Limanköy Mahallesi)

Omurga ağacının tamamlanmasından sonra baş ve kıç bodoslamalar hazırlanarak omurgaya sabitlenir. Bodoslama teknenin baş ve kıç bölümünde yer alan omurgaya dik elemanlardır. Bodoslamalar doğal olarak eğri forma sahip olan ağaçlardan yapılır. Bodoslamaların da hazırlanmasından sonra teknenin kaburgasının yapımına başlanır. Kaburga teknenin ana yapısını meydana getiren postaların tamamını ifade eder. Eğri olarak da adlandırılan postalar omurgaya sabitlenir ve dış sargı için bir altyapı oluşturur. Postaların yerleştirilmesinden önce endaze kalıpları denilen kalıplar usta tarafından çakılacak ve bu kalıplara göre postalar ile dış sargı yapılacaktır. Posta adı verilen elemanlar tek parçadan ibaret olmayıp üç ayrı parçadan müteşekkildir. Teknelerin iskelet kısmı inşaat süresince güneşten vs. etkilenmemesi amacıyla boyanmaktadır. Bu amaçla eskiden katran sürülmüştür. Teknenin kaburgası tamamlandıktan sonra dış sargının yapımına geçilir. Sargı ağaçları yerine işkence adı verilen bir düzenekle tutturulur. Bazı bölgelerde dış sargının yapımı sırasında kaplama tahtalarının ısıtılarak yumuşatılmaktadır²². Isıtma işlemi iki şekilde yapılmıştır, birinci usul açık ateşte alazlamak) diğeri ise özel bir kazan içerisinde suyla kaynatmaktır²³. Dış sargının bitirilmesinden sonra endaze adı verilen kalıplar sökülür, iç takviyeler yerleştirilir ve güverte kaplamasının yapımına geçilir.

Teknenin ahşap aksamının bitirilmesinden sonra kalafatlanmasına sıra gelir. Kalafatlama, ahşap teknelerin sızdırmazlığını sağlamak amacıyla dış kaplamayı oluşturan tahtaların arasında kalan boşlukların ziftlenen kenevir (üstüpü) ya da ham pamuk ile doldurulmasıdır. Bu işlem sızdırmazlığın yanı sıra kaplama tahtalarının birbirilerine sıkıştırılmasını da sağlar (Kaygın-

²²Rize yöresinde bu işlem terkedilmiştir. Ustalar dış sargıda artık geniş tahta kullanılmadığı için ısıtmaya gerek olmadığını ifade etmektedir. Geniş tahta fazla armoz yaptığı için kullanılmadığı ifade edilmiştir.

²³"Sitim yapmak, sıcak suyu kaynatıyoduk kazanda böyle büyük boru, odunları yakardık onu ısıtırdık, onun içine tahtayı sokardık yumuşardı yani. İstedığımız gibi bukebiliyoduk." (Kaynak Kişi: Besim Bakır)

Aytekin, 2005:18). Ayrıca sargı ağaçlarının birbirine basınç uygulayarak yerlerinden oynamalarını da engeller.

Kalafat işlemi, inşa edilen her yeni tekneye uygulandığı gibi bakıma alınan teknelere de tatbik edilir. Kalafatlama teknenin ömrünü uzatan bir işlemdir. Kalafat tokmağı, kalafat demiri, zift çanağı ve köfteruz kalafatçılarca kullanılan aletlerdir. Günümüzde bazı atölyelerde kalafat işleminin yerini kalafat macunu almaya başlamıştır.



Fotoğraf-16: Kalafat işlemi (Ordu İli Perşembe İlçesi Kışlaönü)

Kalafatlama işleminin de tamamlanması ile ilk kat boya yapılır ve macun çekilir, daha sonra ikinci kat boya vurulur. Ayrıca su kesiminin altına kurt vurmaması için zehirli boya sürülür. Teknenin iç donanımının da hazır edilmesi ile tekne sahibine teslim edilir ve suya indirilir. Sipariş üzerine inşa edilmemiş ise satışa sunulur.

Ustalar inşa ettikleri her tekne için (iyi bakılması şartıyla) yirmi, yirmibeş yıl ömür biçmektedir. Denizde kaldığı sürece deniz suyunun, biyolojik zararlıların, güneşin, yağmurun, fırtınaların, dalgaların ve rüzgarların yıpratıcı etkilerine maruz kalan ahşap teknelere bakım yapılması zaruridir. Kalafatlı teknelerin kalafatının belirli periyotlarla yenilenmesi teknenin su yapmasını engelleyen ve ömrünü uzatan bir önlemdir. Gene teknenin her yıl kış mevsiminde karaya çekilmesi ve boyasının yenilenmesi ömrünü arttırması açısından tavsiye edilen bir durumdur.

Tekne İnşaatı İle İlgili Geleneksel Uygulama ve Ritüeller

Yüzlerce yıldır sürdürülen denizle iç içe yaşam şekli Doğu Karadeniz

bölgesinde denizcilik, balıkçılık ve gemicilikle ilgili oldukça zengin bir folklorik yapının meydana gelmesini sağlamıştır.

Bu folklorik yapı içerisinde yeni inşa edilmiş olan bir teknenin suya indirilmesi töreni önemli bir yer işgal etmektedir. Yörede yapımı tamamlanan bir deniz taşıtının suya indirilmesi “denize atmak” ya da “suya atmak” deyimleriyle ifade edilir ve bu deyimler yapımı tamamlanan bir geminin denize indirilmesi sırasında gerçekleştirilen işlemler, şenlikler, uygulamalar ve ritüeller bütünü de anlatır.

İnşa edilen gemilerin törenle denize indirilmesi Türk denizciliğinde eski bir gelenektir. XVIII. yüzyılda inşa edilen bir kalyonun denize indirilmesi merasimi Münecimbaşı'nın belirleyeceği uğurlu gün ve saatte yapılırdı. Geminin tamamlanmasına yakın bir zamanda Padişah ve devlet ricali tarafından gönderilen kumaşlarla gemi donatılır, denize indirilmeden bir gün önce ise Tersane Emimi tarafından hazırlattırılan yemek işçi ve fakirlere dağıtılırdı. Merasim günü başta Padişah olmak üzere devlet ricali alana gelerek törene katılırdı. Padişah kalyonun denize indirilmesine izin verince Şeyhülislam'ın okuduğu duanın sonrasında kalyonun baş ve kıç taraflarında kurban kesilir ve felenkler kaldırılarak gemi kızakla denize indirilirdi. Bundan sonra törene katılan devlet ricaline derecesine göre hil'at giydirilir ve ziyafet verilirdi. Geminin süslenmesi için gönderilen ve askı adı verilen kumaşlar törenden sonra geminin mühendisi, ustası, mimarı ve işçileri arasında paylaşılırdı. Geminin suya denize indirilmesinin ardından yapılan top ateşi de törenin bir parçasını oluşturmaktaydı. Kaynaklar Osmanlı döneminde inşa edilen her gemi için tören yapılıp yapılmadığı konusunda suskundur. Arşiv belgelerine göre söz konusu tören yalnızca *Donanmâ-yı Hümayûn*'a ait gemiler için söz konusu olmaktadır (Özdemir Gümüş, 2010: 17).

Teknenin suya indirilmesi büyük ölçüde insan gücüyle gerçekleştirilen bir faaliyettir. Bu faaliyet imece şeklinde gerçekleştirilmektedir. Tekne yağlanan felekler ve kızaklar üzerinde ipler ve makaralar yardımıyla yavaş yavaş kaydırılarak denize indirilmekte ve yüzdürülmektedir. Teknenin suya atılması son derece dikkatli bir şekilde yürütülmesi gereken tehlikeli bir işlemdir.

İnşa edilen bir teknenin suya indirilmesi sırasında bir adak kurban kesilmesi bugün Karadeniz sahillerinde yaşatılan canlı ritüellerden birisidir. Kurban bir dua eşliğinde kesilmektedir. Kurban, bol kazanç veya teknenin yapımı sırasında kaza-belayı önlemesi amacıyla kesilmektedir. Kesilen kurbanın eti işçilere ve fakir fukaraya dağıtılmakta ya da pişirilerek yedirilmektedir. İnşa edilen geminin veya teknenin suya indirilmesi sırasında gerçekleştirilen uygulamalardan birisi de ustaların bahşiş almalarıdır.

İş bitiminde tekneyi inşa eden usta ile tekneyi yaptıran kişinin helalleşmesi tekne yapıcılığında karşılaştığımız geleneksel bir uygulamadır.



Fotoğraf-17: Yeni inşa edilmiş olan gezi teknesinin suya indirilmesi (Rize İli Gündoğdu Beldesi Söğütlü Köyü-Servet Bostan Atölyesi)

Bartın yöresinde yakın zamanlara kadar devam ettirilen ve “gemi atması” olarak adlandırılan şenlikler zikredilmesi gereken bir uygulamadır. Buna göre geminin inşasının tamamlanmasından sonra teknenin suya indirilmesi amacıyla çeşitli hazırlıkların yapılmasına geçilirdi. Önce geminin altına 20x20 boyutlarında, kayın ağacından yapılan ve felenk veya felek adı verilen kalaslar dizilir ve bu kalaslar tenekelerde kaynatılan iç yağı ile yağlanırdı. Daha sonra bunların üzerine gene kayın ağacından kızak yerleştirilir, kızıağın ucuna bağlı bir ağaca da üç dilli makaralar sabitlenirdi. Geminin denize indirileceği gün, halk Yalı boyunda toplanır ve törene katılırdı. Gemi suya indirilmeden önce kış bölümüne bir bayrak asılırdı. Sabah namazından sonra imamın ve katılanların duaları eşliğinde geminin baş kısmında kurbanlar kesilirdi. Gemi yapımında çalışan çıraklar kurbanın kanını teknenin bordalarına sürerdi. Gemi yaptıran kişi kanı süren çıraklara bahşiş verirdi. Gemi yapanlara bahşiş olarak verilen çeşitli kumaşlar gemiyi süslemek amacıyla sağına-soluna bağlanırdı. Kesilen kurbanlarla ise toplanan halka ve işçilere ziyafet çekilirdi. Kurban faslının atlatılmasından sonra geminin suya indirilmesine başlanırdı. Bu amaçla geminin büyüklüğüne göre değişen sayıda mandalar makaraların ucundaki tellere koşulurdu. Mandaların teli çekmeye başlamasıyla gemi yağlı felenkler üzerinde kaymaya başlardı. Gemiler “enet” adı verilen ve Bartın Çayının kenarında uygun yerlerde açılmış olan eğimli toprak ollardan suya indirilirdi. Gemi, “enet başı” adı verilen meyilli alana kadar kaydırılınca makaralar vasıtasıyla sağlam bir ağaca ya da toprağa gömülü gemi çapasına bağlanırdı. Enet başında bağlı durumda bekleyen geminin kış tarafında bulunan bağlarının makaraları, verilen “galima, galima” komutuyla boş bırakılınca gemi “süer” adı verilen bağa binmiş olur ve en

son olarak bu bağın da kesilmesiyle gemi boşta kalmış olurdu. Bu sırada daha önceden gemiye binerek geminin baş tarafına gelmiş olan tayfalar ve çocuklar verilen komutla zıplamaya başlar, oluşan sarsıntıyla gemi harekete geçerek 20 metrelik eneten kayarak suya inerdi. Bu iniş sırasında geminin mimarı baş tarafta bulunan kızaktan tutunarak suya kadar gemiyle birlikte inerdi. Gemiye inşa eden ustalar ile geminin sahibinin arkadaşları ise gemi sahibini yakalayarak suya atmaya çalışırlardı. Halk arasında bu törene katılarak geminin suya indiğini gören hamile bir kadının rahatça doğum yapacağına inanılırdı (Aliş, 1975, Toksoy,2009).



Fotoğraf-18: Tekne üzerinde yer alan nazar boncuğu (Ordu İli Perşembe İlçesi Merkez)



Fotoğraf-19: Tekne atölyesinde nazarlık (Rize İli Pazar İlçesi Balıkçı Köyü)

Türkiye'de özellikle doğum, sünnet, evlenme gibi insan hayatının önemli dönüm noktalarında, işlerin yolunda gitmesini sağlayıcı bir etkisi olduğuna inanılan ve gündelik yaşamın her alanında kullanılan nazarlıklar denizcilik ve deniz taşıtları söz konusu olduğu zaman da karşımıza çıkar. Mavi boncuk ve çeşitli dini yazılar teknelerde nazara karşı bulundurulmuş en yaygın nesnelere dir. Bu nesnelere teknenin baş kısmına ve genellikle baş bodoslamasına görünecek bir şekilde yerleştirilir.

Aynı şekilde nazar inancı ve buna bağlı olarak kullanılan nazarlıklarla tekne yapım atölyelerinde de karşılaşırız.

Sonuç

Geleneksel meslek, sanat ve zanaatlar topluma çeşitli yollardan hizmeti amaçlayan, meydana getirdiği üretim büyük ölçüde el emeğine dayalı olan, uzmanlık ve tecrübe isteyen, geçmişten günümüze geleneksel aktarım yollarıyla (usta-çırak ilişkisi ve sözlü kültür) intikal etmiş olup aynı şekilde gelecek kuşaklara aktarılmakta olan, kendisine özgü kuralları bulunan, işlevsel ve anonim bir karakter taşıyan, icra biçim ve kullanılan araç-gereçlerine dair standardizasyonun büyük ölçüde geçmişe ait olduğu, çeşitli iş, uğraş ve becerilerdir. Hızlı bir kentleşme, endüstrileşme, iç göç ve toplumsal değişimin yaşandığı ülkemizde geleneksel meslek, sanat ve zanaatlar Küreselleşmenin de etkisiyle büyük bir hızla yok olmakta ya da kullanım alanı gittikçe daralmaktadır. Bu meslek ve sanatların yaşatılarak korunması ve gelecek kuşaklara aktarılması kültürel açıdan son derece büyük bir önem taşımaktadır. Bundan dolayıdır ki "El Sanatları Geleneği" 2003 yılında imzalanan UNESCO Somut Olmayan Kültürel Miras Sözleşmesinin korunmasını ve gelecek kuşaklara aktarılmasını istediği beş konudan birisi olmuştur. Somut Olmayan Kültürel Miras Sözleşmesine 2006 yılında resmen taraf olan Türkiye, özellikle geleneksel el sanatlarının yaratıcılığı, çeşitliliği ve zenginliği ile dikkat çekmektedir. Türkiye coğrafyasında yaşatılan geleneksel mesleklerden birisi de ahşap tekne yapımcılığıdır. Tekne yapımcılığı denizi ve ormanı birleştiren son derece orijinal bir meslek ve kadim bir sanattır. Ahşap tekne yapımcılığının geleneksel teknik, yöntem ve malzemelerle devam ettirildiği merkezler özellikle Karadeniz sahillerinde karşımıza çıkmaktadır. Karadeniz sahilleri binlerce yıldır gemi yüzdürülen, denizcilik ve gemi yapımına son derece müsait bir coğrafyadır. Karadeniz kıyılarının dağlık coğrafi yapısı ticaret, yolcu ve yük taşımacılığında deniz olgusunu güçlü bir şekilde ortaya çıkartmıştır. Bunun yanında balıkçılığın en erken dönemlerden itibaren önemli bir geçim kaynağı olması bölgede deniz taşıtlarının üretimini de beraber getirmiştir. Bugün için Karadeniz kıyılarında usta-çırak ilişkisi içerisinde yürütülen, küçük ve orta ölçekte üretim yapan, üretimde ahşap malzemeyi kullanan, el emeği ve el

işçiliği ile ön plana çıkan bir tekne üretimi söz konusudur.

Günümüzde Karadeniz coğrafyasında varlığını devam ettirmeye çalışan bir meslek olan ahşap tekne yapımıcılığı diğer geleneksel sanatlarla benzer sorunları yaşamaktadır. Bu sorunlar arasında zanaatın modern teknoloji ile başa çıkamaması, sosyal yaşamdaki değişim, hammadde teminindeki sıkıntılar, finansman ve kredi bulma vs. sayılabilir. Bununla birlikte en ciddi sorun zanaatın ve bu zanaata dair geleneğin gelecek kuşaklara aktarılamamasıdır. Zira bu meslekle uğraşan ustalar kadim dönemlerden kendilerine tevarüs eden gelenek ve bilgiyi gelecek kuşaklara aktarmak konusunda büyük sıkıntılar yaşamaktadır.

Bu sorunların aşılmasında kültür alanında duyarlılık gösterecek olan kuruluşlar, yeni perspektifler sağlayarak kilit roller oynayabilir. On yıllar boyunca modern üretim teknikleri karşısında gerileyen ve hayatta kalma mücadelesi veren geleneksel zanaatların çevreye ve insana duyarlı, oldukça zahmet isteyen, estetik ve benzeri olmayan üretiminin toplumca yeniden keşfi ve halk tüketiminin bir parçası olmasının sağlanması gene kurum ve kuruluşların maddi getiri gözetilmeden sağlayacakları destek ve katkılarla gerçekleştirilebilir.

Koruma çalışmaları sadece üretim süreci ve teknikleri ile sınırlı kalmamalı geleneğin, geleneksel bilgilerin ve uygulamaların da gelecek kuşaklara aktarılabilmesine dönük tedbirler Somut Olmayan Kültürel Miras Sözleşmesi kapsamında alınmalıdır.

Kaynaklar

- Aça, Mustafa (2013), “Trabzon Balıkçılık Kültüründe Akçaabat'ın Yeri ve Akgün Ailesi”, **Dünden Bugüne Akçaabat Sempozyumu (26-28 Nisan 2013)**, Trabzon
- Ascherson, Neal (2001), **Karadeniz**, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Aktaş, Esen (2007), **Antik Çağda Doğu Karadeniz Bölgesi Kıyı Yerleşimleri ve Yerleşim Stratejileri**, Yüksek Lisans Tezi, Ankara: Gazi Üniversitesi.
- Aliş, İ.C. (1975) “Gemi Atması”, **Bartın Gazetesi**, 2515, 2.
- Arrianus, Lucius Flavius (2005), **Arrianus'un Karadeniz Seyahatnamesi-Arriani Periplus Ponti Euxini**, (Çev: Murat Arslan), İstanbul: Odin Yayıncılık.
- Arslan, Murat (2006), “Pontos'tan Karadeniz'e: Bir Adlandırmanın Ardındaki Önyargılar, Varsayımlar ve Gerçekler”, **Olba**, 14, 75-91.
- Ascherson, Neal (2001), **Karadeniz**, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Aslanapa, Oktay (1974), “Türk Denizciliği ve Selçuklu Tersaneleri”, **Türk Kültürü Dergisi**, s.146
- Aydın, Yusuf Alperen (2007), **Osmanlı Denizciliği (1700-1770)**, Doktora Tezi, İstanbul: İstanbul Üniversitesi.
- Aygün, Necmettin (2009), “Osmanlı Devleti'nin Son Zamanlarında Karadeniz'in Güney Kesiminde İktisadi Faaliyetler”, **Karadeniz Araştırmaları**, 6 (23), 41-76.
- Aytekin, Osman (2013), “Çoruh Irmağı Üzerinde Yapılan Tarihi Kayık Taşımacılığı Üzerine Bir Değerlendirme”, **Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi**, 6(25), 58-69.
- Balkozak, Özlem (2007), **Doğu Tunç Çağ'da Doğu Akdeniz'de Ticaret ve Gemi Teknolojisi**, Yüksek Lisans Tezi, Konya: Selçuk Üniversitesi.
- Batmaz, Şakir (2007), “Tersâne-i Âmire'de Gemilerin Denize İndirilme Merasimi”, **Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, 10 (2), 157-176.
- Bekker-Nielsen, Tonnis (2005), **Ancient Fishing and Fish Processing in the Black Sea Region**, Esbjerg: Aarhus University Press.
- Berkel, A. (1970), **Ağaç Malzeme Teknolojisi**, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi Yayınları.
- Beydiz, Mustafa Gürbüz (2008), **XVI. Yüzyıldan XIX. Yüzyıla Osmanlı Gemi Tasvirleri**, Yüksek Lisans Tezi, Ankara: Gazi Üniversitesi.
- Bijiskyan, P.Minas (1969), **Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası 1817 – 1819**, İstanbul: Edebiyat Fakültesi Yayınları
- Bilgin, Mehmet (2010), **Doğu Karadeniz (Tarih-Kültür-İnsan)**, İstanbul: Ötügen Yayınları.
- Bill, J. (1994), “Ship Construction: Tools and Techniques”, **Cogs, Caravels and Galleons: The Sailing Ship 1000-1650**, London, 151-159.
- Boratav, Pertev Naili (1978), **100 Soruda Türk Folkloru**, İstanbul: Gerçek Yayınevi.
- Bostan, İdris (1992), **Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire**, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Bostan, İdris (1995), “Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu 1700-1787”, **Bellekten**, 225, 353-394.
- Bostan, İdris (1996), “Gemi”, **Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi**, c.14, İstanbul: TDV Yayınları.
- Bostan, İdris (2005), **Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri**, İstanbul: Bilge Yayınları
- Bostan, İdris (2007), **Osmanlılar ve Deniz; Deniz Politikaları, Teşkilat, Gemiler**, İstanbul: Küre Yayınları.
- Bostan, İdris (2011), **Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği**, İstanbul: Kitap Yayınevi.
- Bostan, İdris-Baran, Salih (2009), **Başlangıçtan XVII. Yüzyıl Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi**, İstanbul: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları.
- Bozkurt, A.Y. (1982), **Ahşap Teknolojisi**, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi Yayınları.
- Braudel, Fernand (Ed.) (2013), **Akdeniz. Tarih, Mekan, İnsanlar ve Miras**, İstanbul: Metis Yayınları.
- Bryer, A. (2010), “Trabzon İmparatorluğunda Gemicilik”, **Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi**, 29 (48), 167-178.
- Bursa, Pınar (2007), **Antik Çağ'da Anadolu'da Balık ve Balıkçılık**, Doktora Tezi, İstanbul: İstanbul Üniversitesi.
- Casson, L. (2002), **Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler**, İstanbul: Homer Kitabevi.
- Chapelle, Howard İ. (1957), “Türk Balıkçı Tekneleri”, **Balık ve Balıkçılık Dergisi**, 5 (1), 14-18.
- Çapar, Ömer (1991), “Karadeniz'de En Eski Grek Yerleşmeleri”, **Ankara Üniversitesi Dil ve**

- Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi**, 15 (26), 303-327.
- Çoban, Hüseyin (1995), "Ağacın Suyuna Gitmek", **Bilim ve Teknik Dergisi**, 28 (333), 30-38.
- Davulcu, Mahmut (2013), "Bartın Yöresinde Ahşap Tekne Yapımcılığı", **Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi**, 5 (1), 23-52.
- Deveciyan, Karekin (2006), **Türkiye'de Balık ve Balıkçılık**, (Çev:Erol Üyepazarcı), İstanbul: Aras Yayınları.
- Doğanay, Serkan (2004), "Yeniay ve Çamburnunda Geleneksel Tekne İmalatı", **Doğu Coğrafya Dergisi**, 9 (12), 101-118.
- Durgun, Orhan (1987), "Doğu Karadeniz Folklorunda Doğa, Deniz, Balık ve Balıkçılık", **Trabzon Kültür Sanat Yıllığı**, İstanbul:
- Durgun, Orhan-Peşman, Emre (2004), "Doğu Karadeniz Bölgesinde Gemi İnşaatı Sanayisinin Durumu ve Olası Gelişmeler", **Gemi Mühendisliği ve Sanayimiz Sempozyumu**, 24-25 Aralık 2004, 8-15.
- Dümen, Erdoğan (1993), **Denizde Yıllar Boyu Anadolu Türkleri:1081-1922**, İstanbul: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi.
- Düzgüneş, Ertuğ (Ekinci, İlhan (2013), "Karadeniz'de Ayanlar ve Denizcilik", **Karadeniz Araştırmaları**, 37, 15-49.
- el-Kaşgari, Mahmud (2007), **Divanü Lugat'it Türk**, İstanbul: Kocabalı Yayınevi.
- Erduran, Zeynep (2006), **Evlilya Çelebi Seyahatnamesine Göre İstanbul'da Esnaf, Zanaat ve Ticaret**, Yüksek Lisans Tezi, Kırıkkale: Kırıkkale Üniversitesi.
- Ergin, Muharrem (1964), **Dede Korkut Kitabı**, Ankara: Ebru Yayınları.
- Gürçay, Lütfü (1943), **Gemicî Dili**, İstanbul: Deniz Basımevi.
- Güven, Aydın (1999), **Doğu Karadeniz Ayanlığına Kısa Bir Bakış (1808-1826)**, Yüksek Lisans Tezi, Erzurum: Atatürk Üniversitesi.
- Halaçoğlu, Yusuf (1991), **XIV-XVII. Yüzyıllarda Osmanlılarda Devlet Teşkilatı ve Sosyal Yapı**, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Işık, Adem (2001), **Antik Kaynaklarda Karadeniz**, Ankara: TTK Yayınları.
- İhsanoğlu, Ekmeleddin (1994), **Osmanlı Devleti ve Medeniyeti Tarihi**, İstanbul: IRCICA Yayınları
- İnalçık, Halil (2000), **Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi-I**, İstanbul: Eren Yayıncılık.
- İnalçık, Halil (2010), **Osmanlılar: Fütühat, İmparatorluk, Avrupa İle İlişkiler**, İstanbul: Timaş Yayınları.
- İnandık, H. (1971), **Deniz ve Kıyı Coğrafyası**, İstanbul: Coğrafya Enstitüsü Yayınları.
- Kafalı, Kemal (1955), "Türkiye Sularında Çalışan Hafif Tekneler: Takalar", **Gemi Mecmuası**, 1, 12-19.
- Karagöz, Hakan (1987), **Balıkçı Tekneleri ve Mukavemeti**, Yüksek Lisans Tezi, İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi.
- Kaygın, Bülent-Alper Aytekin (2005), "Ahşap Tekne Konstrüksiyonu", **ZKÜ Bartın Orman Fakültesi Dergisi**, 7 (7), 14-23.
- Kızıldemir, Orhan (1989), "Türklerde Deniz ve Nehir Taşımacılığı, Deniz Ticaretinin Başlangıcı ve Deniz Kuruluşlarının Tarihçesi", **Geleneksel IV. Denizcilik Sempozyumu Bildirileri**, İstanbul: Türkiye Denizciler Sendikası Yayınları
- Komatsu, Kaori (2009), "Yakınçağ Osmanlı Denizciliği ve Karadenizliler", **Toplumsal Tarih Dergisi**, 190: 26-33.
- Kumrular, Özlem (Ed.) (2007), **Türkler ve Deniz**, İstanbul: Kitap Yayınevi.
- Kurat, Akdes Nimet (1987), **Çaka Bey, İzmir ve Civarındaki Adaların İlk Türk Beyi, MS.1081-1096**, Ankara: Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları.
- Mahmuzlu, Ekin (2009), **An Insitutional Analysis of The Ottoman Shipping Sector in The Black Sea Region Between 1829 and 1861: Merchants and Ships**, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: Boğaziçi Üniversitesi.
- Merçil, Erdoğan (2000), **Türkiye Selçukluları'nda Meslekler**, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Mısır, Selim (2008), "Karadeniz Bölgesi Balıkçı Tekneleri", **Sümae Yunus Araştırma Bülteni**, 8 (1), 13-16.
- Mirazlı Saral, Yasemin (2006), **Doğu Karadeniz Bölgesi Denizcilik Folkloru Üzerine Bir Araştırma**, Yüksek Lisans Tezi, İzmir: Ege Üniversitesi.

- Nutki, Süleyman (2011), **Kamûs-i Bahrî, Deniz Sözlüğü**, (Haz: Mustafa Pultar), İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Özdaş, Harun (2000), **Anadolu'da Tekne Tipolojisi**, Doktora Tezi, Ankara: Hacettepe Üniversitesi.
- Özdemir Gümüş, Şenay (2010), "Osmanlı'da Gemilerin Denize İndirilmesi", **Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, 8(1), 15-36.
- Özdemir Gümüş, Şenay (2012), "Osmanlı Devleti'nin Karadeniz'de Ticaret Gemisi İnşa Politikası (1783-1824)", **Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, 9, 63-77.
- Özdemir, Ünal (2006), "Kurucu İlçesinde Geleneksel Ahşap Tekne Yapımı", **Doğu Coğrafya Dergisi**, 11 (16), 193-210.
- Özel, Yıldırım (1992), "Hasan Mudanyalı'dan Hüseyin Çoban Usta'ya Gemi Yapımcılığı", **Bartın Gazetesi**, (3021),2.
- Öztürk, Özhan (2005), **Karadeniz: Ansiklopedik Sözlük**, İstanbul: Heyamola Yayıncılık.
- Öztürk, Özhan (2011), **Pontus: Antikçağ'dan Günümüze Karadeniz'in Etnik ve Siyasi Tarihi**, Ankara: Genesis Kitap.
- Öztürk, Temel (2009), "Karadeniz'de Kullanılan Melekse Türü Gemiler", **Tarih İncelemeleri Dergisi**, 24 (2), 85-102.
- Palaz Erdemir, Hatice (2011), "Eski Türklerde Su ev Su Ulaşımı", **Turkish Studies**, 6 (2), 819-836.
- Rasim, Ahmet (1930), **Türkiye Coğrafyası Sahilisi: Karadeniz Sevahili**, İstanbul: Deniz Matbaası.
- Spathari, Elsi (1995), **Sailing Through Time. The Ship in Greek Art**, Athens: Kapon Editions.
- Steffy, J.R. (1994), **Wooden Shipbuilding and the Interpretation of Shipwrecks**, College Station: Texas A&M University Press.
- Şen, Serkan (2007), **Orhun, Uygur ve Karahanlı Metinlerindeki Meslekler Bağlamında Eski Türk Kültürü**, Doktora Tezi, Samsun: Ondokuzmayıs Üniversitesi.
- Şencan, Elif Evrim (2010), **Seyahatnamelere Göre XVII. Yüzyılda Karadeniz Çevresinde Günlük Hayat**, Yüksek Lisans Tezi, Ankara: Hacettepe Üniversitesi.
- Taneri, Aydın (1981), **Osmanlı Kara ve Deniz Kuvvetleri**, Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları.
- Tengüz, H. (1995), **Osmanlı Bahriyesinin Mazisi**, İstanbul: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı.
- Tezel, Hayati (1973), **Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi**, İstanbul: Deniz Basımevi.
- Tietze, Andreas (1951), "XVI. Asır Türk Şiirinde Gemici Dili; Ağehî Kasidesi ve Tahmisleri", **Türkiyat Mecmuası**, IX, 113-138.
- Tietze, Andreas (1953), "XVI. Asır Türk Şiirinde Gemici Dili; Niğârî, Kâtibî, Yetim" **60. Doğum Yılı Münasebetiyle Fuat Köprülü Armağanı**, İstanbul: DTFC Yayınları, 501-522.
- Tietze, Andreas (1955), "XVI. Asır Türk Şiirinde Gemici Dili; Ağehî Kasidesine Nazireler" **60. Doğum Yılı Münasebetiyle Zeki Velidi Togan'a Armağan**, İstanbul, s. 451-467.
- Tietze, Andreas - Henry & Renee Kahane (1988), **The Lingua Franca in the Levant; Turkish Nautical Terms in Italian and Greek Origin**, İstanbul: ABC Tanıtım Basımevi.
- Toksoy, L. (2009) **Amasra Tarihine Denizden Bakış**, İstanbul: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı.
- Tuncel, Metin (2001), "Karadeniz", **Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi**, c.24, 385-386.
- Tuncel, Tuncay (2008), **Osmanlı Şiirinde Gemicilik Terimleri**, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: İstanbul Üniversitesi
- Tülay, Metin (2008), "Türkiye Selçuklu Devleti'nin Karadeniz'deki Siyasi ve Askeri Faaliyetleri", **Akademik İncelemeler**, 3(2), 13-26.
- Uzunçarşılı, İsmail Hakkı (1984), **Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı**, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Ünal, Mehmet Ali (2005), "XVI.-XVIII. Yüzyıllarda Sinop Tersanesi", **XIV. Türk Tarih Kongresi**, Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Ünal, Mehmet Ali (2006), "XVI. Yüzyılda Sinop Tersanesi için Canik Sancağından Malzeme Temini", **Geçmişten Geleceğe Samsun**, Samsun: Büyükşehir Belediyesi Yayınları.
- Yazıcı, Hikmet (1998), **Ahşap Tekne Yapımında Kullanılan ve Doğal Olarak Eğri Büyümüş Kestane (Castanea Sativa Mill.) Ağaçlarının Bazı Fiziksel ve Mekaniksel Özellikleri**, Yüksek Lisans Tezi, Bartın: Zonguldak Karaelmas Üniversitesi.
- Yıldız, Arzu (2008), "Türkiye'de Tersanelerin Tarihi ve Gemi İnşa Sanayisinin Gelişimi", **Mühendis ve Makine**, 49(578), 23-47.
- Zaloğlu, Mustafa (1988), **Gemici Dili**, Ankara: Türk Deniz Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı Yayınları.

Zaman, Mehmet (2005), “Orta ve Doğu Karadeniz’de Balıkçılık”, **Doğu Coğrafya Dergisi**, 10 (13), 31-78.

Zehiroğlu, Ahmet Mican (2008), **Antik Çağlarda Doğu Karadeniz**, İstanbul:

Zengin, Mustafa (2008), “Karadeniz’de Yunus Avcılığı”, **SÜMAE Yunus Araştırma Bülteni**, 8 (1), 8-12.

Zengin, Mustafa (2010), “Hamsi Avcılığının Uzun Geçmişi”, **SÜMAE Yunus Araştırma Bülteni**, 10 (2), 14-17.

<http://www.kayikturkiye.com>

KTB-HALK KÜLTÜRÜ BİLGİ VE BELGE MERKEZİ				
Arşiv Yer No	Derleyen	Derleme Konusu	Derleme Yeri	Derleme Yılı
YB1989.0052	Nihal KADIOĞLU	Ahşap tekne yapıcılığı	Bartın	1989
BVB2010.0075	Mahmut DAVULCU	Ahşap tekne yapıcılığı	Bartın	2010
BVB2010.0076	Mahmut DAVULCU	Ahşap tekne yapıcılığı	Bartın	2010
BVB2010.0077	Mahmut DAVULCU	Ahşap tekne yapıcılığı	Bartın	2010
BVB2010.0078	Mahmut DAVULCU	Ahşap tekne yapıcılığı	Bartın	2010
CD2011.0064	Mahmut DAVULCU	Ahşap tekne yapıcılığı	Bartın	2011
BVB2010.0070	Mahmut DAVULCU	Ahşap tekne yapıcılığı	Kastamonu	2010
BVB2010.0071	Mahmut DAVULCU	Ahşap tekne yapıcılığı	Kastamonu	2010
BVB2009.0077	Mahmut DAVULCU	Ahşap tekne yapıcılığı	Ordu	2009
BVB2009.0078	Mahmut DAVULCU	Ahşap tekne yapıcılığı	Ordu	2009
BVB2009.0079	Mahmut DAVULCU	Ahşap tekne yapıcılığı	Ordu	2009
BVB2010.0012	Mahmut DAVULCU	Ahşap tekne yapıcılığı	Trabzon	2009
BVB2010.0013	Mahmut DAVULCU	Ahşap tekne yapıcılığı	Trabzon	2009
BVB2011.0235	Mahmut DAVULCU	Ahşap tekne yapıcılığı	Rize	2011
BVB2011.0236	Mahmut DAVULCU	Ahşap tekne yapıcılığı	Rize	2011
BVB2011.0237	Mahmut DAVULCU	Ahşap tekne yapıcılığı	Rize	2011
BVB2011.0238	Mahmut DAVULCU	Ahşap tekne yapıcılığı	Rize	2011