

KURUCAŞİLE İLÇESİNDE GELENEKSEL AHŞAP TEKNE YAPIMI.

Yrd.Doç.Dr. Ünal ÖZDEMİR*



ÖZET

Kurucuşile, ülkemizde ahşap tekne yapımının sürdürüldüğü en önemli merkezlerden biridir. 1997'ye kadar geleneksel tarzda ve usta-çırak ilişkisine dayanan ahşap tekne yapımı, ülkemizde bir ilk olan Kurucuşile Anadolu Ahşap Yat İnşa Meslek Lisesinin açılmasıyla değişik bir boyut kazanmıştır.

Halen, Tekkeönü, Kurucuşile ve Kapısıuyu'nda ahşap gemi yapan atölye ve tersane sayısı 26'dır. Bu işletmelerin birçoğu, evlerin alt katında ve birkaç kişinin çalıştığı işletmeler şeklindedir.

Bu çalışmada dikkat çekici özelliklerden biri, ülkemizde ahşap gemi yapımının 1980-1990'lı yıllar arasında sekteye uğramasına karşılık, Kurucuşile'de yüzyıllardır babadan-oğula, ustadan-çırağa aktarılan bu geleneğin sürdürülmüş olmasıdır.

Anahtar kelimeler: Kurucuşile, ahşap tekne yapımı, tersane

*Atatürk Üniversitesi Kâzım Karabekir Eğitim Fakültesi, Erzurum

Abstract

Kurucaşile is one of the significant centres where traditional boat making business is carried out. Traditional boat making, which was carried out in a master-apprentice relationship gained a different dimension with the foundation of Kurucaşile Anatolian Wooden Boat Making Vocational High School in 1997.

At present there are 26 workshops in boat building business in Tekkeönü, Kurucaşile and Kapisuyu is 26. These are mostly family businesses or workplaces employing a few workers.

The purpose of this study is to point out the fact that although boat making came to a halt between 1880-1990 in our country, in Kurucaşile, this economic activity has kept its prominence from father to son and from master to apprentice. for centuries.

Key Words: *Kurucaşile, wooden boat making,*

KURUCAŞİLE İLÇESİNDE GELENEKSEL AHŞAP TEKNE YAPIMI.

Traditional Wooden Boat making in Kurucaşile Town

Giriş

Ahşap tekne yapım tarihi 4500 yıl öncesine kadar uzanmakla birlikte, bugün bu teknolojinin tarihsel serüvenine ilişkin bilgiler oldukça karışık ve tartışmalıdır. Bununla birlikte, son yıllarda gelişen sualtı arkeolojik kazı teknolojisi, tekne yapım teknikleri hakkında daha ayrıntılı bilgi sahibi olmamızı sağlamıştır. Ancak bu bilgilerin yeniliği, tekne yapım teknolojisine başlangıcından itibaren sistemli bir incelemeyi, henüz sağlayamamaktadır. Bugün için bilinen en eski tekne, 1954'te Mısır'da yapılan bir arkeolojik kazı sırasında ortaya çıkarılmıştır. 4500 yıl önce parçalanarak Keops Piramidi'nde gömülen teknenin uzunluğu, 43,40 metre kadardı (Köküöz-Örs, 1995, 31).

Yüzyıllarca süren bir geleneği ve çeşitli kültürleri kendi bünyesi içinde birleştiren Karadeniz bölgesinde, farklı tekne tiplerine ve tekniklerine rastlamak mümkündür. Örneğin, Türk ve Yunanlı araştırmacıların İnebolu'da buldukları *İnebolu kütüğü* ya da *taş kayığı* denen tekne tipi, çok eski bir yapım geleneğinin canlı bir kanıtıdır. Yunancada *Pereme* adı da verilen *İnebolu kütüğü*, Karadeniz sahillerinde yaşamış olan Yunan ve Türk toplumlarının ortak bir ürünüdür. Farklı tip ve tekniklere günümüzde rastlanıyor olmasının önemli bir nedeni de bölgede korunaklı limanların az olmasının yanı sıra, kestane ve meşe gibi ağaçların bolluğu olabilir. Bu ağaçlar esnek ve çok sağlam olduğundan, hem suya hem de karaya çekilmelerle oluşan sürtünmenin yol açtığı aşınmaya karşı oldukça dirençlidirler (Köküöz-Örs, 1995:35).

Akdeniz'de özellikle 18 y.y.da başlayan modernizasyon çalışmaları Karadeniz'de bulunan tersaneleri pek fazla etkilemedi. Çünkü yabancı gemilerin Karadeniz'e girmeleri yasaktı ve büyük gemiler arasında fazla bir rekabet yoktu. Osmanlı İmparatorluğu merkezinin Karadeniz limanları ile olan bağlantıları yörede imal edilmiş, sadece bu denizde dolaşan küçük

teknelerle sağlanıyordu. Bu tekneler, yörede yetişmiş ustalar tarafından yine bilinen tekne yapım tekniklerine göre imal ediliyordu. 1783 tarihinde Boğazlar yabancı gemilere açılmış ve yeni tip gemiler bölgeye girebilmiştir. Bu sebeptendir ki, Akdeniz'in hiçbir bölgesinde olmayan bir şekilde, Karadeniz'de *eski tip tekneler* ve *eski tekne yapım teknikleri* bu kadar uzun süre yaşayabilmiştir (www.boyran.com).

Kromna adı ile bilinen Kurucaşile'de ahşap tekne yapım geleneği; bu kıyılarda yaşayan insanlarla başlamış ve bu insanların dillerinden, alışkanlıklarından, kullandıkları tekniklerden ve becerilerinden izler taşıyarak günümüze kadar gelmiştir. Nitekim, Evliya Çelebi, Katip Çelebi, Uluslu Hamdi Efendi; Bartın'da, Amasra'da, *Tekkeönü*'nde, *Kurucaşile*'de ve *Kapısu*'nda teknelerin yapıldığını eserlerinde ifade etmişlerdir (Çoban, 1999:82).

Bugün ülkemizde geleneksel ahşap tekne yapıcılığı, Ege ve Karadeniz'in bazı kıyılarındaki (Bodrum, Marmaris, Kurucaşile, Alaplı ve Cide) sayıları azalan tersanelerde sürdürülmektedir. Ancak bu yapım şekli, özellikle teknoloji ürünü olan çelik gemi ve fiberglas tekne yapımı nedeniyle, kaybolma tehlikesi ile karşı karşıyadır.

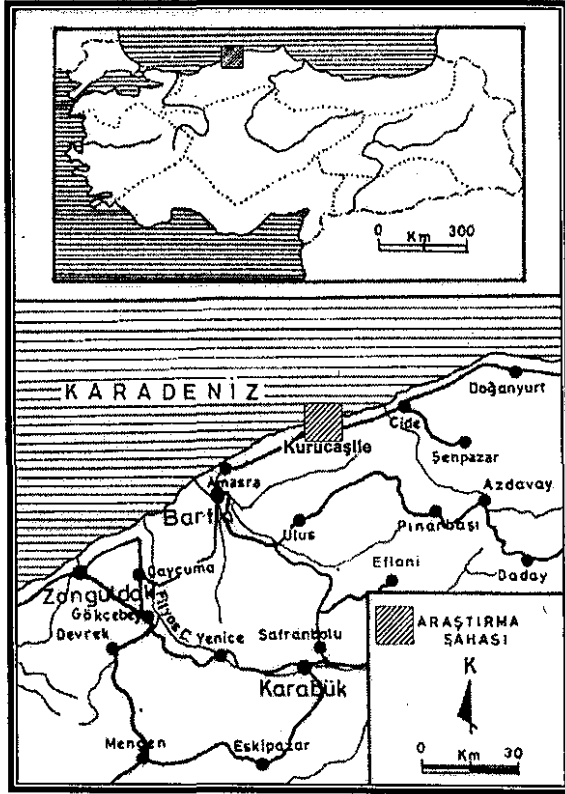
Ülkemizde ahşap gemi yapım sürecinde 1970'li yıllarda önemli bir değişim meydana gelmiştir. Söz konusu yıllarda, gemi yapımında sac tekne imalatının önem kazandığı görülmektedir. Böylece, ahşap gemi imalatı ile uğraşan birçok atölye, sac imalatına dönmüştür. Örneğin Kurucaşile gibi denizcilik geçmişi oldukça eskilere dayan Çamburnu (Trabzon)'nda, ahşap tekne imalatı terk edilerek, sac tekne imalatına geçilmiştir. Bugün Çamburnu'ndaki 7 gemi yapım işletmesinin sadece bir tanesi, ahşap gemi yapımını sürdürmektedir (Doğanay, 2004:109)

Ülkemizde ahşap gemi yapımının en canlı olduğu yerin, Kurucaşile olduğunu söyleyebiliriz. Geçmişte Osmanlı donanmasına yapılan kalyonların yanı sıra, *Çektirme* adı verilen kürek ve yelkenli (Bostan, 1992: 83) yük gemilerinin yerini bugün, çeşitli tipteki balıkçı tekneleri ile yatların yapımı almıştır.

Bu çalışmada, coğrafyanın bilinen araştırma metotlarını uygulayarak, Kurucaşile ilçesinde sürdürülen ahşap gemi yapımının özelliklerini ortaya koymayı amaçladık.

Lokasyon özellikleri

Batı Karadeniz Bölümü'nde yer alan Kurucaşile ilçesi kuzeyde Karadeniz, batıda Amasra, güneyde Bartın merkez ilçe ve Ulus, doğuda Cide (Kastamonu) ilçeleri ile sınırlanmıştır (Harita 1).

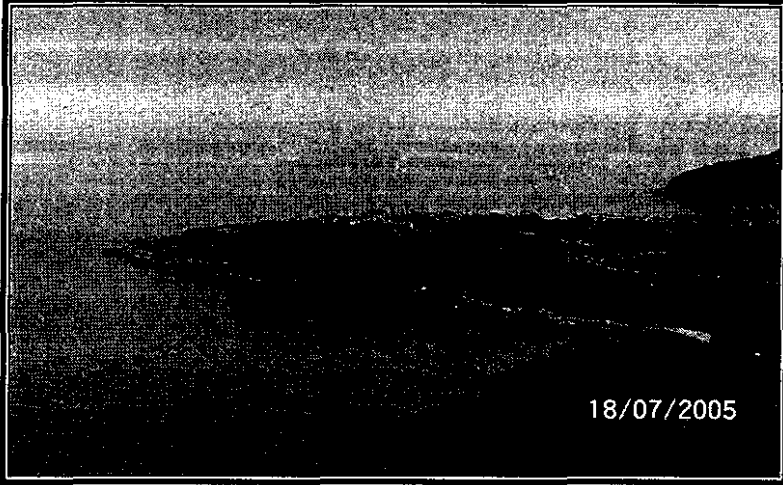


Harita 1. Lokasyon haritası

Bartın'ın yaklaşık 62 km kuzeydoğusunda yer alan kasaba da başlıca ekonomik uğraşlar, kömür işletmesi, fındık tarımı, orman ürünleri, balıkçılık ve geleneksel tarzda sürdürülen ahşap gemi yapımıdır.

Kurucaşile'nin nüfusu 2000 yılı nüfus sayımına göre 2074, ilçe nüfusunun tamamı ise 8742 kişi kadardı. Söz konusu değerler, 1990 yılı

nüfus sayımı ile karşılaştırıldığında, ilçe nüfusun yaklaşık % 25 oranında azaldığı görülmektedir. Kısa mesafede yükseltinin arttığı ve yüzölçümünün yaklaşık % 60'ının orman örtüsü ile kaplı olduğu Kurucaşile ilçesinde, bir el sanatı inceliğinde sürdürülen ahşap gemi yapımının sağladığı istihdam şartları, yöre açısından önem taşımaktadır (Fotoğraf 1).



Fotoğraf 1. Kurucaşile koyuna kurulmuş olan Kurucaşile kasabası.

Ahşap gemi yapımını etkileyen faktörler

Hiç şüphesiz, denizcilik faaliyetlerini etkileyen doğal çevre faktörlerinin başında, jeolojik ve jeomorfolojik özelliklerin şekillendirdiği kıyı tipleri ile iklim özellikleri gelmektedir. Kurucaşile kıyıları, Kuzey Anadolu kıyılarımızın genel özelliklerini yansıtır. Bu kıyılar, dağ silsilelerinin kıyıya paralel uzandığı boyuna kıyı tipi özelliğindedir.

Karadeniz'in güneyi üzerinde yükselen dağlık bölgenin, Miosen'den sonra büyük çaplı deformasyon hareketlerine uğraması, ana hatları ile Pasifik kıyınının belirmesine imkân hazırlamıştır (İnandık, 1958:51). Bu tür kıyılar, genellikle uzun mesafeler dahilinde önemli değişiklikler göstermeden devam edip giderler (İnandık, 1971:176). Nitekim, kıyıda 2 km kadar kuş uçuşu mesafede yükselti 500 m. ye yaklaşırken (Kelkaya tepe 447 m) eğim değerleri % 25'e kadar çıkmaktadır. Eğim değerlerinin arttığı

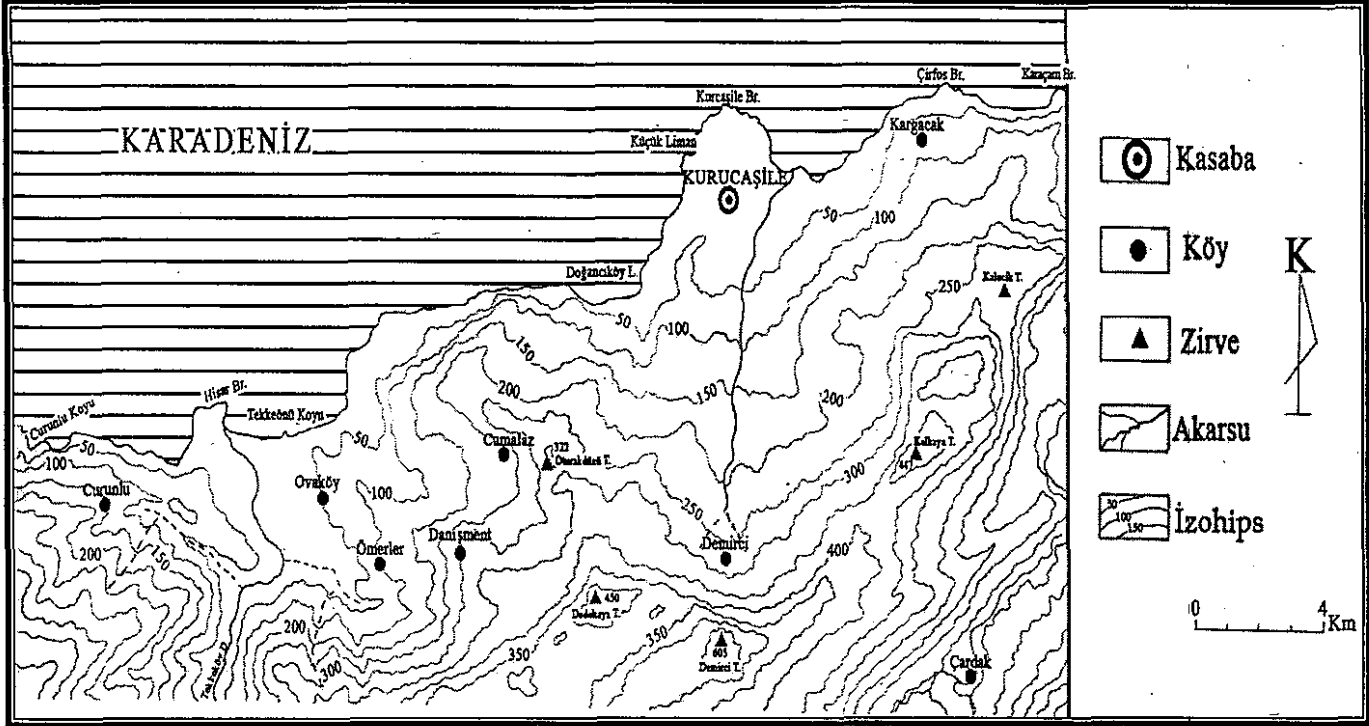
bu yamaçlar, fındık bahçeleri dışında, tarımsal faaliyetler için uygun değildir.

Genelde Karadeniz kıyıları, girintili-çukuntulu olmayan düz kıyılar şeklinde olsa da, yörede düz kıyıların yanı sıra yer yer koylara da rastlanmaktadır. (Demirca, 1999:25-26). Küçük birer doğal liman şeklindeki bu koyların varlığı (Tekkeönü koyu, Kurucuşile koyu, Kapısuuyu koyu gibi), ahşap gemi yapımını bu kıyılarda sürdürülebilmesine imkân hazırlamıştır (Harita 2).

Batı Karadeniz kıyılarının söz konusu özellikleri, Kurucuşile’de ahşap gemi yapımını belirleyen ve yöreye ait özellikler taşımasının en önemli sebebidir. Kötü hava koşullarında hemen uygun bir sığınak bulmalarının zorluğu teknelerin tiplerini ve yapım tekniklerini belirlemiştir. Bir koya veya bir fiyorda hatta dalgakıranı olan bir limana sığınma şansı olmayan tekneler daha kuvvetli bağlarla bağlanmış, daha dayanıklı ağaçlardan yapılmış olmalıdır. Çünkü daha çok dalgalara göğüs verecek, daha çabuk karaya çekilmek zorunda kalacaklardır. Bu tekneler, *çabucak baştan karaya çekilip, hemen kıçtan denize atılmanın* şartlarına uygun olmalıdır (Çoban, 1999:81).

Bu yüzden, Kurucuşile’li ustalar söz konusu koşullara uygun tekne tipleri ortaya çıkarmıştır. Bunlardan hiç şüphesiz en önemlisi *Çektirme* adı verilen teknelerdir.

Kurucuşile iklim özellikleri açısından; konum, relief ve bakı şartları ile ilgili olarak, Karadeniz kıyılarında dar bir kıyı şeridinde etkili olan; yağışın mevsimlere nispeten düzenli bir şekilde dağıldığı, frontal faaliyetlerin azami sonbahar ve kışa rastladığı, kuzeybatıdan-güneydoğuya doğru bir hava akımının hâkim olduğu ve yaz mevsiminde orografik yağışların meydana geldiği *Karadeniz iklim tipine* (Erinç, 1996:334) uymaktadır. Nitekim yıllık toplam yağış değerleri 1024 mm. civarında ve ortalama yıllık sıcaklığı 13 °C kadardır. Kar yağışlı gün sayısının 10 gün kadar olduğu sahada, karla örtülü gün sayısı 8’dir.



Harita 2. Kurucaşile ve yakın çevresinin topoğrafya haritası

Kurucaşile’de ahşap gemi yapımı için gerekli olan hammaddenin önemli bir kısmının temin edilmesinde, yörenin zengin bitki örtüsü önemli rol üstlenmiştir. Özellikle Marmara bölgesi ile birlikte Karadeniz kıyılarında yayılış imkânı bulan, Öksin alanının karakteristik bir türü olan kestane (Günel, 1997:126), suya dayanıklılığı ve esnekliği sayesinde kolay şekil verilebilen bir ağaçtır. Bu nedenle, balıkçı teknesi ve sandal yapımında Kurucaşileli ustalarca tercih edilmekte ve yakın çevreden kolaylıkla temin edilmektedir.

Kestane ve meşenin tekne gövdesinde birbirine bağlanış yöntemleri, ağaçların kesiliş ve kurutulmuş yöntemleri başka bölgelere göre daha başarılı tekniklerle yapılmış ve bu teknikler nedeniyle yöresel tekneler kendilerinden söz ettirmiş, ün yapmışlardır (Çoban, 1999:82).Teknelerin omurga, badaslama, güverte ve kaplamalarında kestane ve meşenin yanı sıra, kayın, karaağaç, gibi türler de yöreden sağlanmaktadır. Buna karşılık, özellikle yat yapımında kullanılan tropikal kökenli tik, maun, irako, akojo, sapoli gibi ağaç türleri ise ithal edilmektedir.

Kurucaşile’de arazinin engebeli ve sık orman örtüsü ile kaplı olması, ulaşım açısından denizi ön plana çıkarmıştır. Öyle ki, günümüzde bile standardı oldukça düşük olan Kurucaşile ile Amasra karayolu, 1965’te açılabilmiştir.

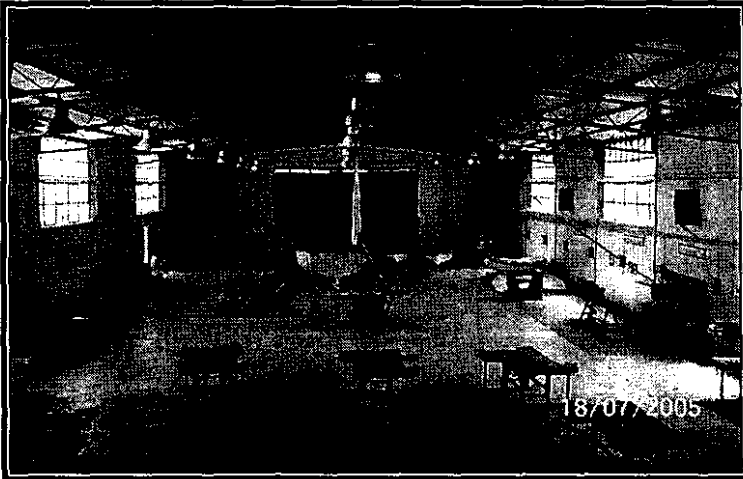
Kurucaşile’de ahşap gemi yapımının yüzyıllardır sürdürülmesinde, doğal çevre faktörleri yanında, o çevreye uymuş ve onu şekillendirmiş beşerî unsurlar da önemli rol oynamıştır.

Kurucaşile’deki gemi yapımının en önemli beşerî unsuru, babadan-oğula, ustadan-çırağa aktarılan tecrübelerdir. Bıjışkyan eserinde, *Tekkeönün’de gemicilik faaliyetinden* bahseder (Bıjışkyan, Çev: Andreasyan, 1969: 25). Geçmişteki bu durum, günümüzde de sürdürülmektedir. Öyle ki, Kurucaşile’de hemen hemen herkes gemi yapımından az-çok anlamaktadır. Teknenin neresine hangi tür ağacın gerektiği, ormanın neresinde yetiştiği, ne zaman kesilirse iyi olacağı, gibi konular; yalı kahvelerinde ve evlerdeki sohbetlere sıklıkla konu olmaktadır. Kalafatçı, Makaracı, Kalaycı, Demirci,

Gözü (Osmanlıca'da yelken) gibi köy adları, bu mesleğin yöre açısından önemini de ortaya koymaktadır (Çoban, 1999:82).

Kurucaşile'de 1997'ye kadar *usta-çırak* ilişkisine dayanan temeller, Anadolu Ahşap Yat İnşa Meslek lisesinin açılmasıyla daha değişik bir boyut kazanmıştır. Ne yazık ki, okulun açılmasıyla birlikte, *alâylı-mektepli* çekişmesi de beraberinde başlamıştır. *Bu iş okulda olmaz* ifadeleri okula olan ilginin belli ölçüde azalmasına neden olmuştur. İlk açıldığında 4 sınıfta 24'er olan öğrenci sayısı, daha sonra meslek liselerinin yeniden yapılandırılmasının etkisi ile 15-16'ya kadar inmiştir.

Ülkemizde bir başka benzeri olmayan bu lisenin amacı, *usta-çırak* ilişkisine dayanan ahşap gemi yapımını, günümüz teknolojisi ile birleştirip, yeni ustalar yetiştirmektir. Hazırlık sınıfı ile birlikte 4 yıllık eğitim veren lisede, Kurucaşile ile birlikte Edirne, İstanbul, Eskişehir gibi merkezlerden de öğrenciler eğitim görmektedir. Kurucaşile dışından gelen öğrenciler için, 200 yatak kapasiteli bir yatakhane mevcuttur. Ancak, örnek teşkil edecek bu okulun birtakım sorunları da vardır. Atölyelerde inşa edilen tekneler (Fotoğraf 2), organize edilemediği için döner sermayeye kazandırılmamaktadır. Yeterli sayıda branş öğretmenin olmaması yanında personel sıkıntısı da yaşanmaktadır.



Fotoğraf 2. Kurucaşile Anadolu Ahşap Yat İnşa Meslek Lisesi atölyesinde tekne yapımı sürdürülmektedir.

Belki de okulun en ciddi problemi, Kurucaşile'deki ustaların bir kısmının bu işin okulda olmayacağı düşüncesidir. Okuldan mezun olan öğrencilerin bir kısmı, Muğla Üniversitesi, Gazi Üniversitesi ve Kocaeli Üniversitelerinin ilgili bölümlerine (Teknik Eğitim Fakülteleri) kayıt yaptırarak, öğrenimlerine devam etmektedir. Yine, bu yüksekokulların öğrencileri de staj için Kurucaşile'ye gelmektedir.

Ahşap gemi yapımının başlıca özellikleri

Kurucaşile'de ahşap gemi yapımı, özellikle son 30 yıl içinde önemli değişiklikler göstermiştir. Kurucaşile'nin yanı sıra, Amasra, Çakraz, Tekkeönü ve Bartın'da Karadeniz ve Akdeniz'in şartlarına uygun olan *Çektirme* tipi yük gemileri yapımı yaygın iken, 1970'lerden itibaren, özellikle Tuzla ve Sürmene gibi büyük tersanelerde 3000 tonluk çelik gemiler geliştirilmesi, Çektirmelerin yapımını ortadan kaldırmıştır. Daha sonraları, *Alamatra* adı verilen balıkçı teknesi ortaya çıkmış, 1985'li yıllardan itibaren ülkemizde plaj turizminin gelişmesi ile, yat yapımı önem kazanmaya başlamıştır (Fotoğraf 3).



Fotoğraf 3. Kurucaşile'de son zamanlarda gelişme gösteren yat yapımı.

Gemi yapımındaki teknolojik gelişmeye bağlı olarak *fiberglas* tekne yapımı, ahşap gemi yapımını önemli ölçüde sekteye uğratmıştır. Ayrıca 1980-1990'lı yıllarda Tuzla-Sürmene gibi büyük tersanelerde *çelik gemi* yapımının da hız kazanması, ahşap gemi yapımına olan ilgiyi azaltan bir diğer faktör olmuştur. Ancak son zamanlarda, fiberglas teknelerin ahşap gemiler kadar uzun ömürlü olmadığı ortaya çıkmış ve ahşap gemi yapımı tekrar gündeme gelmiştir. Buna ek olarak, fiberglas kalıp model tekne yapımının, ürün çeşidine uygun olmaması ve dünyada yaygın olarak ifade edilen *doğal malzemeye dönüşle* beraber, ahşap gemi yapımı tekrar önem kazanmıştır. Ahşaptan fiberglasa ve tekrar fiberglastan ahşap gemi yapımına dönüşteki süreçte, Kurucaşileli ustaların ahşap gemi yapımını sürdürmesi, yöre için önemli bir avantaj olmuştur. Nitekim bu sayede, *meslekî göç* durdurulduğu gibi, ahşap gemi yapımı tekniğini öğrenmek için Kurucaşile'ye dışarıdan gelen gemi ustaları da olmuştur.

Kurucaşile'de balıkçı teknesi, sandal ve yat yapımı yanında, *antik tekne yapımı* da, bu geleneksel yapım tekniğinin sürdürülmesine yardımcı olmaktadır. Çoban Denizcilik 1570 yılı *Golden Hind* isimli İngiliz korsan kalyonunu 1992'de denize indirilmesi, yöre tekne yapımı açısından büyük prestij kazandırmıştır. Bunun yanında, özellikle son 4-5 senedir Osmanlı saltanat kayıkları da inşa edilmektedir.

Kurucaşile'nin ahşap gemi yapımındaki başarısı, ülkemiz sınırlarını aşmıştır. Kurucaşile'nin önemli tersanelerinden biri olan Çoban Denizcilik, Fransa Bordeaux şehri Le Tourne kasabasındaki bir gemi tersanesi ile işbirliği yaparak *Karadeniz Takası* yapmaktadırlar.

Kurucaşile'de ahşap gemi yapan atölye ve tersane sayısı 2005 yılı itibariyle 26'dır. Bunun 11'i Hisar (Tekkeönü)'da, 12'si Kurucaşile'de ve 3'ü de Kapısuu'nda yer alır. Ancak atölye ve tersanelerin çoğu, genellikle evlerin alt katında yer alır (Fotoğraf 4) Bu atölyelerin, 12'si balıkçı teknesi, 7'si yat ve diğer kalan 7'si de sandal yapımı ile uğraşmaktadır. 2004 yılında bu atölyelerde 73 adet tekne imal edilmiştir. Bunun 36'sı Kurucaşile'de, 29'u Hisar (Tekkeönü)'da ve 8' i de Kapısuu'nda yapılmıştır (Tablo 1).

İşyerlerinin 7'si kira, 19'u kendi yeridir. Daha çok aile işletmesi şeklindeki bu iş yerlerinde 2-3 kişi çalışmaktadır (Tablo 2).

Tablo 1. Kurucaşile'de Atölye Sayısı ve Tekne İmalatı (2005).

	Atölye Sayısı	Tekne Sayısı
Kurucaşile	12	36
Hisar (Tekkeözü)	11	29
Kapısuyu	3	8
TOPLAM	26	73

Kaynak: Çoban Denizcilik Ltd. Şirketi.

Tablo 2 Kurucaşile'deki Tersane ve Atölyelerin İstihdam Durumu (2005)

Çalışan işçi sayısı	İşyeri	Toplam İşçi
1	2	2
2	9	18
3	8	24
4	2	8
6	4	24
6'dan fazla	1	14
Toplam	26	90

Kaynak: Çoban Denizcilik Ltd.Şirketi,

Kurucaşile'de ahşap gemi yapımını desteklemek ve yörede özellikle kadın işgücünü kullanmak üzere, 2005 yılı itibarıyla kadınlara yat döşemecilik kursu başlatılmıştır. Bu kurslarda tekne tekstili, gemi iç dizaynı, koltuk ve yatak vb. yapımı öğretilmektedir.

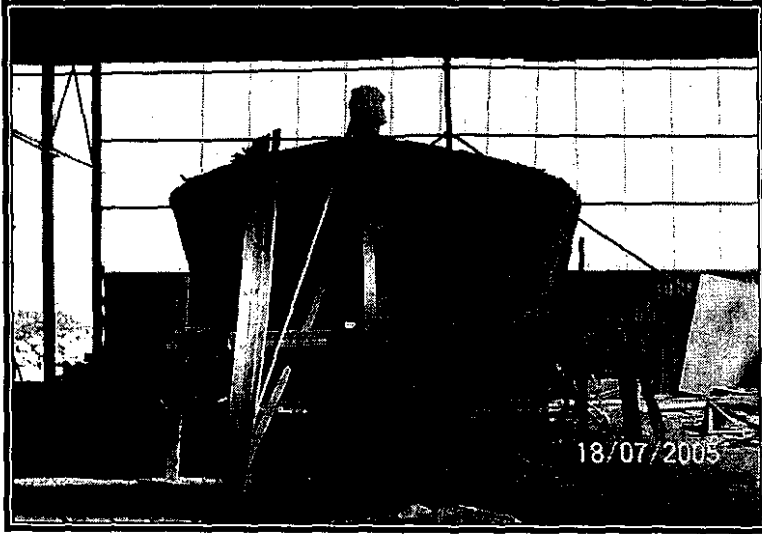
Ahşap gemi yapımı, maliyeti yüksek bir uğraştır. Nitekim bir gezi yatının ortalama maliyeti 400-500 bin dolar civarındadır. Ancak Kurucaşile bu kazançtan yeterince pay alamamaktadır. Bunda daha çok mesleği kurumsal bir hale getirilememesinin etkisi büyüktür. Ahşap gemi yapım yerleri, ilkel görünümlü atölyelerden ileri gidememiş, çoğu evlerin alt katında bir baraka görünümü sergilemektedir. Ahşap işçiliğın nispeten ucuz olması, yeterince kazanç sağlanamamasına neden olmaktadır,

Kurucaşile ilçesinde geleneksel ahşap tekne yapımı.



Fotoğraf 4. Kurucaşile'deki ahşap tekne yapan atölyelerin çoğu, evlerin alt katında birkaç kişinin çalıştığı küçük aile işletmeleridir.

Ahşap gemi işçiliği yıl içinde pek kesintiye uğramamaktadır. Nitekim balıkçı teknelerin yapımı 20 gün ile 1 ay arasında değişirken, 35 metrelik bir yatın yapım süresi yaklaşık 1 yılı bulmakta ve bu sayede kış aylarında da çalışılmaktadır (Fotoğraf 5). Bunun dışında gemiler, bakım ve onarım ihtiyacı için de Kurucaşile'ye gelerek, yöre ekonomisine katkı sağlamaktadır.



Fotoğraf 5. Hisar (Tekkeönü)'daki bir tersanede yapımı yaklaşık 5 aydır (Mart-Temmuz 2005) sürdürülen ahşap bir tekne.

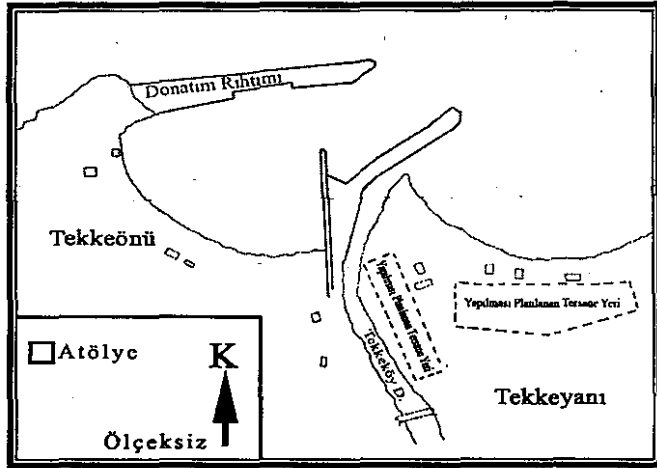
Kurucaşile’de yapılan teknelerin büyük bir bölümü yurtiçi olmakla beraber, bir kısmı da ihracata yönelik pazarlanmaktadır. Sandal ve balıkçı tekneleri ülkemizin bütün kıyılarına, gezi yatları ise İstanbul, Bodrum, Marmaris’e yapıp gönderilmektedir. Kanada, A.B.D, İtalya, Hollanda, Almanya ve Yunanistan’a ise her yıl 3-4 yat satılmaktadır (www.gemipersoneli.com).

Başlıca sorunlar ve çözüm önerileri

Kurucaşile’de ahşap tekne yapımını tehdit eden faktörlerden biri, usulsüz balık avlanma ile ilgilidir. Özellikle trolle avlanma, balık yuvalarının bozulmasına ve yeterince balık olmamasına yol açmakta ve tekne siparişlerinin azalmasına neden olmaktadır. Ayrıca, teknelerle ilgili birtakım yasal düzenlemelerin de, gemi siparişlerini azalttığı görülmektedir. *Milimaks, miço kağıdı, su ürünleri kağıdı, avlanma kağıdı* vb. çok sayıda belgelerin istenmesi, teknelerin denize açılmasını engellemektedir.

Daha önce de değindiğimiz gibi, ahşap gemi yapımı için gerekli olan hammaddenin bir kısmı yakın çevreden sağlanmaktadır. Ancak, hammadde temininde gerekli olan orman ürünlerinin elde edilmesini sağlayan *tahsis yolu* ile faydalanabilme imkânına, Orman İşletmesi birkaç yıldır müsaade etmemektedir. Dolayısıyla kaliteli hammadde yanında, işe yaramayacak türde ürünlere de para ödemekte kalan imalatçılar, mali yönden zarar etmektedirler.

Mevcut liman ve barınaklar üretime dönük düzenlenmelidir. Tekne yapımının sürdürüldüğü atölye ve tersaneler, günümüz koşullarına uygun hale getirilmeli, ilkel görünümlerinden kurtulmalıdır. Sorunun çözümüne yönelik, Tekkeönü ve Kurucaşile’de tersane yapımı çalışmalarına başlanmıştır. Önümüzdeki birkaç yıl içinde tamamlanması planlanan yeni tersanelere, mevcut atölyeler taşınacaktır. Bu yeni düzenleme için, tersanede işyeri açacak imalatçılara düşük faizli kredi temin edilebilir (Harita 3).



Harita 3. Tekkeönü (Hisar)'nde yapımı planlanan tersane sahası.

Ülkemizde ilk ve tek olan Anadolu Ahşap Yat İnşa Meslek Lisesi ile ahşap gemi yapımının tüm inceliklerini bilen yöredeki ustaların entegrasyonu sürdürülüp, bilgi alış-verişi devam ettirilmelidir. Böylece günümüz teknolojisini simgeleyen meslek lisesi ile usta-çırak ilişkisine dayanan ve geleneksel tarzı sürdüren tekne ustalarının uyumu, Kurucaşile'nin sektördeki rolünü daha da kuvvetlendirecektir.

Morfolojik özelliklere bağlı olarak, Kurucaşile ve çevresinin hinterlandı dardır. 1960'lı yılların ortalarına kadar Amasra ile karayolu ulaşımı bulunmayan Kurucaşile'nin, mevcut karayolu ağının geliştirilmesi zorunludur.

Ulusal ve uluslar arası tanıtım ve fuarlara katılarak, mesleğin tanıtımı ve geliştirilmesi sağlanmalıdır. 23-24 Temmuz 2005'te beşincisi düzenlenen Kurucaşile Ahşap Tekne ve Yat Festivalinin, daha profesyonel hale getirilmesi gerekir.

Sonuç

Bu kıyılara ilk yerleşen topluluklarla birlikte başlayan ahşap gemi yapımı, günümüzde büyük ölçüde ilkel sayılabilecek bir şekilde sürdürülmektedir. Mevcut şartların devamı, mesleğin gelişmesine ve korunmasına katkı olumsuz bir engel teşkil etmektedir. Bu nedenle gerek Hisar

(Tekkeönü) ve gerekse Kurucaşile’de yapımı planlanan tersanelerin hayata geçirilmesi son derece önemlidir.

Ülkemizde ilk ve tek olan *Anadolu Ahşap Yat İnşa Meslek Lisesi*, Kurucaşile için geleneksel metotların günümüz teknolojisi ile uyumunu sağlayan ve sektöre yeni ustalar yetiştirebilecek bir eğitim kurumudur. Ancak meslek lisesinin başarısı, usta-çırak ilişkisinden gelen ve mesleğin bütün inceliklerini bilen tekne ustaları ile birlikte hareket edilebilmesine bağlıdır.

Sonuç olarak, ülkemizde sadece birkaç yerde devam ettirilen ahşap gemi yapımı; bir iş kolu olması yanında, geleneksel bir imalatın sürdürülmesi açısından da önemlidir. Bu nedenle, Kurucaşile ve ahşap gemi yapımına daha fazla ilginin verilmesi gerekir.

KAYNAKÇA

- ANONİM, 1999**, Geçmişten Bugüne Kurucaşile. Önder Matbaacılık. Ankara.
- BIJIYKYAN, P.M. (Çeviren Anreasyan H.D.)**, 1969, Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası 1817-1819. İstanbul Üniv. Edebiyat Fak. Yay. No:1411. İstanbul.
- BOSTAN, İ.**, 1992, Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire. Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu. Türk Tarih Kurumu Yayınları VII. Dizi. Ankara.
- ÇOBAN, H.**, 1999., *Kurucaşile’de Ahşap Gemi Yapımcılığı*. Geçmişten Bugüne Kurucaşile. Önder Matbaacılık. Ankara.
- DEMİRCA., A.**, 1999., Bartın Çayı Ağzı-Amasra-Çakraz Koyu Arasının Kıyı Jeomorfolojisi. İstanbul Üniv. Sos. Bil. Enst. Fiziki Coğ. ABD (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul.
- DOĞANAY, H.**, 1998, Türkiye Ekonomik Coğrafyası. Çizgi Kitabevi. Konya.
- DOĞANAY, S.**, 2004., *Yeniay ve Çamburnu’nda Geleneksel Tekne İmalatı*. Doğu Coğrafya Der. Sayı:12, Konya.

Kurucaşile ilçesinde geleneksel ahşap tekne yapımı.

DOĞANER, S., 1993, İstanbul'da Gemi İnşa Sanayi. Türk Coğ. Der. Sayı:28. İstanbul.

ERİNÇ, S., 1996., Klimatoloji ve Metodları. Alfa Basım Yayınevi. İstanbul.

GÜNAL, N., 1997., Türkiye'de Başlıca Ağaç Türlerinin Coğrafi Yayılışları, Ekolojik ve Floristik Özellikleri. Çantay Kitabevi. İstanbul.

İNANDIK, H., 1958., *Türkiye Kıyılarına Genel Bir Bakış.* İstanbul Üniv. Coğrafya Enst. Der. Cilt:5, Sayı:9, İstanbul.

İNANDIK, H., 1971., Deniz ve Kıyı Coğrafyası. İstanbul Üniv. Yay. No:1219. Coğrafya Enst. Yay. No: 47, İstanbul.

KÖKÜÖZ, A., ÖRS, K., 1995., *Yüzyıllara Yayılan Gelenek Ahşap Gemi Yapımı.* Bilim ve Teknik Dergisi TÜBİTAK Sayı: 333 (Ağustos). Ankara.

YATGIN, H., 1996, Amasra Yöresi Floristik Kompozisyonu. Zonguldak Kara Elmas Üniv. Fen Bilimleri Enst. Peyzaj Mimarlığı ABD. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Bartın.

<http://cobandenizcilik.com>

<http://bartın.gov.tr>

<http://byegm.gov.tr>

<http://gemipersoneli.com>

<http://turkishshipping.org>

<http://boyran.com>