

**Dokuz Eylül Üniversitesi
Denizcilik Fakültesi Dergisi
Cilt: 5 Sayı: 1 Yıl: 2013**

BARTIN YÖRESİNDE AH AP TEKNE YAPIMCILIĞI

Mahmut DAVULCU¹

ÖZET

Endüstri devrimi her alanda olduğu gibi tekne yapıcılığı konusunda da köklü değişiklikler yaşanmasına neden olmuş, teknenin teknolojisi ve malzemelerinde de büyük yenilikler meydana getirmiştir. Bu doğrultuda XIX. yüzyıldan itibaren ah ap tekne ve gemilerin yerini hızla demir ve çelik gövdeli taşıtlar almaya başlamıştır. Bununla birlikte ah ap malzemesinden tekne ve gemi yapımı, içerisinde yaşadığımız yüzyılda da sürmektedir.

Bartın yöresi, Türkiye kıyılarında ah ap tekne yapıcılığının geleneksel teknik, yöntem ve malzemelerle canlı bir şekilde icra edildiği son merkezlerdendir. Bu çalışmada, Bartın yöresinde gerçekleştirilen alan araştırmalarında elde edilen bilgiler ışığında hazırlanmış olup geleneksel bir meslek olan tekne yapıcılığının kültürel ve geleneksel boyutlarıyla analizini içermektedir.

Anahtar Kelimeler: *Ah ap tekne yapıcılığı, geleneksel meslekler, somut olmayan kültürel miras, deniz kültürü, halkbilim.*

WOODEN BOAT BUILDING IN THE BARTIN REGION

ABSTRACT

As in every area, the industrial revolution also led to radical changes in the field of boat building, and there were major innovations in boat building technology and materials. In this context, from the XIXth century onwards, iron and steel framed vessels began to quickly replace wooden boats and ships. However, the building of boats and ship using woods does still continue in this century.

The region of Bartın is one of the last remaining centres on the coast of Turkey where the building of wooden boats still continues in a dynamic manner, with the use of traditional techniques, methods and materials. This article has been prepared in the light of the information obtained through

¹ KTB-Halk Kültürü Araştırmacısı.

field research in the Bartın region, and comprises the analysis of the cultural and traditional dimensions of boat building as a traditional craft.

Keywords: Wooden boat building, traditional crafts, intangible cultural heritage, marine culture, folklore.

1. GİRİŞ

Bu inceleme Kültür ve Turizm Bakanlığı Araştırma ve Etkinlik Genel Müdürlüğü tarafından 2001, 2010 ve 2011 yıllarında Bartın'da gerçekleştirilen üç ayrı saha araştırmasında elde edilen bilgi ve belgelerin ışığında hazırlanmıştır. Çalışmalar ah ap tekne yapıcılığının yaygınlaştığı ve temsil yeteneği olduğu düşünülen yerleşim merkezlerinde gerçekleştirilmiştir. Bu merkezler Bartın İli Merkez, Kuruca ile İlçesi Merkez, Kuruca ile İlçesi Ovatekkeönü Köyü, Kuruca ile İlçesi Kapısu Köyü'dür. Saha çalışmaları elde edilen malzeme halkbilime özgü tekniklerle tarafımızca derlenmiş olup makalede yer alan tüm görsel ve sözlü kaynaklar AEGM Halk Kültürü Bilgi ve Belge Merkezi'nde muhafaza edilmektedir.



Fotoğraf 1. Bartın (AEGM Arşivi)

Coğrafi olarak Batı Karadeniz Bölgesinde yer alan Bartın, Türkiye kıyılarında ah ap tekne yapıcılığının geleneksel teknik, yöntem ve malzemelerle icra edildiği son merkezlerdendir. İl, idari olarak dört ilçeye (Merkez, Ulus, Kuruca ile, Amasra) ve dört beldeye (Abdipaşa, Arız, Hasankadı, Kozcağız, Kumluca) ayrılmıştır ve ayrıca 265 köy başlı bulunmaktadır. Toplam nüfus, 2010 yılı rakamları ile 187.758 kişidir. Neredeyse tüm mevsimlerin ılıman ve yağışlı geçtiği

lin ekonomisi tarım, hayvancılık, balıkçılık ve bunun yanı sıra kısmen sanayiye (orman ürünleri) dayalıdır. Dağlar ve ormanlar 1 toprakları üzerinde önemli bir yer tutar. Bölgenin yaklaşık % 60'ı ormanlarla kaplıdır. Bitki ve hayvan türleri açısından son derece zengin bir yapı sergileyen orman varlığı, özellikle engebeli arazi ve yükseltilerde karımıza çıkar (<http://bartin.yerelnet.org.tr>).

Kültürel ve sosyo-ekonomik açıdan deniz, denizcilik, balıkçılık ve tekne yapımı Bartın yöresinde yaşayan halk açısından oldukça önemli unsurlardır. Yüzyıllardır denizle yatan ve denizle kalkan bölge halkının günlük hayatında ve folklorunda bu unsurlara ilişkin son derece orijinal ve zengin bir birikim meydana gelmiştir. Ah ap tekne ve gemiler uzun yıllar boyunca Bartın halkının günlük hayatında önemli bir yer tutmuştur. Karayolu ulaşımının yaygın olmadığı dönemlerde deniz taşıtları halk tarafından seyahat, ticaret, balıkçılık, ulaşım, eğlence vb. amaçlarla yaygın bir şekilde kullanılmıştır. Bölge ayrıca birçok denizci ve kaptan yetiştirmiştir. Bugün de özellikle sahil boyundaki yerleşimlerde deniz ve deniz taşıtlarıyla kurulan iç içe yaşam bütün canlılığıyla devam ettirilmektedir. Bölge halkının günlük hayatını ve maddî kültürünü derinden etkileyen bir diğer unsur ise yoğun orman örtüsüdür. Kızılkaya tekneye ve beşikten tabuta kadar yaşamın her aşamasında ve her anında kullanılan ah ap ürünleri, Bartın ormanlarının kestane, ardıç, köknar, simir, meşe gibi çok çeşitli ağaçlarından yapılmıştır. Bu ağaçları özelliklerine göre kullanabilme yeteneği ve bilgisi bu yörenin insanlarınca yüzlerce yıllık uygulama ve deneyim neticesinde elde edilebilmiştir.



Fotoğraf 2. Amasra (AEGM Arşivi)



Foto raf 3. Kuruca ile (AEGM Ar ivi)

2. BARTIN VE ÇEVRESİNDE GEMİ VE TEKNE YAPIMCILIĞI

Osmanlı donanmasının Karadeniz bölgesindeki önemli gemi yapım merkezlerinden birisi olan ve bu özelliğini XIX. yüzyıla kadar korumayı başaran Bartın yöresinde (Bostan, 1992: 25, 100) gemi inşaatının ne zaman başladığı kesin olarak bilinmemektedir. Bununla birlikte denizcilik için son derece elverişli koşullara ve olanaklara sahip olan bölgede bu zanaatın köklerinin oldukça eski olduğunu söylemek mümkündür.



Foto raf 4. Tekkeönü (AEGM Ar ivi)

Tekne ustaları Fatih Sultan Mehmet için yörede gemi in a edildi ini ifade etmekle birlikte gemi yapımına dair en erken tarihli kayıt XVI. yüzyılın ikinci yarısına aittir. 1571 yılında Osmanlı donanmasının nebahtı savaşında yok edilmesi üzerine imparatorluk hızla yeni bir donanma inasına başlamış ve bu doğrultuda diğer gemi yapım merkezleri ile birlikte Bartın'da da donanma için gemi inası gerçekleştirilmiştir (Beydiz, 2008: 31; Çakır, 2009:520). Bölgede gemi inası yapıldığına dair bilgi Evliya Çelebi'nin Seyahatnamesi'nde de yer almaktadır. XVII. yüzyılın ikinci yarısında yapılan Karadeniz gezisi dolayısıyla Bartın'a gelen Evliya Çelebi, yörede kalyon tarzında gemiler inası ve ticaret gemileri ile başkente kereste gönderildiğini anlatır (Evliya Çelebi, 1998). Osmanlıların kürekli kadirgamlardan yelkenle hareket eden kalyonlara geçiş dönemine ait bir fermanla (3 Şaban 1060/22 Temmuz 1650 tarihli) Bartın, Samsun, Sinop ve Varna'da kalyon ve burtun sınıfına mensup 30 kadar gemi inası yapılması emri bulunmaktadır (Aydın, 2007: 13). Uluslu İbrahim Efendi H.1163 M.1738 tarihli Atlas isimli eserinde Bartın'da gemiler inası ve ayrıca makaracı ve bükücü gibi sanayi erbabının bulunduğunu belirtmektedir (Çilsüleymanlı, 1996:28,64,1513). XVIII. yüzyıla ait bazı yazıtlara göre İstanbul'da yer alan Tersane-i Amire'de ihtiyaç halinde pek çok bölgeden olduğu gibi Bartın'dan da marangoz ve burgucu gibi gemi yapımı ile uğraşan ustalar getirilmekteydi (Aydın, 2007: 75). XIX. yüzyılın ilk yarısında Sultan II. Mahmut döneminde donanmada ve tersanede gerçekleştirilen ıslahat çalışmaları kapsamında birçok yer yanı sıra Amasra'da da yeni tezgâhlar kurulduğu anlaşılmaktadır (İhsanoğlu, 1994:619). 1869 tarihli Kastamonu Vilayet Salnamesine göre gemi yapımını özellikle Rum-Ortodoks halkın geleneksel olarak sürdürdüğü (Elmacı, 2007: 96).

XVII. yüzyıldan itibaren ah ap gemi ve teknelerin inası edildiğini bildiren Bartın tersanesi Gazhane Burnu ile Orduyeri Köprüsü arasında kalan bölge ile Irmak Kenarında (Tersane Caddesi) bulunmaktaydı. Burada inası edilen gemi ve tekneler gerek Akdeniz'de ve gerekse Karadeniz'de kullanılmaktaydı. 1914 yılına kadar Bartın yöresinde yalnızca yelkenli gemiler inası edilirken 1914 yılından itibaren motorlu tekneler de yapılmaya başlanmıştır. İlk motorlu tekneyi 1914 yılında Bankoğlu Kardeşler mimar Hasan Mudanyalı'ya inası ettirir. İstanbul-Bartın arasında sefer yapan bu gemi 20 tonluk bir deniz taşıtıdır (Elmacı, 2007: 97). Gemi inası sanayii 1920'li ve 30'lu yıllarda belki de altın yıllarını yaşar. Yerli gemicilik sektörüne hizmetlerinden dolayı 1947 yılında bir mayın gemisine "Bartın" adı verilir. 1950'li yıllardan itibaren gemi yapımını modern teknik ve malzemelerin yaygınlaşmasıyla başlatılan inası ile gerilemeye başlar. Ah ap tekne üretimi 1970'li yıllara kadar azalan oranlarda da olsa devam

eder (Çilsüleymano lu, 1996:1512-1514). Günümüzde Bartın'da ah ap tekne yapımı Kuruca ile İçe Merkezi ile Kuruca ile'ye ba lı Ovatekkeönü ve Kapisuyu Köylerinde yer alan irili ufaklı çe itli i letmelerde devam ettirilmektedir.

3. BARTIN YÖRESİNDE TEKNE YAPIM USTALARI, USTALARIN EĞİTİM VE YETİŞTİRME AMALARI

Bartın yöresinde yüzyıllardır devam eden ve bugün yalnızca Kuruca ile ve çevresinde ya atılan tekne yapımcılığı geleneksel bir meslek olup bu mesleğin erbabı olan insanlar yörede kayık mimarı, kayık ustası, gemi mimarı ya da mimar olarak adlandırılır. Bu ustaların a ettikleri ah ap gemi ve teknelerle yüzyıllarca Türk denizciliğine ve ekonomisine hizmet etmişlerdir.

Geleneksel mesleklerin yapısında var olan sözlü kültür, 20. yüzyıla kadar Bartınlı usta ve mimarların anonim kalmasına neden olmuştur. Geçen yüzyıl içerisinde kitle iletişim araçlarının yaygınlaşması ve kültürel ara tırmaların artması ile bu geleneğin o döneme ait temsilcilerinin isimleri kayıt altına alınabilmiştir. isimleri günümüze kalabilen ustaların unlarıdır: brahim Aldıraklıo lu, Ahmet Arapo lu, Mehmet Arapo lu, Nuri Ayrancıo lu, Lütfi Bilgin, Hacı Dabazo lu, Hasan Dabazo lu, Halil Dabazo lu, Mustafa Dabazo lu, Halil Dadaylıo lu, Osman Deri , Mehmet Emirosmano lu, brahim Hatemekçi, Mehmet Kahvecio lu, Ömer Kemiko lu, Hasan Mudanyalıo lu, Mustafa Sinoplu, Emin Yazıcıo lu, Kadir Yortçuo lu, Alafum Hüseyin Usta, Paldum Ahmet Usta, Yarım anın o lu Hasan Usta (Çilsüleymano lu, 1996:1512, 1514). 1934 do umlu olan Rifat Bilgin Bartın'da ah ap gemi inaatında çalışmı olan son ustalardan birisidir. Aynı zamanda ustası da olan babası Lütfi Bilgin, Bartın'ın en tanınan ve becerikli gemi mimarları arasındadır.



Foto raf 5. Ovatekkeönü Köyü-Tekne yapımcısı Mustafa Gülgeç (AEGM Ar ıvi)

Gemi mimarlı ı, tersanelerde ıarak olarak çalı maya ba layıp ustalık a amasına ula an ve daha sonra tersane adı verilen bir i letme açarak mimar vasfını kazanan, gemi in a sürecini ba ından sonuna kadar yürütme becerisine sahip ki ilerdi.

Di er geleneksel meslekler gibi tekne yapımcılı ı da usta-ıarak ili kisi içerisinde ku aktan ku a a aktarılır. Tekne yapımcılı ının aynı aileler tarafından sürdürölmesi yaygın bir durumdur. E itim süreci yazılı materyallerden ziyade göze ve kula a dayalıdır. Bir ustanın yanına verilerek tekne yapımcılı ına adım atan her genç ıarak olarak adlandırılır. ıaraklı a ba lama ya ı de i kendir. Ancak genellikle ilkokulu bitiren çocuklar ıarak olarak bir ustanın yanına verilir. Çocu un bu mesle e hevesli olması önemli bir etkindir. Geleneksel mesleklerin ruhunda var olan “eti senin kemi i benim” anlayı ı tekne yapımcılı ında da kar ımıza çıkar.



Foto raf 6. Kuruca ile İçesi Merkez-Tekne yapımcısı Soner Yasa (AEGM Ar i vi)

Bir ustanın yanına çırak olarak alınan genç uzun yıllar boyunca karın toklu una çalı tırılır. Ustasına elinden geldi ince iyi bir ekilde hizmet etmeye çalı an çıra ın tek kazancı elde etti i bilgi ve beceridir. Bununla birlikte, iki ku ak öncesine kadar devam eden bu uygulama bugün artık tamamen terk edilmi tir. Usta adayı e itimi boyunca her türlü bilgiyi önce gözlemleyerek ve sonra bizzat deneyerek ve uygulayarak ö renir. Alet-edevatın kullanımı, a açların özellikleri, tekne tipleri, maliyet hesapları vb. teknik ve mesleki bilgilerin yanı sıra geleneksel bir mesle i icra eden her ustada olması gereken edep de ustası tarafından çıra a aktarılır. El becerisi geli en ve gereken seviyede yetkinli e ula an usta adayı artık kalfa olarak çalı maya ba layabilir. Kalfa olan genç artık verdi i eme in kar ılı nı almaya ba layabilir. Atölyede çalı an kalfalar ve di er ustalara ücret, genellikle haftalık olarak ö denmektedir. Bartın kent merkezinde yer alan tersanelerde kalfalık a amasının bulunmadı ı tespit edilmi tir:

Geleneksel kültürde askerlik hizmetinin yerine getirilmesi bir e i in a ılması ve bir olgunluk göstergesidir. Askerli in tamamlanması tekne yapımında da önemlidir, zira tekne yapımı ile u raya an ki ilerin usta olarak adlandırılması genellikle bu hizmetin yerine getirilmesinden sonra olmaktadır.

Usta-çırak ili kisi içerisinde bilgi aktarımı Kuruca ile ve çevresinde yer alan tekne yapım atölyelerinde bugün canlı bir ekilde

devam etmektedir. Ayrıca Kuruca ile Endüstri Meslek Lisesi'nde 1997 yılında açılan Ah ap Tekne Yapım Bölümü'nde alaylı ustalardan da faydalanılarak öğrenci yetiştirilmektedir.

Tekne yapım atölyelerinde haftanın altı günü çalışılmaktadır. Cuma günü çalışılmaması eski bir gelenektir. Atölyelerde sabahın ilk ışıklarıyla başlayan çalışma havanın kararmasına kadar devam etmektedir. İlgilili bir bilgi bazı tekne ustalarının aynı zamanda yapı ustası da olmasıdır. Kendisi de yapı ustası ve marangoz olan Kuruca ile'nin Eymir Köyünden Müsait Usta lakaplı Hüsamettin Bilgiç aynı zamanda ustası da olan babası hakkında şu bilgiyi aktarmaktadır:

“ ki tane ambar yaptık rahmetli babamla birlikte. Babam çok değerli ustaydı. Babam gibi usta buralarda hiç yoktu...Zaten mimardı, mimar. Deniz ve kara mimarıydı. Birinci sınıf mimar. Hacı Osman usta. Bu Kuruca ile muntakasının bir numaralı ustası. Bir mimar, her yerde mimar...Yani mimar demek her işten anlar, mühendis gibi bir adam.....Hem deniz işleri, hem kara işleri...Babam Kuruca ile'nin bir tek Hacı Osman ustası, mimarı...”



Fotoğraf 7. Ovatekkeözü Köyü-Ustanın yanında çalışan çırak (AEGM Arivi)

Tekne yapımcıları ve yapı ustalarının son derece yüksek marangozluk bilgisine sahip olmaları zaman zaman bu iki mesleği de yürütebilmelerini ya da bir meslekten diğer mesleğe geçi yapabilmelerini sağlamalıdır (Acemioğlu'nun döneminde neccarlık eğitimi alan Mimar Sinan, Van Gölü kıyısında üç tane

kadıncağın a etmi tir). 2009 yılı içerisinde Ordu yöresinde gerçekleştirilen saha ara tırmasında Perembe ilçesi Çerli Köyünde yaayan Osman Yavuz'un eskiden yapı ustası iken daha sonra tekne yapımına döndü ü tespit edilmiştir.

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

“Gemicilerin piri Nuh Aleyhisselam, gemiyi yapanların. Nuh Aleyhisselam gemi yapmış ya! Allah'ın emriyle Tufan olmuş, o gemi yüzmüş, kurtulmuşlar. Her hayvandan birer çift almış, kendisine uyan, iman edenleri de almış, yerden suyu kırmış, yukardan suyu almış, sular yükselmiş, bunlar o gemiyle yüzmüşler, Kuranın ifadesi de var, gemi yap diye, Cenab-ı Hak ona ilham etmiş, özetmiş, gemiyi başka türlü bilemezdi. Onun için gemi inaatçıların, gemi ustalarının piri Nuh Aleyhisselam derler.” (Kaynak: Kısa: Rifat Bilgin).

Profesyonel bir meslek olan tekne yapımını ile uğraşan ustaların tek geçim kaynağı bu meslekten elde ettikleri gelirdir. Bunun yanında aileye yetecek kadar tarım ve hayvancılıkla da uğraşılabilir.

Bartınlı tekne ustaları, geçim sıkıntısı yaşadıkları veya iş bulamadıkları dönemlerde ya da uygun bir teklif olduğu takdirde Bartın'ın dışına çıkarak –özellikle Akdeniz kıyılarında- mesleklerini icra etmektedir. 2000'li yıllardan itibaren tekne yapımçıları, meslekleri ile ilgili sorunların üstesinden gelebilmek amacıyla örgütlenmeye başlamışlardır. Bugün birisi Kuruca ile'de ve diğeri Ovatekkeönü köyünde olmak üzere üyeleri tekne yapımçılarından oluşan iki ayrı kooperatif mevcuttur.

Yaayan tekne ustaları içerisinde Ali Büyükböcek zikredilmesi gereken ustalardandır. 1930 Kuruca ile doğumlu olan Ali Büyükböcek Kuruca ile yöresinde, aile ismi olan Elmacı lakabıyla bilinir. Bu lakap babası Mehmet'in meyve yetiştiriciliği ve özellikle elma üretimi ile ilgilenmesinden kalmıştır. Kayıkçılığa hevesli bir çocuk olan Ali usta ilkokulu bitirmesinin ardından Hamid Demirel'in yanına çırak olarak girerek mesleğe adımını atmıştır. Bir süre sonra Hamid ustanın yanından ayrılarak Zülküf nce ile çalışmaya başlamıştır. Yeteneği ve çalışkanlığı ile kısa sürede sıvıran Ali Büyükböcek askerlikten sonra kendi atölyesini kurarak çektirme tipi gemileri inşa etmeye başlamıştır. Sayısız usta yetiştiren Ali Büyükböcek inşa ettiği teknelerle o kadar meşhur olmuştur ki “Elmacı” lakabı aynı zamanda bir ekolün adı haline gelmiştir. Ali

Büyükböcek'in o lu Hasan Büyükböcek babasının mesle ini devam ettirmektedir. Hasan Büyükböcek'in sahip oldu u i letme Kuruca ile ve çevresinde bulunan en büyük tekne yapım atölyesidir. Bu atölyede büyüklü küçüklü yüzlerce tekne in a edilmi tir. Liman içinde kurulu bulunan ve ona yakın çalı tı ı bu atölyede ba ta Batı Karadeniz bölgesi olmak üzere stanbul, Do u Karadeniz, Orta Karadeniz, Marmara ve Ege bölgesinden gelen sipari ler çerçevesinde balıkçı ve gezinti tekneleri in a edilmektedir. Bu atölyeye Hollanda ve Almanya'dan da sipari ler gelmi tir. Hasan Büyükböcek'in o lu Mehmet Büyükböcek ailede üçüncü ku ak tekne yapımını temsil etmektedir. Küçük ya larından itibaren babasının yanında çalı an Mehmet Büyükböcek aynı zamanda Kuruca ile Endüstri Meslek Lisesi Ah ap Tekne Yapım Bölümü mezunudur.

Tekne yapımı, bakımı ve donatımı ile ilgili burguculuk, kalafatçılık, makaracılık, urgancılık ve yelkencilik gibi geleneksel meslekler de mevcuttur. Bu meslekler bugün büyük ölçüde tarihe karı mı tir. Kalafatçılık bu meslekler arasında kısmen de olsa ya atılan bir zanaattır. Kalafatçı, a aç teknelerin kalafatlanması i lemini profesyonel anlamda gerçekle tirilen meslek erbabını ifade eder. Kent merkezinde ah ap gemi ve tekne in aatlarının yapıldı ı dönemlerde kalafat i lemi Balamba köyünden gelen kalafat ustaları tarafından gerçekle tirilmekteydi. Bu köyün ahalisi özellikle kalafatçılık mesle i üzerinde uzmanla mı tı ve geçim kayna ı da büyük ölçüde buydu. Kastamonu iline ba lı olan Cide ilçesi de yeti tirdi i kalafatçılarla, Bartın yöresine de hizmet eden bir merkezdir. Aynı zamanda bir tekne yapım merkezi de olan Cide ilçesine ba lı bir köyün "Kalafatçı" ismini ta ıması son derece manidardır.

4. BARTIN YÖRESİNDE TEKNE YAPIM ATÖLYELERİ

Kent merkezinde gemi in aatları Bartın ırma ına yakın alanlarda, tersane adı verilen i letmelerde gerçekle tirilmekteydi. Aynı ekilde gemi yapım sanayinde çalı an gemi mimarları, ustalar ve aileleri de bu bölgede, Orduyeri ve Yalı mahallelerinde ya amaktaydı.

"Yalıboyu var, Eski terminalin orda, Yalıboyunda oralar hep tersaneydi. Yüzlerce gemi yapılırdı orada... Orduyerinin ve Irmak boyundaki, Eski Terminalin oraya kadar giden yerin insanları gemilerde usta olarak çalı ırlardı. Sanatkar bunlar, gemi ustası... Orduyeri mahallesinde, o gemilerin yapıldı ı sahada o ustalar ya ardı." (Kaynak Ki i. Rıfat Bilgin)

Bugün Bartın yöresinde tekne inası amacıyla kullanılan kapalı mekânlar yöresel olarak “maaza” olarak adlandırılır. Maaza kelimesi Bartınlı ustalar için atölye, tersane veya tezgâh anlamına gelir. Ustalar tarafından kullanılan bütün alet, edevat burada muhafaza edilir, aynı zamanda tekne inası için sarf edilecek olan kereste de maazanın hemen yakınlarında yer alır. Bu yapılar denizin birkaç metre uzağında ya da sahilinden birkaç yüz metre mesafede bulunabilir. Genellikle ustanın evine yakın bir yerdedir. Ancak, büyük boyutlu teknelerin inası edildikleri maazaların denizden uzak bir yerde bulunması teknelerin tahribatını önlemeye yardımcı olur. Bu yapılar denizin birkaç metre uzağında ya da sahilinden birkaç yüz metre mesafede bulunabilir. Genellikle ustanın evine yakın bir yerdedir. Ancak, büyük boyutlu teknelerin inası edildikleri maazaların denizden uzak bir yerde bulunması teknelerin tahribatını önlemeye yardımcı olur.

Yakın tarihlere kadar inası devam eden çektirme tipi gemilerin inası kapalı bir alanda inası edilmesi söz konusu bile değildir. Bu gemiler denizin hemen kenarında, doğal korumaya sahip sahillerde inası edilmiştir. Bugün için ah ap bir konstrüksiyon ile bu konstrüksiyonu dışardan saran naylon bir örtüden ibaret olan maazaların geçmişi taş duvarlardan müteekkil, ah ap çatı ile örtülü mimari unsurlar olduğu ifade edilmektedir. İnası edilen teknelerin boyutlarına göre maazanın büyüklüğü de değişir.



Fotoğraf 8. Kapısu Yu Köyü Mustafa Tok Atölyesi (AEGM Arivi)



Foto raf 9. Kuruca ile İçesi Merkez Hasan Büyükböcek Atölyesi (AEGM Ar ıvi)

Kuruca ile, Kapisuyu ve Tekkeönü sahilllerinde yer alan atölyeler küçük ve orta ölçekte tekne üretimi yapılan işletmelerdir. Faal atölye sayısı, yaşanan bir takım sorunlar nedeniyle geçmiş yıllara göre gittikçe gerilemektedir. Hammadde sıkıntısı ve talepteki daralma ah ap tekne yapımını konusundaki en önemli sorunlardır. Atölyelerde çalışan işçi ve usta sayısı alınan siparişlere göre değişebilir. Ayrıca atölye sahibi, işçisiyle birlikte çalışmakta, emek vermekte ve ter dökmektedir.

5. AH AP TEKNE YAPIMINDA KULLANILAN ALETLER



Foto raf 10. Aletler (AEGM Ar ıvi)

1980’li yıllara kadar ustalar tekne imalatını el emeği ve basit aletlerle gerçekleştirmişlerdir. Balta, kayıkçı keseri, testere, rende, akül, terazi, kü türe, gönye, kargaburnu, ayak keseri, çırpı ipi, el burgusu, bıçkı ustaların kullandığı balta lıca el aletleridir. Balta ve keser aynı zamanda ölçü amacıyla da kullanılmıştır. İlginç bir şekilde bu kullanım bugün de büyük ölçüde devam etmektedir. Balta ve keser sapı, standart bir ölçü birimi olarak karımıza çıkar, uzunluk ve derinlik hesapları bu birimler üzerinden gerçekleştirilir. Örneğin sipari verilirken kayının büyüklüğü 8 balta boyu, 10 balta boyu gibi ölçülerle ifade edilir. Bu ölçü birimleri teknenin bütün in a a amalarında kullanılır. Geçmişte ayrıca karı , kulaç, ayak gibi geleneksel ölçü birimleri de kullanılmıştır.

6. AH AP TEKNE YAPIMINDA KULLANILAN MALZEMELER

Organik bir malzeme olan ah ap, Endüstri Çağı öncesine ait dönemde gemi ve tekne in ası amacıyla kullanılan ana yapım malzemesidir. Tekne in a malzemelerinin çeşitlenmesi Endüstri devrimi sonrasında ait bir gelişmedir. Bartınlı ustalar Karadeniz bölgesinde birçok tekne yapım merkezinde yaşanan sürecin aksine ah ap malzeme kullanımını terk etmeden mesleklerini devam ettirmektedir.

Kayın, meşe, çam ve köknar Bartın tersanelerinde 70’li yıllara kadar in a edilen teknelerin ve özellikle çekirtme tipi gemilerin yapım malzemesini teşkil etmiştir. Bu farklı ağaç türleri sahip oldukları özelliklere göre teknelerin uygun bölümlerinde uygulanmıştır.

Bugün için kestane ağacından elde edilen kereste yörede tekne in ası amacıyla kullanılan ana malzemedir. Kestane ağacı yapısı itibarıyla 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 in ası için elverişli bir konum kazandırmaktadır. Bu madde ayrıca ağacı çürümeye karşı da dayanıklı hale getirmektedir (Yazıcı, 1998: 10, 16).

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 çalınan bir ağaç türüdür. Dış odunu genellikle kirli sarı iç odunu ise sarıya çalan kahverengidir. Denizde yaşanan çeşitli mikroorganizmalara karşı oldukça dayanıklıdır. Geçmişte in a edilen ah ap tekne ve gemilerin

malzemesi Bartın ve çevresindeki ormanlardan temin edilmiştir. Bugünse tekne inşaatı için gerekli ah ap malzeme büyük ölçüde Orta ve Doğu Karadeniz bölgesinden temin edilmektedir.



Foto raf 11. Kestane kerestesi (AEGM Arıvi)

Kestane ağacının dışındaki meşe, çam ve kayın ağaçları da yer yer tekne yapımında kullanılmaktadır. Meşe ağacı daha çok büyük boyutlu teknelerin yapımında karımıza çıkar. Her ağacın olduğu gibi kestane de bir kesim vakti bulunmaktadır. Ustalar, Sonbaharda su yürümeden kesilen kestane ağacının daha mukavemetli olduğunu yüzlerce yıllık deneyim sonucu görmüştür.

Tekne yapımı sırasında ustaların ağaçların doğal özelliklerinden yararlanması (özellikle bodoslama ve e rilerin yapımında) yüzyılların getirdiği bir alışkanlıktır:

“E ri kısımları tabiattan e imli olarak kullanırız. Yani bütün ağacı çevirmeden yapmayız ki bir tazyik gördüğü zaman kırılmaması için. Tabiat e risi olması lazım gelir.....Ağacı sınıf sınıf ayırırız. Do ru olanı do ru tarafta, e ri olanları e ri kısımda bu şekilde de erlendiririz.” (Kaynak Kişi: Hayrettin Tok)

Tekne ustaları bu amaca hizmet eden en makbul ağaçların yamaçlarda yetiştiğini ifade etmektedir. Ağaçlar için doğal bir süreç olan e rilik hammadde olarak değerlendirildiğinde bir “kusur” olabilmekte ve ağacın değerinin düşmesine neden olmaktadır. Oysa ah ap tekne yapımında e ri ağaçlar bilinçli olarak kullanılmakta ve tercih edilmektedir. E riliğin nedeni yetiştirme muhiti, arazinin eğimi, rüzgâr ya da mekanik bazı etkiler olabilmektedir (Yazıcı, 1998:2,19).

Da lardaki kestane ormanlarında kesimi yapıldıktan sonra tomruk halinde satın alınan a aç bir süre bekletilir ve açık havada sertleşmesi sağlanır. Daha sonra elektrikli hızarlarla kereste haline getirilen a aç, deniz suyu içerisinde ya da ya mur altında bekletilerek acı suyunu salması sağlanır. Ustaların acı su olarak nitelendirdikleri sıvı kestanenin bünyesinde yer alan tanen maddesidir. Tanen suyla çözülebilen bir maddedir (Yazıcı, 1998: 18).

Kuruması ve acı suyunu atabilmesi için kereste, kurulan e ekler üzerinde hava alacak şekilde düzgün bir şekilde diklemesine istiflenir ve birkaç ay boyunca bekletilir. Kuruyan ve acı suyunu atan ah ap malzeme kullanılmaya hazırdır. Kestane a acına, dı kaplamanın e imli yüzeylerinde kullanılmadan önce açık ate te ısıtma ya da kaynar suda kaynatma yöntemiyle form kazandırılabilir.



Foto raf 12. Ovatekkeönü Köyü-Tekne yapımında çalışan ustalar (AEGM Ar iveri)

Tekne yapımında ah abın dı nda kullanılan bir di er önemli materyal madeni aksamdır. Cıvata ve galvanizli çividen olu an bu aksam, dö eme ve ıskarma gibi bazı aksamın birbirine ba lanması amacıyla kullanılmaktadır. Galvanizli çivi modernle menin getirdi i bir yeniliktir. Zira geçmi te ustalar yerli demircilerce imal edilen ve *kesme* olarak vasıflandırılan çivileri kullanmı lardır. Cıvata yerine ise *kavile* adı verilen ve gene a açtan imal edilen a aç çivilerden yararlanılmı tır.

7. BARTIN YÖRESİNDE ÜRETİLEN AH AP TEKNE TİPLERİ

Tarihsel süreç içerisinde tekne tipleri pek çok değişikliği göstermiştir. Değişim ve dönüşümün en önemli nedeni dönemin teknolojisi ve ihtiyaçlarıdır. Piyasadaki fiyatlar düştüğü zaman yörede imal edilen teknelerin maliyeti son derece düşüktür. Müteri profili ise çok çeşitlidir. Balıkçı tekneleri genellikle Karadeniz, Marmara ve İstanbul için imal edilir. Gezinti tekneleri siparişleri ise Türkiye'nin her bölgesinden ve hatta yurtdışından gelebilmektedir.

Bugün için Bartın'da imal edilen tekneler kullanım alanına göre üç ana gruba ayrılabilir:

- 1-Balıkçı tekneleri
- 2-Gezinti tekneleri
- 3-Çeşitli amaçlarla kullanılabilen sandallar.

Ancak arşiv vesikaları ve yazılı kaynaklar geçmiş yüzyıllarda Bartın'ın Türk donanmasının kullanımı için askeri amaçlı gemi ve teknelerin de imal edildiği önemli bir merkez olduğunu göstermektedir. Savaş gemilerinin inası, yelkenli çayın kapanmasıyla XIX. yüzyılda sona ermiştir. Askeri açıdan yelkenli gemilerin kullanımının sona ermesiyle sivil ve ticari gemilerin inası hız kazanmıştır.

Geçmişte Bartın'da imal edilen gemiler genellikle mavna, bumbarta, çekirtme, gulet, martiko ve salapurya tipinde idi (Çilsüleymano lu, 1996:1514-1515). Ancak Bartın denilince akla ilk gelen tekne tipi çekirtmelerdir. Çekirtme tipindeki gemiler bugün bile denizcilerin ve tekne yapımcılarının hafızalarında. Çeyrek asır öncesine kadar Bartın kıyılarında inası devam eden çekirtmeler daha çok ticari amaçlarla kuru yük gemisi olarak kullanılan deniz taşıtlarıdır. Süleyman Nutki, Kamus-i Bahri isimli eserinde çekirtmeyi tümüyle tırhandile benzeyen, tek direkli bir gemi olarak tanımlamaktadır. Çekirtme tipi teknelerle Ege'ye özgü bir tekne tipi olan tırhandil arasında gövde biçimi ve tekne gövdesiyle ilgili olarak kullanılan terimler bakımında büyük benzerlikler bulunmaktadır. Bu ve buna benzer veriler Ege ve Akdeniz'e özgü geleneklerin bir iç deniz olan Karadeniz bölgesi gemiciliğini derinden etkilediğini göstermektedir (Çoban, 1995).



Foto raf 13. Kastamonu ili nebolu ilçesinde Mustafa Ya ar tarafından in a edilmi olan çekirtme tipi tekne (AEGM Arivi)

Çektirme tipi teknelerin son örnekleri kıyı turizminin yapıldığı bölgelere götürülerek restaurant vb. amaçlı olarak kullanılmaya başlanmıştır. 300 tona kadar taşıma kapasitesi olan çekirtmeler yük taşıma amacıyla kullanılmı olan, her türlü yükü taşımaya uygun, hem motorla hem de yelkenle seyrüsefer yapabilen, hızlı, iki ucusivri, yüksek bordalı ve geniş karınlı gemilerdir. “Yük hırsızı” da denilen bu gemiler Karadeniz’in özelliklerine daha uygun olduğu için bu bölgede diğerlerine göre daha çok tutulmuştur (Çilsüleymano lu, 1996:1515).

Günümüzde bu yörede inşa edilen tekneler genellikle kış ekilerine göre sınıflandırılmaktadır. Karpuz kış veya çırnık tabiri yuvarlak kışlı tekneleri, ayna kış veya yarım ayna tabiri kış ekli düz olan tekneleri, iki başlı veya iki çeneli tabiri ise iki tarafı da sivri olan tekneleri ifade eder. İnşa edilen teknelerin boyu birkaç metreden 50 metreye kadar değişebilmektedir. Aynı tipte de inşa edilse farklı atölyelerde inşa edilen her tekne birbirinden farklı özellikler göstermektedir.

Bartınlı ustalarca inşa edilen teknelerin en büyük özelliği Karadeniz’in sert sularına dirençli ve dayanıklı olmaları ile denize kolaylıkla indirilip bir o kadar kolaylıkla da karaya çekilebilmeleridir (Çoban, 1995).

Yeni yapılan her tekneye bir isim verilmektedir. Bu isimler de diğer kaynaklardan gelebilmektedir: Atadan gelen isimler, ölen bir

kaptanın ismi, tekneyi satın alanın babasının ya da çocuklarının isimleri vb.



Foto raf 14. Kuruca ile İleşli Merkez-Limanda kayıklar (AEGM Ar iveri)

8. AH AP TEKNE N AATI VE YAPIM A AMALARI

Modern tekneler, in aatın ba lamasından önce ayrıntılı planların çizilmesi ve kullanılacak malzemenin boyutlarının ve maliyetinin hesap edilmesi ile ba layan karma ık bir süreç içerisinde in a edilmektedir. Geli en gemi in a teknolojisi Bartın yöresinde yüzyıllardır devam eden tekne yapımını pek de etkilememi e benzemektedir. Zira tekne in aatı dün oldu u gibi bugün de büyük ölçüde ustanın el ve göz hesabı ile içgüdü ve deneyimlerine dayanmaktadır. Bununla birlikte ustalar kendilerine gelen bir projeyi kullanarak tekne in a edebilecek kapasiteye de sahiptir.



Foto raf 15. Kapısıyu Köyü-Mustafa Tok Atölyesi-Omurganın yapımı (AEGM Ar iveri)

Tekne in aatı ustann tekneyi yaptırarak olan ki iyle konu ması ve anla masıyla ba layan karma ık bir süreçtir. Anla ma gerçekte tikten sonra teknenin in asına omurganın ekillendirilerek tezgâha yerle tirilmesi ile ba lanır. Ah ap teknelerin yapımında geçmi ten günümüze iki ana teknik kullanılmı tır. “Önce kabuk” yönteminde ilk olarak kaplama tahtalarıyla geminin dı kabu u yapılır, bu kabu un içerisine postalar sabitlenir. Bu teknik uzun zaman önce terk edilmi tir. “Önce iskelet” yönteminde ise omurganın kurulması ve bodoslamaların yerle tirilmesinden sonra postalar tutturulur, dı kaplama bu iskelet üzerine sabitlenir (McGrail, 2004). Bartın ve di er tekne in a merkezlerinde bugün de uygulanan in a tekni i “önce iskelet” tekni idir.



Foto raf 16. Kuruca ile İçesi Merkez- skeleti tamamlanmı olan bir tekne (AEGM Ar ıvi)

Omurganın dengeli ve sa lam bir zemin üzerine yerle tirilmesi in aatın do ru yürümesi açısından önemlidir. Omurga, teknenin alt bölümünde yer alan ve ba tan kıça kadar boylamasına uzanan masif bir elemandır. Teknenin dengesini sa layan en önemli unsur omurgadır. Omurga teknenin büyüklü üne göre tek ya da birkaç parçadan olu abilir. Böyle bir durumda bu parçalar parile adı verilen ve omurgayı olu turan parçaların uçlarına açılan di ve yuvalar vasıtasıyla birbirine sabitlenir. Ustalar özellikle küçük teknelerin omurgasını tek parça a açtan yapmayı tercih eder. Omurga a acının tamamlanmasından sonra ba ve kıç bodoslamalar hazırlanarak omurgaya sabitlenir. Bodoslama teknenin ba ve kıç bölümünde yer alan omurgaya dik elemanlardır. Paraçol adı verilen takviye elemanları ile omurgaya ba lanan bodoslama a açlarının en önemli

i levi borda kaplamasının bunların üzerine oturtulmasıdır. Bodoslamlar doğal olarak e ri forma sahip olan a açlardan yapılır. Bodoslamların da hazırlanmasından sonra teknenin kaburgasının yapımına başlanır. Kaburga teknenin ana yapısını meydana getiren postaların tamamını ifade eder. E ri ya da ıskarmoz olarak da adlandırılan postalar omurgaya dik olarak yerleştirilir ve dış sargı için bir altyapı oluşturur. Bodoslamlarda olduğu gibi postaların yapımında da muhakkak e ri forma sahip a açlar kullanılır. Postaların yerleştirilmesinden önce sahte ya da endaze kalıpları denilen kalıplar usta tarafından çakılacak ve bu kalıplara göre postalar ile dış sargı yapılacaktır. Posta adı verilen elemanlar tek parçadan ibaret olmayıp dö ek, ıskarma ve uzantılardan müteekkildir ve kemere adı verilen enine tekne kirişleri ile birbirine bağlanarak desteklenir. Postaların yapımının tamamlanmasından sonra takviye kükükları başlanır. Teknenin kaburgası tamamlandıktan sonra dış sargının yapımına geçilir. Dış sargının yapımı sırasında kaplamada kullanılacak olan a açlar önce ateş ya da sıcak suda yumuşatılarak yerine yerleştirilir. Sargı a açları yerine i kence adı verilen bir düzenekle tutturulur. Dış sargının bitirilmesinden sonra sahte adı verilen kalıplar sökülür, iç takviyeler yerleştirilir ve güverte kaplamasının yapımına geçilir.



Foto raf 17. Kuruca ile İçesi Merkez-Hasan Büyükböcek Atölyesi-skeleti tamamlanmış olan bir tekne (AEGM Ar i vi)

Teknenin ah ap kısmının bitirilmesinden sonra kalafatlanmasına sıra gelir. Kalafatlama, ah ap teknelerin sızdırmazlığını sağlamak amacıyla dış kaplamayı oluşturan tahtaların arasında kalan boşlukların ziftlenen kenevir (üstüğü) ya da ham pamuk ile doldurulmasıdır. Bu işlem sızdırmazlığın yanı sıra kaplama tahtalarının birbirlerine sıkı tutulmasını da sağlar (Kaygın-Aytekin, 2005: 18). Kalafat işlemi, inşa edilen her yeni tekneye uygulanır.

gibi bakıma alınan teknelere de tatbik edilir. Kalafat tokma ı, kalafat demiri, zift çana ı ve köfteruz kalafatçılarca kullanılan aletlerdir. Günümüzde bazı atölyelerde kalafat i leminin yerini ince i çilik almaya ba lamı tır. Bartın tersanelerinde kalafat i leminden sonra, gemiye denizde kurt vurmasını önlemek amacıyla yapılan bir i lem de su kesiminin altını açık ate le alazlamaktır.



Foto raf 18. Kuruca ile İçesi Merkez-Hasan Büyükböcek Atölyesi-
Dı sargısı yapılmakta olan bir gezinti teknesi (AEGM Ar ıvi)

Kalafatlama i leminin de tamamlanması ile ilk kat boya yapılır ve macun çekilir, daha sonra ikinci kat boya vurulur. Teknenin iç donanımının da hazır edilmesi ile tekne sahibine teslim edilir ve suya indirilir.

Bartınlı ustalar in a ettikleri her tekne için (iyi bakılması artıyla) otuz, otuz be yıl hatta elli yıl ömür biçmektedir. Teknenin her yıl kı mevsiminde karaya çekilmesi ömrünü arttırması açısından tavsiye edilen bir durumdur.



Foto raf 19. Kuruca ile İçesi Merkez-Hasan Büyükböcek Atölyesi-Yapımı bitmek üzere olan bir gezinti teknesi (AEGM Ar ıvi)

9. BARTIN YÖRESİNDE AH AP TEKNE YAPIMINA İLİŞKİN GELENEKSEL UYGULAMA, TÖREN VE RİTÜELLER

Yüzlerce yıldır sürdürülen denizle iç içe yaşam ekli Bartın yöresinde denizcilik, balıkçılık ve gemicilikle ilgili oldukça zengin bir folklorik yapının meydana gelmesini sağlamıştır.

“Gemi atması” olarak adlandırılan ritüeller bu folklorik yapı içerisinde gemi ve tekne yapım süreci ile doğrudan ilişkili bir kültürel faaliyetdir. Bu yörede yapımı tamamlanan bir deniz taşıtının suya indirilmesi “denize atmak” ya da “suya atmak” deyimleriyle ifade edilir. “Gemi atması” ise yapımı tamamlanan bir geminin denize indirilmesi sırasında gerçekleştirilen ritüeller, gelenekler, uygulamalar ve ritüeller bütünüdür.

Yapılan gemilerin törenle denize indirilmesi Türk denizciliğinde eski bir gelenektir. XVIII. yüzyılda yapılan bir kalyonun denize indirilmesi merasimi Müneccimbaşı'nın belirleyeceği bir gün ve saatte yapılırdı. Geminin inasına başlanabilmesi amacıyla da e ref saati belirlenirdi (Özdemir Gümü , 2010: 17). Geminin tamamlanmasına yakın bir zamanda Padişah ve devlet ricaleri tarafından gönderilen kumandantlarla gemi donatılır, denize indirilmeden bir gün önce ise Tersane Emniyeti tarafından hazırlatılan yemek içi ve fakirlere dağıtılırdı. Merasim günü başta Padişah olmak üzere devlet ricaleri alana gelerek törene katılırdı. Padişah kalyonun denize indirilmesine izin verince Eyhülislam'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 iğçileri arasında paylaşılırdı. Geminin suya denize indirilmesinin ardından yapılan top atma töreninin bir parçasını oluşturmaktaydı (Aydın, 2007, Batmaz, 2007:157-176, Özdemir, 2010: 15-36). Kaynaklar Osmanlı'da inşa edilen her gemi için tören yapıldığı belirtilmektedir. Arşiv belgelerine göre söz konusu tören yalnızca *Donanma-yı Hümayûn*'a ait gemiler için söz konusudur (Özdemir Gümü , 2010: 17). Bununla birlikte Bartın'da yakın zamanlara kadar devam ettirilen ve "gemi atması" olarak adlandırılan enelikler denize indirme törenlerinin her gemi ve tekne için uygulanmış olabileceğini göstermektedir.



Foto raf 20. Kuruca ile İçesi Merkez-Yapımı tamamlanmış olan teknenin denize indirilmesi (AEGM Arşivi)

Bartın'da geminin inasının 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 yağ ile yağlanırdı. Daha sonra bunların üzerine gene kayın ağacından kızak yerleştirilir, kızak ucuna başlı bir ağaca da üç dilli makaralar sabitlenirdi. Geminin denize indirileceği gün, halk Yalı boyunda toplanır ve törene katılırdı. Gemi suya indirilmeden önce kıç bölümüne bir bayrak asılırdı. Sabah namazından sonra imamın ve katılanların duaları eliinde geminin baş kısmında kurbanlar kesilirdi. Gemi yapımında çalışan çıraklar kurbanın kanını teknenin bordalarına sürerdi. Gemi yapıtıran kişi

kamı süren çıraklara bah i verirdi. Gemiye yapanlara bah i olarak verilen çe itli kuma lar gemiyi süslemek amacıyla sa ina-soluna ba lanırdı. Kesilen kurbanlarla ise toplanan halka ve i çilere ziyafet çekilirdi. Kurban faslının atlatılmasından sonra geminin suya indirilmesine ba lanırdı. Bu amaçla geminin büyüklü üne göre de i en sayıda mandalar makaraların ucundaki tellere ko ulurdu. Mandaların teli çekmeye ba lamasıyla gemi ya lı felenkler üzerinde kaymaya ba lardı. Gemiler “enet” adı verilen ve Bartın Çayının kenarında uygun yerlerde açılmı olan e imli toprak ollardan suya indirilirdi. Gemi, “enet ba ı” adı verilen meyilli alana kadar kaydırılınca makaralar vasıtasıyla sa lam bir a ca ya da topra a gömülü gemi çapasına ba lanırdı. Enet ba ında ba lı durumda bekleyen geminin kış tarafında bulunan ba larının makaraları, verilen “galima, galima” komutuyla bo bırakılınca gemi “süer” adı verilen ba a binmi olur ve en son olarak bu ba ın da kesilmesiyle gemi bo ta kalmı olurdu. Bu sırada daha önceden gemiye binerek geminin ba tarafına gelmi olan tayfalar ve çocuklar verilen komutla zıplamaya ba lar, olu an sarsıntıyla gemi harekete geçerek 20 metrelik eneten kayarak suya inerdi. Bu ini sırasında geminin mimarı ba tarafta bulunan kızaktan tutunarak suya kadar gemiyle birlikte inerdi. Gemiye in a eden ustalar ile geminin sahibinin arkadaş ları ise gemi sahibini yakalayarak suya atmaya çalı ırlardı. Halk arasında bu törene katılarak geminin suya indi ini gören hamile bir kadının rahatça do um yapaca ina inanılırdı (Ali , 1975, Toksoy,2009).

Kentteki son çektirme ustalarından Rifat Bilgin gemilerin denize indirilmesini öyle tasvir etmektedir:

“Gemi bitti, ondan sonra geminin altına kızak sürülür. Otuzbe e otuzbe , gayın a acından, ba ları böyle çalık, ama o kadar böyü ünü bulamazsın, sekiz metre sekiz metre, onları yan yana eklersin. Perendeyle ba larsın, perende üç santımlık demirlerlen, geminin altına kızakları koyarsın. Gemiye onun üzerine bindirirsin, o kızakların üzerine oturur o. Ondan sonra (geminin) yanındaki devrilmesin diye (konulan) dayaklar, alırsın onları. Sonra felek denen a açlar, bunlar dört metre arayla diziliyor. Bunlar güzel rendelenmi üzerleri, armuzları çalınmı , kızakların altına da ya sürüyösün, don ya ı. On kilo, onbe kilo don ya ı gidiyor. çya ı, donya ı deriz ona. Kızaklar da ya lı, felekler de ya lı. Onlar böyle hazırlandıktan sonra geminin yüzme günü belli olur. Gemi atılacak! Bunu duyanda gemi atılacak diye millet akın akın gelir, bakmaya gelirler. Ho olur gemi yüzmesi. Geminin kaptanı var, sahibi var, bir hoca gelir, dua edilir. Pirimiz olan Nuh aleyhisselam’ın yapmı oldu u, bize ö retmi oldu u bu gemiyi yapmayı biz tamamladık. Bu gemiyi artık yüzdürece iz. Allah’ın izniyle kademi bol olsun, Allah batmaktan,

tehlikelerden korusun, gemi kaptanını ona, onu gemi kaptanına bağımlı lasın, gibi bir dua. Arapça yapar, ondan sonra da Türkçe, herkes de Amin der. Orda da bacakları bağımlı bir düve. Düve yatıyor orda. Ondan sonra bıçakları çalar adam, çaldı gibi, çıraklar var, çıraklar hemen bu bıçakları vuruyla hemen ellerini sokarlar kanı alırlar, geminin bodoslamasının altına, karnına elini sürer. Kim erken sürerse kaptan ona bahşi verir. Ben sürdüm der, kaptan artık ona ne verecekse verir. Daha eskiden, benim zamanımda olmadı, gemi suya girdi miydi kaptanı tuttukları gibi suya atarlar mı. O da o işin cilvesiyimi o zaman. İmdi bu gemi karada yapıldı, imdi bu gemiyi nasıl yüzdürecek iz? Gemi suya girerken istekte bulun, dua et, Allah kabul eder. Çünkü o (gemi), yapıldı İndan beri bir sene bir buçuk sene hasret oldu u suya kavu uyor, senin de muradın isteğin, bir genç kızsız ni anlısına sevgilisine kavu mak, yeni evlenmiş se çocuğunun olması, diğeri içinden bir murat tutarsa o suya girerken bunu düünürse kabul olur derlerdi. (Geminin suda yüzdürüldüğü yer) Enet, adı Enet. (Gemi) 60 metre ötede de yapılsa o Enet'e öküzlerle çekilecek, öküzle çekiliyo. Orayı hususi gazmaları, Enet yapmaları, hazır orası. (Enet) inecek yer demek. Emlî yer ya, burayı böyle kazmaları, böyle güzel yapmaları. Bu gemi İrden hareket etti, neylen, feleklerin üzerinde. İu bağı geldi gemi, Enetbağına geldi. İmdi bunu öyle bir İey ki, öyle öne çıkaracaksın ki gemi belinin üzerinde kalmasın. İu ön taraf açıktaki kalırsa gemi düğür. Onu o kadar güzel yaparlardı ki, bunu böyle gelir gemi buradan İuraya (İrmağı) do ru bağıni çekerler, bunu böyle rahatça buraya getirirlerdi. Neyle geliyor bu? Öküzlerle çekiliyor. Sekiz çift öküz, dokuz çift. Ama biz son gemiyi onbe tonluk bir gamyonla yüzdürdük, o da yaptı İi. İkiyüz torba çimento doldu, makaralar var, dört dilli makaralarla, öküzlerin yerine gamyonu bağıladık, gamyon bir çalı tı, ku gibi. O öküzlen çok sıkıntı çekerlerdi. Ama gemi bir yerinden oynadı mıydı öküzler artık yava yava çeker, gemi peğinden gelir. Son gemiyi de gamyonla yüzdürdük. Bu (gemi) burdan (Enetbağından) böyle İner. İmdi buradan gidecek, o kaç metre, on metre, on İki metre, on beğ metrelik bir yer orası, Enetbağı. Mustafa bey diye bir mimar daha vardı, Sinoplu lu Mustafa bey. Cesur bir adamdı. Geminin bağında İu kızaklar var ya, o kızakları beraber feleklerin üzerinde atlaya atlaya suya kadar gavu tururdu (gemiyi). Babam yapmazdı onu. Fakat orda onu yaparken o, o İüratle kendi kendine İeniyor o gemi, gelinceye kadar arkasından bağılyolar gemiyi geriye, beline gelmesin diye meyile do ru yakla tırırken gemi kendisi İeniyor, arkasında bağıları tağı gibi gerilmiş İipler, tel halat, tam oraya rahat oturdu muydu İu orta yerinde geminin açık yerler bırakırlardı, zencir İordan geğer gemi de buradan geriye bağılanırdı, orta yerinde İiple bağılı İiki zencir, o halatı bir keserler, zencirler İakırttı der, gemi orda kendi kalır. Bu geminin üstünde çocuklar otururdu eskiden. -Laynı sıçrayın! Çocuklar böyle

sıçrayınca, o bir titre im yapıyor, titre im yaptı ı gibi felekler ya lı, kızak ya lı, gemi yallah a a ı, uçuyor! te o Mustafa bey onu suya kadar öyle yapı arak indirirdi. Gemi indikten sonra suya gitti i gibi suları böyle açar, köpürür sular, yüzer kar ıya do ru, yaslanır. Bu tatlı bir andır, yapmı in gemiyi binlerce parçadan, yekpare bir ey olmu . Bunu suya atıyosun, su girmiyo içine. Az sanat de il, balta, keser, destere, hızar, el burgusu, unlarla yapıyosun”.

n a edilen bir teknenin suya indirilmesi veya omurgasının tezgâha oturtulması sırasında bir adak kurbanı kesilmesi bugün Bartın’da ya atılan en canlı ritüellerden birisidir. Gemi yapımı sırasında kurban kesilmesi eski bir adettir. XVIII. yüzyılda Tersane-i Amire’de in a edilecek olan bir kalyonun bodoslamasının yerine konmasından önce ba ve kıç bölümlerinde üçer kurban kesilirdi. Ayrıca geminin denize indirilmesinden hemen önce de ba ve kıç taraflarında kurban kesilmekteydi (Aydın, 2007: 92-93).

Kurban bir dua e li inde kesilmektedir. Kurban, bol kazanç veya teknenin yapımı sırasında kaza-belayı önlemesi amacıyla kesilmektedir. Kesilen kurbanın eti i çilere ve fakir fukaraya da ıtılmakta ya da piirilerek yedirilmektedir. n a edilen geminin veya teknenin suya indirilmesi sırasında gerçekte tirilen uygulamalardan birisi de ustaların bah i almalarıdır.

Eski geleneklerden birisi de in a edilen teknenin Salı günü dı nda herhangi bir gün denize indirilerek yüzdürülmesidir. Bu uygulama geleneksel kültürde yer alan Salı gününe dair olumsuz bakı mın gemicili e yansımasıdır.

bitiminde tekneyi in a eden usta ile tekneyi yaptıran ki inin helalle mesi tekne yapıcılı nda kar ıla tı ımız geleneksel bir uygulamadır.

Türkiye’de özellikle do um, sünnet, evlenme gibi insan hayatının önemli dönüm noktalarında, i lerin yolunda gitmesini sa layıcı bir etkisi oldu una inanılan ve gündelik ya amın her alanında kullanılan nazarlıklar tekne yapımı ve tekneler söz konusu oldu u zaman da kar ımıza çıkar. Mavi boncuk, sarımsak ve çe itli dini yazılar teknelerde nazara kar ı bulundurulan en yaygın nesnelere dir. Bu nesnelere teknenin ba kısmına ve genellikle ba bodoslamasına görünecek bir ekilde yerle tirilir.

10. SONUÇ

Geleneksel teknik, yöntem ve malzemelerle icra edilen ah ap tekne yapımıcılığı Türkiye'nin Somut Olmayan Kültürel Mirası içerisinde önemli bir yer teşkil etmektedir.

Son iki yüzyılda denizcilikte yaygın olan teknik gelişmeler ah ap tekne ve gemi yapımının büyük ölçüde inkrıza uğramasına neden olmuştur. Bunun en önemli nedeni sac teknelerin yapım, bakım ve onarımlarının ah ap teknelere göre daha kolay olmasıdır. Ayrıca sac tekneler daha ucuz, de i iklim elverişli ve daha sağlamdır. Ah ap teknelerin yapımı çok emek istemekte, uzun zaman almakta kazançlı ise düşük olmaktadır (Mısır, 2008: 15). Bundan dolayı sac tekneler gerek Karadeniz'de ve gerekse Türkiye'nin diğer bölgelerinde bulunan tersane ve tekne yapım merkezlerinde yaygın olarak inşa edilmektedir. Sacın yanı sıra fiberglas ta tekne yapımında kullanılan bir diğer modern malzemedir. Küçük ve orta ölçekte üretim yapan ah ap tekne yapımıcılarının CE uygunluk i areti alabilmeleri çok güç ve maliyet artıran bir i lem olabilmektedir.

Teknolojik de i im ve sosyo-ekonomik nedenlerden dolayı ah ap teknelerin inşa edildi i merkezler ile bu merkezlerde çalış an ustaların sayısı hızla azalmaktadır. Karadeniz bölgesinde ah ap malzemeden tekne inşa edilmeye devam edilen son merkezlerden birisi de Bartın yöresidir. Bugün Bartın'da usta-çırak ili kisi içerisinde yürütülen, küçük ve orta ölçekte üretim yapan, üretimde ah ap malzemeyi kullanan, el eme i ve el i çili i ile ön plana çıkan bir tekne üretimi söz konusudur.

KAYNAKLAR:

AL , .C. (1975). *Gemi Atması*, Bartın Gazetesi, 2515, 2.

A ÇIO LU, E. (1984). *Bartın*, Bartın: Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları

AYDIN, Y.A. (2007). Osmanlı Denizcili i (1700-1770), *Doktora Tezi*, stanbul: stanbul Üniversitesi.

BATMAZ, . (2007). Tersâne-i Âmire'de Gemilerin Denize indirilme Merasimi, *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Cilt.10, No. 2, ss.157-176.

BEYD Z, M.G. (2008). XVI. Yüzyıldan XIX. Yüzyıla Osmanlı Gemi Tasvirleri, *Yüksek Lisans Tezi*, Ankara: Gazi Üniversitesi.

- BOSTAN, . (1992). *Osmanlı Bahriye Te kilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- BOSTAN, . (2007). *Osmanlılar ve Deniz; Deniz Politikaları, Te kilat, Gemiler*, stanbul: Küre Yayınları.
- ÇAKIR, .E. (2009). nebahtı (Lepanto) Sava ı ve Osmanlı Donanmasının Yeniden n ası Üzerine Bazı Bilgiler, *Turkish Studies*, Vol. 4, No. 3, pp. 512-521.
- ÇİLSÜLEYMANO LU, S. (Haz.) (1996). *Bartın Halk Kültürü*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- ÇOBAN, H. (1995). A acın Suyuna Gitmek, *Bilim ve Teknik Dergisi*, 28 (333), 30-38.
- ÇOBAN, H. (1999). *Kuruca ile'de Ah ap Gemi Yapımcılı ı, Geçmi ten Bugüne Kuruca ile*, Ankara: Önder Matbaası.
- ELMACI, E. (2007). Bir Liman Kenti Bartın (1830-1923), *Yüksek Lisans Tezi*, stanbul: Marmara Üniversitesi.
- EVL YA ÇELEBİ (1998). *Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, 2. Kitap, stanbul: YKY Yayınları.
- HSANO LU, E. (1994). *Osmanlı Devleti ve Medeniyeti Tarihi*, stanbul: IRCICA Yayınları.
- KAYGIN, B. ve AYTEK N, A. (2005). Ah ap Tekne Konstrüksiyonu, *ZKÜ Bartın Orman Fakültesi Dergisi*, Cilt.7, No. 7, ss. 14-23.
- McGRAIL, S. (2004). *Boats of the World*, Oxford: Oxford University Press.
- MISIR, S. (2008). Karadeniz Bölgesi Balıkçı Tekneleri, *Sümae Yunus Ara tırma Bülteni*, Cilt.8, No. 1, ss.13-16.
- NUTK , S. (2011). *Kamus-i Bahri/Deniz Sözlü ü* (Haz.M.Pultar), stanbul: Türkiye Bankası Kültür Yayınları.
- ÖZDEMİR G. (2010). Osmanlı'da Gemilerin Denize ndirilmesi, *Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Cilt.8, No.1, ss.15-36.
- ÖZDEMİR, Ü. (2003). Kuruca ile İçesinde Geleneksel Ah ap Tekne Yapımı, *Do u Co rafya Dergisi*, Cilt.11, No.16, ss.193-210.

SAMANCIO LU, K. (1942). *ktisat ve Ticaret Bakımından Bartın*, Ankara: Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları.

TOKSOY, L. (2009). *Amasra Tarihine Denizden Bakı*, İstanbul: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı.

YAZICI, H. (1998). Ah ap Tekne Yapımında Kullanılan ve Do al Olarak E ri Büyümü Kestane (*Castanea Sativa Mill.*) A açlarının Bazı Fiziksel ve Mekaniksel Özellikleri, *Yüksek Lisans Tezi*, Bartın: Zonguldak Karaelmas Üniversitesi.

<http://bartin.yerelnet.org.tr/>

Röportajlar				
(.M: İlkokul Mezunu, O.M.: Ortaokul Mezunu, L.M.: Lise Mezunu)				
Adı-soyadı	Do um Tarihi	Do um Yeri	Mesle i	E itimi
Ahmet Necati ALTIPARMAK	1925	Bartın li Merkez	Tenekeci	.M.
Mehmet AYGÜN	1951	Bartın li Kuruca ile İçesi Kapısuyu Köyü	Tekne yapımcısı	L.M.
Hüsamettin B LG Ç	1927	Bartın li Kuruca ile İçesi eyhler Köyü	Yapı ustası, Marangoz	.M.
Rıfat B LG N	1934	Bartın li Merkez	Çektirme ustası	O.M.
Hasan BÜYÜKBÖCEK	1960	Bartın li Kuruca ile İçesi Merkez	Tekne yapımcısı	.M.
Mustafa GÜLGEÇ	1955	Bartın li Kuruca ile İçesi Ovatekkeönü Köyü	Tekne yapımcısı	.M.
Bülent ÖZALP	1936	Bartın li Kuruca ile İçesi Ovatekkeönü Köyü	Kayık ustası	.M.
Hayrettin TOK	1924	Bartın li Kuruca ile İçesi Kapısuyu Köyü	Tekne yapımcısı	.M.
Soner YASA	1966	Zonguldak li Merkez	Tekne yapımcısı	O.M.

Halk Kültürü Bilgi ve Belge Merkezi:

YB2002.0011, BVB2010.0075, BVB2010.0076, BVB2010.0077, BVB2010.0078, CD2011.0062, CD2011.0064.