

TEKNELERDEKİ SIR, DENİZLERDE SON YÜZYIL*



Denizin insanı büyüleyen bir cazibesi vardır. İster kıyı köylerinde doğmuş ister denizin koynunda büyümüş olsun, ister sonradan tanışmış olsun denizle, bir kez o albeniye kapılan ömür boyu ondan ayrılamaz. Deniz oldum olası durağanlıktan kurtuluş, bir çıkış, bir umut yolu olarak algılanmış. Eskiler "karada yol yoksa denizde yol çok"

demişler, dağları aşmaktansa denize açılmışlar. İnsanın denizdeki barınağı, eli ayağı teknelere olan tutkusu bir aşktır. Kimi bir zıpkınbaşı gibi ince atılgan şekli tatlı bir eğimle bükülüp yükselerek baş bodoslamaya bağlanan, kimi pruvadana pupaya gerilmiş bir yay gibi uzanan bordasıyla, kimi selvi boylu direği, sereni, kimi yarin gerdanı gibi ak beyaz yelkeni, pırıl pırıl vernikli kamarası, dümen dolabı, ad yazılı aynası, ince ince, çubuk çubuk boyasıyla gençlerin kanını kaynatan kayıklar seni kara hayatının elinden çekip alırlar. Bu cazibenin sırrı tekne tasarımındaki estetik armonide saklı. Teknelerin borda çizgilerinde, direklerinde, yelkenlerinde, doğanın tasarladığı matematiksel orana bağlı bir uyum vardır. İşte budur ruhu okşayan, insanın gözünü alan gönlünü çalan.

Deniz demek macera serüven demek bir yerde, rüzgarı, fırtınası, sırlıslıkla serpintisiyle. Denize açılmak; kayaya tırmanmak gibi paraşütle yamaçtan atlamak gibi bir serüven. Oldum olası insanoğlu bu sevdaya tutuluyor, denizcilik kuşaktan kuşağa sürüp geliyor.

Son yüzyılın büyük kısmında denizciler denizlerde yelkenle, kürekle ve korkusuz bir yürekle dolaştılar. Ne telsiz ne radar ne de semafor vardı. Basit bir pusulası yoksa bir barometresi olan şanslı sayılır, olmayan teknelerin pruvasına takılan kıblenüma denilen kibleyi gösteren basit bir aygıtla denize açılırdı. Sığınacak bir barınak, bir dalgakıran ya da bir liman bulmak için saatlarca hatta günlerce yol alırlardı. Hava esince buldukları ilk kumsala can atar, fırtına yatışana kadar orada yatarlardı. Denizde dolaşmak, ekmeğini denizde kazanmak bir kahramanlıktı. Denizcilerin dünyasını fırtınalar, çeşit çeşit bulutlar, sisli havalar, deniz kuşları, haritasız, bilinmedik meçhul sular, tehlikeli gizli kayalıklar, gece karanlıkta direğin tepesinde görülen ve hayra alamet sayılan ışıklar, yön gösteren yıldızlar doldururdu. Denizde seyir halinde ve hiçbir haberleşme cihazı bulunmayan bu gemilerde hava raporu alma imkanı yoktu. O zamanlar makine gücü azdı, kaptanlar akıntıdan, dalga hareketinden, esen rüzgardan yararlanmaya çalışırlardı. En büyük güvence yelkendi, rüzgar ne yönden eserse essin ondan yararlanmak gerekirdi. Denizdeki hareketleri, suların alçalıp yükselmesini, rüzgarın yön değiştirmesini, doğadaki renk, koku ve ışık gibi her türlü değişimi algılayabilen reisler vardı. Dağların silüetine karaltısına bakarak, yıldızlardan kerteriz alarak rota tutulur, akşam kızılığına, sabah

morluğuna, gökyüzünün değişen rengine, toplanıp dağılan, kararıp yığılan, alçalan yükselen bulutlara bakarak, rüzgarı dinleyerek, havada olup biten pus, sis, alamık ve güneşin yakıcılığı gibi değişkenleri, ay doğumunu ve ay batımını gözleyerek hava kestirimi yapılırdı. Denizin kucağında, bazan korkup bazan sevinerek, eller dümen yekesinde, kürek topuzunda, yelken ipinde kesilip kanayan avuçlarıyla, demir zincirinin pazu gücüyle çekildiği, fırtınada iki gemicinin iki yürek birlikte, iki çift bilekle ve bin güçlükle yeke tuttuğu yıllar, tekne ustalığının geliştiiği, tekne sırlarının oluştuuğu yıllardı. Bastıran bir fırtınada, ađ çekerken ya da aktarma veya yük kayığında yaşıananlardan çıkarılan dersler balıkçıyla, gemiciyle aynı kahvehaneyi paylaşıan birlikte çay içen, zeytin ekmek yiyen kayık ustaları tarafından sıcağı sıcağına ele alınır, çözümler aranır, tekne karaya çekilir, icabında kaplaması sökölür yeniden çakılır, gereğinde eğrileri pulanyayla yontulup teknenin başı inceltilir, kırılan aynası, talazlığı yenilenirdi. O yıllarda denizde her kırılan kayık ustalara yeni deneyimler kazandırdı. Denizin zorladığı yerler ustayla danışıarak yeni bir şekil vererek ya da daha kavi yapılarak yenilenirdi. Ustayla kayıkçının birlikte buldukları çözümler doğaya bir yanıt, bir karşı tezdi. Bu; bir yeni şekil ya da bir ayrıntı olabilirdi. Tekne tasarımındaki evrimin temel yasası insanla deniz arasındaki güç ve direnme ya da yenme yenilmeme ikilemidir. Doğanın zorlamasına karşı kayıkçı ve usta yüzleştiiği sorunlara yanıt verecek ortak bir çözümler bulmak zorundadır. Tekne denize dayanıklı, yelkene uygun olacak, ađ döküp ađ toplamaya elverişli güvertesi ve ambarı bulunacak, yükleme için iskeleye yanaşıacak, kumsallara, çakıllı limanlara çekilmeye uygun sağlam sualtı yapısı olacak. Bunların birini elde etmek için diğerlerinden ödün verilmeyecek. Bütün bu sorunların üstesinden gelen son yüzyılın gemicileri ve ustaları yaşadıkları güçlüklere dolaylı hayatin kadrini bildiler, kanaatkar, sabırlı ve hoşgörölüydüler. Ufukları ve gökyüzünü gözlemekten derinleşmiş bakışları vardı, denizin çilesini çekmiş o güzel insanlar sözleriyle ve duruşlarıyla denizin derinliğini ve denizcinin bilgeliğini temsil ediyorlardı.



Son yüzyılda ahşap teknelerden bazıları denizciler arasında daha çok benimsendiler, daha çok sevildiler. Taka, alamana, çektirme, gulet, çırnık, tırhandil, piyade v.b. tekneler toplum hayatındaki hizmet ve katkılarıyla, renkleri ve çizgileriyle halkın gönlünü kazanıp birer efsane oldular. Bu efsane teknelerin sırlarını anlamaya çalışalım birkaç örnekle ve ustalardan öğrendiiğimiz, duyduğumuz kadarıyla.

Ağacı çocuğu gibi seven, okşıyan ustalar var, bu bilge insanlar bir zaman sadece bir tür ağacı size saatlerce anlatırlar. Kestane, akmeşe, pelit, katranlı sedir, İğneada Demirköy meşesi, okalıptus, pullumeşe, kızılçam, yaban kirazı, karaçam gibi tekne yapımına en uygun ağaçlara tutkundurlar. Her usta kendi yöresinin ağaçlarını kullanır, çünkü kayık

sanatı yöresel ağırlıklı bir sanattır. Yöre tekneleri kendini o sulara ispatlamış teknelerdir. Bir canlının doğduğu ana ve babasından genetik, kalıtsal özelliklerini aldığı gibi tekne de yapıldığı yörenin fırtınasına, dalgasına, tuzuna, kıyı yapısına, kayalıklarına, kumsalına suya, darbeye dayanıklı ağaç türlerine göre şekillenir.

Doğudan batıya Karadeniz'in bütün dağlarında kestane yetişir. Karadeniz'de orman ustaların yanı başındadır. Kayık dülgeleri aynı zamanda ev, değirmen, köprü ve serender yaparlar. Evi güzel yapan ustanın kayığı da güzel olur derler. Karadenizli ustalar omurgayı, bodoslamayı, eğrileri ve sargıyı denize en dayanıklı ağaç bildikleri kestaneden biçerler. "Kestane şehit ağaçtır ne ölür, ne çürür" derler. Omurgada, bodoslamada ve eğrilerde kestaneden başka pullumeşe, akmeşe, akasya ya da yaban kirazı da kullanılır. Kaburgalarda ise denizden gelen darbeye ve basınca karşı esneme yeteneği olan doğal eğri ağaçlar tercih edilir. Alet işleyene kadar ağacın suyu ustaya yol gösterir. Aşılmamış yabani elma, armut, dut, kiraz ve vişnenin çatallı, eğri gövdeleri, dirsekleri, dar ve geniş açılı dalları, açılı kökleri; posta eğrileri, dirsekler, paraçol, ve kucaklama yapımında kullanılır. Borda kaplaması ve güverte tahtaları çakılırken ağacın öz kısmı içeri, kabuk kısmı dışarı dönük olmalıdır. Çünkü özdeki dokular daha sağlamdır.

Kestane ağacının tanenli acı suyu, ustaların deyimiyle mürekkebi çıksın diye tahtalar akarsuya yatırılır, ağacın çektiği tatlı suyun baskısıyla tanenli su çıkar ahşap tanenli sudan arıtılır, geriye sadece dokularda mantarlaşmayı önleyen aroması kalır. Ya da kestane tahtaları birbirine çatılıp tezgah yapılarak yağmura, güneşe ve rüzgara bırakılır.



Tahtalar, bir yağmur bir güneş olarak tanenli acı suyu atar ve rüzgar etkisiyle kururlar.

Teknenin dış sargısı (dış kaplaması) yapılırken pruvaya ve pupaya doğru yuvarlaklaşan borda tahtalarına postalara iyice yanaşacak şekilde esnetilerek eğim verilmesi gerekir.

Teknenin boyuna göre kalınlığı 2 - 7 cm olan sargı tahtalarına istenilen yuvarlaklığın verilmesi için tahtalar sac kazanlarda istimlenerek yumuşatılır. Elyafı genişmiş, yumuşamış tahta postaların üzerine yatırılır, demir zincir yardımıyla çekilip esnetilerek postalara çivilenir. Sabitlendiği yerde kuruyan sargı tahtası (dış kaplama) istenen yuvarlaklığı almış olur. Bu işlem tahtayı doğrudan ateşe gösterip elyafını öldürerek de yapılabilir.

Karadeniz kayıklarının başında ve kıçında küpeştelerin bodoslamaya kavuştuğu yerde bulunan hilal şekilli ahşap kucaklama kayığın iki yakasını birbirine bağlar, yedek halatıyla

bağlanıp çekilen teknenin başının ayrılıp açılmasını önler. Kucaklamanın ortasına oyma ayyıldız işlenir.

Çifte kaynatılmış Osmanlı beziri neft yağıyla inceltilerek elde edilen sakız boyası Karadeniz kayıklarına has bir boyadır, tahtaya sarı sıcak bir renk verir. Karadeniz’de çok sevilen sakız boyası küpeştenin altındaki tahtaya sürülür. Bu tahtaya sakız tahtası denir.

kız çemberin oyalı,
kayığım sakız boyalı,
çeşmeye gelmez oldun
anan olmaz diyeli.

Ahşap tekneyi su sızdırmaz hale getirmek için sargı tahtalarının arasına (armozlara) ardıç katranıyla bükülmüş kendir veya pamuk üstüğü sıkıştırılarak kalafat yapılır. Önce üzerine bir kat zehirli sülyen boya sürülür sonra balmumu ya da bezir yağıyla üstübeç karıştırılarak yapılan Osmanlı macunuyla kapatılır. Osmanlı macunu esnektir, kayık ne kadar esnerse esnesin bu macunun uygulandığı armozlar açılmaz.

Yaşlı ustaların anlattıklarına göre; Karadeniz’de kumsallar adeta bir çizim masası gibi kullanılmış. İğrip kayıklarının, çektirmelerin teknik resmi önce deniz kenarında kum üzerine bire bir boyutla çizilir, ustalar çizilen şekil üzerinde tartışır, çizim yine kum üzerinde düzeltilir ve oradan alınan ölçülere, nisbetlere, oranlara göre ahşap biçilerek tekne inşa edilmiştir.

Egeli ustaların gözdesi, işlemlerini en iyi bildikleri çam türleridir. Yükseklerde yetişen reçinesi bol çamlar tercih edilir. Tekne bir kayalığa otursa esnek çıralı çam tahtası ezilir ama kolayca delinmez, kırılmaz. Tekne yapımında kullanılacak ağaç aşılammış yabani tam doğal ağaç olmalıdır. İskeletin eklem yerlerine bir topak reçine bırakılır. Zamanla reçinesi eksilen tahtalar o topaktan aldığı reçineyle beslenir, reçine zedeleri doldurur, ahşabın yaralarını onarır.

Sedir ağacından tekne yapımı Fenikeliler’den kalan binlerce yıllık bir gelenektir. Egeli ustalar tırhandillerin, guletlerin güzelliğini Toroslar’da yetişen bol reçineli katranlı sedire borçluyuz derler. Direkler ve serenler köknar ya da lâdindir, hava koşullarına ve yakıcı güneşe karşı kızgın zeytinyağında eritilmiş balmumu sürülerek korunur. Kamaraya en uygun ağaç Muğla yöresinde yetişen göbeği kırmızı karaçamdır. Verniklendiği zaman eşsiz güzellikte koyu kızıl bir renk alır ki bakmaya doyulmaz.

Organik, elyafı yapıyla ahşap sığa ve soğuga karşı iç mekanla dış ortamı iklim olarak birbirinden ayırır. Teknenin içi geç ısınır, geç soğur, rutubete engel olur. Kayıkçı toprakta yetişen ağaca denizin ortasında elleriyle dokunarak, ağacın kokusunu alarak,

fırtınada, dalgada sallandıkça ahşaba tutunup sarılarak, denizde toprağın sıcaklığını duyarak seyir yaparlar..

Günümüzde ahşap yöre tekneleri Anadolu kıyılarına serpilmiş olan sayısız atölyelerde yapılmaktadır. Ahşap tekne yapımı biçim olarak yeni arayışlara yönelen dinamik bir küçük sanayi, hem de geleneksel bir sanat ve ustalık dalıdır. Yeni arayışlara örnek olarak takaların son yüz yıl içinde geçirdiği evrimi görebiliriz. 1900'lerin başında Rusya'yla takas ticareti yapılan aynakıç ıgırıp kayıkları daha çok yük taşıyacak ve daha uzaklara gidecek şekilde büyütülmüş, baştan gelen denizlere karşı başı yükselttilerek taka tasarımı ortaya çıkmış ve yarım yüzyıl Karadeniz'de binlerce taka yapılmış. Bir yelken kayığı olan taka 1920'lerde makineyle tanışmış, bir makine kamarası ilave edilmiş daha sonra da bir dümen köşkü. Balıkçılık ve özellikle hamsi ıgırpları için yetersiz olduğu anlaşılınca 1950'lerden başlayarak yerini yeni bir tasarım olan Almatra'ya bırakmıştır. Tekne tasarımında evrime güncel bir örnek olarak kamarası önde aynakıç, başı talamarlı (başüstü daha geniş) balıkçı teknesi de gösterilebilir. Ege'nin piyade kayığı büyütülerek yayvan, serpikbaşı, iki yanında borda boyunca oturma yerleri olan tenteli bir gezi teknesine dönüşmüştür. Ege'de mavitur teknesi işlevi gören Akdeniz guleti ve tırhandil aslında biri balıkçı, diğeri süngerci teknesiydi. Güncel kullanıma uygun olarak değişime uğrayan bu tekneler artık birer lüks gezi teknesi olup çıkmıştır, yat olarak kullanılan modelleri de vardır. Karadeniz'in çırnık kayıklarına kamara ilave edilerek kamaralı çırnık türü ortaya çıkmıştır. Bu gibi biçimsel değişikliklere rağmen, günümüzde yöre teknelerini yapan ustalar eski çağların tekniklerini çok da değişmeden uygulamaya devam ediyorlar. Bu güzel teknelerin daha gezecek çok denizleri aşacak binlerce milleri var. Onları yapan ustalar bu güzellikleri daha yüzyıllarca yaşatacaklar..

Osman Kademoğlu, Şubat 2017

- *İskeleyle yanaşan...Denizler, Gemiler, Denizciler* adlı kitapda yer alan makaleden.