

T.C.
İSTANBUL KÜLTÜR ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

MESLEK FOLKLORU BAĞLAMINDA KURUCAŞİLE'DE
AHŞAP TEKNE YAPIMI GELENEĞİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Halil İbrahim DOĞAR

200006354

Anabilim Dalı: Türk Dili ve Edebiyatı

Program: Türk Dili ve Edebiyatı Yüksek Lisans

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Muharrem KAYA

HAZİRAN 2024

T.C.
İSTANBUL KÜLTÜR ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

MESLEK FOLKLORU BAĞLAMINDA KURUCAŞİLE'DE
AHŞAP TEKNE YAPIMI GELENEĞİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Halil İbrahim DOĞAR

2000006354

Anabilim Dalı: Türk Dili ve Edebiyatı

Program: Türk Dili ve Edebiyatı Yüksek Lisans

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Muharrem KAYA

Jüri Üyeleri : Prof. Dr. Muharrem KAYA (MSGU)

Dr. Shurubu KAYHAN (MSGU)

Dr. Serdar GÜRÇAY

HAZİRAN 2024

ÖN SÖZ

Denizlerle çevrili olan ülkemizde deniz kültürünün ve ahşap tekne imalatının incelenmesine yönelik çalışmalar yok denecek kadardır. .Hâlbuki günümüzden 2060 yıl önce yaşamış olan Romalı ozan Gaio Valerio Catu (M.Ö.88-54), bir şiirinde bu bölgede yapılan bir tekne için şiir yazmıştır. Ege bölgesinde yapılan teknelerle kıyaslamış ve daha iyi olduğunu yazmıştır. Tarihi derinliği ile alakalı yazılı kaynaklar bulduğumuz bu geleneğin ülkemizde araştırılmış olması oldukça üzücüdür.

Sosyal bilimcilerin denizcilik üzerine yaptıkları çalışmalar daha çok Osmanlı Döneminde ülkemizde yapılan savaş gemileri üzerine yoğunlaşmıştır. Savaş gemileri üzerine yazılı kaynakların oldukça çok olması araştırmacıları buraya yöneltmiştir. Yurtdışındaki araştırmacılar ülkemizdeki bu geleneğin hala canlı durumda olmasına ilgi duymuşlardır. Ahşap tekne yapım geleneği hakkında ise sosyal bilimcilerin çalışmaları çok sınırlıdır. Özellikle Kurucaşile'den başlayarak bu bölgeden dışarıya yayılmış geleneğe bağlı ustalar oluşturdukları kültür, birçok yönüyle, özellikle de folklor çalışmaları için oldukça önemlidir.

“Meslek Folkloru Bağlamında Kurucaşile’de Ahşap Tekne Yapım Geleneği” isimli bu çalışmamızın konusu da Kurucaşile’deki ustaların mesleki icra ortamlarında oluşturdukları kültürel yapıları halkbilimin inceleme yöntemlerinden yararlanarak ortaya çıkarmaktır. Çalışma sırasında, gözlem ve görüşme yöntemleri kullanılarak sahada derlemeler yapılmış, elde edilen veriler yazıya aktarılarak ahşap tekne yapımı folkloruna ait bulgular incelenmeye çalışılmıştır. Özellikle doğrudan tekne ustaları ile ilgili yapılan folklor çalışmalarının çok sınırlı olmasından dolayı, çalışmanın üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemizde ahşap tekne ustalarının mesleki kültürel yapılarına halk bilimsel yöntemlerle yaklaşarak bu konuya dikkat çekmesi bakımından önemlidir.

Toplam dört bölümden oluşan çalışmamızda; Kurucaşile tekne ustalarının mesleki yaşamlarında oluşturdukları kültürel yapı birçok yönüyle ele alınıp incelenmiştir. Birinci bölümde halk bilimi ve meslek folkloru hakkında genel bilgiler verilmiş, dünyada ve ülkemizde meslek folkloru bağlamında ahşap tekne yapımı üzerine yapılan çalışmalar tanıtılmıştır. Çalışmamızın ikinci bölümünde bölgenin tarihi, coğrafi ve kültürel özellikleri anlatılmıştır. Kurucaşile’de ahşap tekne ustalarının bulunduğu yerler hakkında bilgiler verilmiştir. Üçüncü bölümde ise;

Kurucaşile'deki ahşap tekneçiliğinin temsilcileri çeşitli yönleriyle tanıtılmış, sorunları ve mesleki gelişim evrelerine değinilmiştir. Dördüncü bölümde; Kurucaşile'de tekne yapım süreci ve geleneği üzerinde durulmuştur. Ahşap tekne yapım mesleği çeşitli yönleriyle incelenmiştir. Kurucaşile'deki tekne ustalarının ad folkloru incelenmiş, mesleki argo ve jargonlar açıklanmıştır.

Araştırmamızın başlangıcından bitişine kadar yardımlarını gördüğüm, her daim güler yüzü ve sabrıyla beni hiç usanmadan dinleyen; bilgisini, deneyimini ve kaynaklarını paylaşarak çalışmamın bu aşamaya gelmesini sağlayan değerli hocam ve danışmanım Sayın Prof. Dr. Muharrem KAYA'ya teşekkür ederim. Saha çalışmamız sırasında yardımlarını esirgemeyen ve bana her daim sıcak davranan Kurucaşile'deki tüm tekne ustalarına teşekkür ederim. Çalışmam sırasında bana elinden gelen yardımı yapan arkadaşlarım Hasan Ege ve Mehmet Tevfik Saraçoğlu'na şükranlarımı sunarım.

Halil İbrahim DOĞAR

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	i
İÇİNDEKİLER	iii
KISALTMALAR	vi
FOTOĞRAFLAR LİSTESİ	xii
HARİTALAR LİSTESİ.....	xii
ÖZET	xviii
ABSTRACT	ix
GİRİŞ.....	1
1. HALK BİLİMİ VE MESLEK FOLKLORU.....	1
1.1. Folklorun Tanımı ve Gelişimi.....	1
1.2. Meslek Folkloru Kavramı.....	2
1.3. Dünyadaki Meslek Folkloru Çalışmaları.....	4
1.4. Türkiye’deki Meslek Folkloru Çalışmaları.....	6
1.5. Türkiye’deki Ahşap Tekne Folkloru Çalışmaları.....	9
2. BÖLGENİN COĞRAFI, TARİHİ VE KÜLTÜREL DURUMU.....	12
2.1. Kurucaşile’nin Coğrafi Yapısı ve Bitki Örtüsü.....	12
2.2. Kurucaşile’deki Tekne Yapım Yerleri İle İlgili Tespitler.....	13
2.2.1. Kurucaşile/ Merkez.....	13
2.2.2. Kurucaşile/Tekkeönü.....	15
2.2.3. Kurucaşile/ Kapısuyu.....	15
2.3. Kurucaşile’nin Adı ve Özellikleri	15
2.4. Kurucaşile’nin Genel Tarihi.....	15
2.4.1. Osmanlı Dönemi’ne Kadar Kurucaşile.....	16

2.4.2. Osmanlı Dönemi'nde Kurucaşile.....	19
2.4.3. Cumhuriyet Dönemi'nde Kurucaşile.....	20
3. KURUCAŞİLE'DE AHŞAP TEKNECİLİĞİNİN TEMSİLCİLERİ.....	21
3.1. Mesleğin Temsilcilerini Tekne Ustalığına Hazırlayan Koşullar.....	21
3.1.1. Aile Mesleği Olarak Tekne Ustalığını Seçenler.....	21
3.1.2. Ekonomik Sebeplerden Dolayı Tekne Ustalığını Seçenler.....	23
3.1.3. Mesleğin İçinde Bulunup Mesleği Devam Ettirmeyenler.....	25
3.2. Ahşap Tekne Ustalığının Evreleri.....	25
3.3. Ahşap Tekne Ustalarının Karşılaştığı Sorunlar.....	27
3.3.1. Ekonomi ile İlgili Tespitler.....	27
3.3.2. Tersaneler ile İlgili Tespitler.....	28
3.3.3. Örgütlenme ile İlgili Sorunlar.....	29
3.3.4. Sağlıkla İlgili Sorunlar.....	31
3.3.5. Hammadde ile İlgili Sorunlar.....	32
3.3.6. Pazarlama ile İlgili Sorunlar.....	34
3.4. Değişim ve Dönüşüm Süreçlerinde Ustaların Duruma Adapte Olması.....	36
3.5. Kurucaşile Bölgesindeki Geçmişten Günümüze Tekne Ustaları.....	38
4. KURUCAŞİLE'DE TEKNE YAPIM GELENEĞİ VE SÜRECİ.....	39
4.1. Kurucaşile Bölgesindeki Geleneksel Tekneciliğin Tarihi Süreci.....	39
4.2. Kurucaşile Bölgesindeki Geleneksel Ahşap Tekne Yapımı Tespitler.....	42
4.2.1. Geleneksel Ahşap Tekne Yapım Süreci.....	42
4.2.2. Geleneksel Ahşap Tekne ile İlgili Terimler.....	44
4.2.3. Geleneksel Ahşap Tekne İnşa Malzemeleri.....	46
4.2.4. Ahşap Tekne Yapımında Kullanılan Araç ve Gereçler.....	48

4.2.5. Ahşap Tekne Çeşitleri.....	49
4.3. Ahşap Tekne Yapım Yasakları.....	50
4.4. Kurucaşile’de Bölgesindeki Ahşap Tekne Yapan İşletmeler.....	51
4.4.1. Kurucaşile İlçe Merkezindeki İşletmeler.....	51
4.4.2. Tekkeönü Köyündeki İşletmeler.....	57
4.4.3. Kapısu Köyündeki İşletmeler.....	60
4.5. Çalışma Ortamı ve Koşulları.....	62
4.6. Ahşap Tekne Sektörüne Bağlı Gelişen Sektörler.....	63
4.7. Ahşap Tekne Yapım Geleneğine Dönük Kültürel Tespitler.....	64
4.7.1. Teknenin Suya İndirilme Süreci ile İlgili Gelenekler.....	64
4.7.2. Mevsimsel Sebeplerden Dolayı Ortaya Çıkan Tespitler.....	66
4.7.3. Kişi Adlandırmaları ve Lakaplar.....	67
4.7.4. Argo ve Jargon.....	69
4.7.5. Deyimler.....	69
4.7.6. Şiirler.....	70
4.7.7. Türküler.....	71
SONUÇ.....	74
KAYNAKÇA.....	77
KAYNAK KİŞİLER LİSTESİ.....	79
EKLER.....	80

KISALTMALAR

Ar. :Arapça

bk. :Bakınız

C. : Cilt

çev. :Çeviren

ed. :Editör

haz. :Hazırlayan

İt. : İtalyanca

nr. :Numara

s. :Sayfa

S. :Sayı

T. :Türkçe

FOTOĞRAFLAR LİSTESİ

Fotoğraf Nr.	Fotoğraf Adı	Sayfa Nr.
1	İbrahim Faiz	38
2	Halil Çakır	39
3	Tekkeönü'nde Yapılan Kalyon	41
4	Kurtuluş Savaşı'nda Kullanılan Tekne	41
5	Yelkenli Tekne Yarışmasında Birince Gelen Tekne	42
6	1940 Kurucaşile	56
7	1962 Kurucaşile	56
8	1962 Tekkeönü	59
9	1972 Kapısuyu	61
10	1961 Kapısuyu	61

HARİTALAR LİSTESİ

Harita Nr.	Haritanın Adı	Sayfa Nr.
1	Kurucaşile Genel Görünüm	54
2	Kurucaşile 1980 Öncesi	54
3	Kurucaşile 2012 Sonrası	55
4	Tekkeönü Tersaneler Yapılmadan Önce	58
5	Tekkeönü Tersaneler	58
6	Kapısuyu 1977 Öncesi	60
7	Kapısuyu Günümüzdeki İşletmeler	60

Enstitüsü: Lisansüstü Eğitim Enstitüsü

Anabilim Dalı: Türk Dili ve Edebiyatı

Programı: Türk Dili ve Edebiyatı Yüksek Lisans

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Muharrem KAYA

Tez Türü ve Tarihi: Yüksek Lisans-Haziran 2024

ÖZET

MESLEK FOLKLORU BAĞLAMINDA KURUCAŞİLE’DE AHŞAP TEKNE YAPIMI GELENEĞİ

“Meslek Folkloru Bağlamında Kurucaşile’de Ahşap tekne Yapımı Geleneği” başlıklı bu tezde, Kurucaşile bölgesinde bulunan ahşap tekne ustalarının halkbilimi ürünleri ele alınıp incelenmiştir. Çalışma, toplam dört bölümden oluşmaktadır. İlk bölümde; halk bilimi ve meslek folkloru hakkında bilgiler verilmiş, dünyada ve Türkiye’de ahşap tekne yapım geleneği folkloru hakkında yapılmış çalışmalar tanıtılmıştır. İkinci bölümde; araştırma sahasının tarihi, coğrafi ve kültürel durumu üzerine değinilmiştir. Kurucaşile’nin coğrafi ve kültürel özelliklerinin ahşap tekne yapımına etkisi hakkında bilgi ve izlenimlere yer verilmiştir. Kurucaşile’nin adı ve tarihi hakkında bilgiler verilmiş, tekne üretim yerleri hakkında tespitlerde bulunulmuştur. Üçüncü bölümde; Kurucaşile’de ahşap tekne yapım geleneğinin temsilcileri hakkında bilgiler verilmiş, tekne ustalığının evreleri, geçmişten günümüze ustalar, tekne ustalarının karşılaştığı sorunlar ve geleneğin dönüşümü hakkında izlenimler paylaşılmıştır. Dördüncü bölümde; Kurucaşile’de tekne yapım geleneği ve süreci ile ilgili bilgiler verilmiştir. Tekne inşa süreci, yapım teknikleri, kullanılan malzemeler, araç-gereçler, ve işletmeler bahsedilmiştir. Kurucaşile’deki ahşap tekne yapım geleneği etrafında oluşan kültür ortamı değerlendirilmiştir. Son bölümde; ad folkloru, mesleki argo ve jargonlar gibi diğer halkbilimi ürünleri incelenmiştir. Çalışmanın sonuç bölümünde ise; Kurucaşile’deki ahşap tekne ustalarının mesleki kültür içinde oluşturdukları halkbilim ürünleri detaylı bir biçimde değerlendirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Meslek Folkloru, Kurucaşile, Ahşap Tekne Folkloru, Geleneksel Ahşap Tekne Yapımı, Kültürel Miras.

ABSTRACT

WOODEN BOAT MAKING TRADITION IN KURUCASILE IN THE CONTEXT OF OCCUPATIONAL FOLKLORE

In this thesis titled 'Wooden Boat Making Tradition in Kurucasile in the Context of Occupational Folklore,' the folklore products of wooden boat masters within the borders of Kurucasile are discussed and examined. The study consists of four sections in total. In the first part, information about folklore and occupational folklore is provided, and studies on the folklore of the wooden boat building tradition in both the world and Turkey are introduced. In the second section, the research area's historical, geographical, and cultural context is discussed. Information and impressions about the effect of Kurucasile's geographical and historical features on wooden boat construction are provided. Information about the name and history of Kurucasile is provided, along with observations about boat manufacturing sites. In the third section, information is given about the representatives of wooden boat building in Kurucasile, the stages of boat building, the masters from the past to the present, the problems encountered by boat masters, and impressions about the transformation of the tradition are shared. The fourth section provides information about the tradition and process of boat building in Kurucasile. This includes the boat building process, construction techniques, materials used, tools and equipment, and businesses involved. The beliefs and practices formed around the wooden boat profession in Kurucasile have been evaluated in detail. In the last section, other folklore products such as name folklore, professional slang and jargon, folk cuisine, the wooden boat festival, and folk narratives have been examined. In the conclusion of the study, the folklore products created by the wooden boat masters in Kurucasile within their professional culture are evaluated in detail.

Keywords: Occupational Folklore, Kurucasile, Wooden Boat Folklore, Traditional Wooden Boat Making, Cultural Heritage

GİRİŞ

1. HALK BİLİMİ VE MESLEK FOLKLORU

1.1. Folklorun Tanımı ve Gelişimi

Folklor, Şükrü Elçin'e göre halk hayatının ve kültürünün bilgisi, (Elçin,1980:47) Umay Günay'a göre, milli kültür unsurlarını tarihi gelişim seyri içinde inceleyen bir bilim dalı şeklinde tanımlanmıştır. (Günay, 1987:23).

XVI. Yüzyılda yaşayan Fransız aydını Michel Montaigne, "Denemeler / Essais" adlı ünlü eserinde özellikle Jean de Lery tarafından 1578 yılında yazılan "Brezilya ve Amerika Topraklarına Seyahatin Hikayesi" adlı eserin etkisinde kalarak Brezilya yerlilerinden "soylu vahşi" olarak övgüyle bahseder. Bu gibi başlıca eserler, o dönemde ikellere duyulan merak duygusunu artırmıştır. Zaman içinde, ilkel olarak tanımladıkları halklardan ilham alarak kendi toplumlarının alt kesimini incelemeye başladılar. İngiltere'de İskoç asıllı James Macpherson'un oluşturduğu "Ossiancılık" akımı, fake-lore yani sahte folklor olarak nitelense de Avrupa kültürünü ve edebiyatını halka yönelik olarak etkilemiştir.(Oğuz, 2000: 25).

Folklor terimi dünya genelinde ve Türkiye'de yaygın olarak, İngiltere'de 22 Ağustos 1846 tarihinde William John Thoms tarafından ilk kez kullanıldığı kabul edilir. Folklor terimi diğer dillerde çeşitli karşılıklar bulmuştur. "Popüler antikler" kavramını karşılamak için kullanılan "Folklore" terimi, Türkçe'de "halkiyat", "halkbilgisi", "halkbilimi" ve "halk kültürü" gibi terimlerle ifade edilmiştir. Almanca'da "volkskunde" ve Fransızca'da "traditions populaires" şeklinde ifade edilir.(Ekici, 2000: 33)

Folklor tanımı, Türkiye'de ise Avrupa'dan bir asırdan daha fazla bir zaman diliminden sonra konuşula gelmiştir. "Türkiye, folklor teriminin ilk kullanımı serüveninde Avrupa'nın 150 yıl gerisindedir. Türkiye'de "folklor" teriminin bir disiplin adı olarak tanımlandığı ve kullanıldığı ilk yazılar 1913-1914 yıllarında yayımlanabilmiştir."(Oğuz, 2010: 34) Bu yazılardan; Ossian ve Herder çizgisinde öze dönüş vurgusu yapan Ziya Paşa'nın "Şiir ve İnşa" başlıklı makalesi; folklor terimine halkiyat şeklinde Türkçe bir isim öneren Ziya Gökalp'in iki bölümlü Halk Medeniyeti makalesi; Gökalp'in bu makalesinden bir yıl sonra İkdam gazetesinde yayımlanan Köprülüzade Mehmet Fuat'ın Yeni Bir İlim: Halkiyat "Folk-lore" makalesi; Rıza

Tevfik (Bölükbaşı)'nın Peyam gazetesinde kaleme aldığı ve folklor kelimesinin Türkçesi olarak “hikmet-i avam” kelimesini ortaya attığı, “Folklor-Folk Lore” makalesi, Türkiye’de folklorun ilk çalışmaları olarak kabul edilir.(Oğuz, 2010: 35)

1.2. Meslek Folkloru Kavramı

Folklorun antropolojinin bir alt dalı olarak görülme düşüncesini değiştirmede, ancak antropoloji ve etnolojinin bağımsız veya ortaklaşa, çoğunlukla endüstriyel veya kentsel alanlar gibi karmaşık toplumsal yapıya sahip alanlara yönelmesine katkıda bulundu. Amerikan antropolojisi ve etnolojisi, yerel birimlerden, devlet memurlarından, sosyal sınıflardan ve özel meslekî gruplardan, resmi kurumlardan oluşan kolektif sosyal yapıya odaklanarak, daha kapsamlı bir bakış açısı benimsedi. Bu, disiplinlerin, toplumun farklı katmanlarını ve yapılarını anlamak için daha kapsamlı bir yaklaşım benimsemesine ve folklorun da bu süreçte önemli bir rol oynamasına neden oldu.

Avrupa ve Amerika'daki kültür bilimlerinin, kent bağlamı sosyal örgütlenmeleri anlamaya odaklanması, sosyal ve siyasal politikaların geliştirilmesinde önemli bir zorunluluk olarak ortaya çıkmıştır. Özellikle Amerikan antropolojisinin ilkel toplumları tanımlarken kullandığı tek katmanlılık terimi, Amerikan toplumunun tarihsel ve kültürel yüzeyselliğini ifade etmek için de kullanılabilir. Bu durum, kültürel ekoloji kavramının, çevre, tarih ve kültür gibi geniş kapsamlı kurumsal faktörlerin sosyalizasyon üzerindeki etkisini ortaya koymak amacıyla kullanıldığı araştırma stratejilerinin popülerlik kazanmasına ve güncellenmesine yol açmıştır. Bu, kültür bilimlerinin daha geniş toplumsal ve siyasal bağlamlara odaklanmasını sağlamış ve sosyal bilimlerin pratik uygulamalarında önemli bir rol oynamıştır. (Duymaz, 2010: 23)

Folklor çalışmalarında halk ve halk grupları merkezi bir konumdadır. Özellikle meslek grupları, ortak ilgi alanları veya becerilerle birbirine bağlanan topluluklar olarak sınıflandırıldıkları folklor bağlamında, geçen yüzyılda önemli bir ivme kazanan bir araştırma alanı haline gelmiştir. Toplumsal yapıda görülen değişim ve gelişmeler, folklor araştırmalarında da bir değişim ve gelişmeye yol açmıştır.

Önceleri, folklor araştırmacıları genellikle kırsal alanlara odaklanmışlardır ve folklorun en saf hallerinin bu bölgelerde bulunabileceği düşüncesi hakimdi. Ancak coğrafi keşifler ve sanayi devrimi gibi sosyal ve ekonomik değişimler, araştırmacıları

endüstriyel bölgelere yönlendirmiştir. Bu da Batı Avrupa'da yeni araştırma şubelerinin oluşturulmasına ve folklorun dinamik yapısının bütün sosyal gruplar içinde takip edilebileceğinin anlaşılmasına yol açmıştır. (McCarl, 1997: 599).

Değişen kabuller ve güncellenen algılarla birlikte, folklor ürünlerinin yeni ifade formlarına kavuşabileceği, mevcut geleneklerin güncellenebileceği veya yenilerinin eklenebileceği anlaşılmıştır. Bu bağlamda, çocuk folkloru, kadın folkloru, aile folkloru ve meslek folkloru gibi daha kompleks yapıdaki folklor araştırma şubeleri hızla gelişmiştir. Bu, folklorun daha geniş bir yelpazede incelenebileceğini ve çeşitli toplumsal grupların kültürel mirasının anlaşılmasına katkı sağlayabileceğini gösterir.

Batı'da 19. yüzyıldan başlayarak 21. yüzyılda da devam eden meslek folkloru çalışmaları; genel itibarıyla bir meslek etrafında oluşan, somut ya da somut olmayan kültürel yapıları bütün boyutlarıyla inceler. Folklorun bir parçası olan meslek folkloru çalışmaları günümüzde, kaynağını ve teorik zeminini Alan Dundes'in yeniden tanımladığı halk kavramından alır. (Oğuz, 2010: 40)

Mesleğin sözlü iletişiminde dönük incelemelerde meslek argosu ve jargonu öncelikli konular arasındadır. Her bir meslek jargonu kendi içinde sayısız mecaz barındırabilmektedir. Sözlü iletişimde sıkça kullanılan bu mecazlar sadece bir meslek jargonu oluşturmakla kalmamakta, aynı zamanda başka sözlü performanslara da zemin hazırlamaktadır. Örneğin çalışanlara takılan lakapların pek çoğu mecazlarla oluşturulmaktadır. Farklı mesleklerde çalışan her bir birey, dünyayı farklı biçimlerde algılamaktadır zira meslek, bireyi yaşadığı deneyimleri meslekî terimlerle tanımlamaya zorlamaktadır (McCarl, 1997: 580).

Meslek folkloru kavramı, bir meslek grubu içinde yer alan anlatılar, günlük konuşmalar, özel jargonlar, espriler, şakalar ve hatta grup üyeleri arasındaki bakışmalar, jest ve mimikler gibi soyut öğeleri içermektedir. Bu yanı sıra birlikte, giyim tarzları, yeme içme alışkanlıkları, kullanılan araç gereç gibi somut kültürel öğeler de incelemeye dahil edilebilir. Bu tür kültürel paylaşımlar, meslek içinde nesilden nesile aktararak grup içerisinde derin kültürel bağların oluşmasını sağlar. Mesleğe yeni katılan bir grup üyesi, bu kültürel derinlik sayesinde meslek içindeki aidiyetini güçlendirir. İnsanın doğayla olan etkileşiminden ortaya çıkan ilk meslekler; madencilik, çiftçilik, denizcilik gibi faaliyetler olarak nitelendirilebilir. Meslek folkloruyla ilgili yapılan ilk çalışmalar, bu tür meslek grupları içindeki kültürel öğeleri

incelemeye yöneliktir. Zamanla, insanların yerleşik yaşama geçişiyle birlikte çeşitli el sanatları ve bu sanatları icra eden meslek grupları da oluşmuştur.(Duymaz, 2010: 103)

Meslek folkloru, bir meslek içindeki gelenekleri, tecrübeleri, kullanılan araç gereçleri, meslek üyeleri arasında özel iletişim biçimlerini (sözlü ve sözsüz), mesleki terimleri, mesleki süreçte yapılan esprileri, anlatılan efsaneleri, hikâyeleri, memoratları, söylenen şarkıları veya manileri ve mesleki süreç içinde oluşan ritüel ve inançları bütüncül olarak inceleyen bir disiplin olarak tanımlanmaktadır.Folklor çalışmaları, mesleki kimlik ve aidiyetin oluşumunda rol oynayan unsurları derinlemesine analiz ederek, mesleki toplulukların tarihini ve kültürel mirasını aydınlatmayı amaçlar.(Duymaz, 2010: 99)

Meslekî çevre, önemli bir etkileşim alanını oluşturur; çünkü genellikle herhangi bir resmi eğitim almadan öğrenilen anlatım, beceri ve törenlere vurgu yapar ve mesleki faaliyetlerin alanını ifade eder.

Meslek folkloru araştırmalarının başlangıcında, genellikle yüksek riskli ve doğal kaynaklara dayalı meslekler üzerinde yoğunlaştığı gözlemlenmektedir. Bu meslekler arasında çelik işçiliği, madencilik, kerestecilik, balıkçılık ve itfaiyecilik gibi alanlar öne çıkmaktadır. Ancak günümüzde, mesleklerin giderek çeşitlenmesi ve bazılarının ev gibi iç mekanlarda da icra edilmesi, meslek folkloru araştırmalarının kapsamını genişletmiştir. Artık, mesleklerin sadece harici çalışma ortamlarında değil, iç mekanlarda da incelenmesi gerekliliği ortaya çıkmıştır. Bu çeşitlilik ve dönüşüm süreci, meslek folklorunun önemini arttırmış ve daha geniş bir perspektiften ele alınmasını sağlamıştır. (Duymaz, 2010:105)

Sonuç itibariyle bu çalışmada olduğu gibi tekne ustalarının folkloru üzerine çalışan bir araştırmacının araştırma sahası, bu mesleğin kendi kültürel sahneleri olan deniz kıyıları, üretim yerleri, tersaneler gibi mesleğin icrasına dönük tüm iletişim ortamlarından oluşmalıdır.

1.3. Dünyadaki Meslek Folkloru Çalışmaları

Meslek folkloru kavramı Avrupa ve Amerika'da farklı şekillerde algılanmıştır. Avrupa'da bu kavram genellikle çalışma kültürü, iş etiği ve mesleklerin toplumsal ve kültürel yönlerini içerir. İdeolojik bir boyutu da olabilir; mesleklerin toplumsal yapıya, sınıf ilişkilerine ve ekonomiye olan etkileri üzerine odaklanılabilir. Amerika'da ise

meslek folkloru daha çok mesleklere ait hikayeler, anekdotlar, şarkılar, şiirler ve hatta kostümler gibi görsel ve sözlü kültür unsurlarını içerir. Özellikle Amerikan kültüründe, meslekler genellikle romantikleştirilir ve folklorik unsurlarla çevrilir. Almanya ve İskandinav ülkelerinde meslek folkloru kapsamındaki ilk çalışmalar genellikle endüstri öncesi döneme odaklanmıştır. Bu çalışmalar, geleneksel mesleklerin tarihçesi, kültürel önemi ve sosyal etkileri üzerine yapılmıştır. Bu ülkelerde, endüstrileşme sürecinin etkisiyle kaybolmaya yüz tutmuş mesleklerin ve bu mesleklerle ilgili geleneklerin belgelenmesine ve korunmasına büyük önem verilmiştir. Bu farklılıklar, meslek folklorunun farklı kültürel ve tarihsel bağlamlarda nasıl algılandığını ve araştırıldığını göstermektedir. (Duymaz, Şahin, 2010:104)

19. yüzyılın son çeyreğinde İngiltere ve Batı Avrupa'da kültürel mirasın belgeselleştirilmesi ve korunması yönündeki çabalar, meslek folkloru araştırmalarının yaygınlaşmasına katkıda bulunmuştur. Bu dönemde, endüstrileşme ve modernleşme süreçleriyle birlikte geleneksel mesleklerin yok olma tehlikesiyle karşı karşıya kaldığı fark edilmiştir. Bu nedenle, folklor araştırmacıları ve kültür koruma aktivistleri, bu mesleklerin ve onların kültürel mirasının belgelenmesi ve korunması gerekliliğine dikkat çekmiştir. Bu dönemde, belgesel çalışmaların ve müze koleksiyonlarının oluşturulmasıyla birlikte, meslek folkloru araştırmaları da hızla yaygınlaşmıştır. İlk başlarda daha geleneksel ve formel meslekler üzerinde yoğunlaşılsa da, zamanla enformel örgütlenmeler ve sosyal yapının kapalı devre grupları da araştırma konuları arasına girmiştir. Özellikle fahişelik, dolandırıcılık, yankesicilik gibi toplumun göz ardı edilen veya gizli kalmış meslekler ve faaliyetler, bu dönemde meslek folkloru araştırmalarında daha fazla dikkat çekmeye başlamıştır. Bu tür mesleklerin ve enformel örgütlenmelerin incelenmesi, toplumun tamamının anlaşılması ve kültürel mirasın kapsamlı bir şekilde belgelenmesi açısından önemli bir adım olmuştur. (Mc-Carl, 1997:594)

Ekonomik buhranın meslek folkloru çalışmalarını etkilediği bir gerçek. Özellikle 1930'larda yaşanan bu ekonomik kriz, işçilerin ve işin doğasının algılanmasında bir değişime yol açmıştır. Önceden, meslek folkloru çalışmalarında işçiler daha çok sözlü geleneğin taşıyıcıları olarak incelenirken, bu dönemden sonra sınıf ve emek gibi kavramlarla daha ideolojik bir bakış açısıyla ele alınmıştır.

Ayrıca, Kuzey Amerika'da meslek folkloru araştırmalarının odaklandığı konular da değişmiştir. Ekonomik buhran sonrasında, gelişen ve çeşitlenen mesleklerle birlikte bilgilerin kentsel ve endüstriyel işlere de bağlantılı hale gelmesi, araştırmaların kapsamını genişletmiştir. Bu dönemde devlet destekli iş sahalarında çalışan işçi sayısının artması ve buhran nedeniyle işini kaybedenlerin çözüm arayışları, meslek folkloru araştırmalarına yeni bir ivme kazandırmıştır.

Amerika'da, İş Gelişim İdaresi ve Federal Yazarlar Projesi gibi kuruluşlar tarafından desteklenen çalışmalar, endüstriyel mesleklere odaklanmış ve bölgesel folklor malzemesi toplanmasına katkı sağlamıştır. Bu çalışmalar, sadece mesleklerin tanımlanmasıyla kalmayıp, aynı zamanda toplumsal değişimleri ve ekonomik dönüşümleri de belgeleme amacı taşımıştır. Bu dönemde elde edilen veriler, meslek folkloru çalışmalarının kapsamını ve yöntemlerini derinleştirmiştir, böylece meslek folkloru alanı ciddi bir bilimsel disiplin haline gelmiştir. (Mc-Carl, 1997)

Meslek folkloru çalışmaları, dünya çapında geçmişten günümüze artan bir ivmeyle devam etmiştir. Sanayi devrimi, ekonomik krizler ve savaşlar gibi küresel olaylar, meslek folkloru çalışmalarının gelişimini ve araştırma alanlarını önemli ölçüde etkileyen faktörler arasında yer almaktadır.

1.4. Türkiye'deki Meslek Folkloru Çalışmaları

Türk folklor araştırmalarının kurumsal bir yapı kazanmaya başladığı 1940'lı yıllardan itibaren, meslek folkloru alanında da bazı konulara kısmen temas edildiği gözlemlenmektedir. Ancak, bu dönemde meslek folkloru araştırmaları henüz özel bir araştırma alanı olarak kabul edilmemiş, genellikle genel folklor çalışmalarının bir parçası olarak ele alınmıştır.

Etnografya çalışmalarında olduğu gibi, folklor araştırmalarında da araştırmacılar genellikle geleneksel mesleklere odaklanmışlardır. Ancak, bu çalışmalarda meslekler genellikle sadece üretim teknikleri, kullanılan materyaller ve ortaya çıkan ürünler açısından ele alınmıştır. Mesleklerin toplumsal ve kültürel bağlamı genellikle göz ardı edilmiş, bu da meslek folkloru araştırmalarının yüzeysel kalmasına neden olmuştur. (Aça, 2015:59)

Folklor çalışmalarında genellikle el sanatları, sanat tarihi ve etnografiye yönelik materyal kültür odaklı inceleme yöntemleri uygulanmıştır. Bu da mesleklerin

sadece fiziksel ürünlerine odaklanılmasına ve mesleklerin toplumsal, kültürel ve sembolik boyutlarının ihmal edilmesine yol açmıştır. Dolayısıyla, bu dönemde yapılan meslek folkloru araştırmaları, mesleklerin kültürel ve toplumsal önemini tam olarak yansıtmamıştır. (Kafesoğlu, 2003:317-330)

Halk musikisi derlemeleri, Türkiye'deki etnografya ve folklor çalışmalarının önemli bir parçası olarak kabul edilir. Bu derlemeler, Türkiye'nin farklı bölgelerinden halk müziği örneklerini toplamayı ve kaydetmeyi amaçlar. Bu çalışmaların yapıldığı dönemlerde, mesleki bağlamı olan halk müziği örneklerinin de kaydedilmiş olması dikkat çekicidir.

Özellikle 1926-1932 yılları arasında İstanbul Belediye Konservatuvarı bünyesinde gerçekleştirilen derleme gezileri, Türkiye'nin hemen hemen tüm bölgelerinden halk musikisi örneklerini içerir. Bu derlemeler, Türk halk müziğinin zengin çeşitliliğini ve derinliğini göstermesi bakımından önemlidir. Bu derlemeler sırasında, mesleki bağlamı olan veya mesleklerle ilgili türkülerin de kaydedilmiş olması, Türk halk müziğinin toplumsal hayatın farklı yönlerini yansıttığını ve mesleklerin kültürel dokuya olan katkısını gösterir. Bu tür türküler, genellikle belirli mesleklerle ilişkilendirilmiş veya belirli mesleklerde icra edilmiş olabilir. Bu, folklor çalışmalarında meslek folklorunun ve mesleklerin toplumsal ve kültürel önemini altını çizer. Bu derlemelerin sonucunda elde edilen kayıtlar, Türk halk müziğinin yanı sıra Türk kültürünün genel bir yansımasıdır. Bu tür arşivler, Türk folklorunun gelecek nesillere aktarılmasında ve kültürel mirasın korunmasında önemli bir rol oynamaktadır. (Aça, 2015:123)

Meslek folkloru araştırmaları, geniş bir yelpazede farklı meslek gruplarına odaklanmış ve bu mesleklerin kültürel, sosyal ve ekonomik boyutlarını incelemiştir. Avcılar, terziler, seyyar satıcılar, pazarcılar, çerçiler, kunduracılar, köşkerler, davulcular, yorgancılar, semerciler, sepetçiler, kaşıkçılar, bıçakçılar, çömlekçiler gibi çeşitli meslek grupları üzerinde yapılan araştırmalar, bu mesleklerin geçmişten günümüze değişen yönlerini ve yaşadıkları dönüşümleri ele almıştır.

Ortak tespitler arasında, geleneksel mesleklerin endüstriyel ve teknolojik gelişmeler karşısında güncelliğini yitirmesi önemli bir noktadır. Sanayileşme, modernleşme ve kentleşme gibi faktörler, birçok geleneksel mesleğin önemini ve yaygınlığını azaltmış veya tamamen ortadan kaldırmıştır. Endüstriyel üretim

tekniklerinin ve büyük ölçekli ticaretin artması, geleneksel el sanatlarının ve zanaatların yerini fabrika üretimine bırakmasına neden olmuştur. Bu durum, mesleklerin geleneksel pratiklerini, ritüellerini ve kültürel unsurlarını koruma açısından da zorluklar doğurmuştur. Ancak, bu araştırmalar aynı zamanda geleneksel mesleklerin kültürel mirasının korunması ve yaşatılması gerekliliğini vurgulamıştır. Bu mesleklerin sahip olduğu beceri ve bilgi birikiminin, toplumsal ve kültürel dokuyu zenginleştirdiği ve bu nedenle korunması gerektiği vurgulanmıştır.

Geleneksel mesleklerin, modern dünyada da değerli ve önemli olduğu, bu nedenle onların yaşatılması için çaba harcanması gerektiği belirtilmiştir. Bu tür araştırmalar, mesleklerin tarihini, kültürel önemini ve günümüzdeki durumunu anlamak ve gelecek nesillere aktarmak için önemli bir kaynak oluşturur.

Anadolu Halkbilgisi/Türk Halk Bilgisi Derneği'nin "Halk Bilgisi Toplayıcılarına Rehber" adlı kılavuzu, Türk folklor araştırmalarında önemli bir kaynak olarak kabul edilir. Mesleklerin de bu kılavuzda yer alması, folklor araştırmacılarına mesleklerle ilgili bilgi toplama konusunda yol gösterici bir kaynak sunmuş olması açısından önemlidir. Bu rehber sayesinde, mesleklerle ilgili daha kapsamlı bir arşiv oluşturulmuş ve bu mesleklerin kültürel mirası korunmuş olabilir. Bu tür kaynaklar, Türk folklorunun zenginliğini belgelemek ve gelecek nesillere aktarmak için büyük önem taşır. (Öztürkmen, 2006:59).

Modernleşme ve endüstrileşme süreçleri, geleneksel mesleklerin yok olma riski altına girmesine neden olmuştur. Bu nedenle, bu tür mesleklerin belgelenmesi ve kültürel miras olarak korunması önemlidir. Geçmişteki çalışmalar, bu mesleklerin ve kültürel unsurlarının gelecek nesillere aktarılmasına katkıda bulunmuştur.

Türkiye'deki meslek folkloru çalışmalarının daha geç başlamış olması, belirttiğiniz gibi çeşitli faktörlere bağlı olabilir. Ancak bu çalışmalar, Türk folklorunun zenginliğini ve çeşitliliğini ortaya koymak için önemli bir adımdır. Gelecekte, bu tür araştırmaların daha da genişletilmesi ve derinleştirilmesi gerekebilir.

Dünya genelinde meslek folkloru çalışmaları daha kapsamlı bir şekilde yürütülürken, Türkiye'deki çalışmaların daha geleneksel meslekler etrafında şekillenmesi, bu mesleklerin kültürel ve tarihi önemini vurgulamak için önemlidir. Ancak, bu çalışmalarda eksiklikler olduğu da belirtilmelidir. Geleneksel mesleklerin folklorik unsurlarının yanı sıra, ritüeller, sözlü kültür öğeleri, inanışlar gibi unsurların

da ele alınması gereklidir. Bu unsurlar, mesleklerin sadece fiziksel faaliyetlerinden ziyade kültürel ve toplumsal bağlamını da yansıtır.

Türkiye'deki meslek folkloru çalışmalarının daha kapsamlı hale getirilmesi ve yeni ortaya çıkan meslekleri de içine alacak şekilde genişletilmesi önemlidir. Bu sayede, ülkenin kültürel mirası daha iyi anlaşılabilir ve gelecek nesillere aktarılabilir. Ayrıca, folklor disiplininin inceleme tekniklerinin kullanılması, bu çalışmaların daha bilimsel ve derinlemesine olmasını sağlayabilir. Bu şekilde, mesleklerin kültürel ve tarihi önemi daha iyi anlaşılabilir ve korunabilir.

1.5. Türkiye'deki Ahşap Tekne Yapımı Folkloru Çalışmaları

Kültürel ve sosyo-ekonomik bakımdan, Karadeniz bölgesinde deniz, denizcilik, deniz ulaşımı, balıkçılık ve tekne yapımıcılığı, önemli unsurlar arasında yer almaktadır. Bu unsurlar, bölge halkının yaşam biçimini ve folklorunu derinden etkilemiş ve yüzyıllar boyunca özgün ve zengin bir kültürel birikime yol açmıştır. Karadenizliler için denizle olan bu yakın ilişki, günlük yaşam pratiklerinden folklorik anlatılara kadar geniş bir yelpazede kendini göstermektedir.

Karadeniz bölgesi, yoğun orman örtüsüyle dikkat çeker ve bu durum bölge halkının günlük hayatını ve maddi kültürünü derinden etkiler. Karadeniz'in zengin ağaç kaynakları, kestane, ceviz, meşe gibi çeşitli ağaç türlerini içerir ve bu ağaçlardan elde edilen malzemeler, bölgedeki yaşamın her alanında kullanılır. Bu ağaçları işleyebilme yeteneği ve bilgisi, bölge insanının yüzyıllar boyunca deneyim ve uygulama yoluyla elde ettiği bir birikimdir.

Ahşap, Karadeniz kültüründe önemli bir yer tutar ve ahşap ürünler günlük yaşamın vazgeçilmez parçalarıdır. Ahşap, beşikten tabuta kadar birçok farklı amaçla kullanılır. Silah imalatından mobilya yapımına, kalem yapımından tekne inşasına kadar birçok alanda kullanılır. Karadeniz bölgesinde ahşapla çalışma sanatı ve meslekler son derece yaygındır.

Özellikle ahşap tekne ve gemi yapımı, Karadeniz kültüründe önemli bir yer tutar. Bu sanat, denizcilik geleneğini ve orman kaynaklarını birleştirerek kadim bir sanat olarak günümüze kadar gelmiştir. Geleneksel teknikler ve malzemelerle devam ettirilen bu sanat, ustaların çıraklarına aktardığı bilgi ve deneyimle sürdürülür.

Ahşap tekne inşasıyla uğraşan ustalar, atölyelerini genellikle liman, barınak veya çekek yerlerine yakın yerlerde kurarlar. Ustalar, genç çırakları yanlarına alır ve yıllar içinde onlara mesleği öğretirler. Çıraklar, gözlem yaparak, deneyerek ve uygulayarak mesleği öğrenirler. El becerisi geliştikçe ve bilgi birikimi arttıkça, çıraklar usta olmaya aday hale gelirler. Ancak öğrenim süreci hiçbir zaman bitmez ve hayat boyu devam eder. Bu süreçte askerlik hizmeti tamamlanması da önemli bir adımdır ve ustalık için bir olgunluk göstergesidir.

Ünal Özdemir (2005) “Kurucaşile İlçesinde Geleneksel Ahşap Tekne Yapımı” adlı çalışmasında 2005 yılında Kurucaşile’deki işletmelerin ve ustaların sayısını belirlemiştir. Tersanelerin durumları hakkında bilgi vermiştir.

Mahmur Davulcu (2015) “Karadeniz Bölgesinde Ahşap Tekne Yapımcılığı Ve Günümüzdeki Durumu” adlı çalışmasında Karadeniz Bölgesindeki tarihsel dönemlerde ve günümüzde ahşap tekne üretimi yapan yerler hakkında bilgi vermiştir.

İlhan Ekinci (2006) “XIX. Yüzyılda Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler” adlı çalışmasında Osmanlı Devleti’nin 1800’lü yıllarda hem deniz ticaretini geliştirmek hem de donanmasını yenilemek için küçük tonajlı gemilerin yapılmasını yasaklamıştır. Kereste temini için Batı Karadeniz ormanlarında ağaç kesimini yasaklamıştır. Bu durum 1900’lü yılların başına kadar Kurucaşile’de gemi üretimi kısıtlamıştır. Yüz yüze görüşme yaptığımız “Halil Çakır” bize aktardığı bilgilerde 1905 yılından itibaren Bartın-Kurucaşile’ye özgü çekirtme tipi yük gemisinin dizaynının ticaret yapan gemi kaptanlarının da ihtiyaçları doğrultusunda meydana geldiğini tespit etmekteyiz. İlhan Ekinci’nin çalışmasında da Cumhuriyet Döneminde gemilerin ticaretteki aktif rolünün arttığı vurgulanmıştır. Benim yaptığımız görüşmelerde de bu durum Kapısu köyündeki usta sayısının cumhuriyetin ilk dönemlerin 300 civarı olduğu ve büyük tonajlı 20 çekirtmenin aynı anda kurulduğu fotoğraflarla desteklenmektedir. Ayrıca Kurucaşile’de 1900’lü yıllarla beraber günümüze kadar ahşap tekneleşimin ülkedeki konumunun ilk sıralarda olduğu hem üretim adetlerinden hem usta sayısından hem de başka bölgelere usta transferinden anlaşılmaktadır.

Nihat Yasa (2017) “Tekne Ustaları Diyarı Kurucaşile” adlı kitabında Kurucaşile’nin tarihsel seyrini ve üretilen ahşap gemi kültürüne değinmiştir.

Murat Özkök (2018) “Karadeniz Tipi Balıkçı Teknesinin İmalat Süreci ve Süreçlerinin Benzetim Tekniği ile Modellenmesi” adlı çalışmasında tekne imalatının teknik boyutlarını incelemiştir.

Serkan Doğanay (2009) “Yeniay ve Çamburnu’nda Geleneksel Tekne İmalatı” adlı çalışmasında bu bölgedeki tekne üretim faaliyetlerinin zaman içerisinde nasıl değişime uğradığını anlatmaktadır. Özellikle işletmelerin ihtiyaçlar doğrultusunda hareket ederek saç tekne üretimine geçtiğini bu durumun ahşap tekne üretimini bitme noktasına getirdiğini göstermektedir. Tekne üretiminde üretim malzemesinin değişimi ve oluşan başka şartlar ahşap tekne bitirdiği görülüyor. Kurucaşile’de benzer durumun olmamasının sebebi ana üretim malzemesi olarak fiber ve çelik malzemenin tercih edilmemiş olmasıdır. Kurucaşile’ye gelen müşteri talepleri ahşap tekne üretiminin sürdürülebilir olmasına katkı vermiştir.

Emel Kurt (2021) “19. Yüzyılda Batı Karadeniz’de Tekne Ustaları” adlı çalışmasında Osmanlı Döneminde tersanelerin durumları hakkında bilgi vermiştir. Ayrıca Batı Karadeniz kıyı bölgelerindeki denizcilik faaliyetleri hakkında bilgi vermiştir

Hamdi Karakoç (2020) “Ahşap Tekne Yapımında Kullanılan Bazı Yerli Ağaç Türlerine Uygulanan Sentetik ve Klor Kauçuk(Zehirli) Boyaların Katman Özellikleri” adlı çalışması ahşaplar üzerinde uygulanan boyalar hakkında bize bilgi vermektedir.

Okay Sütçüoğlu (2018) “Sualtı Arkeolojisi Perspektifinden Osmanlı Kadırgaları” adlı çalışmasında Osmanlı Dönemi’nde donanma ve tersanelerin durumları hakkında bilgiler verilmiştir.

Muharrem Sinan DERELİ (2010) “18. Yüzyılda Kalyon Teknolojisi ve Osmanlı Kalyonları” adlı çalışmasında Osmanlı Dönemi’ndeki tersanelerin durumunu ve donanma hakkında bilgi vermiştir.

Berkant ÖRKÜN (2016) “Meslek Folkloru Bağlamında Mersin’de Balıkçılık” adlı çalışmada Mersin’de üretim yapan ahşap tekne ustaları kayıt altına alınmıştır.

Hikmet Yazıcı (1998) “Ahşap Tekne Yapımında Kullanılan ve Doğal Olarak Eğri Büyümüş Kestane Ağaçlarının Mekaniksel Özellikleri” adlı çalışmada eğri büyümüş kestane dallarının sektördeki yerinin önemine değinilmiştir.

Sabri Alkan (2020) “Kurucaşile’de Ahşap Tekne Üretimi Faaliyetlerinin Gelişimi” adlı çalışmada Kurucaşile’deki işletmelerin durumu hakkında bilgiler vermiş ve sektörün durumu değerlendirilmiştir.

Hüseyin Çoban (1998) “Ağacın Suyuna Gitmek” adlı çalışmasında geleneksel ahşap tekne üretimi hakkında bilgiler vermiştir.

2. BÖLGENİN COĞRAFI, TARİHİ VE KÜLTÜREL DURUMU

2.1. Kurucaşile’nin Coğrafi Yapısı ve Bitki Örtüsü

Kurucaşile, Bartın’ın 62 km kuzeydoğusunda, Zeytin ve Sandal burunlarıyla sınırlanan bir kasabadır. Batı Karadeniz sahilinde 1965 yılında Devlet Kara Yolları tarafından yaptırılan ve 1974 yılında asfalt ile kaplanan, 010 nolu karayolu üzerinde, zengin doğa güzelliklerine sahip bir kıyı kasaba görünümündedir.

Kuzeyinde Karadeniz, güneyinde Bartın ili, doğusunda Cide ve batısında Amasra ilçeleri bulunmaktadır.

Batı Karadeniz bölgesinde, 32° 22’ doğu boylamı, 41° 40’ kuzey enlemi arasında yer alan Bartın ilinin dört ilçesinden biri olan Kurucaşile’dir.

İlçe, konum olarak Küre Dağları’nın batıya devamı olan uzantılarında yer alması ve yükseltilerin tepe-dere-tepe şeklinde kırıklar halinde devam etmesinden dolayı engebeli bir yapıya sahiptir.

İlçenin tamamına Küre Dağlarının batı uzantıları hâkim olup ortalama yükseklik 300 metre civarındadır. İlçenin en yüksek kesimleri Kemrelilik Tepe 1220 metre, Akyar Tepe 1206 metre, Armutçalı Tepe 1056 metre, Bakacakaya Tepe 962 metredir. İlçe merkezi, Tekkeönü, Kapısu köylerinde yükselti 0-20 metre ile denize inmektedir. Yükseltiler tepe-dere-tepe şeklinde olup tamamen kırıklar halinde devam eder ki bu da ulaşımı zorlaştırmaktadır. 34 Akarsuların tamamı dere ve derecik tipinde olup en önemliler; Tekkeönü Deresi, Başköy Deresi, Elvanlar Deresi, Musaköy Deresi, Kapısu Deresi, Böğürtlenlik Deresi, Göl Deresi ve Kömürlüdüz Deresi’dir. Bunların tamamı Karadenize dökülmekte olup debilerinin ve rejimlerinin mevsimlere bağlı düzensiz olması nedeniyle sulama ve enerji üretiminde kullanılamamaktadır. Yalnızca birkaç un değirmeni nostaljik bir şekilde halen bu

dereler üzerinde varlıklarını sürdürmektedirler. Başköy Deresi, Kapısu Deresi ve Tekkeönü Deresi'nin kaynaklarına doğru alabalıklar yaşamakta olup, denize yakın daha sıcak yerlerde ise sazan ve denizalası bulunmaktadır. (Yasa, 2017:67)

İlçenin kuzey sınırının tamamını Karadeniz oluşturmuştur. Çambu, Yer altı, Hasararkası, Kumbosaltı, Kurucaşile, Gökyar, Kapısı, Yardibi koyları halen doğal yapılarını korumakta olup özgün kumsal plajlardır.(Yasa, 2017:68)

Yörede biri Kurucaşile diğeri Tekkeönü'nde olmak üzere 1981 yılında inşa edilmiş 2 adet orta büyüklükte balıkçı barınağı bulunmaktadır ki yat turizmi için de bu barınaklar çeşitli imkânlarla sahiptir.

Kurucaşile tipik Batı Karadeniz iklimi özelliklerini içermektedir. Her mevsim yağış alabilen ılıman bir iklime sahiptir. Yağışlar, genellikle yağmur şeklinde olup ilkbahar ve sonbahar aylarında oldukça fazla sis görülür. Ormanlar; 9597 hektarlık ormanlık alanın 5925 hektarı koru, 1275 hektarı çok bozuk baltalık, 2397 hektarı çok bozuk koru, vasfında olup ilçe yüzölçümünün %61'ini kaplamaktadır. Bu alanlardan 1314 hektarı çok fazla eğimli ve kayalık olduğu için, 2188 hektarı ise kestane ağaçlarından oluştuğu ve meyvesi nedeniyle son yapılan planlarda muhafazaya ayrılmış olduğu için ormancılık bakım ve gençleştirme çalışmaları bunların dışında kalan orman alanlarında yapılmaktadır. 35 Meralar; ormanlık alanlara dâhil edilen mera alanlarında birçok otsu bitki bulunup önemli bir mera kullanımı söz konusu değildir.(Yasa,2017:68)

2.2. Kurucaşile'deki Tekne Yapım Yerleri İle İlgili Tespitler

2.2.1. Kurucaşile/ Merkez

İşletmelerin açık ve kapalı alan kullanmaktadırlar. Yeni bir tesis kurulması durumunda işletmelerin açık alan, kapalı alan ihtiyaçları vardır.. İşletmelerin sahip oldukları tesislerin fiziki niteliklerinin Tekne İmal ve Çekek Yerleri Yönetmeliği ekinde istenen asgari fiziki şartlardan uzak olduğu tespit edilmiştir. İşletmelerin çoğu tesisleri için herhangi bir kira ödemedikleri birkaç işletmenin ise kullandıkları açık alanlar için kamuya cüzi sayılabilecek yıllık ödemeler yaptıkları belirlenmiştir. İşletmeler, yeni ve modern bir üretim tesisi kurmak için önlerindeki engelleri tesis yapacak uygun yer bulunmaması, finansal sorunlar, devlet prosedürlerinin zorluğu, tekne imalatçıları arasındaki anlaşmazlıklar şeklinde dile getirmişlerdir.

İşletmelerin Kurucaşile'de bir Küçük Sanayi Sitesi kurulamaması konusundaki benzer düşünceleri ve kısmi öz eleştirileri tespit edilmiştir. Birçok işletme, kurulamamasının temel nedeninin işletmelerin birlikte hareket edememesi olduğunu belirtirken, diğer bir kesim ise kuruluşun liderlik eksikliğinden kaynaklandığını vurgulamaktadır. Kurucaşile'de yıllardır devam eden bir talep doğrultusunda, tekne imalatçıları için bir küçük sanayi sitesi kurulması üzerine zaman zaman çeşitli girişimlerde bulunulmuştur. Bu çabalar sonucunda, "Kargacakaltı" mevkiindeki hazine arazisi imar planına çekek yeri olarak dahil edilmiştir, bu da çalışmaların bu bölgeye odaklanmasına yol açmıştır. Proje kapsamında, ilgili işletmelerden görüşler alınmış ve üretici bakış açısıyla uygulama alanı için alternatif yerler incelenmiş ve eleştirilere açık olunmuştur. Bu süreçte, "Yardibi" mevki alternatif bir yer olarak önerilmiş ancak altyapı maliyetlerinin daha avantajlı olduğu gerekçesiyle "Kargacakaltı" mevkiinin tercih edilmesi öne çıkmıştır. (Alkan, 2015: 15)

İşletmelerin üretim kapasiteleri sorgulandığında "üretilen en uzun tekne boyunun belirlenmesi" oldukça önemli bir konudur. Araştırmada tespit edilen önemli verilerden biri işletmelerin bazılarının 14.9m sınırına kadar tekneler üretmeleridir. Bunun nedeni tam boyu 15m'ye kadar olan teknelerden herhangi bir proje resmi istenmemesidir. Bundan dolayı nitelikli personeli (mühendis vb.) olmayan işletmeler kendi çabalarıyla kanuni sınırlara uyum sağlayarak faaliyetlerini sürdürmektedirler. İşletmelerin sadece biri 15 m sınırını aşabilmiştir. İkinci önemli veri ise yeni bir üretim tesisi tasarlarken boyutlarının nasıl olması gerektiğine dair bilgi içermesidir. Tekne boyları, enleri ve yükseklikleri atölye boyutları için önem arz etmektedir. (Alkan, 2015: 11)

Herbot Denizcilik ile yaptığımız sohbette bazı sorunlar dile getirilmiştir. "Limanda tekne indirme yerinin olmaması tekneleri denize indirirken riskleri doğuruyor. Limanda tekneleri rahatça denize indirebileceğimiz bir sistem olsa bizim işimizi kolaylaştırır." (KK1).

2.2.2. Kurucaşile/Tekkeönü

Tekkeönü köyündeki işletme sayısı merkezdeki işletme sayısı ile hemen hemen aynıdır. Üretim yerleri liman içinde yer almaktaydı. 2023 yılında kendi imkanları ile sahil kenarına yaptıkları tersane bölgesine taşınmışlardır. Bu bölgedeki işletmelerde örgütlenme daha iyi yapıldığı için tersane bölgesini inşa edebilmişlerdir. Yeni yapılan modern üretim yerleri ile beraber ahşap tekne imalatının artış gösterebileceği görülüyor.

2.2.3. Kurucaşile/Kapısuyu

Kapısuyu plajının kenarında kurulan tersaneler turizmin artması ve ustaların başka bölgeleri göç etmesiyle beraber birer birer kapanmıştır. Şu an aktif olarak bir tane işletme aktif olarak faaliyet gösteriyor. “Kapısuyu’nda ustalar tekne imalatında kendilerini güncelleştirebilseydi şu anda burada en az on tane işletme olurdu. Ne yazık ki ustalarımız çektirme tipi yük teknesinin devri bittikten sonra güncel tekneler imal etmek için bir şey yapmadılar.” (KK2).

2.3. Kurucaşile’nin Adı ve Özellikleri

Şile sözcük anlamı olarak Yunanca olup; Türkçe ansiklopedik karşılığı “*Mercanköşk*” (Osmanlıca Mercangüç, Farsça Merzengüç)dür. Pars Tuğlacı’nın Milliyet Yayınlarından çıkan “*Osmanlı Şehirleri*” adlı eserindeki Zonguldak vilayet haritasında Kurucaşile’nin bir nahiye merkezi ve adının da “*Korice Şile*” olarak da yer aldığını da görmekteyiz.

Kurucasile'nin bilinen en eski adı Kromna (Cromna)'dir. Kromna anadolu'nun paflagonya bölgesinde, karadeniz'in kıyısında kurulmuş, bir askıçag kentidir. Kromna Luvi ve Hitit dillerinde, "baş" anlamına gelen "kar" sözcüğünün çeşitlemelerinden olan "kro" kökü ve insan, halk anlamında "umna" takısını almasıyla "Kromna" sözcüğü türetilmiştir. "Uç halkı" anlamı verilebilir. (Yasa, 2017:18)

2.4. Kurucaşile’nin Genel Tarihi

Kurucasile'nin ilk yerleşenleri tam olarak bilinmemekle birlikte, eski çağlarda Anadolu'ya gelen kavimlerden bazılarının bu bölgeye yerleştiği düşünülmektedir. Özellikle Lidyalılar döneminde, bölgenin canlı bir yerleşim yeri olduğu bilinmektedir.

Bununla birlikte, Persler ve Büyük İskender döneminde, bu bölgedeki yerleşim aktivitesinin azaldığı kaydedilmiştir.

Bazı tarihçilere göre, Aka kavminin, Miken medeniyetinden önce Batı Anadolu kıyılarında dolaştığı ve bu dönemde Samsun, Sinop, Kurucaşile, Amasra, Filyos ve Ereğli gibi bölgelerde bulunduğu düşünülmektedir. Ayrıca, iç kısımlarda Gasgaslar ve Hititler gibi kavimlerin bulunduğu, hatta Gasgasların veya Hititlerin Batı Karadeniz bölgesinden sürülmesinin ardından Fenikelilerin bu bölgeye yerleştiği ifade edilmektedir.

Amasra'nın tarihinden de anlaşılacağı üzere, bölge tarihinde önemli bir rol oynamıştır. Kraliçe Amastris'in yönetimi altında, Amasra gibi önemli şehirler yeniden inşa edilmiş ve bölgedeki yerleşim düzeni yeniden şekillendirilmiştir. Kraliçe Amastris'in imar projeleri kapsamında, Sesamos, Cromna, Cytiros ve Tuin gibi şehirlerin önemi artmış veya boşaltılmıştır. Bu dönemde, bölgedeki taş kaynakları da aktif bir şekilde kullanılmış ve taşınması için deniz yolu tercih edilmiştir.(Yasa,2017:22)

Böylece, Kurucaşile'nin tarihi, antik çağlardan itibaren çeşitli medeniyetlerin etkisi altında şekillenmiş ve önemli bir yerleşim yeri olmuştur.

2.4.1. Osmanlı Dönemi'ne Kadar Kurucaşile

M.Ö.XII. Yüzyıldan itibaren Anadolu'nun nüfus düzeni yeniden büyük çalkantılar geçirirken, Batı Karadeniz bölgesi Henet, Paflagon, Mariandyna, Kokun vs. kavimlerce işgal edilmişlerdir. Bu küçük kavimlerden bilhassa Henetlerin sahilde ve sahile yakın yerleştikleri de bilinmektedir. Cromna (Kurucaşile) ve yöresinde Fenikelilerin yaşadığının enteresan bir örneğini yaşlı zeytin ağaçlarından da görebiliriz. Hüseyin Saraçoğlu "Türkiye'de İklim ve Bitki Örtüsü" adlı kitabında zeytin ile ilgili şu açıklamalarda bulunmuştur. "Zeytin'in vatanı Ermenistan olup; daha bir çok çeşit ağaçla birlikte onu batıya, denizaşırı ülkelere tanıtan Fenikelilerdir."8 Bugün Kurucaşile'de eskiden kalan zeytinliklere de rastlamak mümkündür. Aynı şekilde Amasra, Cide ve Kurucaşile'de böyle zeytinliklere tesadüf edilmektedir. Hatta bütün Karadeniz kıyıları boyunca zeytin örtüsüne rastlanmaktadır. "Her nerde iki zeytin varsa; orada eski bir taş aramak doğru olur".10 Cromna(Kurucaşile)'nın dahil

olduğu bölgenin adı geçmişte Paflagonya idi. Bu adı M.Ö. XIII-XII yüzyıllarda havalıye yerleşen en eski kavimlerden Paflagonlardan gelmektedir. (Yasa,2017:82)

Homeros'un İlyada eserinde bahsedilen bu kentler, Karadeniz'in sahil şeridinde bulunan antik yerleşim birimleridir. Plaimenes'in komutasındaki Paphlagonialılar, Enetlerin yurdundan gelmişlerdir. Bu ifade, bölgenin antik çağlarda önemli bir yerleşim merkezi olduğunu ve çeşitli kavimlerin buraya yerleştiğini göstermektedir. Cytiros'ta, Sesamos'ta oturan Enetlerin, Parthanos Irmağı çevresinde ünlü saraylar kurduklarından bahsedilir. Cromna, Aigialos ve Erythinoi kentlerinin Truva Savaşları'na çok sayıda asker gönderdiği belirtilir. Bu da bölgenin antik dönemde siyasi, askeri ve kültürel anlamda önemli bir rol oynadığını göstermektedir. Bu bilgiler, antik çağdaki Karadeniz sahillerinin zengin tarihine ve önemli yerleşim bölgelerine ışık tutmaktadır.

M.Ö.65'de Pompeius, Bithinia, Pontos ve Paphlagonia bölgelerindeki on bir kenti birleştirerek (Ora Pontika) bir eyalet oluşturup eyaletin merkezi olarak da Amastris kentini belirlediği ifade edilmektedir. Herakleia, Tieion, Cromna, Kytoron ve Sinope bu eyaletin diğer kentleri arasında idi. M.Ö.305'de Amastris'in kocası Dionysios'un ölümüyle kent gelişimini sürdürdü. Bu arada Trakya kralı Lysimakhos, Herakleia surlarına dayanmış ve dul kraliçe bu kez onunla evlenmek zorunda kalmıştır. Lysimakhos tarafından ilhak edilen kent, yağmalanmaktan kurtulmuş ve kalenin sur duvarları tamir edilmiştir.¹⁴ Bu dönemde Tieion, Cromna ve Kytoron; Herakleia'nın yönetimi altına girmiştir. M.Ö.3.yüzyılda yaşayan Apollonios da buralardan söz ediyor: "Karanlığa kadar ara vermeden gittiler, Sesamos'u ve yüksek Erythinoi kayalıklarını geçerek, Krobylaos'u ve Kromna'yı ve sık Kytoros ormanlarını"

Paphlagonia diye adlandırılan bölgenin kuzeyi Karadeniz kıyıları ile sınırlıdır. Doğusunda Halys (Kızılırmak) ve Pontus(Samsun'un doğusunda kalan bölge), güney doğusunda Kapadokya, güneyinde Galatya ile çevrilidir. Batıda ise Filyos Çayı, bölgeyi Bitinya'dan ayırır. Kıyıdaki dağlık kısım, yarı vahşi ve dağlık yaşayan kavimlerin asırlarca barınmasına müsaade etmiştir. Tüm sahildeki müstemleke siteleri ile iç kısımlar, ayrı bir takım özellikleri olmakla beraber daima medeni ve topluca yaşamışlardır.

Karadeniz'e açılırken ilk ve en büyük koloniyi İstanbul'un bulunduğu yerde kuran İyonlar, buradan sonra bütün kıyıları adım adım tarayarak uygun buldukları her

noktaya yeni bir müstemleke tesis etmişlerdir. Bu müstemlekeler genellikle Miletli ve Megaralı gemici tacirler tarafından kurulmaktaydı. Marmara'dan başlayarak Güney Karadeniz kıyıları boyunca birbirine benzer müstemleke siteleri arasında en göze çarpan koloniler şunlardır: Kizikos, Kios, Lampsakos, Nikomedia, Bizantin, Abanitikus, Heraklea, Tion, Sesamos, Cromna, Cytiros, Sinope, Amisis, Kresos, Trapesus. Saydığımız bu kolonilerin her biri bir bakıma müstakil bir devletçik sayılmaktaydı. Sitelerin kendilerine has yortuları, inançları ve yönetim kuralları bulunmaktaydı. İyonların, yörede tam manada bir otorite sağladıkları bir sırada Kimmer akıncıları, Kuzey Anadolu'nun kuzey kesimlerini istilaya başladıkları görülmektedir. Toktamış Han komutasındaki saldırıları; bu cenkçi Kimmer kavmini Sakarya'dan Sinop'a kadar hakim duruma geçirmişti. Daha sonra ise bölgede Lidyalıları görmekteyiz. Lidyalılar Kral Alyates zamanında Sakarya'dan Sinop'a hakim olmak pahasına seferlere çıkmışlardı. Bitinya devletine son verdiği gibi birer koloni olan Heraklea(Ereğli), Sesamos(Amasra), Cromna(Kurucaşile), Cytiros(Gideros)'u da Lidya'ya bağlamışlardı. (M.Ö.575-580 arası) Sinop'u almak Kral Alyates'e nasip olmadı. Kurucaşile ve yöresi Lidyalılardan sonra Perslere geçmiştir. Anadolu şehir ve kasabaları Türk öncülerine kapılarını açıyor, Türk hakimiyetine geçiyorlardı. Bölgemiz topraklarında gözüken ilk Türk komutanı Emir Karatekin olduğu yaygın bir görüştür. 1084 yılında Kutalmışoğlu Süleyman Bey'in kumandanlarından Emir Karatekin Sinop şehrini zaptederek Orta ve Batı Karadeniz bölgesinde bazı şehirleri içine alan bir beylik kurmuştu. Emir Karatekin Sinop'tan başka Kastamonu, Çankırı, Karabük, Bartın ve Zonguldak bölgesini beyliğinin hudutlarına dahil ettiği belirtilmektedir. Emir Karatekin Amasra'yı birkaç kez kuşatmasına rağmen kentin fethine ulaşamadığı da belirtilmektedir. (Yasa:2017:22)

Bölgede Bizans hakimiyeti 1118-1143 yıllarında yerini Selçuklu devletine bırakmış, iki yüz yıllık Selçuklu döneminin II. Gıyasettin Mesut zamanında (1283-1298) Candaroğlu Beyliği, Yıldırım Beyazıt zamanında (1389-1402) Osmanlı toprakları idi. Bu yıllarda Bartın; sık sık el değiştirerek beylikler dönemini yaşarken, Amasra, Bizans döneminde 1202 yıllarında Cenevizli tacirlerin elinde idi. 1204 yılında Ereğli'den Kafkasya'ya kadar tüm Karadeniz sahili, Amasra, Kurucaşile ile birlikte Trabzon Rum İmparatorluğunun, 1214 yılında İznik İmparatorluğunun, 1261 yılında ise Bizans İmparatorluğunun sınırları içinde yer almaktaydı. IV. Haçlı seferleri sırasında gücünü yitiren Bizanslılar 1261 yılında yapılan "Nymphaion Andlaşması"

ile Karadeniz limanlarını olduğu gibi Amasra'nın kullanımını Cenevizlilere bırakınca kentte gittikçe Ceneviz hakimiyeti oluştu. Cenevizlilerin Karadeniz kıyılarında kurdukları ve "Gazzaria" adını verdikleri koloni grubuna Kurucaşile bölgesi de dahil bulunmaktaydı.

2.4.2. Osmanlı Dönemi'de Kurucaşile

Osmanlı Devleti'de bölgemizin bağlı olduğu Bolu, bu yıllarda sancak yönetimi olarak merkezi Kütahya olan Anadolu Eyaleti'ne bağlıydı. 1404 yılında Amasra'ya uğrayan İspanyol Elçisi ve Seyahatname yazarı Ruy Gonzales Clavijo; Amasra'nın Türk arazisi içinde olmakla beraber kalesinin Cenevizlilere ait olduğunu belirtmektedir.

Kurucaşile ile ilgili tarihi bilgiler fazla bilinmemekle beraber, en yakın yerleşim yeri olan Amasra'nın tarihi gelişmesi ile yakından ilişkili olması muhtemeldir. Ancak 1460 yılında Fatih Sultan Mehmet tarafından Osmanlı topraklarına katılan Amasra ile ilgili olarak "Çeşm-i Cihan Amasra" adlı eserinde Necdet Sakaoğlu en az bilgi toplanabilen devrenin 450 yıl süren Osmanlı dönemi olduğunu belirtmektedir. Fatih Sultan Mehmet, miladi 1460 yılında Amasra'yı karadan ve denizden kuşatarak Ceneviz kolonilerinden aldıktan sonra bu bölge Bolu Sancağı yönetimine bağladı. Buraya Eflani civarındaki Türk oymaklarından bir çok aile getirterek yerleştirdi. Amasra'da bulunan Ermeni tüccarlarda İstanbul'da Galata'ya gönderildi. Aşık Paşazade Tevarih-i Al-i Osman'da Amasra'nın alınması ile ilgili olarak; "Bu Amasra, Karadeniz kenarında, Müslümanlar arasında bir hisardır ve padişahı Firenk'tir. (Yasa,2017:24)

Evliya Çelebi'nin seyahatnamesinde bahsettiği bu yolculuk, bölgenin tarihi ve coğrafi özellikleri hakkında önemli bilgiler sunmaktadır. Bartın Irmağı'nın mısır gemileri için bir nakliye yolu olarak kullanıldığını, Bartın Kalesi'nin Ceneviz yapısı olduğunu ve Amasra'nın tarihçesine dair detayları içermektedir. Ayrıca, Amasra'nın konumu ve yönetimi hakkında bilgi verirken, Sinop Kalesi'nin Amasra'ya olan mesafesini ve bölgedeki diğer yerleşim birimlerini de tanımlamaktadır. Kurucaşile ve Cide'nin bu seyahatteki yerinin belirtilmesi, bu bölgelerin o dönemde de önemli birer yerleşim yeri olduğunu göstermektedir. Evliya Çelebi'nin seyahatnamesi, Osmanlı

dönemi Türkiye'sinin coğrafi, siyasi ve kültürel yapısını anlamak için önemli bir kaynaktır.

Kurucaşile bölgesi ile ilgili Başbakanlık Arşiv Genel Müdürlüğünde bulunan Osmanlı Arşivi'nde birçok belgeye de ulaşılmaktadır. Burada gördüğümüz en eski belge 1775 yılına ait olup; Tekkeönü köyümüz ile ilgilidir. Miladi 14/06/1775(hicri 14/R/1189) tarihli bu belgede “Tersane için getirilmesi gereken seren ve sütun kerestelerin Bartın, Amasra, Tekkeönü ve Gedus(Gideros) kayıklarının ardına bağlanarak süratle getirilmesi ve tesliminin sağlanmasına muhalefet eden kayıkçıların uyarılması ve emre itaat etmelerinin sağlanması talep edilmektedir”. (Yasa,2017:25)

Osmanlı Döneminde bölge genel olarak İstanbul'a yakınlığından dolayı kereste tedarigi için kullanılmıştır.

Kurucaşile bölgesinde Rum ve Ceneviz medeniyetlerinden miras kalan teknecilik kültürü sayesinde Osmanlı Döneminde bu bölgeden sıklıkla tekne ustası temin edilmiştir.

2.4.3. Cumhuriyet Döneminde Kurucaşile

Kurucaşile'nin tarihi, Osmanlı döneminden itibaren önemli olaylara sahne olmuştur. Birinci Dünya Savaşı sırasında Ruslar tarafından Kapısu Yu Tersanesi'nin tahrip edilmesi ve Koca Bilal'in hayatını kaybetmesi, bölgenin savaşın etkilerini yaşadığını göstermektedir.

Osmanlı İmparatorluğu'nun savaşı kaybetmesi ve Mondros Ateşkes Antlaşması'nın imzalanmasıyla beraber Kurtuluş Savaşı başlamıştır. Bartın'da oluşturulan Müdafaa-yı Hukuk Heyeti, Kurucaşile'ye de talimat göndererek burada da bir cemiyet kurulmasını istemiştir. Bu dönemde bölgedeki milis kuvvetlerinin Fransız işgaline karşı gösterdiği direniş önemli bir yere sahiptir.(Yasa,2017:37)

Kurtuluş Savaşı'nın zaferle sonuçlanmasıyla beraber Kurucaşile, Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığı'na bir kutlama telgrafı çekmiş ve bu telgraf meclis oturumunda okunmuştur. Cumhuriyetin ilanı ile birlikte Kurucaşile, Zonguldak iline bağlanmış, 1991 yılında ise Bartın'ın il olmasıyla Ulus ve Amasra ile birlikte bu ilin ilçelerinden biri olmuştur.

Bu tarihçe, Kurucaşile'nin Türkiye'nin bağımsızlık mücadelesine ve cumhuriyetin kuruluşuna verdiği katkıları ve yaşadığı dönüşümleri göstermektedir.

3. KURUCAŞİLE'DE AHŞAP TEKNECİLİĞİNİN TEMSİLCİLERİ

3.1. Mesleğin Temsilcilerini Tekne Ustalığına Hazırlayan Koşullar

Ahşap tekne üretimi, doğası gereği çeşitli iş sağlığı ve güvenliği risklerini beraberinde getirir. Bu risklerle başa çıkabilmek için işçilerin gerekli önlemleri alması ve uygun koruyucu ekipmanları kullanması hayati önem taşır. İşte bu nedenle, ahşap tekne imalatçılarının iş sağlığı ve güvenliği konusunda dikkatli olmaları gerekmektedir. “Çalışma ortamı tozlu, gürültülü ve mevsimlerden kaynaklı sıkıntılar işçilerin sağlığını olumsuz yönde etkileyebiliyor.” (KK3). Bu nedenle, ahşap tekne imalatçılarına düşen görev, uygun kişisel koruyucu donanımları kullanarak bu riskleri minimize etmektir. Ayrıca, işçilerin eğitilmesi ve bilinçlendirilmesi de iş sağlığı ve güvenliği açısından önemlidir.

Ahşap tekne imalatçılarının, ağır ve tehlikeli işlerde çalışacaklara ait işe giriş veya periyodik muayene formuna sahip olmaları, iş sağlığı ve güvenliği standartlarını yerine getirdiklerini ve çalışma koşullarının denetlendiğini gösterir. Bu raporlar, işçilerin sağlık durumlarının düzenli olarak kontrol edildiğini ve gerektiğinde müdahale edildiğini sağlar.

Sonuç olarak, ahşap tekne imalatçılarının iş sağlığı ve güvenliği konusunda bilinçli ve dikkatli olmaları, hem kendi sağlıklarını korumak hem de üretim süreçlerini daha güvenli hale getirmek için önemlidir.

3.1.1. Aile Mesleği Olarak Tekne Ustalığını Seçenler

Görüştiğimiz tekne ustalarının çoğunluğu ahşap tekne mesleğine ailesinin etkisiyle başladığını ifade etmiştir. “Ahşap tekne ile uğraşan ailelerin çocukları, çok küçük yaşlarda babasının çalıştığı yerlerde çalışmaya başlardı ya da çevresindeki marangozların yanına giderek tekne ustalarını izlerlerdi. Ben de mesleğe bu şekilde heveslendim.” (KK4).

“Aileler ekonomik koşullar nedeniyle çocuklarını iyi bir geleceğe hazırlamak için tekneçilik mesleğini öğrenmeleri için yardımcı olurlardı. Ayrıca eğitim görmeleri için tüm olanaklarını kullanırlardı.” (KK5).

“İlk çıraklığa başladığımızda hem okula gidiyorduk, hem de dükkana gidiyorduk. Mesela ben çoğu zaman elimde çantam okul dönüşü direk dükkana giderdim. Sıkılık vardı, şimdi dayanmıyorlar. Yedi sekiz yaşlarında başlamıştım tekneçiliğe.” (KK6).

Ekonomik nedenler, geleneksel mesleklerin nesilden nesile aktarılmasında önemli bir etkidir. Özellikle geçmişte, ailelerin geçimini sağlamak için mesleklerini çocuklarına öğretmeleri yaygın bir uygulamaydı. Ahşap tekneçilik gibi geleneksel mesleklerde, çocuklar genellikle küçük yaşlarda çalışmaya başlayarak mesleği öğrenirler ve aile ekonomisine katkıda bulunurlar. Bu durumda, çocuklar hem aile gelirine destek olurlar hem de gelecekte kendi geçimlerini sağlayabilecekleri bir meslek edinirler. Ancak günümüzde, ekonomik koşullar ve mesleğin getirdiği zorluklar nedeniyle, aileler çocuklarının daha iyi eğitim almasını ve farklı mesleklerde kariyer yapmasını tercih edebilirler. Bu durum, geleneksel mesleklerin nesilden nesile aktarılmasını zorlaştırabilir ve bu mesleklerin geleceği konusunda belirsizlikler ortaya çıkarabilir.

Günümüzde yaşayan tekne ustalarının mesleklerini gelecek nesillere aktarmakta isteksiz olmaları ve çocuklarını bu meslekten uzak tutmaya çalışmaları önemlidir. Bu eğilim, geleneksel mesleklerin ekonomik ve toplumsal açıdan artan zorluklarla karşılaştığını göstermektedir. Eskiden, birçok çocuk baba, mesleği olan tekne ustalığına ilgi gösterirken, günümüzde aileler çocuklarının daha iyi eğitim almasını ve geleceklerini daha güvence altına almasını tercih etmektedirler. Bunun temel nedenlerinden biri, ahşap tekneçiliğinin artık eski günlerdeki gibi karlı bir meslek olmamasıdır. Tekne ustalarının ifadeleri, geleceklerinde belirsizlik olduğu için çocuklarını bu meslek dalından uzak tutmak istediklerini açıkça ortaya koymaktadır. “Devlet desteği olmadığı sürece ahşap tekneçiliğin geleceği konusunda endişelerin arttığı görülüyor. Geleneksel mesleklerin desteklenmesi ve ekonomik olarak sürdürülebilir hale getirilmesi, bu mesleklerin geleceği açısından önemli bir husustur.”(KK7).

“Kapısuyu’nda hiçbir ustanın kendi çocuğunu usta olarak yetiştirmedi. Burada bir tane çırak yok. Benim bir tane oğlum var, daha marangozluğa adım atmadı, attırmam ki. Gitsin nerede çalışırsa çalışsın bu işle uğraşmasın.” (KK8).

Geleneksel mesleklerin aile içinde nesiller boyu aktarılmasının devam ettiği ve bu sürecin bazen ekonomik zorunluluklar nedeniyle gerçekleştiğini herkes bilir. Kendi oğlunu tekne ustası olarak yetiştirip, onun mesleğine olan bağlılığını ve gelecek nesillere aktarmak istediği değerleri görebiliyorum.” (KK9). Gönüllü olmayan veya ekonomik baskılar altında gerçekleşmesi, bazı ahlaki ve sosyal soruları da gündeme getirebilir. Özellikle çocukların mesleki tercihlerinin kendi yeteneklerine ve ilgi alanlarına dayalı olarak yapılması önemlidir. Ekonomik zorlukların, bazı aileler için meslek seçiminde belirleyici bir faktör olduğunu göstermektedir. Bu nedenle, geleneksel mesleklerin sürdürülmesi için ekonomik destek ve teşviklerin sağlanması, ailelerin bu tür mesleki tercihler konusunda daha fazla özgürlüğe sahip olmalarını sağlayabilir.

Ailesel etkiler nedeniyle mesleğe başlayan çocukların azaldığına dair gözlemler, tekne mesleğinin geleceği açısından endişe verici bir durumu işaret ediyor. Özellikle Kurucaşile gibi geleneksel tekne yapımının önemli olduğu bölgelerde, tekne mesleğinin faaliyetlerinin azalması ve tekne ustalarının kendi çocuklarını mesleklerine yönlendirmemesi, sektördeki iş gücü kaybı ve mesleğin geleceği açısından ciddi bir tehdit oluşturuyor. Bu durumun birçok nedeni olabilir. Ekonomik zorluklar, modernizasyonun etkisi, alternatif kariyer fırsatları gibi faktörler, geleneksel meslekleri sürdürme eğilimini azaltabilir. Ayrıca, teknolojik gelişmeler ve endüstriyel dönüşüm, geleneksel el sanatlarının ve mesleklerin önemini azaltabilir. Bunun sonucunda, mesleğin geçmişte olduğu gibi gelecekte de varlığını sürdürebilmesi için çeşitli önlemler alınması gerekebilir. Bu önlemler arasında mesleğin tanıtımı ve bilinirliğinin artırılması, tekne mesleğine yönelik eğitim ve destek programlarının oluşturulması, ekonomik teşviklerin sağlanması gibi adımlar yer alabilir. Bu şekilde, tekne mesleğinin devamı ve mesleğin geleceği güvence altına alınabilir.

3.1.2. Ekonomik Sebeplerden Dolayı Tekne Ustalığını Seçenler

Kurucaşile, tarihi bir yerleşim yeri olması nedeniyle ticari faaliyetlerin sürekli olarak devam ettiği bir bölgedir. Ancak, Cumhuriyet döneminde ticaretin azalması ve sanayinin yeterince gelişmemesi, bölgedeki istihdam sorununu artırmıştır. Sonuç

olarak, bölgede işsizlik sorunu oldukça yaygındır. Bu koşullar altında, geleneksel olarak tekne ustalığı genellikle babadan oğula geçen bir meslek olarak sürdürülmektedir. Ancak, bölgede iş bulmakta zorlanan birçok insan, sonradan tekne ustası olmaya karar vermektedir. Bu durum, bölgedeki istihdam ihtiyacını karşılamaya yönelik bir çözüm olarak ortaya çıkmaktadır. Tekne yapımı gibi geleneksel meslekler, bölgedeki ekonomik aktiviteye katkı sağlayarak işsizlik sorununu hafifletmeye yardımcı olabilir.

Kaynak kişilerden öğrendiklerimize göre; akademik olarak okuyan gençlerin okudukları sektörde iş bulamayıp, tekne ustalığına yönelmiştir. Bu kişiler daha çok tekne bakım ve Tekne boyacılığı işlerinde işçi olarak çalışmaktadırlar. Görüştüğümüz kaynak kişiler bu durumu şu şekilde anlatmaktadırlar: “Otuz yedi senedir tekne ustasıyım Eskiden adamın annesi babası gelir oğlumu çalıştırın, işi gücü yok diye. Şimdi çocuklar kendileri gelmeye başladı.”(KK4). “Biz de de hayat şartlarından dolayı ahşabın büyümekten dolayı yapacak başka bir iş olmadığından tekne ustalığı seçtim” (KK10).

Bunun dışında, ailesinin önerisiyle birlikte bir ustanın yanında çıraklığa başlayan birçok tekne ustası bulunmaktadır. Bunlardan biri olan kaynak kişilerimizden Kemal Aytan, bir ustanın yanında işe başladığını şu şekilde ifade etmiştir:“45 yıldır tekne ustasıyım, 1975 yılında başladım tekne ustalığına. Askerliğe ustamın yanında başladım. Aile bireyleri inşaatçı olmasına rağmen ben heves etmişim.” (KK11).

“Eski zamanlarda, bir marangozun yanında çıraklık yapmak isteyen kişinin bu süreci başlatması kolay bir iş değildi. Genellikle, çırak olmak isteyen kişi, bir tekne ustasının ailesinden bir büyük tarafından aracılıyla iletişime geçerdi. Ardından, tekne ustası bu isteği olumlu bir şekilde değerlendirirse, çıraklık süreci başlatılabilirdi. Bu süreçte, çırak adayının yetenekleri ve isteği de göz önünde bulundurulurdu. Bu geleneğin amacı, çıraklık yapmak isteyen kişinin ciddiyetini ve kararlılığını göstermesini sağlamaktı.”(KK12).

Kurucaşile'deki tekne ustalarının ekonomik zorluklarla baş etme, ilkel yöntemlerle tekne ustalığı yapma ve sosyal güvence eksikliği gibi sebeplerden dolayı, ailelerin çocuklarını tekne ustalığı mesleğine yönlendirmek istemediklerini belirtmektedirler. Bu durum, günümüzde tekne ustalarının ve marangozların iş gücü sıkıntısı yaşadıkları anlamına gelmektedir. Tekne yapımı gibi geleneksel mesleklerin

zorlu çalışma koşulları ve ekonomik belirsizlikler nedeniyle gençlerin bu mesleği tercih etmek istememesi, sektörde yetişmiş eleman bulma konusunda zorluklar yaşanmasına neden olmaktadır. Bu durumda, teknecilik mesleğini bilmeyen kişileri almak zorunda kalan ustalar, genellikle marangozluk ve teknecilik konularında deneyimsiz kişilerle çalışmak zorunda kalmaktadırlar. Ancak, bu durumda, geleneksel tekne yapımının ustalık ve incelik gerektiren yönleriyle tanışmamış olan yeni elemanların eğitilmesi ve yetiştirilmesi gerekmektedir. Bu da zaman alıcı ve maliyetli bir süreç olabilir. Bu sorunları çözmek için, teknecilik mesleğinin cazibesini artıracak, ekonomik şartları iyileştirecek ve sosyal güvence sağlayacak önlemlerin alınması önemlidir. Ayrıca, mesleğin tanıtımı ve bilinirliğinin artırılması, gençler arasında teknecilik mesleğine olan ilginin artmasına katkı sağlayabilir. Bu şekilde, sektördeki iş gücü sıkıntısı azaltılabilir ve geleneksel tekne yapımı geleneği devam ettirilebilir. “Burada tekneciliğin en büyük sıkıntısı eleman sıkıntısı. Teknecilikle ilgilenen kimse yok” (KK6).

3.1.3. Mesleğin İçinde Bulunup Mesleği Devam Ettirmeyenler

Ahşap tekne yapımı geleneği içerisinde devam eden süreçte mesleğin devamını sağlayacak en önemli unsur gelecek nesillere bu mesleği aşlamak olacaktır. Yapılan görüşmelerde mesleği icra eden ustaların çıraklarına bu mesleği özendirecek şekilde konuşmadığı görülmektedir. Babası tekne ustası olmasına ve mesleği öğrenmiş olmasına rağmen başka mesleklere yönelen insanların olduğu belirlenmiştir. Başka mesleğe geçenlerin genel sebebi ilk ahşap tekneciliğin geleceğini görmemesidir. İkinci olarak toplumsal statüye sahip bir meslek seçmek istemişleridir.

3.2. Tekne Ustalığının Evreleri

Ahşap teknecilik gibi her meslekte, kişinin uzmanlaşma sürecinde çeşitli aşamalardan geçtiği bilinmektedir. Bu aşamalar genellikle çıraklık, kalfalık ve ustalık olarak adlandırılmaktadır. Görüşülen kaynak kişilerin çoğu, teknecilik mesleğine babalarının yanında başladıklarını ve onlarla birlikte yetişerek mesleği öğrendiklerini ifade etmektedirler. Özellikle eski dönemlerde, marangoz ailelerinin küçük çocukları, evlerinde vakit geçirmek yerine babalarına yardım ederek mesleği öğrenirlerdi. Erkek çocuklar, genellikle yedi ila on iki yaşları arasında babalarının yanında çalışmaya başlar ve marangozluk mesleğinin inceliklerini öğrenmeye başlardı. Ancak, bazı kaynaklara göre bu öğrenme süreci daha küçük yaşlarda da başlayabilir.

Bu süreçte, çocuklar evde babalarının anlattığı marangozluk mesleği ile ilgili anılar ve bilgilerle mesleğe hazırlanırlar. Bu anılar, mesleksel terimleri, gelenekleri ve hatta bazı mesleki yöntemleri öğrenmelerini sağlar. Bu anılar ve efsaneler, ahşap tekneçiliğin zorluğuna rağmen çekici bir meslek olarak algılanmasına katkıda bulunur. Sosyal çevrenin etkisiyle, çocuklar genellikle kendi babaları gibi marangoz olmayı arzular ve küçük yaşlarda marangoz atölyelerine gitmeyi isteyebilirler. Hatta bazıları, kendi yaptıkları maket tekneleriyle denizde oynamayı deneyerek bu tutkularını gösterirler. Bu tutku ve merak, genellikle marangozların "Eller keser tutmaya başladı mı bırakamaz." şeklinde ifade ettiği bir tutkuya dönüşür. (KK12).

Bir marangozun yetişme döneminde çıraklık kalfalık ve ustalık evreleri vardır.

Gemi mimarları, geleneksel olarak tersanelerde çırak olarak başlayıp ustalık seviyesine ulaşarak, daha sonra kendi tersanelerini açarak gemi inşa sürecini yöneten ve gemi mimarlığı yetkinliklerini kazanan kişilerdir. Tekne yapımıcılığı gibi diğer geleneksel mesleklerde olduğu gibi, tekne yapımıcılığı da usta-çırak ilişkisi içinde kuşaktan kuşağa aktarılmaktadır. Bu meslek genellikle aynı aileler tarafından sürdürülmektedir. Eğitim süreci, yazılı materyallerden ziyade görsel ve işitsel öğrenmeye dayanır. Gençler, bir ustanın yanında çırak olarak çalışmaya başlayarak tekne yapımıcılığına adım atmaktadır. Çıraklık süreci, genellikle ilkokuldan mezun olan çocukların başladığı bir dönemdir. Ancak, çocuğun mesleğe olan ilgisi önemli bir etkidir. Bir ustanın yanında çırak olarak çalışan gençler, uzun yıllar boyunca düşük ücretlerle çalıştırılmaktadır. Çırağın tek kazancı, edindiği bilgi ve beceridir. Ancak, bu uygulama günümüzde genellikle terk edilmiştir. Usta adayı, eğitim sürecinde gözlem yaparak, deneyerek ve uygulayarak çeşitli teknik ve mesleki bilgileri öğrenir. Ayrıca, edep ve saygı gibi geleneksel meslek değerleri de ustalar tarafından çırağa aktarılır. El becerisi gelişen ve gereken yetkinliğe ulaşan usta adayı, kalfa olarak çalışmaya başlar ve artık verdiği emeğin karşılığını almaya başlar. Ancak, Bartın kent merkezindeki tersanelerde kalfalık aşamasının bulunmaması dikkat çekicidir. Bu durum, geleneksel meslek eğitimi ve usta-çırak ilişkisinin bu bölgede geleneksel olmayan bir şekilde değiştiğini veya azaldığını gösterebilir.

Geleneksel kültürde askerlik hizmetinin yerine getirilmesi, bir eşiğin aşılması ve bir olgunluk göstergesi olarak kabul edilir. Bu durum, tekne yapımı gibi geleneksel mesleklerde de önemlidir çünkü tekne yapımıyla uğraşan kişilerin genellikle "usta"

olarak adlandırılması, askerlik hizmetinin tamamlanmasından sonra gerçekleşir. Usta-çırak ilişkisi içinde bilgi aktarımı, Kurucaşile ve çevresinde bulunan tekne yapım atölyelerinde hala canlı bir şekilde devam etmektedir. Geleneksel mesleklerin devamı ve gelecek nesillere aktarılması için çaba harcanmaktadır. Hem usta-çırak ilişkisiyle sahadan gelen tecrübe hem de eğitim kurumlarındaki modern eğitim programlarıyla, tekne yapımı gibi önemli bir geleneksel mesleğin geleceği güvence altına alınmaktadır. Bu, Kurucaşile ve çevresindeki tekne yapım geleneğinin sürdürülmesine ve bölgenin ekonomik ve kültürel zenginliğinin korunmasına katkı sağlamaktadır.

3.3. Ahşap Tekne Ustalarının Karşılaştığı Sorunlar

3.3.1. Ekonomi ile İlgili Tespitler

Denizlerle çevrili olan ülkemizde tekne ustaları diğer ülkelerle oldukça düşüktür. Bunun nedenleri çeşitli olsa da en önemli nedenleri arasında ahşap tekne ustalarının çalışma şartlarının düzene sokulmaması sektörün üzerindeki baskılar teknolojinin yeterince sektöre yansıtılmaması yeni nesillerin bu mesleğe öğrenmelerinin azalması ülkemizdeki insanların tekne aldıktan sonra teknenin barınması ve bakımı ile ilgili zorlukları ve kısıtlamalar barınaklardaki liman kiralarının fazla olması tekne donanım sektörünün ülkemizde gelişmemesinden kaynaklı denizcilik ürünlerinin pahalılığı gibi sorunlar gelmektedir. Örneğin tekne ustalarının tersanelerinin yıllarca durdukları yerden zorla çıkartılması ve belirli bir yer gösterilmemesi tekne ustalarının sektöre bakışını olumsuz yapmıştır.

Yıllar önce denetimsizlikten ve yolsuzluktan kaynaklı kaçak ağaç kesimi de tekne ustalarını bu dönemde zora sokmaktadır. Kestane ormanlarının eskiden talan edilmesi şu anda sektörün ağaç ihtiyacını zora sokmuştur.

Batı Karadeniz özellikle coğrafi özelliklerinden dolayı teknecilik ekonomik olarak büyümediği görülür. Bu coğrafi nedenlerinden en önemlisi, bölgenin ulaşım olanaklarının karayolu taşımacılığının zor olmasıdır. Bu nedenle Kurucaşile dahil bölgedeki teknecilik yeterince gelişmemiştir. Örneğin, Akdeniz ve kıyısı olan ve ahşap tekne yapımı yapılan Antalya ve Muğla gibi şehirlerde endüstriyel ahşap teknecilik oldukça gelişmiştir, Çünkü hem ulaşım problemi hem de kooperatifleri oldukça gelişmiştir ve Turizm sektörüne yakın olmalarından kaynaklı sektörü büyütecek büyük ahşap tekneler yapabilmektedirler. Ancak Bartın Kurucaşile bu durumlardan ötürü çoğunlukla balıkçı tekneleri ve sandallar yapılmaktadır. Kurucaşile'deki ahşap

tekneciler, endüstriyel tekneçiliğin sahip olduğu birçok yenilikten ve tersanelerden yoksundur.

3.3.2. Tersaneler ile İlgili Tespitler

Kurucaşile ilçesi, ülkemizdeki küçük ve orta ölçekli pek çok vilayete göre daha az nüfusa sahip olup, altyapı eksiklikleri yaşayan bir bölgedir. Ancak bu ilçede ahşap tekneçilik, önemli bir geçim kaynağıdır. Başlangıçta geleneksel yöntemlerle faaliyet gösteren tesisler, son yıllarda gemi inşa mühendisleri ve teknikerlerinin istihdam edilmesiyle daha bilimsel ve teknik yöntemlerle çalışmalarını sürdürmeye başlamıştır.

Bu tesislerde özellikle yat ve tekne imalatı, büyük oranda katma değer sağlayan, istihdam yaratan ve ihracat potansiyeli yüksek üretim faaliyetleridir. Bu faaliyetler, bölgedeki ekonomik kalkınmaya önemli katkılar sağlamaktadır. Ahşap tekneçilik, bölgedeki geleneksel becerilerin modern teknolojiyle birleştirilmesini temsil ederken, işletmelerin bilimsel ve teknik yöntemlere geçişi, sektördeki rekabet gücünü artırmakta ve uluslararası pazarda daha fazla söz sahibi olmalarını sağlamaktadır.

Bu bağlamda, Kurucaşile ilçesindeki ahşap tekneçilik sektörü, bölgenin ekonomik potansiyelini artırarak istihdamı desteklemekte ve yerel ekonominin canlanmasına katkı sağlamaktadır. Bu tür geleneksel sektörlerin modernizasyonu ve teknolojiye adapte edilmesi, bölgesel kalkınma açısından önemli bir strateji olabilir. Bu sayede, geleneksel el sanatları ve beceriler korunurken, aynı zamanda ekonomik büyüme ve istihdam artışı da sağlanabilir.

İşletmelerin sahip oldukları tesislerin fiziki nitelikleri, Tekne İmal ve Çekek Yerleri Yönetmeliği'nde belirtilen asgari fiziki şartlarla karşılaştırılmıştır. Yapılan tespitlere göre, işletmelerin genellikle sadece bir marangozhaneden ibaret olduğu ve yangın gibi risklerin farkında oldukları ancak yangın donanımının bulunmadığı, bunun yerine her işletmenin en azından bir yangın tüpü bulundurduğu belirlenmiştir. Bu durum, işletmelerin güvenlik önlemleri konusunda kısıtlı olduğunu ancak en azından temel önlemleri almaya çalıştıklarını göstermektedir.

İşletmelerin sosyal imkanlardan uzak kalmaları ve daha insancıl çalışma şartlarına ihtiyaç duymaları da önemli bir tespittir. Bu durumun, işletmelerin

alışanlarının refahını ve motivasyonunu artırabileceği ve dolayısıyla müşterilere karşı olumlu bir etki yaratabileceği göz önünde bulundurulmalıdır.

Yeni bir üretim tesisi inşa ettirmeleri durumunda işletmelerin nasıl bir tesis talep edecekleri sorulmuş ve büyük çoğunluğun birbirine yakın alanlar talep ettikleri belirlenmiştir. Bu talep, işletmelerin işbirliği ve koordinasyon içinde çalışma eğiliminde olduklarını ve bir kümelenme oluşturma potansiyellerinin bulunduğunu göstermektedir. Bu durum, işletmelerin bir araya gelerek daha verimli bir şekilde faaliyet gösterebileceği ve birlikte hareket ederek daha güçlü bir konum elde edebilecekleri anlamına gelmektedir.

Sonuç olarak, işletmelerin sahip oldukları tesislerin fiziki nitelikleri ve sosyal imkanları, işletmelerin güvenlik ve çalışma koşulları açısından önemli bir faktördür. İşletmelerin daha modern ve güvenli tesislere ihtiyaç duymaları, hem çalışanların hem de müşterilerin memnuniyetini artırabilir ve işletmelerin rekabet gücünü artırabilir. Bu nedenle, işletmelere daha iyi tesisler sağlamak ve işbirliği imkanları sunmak, bölgedeki ahşap tekne üreticilerinin gelişimine katkı sağlayabilir.

Tekne üretim yerleri esnafın kendi imkanları ile oluşturulduğu için profesyonel bir şekilde tasarlanmış bir üretim ortamı olmadığı görülmüştür.

Tersanelerin konumları Kurucuşile ilçe merkezinde dağınık bir şekilde konumlanmışken Tekkeönü ve Kapısu köylerinde sahil kesiminde kümelenmiştir. Kooperatifleşen Tekkeönü esnafı profesyonel üretim yerlerini inşa etmişlerdir. Merkez ve Kapısu bu konuda birliktelik sağlayamadığı görülmüştür.

3.3.3. Örgütlenme ile İlgili Sorunlar

İşletmelerin kümelenme konusunda görüş farklılıkları vardır. Araştırma sonuçlarına göre, işletmelerin kümelenme kavramı hakkında daha önce bilgi sahibi olduğunu belirtmiştir. Fakat örgütlenme konusunda birkaç kişinin isteksiz olduğu görülür. Kurulması planlanan küçük sanayi sitesine işletmelerin tamamına yakını olumlu bir yaklaşım sergilediği gözlemlenmiştir. Torna atölyesi, mekanik montaj, elektrik vb. gibi faaliyetlerin bulunması durumunda işletmelerin işbirliği yapmaya sıcak baktığı belirlenmiştir. Ancak, işletmelerin kooperatifleşme ve kümelenme gibi faaliyetleri gerçekleştirebilmesinin önündeki engellerin neler olduğunu ve fikir ayrılıkları bu durumu zorlaştırdığını söylediler.

İşletmelerin kooperatif çatısı altında bir araya gelemedikleri durumda, devletin müdahalesiyle sektörün gelişimini ve işletmelerin sürdürülebilirliğini sağlamak amacıyla önemli bir adım olacaktır. Ayrıca, işletmelere uygun koşullarda kiralanacak olan alanlar, sektördeki faaliyetlerin sürdürülebilirliğini ve rekabet gücünü artırarak bölgenin ekonomik kalkınmasına katkı sağlayabilir.

Kurucaşile'deki ahşap tekne kooperatifleri hem tekne ustalarını yönlendirecek bir yaptırım gücüne hem de ustaları koruyacak yeterli donanımına sahip değillerdir. Görüştüğümüz bir kaynak kişi bu noktayı şöyle ifade etmiştir:

“Kurucaşile ilçe merkezinde yapılacak bir tersane için birkaç kez Bakanlıklara ve valiliğe giderek örgütlenmek için yardım istemişlerdir. Devletin öncülüğünde hareket edilmesi buradaki ustaları bir araya getirerek birlikte hareket etmeye mecbur bırakacağına dile getirmişler. Devletten ön ayak olması istenmiştir. Çünkü kendilerinin bir araya gelemediklerini herhangi bir ortak noktada buluşup hareket edemediklerini söyledi. Tekkeönü'ndeki ahşap tekne ustaları bir araya gelerek devletin yardımıyla kendi tersanelerini kurmayı başarmışlardır. Fakat ilçe merkezinde bu örgütlenme gerçekleşmemiştir. Bundan dolayı ilçe merkezindeki tekne ustaları kendi kararlarına göre hareket ettikleri için evlerinin ve kendi arsalarına kendi tersanelerini kurmuşlardır. Kapısuyu köyündeki ustalar ise kendi tersanelerini yapmayarak başka şehirlere çalışmaya gitmişlerdir.” (KK11).

Kooperatiflerin etkin olamaması, özellikle ahşap tekne ustalarının zor durumda kalmasına neden olmaktadır. Kurucaşile ilçesi ile Bartın arasındaki karayolunun kötü durumda olması, müşterilerin ulaşımını zorlaştırarak üreticilerin fiyatlandırmasını etkilemektedir. Teknelerin karadan nakliyesinde yaşanan güçlükler ve malzeme tedarikindeki gecikmeler, üretim sürecini olumsuz etkilemektedir. Özellikle İstanbul'dan temin edilen yan sanayi ürünlerine ulaşmada yaşanan güçlükler, işletmelerin faaliyetlerini sınırlamaktadır.

Karayolunun kötü durumda olması, turizm faaliyetlerini olumsuz etkileyerek ilçeye gelen turist sayısını azaltmakta ve dolayısıyla tekne üretim faaliyetlerinin tanınırlığını ve görünürlüğünü azaltmaktadır. Karadeniz bölgesinde güneşlenme süresinin az olması nedeniyle güneydeki gibi bir deniz turizmi potansiyeli bulunmama ile birlikte, turizmin tekne satışına olan etkisi önemlidir.

Kurucaşile/Merkez, Kurucaşile/Tekkeönü Köyü ve Bartın/Merkez gibi bölgelerde işletmelerin fiziksel olarak yakın olmalarına rağmen, kooperatif faaliyetlerini tamamlayamamaları dikkat çekicidir. Tekkeönü'ndeki üreticilerin kurduğu S.S.Tekkeönü Piri Reis Küçük Sanayi Sitesi Yapı Kooperatifi'nin, hazine arazisinden yer tahsisine rağmen mali sıkıntılar ve bürokratik engeller nedeniyle modern üretim tesislerini tamamlayamaması, bölgedeki durumu yansıtmaktadır.

Bu faaliyetlerin gerçekleşebilmesi için devlet kurumlarının altyapı faaliyetlerini tamamlaması ve işletmelerin üstyapı faaliyetlerini tamamlaması gerekmektedir. Ancak mevcut durumda, işletmelerin hem altyapı hem de üstyapı maliyetlerini karşılamaları için kredi kullanmaları pek mümkün görünmemektedir.

Bu durumda, devletin ve ilgili kurumların işletmelerin ihtiyaçlarını karşılamak için çözüm odaklı adımlar atmaları gerekmektedir. Bunlar arasında altyapı iyileştirmeleri, mali destekler, eğitim ve danışmanlık hizmetleri gibi önlemler yer almaktadır. Bu desteklerin sağlanmasıyla birlikte, bölgedeki ahşap tekne ustalarının ve işletmelerin daha sağlıklı ve sürdürülebilir bir şekilde faaliyet gösterebilmeleri sağlanabilir.

3.3.4. Sağlıkla İlgili Sorunlar

Tekne ustaları aynı zamanda deniz kenarında soğuk havada çalışmaktadır. Yaşlı bir tekne ustası olan İbrahim Faiz, meslek hastalıklarını şöyle ifade etmiştir: “Bizde hiçbir hastalık olmaz. Sadece, bakarsın bir tarafın tutulmuş. Kollarımız dizlerimiz belimiz ayaklarımız bazen tutmuyor yediğimiz soğuklardan.” (KK13).

Bir diğer kaynak kişimiz de aynı meslek hastalığını vurgulamıştır: “Eskiden elektrikli aletler olmadığından dolayı ağaçları işlerken belimizi çok zorlardık. Kambur olan bel fitiği olan çoktur.” (KK14).

Balıkçıların bir diğer sorunları ise iş kazaları ile ilgili sakatlanmalardır. El işçiliğinin önemli olduğu bu meslekte ustaların ellerinde ciddi kesikler vardır. Bazı ustaların parmaklarını kaybettikleri görülür. Teknolojinin gelişmesiyle birlikte ustalar, artık ağaçları işlerken daha az beden gücü kullandıklarını için bazı sakatlanmaların önüne geçildiğini söylediler.

Tekne ustalarının meslekleri doğal çalışma ortamı ve fiziksel zorluklar nedeniyle yaşlılık dönemlerinde felç riskiyle karşı karşıya olmaları gerçek bir endişe kaynağıdır. Bu sorunun çözümü için önerilen yaklaşım, ustaların düzenli sağlık kontrollerine tabi tutulmasıdır. Bu kontroller, yılda veya altı ayda bir düzenli olarak gerçekleştirilmeli ve ustaların sağlık durumlarının takibi sağlanmalıdır.

Ancak, bu sağlık kontrollerinin düzenli olarak yapılabilmesi için öncelikle ustaların sigortalı olmaları ve sağlık hizmetlerine erişimlerinin sağlanması gerekmektedir. Bu noktada, devlet kurumları tarafından gerekli destek ve teşviklerin sağlanması önemlidir. Ustaların sigorta kapsamına alınması ve sağlık hizmetlerine erişimlerinin kolaylaştırılması, sağlık kontrollerinin düzenli yapılmasını ve böylece felç gibi ciddi sağlık sorunlarının önlenmesini sağlayabilir. Bu yaklaşımın uygulanması, tekne ustalarının sağlık ve güvenliklerinin korunmasına ve mesleklerini uzun süreli olarak sürdürebilmelerine katkı sağlayabilir. Ayrıca, bu önlemler mesleki risklerin azaltılmasına ve ustaların daha iyi koşullarda çalışmalarına olanak tanırken, aynı zamanda denizcilik endüstrisindeki insan kaynaklarının sürdürülebilirliğini de destekleyebilir.

Tekne balıkçıları için bir emeklilik sisteminin ve sağlık güvencesinin olması son derece önemlidir. Balıkçılık yapılabilen başka ülkeleri gören balıkçılar aynı sistemin ülkemizde olmasını beklemektedirler. Çünkü balıkçılara sağlanan güvenceler mesleğe başlama konusunda genç kişilerin tercihlerini önemli ölçüde etkileyecektir. Balıkçılara sağlanacak olanaklar tayfa olmak isteyen kişilerin sayısının artmasında önemli bir ölçüt olacaktır. Ayrıca bu mesleği icra eden balıkçılar açısından da bir güvence sağlanmış olacaktır.

3.3.5. Hammadde ile İlgili Tespitler

Karadeniz bölgesindeki tekne yapımında geleneksel yöntemlerin hakim olduğu ve bu tekniklerin ustadan çırağa, babadan oğula aktarıldığı gözlemlenmektedir. Bu bölgede ahşap tekne yapımında en çok kullanılan ağaç türleri, doğal olarak eğri büyüme özelliğine sahip oldukları için başta kestane olmak üzere, meşe ve çam gibi ağaçlar olarak belirlenmiştir.

Bu durum, bölgenin coğrafi ve doğal yapısına uygun olarak, geleneksel yöntemlerin ve yerel bilgi birikiminin önemli bir rol oynadığını göstermektedir. Ahşap

tekne yapımında kullanılan bu ağaç türleri, bölgenin iklim ve doğa koşullarına uygun dayanıklılığa ve esnekliğe sahip olmalarıyla tercih edilmektedir. Ayrıca, bu geleneksel teknikler ve yerel malzemeler, bölgenin kültürel mirasının da bir parçası olarak korunmaktadır.

Bu gözlem, Karadeniz bölgesindeki tekne yapımının sadece bir endüstriyel faaliyet değil, aynı zamanda bir kültürel miras ve yaşam tarzı olduğunu vurgulamaktadır. Bu bağlamda, yerel bilgi birikimi ve geleneksel tekniklerin korunması ve gelecek nesillere aktarılması önemlidir. Ayrıca, bu geleneksel yöntemlerin modern teknoloji ile birleştirilerek daha verimli ve sürdürülebilir üretim yöntemleri geliştirilmesi de mümkündür.

Gemi yapımında kullanılacak ahşap cinslerini belirleyen birkaç ana faktör vardır. Bu faktörler, ahşabın ömür özelliği, sağlamlığı, ağırlığı, rutubet ve hava sıcaklığına bağlı olarak uzama katsayısı ve çarpılma eğilimi gibi kriterlerdir. Ahşabın özellikle gemi yapımında kullanılacaksa, kurutulmuş olması ve yaklaşık %15'lik bir nem içermesi önemlidir. Ayrıca, gemi kaplamasında kullanılan ahşabın denize indirildikten sonra su çekmesi, uzamasına ve büyük kuvvetler oluşturmaya neden olabilir. Bu nedenle, özellikle karina bölgesinde, uzama katsayısı düşük ve su etkisine karşı iyi korunmuş ahşap cinsleri tercih edilmelidir.

Ahşabın konstrüksiyonunda göz önünde bulundurulması gereken bir diğer önemli özellik, en güçlü olduğu halin elyafları yönünde basınç yüküne maruz kalmasıdır. Aynı yönde çekme yüklerinde, ahşabın mukavemeti yarı yarıya azalabilir. Bu nedenle, ahşabın dayanıklılığı ve mukavemeti arttıkça ağırlığı da artar. Bu durum, tekne yapımında hava ve deniz şartlarına dayanıklı veya yüksek mukavemet gerektiren parçaların daha ağır ağaçlardan yapılmasını gerektirirken, daha hafif ağaçlar ise yük ve suya fazla maruz kalmayan kısımlarda tercih edilir.

Ağaçların ömürleri, genellikle uzun ömürden kısaya doğru 1'den 5'e kadar numaralanır. Örneğin, Teak, Iroko, Makore, Afrosia gibi egzotik ağaçlar en uzun ömürlü ağaçlardan olup 1.sınıf olarak kabul edilirken, Meşe, Maun, Sipo gibi yaygın olarak kullanılan ahşaplar 2.sınıf olarak değerlendirilir. Oregon pine gibi ağaçlar ise genellikle 3.sınıf olarak kabul edilir ve iğne yapraklı ağaçlar genellikle 3. veya 4. sınıftadır ve yük taşıyan veya suyun etkilerine açık alanlarda kullanılmamalıdır.

Ancak, malzemelerin işleme özellikleri, mukavemet değerleri, fiyatları ve yapıştırma özellikleri gibi diğer kriterler de ahşap seçiminde önemli rol oynar. Özellikle, ömür tespitinde kullanılan kriterler, ahşabın koruyucu işlemlere tabi tutulmamış halinin rutubetli, açık ortamda toprak üzerinde tutulmasıyla belirlenir. Teknede beklenen ömür, bu tespitin ötesinde çok daha uzun olabilir. Dolayısıyla, ahşap seçimi yapılırken bu kriterlerin dikkate alınması önemlidir.

3.3.6. Pazarlama ile İlgili Tespitler

Kurucaşile'deki ahşap tekne kooperatifleri ve birliklerinin yeterince örgütlenememiş ve ahşap tekneçiliğin sorunlarına çözüm getirecek bir statü elde edememiş olması ahşap tekneçiliğin gelişmesine de engel bir durum teşkil etmektedir. Bu nedenlerden dolayı ahşap tekneçiliğin pazarlanması aşamasında aracılardan kaynaklanan sorunlar, tersanelerin durumu ve korunumu gibi konularda yaşanan çeşitli sorunlar çözülmeyi beklemektedir.

Tesislerin fiziki ve teknik altyapısındaki eksiklikler ile ulaşım zorlukları, müşteriler üzerinde olumsuz bir izlenim bırakmakta ve dolayısıyla satışları olumsuz yönde etkilemektedir. Bu durumun temel sonucu, işletmelerin potansiyel müşteri kitlesinin, ucuza tekne yaptırmak isteyen ve ulaşım gibi zorluklardan şikayetçi olan müşterilerle sınırlı kaldığıdır. Bu müşteri kitlesi, tesislerin fiziki durumundan tedirgin olabilir ve olumsuzlukları işaret ederek fiyat indirimi talep edebilir, işletme sahibini köşeye sıkıştırabilir. Bu durum, işletmelerin müşteri tabanının sınırlı kalmasına ve gelirlerin düşmesine neden olabilir. Ulaşım zorlukları ve tesislerin eksiklikleri, müşteri memnuniyetini azaltabilir ve uzun vadede işletmelerin itibarını ve marka değerini olumsuz etkileyebilir. Bu bağlamda, işletmelerin tesislerin fiziki ve teknik altyapısını güçlendirmek, ulaşımı kolaylaştırmak ve müşteri memnuniyetini artırmak için stratejiler geliştirmeleri önemlidir. Ayrıca, müşteri ilişkileri yönetimi ve pazarlama stratejilerinin, potansiyel müşteri tabanını genişletmek ve işletmelerin rekabet gücünü artırmak için dikkatle ele alınması gerekmektedir. Bu şekilde, işletmeler olumsuzlukları azaltabilir ve müşteri taleplerini karşılayarak sürdürülebilir bir büyüme sağlayabilirler.

Sayıdığımız sorunlar arasında, aracıya olan bağımlılıktan kaynaklanan sorunlar, özellikle ustaların pazarlama sorunları arasındaki en başta gelmektedir. Birçok tekne ustası, yaptığı tekneyi gerek değerinin altında satmaktadır. Pazarlama stratejilerini

bilmemekten kaynaklı bu durum ustaların sıkıntıları arasında gelmektedir eğer devlet kurumları ya da belediyeler yardımıyla bir tersane kurulabilirse ve tekne ustalarını yönlendirecek profesyonel bir satış birimi kurulsa daha iyi olacağı söylenmektedir

İşletmelerin tekne satışlarının artırılmasına dair görüş ve önerilerine bakıldığında yerelde oluşan haksız rekabet şartları işletmelerin rahatsız etmektedir. Tesislerin fiziki ve teknik altyapısındaki eksiklikler satışların artırılmasının önündeki önemli engellerden birini teşkil etmektedir. Bununla birlikte müşteri kitlesinin ve müşteri ilişkilerinin değiştirilmesi, geliştirilmesi de yine önemli bir etken olarak karşımıza çıkmaktadır.

Kurucaşile'den tekne alan müşterilerin çoğunluğu iç pazardan gelmektedir. İstanbul'dan genellikle sandal, balıkçı teknesi ve yat tipi teknelerin, Sinop ve Zonguldak'tan ise sandal ve balıkçı teknesi siparişlerinin yoğun olduğu anlaşılmaktadır. Bartın, Antalya, Samsun, Rize, Trabzon, Balıkesir, Sakarya, Mersin ve Ankara gibi illerden de müşteri talepleri olduğu belirtilmiştir.(Bakka, 2015:22)

Kurucaşile Teknesi'nin tescil edilmemiş bir marka niteliği taşıdığı için günümüzde insanların bu tekneleri tercih etme sebebi olduğunu görürüz Kurucaşile teknelerinin tercih edilme sebebi kullanılan kestane ağacının dayanıklılığı ve kaliteli işçilikle işlenmesidir. Ayrıca fiyatların uygunluğu ön plana çıkmaktadır. Bu noktada, bazı işletmeler kaliteli ürünü uygun fiyata satmak zorunda olduklarını ifade ederken, diğerleri ise kendi ürettikleri ürünlerin kaliteli olduğunu ancak rakiplerinin ucuz fiyata kalitesiz ürünler ortaya koyduğunu dile getirmektedir. Bu durumda, işletmeler arasında haksız fiyat rekabeti olduğu ve bundan herkesin zarar gördüğü belirtilmektedir.

Kurucaşile'nin zor doğa şartları, genel olarak lojistik açıdan zorluklar doğurabilirken, yapılan görüşmelerde çoğu işletmenin bu konuda sıkıntı yaşamadığını ifade etmesi dikkat çekicidir. Bu durumun temel nedeni, işletmelerin ahşap hammadde üzerine çalışıyor olmaları ve kısmen bu hammaddeyi önceden alıp kurumaya bırakmalarındır. Bu sayede, Karadeniz Bölgesi içinden temin edilen ahşap hammadde için lojistik açıdan zamansal bir sıkıntı hissetmemektedirler. Ayrıca, henüz donatım faaliyetleriyle ilgili yoğun çalışma içinde olmadıklarından, İstanbul gibi donatım malzemesi satan bölgelerden malzeme temininde ciddi sıkıntılar yaşamamaktadırlar.

Ancak, lojistik açıdan sıkıntı yaşayan bir işletmenin özellikle donatım malzemesi temininde zorluklar yaşadığı belirtilmiştir. Bu durum, donatım malzemelerinin teminindeki zorlukların, genel olarak işletmelerin faaliyetlerini etkileyebilecek potansiyele sahip olduğunu göstermektedir. Bu yönüyle, işletmeler arasında lojistik açıdan yaşanan farklılıklar, işletmelerin faaliyet alanları ve tedarik zincirleri üzerindeki etkilerini vurgulamaktadır.

Üretilen teknelerin yurtdışı pazarlara uyumunda sorun yaşanmadığı, ancak işletmelerin kendi başlarına ihracat yapma konusunda zorluklar yaşadığı ifade edilmektedir. Sadece 4 işletmenin dolaylı yollarla ihracat gerçekleştirdiği belirtilirken, işletmelerin çoğunluğunun maddi imkansızlıklar nedeniyle fuarlara katılım sağlayamadığı ve sadece bazılarının seyrek olarak ziyaretçi olarak katıldığı bildirilmektedir. Bu durumun bir nedeni olarak zaman sıkıntısının da belirtildiği görülmektedir.

3.4. Değişim ve Dönüşüm Süreçleri ve Ustaların Duruma Adapte Olması

Zaman içindeki teknolojik ilerlemelerin etkisiyle ahşap tekne üretiminin pazar payını alternatif malzemeler olan fiberglas, kompozit çelik ve alüminyum gibi materyallerle paylaşmaya başladığı biliniyor. Bu değişim, ahşap tekne imalatını olumsuz etkilese de Türkiye'nin çeşitli bölgelerinde geleneksel veya modern tekniklerle ahşap tekne üretiminin devam ettiğini belirtmektedir. Kurucuşile'nin bu değişime karşı direnç gösterdiğini ve uluslararası standartlara uygun tekneler üretmek için çaba gösterdiğini vurgulamaktadır. Ayrıca, Kurucuşile'de bulunan Anadolu Meslek Lisesi ve Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi'nin ahşap tekne imalatını desteklemesi açısından önemli olduğunu ifade etmektedir. Bartın İli Merkez İlçesinde ise Bartın Teknik ve Endüstri Meslek Lisesi ile Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi'nin bulunduğu belirtilmektedir.

Türkiye'deki ahşap tekne imalatı sektörünün mevcut durumunu eğitim kurumlarının bu sektöre destek vermesinin, geleneksel el sanatlarının ve mesleklerin devamını sağlamada kritik bir rol oynadığına işaret etmektedir.

Ülkemizde ahşap gemi yapım sürecinde 1980'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 bu dönemde kapanmaya başlanmıştır. Denizcilik geçmişi oldukça eskilere dayanan

Kurucaşile’de (Bartın), ahşap tekne imalatı değişim sürecine girmiş ve aile işletmeleri bu duruma karşı direnç göstermişlerdir. Büyük yük gemilerin yerine küçük gezi tekneleri, yat, sandal, balıkçı tekneleri gibi üretimi daha kolay olan tekneler üretilmeye başlanmıştır.

Türkiye'deki geleneksel ahşap gemi yapımının günümüzde bazı kıyı bölgelerinde (Bodrum, Marmaris, Kurucaşile, Alaplı ve Cide gibi) azalan sayıda tersanede sürdürüldüğünü ifade etmektedir. Ancak, bu geleneksel yapım şeklinin, modern teknoloji ürünü olan çelik gemi ve fiberglas tekne yapımı gibi alternatiflerin varlığı nedeniyle kaybolma tehlikesiyle karşı karşıya olduğu belirtilmektedir. Modern teknolojinin etkisiyle geleneksel el sanatlarının ve mesleklerin kaybolma riskiyle karşı karşıya olduğunu görülmektedir. Bu durum, kültürel mirasın korunması ve geleneksel becerilerin devamını sağlama konusunda önemli bir tartışma noktası olabilir.

Kurucaşile ve çevresindeki ahşap gemi yapımının son 30 yıl içinde önemli değişikliklere uğramıştır. Özellikle Kurucaşile, Amasra, Çakraz, Tekkeönü ve Bartın gibi bölgelerde, Karadeniz ve Akdeniz'in şartlarına uygun Çektirme tipi yük gemileri yapımının yaygın olduğu belirtilmektedir. Ancak, 1970'lerden itibaren özellikle Tuzla ve Sürmene gibi büyük tersanelerde 3000 tonluk çelik gemilerin geliştirilmesi, bu geleneksel Çektirmelerin yapımını azaltmıştır. Daha sonra, balıkçı tekneleri olarak adlandırılan Almatra'nın ortaya çıktığı ve 1985'li yıllardan itibaren ülkedeki plaj turizminin gelişmesiyle yat yapımının önem kazandığı ifade edilmektedir.

Kurucaşile'deki küçük ölçekli işletmelerin (4 m ile 14 m arası tekne üreten işletmeler) çeşitli tekneler ürettiği ve bu işletmelerin aile mesleğini gelenek olarak sürdürdüğü belirtilmektedir. Bu işletmelerde genellikle 2 ile 4 arası çırak ve 1 veya 2 usta istihdam edildiği, ancak herhangi bir mühendis veya teknik elemanın çalıştırılmadığı ifade edilmektedir. Üretilen teknelerin herhangi bir plana bağlı olmadığı, tamamen ustanın zanaat bilgisine dayandığı vurgulanmaktadır

Teknelerin yapımında kullanılan yerli kerestelerin çoğunun Kastamonu, Ordu, Rize gibi yakın bölgelerden sağlandığı ve bu kerestelerin genellikle orman işletmeleri tarafından ihale yoluyla temin edildiği gözlemlenmiştir. Kullanılan yerli ağaç türleri arasında kestane, kayın, meşe, karaağaç ve ceviz yer alırken, egzotik ağaç türleri olarak tik, maun ve ireko tercih edilmektedir. Egzotik ağaç kerestelerinin genellikle İstanbul'dan özel satıcılar aracılığıyla tedarik edildiği belirtilmektedir.

3.5. Kurucaşile Bölgesinde Geçmişten Günümüze Tekne Ustaları

Kurucaşile bölgesinde geleneksel yöntemlerle nesillerden nesillere aktarılan bu geleneğe aktarım unsuru olarak en önemli unsur ustalardır. Bu geleneği sürdürebilmek için ustaların değeri daha iyi anlaşılmalıdır. Usta çırak ilişkisi ile devam eden bu geleneğe hayatta olan değerli ustalar vardır.

Tekkönü köyündeki Bülent Özalp, Kurucaşile ilçe merkezinden Halil Çakır, İbrahim Faiz, Kapısuyu köyünden Kalafatçı Mahmut Usta Muhittin Usta geleneğinin yaşayan en eski ustalarıdır.



Fotoğraf 1. İbrahim Faiz



Fotoğraf 2. Halil Çakır

“Cumhuriyetin ilk yıllarında tersane için usta arayışları başlamıştı ve ülkenin birçok bölgesinden ustalar getirilmişti. Kurucaşile’den getirilen ustalar beğenildiği için Gölcük tersanesinde Kurucaşileli usta sayısı artmıştı.” (KK4). Kurucaşileli ustaların tersaneye seçilmiş olması ustaların yetkinliğinin iyi olduğunu gösterir.

4. KURUCAŞİLE’DE TEKNE YAPIM GELENEĞİ VE SÜRECİ

4.1. Kurucaşile Bölgesindeki Geleneksel Tekneciliğin Tarihi Süreci

Kurucaşile’de yakın sahil yük gemilerinden, savaş gemilerine kadar pek çok gemi tipi yaratılmıştır. Bölge çevresinde sahil şeridine yayılmış ahşap gemi yapıcılığı oldukça ilerlemiş ve belli bir geleneğe kavuşmuştur..

Osmanlı donanmasının Karadeniz bölgesindeki önemli gemi yapım merkezlerinden birisi olan ve bu özelliğini XIX. yüzyıla kadar korumayı başaran Bartın yöresinde (Bostan, 1992:25) gemi inşasının 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.

Bölgede gemi inşaatı yapıldığına dair bilgi Evliya Çelebi’nin Seyahatnamesi’nde de yer almaktadır. XVII. yüzyılın ikinci yarısında yaptığı Karadeniz gezisi dolayısıyla Bartın’ a gelen Evliya Çelebi, yörede kalyon tarzında

gemiler inşa edildiğini ve ticaret gemileri ile başkente kereste gönderildiğini anlatır (Evliya Çelebi, 1998).

Osmanlı döneminden günümüze kadar Bartın yöresinde gemi yapımı ve tersane faaliyetleri hakkında bilgiler oldukça azdır. Osmanlı donanmasının kürekli kadirgallardan yelkenle hareket eden kalyonlara geçiş döneminde Bartın, Samsun, Sinop ve Varna gibi bölgelerde kalyon ve burtun sınıfına mensup 30 kadar gemi inşa edilmesi emri verilmiştir. Bu dönemde Bartın'da gemi inşasının yanı sıra makaracı ve bükücü gibi sanayi erbabının bulunduğu belirtilmektedir. Osmanlı döneminde Tersane-i Amire'de ihtiyaç halinde Bartın gibi farklı bölgelerden marangoz ve burgucu gibi gemi yapımı ustalarının getirildiği ifade edilmektedir.

17. yüzyıldan itibaren Bartın'da ahşap gemi ve teknelerin inşa edildiği ve bu teknelerin Akdeniz ve Karadeniz'de kullanıldığı belirtilmektedir. 1914 yılına kadar Bartın yöresinde yalnızca yelkenli gemilerin inşa edildiği, ancak 1914 yılından itibaren motorlu teknelerin de yapılmaya başlandığı aktarılmaktadır. Gemi inşa sanayiinin 1920'li ve 30'lu yıllarda altın yıllarını yaşadığı ve yerli gemicilik sektörüne hizmetlerinden dolayı 1947 yılında bir mayın gemisine "Bartın" adının verildiği ifade edilmektedir.

Ancak, 1950'li yıllardan itibaren gemi yapıcılığının modern teknik ve malzemelerin yaygınlaşmasıyla gerilemeye başladığı belirtilmektedir. Ahşap tekne üretiminin ise 1970'li yıllara kadar azalan oranlarda devam ettiği ve günümüzde Bartın'da Kurucaşile İlçe Merkezi ile Ovatekkeönü ve Kapısuyu Köylerinde irili ufaklı çeşitli işletmelerde sürdürüldüğü ifade edilmektedir.

Günümüzde İngiltere Essex müzesinde bulunan büyük bir ticaret gemisi olan "Golden Hind 1577 Sir Francis Drake" adlı gemi 1992 yılında Kurucaşile'de Hüseyin Çoban tarafından yapılmıştır. İngiltere gemi müzesinde sergilenecek tarihi bir geminin inşası için Kurucaşile'nin seçilmesi ahşap tekne yapımı geleneğinin İngiltere'deki araştırmacılar tarafından bilindiğini gösterir.



Fotoğraf 3. Tekkeönünde Yapılan Bir Kalyon

Kapısuyu köyünde Kurtuluş Savaşı'nda cepheye silah taşıyan Kurucaşile yapımı 9 metre boyunda bir tekne tespit edilmiştir.



Kapısuyu'nda depoda yatan tekne

Fotoğraf 4. Kurtuluş Savaşı'nda Kullanılan Kurucaşile Yapımı Tekne

1989 yılında Bodrum'da yapılan yelken yarışlarında 80 tekne arasında birinci gelen tekne Kurucaşile yapımı yelkenli teknedir.



Fotoğraf 5. Yelken Yarışlarında Birinci Gelen Kurucaşile Yapımı Tekne

4.2. Kurucaşile Bölgesindeki Geleneksel Tekne Yapım ile İlgili Tespitler

4.2.1. Geleneksel Tekne Yapım Süreci

Geleneksel gemi inşası tekniklerinin modern teknolojinin etkisiyle nasıl değiştiğine ve Bartın yöresindeki geleneksel tekne yapımının hala eski yöntemlerle devam ettiğine dair bir değerlendirme yapılmıştır. İnşa sürecinin ayrıntılı planlama ve maliyet hesaplamalarıyla başladığı belirtilmiştir. Vurgulanan nokta, modern teknolojinin gelişimiyle birlikte, geleneksel tekne inşasının hala ustaların deneyim ve içgüdülerine dayanmaktadır. Ustaların, projeleri kullanarak tekneler inşa etme yeteneğine sahip oldukları ve inşa sürecinin, müşteriyle olan anlaşma ve iletişimle başlayıp omurganın şekillendirilmesiyle devam ettiği görülmektedir.

Ahşap tekne yapımında geçmişten günümüze iki ana teknikten bahsedilmektedir. Bunlar "Önce kabuk" ve "Önce iskelet" yöntemleridir. "Önce kabuk" yönteminde, kaplama tahtalarıyla geminin dış kabuğunun yapıldığı ve ardından içerisine postaların sabitlendiği belirtilmektedir. Ancak, bu tekniğin uzun

zaman önce terk edildiği ifade edilmektedir. Diğer yandan, "Önce iskelet" yönteminde ise omurganın kurulması ve bodoslamaların yerleştirilmesinden sonra postaların tutturulduğu ve dış kaplamanın bu iskelet üzerine sabitlendiği aktarılmaktadır.

Bu yorum, geleneksel gemi inşası tekniklerinin ve bu tekniklerin Bartın yöresindeki uygulamasının, modern teknolojiye rağmen hala önemli bir rol oynadığını ve ustalıkla devam ettiğini göstermektedir. Ayrıca, farklı inşa yöntemlerinin ve geçmişten günümüze olan evrimlerinin belirtilmesi, geleneksel tekne yapımının zengin tarihine ve teknik detaylarına dair bir anlayış sunmaktadır.

Bartın ve diğer tekne inşa merkezlerinde bugün de uygulanan inşa tekniği "önce iskelet" tekniğidir. 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. Böyle bir durumda bu parçalar parile adı verilen ve omurgayı oluşturan parçaların uçlarına açılan diş ve yuvalar vasıtasıyla birbirine sabitlenir. Ustalar özellikle küçük teknelerin omurgasını tek parça ağaçtan yapmayı tercih eder. Omurga ağacının tamamlanmasından sonra baş ve kış bodoslamalar hazırlanarak omurgaya sabitlenir. Bodoslama teknenin baş ve kış bölümünde yer alan omurgaya dik elemanlardır. Paraçol adı verilen takviye elemanları ile omurgaya bağlanan bodoslama ağaçlarının en önemli işlevi borda kaplamasının bunların üzerine oturtulmasıdır.

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 ya da ıskarmoz olarak da adlandırılan postalar omurgaya dik olarak yerleştirilir ve dış sargı için bir altyapı oluşturur. Bodoslamalarda olduğu gibi postaların yapımında da muhakkak eğri forma sahip ağaçlar 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 döşek, ıskarma ve uzantılardan müteşekkildir ve kemere adı verilen enine tekne kirişleri ile birbirine bağlanarak desteklenir. Postaların yapımın tamamlanmasından sonra takviye kuşakları bağlanır. Teknenin kaburgası

tamamlandıktan sonra dış sargının yapımına geçilir. Dış sargının yapımı sırasında kaplamada kullanılacak olan ağaçlar açık ateş ya da sıcak suda yumuşatılarak yerine yerleştirilir. Sargı ağaçları yerine işkence adı verilen bir düzenekle tutturulur. Dış sargının bitirilmesinden sonra sahte 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-Aytekin, 2005:18).

Kalafat işlemi, inşa edilen her yeni tekneye uygulandığı gibi bakıma alınan teknelere de tatbik edilir. Kalafat tokmağı, kalafat demiri, zift çanağı ve köfteruz kalafatçılarca kullanılan aletlerdir. Günümüzde bazı atölyelerde kalafat işleminin yerini ince işçilik almaya başlamıştır. Bartın tersanelerinde kalafat işleminden sonra, gemiye denizde kurt vurmasını önlemek amacıyla yapılan bir işlem de su kesiminin altını açık ateşle alazlamaktır. Kalafatlama işleminin 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. (Kaygın-Aytekin, 2005:18).

Bartınlı ustalar inşa ettikleri her tekne için (iyi bakılması şartıyla) otuz, otuz beş yıl hatta elli yıl ömür biçmektedir. Teknenin her yıl kış mevsiminde karaya çekilmesi ömrünü arttırması açısından tavsiye edilen bir durumdur.

4.2.2. Geleneksel Ahşap Tekne ile İlgili Terimler

Ana Omurga: Teknenin alt tarafında baş kısmından kış kısmına kadar uzanan ve teknenin temelini oluşturan ana taşıyıcı elemanı.

Armuz: Güverte ve borda kaplama tahtalarının arasındaki çizgiyi.

Baş Bodoslama: Teknenin, bodoslamasına dik yâda dike yakın bir açı ile bağlanmış en uç bölümünü.

Borda: Teknenin su kesiminden yukarıda kalan kısmını.

Direk: Donanımın üzerine kurulduğu, armayı taşıyan ana yapı elemanını.

Döşek: Postaların omurga üzerine gelen ilk parçalarını.

Güverte: Teknede baştan kıça uzanan platformu.

Güverte Kaplaması: Güvertenin kaplanması için kullanılan ince ahşap malzeme.

İç Omurga: Postaları omurgaya daha sıkı bağlamak için baştan kıça kadar uzanan ikinci bir omurga.

İstiralya: Direk ve çubukların cundalarında baş ve kıça doğru inen sabit arma veya teknelerin postalarını baştan kıça kadar birbirlerine bağlayan kuşak.

İşkence: Vidalı manüel sıkıştırma aracı.

Kalafatlama: Ağaç tokmak ve kalafat demiri kullanarak katranlı pamuk veya kendir ipi ile bükülmüş malzemeyi elemanların birleşim yerlerine yerleştirme işlemi.

Kaplama: Postaların üzerine boyuna yönde kaplanan tahtalar.

Karina: Teknenin su kesiminin altında kalan dış kısmı.

Kemere: Gemi güvertesinde enlemesine konan kirişler.

Kıç: Teknenin geri /arka taraf.

Kıç Ayna: Teknenin kıç şeklini düzleştirmek için kıç bodoslamaya bağlanan enine yapı elemanı.

Kıç Bodoslama: Omurgadan kıç tarafa kaldırılan dik kısmı.

Kuşak: Postaların üzerine çakılan, baştan kıça uzanan ve teknenin boyuna direncini arttıran yapı elemanı.

Küpeşte: Posta başlarını birbirine bağlayan ahşap veya çelik yapı elemanını veya parampetin üst kenarını çevreleyen veya puntel başlarını birbirine bağlayan ahşap kuşak.

Laminasyon: Lif yönleri birbirine paralel olmak üzere masif ahşap lamellerin üst üste ve yan yana yapıştırılması işlemi.

Lumbuz: Gemideki pencerelere verilen isim.

Öksüz Kemere: Kamara girişi, kasara, ambar ağı gibi yapılar nedeniyle oluşan güverte bölünmelerine denk gelen kesilmiş kısa kemereler.

Palet: Üzerine üretimde kullanılacak malzeme ve iş parçalarının istiflendiği transpalet ve forklift ile taşımalarda kullanılan altlığı.

Parampet: Yüklerin muhafazası ve insanların güvenliği için güverte üzerine doğru devam eden borda kaplamaları.

Posta: Omurgalara dik olarak belirli aralıklarla sabitlenen üzerine kaplama tahtalarının sabitlendiği tekne iskelet elemanı.

Praçol: Yapı elemanlarını birbirlerine bağlamakta kullanılan ve kullandıkları yerlere göre çeşitli şekillerde yapılan bağlantı parçaları.

Salma Omurga: Küçük yelkenli teknelerin yan yatmasını önlemek için kullanılan bir yapısal elemanı.

Sintine: Teknenin su altındaki iç kısmını ifade etmektedir.

4.2.3. Geleneksel Ahşap Tekne İnşa Malzemeleri

Geleneksel tekne yapımı süreci ve kullanılan malzemelerin özellikleri düşünüldüğünde tekne ustalarının tercih ettiği ağaç türleri, özellikle yamaçlarda yetişenlerdir. Bu ağaçların eğriliği, genellikle normal bir ağaç için bir kusur olarak görülebilecek bir özelliktir. Ancak ahşap tekne yapımında bu eğrilik bilinçli olarak tercih edilmektedir çünkü eğrilik, teknenin şeklini belirlemekte ve mükemmel denge sağlamaktadır.

Kestane ağacının teknelerin yapımında tercih edilme nedenleri ve özellikleri incelenmektedir. Kestane ağacının yüksek mukavemeti ve uzun ömürlülüğü, deniz suyu ve çevresel etkilere karşı dayanıklılığı, esnekliği ve boya tutma özelliği gibi nitelikleri, ustaların tercih sebepleri arasında yer almaktadır. Ayrıca, kestane ağacının genel özellikleri olan uzun boylu olması, sıkı ve sert yapısı, dış odununun kirli sarı ve iç odununun sarıya çalan kahverengi olması belirtilmektedir. Geçmişte ahşap tekne ve gemilerin malzemesinin Bartın ve çevresindeki ormanlardan temin edildiğini ancak

günümüzde Orta ve Doğu Karadeniz bölgesinden ahşap malzeme temininin yaygın olduğunu ifade etmektedir. Bununla birlikte, kestane ağacı dışında meşe, çam ve kayın gibi ağaç türlerinin de tekne yapımında kullanıldığı belirtilmektedir. Metin, ustaların kestane ağacının kesim zamanı hakkında yaptıkları gözlemlere de yer vererek, sonbaharda kesilen kestane ağacının daha mukavemetli olduğunu belirtmektedir, bu da ustaların yüzyıllık deneyimlerine dayanan bir tespittir. Bu bağlamda, metin kestane ağacının teknelerin yapımında önemli bir malzeme olarak değerlendirilmesinin nedenlerini ve kullanımını detaylı bir şekilde açıklamaktadır.

Ahşabın gemi ve tekne yapımında geçmişten günümüze kadar önemli bir rol oynadığı vurgulanmaktadır. Ahşap malzemenin organik bir malzeme olduğu ve Endüstri Çağı öncesinde gemi ve tekne yapımında ana yapı malzemesi olarak kullanıldığı belirtilmektedir. Endüstri devriminin ardından, teknolojik gelişmelerle birlikte tekne inşa malzemelerinin çeşitlendiği ifade edilmektedir. Bununla birlikte, Bartınlı ustaların, Karadeniz bölgesindeki diğer tekne yapım merkezlerinde yaşanan değişimlere rağmen geleneksel ahşap malzeme kullanımını sürdürdükleri vurgulanmaktadır. Bu durum, bölgedeki ustaların geleneksel mesleklerini sürdürme ve ahşabı tercih etme konusundaki tutumlarını göstermektedir. Gemi ve tekne yapımındaki tarihî ve teknolojik önemini vurgulamakta ve Bartınlı ustaların geleceğe bağlılığını vurgulamaktadır.

Kestane ağacının kesimi, işlenmesi ve kullanımıyla ilgili detaylı bir süreç açıklanmaktadır. Kestane ağacı, özel işlemlerden geçirilerek tekne yapımında kullanılmaya hazır hale getirilmektedir. Bu işlemler arasında, ağacın kurutulması, acı suyunun atılması ve şekil verilmesi yer almaktadır. Bu şekilde, metin geleneksel tekne yapımının inceliklerini ve ustalığını anlatırken, kullanılan malzemelerin özelliklerine ve işleme süreçlerine odaklanmaktadır.

Geçmişte kullanılan diğer geleneksel ölçü birimleri olan karış, kulaç ve ayak gibi terimlerin de bahsedildiği belirtilmektedir. Bu terimlerin, teknelerin ölçülmesi ve inşa edilmesi sürecinde önemli bir rol oynadığı ifade edilmektedir.

Tekne yapımında ahşap malzemelerin yanı sıra önemli bir malzeme olan metal aksamın kullanımı vurgulanmaktadır. Bu metal aksamın başlıca bileşenlerinin cıvata ve galvanizli çivi olduğu ifade edilmektedir. Bu parçalar, döşeme ve ıskarma gibi bazı parçaların birbirine bağlanması amacıyla kullanılmaktadır.

Geçmişte tekne yapımında kullanılan çivilerin modernleşme sürecinde galvanizli çivilerle değiştirilmesi ve bu durumun bir yenilik olarak değerlendirilmesi belirtilmektedir. Geçmişte ise ustaların yerel demirciler tarafından üretilen ve kesme olarak tanımlanan çivileri kullandıkları ifade edilmektedir. Cıvata yerine kullanılan kavile adı verilen ve ağaçtan imal edilen çivilerin de kullanıldığı belirtilmektedir. Bu, ahşap malzemelerin tekne yapımında önemli bir bileşen olduğunu ve geleneksel tekniklerin modernleşme sürecinde nasıl değişime uğradığını göstermektedir.

Bu açıklamalar, tekne yapımında kullanılan malzemelerin ve tekniklerin evrimini ve modernleşme sürecini anlamamıza yardımcı olmaktadır. Tekne yapımındaki malzeme seçimi ve uygulanan tekniklerin zaman içindeki değişimini değerlendirmek, bu geleneğin gelişimine ve çağdaş teknolojiyle olan etkileşimine ışık tutabilir.

4.2.4. Geleneksel Tekne Yapımında Kullanılan Araç ve Gereçler

Ustaların, el emeği ve basit aletlerle teknelerin imalatını gerçekleştirdiği belirtilmektedir. Bu aletler arasında balta, kayıkçı keseri, testere, rende, şakül, terazi, küştüre, gönye, kargaburnu, ayak keseri, çırpı ipi, el burgusu ve bıçkı gibi geleneksel el aletleri öne çıkmaktadır.

Balta ve keser sapının standart bir ölçü birimi olarak kullanıldığı ve bu birimlerin teknenin inşa sürecinde uzunluk ve derinlik hesaplamalarında temel alındığı belirtilmektedir. Örneğin, kayığın büyüklüğünün 8 balta boyu veya 10 balta boyu gibi ölçülerle ifade edildiği bilinir. Bu ölçü birimlerinin, teknenin her aşamasında kullanıldığı vurgulanmaktadır. Ayrıca, geçmişte kullanılan diğer geleneksel ölçü birimleri olan karış, kulaç ve ayak gibi terimlerin de bahsedildiği belirtilmektedir.

Geçmişteki tekne imalatında kullanılan araç ve ölçü birimlerinin günümüzde hala geçerli olduğunu ve bu geleneğin devam ettiğini vurgulamaktadır. Bu, Bartın bölgesindeki tekne imalat geleneğinin köklü ve sürekliliği olan bir yapısı olduğunu göstermektedir.

Anahtar takımları , Yapıştırıcı, Yatay daire, Yatay Zımpara Zıvana makinesi, Aspiratör sistemi, Baş kesme makinesi, Bileme taşı, Boy kesme makineleri ,Çivi ve vida çeşitleri, Daire testere makinesi , Dekupaj makineleri, El aletleri, İş sehpaları , İşkence çeşitleri ,Kalafatlama malzeme ve aletleri, Kalınlık makinesi, Kalıp,

Kesiciler, Kompresör ,Kontak zımpara makinesi, Marangoz tezgâhı , Mengene , Planya makinesi, Spiral taşı, Şablon, Şerit testere makinesi ,Takım dolabı ,Temel el aletleri ,Yangın söndürme cihazı.

4.2.5. Tekne Çeşitleri

Tarihsel perspektifte tekne tiplerinin çeşitliliğine ve bu çeşitliliğin zaman içindeki değişimine odaklanmaktadır. Tekne tiplerindeki değişim ve dönüşümün temel nedenlerinin dönemin teknolojisi ve ihtiyaçlar olduğu belirtilmektedir. Bu, denizcilik endüstrisinde teknolojik ilerlemelerin ve toplumsal ihtiyaçların teknelerin tasarım ve kullanımını etkilediği fikrini öne çıkarmaktadır.

Metinde ayrıca, Bartın yöresinde imal edilen teknelerin maliyetinin düşük olduğu ve çeşitli müşteri profillerine hitap ettiği ifade edilmektedir. Balıkçı teknelerinin özellikle Karadeniz, Marmara ve İstanbul gibi bölgeler için inşa edildiği, gezinti teknelerinin ise Türkiye'nin her bölgesinden ve hatta yurtdışından sipariş alabileceği belirtilmektedir.

Denizcilik endüstrisindeki teknolojik ve toplumsal değişimlerin tekne tasarımı ve kullanımı üzerindeki etkilerini vurgulayarak, Bartın bölgesindeki tekne imalatının ve kullanımının çeşitliliğini açıklamaktadır.

Ticari yatlar, genellikle turistik geziler ve spor amaçları için kullanılan ve ticari belgelendirme ile taşımacılık hizmetleri sunmayan gemilerdir.

Özel yatlar ise kişisel kullanım ve spor amaçları için inşa edilmiş, ticari belgelendirme gerektirmeyen gemilerdir. Yatların motorlu veya yelkenli olarak sınıflandırılabilir.

Mega yatlar, 1990 yılına kadar 30 metreden büyük yatlar olarak kabul edilirken, sonrasında boy alt sınırı 50 metreye çıkarılmıştır. Benzer şekilde, son yıllarda süper yat kavramı ortaya çıkmış ve bu yatlar için boy alt sınırı 80 metre olarak belirlenmiştir.

Gezi tekneleri, genellikle turistik amaçlar için kullanılan ve çeşitli eğlence faaliyetlerine hizmet eden gemilerdir.

Balıkçı gemileri ise su ürünleri avcılığı veya depolama işlemleri için kullanılan ticaret gemileridir.

Bartın bölgesindeki denizcilik geleneğinde özellikle de çekirme tipi teknelerin önemi ve özellikleri üzerinde durulmuştur. Bu tür teknelerin Bartın'da önemli bir yere sahip olduğu ve denizciler ile tekne yapımcılarının hafızalarında yer ettiği belirtilmektedir. Çekirme teknelerinin Bartın kıyılarında ticari amaçlarla kullanılan kuru yük gemileri olduğu ve bu teknelerin geçmişte önemli bir rol oynadığı ifade edilmektedir.

Çekirme teknelerinin günümüzde kıyı taşımacılığında kullanılır. Bu teknelerin yük taşıma kapasitesi, seyrüsefer özellikleri ve dayanıklılığı yöre halkı tarafından bilinir. Ayrıca, Bartınlı ustalar tarafından inşa edilen bu teknelerin Karadeniz'in sert sularına uygun olduğu ve kolaylıkla karaya çekilebilecek şekilde yapıldığı ifade edilmektedir.

Sonuç olarak, Bartın bölgesindeki denizcilik geleneğini ve özellikle çekirme tipi teknelerin önemini büyüktür. Bu teknelerin tarih boyunca Bartın'daki denizcilik faaliyetlerinde önemli bir rol oynadığı ve günümüzde de bazılarının farklı amaçlarla kullanıldığı belirtilmektedir.

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

4.3. Tekne Yapım Yasakları

Ahşap tekne üretimi, çelik ve kompozit malzemeler bulunmadan üretim için kullanılan temel malzeme keresteydi. Kerestenin temin edilmesi bu dönemlerde oldukça zordu. Devlet savaş gemileri üretimi hem de kereste ticareti için ormanları kendisini tahsil etmiştir. Ağaç kesimi devlet kontrolündedir. Bu durum tekne üretimi açısından en büyük zorluklardan birisi olmuştur. İnsanlar bu durumu aşabilmek için kaçak yollarla ağaç keserek üretime devam etmişlerdir. Kaçak ağaç kesimi ahşap tekne imalatının yoğun olduğu 1980'li yıllara kadar devam etmiştir. Sonrasında talep azaldığı için yasal yollardan kereste bulmak kolaylaşmıştır. Günümüzde kaçak yollarla kereste temin eden yoktur.

Osmanlı Dönemi'nde deniz ticaretinin artması için tekne üretim yerlerinde belli boyutların altında üretim yapılması yasaklanmıştır. Bu durum tekne ustalarını üretim yapabilmeleri için başka yollara itmiştir. Çünkü tekne ustalarının büyük boyutlardaki teknelerin üretim maliyetlerine karşılayacak sermayeleri yoktu. Bundan dolayı ilk olarak tekne ustaları kendi aralarında birleşerek büyük tekne imalatı yapma yoluna gitmiştir. İkinci olarak armatör denilen sermayesi olan tüccarlar oluşmuştur. Bunlar tekne ustaları ile anlaşarak büyük tekne üretimi ticareti yapmaktadır. Üçüncü olarak gemi reisleri tekne ustaları ile anlaşarak kendi teknelerini yaptırmışlardır. Küçük tekne imalatı yasağını bu şekilde aşan Kurucaşileli ustaların ünü bölge dışına ilk kez 1900'lü yılların başında bu yasağı ile başlamıştır. Yine bu dönemde bir yük gemisi olan "çektirme" tipindeki tekneyi ilk kez Kurucaşileli ustaların ürettiği söylenir. Ayrıca deniz ticareti yapan reislerin Kurucaşile tipli çektirme talepleri o dönemde oldukça popüler olmuştur.

Günümüzde teknelerin vergilendirilmesi ve deniz trafiğine çıkma ile ilgili kurallar tekne üretimini belli boyutlarda sınırlandırmıştır.

Son olarak geleneksel tekne üretimini sahil kenarlardan koparmaya çalışan yasalar tekne ustalarını bıktırmıştır. Bu durum tekne ustalarının atalarından kalma üretim yerlerinden vazgeçmelerine neden olmuştur.

4.4. Kurucaşile'de Bölgesindeki Ahşap Tekne Yapan İşletmeler

4.4.1. Kurucaşile İlçe Merkezindeki İşletmeler

Kurucaşile ilçe merkezindeki işletmeler örgütlenmeyi gerçekleştirmediği için işletmeler için belirli bir sanayi bölgesi kurulamamıştır. Kanunlar gereği merkezi bölgelerde dağınık halde faaliyet gösteren işletmeler atalardan beri süregelen yerlerinden taşınmak zorunda kaldı. Sanayi bölgesi oluşturulmadan gerçekleşen bu taşınma işletmelere ekstra bir yük oluşturdu. Ayrıca kendi imkanları ile kurdukları yeni işletmelerin yerleri kıyı bölgesine uzak dağınık bir şekilde oluştu. Bu durum ahşap tekne üretim endüstrisinin gelişimine uzun zadede zarar vereceği öngörülmektedir. İşletmelerin geleneksel üretim kültürünün korunması için hiçbir destek almadıkları görülmüştür.

Kurucaşile ilçe merkezindeki işletmeler genel olarak aile işletmesi olarak faaliyetlerini sürdürmektedir.

1-Herbot Denizcilik İmalathanesi: Kargacak Mahallesinde bulunun işletmede on tane üretim yeri bulunmaktadır. Üretim yerlerini kendi imkanları ile kargas yapı şeklinde yapmışlardır. Kemal Aytan, Hayrullah Aytan ve Halil Aytan aile işletmesi olarak faaliyet gösteriyorlar. Çocukluk dönemlerinde inşaat sektörü ile başlayan iş hayatları 15 yaşından itibaren çevresel etkilerin sonucu ile heves ettikleri tekne üretim çıraklığına Askeraga(İsmail Doğar) lakabıyla bilinen yere çırak olarak girmişlerdir. Bir müddet sonra kendi işletmelerini açmışlardır. İmalathanede modern mega yatlar geleneksel yöntemler ile yapılmaktadır. Büyük projelerde çalışmışlardır. 1980'li yıllarda yurtdışından araştırma yapmak için gelen araştırmacılarla görüşmeler yapmışlar fakat bu belgelere ulaşamamıştır.

2- Faiz Ahşap Tekne İmalathanesi: İbrahim Faiz tarafından kurulan işletme ilk olarak limanda barakada üretime başlamışlardır. Çocukları Murat ve Ekmel'in tekne ustası olmasıyla beraber şu anki konumlarına taşınmışlardır. İbrahim Faiz'in torunu Göksel Faiz de bu mesleği genel olarak öğrenmiş olmasına karşın bu mesleği iş olarak devam ettirmeyeceğini belirtti. Üç tane üretim yeri bulunan işletme genel olarak sandal üretiyorlar. İbrahim Faiz'in ustası, babası Mehmet Faiz (Çaylak Mehmet) ve amcası Necati Faiz'dir. Aile mesleği olarak sürdürmüştür.

3-Elmacı Ahşap Tekne : İşletmeyi kuran Elmacı Ali (Ali Büyükböcek) mesleği 1871 doğumlu dedesi Hasan Büyükböcek'ten öğrenmiştir. Oğlu Hasan Büyükböcek ve torunu Mehmet Büyükböcek aile mesleğini aynı işletmede devam ettirmektedir. İlk işletme liman mevkinde kurulmuş daha sonra yasalar gereği şu anki yerine taşınmak zorunda kalmışlardır. Ülkemizin her yerine kamaralı gezi teknesi ürettiğini her limanda bizim ürettiğimiz teknelerden olduğunu dile getirdiler. Ali Büyükböcek ahşap tekne ile ilgili çekilen belgeye konuk olmuş ahşap tekne ile ilgili bütün konuları detaylı bir şekilde anlatmıştır.

4-Soytürk Tekne İmalathanesi: Hayri Soytürk tarafından liman mevkisinden kurulan imalathane son dönemde taşınmak zorunda kaldığı için yeni yerine taşınmıştır. Aile mesleği olarak devam ettirmiştir. Babası Mehmet Soytürk dedesi Halil Soytürk bu mesleğin eski ustalarındandır. Beş adet tekne üretim yeri bulunan işletmede Ahmet Acar ve Rıza Acar ile beraber çalışmaktadır. Yurtdışına çok sayıda tekne gönderen işletme bölgenin tanınmış sandal ustalarındandır.

5-Soytürk Denizcilik: Halil Soytürk tarafından kurulan işletmede 3 aktif 3 tane üretim yeri bulunmaktadır. Babası Mehmet Soytürk dedesi Halil Soytürk bu mesleği icra etmiştir. Oğlu Mehmet Soytürk bu mesleği öğrenmesine karşın sadece babasına bazı zamanlarda yardımda bulunmaktadır.

6- Tomruk Tekne İmalathanesi: Bölgenin en genç tekne ustalarından birisi olan Mehmet Tomruk tarafından kurulmuştur. Geleneğin devamı açısından genç ustaların daha çok desteklenmesi ve teşvik edilmesi gerektiği göstermektedir. Ustası Hayri Soytürk'tür fakat işletmeyi mesleği erken bırakan babası İsmail Tomruk ile beraber işletmektedir. Altı tane üretim yeri bulunan imalathanede yenilikçi balıkçı tekneleri yapılmaktadır.

7- Yasa Kayıçılık: Soner Yasa tarafından kurulan işletme daha çok küçük sandallar üretmektedir. Ustası Mehmet Sarı(Celal Mehmet)dır.

8- Doğar Teknecilik: İsmail Doğar (Askerağa) tarafından kurulan işletmeyi oğlu Arif Doğar işletmektedir. Askerağa lakabıyla bilinen İsmail Doğar ustalığını Çaylak Mehmet lakaplı Mehmet Faiz'den öğrenmiştir. Son dönemde uygulanan bazı yasaklardan ötürü işletmesini taşımak istemeyen Arif Doğar üretim faaliyetlerini durdurmayı tercih etmiştir. İki oğluna da bu mesleği öğretmesine karşın çocukları bu mesleği yapmamaktadır.

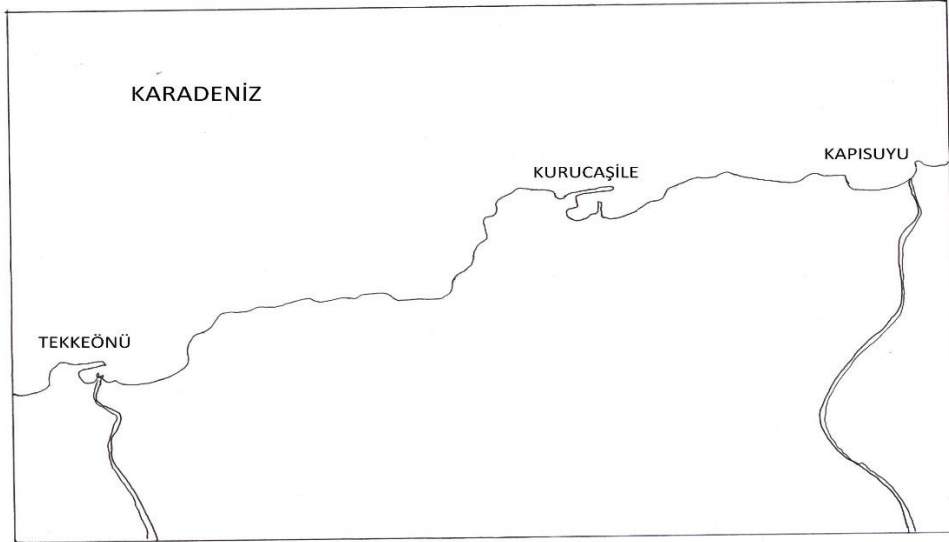
9- Cambaz Teknecilik: Liman mevkinde kurulan işletme yeni yerine ailenin son temsilcisi Yılmaz Cambaz tarafından taşınmıştır. Babası İsmail Cambaz dedesi Yılmaz Cambaz bu mesleğin vefat eden aile üyelerindedir.

10-Siya Marin Teknecilik : Sinan Özekin tarafından Bartın'a taşınan işletmeyi dedesi Sinan Özekin Kurucaşile'de kurmuştur. Oğlu Ali Özekin mesleği devam ettirmiş ve işletmeyi devralan torun Sinan Özekin aile mesleğini sürdürmüştür.

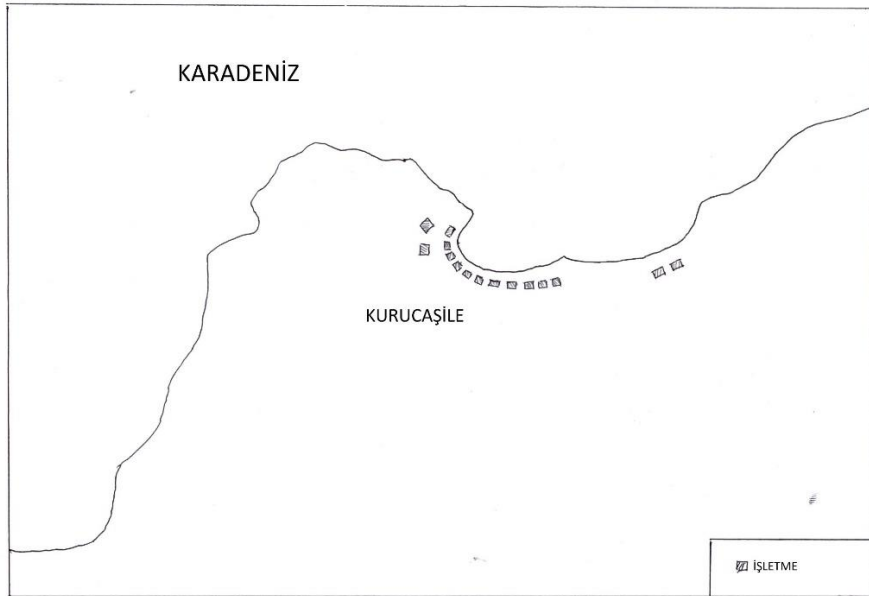
11-Sarışan Teknecilik: İlçenin genç ustalarından olan Ferhat Sarışan tarafından işletilmektedir.

12-Fayiz Teknecilik: İzzet Fayiz tarafından kurulan işletme oğulları Hasan ve Mehmet Fayiz devam ettirmiş fakat son dönemlerdeki yasaklardan ötürü işletmeyi kapatmışlardır. Son nesil olan İzzet Fayiz baba mesleğini az çok bilmesine rağmen devam ettirmemiştir.

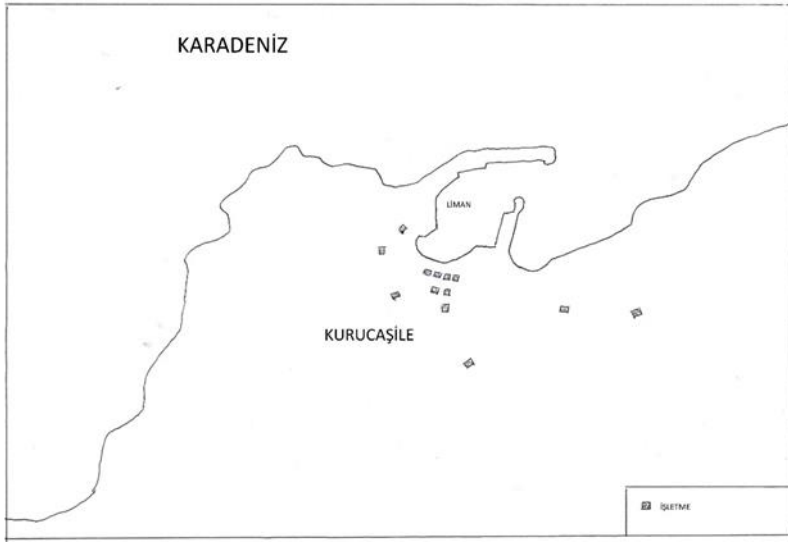
Kurucaşile merkezdeki işletmeler alınan devlet kararları sonucu iki kez yer değiştirmek zorunda kalmıştır. Bu yer değişimi geleneğin zaman içerisinde oluşturduğu üretim ortamına zarar verdiği saptanmıştır. Ancak işletmelerin her seferinde yeniden kurdukları üretim yerleri ile gelişim göstermiş ve devam etmiştir.



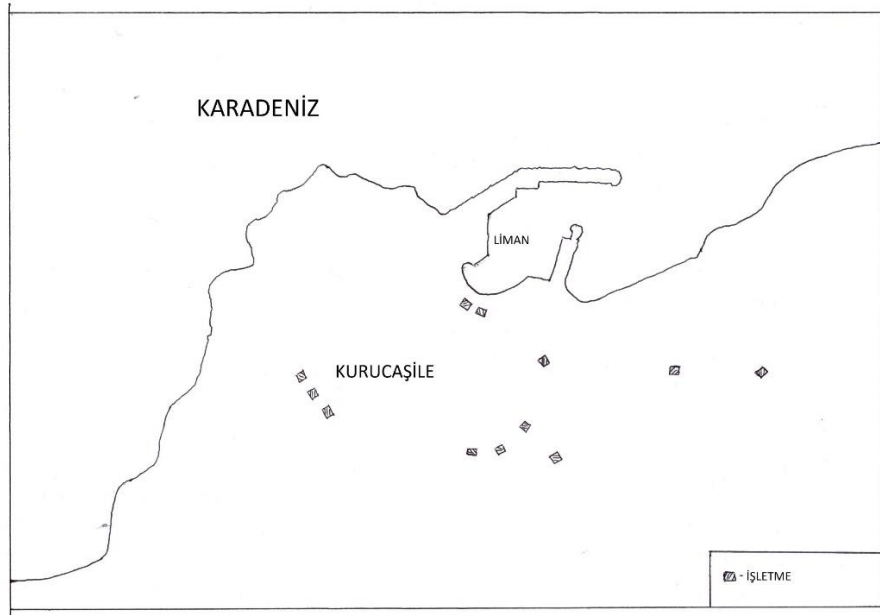
Harita 1. Kurucaşile İlçesi Genel Görünüm



Harita 2. 1980 Öncesi Kurucaşile İlçesindeki İşletmelerin Konumları



Harita 2. 1980 Sonrası Kurucasıle İlçesindeki İşletmelerin Konumları



Harita 2. 2012 Sonrası Kurucasıle İlçesindeki İşletmelerin Konumları



Fotoğraf 6. 1940 Yılı Kurucaşile



Harita 7. 1962 Yılı Kurucaşile

4.4.2. Tekkeönü Köyündeki İşletmeler

Tekkeönü köyünün kıyı kesiminde kümelenen üretim yerleri daha çok baraka şeklindedir. Kooperatifleşmeyi başaran esnaf küçük bir sanayi alanını kurabilmişler ve modern üretim alanlarına kavuşmuşlardır. Tekkeönü'ndeki işletmeler genel olarak aile işletmesi olarak faaliyetlerini sürdürmektedir.

1-Gürbey Yat İmalathanesi: Kurucaşile'nin en modern teknelerini yapan işletme hem ülkemize hem de dünyaya üretim yapıyor. İşletmeyi Kardeşi Emin Gür ile beraber Dursun Gür işletiyor. Dedesi Halil ve büyük dedesi Mustafa Bozkurt'tur. Atalarından öğrendikleri bu mesleği yeni nesillere öğreten yenilikçi bir anlayışları vardır. İşletmede on beşten fazla usta aktif olarak çalışmaktadır.

2- Uğur Dikyol Denizcilik: Uğur Dikyol, Yunus Dikyol, Umutcan Dikyol tarafından işletiliyor.

3-Gülgeç Kayık İmalatı: Ali Usta ve Kara Mustafa ile başlayan aile işletmesini Ali ve Mehmet Gülgeç devam ettirmektedir.

4- Alya Denizcilik: Mehmet Atukören ve oğlu Mesut Atukören aile işletmesini devam ettiriyor. Dursun Ali Üder usta ile beraber çalışıyorlar.

5-Turgal Tekne İmalatı: Şeref Turgal ve oğlu Hüseyin Turgal tarafından işletiliyor. Babası Hüseyin Turgal dedesi Hasan Turgaldır.

6-Gücükler Teknecilik: Erken Gücük oğulları Uğur Gücük ve Umut Gücük mesleği sürdürüyor. Babası Bülent usta ve dedesi Mehmet usta dönemin önemli tekne ustalarındandır.

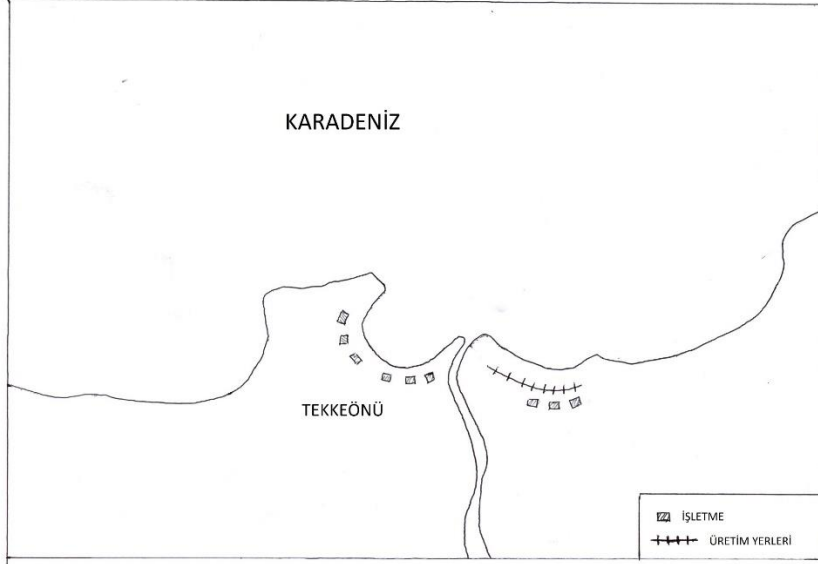
7- Süzer Teknecilik: Olcay Süzer tarafından kurulmuştur. Oğlu Tuna Süzer işletmeyi devam ettiriyor.

8-Özalp Teknecilik: Ertuğrul Özalp ve Batuhan Özalp tarafından işletilmektedir. Babaları Bülent usta bölgenin tanınmış ustalarındandır.

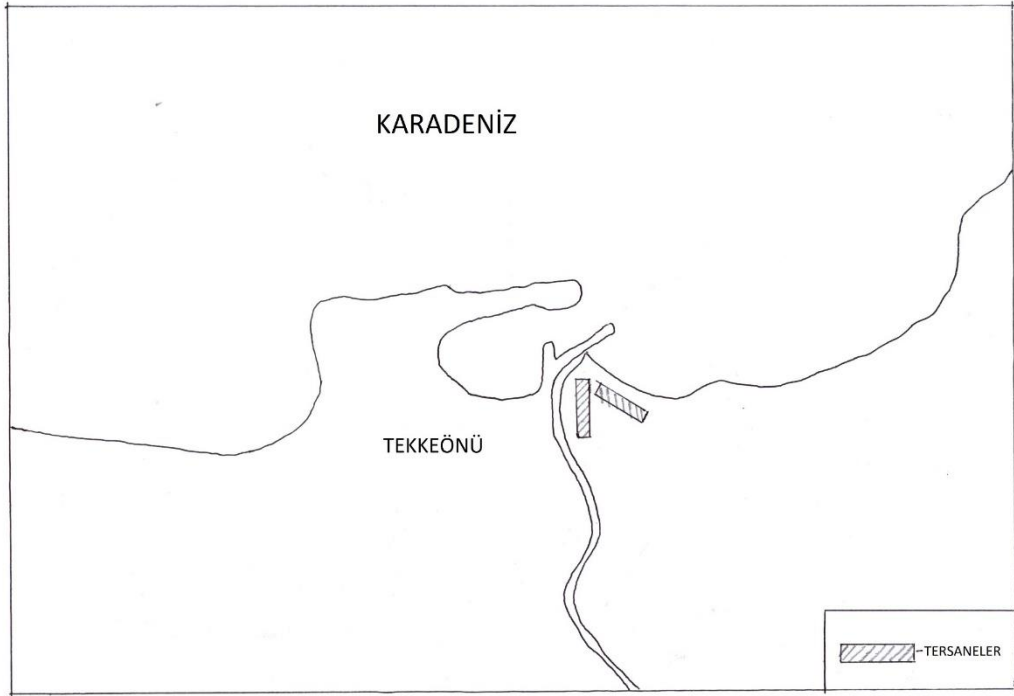
9-Çoban Denizcilik: Hüseyin Çoban tarafından kurulmuştur.

Tekkeönü köyündeki işletmeler kendi imkanları ile örgütlenip modern üretim yerlerini inşa etmişlerdir. Ustaların işletmeleri ileri taşıyacak modern üretim yerlerini yeni kuşaklara şimdiden teslim edip tersanelerin mülkünü çocuklarına vermişlerdir.

Bu anlayış ile ilerlenmesi Tekkeönü köyündeki 9 işletme sayısının devam edeceğini göstermektedir.



Harita 5. Tekkeönü Tersane Yapılmadan Önce



Harita 6. Tekkeönü Tersaneler



Fotoğraf 8. 1962 Yılı Tekkeönü

4.4.3. Kapısuyu Köyündeki İşletmeler

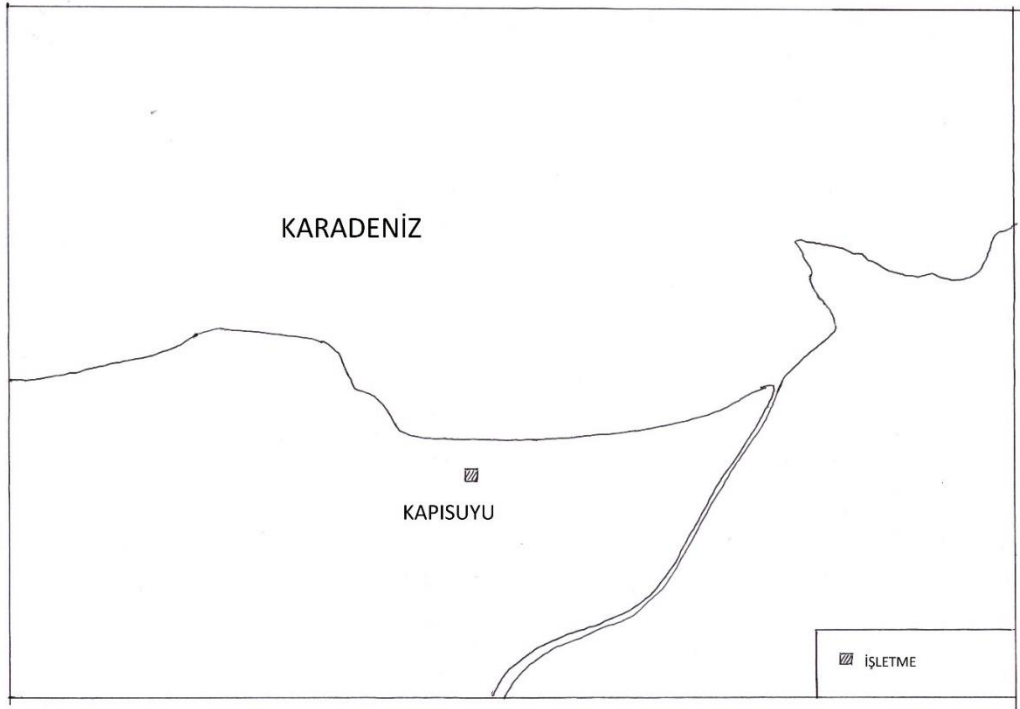
Kapısuyu köyü bir dönem bölgenin hatta ülkenin en büyük yük gemisi üretim merkeziydi. Kurucaşile formu çektirmeler en çok tercih edilen yük gemisiydi. Üç yüz den fazla ustanın çalıştığı tahmin edilen bölgede şimdi ise sadece bir işletme ayakta kalabilmiştir. Teknolojik ve modern düzene ayak uyduramayan işletmeler birer birer kapanmıştır.

1-Aygün Teknecilik :Ahmet Aygün tarafından işletilen bölgede geriye kalan tek işletmedir.

50 yıl önce ortalama 300 ustanın çalıştığı Kapısuyu köyündeki ise tek işletme kalmıştır.



Harita 7. Kapisuyu 1977 Yılına Kadar Üretim Yapılan Yerler



Harita 8. Kapisuyu Günümüzdeki İşletmelerin Durumu



Fotoğraf 9. 1972 Kapısuyu Köyü



Fotoğraf 10. 1961 Kapısuyu Çektirme Tekneleri

4.5. Çalışma Ortamı ve Koşulları

Tekne üretim yerlerinde cuma günü hariç haftanın altı günü çalışılıyor. Cuma Eski bir gelenek olan cuma günü çalışmamak bu bölgede gelenekselleşmiştir. Ustalar standart bir iş elbisesi kültürü oluşturamamıştır. Günlük kıyafetlerden dayanıklı olanları giymektedir. Tekne yaptıkları alanlar son yıllara kadar baraka şeklinde ilkel bir şekildeydi. Son yıllarda Kurucaşile ilçe merkezindeki ustalar kendi imkanları ile arsalarına daha dayanıklı malzemelerden korunaklı tersaneler inşa etmişlerdir. Tekkeönü köyünde ise kooperatif kurularak tersane inşa edilmiştir. Kapısı köyünde ise tek bir işletmeci kalmıştır. Son dönemdeki çalışma koşulları eski göre oldukça moderndir ama yine hala geleneksel bir çalışma atmosferi vardır.

Günde iki kez çay molası bir kez de yemek molası vermektedirler. Kereste ile uğraşıldığından talaş ve toz oldukça fazladır. Toz maskesinin bile yetersiz olduğunu çalışma ortamına sahiptir. Ustalar ve yardımcıları bütün bu zorluklara rağmen işlerini severek yapmaktadır.

Kurucaşile'deki işletmelerin çoğunluğu, mevcut tesislerinin fiziki ve teknik altyapısının yetersiz olduğunu belirtmektedir. Bununla birlikte, yerelde haksız fiyat rekabeti ve ulaşım zorlukları gibi sorunlar da işletmelerin karşılaştığı diğer önemli engeller arasında yer almaktadır. Bununla birlikte, işletmelerin çoğunluğu dört mevsim üretim yapabildiğini ifade etmiş olsa da, kış aylarında enerji kesintileri yaşandığı ve bu kesintilerin üretimi olumsuz etkilediği belirtilmiştir. Ayrıca, işletmelerin mevcut üretim yerlerinden genel olarak memnun oldukları ancak birkaç işletmenin memnuniyetsizliklerini dile getirdiği görülmektedir. Bu memnuniyetsizliklerin temel nedenlerinden biri, mevcut işyerlerinin fiziki koşullarının yetersizliğidir. Küçük Sanayi Sitesi'nin kurulamaması da işletmelerin üzerinde önemli bir etkiye sahiptir. İşletmelerin birlikte hareket edememesi ve önder kurum/kuruluş/kişi eksikliği gibi faktörler, bu konudaki en büyük engeller olarak belirtilmiştir. Ayrıca, devlet desteği olmaması ve işletmelerin kendi ilgisizliklerinden kaynaklanan sorunlar da Küçük Sanayi Sitesi'nin kurulamamasının nedenleri arasında yer almaktadır.

Kurucaşile'de yıllardır tekne imalatçıları için bir Küçük Sanayi Sitesi kurma isteği bulunmaktadır. Bu istek doğrultusunda yapılan çalışmalar, "Kargacak" Altı mevkiinde bulunan hazine arazisinin çekek yeri olarak işlenmesiyle yoğunlaşmıştır.

Ancak, bu alanda yapılacak olan altyapı maliyetlerinin yüksek olduğu ve alternatif olarak "Yardibi" mevki üzerinde yapılabilecek çalışmaların ele alındığı belirtilmiştir. Bu çalışmalar, işletmelerin görüşlerini alarak ve alternatif yerleri değerlendirerek gerçekleştirilmiştir.

İşletmelerin çoğu, ahşap tekne üretimi dışında başka bir alana yönelmeyi düşünmemektedir. Bu durum, Kurucaşileli ustaların ahşap tekne imalatında uzman olduklarını ve en iyi bildikleri işin ahşap tekneler olduğunu göstermektedir. Bu işletmelerin büyük çoğunluğu, geleneksel ahşap teknelerin üretimi konusunda uzmanlaşmıştır ve bu alanda kendilerini güçlü hissetmektedirler. Bu durum, mesleğe duyulan saygının ve sahiplenmenin bir göstergesi olarak yorumlanabilir.

Ancak, üreticilerden sadece biri, fiber veya kompozit tekneler de üretmeyi düşünmektedir. Bu, sektördeki potansiyel değişikliklere işaret edebilir ve gelecekte ahşap teknelerin yanı sıra modern teknelerin de üretilebileceği bir çeşitlilik sağlanabileceğini göstermektedir. Ancak, bu girişimin başarısı, geleneksel ahşap teknelerin yerel kültür ve beceriyle olan ilişkisini göz önünde bulundurarak dikkatle değerlendirilmelidir.

Sonuç olarak, Kurucaşile'deki işletmelerin çoğunun ahşap tekne üretimine odaklanması, yerel ustalığın ve geleneğin devam etmesini sağlamaktadır. Ancak, sektördeki değişen talep ve teknolojik gelişmeler, bazı işletmelerin modern teknelerin üretimine yönelme potansiyeline sahip olduğunu gösteriyor. Bu, sektörün gelecekteki yönünü ve çeşitlenme potansiyelini değerlendirirken önemli bir faktördür.

4.6. Ahşap Tekne Sektörüne Bağlı Gelişen Sektörler

Bartın bölgesinde gemi yapımcılığı, önemli bir sanayi kolunu oluşturmaktadır. Bu bölgede bulunan Kurucaşile ilçesinde faaliyet gösteren tersanelerde üretilen yatlar ve ahşap tekneler, hem yerel pazarlarda hem de uluslararası platformlarda talep görmektedir. Bu durum, bölgedeki gemi yapımcılığı sektörünün ekonomik açıdan önemini vurgular. Ayrıca, gemi yapımına bağlı olarak ip, halat ve makara gibi yardımcı sektörler de geliştiği görülmektedir. Bu sektörler, gemi yapımı sürecinde kullanılan malzemelerin üretimini ve tedarikini sağlayarak sektörün daha da güçlenmesine katkıda bulunmaktadır.

“Çektirme yaparken herkesin bir işi belliydi. Kimin ne yapacağı biliniyordu. Kalafatçısı ayrı, demircisi ayrı, boyacısı ayrı, direkçisi ayrı, donatıcısı ayrı olurdu. Herkes kendi işini en iyi şekilde yapmaya çalışırdı.” (KK15)

Bartın'daki gemi yapıcılığı sektörünün büyümesi, ilgili sanayi kollarının yanı sıra diğer sektörleri de etkilemiştir. Özellikle kontrplak, kereste, kiremit, çimento ve kağıt gibi çeşitli sanayi kolları, gemi yapımının yanı sıra genel ticaretin gelişmesine katkı sağlamıştır. Bu sanayi kollarının gelişimi, bölgenin ekonomik çeşitliliğini artırmış ve ticaret potansiyelini genişletmiştir. Dolayısıyla, Bartın bölgesindeki gemi yapıcılığı ve bununla ilişkili sanayi kolları, yerel ekonominin büyümesine ve çeşitlenmesine önemli katkılar sunmaktadır.

4.7. Ahşap Tekne Yapım Geleneğine Dönük Kültürel Tespitler

4.7.1. Teknenin Suyu İndirilme Süreci ile İlgili Gelenekler

Şenlik içinde gerçekleşen geminin suya indirilmesi “gemi atması” olarak nitelendirilen kültürel bir faaliyettir.

Türk denizciliğinde geçmişten günümüze kadar süregelen bir geleneği vardır. XVIII. yüzyılda inşa edilen gemilerin denize indirilmesi, belirlenen uğurlu bir günde ve saatte gerçekleştirilirdi. Bu geleneğin temelinde, denizcilik faaliyetlerinin başlangıcında uğurlu bir zamanın seçilmesi ve bu ritüelin önemini vurgulanması yatar. Geminin inşasına başlamadan önce de, "eşref saati" adı verilen uygun bir zaman dilimi belirlenirdi. Bu, inşaat sürecinin başlangıcında olumlu bir başlangıç yapılması ve geminin gelecekteki güvenli seyrine işaret eden bir uygulamadır. Dolayısıyla, bu metin Türk denizciliğinin kültürel ve tarihsel yönlerinden birini aydınlatırken, aynı zamanda denizcilik faaliyetlerindeki geleneksel ritüellerin önemine işaret etmektedir. (Özdemir, 2010).

Gemi inşa sürecinin son aşamalarında, Padişah ve devlet yetkilileri tarafından gönderilen kumaşlarla gemi donatılmakta ve törenler düzenlenmektedir. Bu törenlerin bir parçası olarak, geminin denize indirilmeden önce bir gün öncesinde tersane Emini tarafından işçilere ve fakirlere yemek dağıtılmaktadır. Denize indirme günü, Padişah ve devlet ricali törene katılarak, geminin denize indirilmesine izin vermektedir. Denize indirme töreni, Şeyhülislam tarafından okunan dua ile başlamakta ve geminin baş ve

kıç taraflarında kurban kesilerek gerçekleştirilmektedir. Geminin denize indirilmesinin ardından top atışları yapılarak tören tamamlanmaktadır.(Özdemir, 2010).

Bartın'da geçmişte devam ettirilen "gemi atması" olarak bilinen şenlikler, denize indirme törenlerinin her gemi ve tekne için uygulanmış olabileceğini ortaya koymaktadır. Bu törenlerde, geminin inşasının tamamlanmasının ardından, teknenin suya indirilmesi için çeşitli hazırlıklar yapılmaktaydı. Öncelikle, geminin altına kayın ağacından yapılan ve "felek" olarak adlandırılan kalaslar dizilir, ardından bu kalaslar tenekelerde kaynatılan iç yağı ile yağlanırdı. Daha sonra, bu kalasların üzerine yine kayın ağacından yapılan kızaklar yerleştirilir ve kızağın ucuna üç dilli makaralar sabitlenirdi. Gemi denize indirileceği gün, halk kıyı boyunda toplanır ve törene katılırdı. Geminin suya indirilmeden önce kıç bölümüne bir bayrak asılır, sabah namazından sonra imamın ve katılımcıların duaları eşliğinde geminin baş kısmında kurbanlar kesilirdi. Kurban kesme ritüeli sırasında gemi yapımında çalışan çırağlar, kurbanın kanını teknenin bordalarına sürer ve bu işlem karşılığında gemiyi yaptıran kişi tarafından bahşiş alırlardı. Gemi yapımında emek verenlere bahşiş olarak verilen çeşitli kumaşlar gemiyi süslemek amacıyla kullanılır, kesilen kurbanlarla toplanan halk ve işçilere ziyafet çekilirdi. Kurban kesme ritüeli tamamlandıktan sonra geminin suya indirilmesi için hazırlıklar başlatılırdı. Bu amaçla geminin büyüklüğüne göre değişen sayıda mandalar makaralara koşulur ve mandaların teli çekilmeye başlandığında gemi, yağlı felenkler üzerinde kaymaya başlardı. Gemi, Bartın Çayı'nın kenarında uygun yerlerde açılmış olan eğimli toprak yollardan suya indirilirdi. Gemi kaydırıldığında, makaralar vasıtasıyla sağlam bir ağaca ya da toprağa gömülü gemi çapasına bağlanırdı.

Bağlı durumda bekleyen geminin kıç tarafındaki bağlarının makaraları boş bırakılarak gemi bağa biner, ve en son olarak bu bağın kesilmesiyle gemi suya bırakılırdı. Bu esnada gemiye binerek baş tarafına gelmiş olan tayfalar ve çocuklar verilen komutla zıplamaya başlar, oluşan sarsıntıyla gemi kaydırarak suya inerdi. Gemiyi inşa eden ustalar ile geminin sahibinin arkadaşları ise gemi sahibini suya atmaya çalışırlardı. Halk arasında, bu törene katılarak geminin suya indiğini gören hamile bir kadının rahatça doğum yapacağına inanılmaktaydı. (Toksoy,2009).

Tekne suya inmeden önce kurban kesilir. Bol kazanç ve bereketli olması istenir. Teknenin yapımında kaza olmasın diye kesildiği görülür. Kurban fakirlere dağıtılır.

İnşa edilen geminin veya teknenin suya indirilmesi sırasında gerçekleştirilen uygulamalardan birisi de ustaların ve çırakların bahşiş almalarıdır.

Tekne sahibi tekne teslim edilirken suya atıldığı da görülmüştür.

Tekne teslim edilirken tatlı veya lokum dağıtılması teknenin suya indirilken izlemeye gelen insanlara dağıtılır.

Tekne teslim edilirken çıraklar bahşiş almak için teknenin önemli bir unsurunu saklar.

Tekne kurulurken ve bittikten sonra tekneye süsleme yapılır.

Tekne suya indirilirken tekneye taş atılması da çocuklar için ayrı bir eğlence unsuru olmuştur.

İş bitiminde karşılıklı helalleşmesi geleneksel bir uygulama olarak sürdürülmektedir.

4.7.2. Mevsimsel Sebeplerden Dolayı Ortaya Çıkan Tespitler

Geleneksel ahşap tekne yapımının üretim yeri şartlarından dolayı kış ayları ustaları zorladığından mevsimsel olarak birtakım sıkıntılar ortaya çıkardığı görülmüştür. Fakat müşteriler siparişlerini yaz aylarının başlarında istediğinden ötürü ustalar mevsimsel şartlara rağmen siparişleri yetiştiriyor. Ayrıca balık sezonunun eylül ayında açılması teknelerin av sezonu girmeden bitmesi zorunluluğunu doğurmuştur. “Balıkçı teknesi siparişi aldığımız müşteriler bizi av sezonuna doğru sıkıştırmaya başlardı. Biz bunu bildiğimiz için ve müşteriye mahcup olmamak için ona göre gece gündüz sıkı bir şekilde çalışırdık.” (KK16)

Eski ustaların teknelerin bitiş tarihini kasım ayına denk getirerek siparişi teslim ederken kış armudu sevkiyatını da bu tekneler ile yaparak belli bir ticari fayda sağlamışlardır. “Tekneyi sipariş aldığım da kasım ayına doğru bitirmeye çalışırdım. Çünkü tekne buradan İstanbul’a armut ile gitmesi bana ekstra para kazandırıyordu. Tekneyi Karaköy iskelesine yaklaştırdığımda o gün bütün armutları satıp tekneyi sahibine teslim ederdim.” (KK17)

4.7.3. Kişi Adlandırılmaları ve Lakaplar

Türkçede "ad bilimi" olarak adlandırılan onomastik, tüm varlıkların isimlerini inceleyen bir bilim dalıdır. Onomastiğin alt dallarından biri olan antroponimi, insan adlarını araştırırken; toponomi ise yer adlarını inceler. Bu bilimsel dallar, dilbilim, tarih ve sosyoloji gibi disiplinler için önemli bir kaynak olmasının yanı sıra, folklor çalışmaları için de büyük bir öneme sahiptir.(Sakaoğlu,2001:11)

Özellikle folklor araştırmacıları için, bir bölge, bir grup veya bir topluluk hakkında çalışma yürütürken isimler, önemli bir rehber niteliği taşıır ve araştırılan yerin kültürel haritasının çıkarılmasında kritik bir rol oynar. Çünkü insan isimleri, yer isimleri veya diğer varlıkların isimleri sadece tesadüfi olarak verilmez; genellikle toplumsal bilinçaltına yönelik derin kültürel kodlar içerirler. Bu nedenle, isimlerin incelenmesi, bir toplumun değerleri, inançları ve kültürel mirası hakkında önemli ipuçları sağlayabilir.

Kişi adları sadece bireylerin kimliklerini belirlemekle kalmaz, aynı zamanda ad vericinin karakteri, zevkleri, eğilimleri ve dünya görüşü hakkında da önemli ipuçları sağlar. Ayrıca, kişi adları içinde buldukları toplumun yapısı, kültürü, dili, gelenek ve görenekleri hakkında da değerli birer dil ve folklor malzemesi olarak kabul edilir.(Karahana,2008:1)

Türk kültüründe, çocuklara ad verilmesiyle ilgili oldukça kapsamlı bir gelenek bulunmaktadır. Bu geleneğin uygulanması sırasında, ad verme sürecinde gözetilen kriterlerin çok çeşitli olduğu ve oluşturulabilecek bir listenin oldukça uzun olabileceği belirtilmektedir. Örneğin, araştırma sahasındaki tekne ustaları, geçmişte meslekî kültüre vurgu yapan isimlere öncelik verirken, günümüzde ise parçası oldukları sosyal ve kültürel çevrenin ad vermeye dönük kabulleriyle uyumlu bir şekilde hareket etmektedirler.(Aça,2014:406)

Yeni doğan bir çocuğa ad verme geleneği genel kültür içinde yaygın olarak dede tarafından gerçekleştirilse de, adın ne olacağına karar genellikle anne ve babanın yetkisi altındadır. Bu durum, ad verme sürecinin aile içinde birlikte kararlaştırıldığı ve ailenin sosyal dinamiklerine uygun olarak şekillendiği anlamına gelmektedir.

Tekne ustaları genellikle dede torun odaklı isim verme anlayışına sahip olmuşlardır. Genel olarak tekne ustalarında dede ve torunların ismi aynıdır. "Dedem

ben doğmadan vefat etmiştir. Dedemin köyün en iyi ustalarından biri olduğu için usta olan babam babasının adını yaşatabilmek için ismini bana vermiştir. Ben de onun gibi bir usta olacağımı düşünüyorum”.(KK12)

Gözlemlerimizin neticesinde, tekne ustalarının birbirlerine lakaplar taktıklarını belirledik. “ İşini hastalığından ötürü gerektiği kadar yapamadığı için kahvelerde daha çok takılırdı. Bu yüzden arkadaşları ona isminin sonunda ağa eklemesi yapmıştı.” (KK18)

Araç ve gereçlere farklı isimler koyduklarını tespit ettik. “Biz atadan dededen gördüğümüz duyduğumuz isimleri kullanırız. Hatta teknenin köşesine götlük deriz. Bir gün bu terimleri araştıran bir hoca geldiğinde hoca bu terimi kayıt altına aldı. Biz seneler sonra usta öğretici belgesi alabilmek için sınava girdik. Sınavda karşımıza götlük kelimesi çıktı. Herhalde bu değildir diye başka bir şikkı işaretledik. Meğerse cevap götlükmüş. Boş yere yanlış yapmışız. Hoca bu terimi bizden duyup kayıt altında almış demek ki.” (KK11)

Takılan lakaplar kişinin fiziksel özellikleri, yaşadığı bir olay, aile ünvanı gibi nedenler takıldığı belirlenmiştir.

Lakapları olan ustaları tespit ettik:

- 1-Ay1 Ahmet, İsmail Tomruk’un babası Ahmet Tomruk
- 2-Topalağa, İbrahim Faiz’in babası Mehmet Faiz
- 3-Cıyak Mehmet, Haşim ve Halit Önel’in babası Mehmet Önel
- 4-Elmacı Ali, Hasan Büyükböcek’in babası Ali Büyükböcek
- 5-Çaylak Mehmet, Mehmet Taşdöven
- 6-Kayışağa, Hasan ve Mehmet Fayiz’in babası İzzet Fayiz
- 7-Askerağa, Arif Doğar’ın babası İsmail Doğar
- 8-Tıkalar, Herbot işletmesine verilen takma isim

Adlandırma geleneğinde günümüzdeki bütün ustaların babalarının lakapları ile tanındığını fark ettik. Ustaların işletmeleri ya da kendileri sorulduğunda babalarının ünvanı, lakabıyla tanınması aile lakaplarının yaşatıldığını gösteriyor.

4.7.4. Meslek Argosu ve Jargonu

Ortak dil ve kültür çerçevesinde meydana gelen ve mecazî bir iletişim aracı olan argonun (Çiftçi 2006: 298).

Argonun, küçük gruplar arasında yüz yüze iletişim ve etkileşim ortamlarında önemli işlevleri bulunan bir dilsel yapı olduğu belirtilmektedir. Bu yapı, grup kimliğinin oluşmasına ve dışa vurulmasına katkı sağlamanın yanı sıra, kişiler arasındaki ilişkilerde samimiyeti artırıcı veya yapıcı işlevler üstlenmektedir. Günlük konuşma pratiği içerisinde esnek bir şekilde şekillenen argonun, bireylerin sosyal ilişkilerinde yaratıcılıklarını sergileyebilecekleri ve bu sayede iletişim kurabilecekleri bir tür "sözel sanat" olarak görülebileceği ifade edilmektedir. (Çobanoğlu,2003:52)

Alan araştırmaları sırasında yapılan katılımlı gözlemler ve incelenen meslekî anlatılarda sıkça karşılaşılan argo veya jargon benzeri ifadeler, bazen tek bir kelime bazen de birkaç kelimenin bir araya gelmesiyle oluşan deyim karakterli ifadeler şeklinde ortaya çıkmaktadır. Bu ifadeler, meslek grupları arasında özel anlamlar taşıyarak grup içi iletişimi güçlendirebilir veya grup dışındakilere anlaması zor bir dil kullanarak aidiyet duygusunu pekiştirebilir. (Aça,2014:475)

4.7.5. Deyimler

Deyim, özel bir anlatım kalıbıdır; genel kural niteliğinde bir söz asla değildir. Deyimler kültürün ayrılmaz parçalarından biridir.

Deyimler, Türkçenin söz varlığı içerisinde kalıplaşmış bir yapıya sahip olan anlatım kalıplarıdır. Deyimler toplum kültürünün yansımasıdır. Kültürel belleği kuşaktan kuşağa aktarır. Toplumsal eğitim sürecinde önemli bir rol vardır. Araştırma yapılan topluluğun kullandığı deyimleri öğrenmek büyük önem taşımaktadır.

Saha çalışmamız sırasında, derlediğimiz deyimler ise şunlardır:

Kurucaşile'deki ustalardan derlenen deyimler, derleme sırasında tespit edilen deyimler italik biçimde yazılmıştır. Ustalar arasında hangi anlamda kullanıldı ise deyimi aktaran kaynak kişiye sorulmak suretiyle tespit edilmiştir.

Ağacın suyuna gitmek: Ağacı işlerken liflerin yönüne dikkat edilmesidir. Ağacı işlerken lif yönüne dikkat edilmezse ağacın kırılma olasılığı artıyor. Ustalar kendi

aralarında suyuna git deyimi sıkça kullanılıyorlar. “İşi öğrenirken ağacın suyuna gitmediğim zamanlarda ustam beni azarlardı.”(KK19).

Ağacı çırpma: Boya sürülmüş bir ipi gergin bir şekilde ağaca çarptırılarak ortaya çıkan boya izlerine göre ağacı işlemektir. “Çektirme yaparken sadece ayak keseri kullandığımız için sürekli ağaç çırpardık. Eskiden elektirikli aletler olmadığı için ağaç çırpman usta değerli ustaydı.” (KK19).

Kayık gibi olmak : Bir şeyin formunun düzgün pürüzsüz olduğunu göstermek için kullanılır.

Felekleri yağlamak: İşin hızlanması gerektiği zamanda kullanılır. “Tekneler denize indirilirken feleklerden daha rahat kayabilmesi için felekler domuz yağı ile yağlanırdı. Ayrıca işi çabuk bitirmek için de felekleri bakalım deriz.” (KK20).

Perdah etmek: Ağacı rendelemektir. Ağacın pürüzsüz bir yüzeye sahip olabilmesi için yüzeyini düzleştirmektir.

Sığır gibi karnı asılmış: Yapılan teknen gövdesi fazla şişkin yapılmışsa bu deyimi kullanırlar.

Teknenin dibini doldurmak: Postaları yerleştirilen kayığın üretim devam ederken daha sağlam durabilmesi için alttan yapılan desteklerdir.

Yalancı çekmek: Bodoslaması konulan teknenin postalarını düzgün bir şekilde yerleşimini yapabilmek için ön taraftan arka tarafa doğru çekilen ince tahtadır.

Denizden terazi almak: Teknenin düzgün bir formu olması için denizin hizasına bakarak tekneyi kurmaktır.

Tiriz Çekmek: Tekneye tahta sararken eğimli bölgelerde bir mastar yardımı ile tahta üzerine ölçü almaktır. Bu ölçüye göre tahta kesilir ve istenilen bölgeye yerleştirilir. “ Eğimli bölgeye tahta sarmayı öğrenen bir kalfa artık usta olmuştur. Tahtayı yerine alıştırarak içim tiriz çekmeyi çok iyi bilmesi gerekmektedir.” (KK20)

4.7.6. Şiirler

Ahşap tekne yapımı geleneği ile alakalı tespit ettiğimiz şiirler olmuştur. “Bizim buralarda şair ruhlu insanları bulmak zordur. Şiir yazıp söyleyen bilindik birini hatırlamıyorum. İllaki vardır şiirler.”(KK22).

Ağaç işler ustalar nakış nakış
Denizde yüzer en güzel teknesi.
Kurucaşile’de yetişen meşe
Suda yüzdükçe ona gelir neşe
Kestane, meşe, karaağaç kol kola
Karşı gelir hem suya hem güneşe.
Ustalar yetişir babadan oğla
Haşır neşir olur ağaçla suyla
Kıvrım kıvrım kıvrır ağaçları
Deler kalasları ince burguyla.
Kurucaşile denizle yüz yüze
Teknesiyle meşhur, gelir göz göze
Ustaların el emeği tekneler
Gezer dolaşır denizden denize.

Bartın/Celalettin ÖZDEDE

4.6.7. Türkü

Kurucaşile’deki ustalara üretim esnasında türkü söyleyip söylemedikleri sorulmuştur. Buradaki asıl amaç mesleğe özgü türküleri bilip bilmediklerini anlamak olmuştur. Ancak ustalar mesleğe özgü türkülerden ziyade radyo şarkılarını daha fazla tercih ettiklerini ifade etmişlerdir.

“Burada her işletmede mutlaka radyo vardır. Sabah açılır akşama kadar çalar. Trt radyo çektiği için sürekli o çalar. Sevdığımız bir türkü çıktığında bazen eşlik ederiz. Genelde bazen Bartın havası çıktığı zaman kalkıp oynadığımız olmuştur.” (KK23).

Yerel sanatçı Murat Nohutçu’nun yazdığı ve söylediği türkü yörede söylendiği görülmüştür.

CENNET BARTIN

Bartın'ımın insanı merttir güleçtir

Misafire her zaman eli geniştir

O yüzden severim ben bu güzel şehri

Neşeyle yürünür caddeleri

Kavşak suyu içen Bartın'da kalır

Bizden kız isteyen biraz zor alır

Hoşgörülü insanlar diyarı burası

Güleryüz ve tatlı dilin müptelası

Hamarattır hamımı kurar pazarı

Hiç durmadan çapalar tüm tarlaları

Türkiye'ye dünyaya Bartın'dan hatıra

Yapar göz nuruyla simli tel kırma

Karaelmas çıkarır madencileri

Avrupa'da çalışır gurbetçileri

Almanya, Fransa, İsveç, Hollanda

Hasretle bekliyoruz sizi Bartın'da

Yeşilin her rengini vermiş yaradan

Mavinin en güzeli görülür her an

Cennet misali bir köşesi yurdun

Bu güzellikleri yaşamaya buyurun

Bartın'ımın ırmağı sevgiyle akıyor

Sandalın sefası vakte zevk katıyor
Gemilerin girdiği yegane nehir
Açılan köprüsüyle ülkemde tektir

Uluyayla şenlikleri ve şelaleleri
Unutamaz tekrar gelir tiryakileri
Güzelcehisar'ın lav sütunları
Dünyada eşi yok keşfet bunları

Boşuna Çeşm-i Cihan dememiş Fatih
Amasra'nın toprağında fışkırır tarih
Kuşkayası üç bin yıllık tek yok anıtı
Müze ve bedesteniyle tarihin kanıtı

Bartın'ın yoğurdu, fındığı, çileği
Beyaz baklavası, su böreği
Olmazsa olmazı yaprak sarması
Parmak yedirir mancar dolması

Karadeniz'in incisi İnkum, Amasra
Kozcağız, Kurucaşile, Ulus bir başka
Çakraz, Abdipaşa, Arıt, Kumluca,
Görülesi Bartın'a gelin tatil olunca

SONUÇ

Bu çalışma, "Meslek Folkloru Bağlamında Kurucaşile'de Ahşap Tekne Yapımı Geleneği" başlığı altında yapılan bir çalışmadır. Kurucaşile ilçesindeki geleneksel ahşap tekne yapımı geleneği çeşitli yönleriyle incelenmiştir. Çalışma, Kurucaşile'de ahşap tekne yapımının tarihçesi, teknikleri, ustaların mesleki pratiklerinde oluşturdukları gelenekler, inançlar ve uygulamalar ile kültürel süreçleri detaylı bir şekilde ele almaktadır.

Araştırma sürecinde, geleneksel ahşap tekne yapımının ortaya çıkış koşulları ve tarihsel arka planı üzerinde durulmuş, kültürel değerlerin nasıl sürdürüldüğü incelenmiştir. Türkiye'de ve özellikle Kurucaşile'de ahşap tekne yapımı ile ilgili yapılan akademik çalışmaların azlığına ve bu alandaki araştırmaların geri kaldığına dikkat çekilmiştir. Diğer yandan, dünya genelinde Kuzey Avrupa ülkeleri, İngiltere ve İtalya gibi ülkelerde benzer çalışmaların daha yaygın olduğu belirtilmiştir.

Kurucaşile'nin coğrafi yapısı ve tarihi süreci, ahşap tekne yapım geleneği üzerindeki etkileriyle ele alınmıştır. Özellikle bölgenin dağlık yapısının ahşap tekne yapım geleneğinin gelişimini nasıl etkilediği ve coğrafi faktörlerin bu geleneğin sınırlarını nasıl belirlediği üzerinde durulmuştur. Tekne yapımının yaygın olduğu bölgelerde usta-çırak ilişkileri ile sürecin devam ettiği anlatılmıştır. Farklı yapım tekniklerini araştırma kapsamında ele alınmıştır.

Tekne ustalarının mesleki geçmişi, eğitim süreçleri ve ustalık evreleri üzerinde durulmuştur. Mesleğe genellikle aile içinden başlanması, ustalık süreçlerinin nasıl işlediği ve geleneksel olarak ustaların kimliklerini nasıl oluşturdukları araştırma sonuçlarıyla açıklanmıştır. Ayrıca, günümüzde ahşap tekne yapım geleneğinin teknolojik gelişmelere ve ekonomik koşullara nasıl adapte olduğu da incelenmiştir.

Kurucaşile'deki tekne yapım süreci, geleneğin tarihi serüveni ve günümüzdeki durumu detaylı bir şekilde ele alınmıştır. Geleneksel tekne yapımının bölgesel ve ulusal düzeydeki önemi vurgulanarak, bu kültürel mirasın korunması ve gelecek nesillere aktarılması için öneriler sunulmuştur. Bu öneriler arasında, ahşap tekne kooperatiflerinin ve müzelerinin kurulması gibi adımların atılması gerekliliği öne çıkmaktadır.

Dördüncü bölümde Kurucaşile’de tekne yapımı geleneği ve süreci hakkında araştırmalar yapılmıştır. Kurucaşile’de geleneksel tekne yapımının tarihi serüveni hakkında bilgi verilmiştir. Bu tarihi süreç Kurucaşile’deki tekne yapımı geleneğinin hem bölgesel hem de bölge dışında önemli bir yere sahip olduğunu göstermiştir. Destanlara konu olacak kadar eski olduğu görülmüştür. Bölge üzerinde egemen olan devletlerin donanma kuvvetlerinin yapım sürecinde usta temininin sağlandığı önemli bir yer olmuştur. Gemi ticaretinin seyrini değiştiren “çektirme” tipi yük gemisinin hem ilk olarak ortaya çıktığı hem de üretildiği yer olmuştur. Bu sayede Osmanlı Devleti ve Türkiye’nin deniz ticareti hacminin katlanarak artmasını sağlamıştır. Günümüzde ise hem Türkiye’de hem dünyada ahşap tekne ustasının ve işletmesinin bir arada bu kadar çok olduğu herhangi bir yer yoktur. Kurucaşile yapımı tekneler müşteriler tarafından günümüzde bir prestij ve marka olarak görülmektedir. Bu geleneğin araştırılması için bölgeye yabancı araştırmacılar sıklıkla gelmektedir.

Bölgedeki işletmelerin konumu ve durumları üzerinde araştırmalar yapılmıştır. Tekne inşa malzemeleri, kullanılan araç-gereçler ,ahşap tekne ile ilgili terimler ve tekne yapım aşaması hakkında bilgiler kayıt altına alınıp incelenmiştir. Gözlemlerin sonucunda tekne yapımında hala el emeğinin önemli olduğu anlaşılmıştır. Ustaların becerileri ve deneyimleri sonucunda teknelerin yapıldığı görülmüştür. Yapılan tekneler teknolojik imkanlar ile incelendiğinde mühendisler tarafından herhangi bir kusur görülmediği tespit edilmiştir.

Son olarak Kurucaşile ahşap tekne mesleğinin ad folkloru, meslek argosu ve jargonu, ahşap tekne festivali incelenmiştir. Bu bağlamda öncelikle ustaların lakapları incelenmiş, tekne ustalarının işletmelere verdikleri adlandırmalar genel olarak atalarının isimleri olduğu görülmüştür.

Küçük sanayi sitesinin kurulup geleneksel ahşap tekne üretim yerlerinin inşa edilmesi gerekir. İşletmelerin eskisi gibi kümelenmiş bir şekilde mesleklerine devam etmesi birlik olmalarını sağlayacaktır.

Pazarlama ile ilgili özel bir biriminin kurulup yurtdışı müşterilerini getirmesi amaçlanmalıdır.

Ağaç endüstrisine dayalı başka sektörlerin önü açılmalıdır.

Geleneği somut olmayan kültürel miras listesine sokulmalıdır.

Ahşap Gemi İnşa Lisesinin yeniden aktif duruma getirilmesi gereklidir.

Her yıl düzenlenen uluslararası ahşap gemi inşa festivalini daha kapsamlı hale getirilmelidir.

Geleneğin doğduğu sahil şeridinde turizm odaklı imalathanelerin kurulması geleneği Kurucaşile ile özdeşleştirecektir.

Çektirme tipinde yük gemisini düzenleyip müzeye dönüştürerek hizmete açılması sağlanmalıdır.

Kurtuluş Savaşı'nda cepheye yardım götüren teknenin uzmanlar tarafından koruma altına alınıp sergilenmesi lazımdır.

Çektirme yük gemisinin Kurucaşile ürünün olduğu tescillenmelidir.

İşletmelere ve bölge halkına sahip oldukları bu manevi değer anlatılması ve yeniden motive edilmeleri geleneğin yaşatılmasını sağlayacaktır.

Sonuç olarak, Kurucaşile'deki ahşap tekne yapım geleneği üzerine yapılan bu çalışma, bölgenin zengin kültürel mirasına ışık tutmuş ve gelecek araştırmalara katkı sağlamıştır. Ahşap tekne yapım geleneğinin sürdürülebilirliği ve korunması, kültürel ve mesleki anlamda önemli bir konudur ve bu çalışma bu önemi vurgulamaktadır. Ahşap tekne yapımı geleneğinin bu kadar köklü olduğu ve devam ettiği bir yerin önemini anlaşılması için bu çalışma yapılmıştır.

KAYNAKÇA

Aça, Mustafa. “”*Giresun ve Trabzon İlleri Balıkçıları Meslek Folkloru*”.
Yayınlanmamış Doktora Tezi. Trabzon. Karadeniz Teknik Üniversitesi. 2014.

Aktaş, Esen. “*Antik Çağda Doğu Karadeniz Bölgesi Kıyı Yerleşimleri ve Yerleşim Stratejileri*”. Yüksek Lisans Tezi. Ankara: 2007.

Aydın, Yusuf Alperen. “*Osmanlı Denizciliği (1700-1770)*”. Doktora Tezi.
İstanbul: İstanbul Üniversitesi. 2007.

Boratav, P. N. Halk Edebiyatı Dersleri. İstanbul: Tarih Vakfı. 2013.

Boratav, P. N. 100 Soruda Türk Halk Edebiyatı. Ankara: Bilgesu. 2015.

Bostan, İdris. “*17. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Gemi Teknolojisinin Değişimi: Kadırgadan Kalyona*”. İstanbul: 2011 s.183-206.

Bostan, İdris, Özbaran, Salih. “Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi”. C.1. İstanbul: Boyut Yayınları. 2009.

Bostan, İdris. Osmanlılar ve Deniz: Deniz Politikaları, Teşkilat, Gemiler.
İstanbul: Küre. 2010.

Bostan, İdris. Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri, İstanbul: Bilge Yayınları.
2005.

Bostan, İdris. Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği. İstanbul: Kitap
Yayınevi. 2011.

Çoban, H. “Kurucaşile’de Ahşap Gemi Yapımcılığı, Geçmişten Bugüne
Kurucaşile”. Ankara: Önder Matbaası. 1999.

Çoban, Hüseyin. “*Ağacın Suyuna Gitmek*”, Bilim ve Teknik Dergisi. 1995.
S.28. s.30-38.

Çobanoğlu, Ö. Türk Halk Kültüründe Memoratlar ve İnançlar. Ankara: Akçağ
Yayınları. 2003.

Davulcu, Mahmut. “*Bartın Yöresinde Ahşap Tekne Yapımcılığı*”. Dokuz Eylül
Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi. 2013. S.1. s.23-52.

Devellioğlu, F. Türk Argo Sözlüğü. Ankara: Bilgi Yayınevi. 1959.

Doğanay, Serkan. “Yeniay ve Çamburnunda Geleneksel Tekne İmalatı”. Doğu Coğrafya Dergisi. 2004. S.12. s.101-118.

Dundes, A. “Folklor Nedir?”. Folklor Doğu.1983.,S.55. s.16-17.

Elmacı, E. “Bir Liman Kenti Bartın (1830-1923)”. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: Marmara Üniversitesi. 2007.

Gürçay, Lütfi. Gemici Dili. İstanbul:Deniz Basımevi. 1968.

Kafalı, K. “Türkiye’ye Uygun Balıkçı Tekneleri ve Ülkemizde Yapım İmkânları. Balık ve Balıkçılık” 1970. S.3. s.7-14.

Kafalı, K. “Türkiye Sularında Çalışan Hafif Tekneler Takalar”. Gemi Mecmuası. 1955. S.1. s.12-19.

Karagöz, Hakan. “Balıkçı Tekneleri ve Mukavemeti”. Yüksek Lisans Tezi. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi. 1987.

Kaygın, Bülent-Alper Aytekin. “Ahşap Tekne Konstrüksiyonu”. ZKÜ Bartın Orman Fakültesi Dergisi. 2005. S.7. s.14-23.

Komatsu, Kaori. “Yakınçağ Osmanlı Denizciliği ve Karadenizliler”. Toplumsal Tarih Dergisi. 2009. S.190. 26-33.

Kumrular, Özlem (Ed.). Türkler ve Deniz. İstanbul: Kitap Yayınevi. 2007.

Mısır, S. “Karadeniz Bölgesi Balıkçı Tekneleri”. Sümae Yunus Araştırma Bülteni, Cilt.8, No. 1. 2008. ss.13-16.

Mirazlı Saral, Yasemin. “Doğu Karadeniz Bölgesi Denizcilik Folkloru Üzerine Bir Araştırma”. Yüksek Lisans Tezi. İzmir: Ege Üniversitesi. 2006.

Oğuz, Ö. “Somut Olmayan Kültürel Miras Nedir?”. Ankara:Geleneksel Yayıncılık. 2009.

Özdemir, Gümüüş. “Osmanlı’da Gemilerin Denize İndirilmesi”. C.B.Ü. Sosyal Bilimler Dergisi. C.10. 2010. S.1 s.15-36.

Özen, Selim. Gemiler Sözlüğü. İstanbul. Denizler. 2017.

Özdaş, Harun. “Anadolu’da Tekne Tipolojisi”. Doktora Tezi. Ankara: Hacettepe Üniversitesi. 2000

Özdemir, Ünal. “Kurucaşile İlçesinde Geleneksel Ahşap Tekne Yapımı”. Doğu Coğrafya Dergisi. 2006.

Öztürk, Temel. “*Karadeniz’de Kullanılan Melekse Türü Gemiler*”. Tarih İncelemeleri Dergisi. 2009. S.24. s.85-102.

Saral, Y.M. “*Doğu Karadeniz Bölgesi Denizcilik Folkloru Üzerine Bir Araştırma*”. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İzmir: Ege Üniversitesi. 2006.

Yasa, Nihat. “*Tekne Ustaları Diyarı Kurucaşile*”. Teknik Hazırlık ve Baskı. Ankara: 2017.



KAYNAK KİŞİLER LİSTESİ

KK1 : Halil Aytan,	Bartın/Kurucaşile,	23 Temmuz 2023
KK2 : Gökhan Üder,	Bartın/Kurucaşile,	23 Temmuz 2023
KK3 : Mehmet Tomruk,	Bartın/Kurucaşile,	27 Temmuz 2023
KK4 : Hayrullah Aytan,	Bartın/Kurucaşile,	9 Ağustos 2023
KK5 : Ahmet Acar,	Bartın/Kurucaşile,	2 Temmuz 2023
KK6 : Mehmet Büyükböcek,	Bartın/Kurucaşile,	10 Temmuz 2023
KK7 : Arif Doğar,	Bartın/Kurucaşile,	17 Temmuz 2023
KK8 : Mustafa Tok,	Bartın/Kurucaşile,	28 Temmuz 2023
KK9 : İsmail Tomruk,	Bartın/Kurucaşile,	5 Ağustos 2023
KK10 : Oğulcan Aytan,	Bartın/Kurucaşile,	10 Ağustos 2023
KK11 : Kemal Aytan,	Bartın/Kurucaşile,	9 Ağustos 2023
KK12 : Mehmet Önel,	Bartın/Kurucaşile,	14 Ağustos 2023
KK13 : İbrahim Faiz,	Bartın/Kurucaşile,	25 Ağustos 2023
KK14 : Halil Soytürk,	Bartın/Kurucaşile,	22 Temmuz 2023
KK15 : İsmail Üder,	Bartın/Kurucaşile ,	22 Temmuz 2023
KK16 : Hayri Soytürk,	Bartın/Kurucaşile,	26 Temmuz 2023
KK17 : Halil Çakır,	Bartın/Kurucaşile,	25 Temmuz 2023
KK18 : Kadir Doğar,	Bartın/Kurucaşile,	3 Ağustos 2023
KK19 : Bülent Gülgeç,	Bartın/Kurucaşile,	22 Ağustos 2023
KK20 : Okan Doğar,	Bartın/Kurucaşile,	10 Temmuz 2023
KK21 : İsmail Doğar,	Bartın/Kurucaşile,	11 Ağustos 2023
KK22: Nuri Önel,	Bartın/Kurucaşile,	7 Temmuz 2023



Ek 3. Teknenin postalarını traşlayan bir usta



Ek 4. Tekneye tahtayı alıştıran bir usta



Ek 5. Kurucaşile'nin limanında çekirtme yapıldığı zamanlar



Ek 6. Kurucaşile mağazaların bulunduğu alan



Ek 7. Tekkeönü'nde yapılmış bir çekirme



Ek 8. Kapısuyu'nda yapılan çekirmeler



Ek 9. Baba oğul bu mesleği sŸrdŸren ustalar



Ek 10. Baba oğul bu mesleği sŸrdŸren ustalar



Ek 11. Teknenin iskelet formu



Ek 12. Teknenin iskelet formu



Ek 13. Kurucaşile yapımı balıkçı teknesi



Ek 14. Kapısuyu köyündeki tekne ustaları