ÇEKTİRME GEMİSİNİN TARİHİ VE DÖNEMİN TİCARİ FAALİYETLERİNDEKİ ROLÜ ÜZERİNE BİR İNCELEME*

İdris TURNA**
Ahmet Emre PİRİM***

ÖZET

Dünya ekonomisinin ve teknolojinin gelişmesi ve küresel ticaretin artmasına paralel olarak ticari gemilerin sayılarında ve taşıma kapasitelerinde artış gözlemlenir iken, yıllar içinde gemi inşa teknikleri ve sevk sistemleri de geliştirilmiştir. Uluslararası Denizcilik Örgütünün(IMO) gemilere yeni donanımlar eklenmesi veya çıkartılmasına ilişkin kararlar alırken özellikle yaşanan deniz kazalarını değerlendirdiği bilinmektedir. Zamanın teknolojisin gerisinde kalan birçok elektronik cihaz yerini IMO standartlarını karşılayan modern cihazlara bırakmıştır. Bu bağlamda yapılan uygulamalar incelendiğinde, denizcilik mesleğinin teknikleri güncellenir iken denizcilik tarihinden çıkarılan derslerin ne kadar önemli olduğu anlaşılmaktadır. Bu çalışmada, 16.yüzyıl ile 20.yüzyılın son çeyreği arasında nakliye gemisi olarak kullanılan ve en son şekli ile "Çektirme" ismi ile bilinen ahşap gemilerin özellikleri ve dönemin ticari faaliyetlerindeki önemi incelenmiştir.

Anahtar sözcükler: *Osmanlı, Deniz Ticareti, Ticari Gemi, Çektirme*

A STUDY ABOUT THE BRIEF HISTORY OF THE VESSEL NAMED "ÇEKTİRME" AND ITS ROLE ON THE COMMERCIAL ACTIVITIES OF ITS AGE

Abstract

In parallel with the growth of the world economy and technology, and the increase in global trade in the number and the carrying capacity of commercial vessels increased, shipbuilding techniques and propulsion systems have also been developed over the years. It is known that when International Maritime Organization (IMO) makes decisions on adding or removing new equipment on merchant ships it especially evaluates the marine accidents. Many electronic devices which fell behind the modern technology are replaced by modern equipment that meets IMO standards. When the practices in this context are examined, the importance of learning from maritime history in updating the techniques of maritime profession is understood. In this study, the particulars of wooden vessels which were used as merchant ship between 16th century and the last quarter of the 20th century and whose latest form is known as Çektirme, and its importance on commercial activities of that age are analyzed.

Keywords: *Ottoman, Sea Trade, Merchant Vessel, Çektirme*

---

* Bu çalışma, 29.Nisan-01 Mayıs 2015 tarihinde Fatsa/Ordu'da gerçekleştirilen Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII.Karadeniz Limanları, sempozyumunda tebliğ edilmiştir.

** *Öğr. Gör. Kaptan,* Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi, Turgut Kıran Denizcilik Yüksekokulu, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü, Tersane Mahallesi Saadettin Kaynak Bulvarı No: 93 Derepazari / Rize, Telefon: 0536 5793109, İdris.turna@erdogan.edu.tr

*** *Öğr. Gör.* Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi, Turgut Kıran Denizcilik Yüksekokulu, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü, Tersane Mahallesi Saadettin Kaynak Bulvarı No: 93 Derepazari / Rize, Telefon: 0505 4601234, ahmetemre.pirim@erdogan.edu.tr

GİRİŞ

17. Yüzyıl Osmanlı devletinin gemi inşa faaliyetleri incelendiğinde Akdeniz'de yaygın olarak kullanılan rüzgâr ve kürek gücü ile hareket eden kadırga türü gemilerin ön plana çıktığı görülmektedir (Bostan, 2005:105). Bu dönemde İspanyol gemi inşa teknolojisi örnek alınarak kadırgadan daha büyük boyutlara ve daha yüksek ateş gücüne sahip, sadece yelken gücü ile hareket eden ve "göke" adı verilen kalyon türünde gemilerin de inşa edildiği fakat Osmanlı donanmasının çoğunluğunun kadırgalardan oluştuğu bilinmektedir. İngiltere ve Hollanda bayraklı kalyonların Akdeniz'e inmesiyle çok geçmeden Akdeniz'de güç dengesi bozulmuştur (Bostan, 2005:114). Venedik, bu devletlerin kalyonlarını kiralamak suretiyle Girit kuşatması esnasında (1645–1669) Çanakkale Boğazını ablukaya almak suretiyle Osmanlı devletinin asker ve malzeme ikmali önlemeye çalışmıştır (Tukin, 2001:191,192).

Bu dönemde denizlerde üstünlük sağlamaya başlayan kalyon türündeki gemilere ilginin arttığı görülmektedir. Osmanlıların kalyon gemilerine geçme teşebbüslerinden ilki Girit Kuşatması esnasında ve 1650-1662 yılları arasında gerçekleşmiştir (Bostan, 2005:116). Bu dönemde otuz kadar kalyon inşa ettirilmiş ve donanmaya katılmıştır. 1656 yılında Çanakkale boğazı önünde yapılan savaşta Osmanlı donanmasının büyük kayıplara uğraması ve kalyonlarının Venediklilerin eline geçmesi üzerine kalyonlardan vazgeçilip kadırga inşasının sürdürülmesi hususunda tartışılmalar yaşanmıştır. Kalyon tipi gemilerin sevk ve idaresinde görevli mürettebatın bu tecrübeye sahip olmadığından ötürü Venedikliler ile yapılan savaşın kaybedildiği düşüncesinin öne çıktığı anlaşılmaktadır (Bostan, 2005:121). 1962 yılında Osmanlı donanmasının bu doğrultuda yeni gemi inşasında tekrar kadırgaya yöneldiği görülmektedir. 1682 yılında on kalyon inşası için verilen emir ile Osmanlı donanmasında yeniden kalyon dönemi başlamıştır. Donanma için savaş gemisi inşa çalışmalarının takibi ve kaydı sıkı bir şekilde yapıldığından, devletin dönemin donanmasının modernizasyonunda tutumunu anlamamız kolaylaşmıştır. Ancak ticari gemilerin inşası için böyle bir kayıt zenginliği bulunmamaktadır. Osmanlı Devletinin tüccarlar tarafından inşa ettirilen ticari gemiler üzerinde kontrolü bulunduğu bilinmektedir (Aydın, 2011:140,141). Özellikle donanma için gemi inşasının aciliyet

taşıdığı dönemlerde Devletin ticari gemi inşa faaliyetlerine müdahalelerde bulunduğu ve ticari gemi inşasını yasakladığı bilinmektedir (Ünal, 2005:921). Donanmaya kıyasla çok yavaş gelişen ticari gemi inşa faaliyetlerinde farklı modernizasyon çalışmalarına rastlanmaktadır. Örneğin 1708 yılında tüccarlar kullandıkları firkate, şayka türünde küçük ticari gemilerin korsan saldırılarına maruz kaldıklarını bildirmiştir ve Devletten kendilerini koruyabilecekleri toplar ile donatılmış kalyonları inşa etmelerine müsaade edilmesini talep edilmiştir (Özdemir, 2012:64). Tüccarların bu talebi Osmanlı yönetimi tarafından olumlu karşılanmış ve ticaret için Akdeniz'de kullanılmak üzere yeni inşa edilecek gemilerin kalyon türünde olması yönünde emirler çıkarılmıştır.

KARADENİZ'DE TİCARİ DENİZ TAŞIMACILIĞI

1484 yılında Kili ve Akkerman kalelerinin ele geçirilmesi ile Osmanlı devleti Karadeniz'in bütününde ticareti kontrol edebilir duruma gelmiştir (Bostan, 2006_a:289). Osmanlı devleti farklı tarihlerde Venedik, Fransa, İngiltere ve Hollanda devletleri ile yaptığı ahitnameler ile bu devletlerin gemilerinin boğazlardan Karadeniz'e geçişlerine müsaade etmiştir. 18. Yüzyılda yapılan Belgrad anlaşması ile Ruslar Karadeniz'de ticari faaliyetlerini Osmanlı gemileri ile yapabilme hakkını elde etmişlerdir. 1768-1774 Yapılan Osmanlı – Rus savaşının ardından imzalanan Küçük Kaynarca Anlaşması ile Rusya kendi gemileri ile Karadeniz'de ticaret yapma hakkını elde etmiştir (Bostan, 2006_a:289). Bu tarihten itibaren Osmanlı devletinin dışında ticari faaliyette bulunan devletlerin Karadeniz'de çalışan gemilerinin sayısının arttırdığı görülmektedir. Karadeniz'de sıkça rastlanan şiddetli fırtınaların küçük boyutlardaki ticari gemilerin batmasına dolayısı ile tüccarların zarar görmesine neden olduğu görülmüştür. Rus tehdidinin giderek arttığı bu dönemde Osmanlı devleti 1783 tarihli düzenlemeyi yaparak tüccarların kullandıkları şayka ve tombaz türündeki dayanıksız gemilerin inşasını yasaklamıştır. Bu gemilerin yerine kalyon, pergende ve şehtiye türündeki gemilerin inşa edilmesine müsaade etmiştir (BOA, 1783:3842). Osmanlı devleti 1803 tarihinde yaptığı bir diğer düzenleme ile mevcut ticari gemilerin İstanbul'un iaşesinde yetersiz kaldığına işaret ederek daha büyük taşıma kapasitesine sahip ticari gemilerin inşasını zorunlu kıldığı görülmektedir (BOA, 1803:12065). Devletin ticari gemilerinin sayısının az olması nedeni ile yaşanan sıkıntılar üzerine

1804 tarihinde düzenlenen Bahriye Kanunnamesinde, Osmanlı devletinin kendi sularında deniz nakliyatını gerçekleştirebilmek için bir ticaret filosu kurma düşüncesinin ön plana çıktığı görülmektedir (Beydilli, 2011:690). Cevdet İktisat kayıtları bu dönemde kullanılan gemi türleri ve uğrak limanları hakkında fikir sahibi olmamıza olanak sağlamaktadır. 1823 yılında 03-07 Mart tarihleri arasında İstanbul'dan Karadeniz limanlarına sefer yapan on geminin kayıt altına alındığı görülmektedir. Bu gemilerden dört tanesinin Martiko, üç tanesinin Brik, bir Dört çifte, bir Şayka ve bir tanesinin Şehtiye türünde olduğu görülmektedir (Topuz, 2007:109). Ticari gemi sayısının yetersiz olması nedeni ile yaşanan sıkıntıların devam etmesi üzerine 1803 tarihli düzenlemenin içerik olarak benzeri olmasına rağmen 1824 tarihli yeni bir nizamname daha yayınlanmıştır ve bu kapsamda yeni inşa edilen gemilerin taşıma kapasitelerinin 8000 kile (296 m^3) den düşük olması yasaklanmıştır (Beydilli, 2011:696,702). 1825 yılında yayınlanan bir diğer nizamname ile sahibi ve kaptanı zımmi olan ticari gemilerin taşıma kapasitelerinin 5000 kile (185 m^3) ile sınırlandırılmış ve bu kapasiteden büyük olan gemilerin Müslümanlara satılması zorunlu kılınmıştır (Bostan, 2006_b:326). Osmanlı Devletinin milli ticari gemi sayısını artırmaya yönelik yapmış olduğu düzenlemelere ek olarak, Karadeniz'de yabancı devlet bayrağı altında deniz ticareti yapmak isteyen tüccarlara özel izn-i sefine fermanları düzenlendiği bilinmektedir. Bu izn-i sefineler daha çok Rus tüccarlar için düzenlenmiş olup, Karadeniz'de deniz ticareti yapmak isteyen ve bunu bir izn-i sefine ile resmileştiren bir başka ülke olarak İngiltere göze çarpmaktadır (Bostan, 2006_a:328).

İzn-i Sefine kayıtları 18.Yüzyılın sonu ile 19.yüzyılın ilk yarısında Karadeniz'e açılan gemilerin türleri ve sefer güzergâhları ile ilgili önemli bilgiler sağlamaktadır. Bu dönemde Karadeniz'de ticari taşımacılığın en çok Rusya ile yapıldığı görülmektedir (Bostan, 2006_a:334). İzn-i Sefine kayıtlarından anlaşıldığı üzere 1780-1846 yılları arasında Rusya'ya hareket eden gemilerden 1764 tanesi gayri Müslimlere, 2420 tanesi ise Müslümanlara ait olduğu göze çarpmaktadır. Devlet, Müslüman tüccarların gemilerinde çalışan mürettebatın da Müslüman olmasını istemesine rağmen, yetişmiş Müslüman denizci sayısının yetersiz olması nedeniyle 1830 yılında düzenlenen bir hatt-ı hümayun ile gayrimüslim tayfanın gemilerde çalışmasına müsaade edilmiştir. 18. yüzyılda deniz ticari taşımacılığını artırmaya yönelik düzenlemeler ile Karadeniz limanlarında çalışan gemilerin taşıma kapasitelerinin

arttığı görülmektedir. Aynı zamanda yabancı bayrak taşıyan gemilerin de ticari faaliyetlerde bulunduğu eldeki belgelerden anlaşılmaktadır. Böylece Karadeniz'de çalışan küçük tonajlı ve kürekli gemilerin sayısı azalırken daha fazla taşıma kapasitesine sahip ve sadece yelken gücü ile hareket eden ticari gemi tipleri görülmeye başlamıştır.

17. VE 18. YÜZYILLARDA KARADENİZ'DE SEFER YAPAN TİCARİ GEMİ TİPLERİ

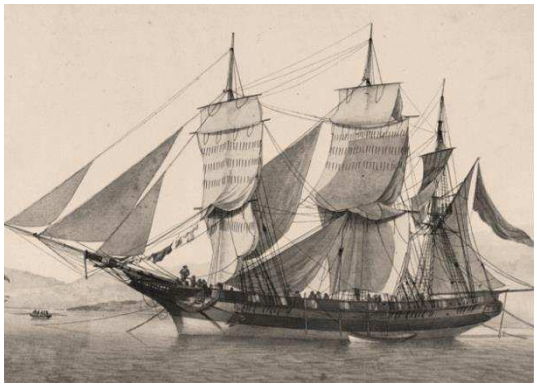
Osmanlı devletinde deniz ticaretinde kullanılan birçok gemi türü bulunmaktadır. Bunlardan başlıca bilinenleri Brik, Polaka, Martiko, Şebek, Gagalı, Gulet, Pergende, Kırlangıç, Çekeleve, Pereme, Tombaz, Şayka, Çamlıca, Melekse, Mavnadır ve Çapardır (Bostan, 2006_a:338).

Brik, Brig adı ile de bilinen iki direkli ve ana yelkenleri kabasorta armalı donatılan yelkenli gemi tipidir. Bu gemi türünün taşıma kapasitesi 400-450 ton arasında değişmekte, boyu ise 23-50 metre kadardır. Bu türde gemilerin 11 deniz mili sürate kadar erişebildikleri bilinmektedir (Güleryüz, 2004:63).

Polaka, Polacca ismi ile de bilinen bu gemi üç direkli ve yelkenleri kabasorta armalıdır. Daha çok Akdeniz'de kullanılan Şebek türündeki gemilere benzer özellikleri bulunmakla beraber bordaları şebeklerden daha yüksektir. Taşıma kapasitelerinin 400 tona erişebildiği bilinmektedir(Güleryüz, 2004:65).



Şekil 1. Brik gemisi (URL 1)

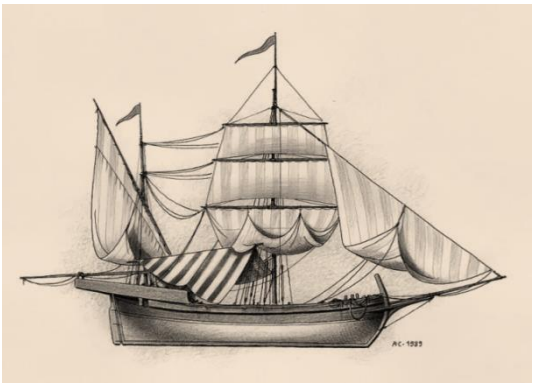


Şekil 2.Polaka gemisi (URL 2)

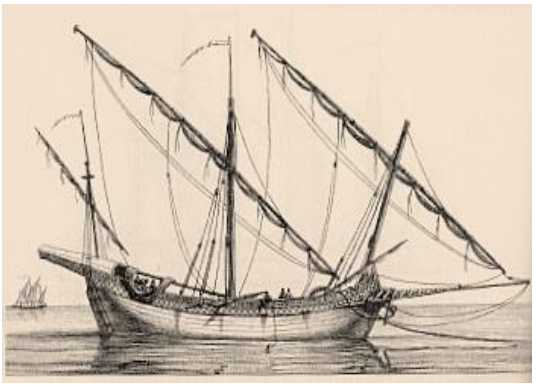
Martiko, Martingana adı ile de bilinen bu gemi iki direklidir. Gagalı türüne benzeyen bu geminin daha çok Ege kıyılarında inşa edildiği ve nakliyede kullanıldığı

bilinmektedir. Pruva direği kabasorta, grandi direği ise Latin yelkeni ile donatılmıştır. Baş bodoslamasının geriye kıvrık olması ile bilinir. 300 Ton taşıma kapasitesine erişebildikleri bilinmektedir (Delis, 2012:361).

Şebek, Sunbeki adı ile de bilinen ve 18. Yüzyıl ile 19. Yüzyılın başlarında kullanılan bir diğer gemi türüdür. Latin yelkenler ile donatılmış iki veya üç direkli bulunmaktadır. Taşıma kapasiteleri 150-260 ton arasında değişen bu gemi türünün boyu 17 ile 28 metre arasında değişmektedir (Güleryüz, 2004:51).



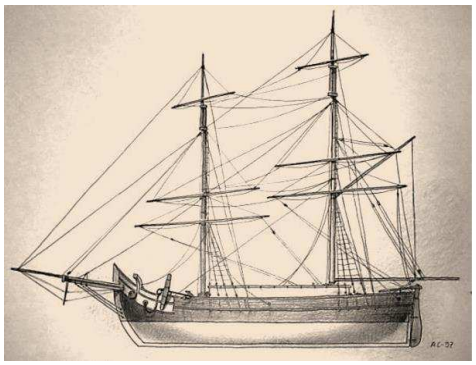
Şekil 3. Martiko gemisi (URL 3).



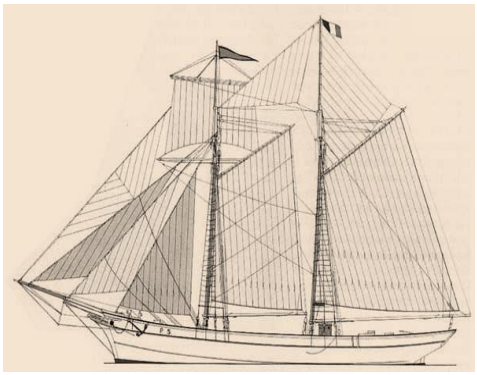
Şekil 4. Latin yelkenli Şebek gemisi (URL 4).

Gagalı, Bumbarta adı ile de bilinmektedir. Baş bodoslaması gagayı andırır biçimde inşa edilen bu tekne türünün boyları 14-25 metre arasında değişmekte olup kabasorta armalı yelken ile donatılmıştır. Kıç ayna tahtalarının düşey olarak kaplanışı, kıç bodoslamasının ayna üzerine bağlanmış olması sebebi ile kendisine özel bir dış görünüşe sahiptir. Bordası fırtına küpeştesi ile yükseltilmiştir. Bu sayede fırtınalı havalarda yüklü olarak seyrederken dalgaların güverte yüklerini ıslatmaması sağlanmıştır (Güleryüz, 2004:74).

Gulet, Goleta, Goélette, Kalita isimleri ile de bilinen bu tekne Akdenizde sık kullanılan tekne türlerinden biridir. İki direkli ve randa yelken donanımlı bu tekne 50 ile 200 ton arasında taşıma kapasitesine sahip olduğu bilinmektedir (Güleryüz, 2004:63).



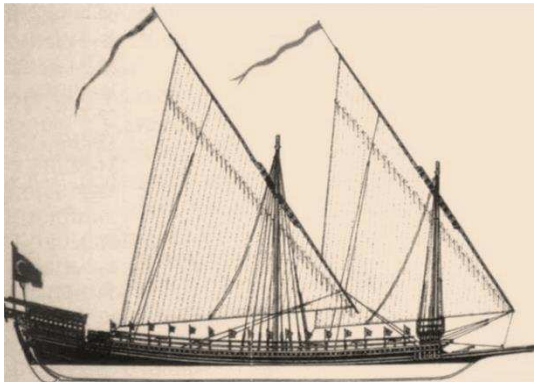
Şekil 5.Gagalı gemisi (URL 5).



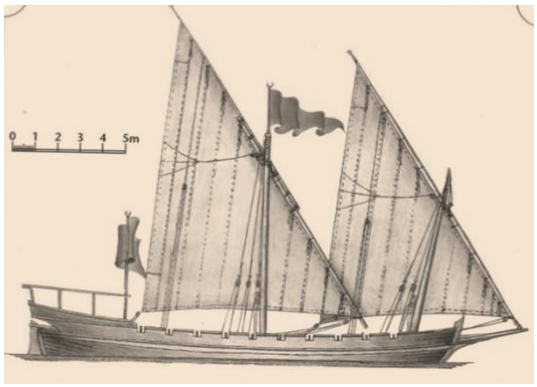
Şekil 6.Gulet gemisi (URL 6).

Pergende, Brigantino adı ile de bilinen hem yelken hemde 18-19 çifteye kadar kürekle seyir yapabilen bir gemi türüdür. Firkate ve Kırlangıç gemilerine benzer yapıdadır ve bu ikisinden daha büyük boyutlara sahiptir. İki direkli bu gemi Latin yelken donanımına sahiptir ve savaş zamanında da kullanılan gemi türlerinden biridir (Güleryüz, 2004:29).

*Kırlangıç***,** Swallow adı ile de bilinen bu gemi 16. İle 18.yüzyıllar arasında kullanılmıştır. Hem yelken hem de 10 çifteye kadar kürek ile seyir yapabilen bu geminin iki veya üç direkli türleri bulunmaktadır. Çekeleve 'den büyük Firkate 'den küçük bir nakliye gemisidir. Donanma da kullanılan bu geminin yelkenleri Latin armalıdır (Güleryüz, 2004:29).



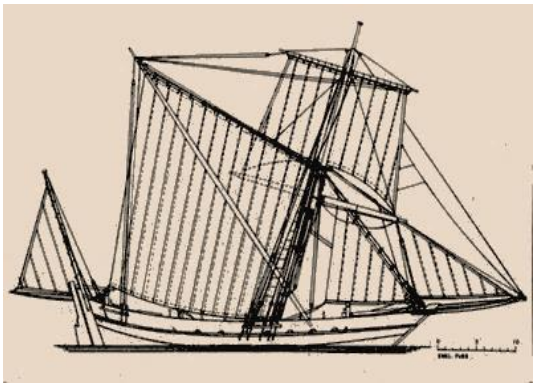
Şekil 7.Pergende gemisi (URL 7).



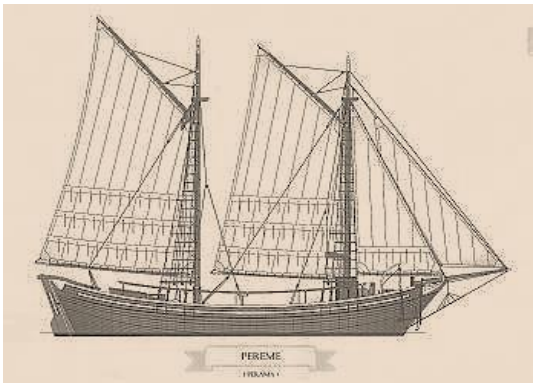
Şekil 8. Kırlangıç gemisi (Güleryüz,2004:30).

Çekeleve, Sakkoléva adı ile de bilinen iki direkli bir yelkenli gemi türüdür. Ana direği deniz yüzeyine 14° derecelik bir açı ile sabitlenmiştir. 19. Yüzyılın başında İstanbul'un ihtiyacı olan odun ve kömürün taşınmasında kullanıldıkları bilinmektedir. Boyu 17,5 metre ile 23 metre arasında değişmekte olup taşıma kapasitelerinin 150 tona eriştiği bilinmektedir(Güleryüz, 2004:73).

Pereme, 19. Yüzyılın sonlarında Ege ve Marmara denizlerinde yük ve yolcu gemisi olarak kullanılmış bir gemi türüdür. Pereme adının, Porta Perema ismi verilen Mısır çarşısı önü ile karşı kıyı arasında yük ve yolcu taşıyan kayıklardan geldiği bilinmektedir. Boyunun 16 metre uzunluğa erişebildiği bilinen bu tekne iki direkli ve randa armalı yelkenlere sahiptir (Güleryüz, 2004:72).



Şekil 9. Çekeleve gemisi (URL 8).

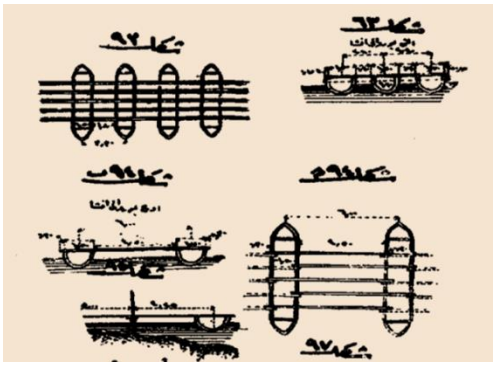


Şekil 10. Pereme gemisi (URL 9).

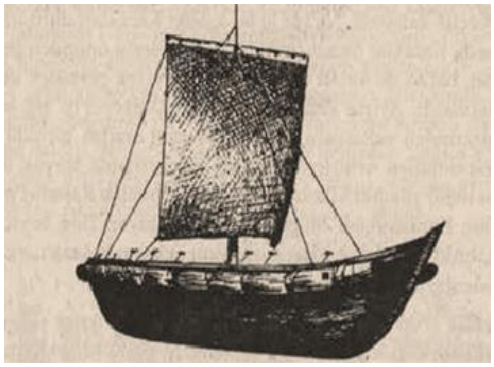
Çamlıca, Çam gemisi adı ile de anılan Çamlıca Tuna nehrinde kullanılan nakliye gemilerindendir. Karadeniz kıyılarında da nakliye amacı ile kullanılan Çamlıca gemisinin boyunun 21 metreye eriştiği bilinmektedir (Bostan, 2006_a:339).

Melekse, Meleksile, Mekelse isimleri ile de bilinen bu gemi Karadeniz'de yük taşımacılığında kullanılmış bir diğer gemi türüdür. Osmanlı belgelerinde Melekselerin inşaları hakkında detaylı bilgiler bulunmamakla beraber Evliya Çelebi'ye göre daha çok Of ve Sürmene bölgelerinde inşa edildiği, Karadeniz'in fırtınalarına dayanıklı olan bu teknenin başı ve kıçının birbirini andırdığı ifade edilmiştir. Boyları 15 metreye erişebilen bu gemiler 20 tona erişebilen taşıma kapasitesine sahip oldukları bilinmektedir (Öztürk, 2009:86).

Tombaz, Tonbaz olarak da bilinen güvertesi bulunmayan ve daha çok kayığı andıran bir tekne türüdür. Karinası yuvarlak hatlı olan bu tekne Evliya Çelebinini anlatımlarından tuna nehrinde kullanıldığı, aynı zamanda bir araya getilerek bağlanana tombazların köprü yapımında kullanıldıklarını belirtmiştir.12 -16 metre boyuna ulaşabildiği bilinen bu teknelerin Osmanlı devletinde köprü yapımında sıkça kullanıldığı anlaşılmaktadır (Tanyeli, 1990:6).



Şekil 10. Tombaz gemisi(Tanyeli, 1990:15).

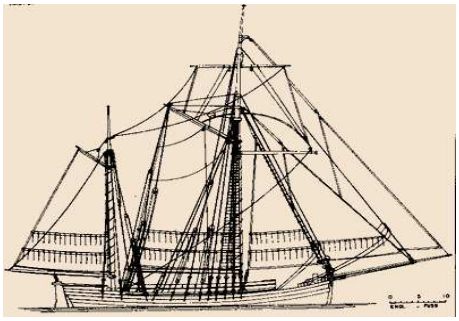


Şekil 11. Şayka gemisi.

Şayka, Çayka Yunanca, Rusça dillerinde martı anlamına gelen çayka kelimesinden ismini almıştır. 16 metre boyuna erişebildiği bilinmektedir. Donanmada kullanıldığı gibi ticari amaçla da kullanılmıştır. Altı düz ve enli, tek direkli, yelkeni kabasorta armalıdır (Bostan, 2006_a:338).

Mavna, Mauna ve Galeasse isimleri ile de bilinmektedir. Donanmada da kullanılan bu gemi türü Karadeniz ticari taşımacılığında en çok kullanılan gemi türlerinden biridir. İki direkli bir gemi olan mavna ayna kıçlıdır. 80 ton taşıma kapasitesine kadar erişen türleri bulunduğu bilinmektedir (Kaplan, 2013:85).

Çapar, Baş, kıç bodoslamaları yüksek, bordası kavisli, geniş karınlı altı düz kürekle hareket edebilen bir tekne türüdür. 30 ile 50 ton arasında taşıma kapasitesi bulunduğu bilinmektedir (Kademoğlu, 2005:105). Başta ve kıçta iki yarım güverte ve küpeştenin bodoslamaya birleştiği yerde yan yana iki dikme bulunur. Ayakta çekilebilen 7-8 metre boyunda kürekler ile hareket eden bu teknenin ortasında yük ambarı bulunmaktadır.



Şekil 12. Mavna gemisi (URL 8)

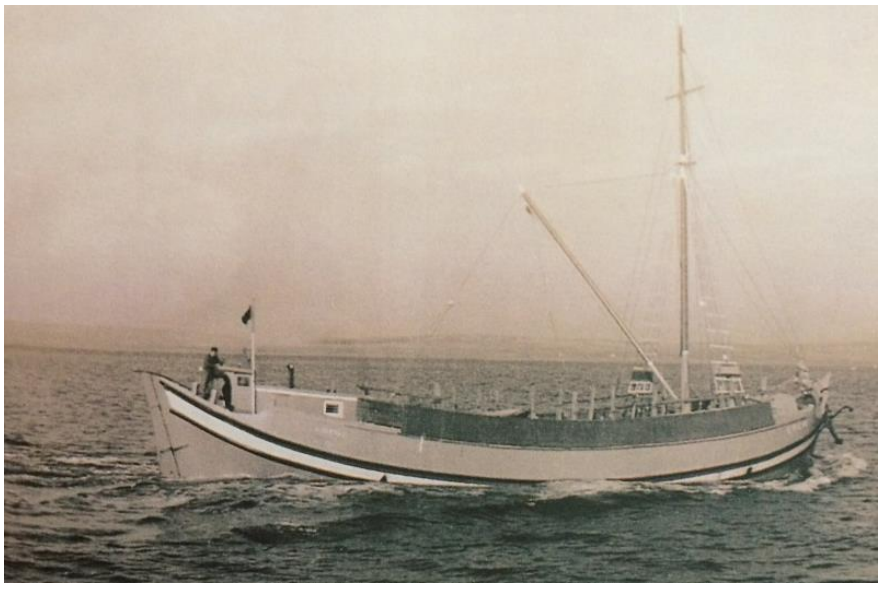


Şekil 12. Çapar gemisi (Aşçıoğlu, 2000:93)

ÇEKTİRME

Ortaçağ ile 20. Yüzyılın ilk çeyreğine kadar olan dönemde, Karadeniz'in engebeli coğrafyası karayolu taşımacılığının yapılmasına müsaade etmediğinden, denizde yolcu ve yük taşımacılığı büyük önem kazanmıştır. Karadeniz'in tehlikeli fırtınaları ve sahil yapısı kötü hava koşullarında sığınacak yer arayan teknelerin formlarında ve yapım tekniklerinde etkili olmuştur. Karadeniz kıyılarında tekne yapımı için uygun olan birçok yerde bu denize dayanıklı tekneler inşa edilmiştir. Bu inşa bölgelerinin yerleşimleri incelendiğinde en dikkat çekici özelliğin ise tekne yapımı için uygun olan ağaçların yetiştiği ormanlara yakın olduğu görülmektedir. M.Ö. 64 – M.S. 24 yılları arasında yaşayan Yunan tarihçi, coğrafyacı ve filozof Strabon'un "Coğrafya" isimli eserinde de belirttiği gibi Karadeniz kıyılarının arkasındaki topraklarda tekne yapımı için olağanüstü elverişli kereste ağaçlarının bulunduğu ormanlardan bahsedilmektedir. 19.Yüzyılın son çeyreğine girilirken Karadeniz'de çalışan ticari teknelerin türlerinin azaldığı ve bu türler arasında birinin öne çıktığı görülmektedir. Çektirme adı verilen bu geleneksel teknelerin tekne yapımında en önemli hammadde olan ahşap bakımdan zenginliği bulunan Batı Karadeniz'de daha çok Bartın'da inşa edildiğini bilinmektedir (Kaplan, 2013:91). Bartın dışında Cide, Sürmene, Rize, Ünye ve Ayancık dada çektirme türünde gemilerin inşa edilmiştir. Çektirme gemilerinin inşasında daha çok kestane ve meşe ağaçları kullanılmakla birlikte gürgen, karaağaç, dut ve çam ağaçlarının da kullanıldığı göze çarpmaktadır. Suya dayanıklılığı ve esnekliği sayesinde şekil verilebilen kestane ağacından ve imal edilen Çektirme teknesinin kürekli kadırga türü olan çektiri ile yapısal bir benzerliği bulunmamaktadır. O dönemde taşınan yükün hangi limana tahliye edileceği sorusu "Yük nereye çekilecek?" şeklinde sorulduğu bilinmektedir. Çektirme isminin buradan geldiği düşünülmektedir. (Kaplan, 2013:90). Kancabaş pruva formuna sahip bu gemilerin baş ve kıç formu birbirine benzemektedir. Özellikle tekneyi karaya çeker iken kıç taraftan gelen dalgaların tekneyi savurmasını engellemek maksadı ile bu tür formun daha çok tercih edildiği bilinmektedir. Eni geniş olan bu teknelerin yapısı yüklü halde fırtınalı denizlerle mücadele yapmaya müsaittir. Bartın tersanelerinde 30 tonluktan 450 ton kapasiteye kadar farklı büyüklüklerde çektirmeler inşa edilmiştir (Topuz, 2007:108). Fırtına küpeştesine sahip ve tek direkli bu geminin yelken bumbası aynı zamanda yük operasyonlarında kullanıldığı bilinmektedir.

Cevdet-i iktisat kayıtlarından anlaşıldığı üzere Çektirme türünde gemilerin 19.yüzyılda ticari nakliyede en çok kullanılan gemi türlerinden biri olduğu anlaşılmaktadır (Aşçıoğlu, 2003). Bu çalışma kapsamında yapılan araştırmalar neticesinde Çektirme türü gemilerin daha çok Odun, Kömür, Buğday, Şarap, Zeytin, Meyve türündeki yükleri taşıdıkları anlaşılmıştır. Bu gemilerin büyüklüğüne göre 4 ile 16 arasında mürettebat çalıştığı göze çarpmaktadır. Yirminci yüzyılın başına kadar yelkenle seyreden çektirmelerin yerini 1919 yılından itibaren makine donatılan çektirmelerin aldığı bilinmektedir.



Şekil 13.Çektirme "EREN" gemisi seyir halinde (Kaplan, 2013:129). [53]

ÇEKTİRME GEMİLERİNİN GÜVERTE VE YÜK DONANIMLARI

Dönemin Çektirme gemilerinin inşalarında endaze ve işçilik planları bulunmadığından teknenin kesin boyutları ustanın karışının ölçüsüne, keser sapının büyüklüğüne, kollarının kuvvetine ve gözünün keskinliğine göre değişmekteydi. El becerisi, ustanın bilgi ve tecrübesine göre değişmekteydi. Geleneksel yöntemlerle çalışan ustalar arşın ya da metre kullanmadıkları onun yerine ölçü olarak parmak ve mecidiye ölçüsü kullandıkları ("Yarım parmak" yani başparmağın yarısı bir santim, "tüm başparmak" iki santim olarak kabul edilmekte idi.) bilinmektedir. Çektirme gemilerinin inşasında stabilite açısından vasattaki draftının yüksek olması arzulanmıştır. Bu sebeple küpeşte hattının kambur olması tercih edilmiştir. Tekne kaplamalarını mümkün olduğu kadar yapışık inşa edilmiştir. Kalafat demiriyle

kaplama aralıkları sırasıyla açılarak kalafat işlemi yapılmıştır. O dönemde kalafat macunu bulunmadığından keten lifleri ile zift kullanarak gemilerin kalafat işlemi yapılmıştır. Ayrıca tercihe bağlı olarak geminin karine kısmındaki ağaç kaplamaları daha iyi korumak maksadı ile bakır plakalar ile de kaplandığı örnekler mevcuttur. 150 tonluk bir çektirme gemisinin inşasında yaklaşık olarak 130 metre küp ağaç kullanılmıştır. Şekil 13'de 1965 yılında Rizeli Vanlı ailesine ait Çektirmenin Bartın'da inşa halinde iken çekilmiş bir fotoğrafı görülmektedir. Şekil 14'de ise 1972 Yılında Kurucaşile'nin Kapısuyu köyünde inşa edilen çektirme gemileri görülmektedir.



Şekil 14. VANLI gemisi Bartın'da inşa halinde 1965.



Şekil15. .Kapısuyu köyünde inşa edilen Çektirme gemileri 1972.

Çektirme gemilerinde iki adet yaşam alanı bulunduğu göze çarpmaktadır. İlki kıç tarafta bulunan ve geminin idaresin yapıldığı dümen evi ile ona bitişik olan kaptan kamarasıdır. Diğeri de baş kasarada güverte altında ve ambarın önünde bulunan personel kamarasıdır. Yine baş tarafta fakat güverte üzerinde tuvalet ve mutfak kabinleri bulunmaktadır. Çektirme gemilerinin tek ambara sahip olduğu bilinmektedir.

Dar inşa edilen ambar ağızların kemere doğrultusunda dizilen ağaçlar ile kapatılarak ve üzeri kapela ile örtülerek denizin etkilerinden korunduğu bilinmektedir. Çektirme gemisinin tek boma sahip bir direği bulunmaktadır. 19. YY'ın ilk çeyreğine kadar bu direk geminin seyri sırasında yelken donanımları ile donatılıyor ve limana gelindiğinde yükleme-tahliye işlemleri için ise yük donanımı olarak kullanılıyordu. 1913'lü yıllarda teknenin sevki için içten yanmalı motorların kullanımıyla birlikte yelken ile seyir azalmış olup yük elleçleme işlemleri için direk altına konulan bir makine ile daha ağır yüklerin kaldırılması sağlanmıştır. Boma sancak-iskele yönünde kumanda eden abli donanımlarının hareketlerinin ise insan gücü ile sağlandığı bilinmektedir. Çektirme gemilerinin güverte üstünde pruvasına yakın konumlandırılmış demir alma işleminde kullanılan el gücüyle yukarı-aşağı hareket ettirilerek çalışan bir ırgat donanımı bulunmaktadır. Çektirme gemilerinde Admiralty tipi demir kullanıldığı görülmüştür. Vira edilen demiri küpeşte üzerine neta edebilmek için sancak ve iskele baş omuzluklarda birer kantarma ve palanga donanımı bulunmaktaydı.



Şekil 16. Çektirme gemisi yük tahliye ederken.



Şekil 17. El gücü ile çalışan ırgat.

Dümen yekesinin sakin havalarda tayfalar tarafından koltuk altına alınmak suretiyle tutulduğu, fırtınalı deniz şartlarında ise yekeye bağlı palangalar ile ayarlandığı 1965-1980 yılları arasında bu gemilerde tayfalık ve kaptanlık yapan Naci Güzel ve Zikrullah Vanlı ile yapılan söyleşilerden anlaşılmaktadır. Dümen iğnecikleri üzerinde bulunan dümen yelpazesi yüzer özellikte olduğundan dolayı ağır denizlerde iğneciklerden kurtulması sonucu kaybolduğu vakalar yaşandığından ötürü, dümen yelpazesini dikey doğrultuda hareketini limitleyen bir zincir ile kıç bodoslamaya yakın bağlanarak emniyete alındığı bilinmektedir. Çektirme gemilerinde elektrik donanımı bulunmadığından gaz lambaları ile aydınlatma ve yine gaz yağı ile ışık veren seyir fenerleri kullanılmıştır. Çektirme gemisinin palamar halatlarını karaya bağlayabilmek için ve acil durumlarda kullanılmak üzere tüm gemi tayfasını alabilecek kapasitede açık bir filika bulunmaktaydı. Bu filika geminin arkasına bağlanmak suretiyle yedekte çekilirdi. Çektirme gemileri kullanıldıkları dönemde inşa ve işletme masraflarının düşük olmasından ötürü 1980'li yılların ortalarına kadar nakliyede kullanılmışlardır. Ağaç kesiminin devlet kontrolü altına alınmasından sonra üretim maliyetleri artmıştır. Teknolojinin gelişmesiyle bakım maliyetleri düşük, taşıma kapasiteleri yüksek çelik tekne imalatının artması çektirmelerin nakliyede tercih edilmemesine yol açmıştır. 1980'li yıllara kadar yapımı devam eden çektirmeler yük taşımacılığındaki rolünü kaybetmiştir. Kalan son çektirme gemileri 1990lı yıllara kadar ancak kum çekme ve taşıma işlemlerinde kullanılmıştır. Günümüzde ise yat turizminde gezinti amaçlı birkaç çektirmeye rastlanabilmektedir.

KAYNAKÇA

BOSTAN, İ. (2005): **"Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri"**, Bilge Yayınevi, İstanbul, sf. 105.

BOSTAN, İ. (2005): sf. 114.

TUKİN, C. (2001): **"Girit"**, Milli Eğitim Basımevi, Eskişehir, sf. 191,192.

BOSTAN, İ. (2005): sf. 116.

BOSTAN, İ. (2005): sf. 121.

AYDIN, Y.A. (2011): **"Sultanın Kalyonları, Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemileri (1701-1770)"**, Küre Yayınları, İstanbul, sf. 140-141.

ÜNAL, M.A. (2005): **"XVI.-XVIII. Yüzyıllarda Sinop Tersanesi"**, XIV Türk Tarih Kongresi, Ankara, sf. 921.

ÖZDEMİR, G.Ş. (2012): **"Osmanlı Devletinin Karadeniz'de Ticaret Gemisi İnşa Politikası (1783- 1824)"**, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, sf. 64.

BOSTAN, İ. (2006_a): **"Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği"**, Kitap Yayınevi, İstanbul, sf. 22.

BOSTAN, İ. (2006_a): sf. 289.

BOA, Cevdet Bahriye, Belge No.11496(Haziran 1783); Cevdet Bahriye, Belge No.3842 (Haziran 1783).

BOA, Cevdet Bahriye, Belge No.3103(Temmuz 1803); Cevdet Bahriye, Belge No.850 (Temmuz 1803); Cevdet Bahriye, Belge No.12065 (Eylül 1803).

BEYDİLLİ, K. (2011): **"Karadeniz'in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve Miri Ticaret Teşebbüsü"**, Belleten, Ankara, sf. 690.

TOPUZ, H. (2007): **"19.Yüzyılın ilk Yarısı İstanbul Limanı ve Diğer Limanlarımız Arasındaki Bir Haftalık Deniz Ticari Taşımacılığının Analizi"**, Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, sf. 109, BOA Cevdet İktisat, Sıra No.1101, Dosya No.23.

BEYDİLLİ, K. (2011): sf. 696-702.

BOSTAN, İ. (2006_b): **"İzn-i Sefine Defterleri ve Karadeniz'de Rusya ile Ticaret Yapan Devlet-i Aliye Tüccarları, 1780-1846"**, Kitap Yayınevi, İstanbul, sf. 326.

BOSTAN, İ. (2006_a): sf. 328.

BOSTAN, İ. (2006_a): sf. 334.

BOSTAN, İ. (2006_a): sf. 338, BOSTAN, İ. (2005): sf. 251.

GÜLERYÜZ, A. (2004): **"Kadırgadan Kalyona Osmanlıda Yelken"**, Kaptan Yayıncılık, İstanbul, sf. 63.

GÜLERYÜZ, A. (2004): sf.65.

URL 1: http://en.wikipedia.org/wiki/Iserbrook_(ship)

URL 2: http://en.wikipedia.org/wiki/Polacca

DELIS, A. (2012): **"Mediterrenean Wooden Ship Building in Nineteenth Century: Production, Productivity and Ship Types in Comparative Perspective"**, Cahiers de la Méditerranée, sf. 361.

GÜLERYÜZ, A. (2004): sf.51.

URL 3: http://www.cherini.eu/etnografia/NBP/slides/Martingana%20napoletana.html

URL 4: http://yelkenkurek.blogspot.com.tr/2010_10_01_archive.html

GÜLERYÜZ, A. (2004): sf.74.

GÜLERYÜZ, A. (2004): sf.63.

URL 5: http://www.cherini.eu/etnografia/CPE/slides/39-Turchia%20-%20Gagali%20-%201855.html

URL 6: http://herve-tavernier.e-monsite.com/pages/les-goelettes-les-dundee-pour-la-peche-en-islande.html

GÜLERYÜZ, A. (2004): sf.29.

GÜLERYÜZ, A. (2004): sf.29.

URL 7: http://wowturkey.com/forum/viewtopic.php?t=17955

GÜLERYÜZ, A. (2004): sf.30.

GÜLERYÜZ, A. (2004): sf.73.

GÜLERYÜZ, A. (2004): sf.72.

URL 8: http://sailhistory.com/content/view/147/

URL 9: http://www.gemimodelciligi.com/planlar.htm

BOSTAN, İ. (2006_a): sf. 339.

ÖZTÜRK, T. (2009): **"Karadeniz'de Kullanılan Melekse Türü Gemiler"** Tarih İncelemeleri Dergisi, Cilt 16, No:2, sf. 86.

TANYELİ, G ve U. (1990): **"Osmanlı Yüzer Köprüleri"**, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi, sf. 6.

BOSTAN, İ. (2006_a): sf. 338.

TANYELİ, G ve U. (1990): sf. 15.

KAPLAN, R. (2013): "**Batı Karadeniz Gemi İnşa ve Entegre Sanayii Sektör Analizi",** Bartın Üniversitesi, Bartın, sf.85.

KADEMOĞLU, O. (2005): **"Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri"**, Bilge Yayınevi, İstanbul, sf. 105.

AŞÇIOĞLU, E. (2000): **"Denizlerin Güzelleri",** Duran Yayınları, İstanbul, sf.93.

URL 8: http://sailhistory.com/content/view/122/

AŞÇIOĞLU, E. (2000): sf. 92.

KAPLAN, R. (2013): sf. 91.

KAPLAN, R. (2013): sf. 90.

TOPUZ, H. (2007): sf. 108.

AŞÇIOĞLU, E. (2003).

KAPLAN, R. (2013): sf. 129.