

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

BODRUM GULETİNİN GELİŞİMİ VE USTALIĞIN DEĞİŞEN ROLÜ

DOKTORA TEZİ

Mehmet Turgut ÇIRPANLI

Endüstriyel Tasarım Anabilim Dalı

Endüstriyel Tasarım Programı

NİSAN 2024

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

BODRUM GULETİNİN GELİŞİMİ VE USTALIĞIN DEĞİŞEN ROLÜ

DOKTORA TEZİ

**Mehmet Turgut ÇIRPANLI
(502002550)**

Endüstriyel Tasarım Anabilim Dalı

Endüstriyel Tasarım Programı

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Gülname TURAN

NİSAN 2024

ISTANBUL TECHNICAL UNIVERSITY ★ GRADUATE SCHOOL

**THE EVOLUTION OF THE BODRUM GULET AND THE CHANGING
ROLE OF BOATBUILDERS**



Ph.D. THESIS

**Mehmet Turgut ÇIRPANLI
(502002550)**

Department of Industrial Design

Industrial Design Programme

Thesis Advisor: Prof. Dr. Gülname TURAN

APRIL 2024

İTÜ, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü'nün 502002550 numaralı Doktora Öğrencisi Mehmet Turgut ÇIRPANLI, ilgili yönetmeliklerin belirlediği gerekli tüm şartları yerine getirdikten sonra hazırladığı “BODRUM GULETİNİN GELİŞİMİ VE USTALIĞIN DEĞİŞEN ROLÜ” başlıklı tezini aşağıda imzaları olan jüri önünde başarı ile sunmuştur.

Tez Danışmanı : **Prof. Dr. Gülname TURAN**
İstanbul Teknik Üniversitesi

Jüri Üyeleri : **Prof. Dr. Şebnem HELVACIOĞLU**
Piri Reis Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Cem ALPPAY
İstanbul Teknik Üniversitesi

Prof. Dr. Çiğdem KAYA
İstanbul Teknik Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Meltem MARALCAN GÜLMEN
Beykent Üniversitesi

Teslim Tarihi : 04 Ocak 2024
Savunma Tarihi : 29 Nisan 2024





Annem, Babam, Oğlum ve Dostlarıma..



ÖNSÖZ

Uzun yıllara yayılan bu çalışmanın fikrinin oluşmasında, olgunlaşmasında ve tamamlanmasında emeği geçen, çok değerli onlarca isim var. Öncelikle akademik bilgisi ve özgün bakışı sayesinde bana yol gösterici olan, sonsuz destek ve sabır gösteren çok değerli tez danışmanım Prof. Dr. Gülname TURAN'a en içten duygularıyla teşekkür ederim.

Denizciliğe, tasarıma ve tekne yapımcılığına dair derin bilgisiyle bu konuyu çalışma konusunda ufku açan değerli hocam Yücel KÖYAĞASIOĞLU'na minnettarım. Ülkemizin biricik yelkenli okul gemisi STS Bodrum üzerinde onunla yaptığım uzun yolculuk, hayatımın tüm akışını değiştirdi. Bir kaç sene sonra ailemle yerleşmeye karar verdiğim Bodrum'da, yerel tekne yapımcılarıyla ilk bağlantımı kurmama yardımcı olan Bodrum Deniz Müzesi müdürü Sema SAZAK, bu tezin saha araştırması aşamasına can suyunu verdi. Sayesinde, Bodrum'un yetkin deniz tarihçisi, aileden denizci, antropolog, sevgili Timuçin BİNDER'i tanıdım. Pratik, teorik ve tarihsel plandaki değerli katkıları için ne kadar teşekkür etsem azdır. Timuçin BİNDER sayesinde, Bodrum'un keseri en keskin, en hızlı teknelerinin ustası Mustafa ÖZKESKİN'le tanıştım. Çizgi ustası olmanın, eğrileri havada görebilmenin inceliğini onun sayesinde anladım. Bir teknenin doğum anının heyecanını, gece yarısı işe koyulup 3 metrelik baş bodoslama profilini birebir ölçekte çizmenin nasıl bir duygusu olduğunu onun sayesinde görebildim. Sonsuz enerjisi ve müthiş ustalığına hayran olduğum kadar, bilgisini ve çok değerli dostluğunu paylaştığı için Mustafa ÖZKESKİN'e teşekkürlerimi sunarım. Bodrum Guletlerinin doğumuna dair en kritik bilgiyi paylaşan büyük usta Erol AĞAN'a, onun hem sağ kolu, hem dostu, guletlerin gizli kahramanı mütevazî usta Hasan DEMİRÖZ'e, en güzel tirhandillerin ustası Uğur SUSAM'a özel olarak teşekkür etmeliyim. Müthiş hafızasıyla Bodrum'da erken dönem tekne yapımcılığının geçmişini dün gibi hatırlayan ve araştırmamdaki çok önemli noktalara ışık tutan değerli sanatçı "Kaptan Heyamola" Özcan ONUR'a ve yaptığım görüşmelerin titiz ve dikkatli çözümlemeleri için Senem DENİZ'e, ayrıca teşekkür ederim.

Araştırma süreci boyunca bu çok boyutlu konunun kavramsallaştırılmasında değerli katkılar sunan Doç. Dr. Ayşe COŞKUN'a, en kritik anlarda verdiği yapıcı eleştiriler ve moral desteği için Prof. Dr. Çiğdem KAYA'ya, beni özenle yönlendiren değerli tez izleme komitesi üyeleri Dr. Öğr. Üyesi Cem ALPPAY ve Prof. Dr. Can ALTAY'a ve son olarak tez izleme kurulunda yer alarak beni sonsuz onurlandıran değerli hocam Gemi İnşa Mühendisi Prof. Dr. Şebnem HELVACIOĞLU'na minnet duygularımı ifade etmek isterim. Sizler olmadan bu çalışmayı tamamlamam söz konusu olamazdı.

Bu tez çalışması, 38322 proje numarası ile İTÜ Bilimsel Araştırma Projesi Birimince desteklenmiştir. Destekleri için teşekkür ederim.

Ocak 2024

Mehmet Turgut ÇIRPANLI
(Endüstriyel Tasarımcı)



İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ	ix
İÇİNDEKİLER	xi
KISALTMALAR.....	xv
ÇİZELGE LİSTESİ.....	xvii
ŞEKİL LİSTESİ.....	xix
ÖZET	xxiii
SUMMARY	xxv
1. GİRİŞ 1	
1.1 Araştırma Konusu, Kapsamı ve Araştırma Soruları	3
2. ARAŞTIRMA KURGUSU VE YÖNTEMİ.....	5
2.1 Tarihsel Analiz.....	5
2.1.1 Birincil kaynaklar.....	6
2.1.2 İkincil kaynaklar	7
2.2 Veri Kaynakları	9
2.2.1 Tekne veri tabanının oluşturulması.....	9
2.2.2 Tekne veri tabanında yer alan guletlerin örneklem temsil oranı.....	10
2.2.3 Tekne veri tabanının içerdiği veri türleri	10
2.2.4 Tekne veri tabanı ile yapılan analizler	10
2.3 Saha Araştırması ve Örneklem Grubu	11
2.3.1 Yarı-yapılandırılmış yüzyüze görüşmeler ve çevrimiçi yazışmalar	11
2.3.2 Görüşme soruları.....	13
2.3.3 Görüşme prosedürleri.....	13
3. BODRUM'UN SOSYOEKONOMİK TARİHİNDEKİ DÖNÜŞÜMLER VE	
GULET YAPIMINA ETKİLERİ	15
3.1 Turizm Öncesi Dönemde Bodrum'un Sosyoekonomik Yapısı: 1958 Öncesi .	15
3.1.1 Bodrum'un ekonomik faaliyetleri: tarım, süngercilik, balıkçılık	16
3.1.1.1 Süngercilik	17
3.1.1.2 Balıkçılık	21
3.1.2 Ege ve Doğu Akdeniz Havzası balıkçılığı ve Bodrum'da balıkçı teknesi olarak gulet yapımı	24
3.1.3 Yat turizminin başlangıcı: Bodrum'a yabancı turist ilgisi	29
3.2 Cevat Şakir Kabaağaçlı ve Mavi Yolculukların İlgi Uyandıran Etkisi.....	34
3.2.1 İlk Mavi Yolculuk tekneleri: Macera, Uçarı, Hürriyet, Barbaros	35
3.3 Kalkınma Planları Temelinde Devletin Turizm Sektörüne Yönelik Politikaları ve Bodrum Üzerindeki Etkileri.....	38
3.3.1 Planlı dönemlerin başlangıcı ve kalkınma planlarının Bodrum turizmine etkisi.....	41
3.3.1.1 1963 -2000 Dönemi beş yıllık kalkınma planları.....	42
3.3.1.2 Beşinci beş yıllık kalkınma planı (1985 – 1989)	45
3.3.1.3 Altıncı beş yıllık kalkınma planı (1990 – 1994)	45
3.3.1.4 Yedinci beş yıllık kalkınma planı 1996-2000	46

3.3.1.5 Sekizinci, dokuzuncu ve onuncu kalkınma planları.....	47
3.3.1.6 On birinci kalkınma planı (2019).....	47
3.3.2 Bodrum’un turistik olarak popülerleşmesine etki eden faktörler.....	47
3.3.3 Kitle turizminin başlangıcı ve yat turizmine etkisi	49
3.3.3.1 Gulet turizmini dönüştürücü bir faaliyet: Bodrum Cup Yarışları	50
3.4 Özel Sektör Yatırımları ve Tersaneciliğin Dönüşümü	53
3.4.1 Devletin Bodrum’da tersanecilik faaliyetlerini regülasyonu	54
3.4.2 Yeni teknolojik yatırımlar	56
4. BODRUM’DA AHŞAP TEKNE YAPIM GELENEĞİ VE USTALIK.....	57
4.1 Bodrum’da Tekne Yapımcılığı Geleneği	57
4.1.1 Halikarnas dönemi.....	58
4.1.2 Bodrum Tersanesi ve Rum Ustalar – 18, 19 yy.	59
4.1.3 Mübadele sonrası tekne yapımcılığı.....	60
4.1.4 Bodrum Yarımadasında faal olan ya da geçmişte tekne yapım faaliyetinde bulunmuş tersane bölgeleri	63
4.2 Tekne Yapımında “Ustalık”	65
4.2.1 Tekne yapımında usta-çırak ilişkisinin geleneksel yapısı	65
4.2.1.1 Çıraklığın geleceği	66
4.2.1.2 Çıraklık sisteminden eğitilmiş, yetkin işçi kullanımına geçiş	67
4.2.2 Bodrum’lu tekne yapımcısı ustaların soyağacı.....	67
4.2.3 Ustalar arası işbirliği: Gövde, mekanik, yelken donanımı işleri	72
4.2.4 Ustaların sipariş, teklif ve tasarım süreci	73
4.2.5 Bodrum’lu ustaların yenilik yaratma gücü	74
4.3 Ustalığın Değişen Rolü	78
4.3.1 Gemi inşa mühendisliği yaklaşımı	79
4.3.1.1 Dizayn spirali	80
4.3.2 Ustalık pratiği.....	81
4.3.3 Plansız hızlı büyüme ve buna bağlı sektörel sorunlar	84
4.3.4 Vaka analizi: Ağanlar Tersanesi / Mazlum Ağan ve Erdem Ağan	85
5. GULETLERİN MORFOLOJİSİ.....	87
5.1 Gövde Formu Tasarımı	89
5.1.1 Forma ile gövde formu oluşturma.....	92
5.1.2 Tasarı geometri teknikleriyle tasarım ve endaze açma (drafting & lofting)	94
5.1.3 Bilgisayar destekli tasarım programlarında gövde formu tasarımı (CAD)	98
5.2 Geleneksel Yöntemlerle Ahşap Tekne Yapımcılığı.....	100
5.2.1 Bodrum’da geleneksel yöntemlerle ahşap tekne yapımcılığının inşa aşamaları	101
5.2.2 Yığma teknik ile üretim (Masif).....	103
5.2.2.1 Yığma teknik için ağaç seçimi	104
5.2.2.2 Yığma tekniğinde kullanılan inşa gereçleri.....	106
5.2.2.3 Yığma tekne yapım tekniğinin avantajları.	110
5.2.2.4 Yığma tekne yapım tekniğinin kısıtları	112
5.2.3 Lamine teknik ile üretim	113
5.2.3.1 Lamine teknik için ağaç seçimi	114
5.2.3.2 Laminasyon tezgahları	114
5.2.3.3 Lamine tekniğin avantajları.....	117
5.2.3.4 Lamine tekniğin dezavantajları	117
5.3 Üst Yapılar	118

5.3.1 Açık güverteli ambarlı tekneler.....	118
5.3.2 Kabinli tekneler.....	120
5.3.3 Açık davlumbazlı tekneler	121
5.3.4 Kapalı davlumbazlı tekneler	123
5.4 Bodrum’da İnşa Edilen Ahşap Tekne Tiplerinin Taksonomisi.....	123
5.4.1 Tirhandil.....	129
5.4.1.1 Tirhandil’in orijini.....	130
5.4.1.2 Tirhandil’in avantajlı nitelikleri	131
5.4.1.3 Tirhandil’in dezavantajlı nitelikleri.....	131
5.4.1.4 Tirhandil tipleri	132
5.4.2 Gulet.....	133
5.4.2.1 Guletin orijini	133
5.4.2.2 BOTAŞ Guleti ve turistik yelkenli atıptının doğuşu	137
5.4.2.3 Gulet’in avantajlı nitelikleri	140
5.4.2.4 Gulet’in dezavantajlı nitelikleri.....	141
5.4.2.5 Gulet tipleri	141
5.4.3 Aynakıç	143
5.4.3.1 Aynakıç teknelerin orijini	144
5.4.3.2 Aynakıç teknelerin avantajlı nitelikleri	144
5.4.3.3 Aynakıç teknelerin dezavantajlı nitelikleri	145
5.4.3.4 Aynakıç teknelerin tipleri.....	145
5.5 Barbaros Yachting Veri Tabanı	147
5.5.1 Bu veri tabanı nasıl oluşturuldu	147
5.5.2 Bu Veri Tabanında Yer Alan Guletler Örneklem Kümesinin Ne Kadarını Temsil Eder.....	148
5.5.3 Bu veri tabanı ne tür veriler içermektedir	148
5.5.4 Bu veri tabanı ile ne tür incelemeler yapılabilir.....	148
5.6 Tekne Tipolojileri Zaman Cetveli.....	148
6. VERİ ANALİZİ VE DEĞERLENDİRME.....	151
6.1 Araştırma Bulguları.....	151
6.2 Tipolojik Örnekler ve Morfolojik Analizleri	156
6.2.1 ADA	157
6.2.2 ADAÇD	158
6.2.3 ADKKA	158
6.2.4 KPDKKA	158
6.2.5 KDKKA	159
6.2.6 FKPDKKA.....	159
6.2.7 KPDKKMKA.....	160
6.2.8 ADT	160
6.2.9 KPDKKMKG.....	160
6.2.10 KPDMKG	161
6.2.11 ADG	161
6.2.12 KPDKKG	161
6.2.13 KDKKG	162
6.2.14 ADKKG	162
6.2.15 KPDG.....	162
6.2.16 İBKKG	163
6.3 Analiz Sonuçları.....	163
6.3.1 Guletlerin zaman içinde yenilenen üst yapıları : NEPTÜN örneği.....	164
7. SONUÇ	167

7.1 Gelecek Önerileri	170
KAYNAKLAR.....	175
EKLER 179	
ÖZGEÇMİŞ.....	181



KISALTMALAR

BDM	: Bodrum Deniz Müzesi
ADA	: Açık Davlumbazlı Aynakıç
ADAÇD	: Açık Davlumbazlı Aynakıç Çift Direk
ADKKA	: Açık Davlumbazlı K1ç Kasaralı Aynakıç
KPDKKA	: Kapalı Davlumbazlı K1ç Kasaralı Aynakıç
KDKKA	: Kademeli Davlumbazlı K1ç Kasaralı Aynakıç
FKPDKKA	: Flybridge Kapalı Davl. K1ç Kasaralı Merkez Köşklü Aynakıç
KPDKKMKA	: Kapalı Davlumbazlı K1ç Kasaralı Merkez Köşklü Aynakıç
ADT	: Açık Davlumbazlı Tirhandil
YDT	: Yarım Davlumbazlı Tirhandil
KPDKKMKG	: Kapalı Davlumbazlı K1ç Kasaralı Merkez Köşklü Gulet
KPDMKG	: Kapalı Davlumbazlı Merkez Köşklü Gulet
ADG	: Açık Davlumbazlı Gulet
KPDKKG	: Kapalı Davlumbazlı K1ç Kasaralı Gulet
KDKKG	: Kademeli Davlumbazlı K1ç Kasaralı Gulet
ADKKG	: Açık Davlumbazlı K1ç Kasaralı Gulet
KPDG	: Kapalı Davlumbazlı Gulet
İBKKG	: İkiz Binalı K1ç Kasaralı Gulet



ÇİZELGE LİSTESİ

	<u>Page</u>
Çizelge 2.1 : Görüşme yapılan kişiler ve görüşme tarihleri.	12
Çizelge 4.1 : 1975 Yılında Bodrum’da faal olan tekne yapım tezgahları.	68
Çizelge 4.2 : Sipariş teklif inşa süreci iş adımları.	74
Çizelge 5.1 : Tırhandil tipleri.....	132
Çizelge 5.2 : Gulet tipleri.....	142
Çizelge 5.3 : Aynakıç tekne tipleri.	145



ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 2.1 : Tezin kavramsal kurgusu, araştırma kaynakları ve araştırma yöntemleri..	9
Şekil 3.1 : 1933 yapımı “Atilla” tırhandili	18
Şekil 3.2 : Formalı ve balıkadam usulü yapılan süngercilik	19
Şekil 3.3 : Sezen ve Sokullu’ya ait “Ali Dayı” inşa edilirken, 1961	20
Şekil 3.4 : Nargile yöntemi ile dalış	21
Şekil 3.5 : Sol üstte iki Bodrum Tratası, Antalya Kaleiçi, 1960’lı yıllar.	25
Şekil 3.6 : Gulet formu Yunan Tratası, 1961.	25
Şekil 3.7 : MH Tarzan. Latin armalı Tunus guleti, 1950.....	27
Şekil 3.8 : Bodrum limanında Karadeniz yapısı bir yük guleti.	28
Şekil 3.9 : Gri-sarı-yeşil-siyah, geleneksel "Giritli" renklerinde boyanmış, Akdeniz Guleti formuna sahip “Devlet” Tratası	28
Şekil 3.10 : Lüks yelkenli yat Francesco Petrarca	30
Şekil 3.11 : Yunan denizcilik şirketi Typaldos Lines’a ait “Aegean Princess” yolcu gemisi.	31
Şekil 3.12 : Ziya Güvendiren yapımı Aynakıç “Ballarama”.	31
Şekil 3.13 : Sağda, Tarabya’da demirli, yelkenli bir tırhandil, 1960’lar.	32
Şekil 3.14 : Bebek sahilinde Bodrum yapımı erken dönem bir davlumbazlı tırhandil olan Ziya Güvendiren yapımı “Bebek” teknesi. 1965-66.	33
Şekil 3.15 : Motorsuz tırhandil “Yatağan” ve Halikarnas Balıkçısı, 1944.....	34
Şekil 3.16 : Erken dönem Mavi Yolculuk teknesi “Barbaros”.	35
Şekil 3.17 : “Macera” Guleti birleştirilmiş görüntü. 1961 Mavi Yolculuğu.	36
Şekil 3.18 : Mavi Yolculuğun erken dönem teknelerinden ancak bir gulet ya da tırhandil formunda olmayan “Hürriyet” teknesi”.	36
Şekil 3.19 : “Bodrum Pazarı” Milliyet Gazetesi Kupürü, 17.07.1961.	40
Şekil 3.20 : “Bodrum’a yerleşenler” Milliyet Gazetesi Kupürü, 14.05.1983.....	49
Şekil 3.21 : 28. Bodrum cup yarış rotası, 2016.	50
Şekil 3.22 : Randa yelkenli bir tırhandil ve bir gulet.....	51
Şekil 3.23 : Paşatarlası Tabaklar Tersanesi. Bodrum, 1987.	54
Şekil 4.1 : Nişanyan sözlük “marangoz” kelimesi ekran görüntüsü.....	58
Şekil 4.2 : Osmanlı Tersanesi, antik liman içi, 1960’lar. KD yönüne doğru.....	59
Şekil 4.3 : “Ustaların ustası” Ziya Güvendiren, kalearkası’ndaki tersanesinde.	61
Şekil 4.4 : Bodrum Aya Nikola Kilisesi, (1968’de kubbesi yıkılmadan önce).	62
Şekil 4.5 : Bodrum yarımadasında faaliyet gösteren tersaneler.	64
Şekil 4.6 : Bodrum’lu tekne yapımcısı ustaların usta-çırak ilişkisi.	68
Şekil 4.7 : Ziya Güvendiren yapısı “Mustafa”, 1958.....	71
Şekil 4.8 : Nami’nin Mehmet Usta yapımı “Ege Gülü” 1957.	72
Şekil 4.9 : Benetti yapımı "Gerlando". Bodrum Kaleönü, 1957.	75
Şekil 4.10 : Hamburg limanına kayıtlı bir Tırhandil ve Alman sahibi.	76
Şekil 4.11 : “Bodrum Cup”, 28 Ekim 1990, Güneş Gazetesi.	76
Şekil 4.12 : Bodrum'un en genç tekne ustası "Hacı" Mustafa Özkeskin.	77
Şekil 4.13 : Dizayn spirali.	80

Şekil 4.14 : Ustalık pratiğinde inşa ve tasarım süreçleri birlikte yürümektedir.	81
Şekil 4.15 : İnşa aşamasında 24 metrelik, tip onay belgeli, klaslı, klasik gulet.....	86
Şekil 5.1 : Guletlerin gövde morfolojisini belirleyen faktörler.	87
Şekil 5.2 : “Seaflower” Adelaide Limanında, 1900.....	89
Şekil 5.3 : Yelkenli yat olarak tasarlanmış bir Tirhandil.	89
Şekil 5.4 : Bodrum İçmeler’de çekek yerinde Gulet “FELICITA”.	90
Şekil 5.5 : Bodrum İçmeler’de çekek yerinde Aynakıç“NOE”.	90
Şekil 5.6 : “Whole-Moulding” / “Linea del Sesto” kalıp tekniği.	91
Şekil 5.7 : “Forma çekimi” aşaması. Bodrum, 1987.	93
Şekil 5.8 : Wave-line teorisine uygun tasarlanmış gövde çizgileri.....	95
Şekil 5.9 : 1760, Deptford Tersanesinde inşa edilmiş 74 toplu “Dragon”.....	96
Şekil 5.10 : İki adam şablon çıkarıyor. Cecil Beaton, Tyneside Tersaneleri, 1943..	97
Şekil 5.11 : Tanju Kalaycıoğlu tasarımı modern lamine gulet “Vagante”, 2019.	98
Şekil 5.12 : Tanju Kalaycıoğlu tasarımı modern lamine gulet “Vagante”, 2019.	99
Şekil 5.13 : Posta, kemere, sotropo, akrep, tüfek ve paraçolların döşenmesi.	101
Şekil 5.14 : Güverte kapatma, gövde sarma, kalafatlama.....	101
Şekil 5.15 : Yığma ahşap teknikle yapılan yelkenli tirhandil “Hızır”, 2017.	102
Şekil 5.16 : Soldan sağa: keser, balta, tokmak, çekiş, çöp burgusu, planya.	108
Şekil 5.17 : Tirhandil inşası. Sarı Erol, Erol Ağan, Mercan Mehmet. Kalearkası, 1970’ler.	110
Şekil 5.18 : Aynakıç kurulumunda ince çıtalarla forma çekimi. Bodrum, 1987.	113
Şekil 5.19 : Izgara yapıda posta laminasyon tezgahı.	115
Şekil 5.20 : Mazlum Ağan’ın geliştirdiği parametrik omurga laminasyon tezgahı.	116
Şekil 5.21 : Laminasyon tezgahı üzerinde çelik kelepçeler (solda), kalıba göre sabitlenmiş çelik takozlar (sağda).	117
Şekil 5.22 : Yük tirhandili (önde). Kabinli, davlumbazlı turistik tirhandil (arkada).	119
Şekil 5.23 : Kabinli, Basit Aynakıç, Bodrum Kaleönü, 1965-70 arası.	121
Şekil 5.24 : “Hard Dodger” olarak adlandırılan, sökülebilir bir davlumbaz.	122
Şekil 5.25 : Davlumbazlı Pilothouse ketch. Design 0924, 1956.....	123
Şekil 5.26 : Uğur susam usta ve ailesi. solda arkada ve yanda, “Belit”.	125
Şekil 5.27 : Guletlerin önerilen taksonomi sistematigi.	126
Şekil 5.28 : 1950 yapımı “Dauntless”. dümen palası aynaya dıştan takılmıştır.	128
Şekil 5.29 : Bodrum limanı çıkışında davlumbaz eklenmiş küçük bir aynakıç.....	128
Şekil 5.30 : İlk kış kasaralı aynakıç teknelerden “Cazgır”, 1987.	129
Şekil 5.31 : Kaya güneri-1.	129
Şekil 5.32 : Çift başlı tekneler: Adriyatik Trabaculo’su ve Ege Tirhandil’i.....	130
Şekil 5.33 : 1820 yapımı East Indiaman ve 1869 yapımı Tea Clipper gövde formlarının ve su hattı çizgilerinin karşılaştırması.	134
Şekil 5.34 : Karadeniz yapısı Viçe Guleti. 1937’de Hopa’da denize indirilirken. ..	135
Şekil 5.35 : Tunus Guleti “MH Tarzan,”.	136
Şekil 5.36 : Ziya Güvendiren Tersanesi, temmuz 1967.....	137
Şekil 5.37 : BOTAŞ (Sağda), 17 Nisan 1970, Life Magazine.	138
Şekil 5.38 : BOTAŞ teknesinin Life dergisinde yer alan resmi vitrin içinde.	139
Şekil 5.39 : Bodrum guletlerinin tipolojik zaman cetveli.	149
Şekil 6.1 : Boy uzunluğuna göre tekne yapım adetleri.	156
Şekil 6.2 : Boy uzunluğu ve üretim yılı dağılımı.	157
Şekil 6.3 : ADA tipi teknelerin veri analizi.	157
Şekil 6.4 : ADAÇD tipi teknelerin veri analizi.....	158
Şekil 6.5 : ADKKA tipi teknelerin veri analizi.	158

Şekil 6.6 : KPDKKA tipi teknelerin veri analizi.	159
Şekil 6.7 : KDKKA tipi teknelerin veri analizi.	159
Şekil 6.8 : FKPDKKA tipi teknelerin veri analizi.	160
Şekil 6.9 : KPDKKMKKA tipi teknelerin veri analizi.	160
Şekil 6.10 : ADT tipi teknelerin veri analizi.	160
Şekil 6.11 : KPDKKMKKG tipi teknelerin veri analizi.	161
Şekil 6.12 : ADT tipi teknelerin veri analizi.	161
Şekil 6.13 : ADG tipi teknelerin veri analizi.	161
Şekil 6.14 : KPDKKKG tipi teknelerin veri analizi.	162
Şekil 6.15 : KDKKKG tipi teknelerin veri analizi.	162
Şekil 6.16 : ADKKG tipi teknelerin veri analizi.	162
Şekil 6.17 : KPDKG tipi teknelerin veri analizi.	163
Şekil 6.18 : İBKKG tipi teknelerin veri analizi.	163
Şekil 6.19 : Barbaros yachting veri tabanı analiz tablosu.	164
Şekil 6.20 : Neptün, ilk inşa edildiğindeki KPDKMKG tipinde.	165
Şekil A.1 : Foça guletleri Liman Kaydı,	180



BODRUM GULETİNİN GELİŞİMİ VE USTALIĞIN DEĞİŞEN ROLÜ

ÖZET

Bodrum Guleti, Türkiye sahillerine ait ikonik bir ahşap yelkenli teknedir. Sosyo-ekonomik ve kültürel öneme sahip guletler, "Mavi Yolculuk" olarak bilinen deniz turizmi faaliyetinin gizli kahramanı olarak da kabul edilebilir. 60 yıldan daha uzun bir süre önce, dönemin kültürel elitleri arasında başlamış olan bu özel faaliyet katılımcılara zengin deneyimler sunarken, sınırlı bir perspektifle de olsa akademik ve popüler yazının sürekli olarak araştırma konusu olmuştur. Popülerliği arttıkça, yurt dışından gelen turistler tarafından da çok yüksek düzeyde uluslararası ilgi görmüştür. Yerel yapım ahşap yelkenli teknelerle gerçekleştirilen bu yatçılık faaliyetinin istihdam yaratma ve döviz kazandırma açısından sosyo-ekonomik bağlamda büyük önemi vardır. Ayrıca, sosyo-kültürel bağlamda da Doğu Ege Türk Rivierası'nın tarihi ve doğal arka planında tatil için insanların bir araya getiren, değerli kültürlerarası etkileşimlere yol açan bir etkinlik olarak önem taşımaktadır.

Sosyo-ekonomik açıdan bakıldığında, 350.000 ila 500.000 kişinin faydalandığı bu hizmetin, sadece yat turizmi faaliyetlerinin cirosunun yıllık yaklaşık 250 milyon euro ekonomik büyüklüğe ulaştığı tahmin edilmektedir. Bu turizm faaliyeti, şu anda Bodrum, Marmaris ve Fethiye gibi Muğla ilinin büyük limanlarından yürütülmektedir. Deniz Ticaret Odası (DTO) verilerine göre, 2018 yılında 1571 "Yat – Gulet, vb." ve 2155 "Günübirlik Gezi Teknesi" dahil olmak üzere 3.500'den fazla tekne, Deniz Turizm Araçları olarak limanlarda kayıtlıydı (Deniz Turizmi, 2019). Nisan ve Ekim ayları arasındaki 6 ay süren turizm sezonunda, bu 3.500 turistik teknede 10.000'den fazla denizci çalışmaktadır. Ahşap zanaatkarlık için tersanelerdeki istihdamı, ayrıca tekneler limandayken temizlik, bakım ve lojistik hizmetleri sağlayan işçileri de göz önünde bulundurduğumuzda, yat turizmi on binlerce insana hizmet eden büyük bir ekonomik faaliyet olarak değerlendirilmektedir.

Bu perspektifte, Bodrum Guleti, geleneksel zanaatkarlık ve modern mühendisliğin benzersiz bir karışımını temsil eden, belirli bir iş faaliyetinde somutlaşmış çok özel bir örnektir. Bu evrim, daha geniş sosyo-ekonomik değişimleri ve gelenek ile yenilik arasındaki dinamik etkileşimi yansıtmaktadır. Bu çalışma, guletlerin tarihsel gelişimi, tekne yapımcısı ustaların mesleklerini icra ediş biçimlerine dair bilgi ve gulet turizminin sosyo-ekonomik etkisi hakkında geniş bir zaman dilimine ait bilgi sunmaktadır. Bu amaçla, tarihsel analiz, saha araştırması ve kişisel röportajlara dayanarak, guletin gelişimi ve ustaların evrilen rollerine dair kapsamlı bir perspektif sunulmaktadır. Araştırmada, Bodrum'da gulet üretiminin sürdürülebilir gelişimini sağlamak ve bu kültürel mirası korumak için geleneksel becerilerle modern gelişmeleri dengelemenin önemi vurgulanmaktadır.

Sosyo kültürel perspektiften incelendiğinde, Bodrum'da Mavi Yolculuğu mümkün kılan teknelerin özgün tasarımları öne çıkmaktadır. 1960 senesinde 10 bin nüfuslu bir kıyı kasabası olan Bodrum, Mavi Yolculuk kavramının popülerleşmesi ile bir cazibe merkezine dönüşür. Sürekli artan gezi teknesi talebi, ilk aşamada mevcut balıkçı ve

sünger teknelerinin talebe hızlı cevap verebilmek amacıyla kısa sürede gezi teknelerine dönüştürülmesine sebep olmuştur. Bunu turizm için özel olarak tasarlanmış tekne geliştirme fikri takip etmiştir. Geliştirilen tekneler yeni ve konfor odaklı bir deniz turizmi anlayışının yayılmasına öncülük etmiştir. Araştırmada elde edilen bulgular, Türkiye’de amaçla inşa edilen Gulet tipi teknelerin gövde formunda 19yy’da İngiliz matematikçi John Scott Russell tarafından geliştirilmiş bir gemi inşa mühendisliği teorisi olan “Wave-Line Theory” nin izlerine işaret etmiştir. Araştırma, Guletlerin bu eski teori ile geliştirilen daha büyük gemiler olan Clipper’ların ve Briglerin küçültülmüş örnekleri olduğunu ileri sürmektedir.

Yine araştırma kapsamında, tasarım ve denizcilik yazınımızda bir ilk olarak, Bodrum’da inşa edilen ve bugüne kadar inşa edilmiş binlerce turistik guletin atatipi olarak kabul edilebilecek, yelkenli turizm teknesi olması amacıyla inşa edilen ilk Gulet tipi teknenin tespiti yapılmıştır. 1967 yılında denize indirilen bu tasarım analiz edilmiş, bu modeli ortaya çıkaran ekonomik, teknolojik ve kültürel dinamikler irdelenmiştir. Geliştirilen bu ilk gulette Turizm Bakanlığı teşviklerinden faydalandığı bulgusuna ulaşılmıştır. İlk modelin denize indirilmesinin ardından yaşanan 60 yıllık süreçte geliştirilen geliştirilen tüm gulet tipleri incelenmiş, bu tekneleri tasarlayan ve inşa eden ustaların zaman içinde gelişen koşullar karşısında değişen rollerini belirgin hale getirmek amaçlamıştır.

THE EVOLUTION OF THE BODRUM GULET AND THE CHANGING ROLE OF BOATBUILDERS

SUMMARY

The Bodrum Gulet, an iconic wooden sailing vessel from Turkey, holds significant socio-economic and cultural importance and can be considered as the hidden hero of a indigenous maritime tourism activity, namely “Mavi Yolculuk” or “The Blue Voyage”. This particular activity which first started among the Turkish cultural elite of the time more than 60 years ago, provides participants with rich experiences and has been a continuous subject of research, albeit with a limited perspective.

As it grew in popularity, it has simultaneously enjoyed a very high level of international interest by the tourists coming from abroad. The impact of chartered yachting activities carried out with predominantly locally built sailing wooden boats using local hardware, material and labor holds great significance in the socio-economic context in terms of creating employment and earnings in foreign currency. Additionally, it is also important in the socio-cultural context as it involves people coming together for a journey in a confined space, spending time together in the historical and natural background of the fascinating East Aegean Turkish Riviera, leading to valuable inter-cultural exchanges.

From a socio-economic perspective it is estimated that yacht tourism sector, serving 350.000 to 500.000 people annually, has reached an economic size of around 250 million euros annually. This tourism activity, also known as the “Blue Voyage,” is currently conducted from major ports in Muğla province, such as Bodrum, Marmaris, and Fethiye. According to the Chamber of Shipping (DTO) data, in 2018, more than 3,500 boats, including 1571 “Yacht – Gulet, etc.” and 2155 “Day Trip Boat,” were registered in ports as Maritime Tourism Vehicles (Maritime Tourism, 2019). During the 6-month-long tourism season between April and October, more than 10,000 sailors work on these 3,500 tourist boats. Considering the employment in shipyards for wooden craftsmanship, as well as the workers providing services in cleaning, maintenance, and logistics while the boats are in the harbor, Yacht Tourism can easily be considered as an economic activity serving tens of thousands of people.

In this perspective, the Bodrum Gulet represents a unique blend of traditional craftsmanship and modern engineering, embodied in a specific business activity. Its evolution reflects broader socio-economic changes and the dynamic interplay between tradition and innovation. This study provides valuable insights into the historical development of gulets, the changing role of craftsmen, and the socio-economic impact of gulet tourism. It underscores the importance of balancing traditional skills with modern advancements to preserve this cultural heritage and ensure the sustainable development of the gulet production in Bodrum.

This research also explores the evolution of these vessels, their socio-economic impact, and the changing role of craftsmanship over the years. To this end, it employs

historical analysis, field research, and interviews to provide a comprehensive understanding of the gulet's development and the craftsmen's evolving roles.

Chapter 2 gives an outline of research methodology and research questions of this dissertation. It is widely accepted that gulet construction for tourism purposes first began in Bodrum in the late 60's and numbers of layed keels started to grow rapidly in early 1970s. However, there is a gap in the literature as to how and why gulet, as a unique form, has been developed. This research aims to contribute the literature answering following questions: Exactly how and when did the very first model appear, that has later become set the blueprint for the next thousand boats built in Bodrum, creating a new industry? How has the Bodrum Gulet evolved in terms of design and usage due to economic policies and technological advancements? What role have craftsmen played in this evolution? What is the significance of gulets in the context of history of Turkish industrial design?

As outlined in this chapter, the research adopts a historical analysis approach, combining quantitative and qualitative methods. As for the former, drawing on data from Barbaros Yachting database containing information on 423 commercial gulets for charter, I have analyzed the business models giving birth to various types and examined the designs of all gulet types developed over 60 years. The study also aims to explore the changing roles of the masters who design and build these boats over time, considering the archive scans, field research, and face-to-face interviews conducted in Bodrum. For this purpose, I have conducted interviews with 25 experts, including craftsmen, captains, yacht designers, historians and tourism professionals.

In Chapter 3, I examine the impacts of the socioeconomic transformations in the town of Bodrum on gulet production. Initially, Bodrum's economy was largely dependent on its natural resources. The town's isolated location limited its economic activities, making it heavily reliant on agriculture, sponge diving, and fishing. In understanding Bodrum, Fatma Mansur Coşar's 1972 book, "Bodrum, A Town in The Aegean" derived from a PhD thesis on sociology, provided a very deep and accurate insight into the life in that small town, during the mid 60's to early 70's. Her testimony of the life in Bodrum as a small, peaceful coastal town before the introduction of infrastructural developments and early tourism activities in the late 1950s has been of tremendous value in the completion of this research.

The changes that occurred due to the introduction of infrastructural developments were first related with fishing activities: Larger boats have been built for blue water fishing activities, thanks to financial support systems initiated by the government. Following, newly starting tourism activities marked significant socio-economic transformations. With the completion of the breakwater investment and the introduction of regular foreign passenger ship services, Bodrum began its transformation into a tourist hub. The growing demand for excursion boats first led to the adoption and later to the conversion of existing sponge boats known as *tirhandil* and the newly built deep sea trawlers known as *trata*, into gulets. This period is followed by the development of gulets specifically designed for tourism, leading to the spread of a new, comfort-oriented maritime tourism culture. The unique designs and the blue voyage concept have made Bodrum a global tourist attraction. Gulets are thus not just economic assets; they are cultural symbols representing the region's maritime heritage.

Chapter 4 examines the wooden yacht production traditions in Bodrum and the role of craftsmanship in this regard. The initial gulets were adaptations of small sponge boats, modified to meet the demands of shorter distance tourist excursions. The newly

acquired knowledge of building larger wooden boats, known as trata and made for open sea fishing activities, has been extremely functional. The readily available know-how, craftsmen and frugal technical infrastructure to construct such large wooden vessels economically laid the foundation for the development of more sophisticated gulet designs. The higher stability characteristics of the hull and the aesthetics of the fantail stern of the trata made all the difference in creating the phenomenon known today as the Bodrum Gulet. The boatbuilding craftsmen were available, eager and very competent. Easily adapting to the fine requirements of a new clientele coming from abroad, they become yachtbuilders in a short period of time. The flexibility of the business mind and technical ingenuity of the local craftsmen, mostly Turkish people of Crete who settled in Bodrum as a result of the population exchange deal between Greece and Turkey of 1924, helped instate a new business with all the accompanying industrial activities such as sailmaking, furniture, upholstery and other services involved in a yacht charter business.

The study highlights the dynamic interplay between traditional craftsmanship and modern engineering in gulet construction. Craftsmanship played a crucial role in the evolution of gulets. The traditional craftsmanship involved in gulet construction was initially the domain of master craftsmen who passed down their skills through apprenticeships. These craftsmen employed traditional methods and tools to build gulets, ensuring the vessels' durability and functionality.

However, as a result of changing boatbuilding regulations, the integration of engineering principles and modern techniques over time has transformed the role of craftsmen. Technological advancements and changing tourism dynamics also influenced gulet designs. The introduction of new materials, such as epoxy and modern construction techniques such as laminated fabrication improved the vessels' durability and functionality. Computer-aided design (CAD) further refined the design process, allowing for more precise design and efficient construction. This dynamic interplay between traditional craftsmanship and modern engineering has been crucial in the evolution of gulet production.

Chapter 5 explores the intricate world of traditional wooden boat design, specifically focusing on the iconic gulets found in the coastal regions of Greece and Turkey. These vessels, deeply rooted in local maritime culture, serve not only as functional modes of transportation but also as symbols of tradition and craftsmanship. One of the key insights offered is the classification of gulets into distinct hull types: Tirhandil, Gulet, and Aynakıç. Each type embodies unique characteristics shaped by centuries of maritime heritage and regional influences. For example, the Tirhandil is known for its double-ender shape which provides efficiency in construction, structural strength and agility, while the Gulet boasts a clipper bow, fantail stern and a gracious sheer line, comprising a longer hull, a broader beam and a faster hull design which altogether offer greater stability and spaciousness for elevated comfort.

The evolution of gulet design over time reflects a delicate balance between tradition and modernity. While traditional methods such as "forma çekme" continues to play a significant role in shaping hulls, the integration of modern CAD techniques has revolutionized the design process. These advancements allow for greater precision and efficiency in achieving optimal hull shapes while preserving the essence of traditional craftsmanship.

Moreover, this chapter sheds light on the impact of changing dynamics in tourism business on gulet construction. As demand for recreational cruising experiences grew,

boatbuilders were increasingly tasked with balancing authenticity with commercial viability. This has led to innovations in design and in general arrangement layout and application of construction techniques aimed at enhancing comfort and luxury without compromising on the aesthetic and cultural integrity of gulets.

Beyond the traditional aspects of wooden boat design and construction, this chapter also explores the historical context in which shipbuilding practices took place. Concepts such as Wave-line theory, the mid 19th Century ship building theory by British mathematician and engineer John Scott Russell and early drafting and lofting techniques have been found to have affected the hull form of Gulet and Aynakıç types. This discovery offers valuable insights into the underlying principles that govern their hull design. By tracing the lineage of these practices, the text provides a new perspective that deepens our appreciation of the art and science of wooden boat craftsmanship.

Chapter 5 also includes the phenomenal discovery of the first commercial Gulet with the name “BOTAŞ”, designed and built specifically for “Blue Voyage” tourism purposes in Turkey. As this chapter brings to light, this boat was actually owned by Haşım Birkan and built by master Ziya Güvendiren. This first sailing Gulet is based on the trata fishing boat hull lines, with two masts in ketch configuration, a hard dodger (davlumbaz) and a comfortable aft deck passenger area, was completed in 1967. This chapter also highlights the findings that the construction of BOTAS was funded by the Ministry of Tourism.

In essence, this chapter serves as a comprehensive guide to the morphology and design of all types of gulets, offering a fascinating glimpse into a world where heritage and innovation converge on the open seas.

Chapter 6 evaluates the results of this study providing a data analysis. The research findings highlight several aspects: Gulets derive their strength in the tourism industry from the unique visual experience they offer, blending authenticity with modern technological developments. Their wooden structure and natural aesthetics contribute to their appeal, and their lower construction costs offer a competitive advantage. The role of craftsmen has evolved over time, adapting to changing market demands and technological advancements, particularly with the introduction of epoxy lamination techniques. Gulets hold significant value in Turkey's industrial design history, representing a unique product/service system developed with local resources and catering to both domestic and foreign markets, contributing to the country's tourism industry and economy. The evolution of gulets has been influenced by regional differences, particularly in craftsmanship traditions and customer preferences. Bodrum stands out as a hub for gulet construction, with craftsmen striving for excellence and innovation while preserving the traditional aesthetic. The analysis of gulet morphology reveals a diverse range of types, with certain boat types becoming more prevalent over time. This analysis also highlights the importance of correct hull form and superstructure combination in understanding and assessing the relationship between gulet design and business models, potentially providing a valuable guidance for investors, builders and researchers alike.

As for conclusion, one of the challenges highlighted in the study is preserving traditional craftsmanship amidst technological advancements. The research calls for initiatives to maintain and promote traditional skills, ensuring the protection of the cultural heritage associated with gulet construction. The study emphasizes the need for sustainable tourism practices to protect Bodrum's natural and cultural resources.

Sustainable gulet construction methods, along with responsible tourism practices, are essential for the long-term viability of the industry. Preserving traditional craftsmanship in the face of technological advancements is a significant challenge. The study calls for initiatives to maintain and promote traditional skills with the adoption of new apprenticeship schemes, ensuring the preservation of the cultural heritage associated with gulet construction.

Overall, the study underscores the cultural and economic significance of gulets in Turkey's maritime heritage and tourism industry. Considering the role of the master craftsmen in the development and ongoing evolution of gulets, it is emphasizing their value as both a traditional vessel and a modern and sustainable tourist attraction.





1. GİRİŞ

Türkiye’de geleneksel yöntemlerle inşa edilmiş turistik ahşap yelkenli tekneler yaygın kullanımda “Gulet” olarak ifade edilmektedir. Bu teknelerin tasarım ve inşaları konusu, teknik, ekonomik ve popüler kültür alanlarında incelenen çok boyutlu bir yapıya sahiptir. Bu çok boyutluluk sebebiyle guletler, yaygınlaşmaya başladıkları 1980’li yıllardan bugüne dek araştırmacıların, bağımsız yazarların ve bu alanda çalışan usta, mühendis ve tasarımcıların merak konusu olagelmıştır.

Gulet yapımcılığı ve guletlerle yapılan bir turizm faaliyeti olan “mavi yolculuk”, çok bileşenli ekonomik bir faaliyettir. Bu ekonomik faaliyet, turizm, toplumsal kültür, endüstri, denizcilik, ekonomi ve siyaset gibi birbirinden çok farklı alanlarda eş zamanlı gelişen olayların uygun ortamı oluşturması sonucu ortaya çıkmıştır. Mavi yolculuk turizmi, çoğunlukla Bodrum’dan Fethiye’ye kadar olan sahil şeridiyle sınırlı bir bölgede icra edilmesine rağmen dünya çapında bilinirliğe erişmiş Türkiye’nin geliştirdiği biricik ürün-hizmet sistemidir.

Bu turizme yönelik özel olarak inşa edilmiş ilk tekneler, Bodrum’dan denize indirilmiştir. Gulet, ya da spesifik olarak Bodrum Guleti, Bodrum’un bir turistik belde olarak popülerleşme sürecinde erken dönemden günümüze kadar gelmiş, popüler temsil niteliği taşıyan kült bir turistik deneyim nesnesidir. Bodrum denizciliği ile ilgilenen pek çok popüler yazarın guletlerle ilgili bir yazısı olduğu gözlemlenmiştir. Bu yazıların ortak özelliği, genellikle ortak bir kaynağa dayalı olmaları ve yüzeysel bilgi vermenin ötesine geçememeleridir.

Akademik olmayan alanda eldeki yayınlar kitaplar, süreli yayın makaleleri ve çoğunlukla bunları referans gösteren web üzerinde yer alan makaleler olarak karşımıza çıkmaktadır. Turistik guletlerin tarihçe ve evrimleri hakkındaki ilk anlatılar, 2000’li yıllara yakın dönemde kaleme alınmıştır. İnternette yer alan kaynaklarda çok sayıda makaleye rastlanmakla birlikte, anlatıların çoğunlukla konuyu ilk inceleyen araştırmacılarından iç mimar ve yat tasarımcısı Yücel Köyağasıoğlu’nun perspektifine atıf yaptığı gözlemlenmektedir. 2000’li yılların başından itibaren oluşumu izlenebilen

bu popüler yazın külliyyatı, içerik bakımından guletlerin tarihçesi, sınıflandırması, tasarım ve inşa süreçleri hakkında Köyağasıoğlu'nun orijinal olarak sunduğundan farklı bir bakış açısı sunmamaktadır.

Diğer taraftan, akademik yazına baktığımızda ahşap turistik tekneler üzerinde akademik bağlamda araştırma yapan bilim alanlarının bir kaç uzmanlık alanı ile sınırlı kaldığı görülmektedir. Prof. Dr. Önder Küçükerman tarafından Turing dergisinde 1987 yılında kaleme alınan makale, bu konudaki öncül yayınlardan biri olarak karşımıza çıkar. Bodrum'lu ustalarla yapılmış bir seri röportaj ve zengin görsel dokümantasyon içeren bu yazı, erken dönem ticari guletlerin yapım pratiğine dair bir kesit sunmaktadır.

Bu örnek dışında, geleneksel ahşap tekne yapıcılığı hakkındaki araştırmaların, tezin hazırlandığı tarihe kadar, sadece az sayıda üniversitenin gemi inşa mühendisliği, orman fakültesi ağaç işleri ve iç mimarlık bölümlerinin ilgi ve araştırma alanına girmiş olduğu görülmektedir.

Gemi inşa mühendisliği alanındaki araştırmalar, konu ve kapsam bakımından, teknelerin gövde formlarının hidrodinamik tasarımları, bu tasarımların verimliliği ve optimizasyonuna yönelmiştir. Türkiye'de ahşap tekne yapıcılığı hakkında yapılan kapsamlı araştırmaların ilki, İTÜ Gemi Endüstrisi Enstitüsünde 1964 yılında Prof. Dr. Ata Nutku ve Y. Müh Ferhat Küçük tarafından gerçekleştirilen “Türk Kıyı Tekneleri, Çektirme, Gulet” başlıklı araştırmadır. Nutku ve Küçük'ün araştırmalarını tamamladıkları tarihte inceledikleri Çetinkaya Guleti, karadeniz bölgesinde inşa edilen, koster olarak yük nakliyatında kullanılan yüksek tonajlı guletlerin tipolojisindedir ve Bodrum bölgesinde 1970'lerden itibaren inşa edilmeye başladığı gözlemlenen turistik gulet modelinden oldukça farklı özelliklere sahiptir (Nutku & Küçük, 1963).

Turizme yönelik guletlerin hidrodinamik özelliklerine ve bunların iyileştirme potansiyellerine dair ilk geniş kapsamlı araştırma, İTÜ Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesinden Prof. Dr. Abdi Kükner'in 2009 yılında yürütücülüğünü üstlendiği, 106M086 No'lu TÜBİTAK destekli bilimsel araştırma projesi olmuştur. Bu araştırma, akdeniz tipi alçak bordalı guletlerin ege sahillerinde balıkçı teknesi olarak kullanımlarına başlanan döneme dair kapsamlı tarihi bir perspektif de içermektedir. Öte yandan, orman fakültelerinin ilgili bölümlerinde yönetilen akademik araştırmalar,

guletlerin yapımında kullanılan ağaclar, bağlayıcı yapışkanlar gibi teknik unsurları odağına almıştır. İç mimarlık bölümlerinde yürütülen araştırmalar ise guletlerin iç düzenlerine ve güverte tefrişlerine odaklanmış ve bu sınırdaki kalmıştır.

Bir tasarım nesnesi olarak geleneksel yöntemlerle üretilmiş turistik ahşap yelkenli teknelerin, diğer bir deyişle guletlerin, 1960'lı yıllardan itibaren balıkçılık ve sünger amaçlı iş teknelerinden tenezzüh (dinlence, eğlence) amaçlı yolcu taşımacılığına yönelik lüks yatlarla dönüşümleri, diğer disiplinlerde olmadığı gibi endüstri ürünleri tasarımı disipliniinde de incelenmemiş bir konudur.

Yüksek katma değerli ürün ve hizmet yaratımı konusunda önemli bir yeri olan yat inşa sanayii sayesinde Türkiye 2008 yılında Dünya'nın dördüncü büyük yat üretici ülkesi konumuna ulaşmıştır. Bunda, 1970'li yıllardan sonra İstanbul Haliç'teki Tersanelerin Tuzla bölgesine taşınması da etken olmuştur (Can, 2013; Müller-Wiener, 1998). Megayatlardan farklı olarak çelik kullanılmayan ve günümüzde satış fiyatları milyon dolar seviyelerinin üzerinde seyreden guletlerin evrimsel gelişimi ve 1960-2020 arası 60 yıllık gelişim sürecinde geleneksel üretim yöntemleri ve ustalığın değişen rolü, bu araştırmanın temel konusudur.

1.1 Araştırma Konusu, Kapsamı ve Araştırma Soruları

Turistik kullanım amaçlı yelkenli ahşap tekne yapımıcılığının 1960'lı yıllarda Bodrum'da başladığı yaygın olarak kabul edilmektedir (Mansur, 1972). 1930'lu yıllarda, bir kaç tekne yapımcısı marangozun ilçenin ihtiyacı olan iş teknelerini imal etme amacıyla başladıkları bu faaliyet kolu, turizmin yaygınlaşması sayesinde kısa sürede yüzlerce işçinin çalıştığı, Bodrum ilçesinde geniş bir alana yayılan, çeşitli ahşap, metal ve tekstil atölyelerinin faaliyet gösterdiği kapsamlı bir sanayi sektörüne dönüşmüştür.

1940'lı yılların sonlarında, öncülerinin "Mavi Yolculuk" olarak adlandırdığı, bugünkü ekonomik boyuta sahip olmaktan çok uzak, amatör ruhla yapılan kültürel ve coğrafi keşif gezileri olarak başlayan bir faaliyet, bir seri olay ve çevresel koşulun uygunluk sağlaması ile 1970'li yıllardan itibaren sürekli evrilmiş ve ticari büyüklüğü gittikçe önem kazanan bugünkü gulet turizmi haline dönüşmüştür. Bu turizmin gelişim sürecinde farklılaşan tekneler ve bunların işlevsel faydaları hakkında bir araştırma yapılması ihtiyacı doğmuştur.

Üst yapıya dair farklılıkların araştırılmamış olmasının yanı sıra, Guletlerin tarihçesi hakkında bugüne kadar yapılan araştırmalar, guletlerin çok spesifik bir tasarım olan alt gövde formunun tarifi, Türkiye sahillerinde yaygınlaşması, tasarımı ve üretimi konusunda sınırlı bir bakış sunmuştur. Araştırma kapsamında, buna dair bilinenlerdeki eksikliklerin giderilmesi de önemli bir ihtiyaç olarak saptanmıştır.

Bu bağlamda, bu araştırma öncelikli olarak aşağıdaki sorulara cevap aramaktadır:

- I. Geleneksel üretim yöntemleri ile biçim bulan Bodrum Guletinin ekonomi politikaları ve teknolojik gelişmeler sonucunda biçimsel ve kullanımsal değişimi nasıl olmuştur?
- II. Bu değişim sürecinde ustaların rolü nedir?
- III. Guletlerin Türkiye endüstri tasarım tarihi açısından değeri nedir?

Bu temel soruları araştırırken, içeriğin oluşturulmasında kurgulanan ikincil soru seti aşağıda yer almaktadır:

- i. Araştırılan dönem içinde guletlerin biçimine etki eden ekonomik ve politik kararlar nelerdir?
- ii. Gulet yapımcılığının evriminde bölgesel farklılıkların Bodrum guletinin ortaya çıkışına etkileri neler olmuştur?
- iii. Gemi inşasında kullanılan teknolojik altyapıya ustalık nasıl adapte olmuştur?
- iv. Guletlerin 60 yıllık evrim süreci içinde çağdaş turistik dinamiklere adapte olarak geçirdikleri morfolojik değişimler nelerdir?
- v. Bu evrim sürecinde guletlerin morfolojik envanteri oluşturulabilir mi?
- vi. Üretim yöntemlerindeki değişimler guletlerin biçimsel ve biçime bağlı işlevsel evrimlerine nasıl yansımıştır?
- vii. Gulet yapımcılığında geleneksel ustalığın yenilik yaratma potansiyeli nedir?
- viii. Ustaların yeni gelişen tipolojilere etkileri ne oldu?
- ix. Gulet morfolojisinin analizinde gövde formu ne öneme sahiptir?
- x. Morfolojik analizlerde öne çıkan, atıf oluşturacak vakalar var mıdır?
- xi. Geleneksel gulet üretiminin günümüzdeki konumu nedir?

2. ARAŞTIRMA KURGUSU VE YÖNTEMİ

Bir tasarım nesnesi olarak geleneksel yöntemlerle üretilmiş Bodrumlu turistik ahşap yelkenli teknelerin; Bodrum Guletlerinin, 1960'lı yıllardan itibaren balıkçılık ve sünger amaçlı iş teknelerinden tenezzüh (dinlence, eğlence) amaçlı yolcu taşımacılığına yönelik lüks yatlarla dönüşümleri, diğer disiplinlerde olmadığı gibi endüstri ürünleri tasarımı disiplini de incelenmemiş bir konudur. Türkiye’de yüksek katma değerli ürün ve hizmet yaratımı konusunda kayda değer bir yeri olan gulet tasarımının evrimsel gelişimi ve 1960-2020 arası 60 yıllık gelişim sürecinde ustalığın değişen rolü, bu araştırmanın temel konusudur.

Araştırmayı mümkün kılan yöntemler ağırlıklı olarak tarihsel analiz kapsamında karma nitel araştırma yöntemlerinden oluşmaktadır. Araştırmanın ilk evrelerinde guletlerin evrimini araştırma fikri oluştuğunda, konuyla ilgili kaynakların sınırlılığı sebebiyle süreç yarı-yapılandırılmamış görüşmelerle başladı.

Araştırma evreni netleştikten sonra güncel analizler yapmak üzere nicel araştırma yöntemleri kullanılmış ve Bodrum’un en geniş charter teknelerini bünyesinde bulunduran Barbaros Yachting in 423 teknelik gulet veri tabanı analiz edilmiştir. Analiz yöntemleri 6. Bölümde aktarılmaktadır.

2.1 Tarihsel Analiz

Bu çalışmada, Bodrum guletinin belirli bir zaman aralığındaki biçimsel gelişimi ve ustaların bu süreçteki rolü araştırıldığı için “tarihsel analiz” çalışmanın temel yöntemidir. Tarihsel analiz yönteminin en belirgin özelliği “zaman içindeki değişime” odaklanmasıdır.

Eleştirel tarihsel analizde ise hemen belli olmayan ayrımların ve ilişkilerin incelenmesi temel hedeftir. Bu çalışmada da 1960’ların başından itibaren günümüze kadarki zamanda guletin evriminde etkisi olan ayrımların ve aktörler arasındaki ilişkilerin ortaya konularak, analiz ve yorum yapılarak tarihsel bir anlatı ortaya konmuştur. Tarih yazımında tarihsellik içeren sorulara cevap aranır.

Çalışmanın temel araştırma soruları tarihsel analizi gerektirmektedir. Tarih çalışmalarındaki temel sorunsallardan biri çalışılan tarih aralığının belirlenmesidir. Çalışmaya 1960'ların başından başlanılmasının sebebi turizm amaçlı inşa edilen ilk guletin 1965'te kızağa oturtulmasıdır. Günümüze kadar getirilmesinin sebebi ise kolaylaştırıcı olarak ustanın rolünün günümüze kadar devam etmesidir.

Çalışmada yalnızca Bodrum Guletlerindeki değişimin ne olduğu değil, aynı zamanda bu değişimin neden o şekilde olduğu araştırılmıştır. Bu nedenle bu değişim, itme ve çekme faktörleri ile kolaylaştırıcılar boyutlarıyla araştırılmıştır. Bu boyutlarla ilgili veri toplayıp analiz edebilmek amacıyla tarihsel analiz metodu kapsamında karışık teknik ve karışık kaynak analizi teknikleri kullanılmıştır.

Tarih yazımının birincil kaynak temelli ve ikincil kaynak temelli olmak üzere iki ana türü vardır (Igers, 1997). Birincil kaynaklar, üzerinde çalışılan olay ya da olgu ile çağdaş kaynaklardır, çalışma konusundaki olguların olayların geçtiği zamanda üretilmişlerdir. Gazeteler, mektuplar, kanunlar, envanterler, yazılı politikalar veya olguların gerçek katılımcılarıyla yapılan görüşmelere dayanan tarihsel anlatılar ya da bu kişiler hayattaysa kendileriyle doğrudan yapılan görüşmelerdir. İkincil kaynaklar ise, olaylardan ve olgulardan sonra bu konuda yazılmış bilimsel çalışmalar, kitap, makale vb. gibi kaynaklar olup birincil kaynaklardan sonra üretilen materyallerdir. Genelde birincil kaynaklardan elde edilen veriye dayalı argüman oluşturmada, analiz ve bulguları yorumlama aşamasında kullanılırlar.

Belirli bir dönemden ulaşan parça parça kayıtlar zorunlu olarak hikayenin bir kısmını ortaya koyabilir, bu nedenle tarih çalışmalarında kaynakların seçimi ve bunların yorumlanması tüm çalışmanın üzerinde önemli rol oynar.

2.1.1 Birincil kaynaklar

Araştırmanın erken evrelerinde guletlerin evrimini araştırma fikri oluştuğunda, konuyla ilgili birincil kaynakların sınırlılığı tespit edilmiştir. Çalışılan tarih aralığına doğrudan tanıklık yapılan kişilerle görüşmeler yapılmıştır. Bu görüşmeler yarı-yapılandırılmış sorularla yürütülerek kayda alınıp transkripsiyonu yapılmıştır. Bodrum guleti söz konusu olduğunda ilk beliren isimlerle yapılan bu görüşmelerin sonucunda görüşülecek yeni tanıklar ortaya çıkmış ve Kartopu Örneklem Yöntemiyle araştırma evreni genişlemiştir. Yapılan görüşmelere paralel olarak yürütülen arşiv çalışmaları, envanter çalışmaları gibi birincil ve ikincil kaynak çalışmaları daha önce

görüşülen kişilere sorulması gereken yeni soruların oluşturulmasını sağlamıştır. Bu nedenle çalışmada belirli kişilerle uzamsal bir görüşme kurgusu ortaya çıkmıştır.

Nitel Araştırma yöntemleri kapsamında örneklem oluşturma tekniklerinden olan Kartopu Örneklem Yönteminde (Snowball Sampling) herhangi bir şekilde evrendeki birimlerden birisiyle bağlantıya geçilir, bağlantı kurulan kişiyle yapılan görüşme sonunda kişi kendisi kadar konuya hâkim olan başka bir kişiye yönlendirir, bu zincirleme akış sonunda örneklem grubu üstsel olarak genişlemiş olur. Araştırma evreni yeterince genişleyip doygunluğa ulaştığında görüşmeler sonlandırılmıştır.

Tez kapsamında, araştırmanın öncü evresinde konuya ılık tutabilecek denizci, tekne ustası, armatör denizciler, tersaneciler ve tasarımcılara kartopu yöntemiyle ulaşılmış oldu. 2014-2021 yılları arasında toplam 25 kişiyle derinlemesine görüşmeler yapılmıştır. Görüşme yapılan kişiler konuya çeşitli bakış açısı sunabilmek üzere çeşitli uzmanlık alanlarından seçilmiştir. Aşağıda görüşme yapılan kişilerin uzmanlık alanları sıralanmıştır.

2.1.2 İkincil kaynaklar

Çalışmada ikincil kaynaklar olarak Barbaros Yachting Veri Tabanı, gulet yapımı üzerine yapılmış tezler, gulet ve tekne yapım teknikleriyle ilgili kitap ve makaleler, Türkiye ekonomi tarihi ile ilgili çalışmalar kullanılmıştır. Kendi kişisel hikayem de araştırma sürecinde kaynaklara ulaşma konusunda önemli bir girdi oldu. Tez araştırmasının saha etaplarının şekillendiği 2014-2019 yılları arasında ailevi sebeplerle Bodrum'da sürekli olarak bulunmam, Bodrum'un geleneksel ahşap tekne yapıcılığının gelişimini anlamak için birincil kaynaklara erişimde önemli bir rol oynamıştır.

Araştırma konusu kapsamında bilgisinden faydalanan ilk kişi (aynı zamanda kartopu görüşmelerindeki tetikleyici kişilerden biri) 1970'lerden beri profesyonel olarak yat yapım sektörünün içinde olan, 1982'den beri Bodrum'da yerleşik hayat süren, Türkiye'nin önemli amatör yat dergilerinde sık aralıklarla makaleleri yayınlanan, İstanbul Kotraları ve Yelkenliler adlı basılmış iki kitabın yazarı, yat tasarımcısı iç mimar Yücel Köyağasıoğlu olmuştur.

Bu görüşmeyi takiben 2011 yılı Şubat ayında Doç. Dr. Emre Ergül ve İEÜ İç Mimarlık Bölümü öğrencileri ile yaptığım bir teknik gezi sayesinde Bodrum atölye ve tersanelerini ve geleneksel ahşap tekne yapıcılığını ilk kez yerinde inceleme fırsatım

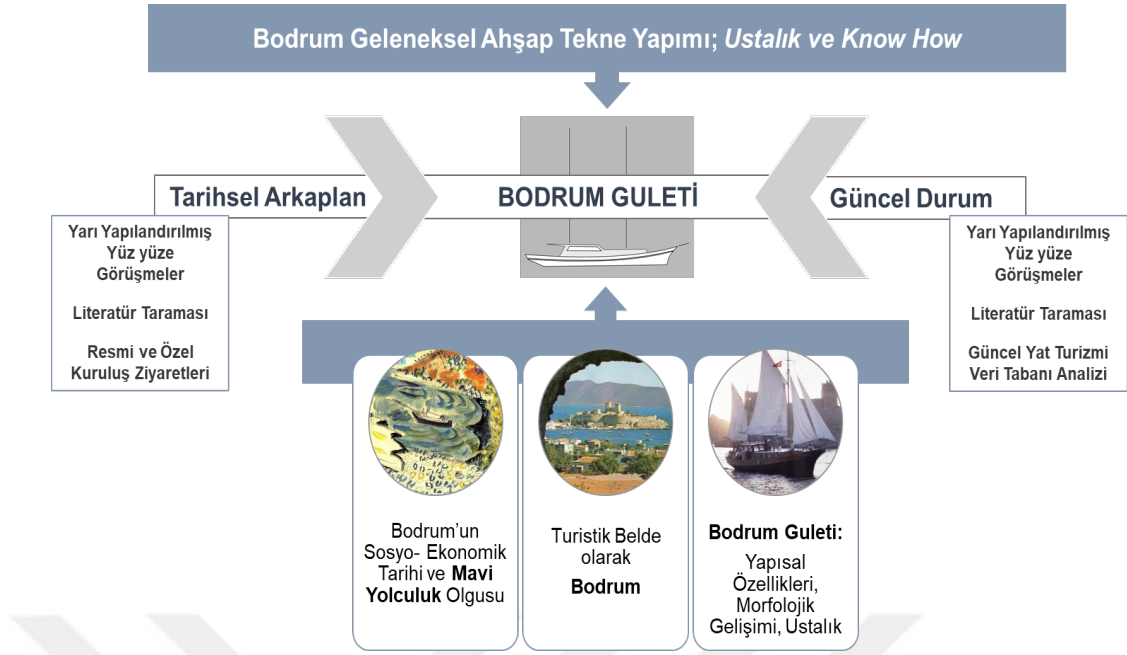
oldu. Bu aşamada elde ettiğim yeni bilgi seti, konunun derinlemesine ilgi göstermeye degecek bir zenginliğe sahip olduğunun göstergesi olmuştur.

Aynı şekilde, akademik tecrübeye sahip ve bu amaçla hazırlanmış metinlerin de teknik olarak çok daha kapsamlı bilgi içermelerine rağmen, turistik amaçlı gulet arketipinin kavramsallaştırılmasına ve akabinde maddeleşmesine, başka bir deyişle, bu arketipin doğum anına dair kesin bir bilgi veremediğini gözlemleme fırsatım oldu. Guletin, en klasik anlamda, güzel kavisli şiyer hattıyla, geniş kık güverteli, randa yelkenli, kamaralı, açık davlumbazlı olan modelinin doğum anına dair o özgün fikrin; “kıvılcımın” nereden geldiği, hangi koşullarda, hangi gerekçelerle evrimleştiği ve çeşitlendiği konusu tüm anlatılarda eksik kaldığı tespiti üzerine araştırmanın temel soruları oluşturulmuştur.

Araştırma süreç akışında öncelikle problem alanı tanımlanmış, arkasından kuramsal çerçeve oluşturularak araştırma soruları netleştirilmiştir. Daha sonra saha sınırları tanımlanmış ve örneklem grupları oluşturulmuştur. Veri toplama yöntemleri belirlenerek veri analizi, bulguların betimlenmesi ve yorumlanması, sonuçların sınırlandırılması aşamalarından sonra sonuca ulaşılmıştır. Tez süreci sonunda, tezin tüm araştırma sorularına cevap bulmak üzere aşağıda sıralanan hem nitel hem de nicel araştırma yöntemleri tarihsel analiz kapsamında karma olarak kullanılmıştır.

- Literatür Taraması
- Kartopu Yöntemi ile Yarı Yapılandırılmış Sözlü Görüşmeler
- Kantitatif Veri Analizi; Güncel Veri Seti. Barbaros Yatçılık web sitesinde yer alan, sektörde halen faal olan 423 ticari yelkenli gulet filosu
- Arşiv çalışması

Aşağıda yer alan şekilde (Şekil 2.1) tezin kavramsal kurgusu, araştırma kaynakları ve araştırma yöntemleri şematize edilmiştir.



Şekil 2.1 : Tezin kavramsal kurgusu, araştırma kaynakları ve araştırma yöntemleri.

2.2 Veri Kaynakları

Araştırma kapsamında, Bodrum ilçesi ve Bodrum yarımadasında yer alan Kaleönü limanı, İçmeler – Tersaneler Bölgesi, Yalıkavak, Kızılağaç / Yalıçiftlik bölgesi coğrafi saha olarak belirlenmiş ve araştırmalar bu bölgede gerçekleştirilmiştir.

Ustalar, uzmanlar ve turizmcilerle yapılan görüşmeler tekne veri tabanı oluşturulmasında başvuru birincil veri kaynaklarıdır. Görüşme sıklığı düzensizdir. Görüşme ortamı dış mekan ya da kişinin kendi çalışma ortamıdır . Görüşmelerde elde edilen bilgi bir örneklem grubu ile eşleştirilmiştir.

Örneklem grubu olarak Barbaros Yachting web sitesi veritabanı kullanılmıştır.

2.2.1 Tekne veri tabanının oluşturulması

Barbaros Yachting isimli broker şirketi, Türkiye'nin en büyük gulet charter şirketlerindendir. İnceleme tarihinde 400'den fazla ticari guletin haftalık kiralamasının yapıldığı, zengin teknik ve görsel bilgi içeren bir kaynaktır. Veri seti, sunulan teknelere ait bilgiler derlenerek oluşturulmuştur. Barbaros Yachting'in listesindeki guletler, uzmanlar ve ustalarla yapılan görüşmeler sayesinde şekillenen ve teorik olarak geliştirilen sınıflandırma mantığına göre kodlanmış ve kategorilere ayrılmıştır.

2.2.2 Tekne veri tabanında yer alan guletlerin örneklem temsil oranı

Bodrum’da 1967’den beri üretilen toplam gulet sayısının 1000’den fazla olduğu, Bozburun ve diğer tersanelerde üretilmiş turistik yelkenliler göz önünde bulundurulduğunda, sayının 2500 e yakın olduğu öngörülmektedir. Barbaros Yachting filosundaki teknelerin arasındaki Bodrum yapımı guletlerin oranı bilinmemekle birlikte, çoğunluğu Bodrum limanına kayıtlı teknelerin sayısal olarak önemli bir örneklem grubu teşkil ettiği kabul edilmektedir. Veri tabanında yer alan 400 ahşap teknenin ülkemizde bugüne kadar üretilen guletlerin %15’lik bir oranını temsil ettiği kabul edilmektedir.

Tarihsel olarak bakıldığında, Guletlerin inşa tarihlerinden itibaren büyük yapısal değişiklik gerektirmeden çalışabildikleri verimli ekonomik ömürleri yaklaşık 20 yıldır. Bununla birlikte, eskimiş ticari teknelerin gövdelerinin korunarak üst yapılarında gerçekleştirilen çeşitli değişikliklerle ticari faaliyette kalmaya devam ettiği ve daha çok günlük tur teknesi olarak farklı bir kullanım senaryosuna adapte edildikleri gözlemlenmiştir. Barbaros Yachting veri tabanı, günlük tur teknelerini içermemektedir.

2.2.3 Tekne veri tabanının içerdiği veri türleri

- Tekne yapım yılları
- Tekne son yenilenme yılları.
- Tekne boyları
- Kabin sayıları
- Yolcu kapasiteleri
- Tipoloji dağılımı
- Turistik hizmet kategorisi

2.2.4 Tekne veri tabanı ile yapılan analizler

- Yıllara göre, üretilen gulet tiplerinin dağılımındaki değişim incelenebilmektedir.
- Yıllara göre, gulet imalatının sayısındaki artış ve azalma incelenebilir. Bu veri liman verisi ile karşılaştırılabilir.

- Guletlerin yolcu kapasitelerini ve yıllara göre dağılımını inceleyebilir.
- Guletlerin turistik nitelikleri ile ilgili yönelim ve ticari tercihlere ilişkin geniş bir fotoğraf sunmaktadır.
- Bağımsız tekne tipolojilerinin 2019 yılı itibariyle aldıkları form yorumlanabilir.

2.3 Saha Araştırması ve Örneklem Grubu

Saha örneklem grubunun oluşturulmasındaki temel kriterler bir ürün/hizmet sistemi olan gulet turizminin 1960'lı yılların başından itibaren nasıl geliştiğini anlamak ve ustaların bu sistemin içindeki rolünü tespit etmeyi amaçlamıştır. Bu amaç doğrultusunda önce konuyu daha önce çeşitli yönlerden inceleyen araştırmacılarla ve farklı alanlardan ilgili paydaşlarla görüşülmüştür. Bu kişilere gerek yazılı medya yoluyla, gerek internet kanalıyla, gerekse müze bağlantıları kanalıyla ulaşılmıştır.

Teorik örnekleminin sağlıklı olması için görüşme yapılan kişiler, mavi yolculuk turizmi ve tekne yapımcılığıyla ilgili farklı uzmanlık alanlarından seçilmiştir. Olaya dair gelişen kavrayış sebebiyle görüşmeler güncellenmiştir.

- Ustalar
- Kaptanlar
- Araştırmacı yazarlar
- Turizmciler
- Donatanlar
- Balıkçılar

2.3.1 Yarı-yapılandırılmış yüzyüze görüşmeler ve çevrimiçi yazışmalar

2013 -2021 Arası dönemde aşağıda yer alan kişilerle yarı-yapılandırılmış yüzyüze görüşmeler gerçekleştirilmiştir (Çizelge 2.1).

Çizelge 2.1 : Görüşme yapılan kişiler ve görüşme tarihleri.

Görüşme Yapılan Kişi	Görüşme Tarihleri
1. Timuçin Binder - Antropolog, Araştırmacı	2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019
2. Özcan Onur – Heyamola Guleti sahibi, Kaptan.	2018
3. Yücel Köyağasıoğlu – Yat Tasarımcısı	2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019
4. Saner Gülsöken – Araştırmacı Yazar	2016
5. Kerim Acar – Gemi İnşaat Mühendisi	2016, 2017, 2018
6. Mustafa Özkeskin – Tirhandil Ustası	2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019
7. Uğur Susam – Tirhandil Ustası	- 2016, 2017
8. Erol Ağan - Gulet ve Tirhandil Ustası	2014, 2017
9. Mazlum Ağan – Gulet ve Tirhandil Ustası	2017
10. Erdem Ağan – Yat Tasarımcısı	2014, 2015, 2016
11. Hasan Demiröz – Gulet ve Tirhandil Ustası	2014, 2016, 2017
12. Yılmaz Dinç – Gulet Ustası	2016
13. Orhan Dinç – Tersane işletmecisi, BODTO Başkanı	2016
14. Mustafa Demiröz – Kaptan, Bodrum Denizciler Derneği Başkanı	2016
15. Tuğrul Acar –Bodrum Eski Belediye Başkanı, Arma Yapımcısı, Kaptan	2018
16. Erman Aras – Donatan, Turizmcisi, ERA Yelken Kurucusu	2017
17. Nihat Gençosman – Donatan, Arya Yatçılık kurucusu, Turizmcisi	2016
18. Dalgıç Mehmet – Emekli Gulet kaptanı	2018
19. Cevat Çapan – Yazar	2020
20. Osman Yerleşti - Oğulcan Tratası Kaptanı	2019
21. Nebil Ağan - Devlet Tratası Kaptanı	2019
22. Levent Ertörer - Ziya Güvendiren'in müşterisi, Tirhandil sahibi	2021
23. Gündüz Nalbantoğlu - Turizm İşletmecisi	2019
24. Sam Devlin - Yat Tasarımcısı	2018 (Çevirimiçi Yazışma)
25. Tad Roberts - Yat tasarımcısı	2018 (Çevirimiçi Yazışma)

2.3.2 Görüşme soruları

Görüşmeler yarı yapılandırılmış ve yapılandırılmamış görüşmeler olarak tasarlanmıştır. Sorular görüşme yapılan kişilerin uzmanlığına göre oluşturulmuştur. Bilgi aranan konu hakkında tetikleyici bir soru sorulması ile görüşmeye başlanmıştır. Sorular basılı görsel malzeme ile desteklenmiştir.

2.3.3 Görüşme prosedürleri

Tüm yapılan karşılıklı görüşmeler görüşmeye başlamadan önce ilgili kişiye bildirilmek suretiyle ses kaydına alınmıştır. Ses kayıtlarını yanı sıra fotoğraf ile belgeleme yapılmıştır. Video kaydı tekniği görüşmenin doğal akışını etkilemesi ihtimali gözetilerek kullanılmamıştır.

Görüşmelerin tamamlanmasının ardından ses kayıtlarının transkriptleri çıkarılmıştır. Transkriptler görüşme notları ile kontrol edilmiştir.

İnternet üzerinden yapılan yazılı görüşmelerin transkriptleri ve ekran görüntüleri alınmıştır.



3. BODRUM’UN SOSYOEKONOMİK TARİHİNDEKİ DÖNÜŞÜMLER VE GULET YAPIMINA ETKİLERİ

1957 ve müteakip 1958 yılları, Bodrum'da ekonomik ve sosyal alanlarda pek çok dönüşümün yaşandığı yıllardır. Ekonomik planda en önemli gelişmeler olarak liman ağzındaki mendirek yatırımı tamamlanmış, Et ve Balık Kurumu buzhanesi faaliyete alınmıştır. Yabancı yolcu gemileri düzenli sefere başlamıştır. Kültürel anlamda, Cevat Şakir gerçek anlamda ilk büyük mavi yolculuk gezisini düzenlemiştir. Yerel halk bu vesileyle hem yerli, hem yabancı çok sayıda turistle karşılaşmış ve dönüşümün ilk kıvılcımı ateşlenmiştir. Bu bakımdan, Bodrum tarihindeki sosyo-ekonomik dönüşümler incelendiğinde, mendirek yatırımının tamamlandığı ve turizm faaliyetlerinin başladığı 1958 yılı öncesi ve sonrası olarak iki ayrıştırılmış dönemde ele alınmıştır.

3.1 Turizm Öncesi Dönemde Bodrum’un Sosyoekonomik Yapısı: 1958 Öncesi

Bodrum yarımadasında tekne yapımcılığı Birinci Dünya savaşı sebebiyle durma noktasına gelmiş, savaşın ardından 1930’lu yıllara kadar ilçede bir tekne yapım faaliyetine rastlanmamıştır. Bu yıllardan itibaren süngerciliğin canlanması ile bu amaca yönelik tekne yapımcılığının da başladığına dair bulgular mevcuttur. (Binder, 2019).

Bodrum, Cumhuriyet öncesi dönemde, hinterlandında bulunan irili ufaklı 30 kadar köyde çeşitli tarımsal üretimin yapıldığı ve daha büyük şehirlere sevk edildiği, görece korunaklı bir liman kasabasıdır. Kendi limanından ihracat yapma olanağı bulunan, farklı dinlere mensup yerleşik bir tüccar sınıf ve çeşitli ekonomik faaliyetler yürüten kalabalık bir nüfusa sahip bu ilçe bölgede önemli bir merkez iken, Cumhuriyetin ilanından hemen sonraki ilk on yıllık dönemde, sosyal ve idari yapıda yaşanan değişiklikler sebebiyle canlılığını kaybetmiştir (Galanti Bodrumlu, 1945). Kamusal olarak Muğla ilinin idari yapısında yer almasına rağmen, ilçe limanının İzmir limanına bağlanması sebebiyle ihracat yeteneği ve genel anlamda tüm ticaret olanakları büyük oranda kısıtlı kalmıştır. Taşlık tepelerle çevrili bir coğrafyada bulunan ilçe merkezi,

kara yoluyla ulaşımın zorluğu sebebiyle büyük şehirlerden ve şehirler arası ticaretin yapıldığı İzmir-Milas-Muğla kara yolundan uzakta, izole bir konumdadır. Bodrum, Cumhuriyet öncesi nüfusunun bir kısmını savaş, bir kısmını da Türk-Yunan nüfus mübadele anlaşması ve göçlerle kaybetmiştir. Bütün bu sebeplerle ticari ilişkileri duraksamış, sınırlı tütün üreticiliğinden başka önemli bir ticari faaliyet de bulunmayan 2000 nüfuslu yoksul bir yerleşim yerine dönüşmüştür. Bugünün varsıl Bodrum'undan çok farklı şartlara sahip olan o tarihteki Bodrum, ünlü yazar Cevat Şakir Kabaağaçlı'nın sürgün cezası çekmeye gönderildiği fakir bir mahremiyet bölgesidir (Mansur Coşar, 2015).

3.1.1 Bodrum'un ekonomik faaliyetleri: tarım, süngercilik, balıkçılık

Bodrum, coğrafi olarak deniz kenarında olmasına rağmen, etrafı tepelerle çevrilmiş ve diğer merkezlerden uzaktır, bu sebeple de 1960'lara kadar izole bir ilçe olarak kalmıştır. Büyük şehirlerden Deniz Yolları İşletmesi'nin seyrek gemi seferleri ile ulaşılabilen ilçede, görece engebeli ve taşlık arazisinden dolayı tarım ve hayvancılık faaliyetleri kısıtlı kalmıştır. Bölge toprağının %30 kadarı ekilebilir niteliktedir. Diğer yerler makilik veya çam ormanları ile kaplıdır. Nehir veya akarsu bulunmayan bölgede, tarlalar ve tarım faaliyetleri için gereken su, kuyu ve sarnıçlarda toplanan yağmur sularının başarılı idaresine bağlıdır (Galanti Bodrumlu, 1945).

Turizm faaliyetlerinin yeni başladığı 1960'lı yıllarda, Bodrum etrafındaki yaklaşık 17.000 dönüm ekili arazinin %40'ı zeytin, %40'ı buğday, arpa ve biraz tütün, %15'i mandalina, %5'lik kalan kısım da pazarda satılan meyveden oluşmaktadır. Çevre köylerden getirilen badem, tütün, incir, üzüm gibi bölgeye has tarım mamülleri Bodrum Limanından deniz yolu ile başka şehirlere ve ülkelere taşınmıştır. Bölgedeki diğer büyük ticaret merkezi olan Milas ile Bodrum arasındaki karayolu, 1928 yılında açılmış olmasına rağmen, dar, virajlı ve bozuk bir yapıya sahip olması sebebiyle Bodrum ticaretine katkı sağlamakta yetersiz kalmıştır.

Antik liman içinde sınırlı korunma sağlayan küçük bir iskeleye sahip Bodrum'un ekonomik ilişkileri, 1930'lardan itibaren Giritli mübadil göçmenlerin buraya yerleşmesi ile değişikliğe uğramıştır. Yerleşik halk gibi toprak sahibi olmamalarından dolayı, yeni geldikleri bu ilçede ekonomik olarak güç kazanabilmek için girişimci, yenilikçi bir yaklaşım sergilemişlerdir.

İlk olarak 1935 yılında Kalimnos'tan getirdikleri bir dalgıcın eğitim vermesiyle Bodrum'da uzun yıllar sürecektir olan süngercilik faaliyetlerini başlatan bu yeni nüfus, ilerleyen yıllarda balıkçılık, terzilik, tekne yapımıcılığı, turizm, yatçılık, tersanecilik, otelcilik gibi alanlarda da başarılı girişimlerde bulunmuştur (Mansur Coşar, 2015).

3.1.1.1 Süngercilik

Süngercilik, Akdeniz'de ve Ege Denizi'nde geçmişi çok eskilere giden bir faaliyettir. Bodrum'da önceleri basit yöntemlerle yapılmış, zamanla teknikler ve donanım ilerledikçe verimi artmıştır, (Galanti Bodrumlu, 1945). 1930'lu yıllarda, kimi anlatılara göre bir Giritli göçmen, kimi anlatılarda İstanbul'lu Şevki Bey olarak geçen bir girişimcinin, özel izinle Yunanistan'ın Kalimnos adasından çağırdıkları dalgıçlar ve getirdiği iki kürekli sünger teknesi ile başlamıştır. Bu kişi daha sonra ilçenin gençlerine dalış kurallarını öğretmiş ve bir gelir kapısı açılmıştır (Çoban, 2015).

“Sünger toplamak için dalmak Bodrum'da pek eski bir uğraş değil; bu iş 1930'lu yıllarda Giritli bir “girişimci”nin gençlere bu zahmetli ve tehlikeli sanatı öğretmek amacıyla Kalimnos'tan bir dalgıç getirtmesi ile başlamış” (Çoban, 2015).

İlerleyen yıllarda, gerek forma dalışının hayati tehlike içeren bir yöntem oluşu, gerekse motorların gücünün artması ve edinimlerinin kolaylaşması sayesinde, motorlu teknelere takılan ve gangava adı verilen “deniz dibi tarağı” sistemi ile başka bir sünger avcılığı tekniği de ortaya çıkmıştır. 1940'lı yıllarda, daha önce yasak olan bu avcılık türü, yatırımcıların ısrarı üzerine yeniden kanunen mümkün hale gelir.

“...Bu Giritli, birkaç tekneye bir tür su altı tırmığı olan ve gangava denilen bir cihaz koydurtmuş, böylece süngercilik Bodrum'da ana kazanç kapısı haline gelmiş. Dalgıçlar başlık takıyorlar ve ağır iş elbiseleri giyiyorlardı, buna karşın gangavada çalışmak tehlikeli değildi, çünkü insanlar tekneden ayrılmadan makineyi çalıştırıyorlardı. Bu yöntem kısa sürede daha popüler hale geldi ve 1950'lerde elliden fazla tekne gangava ile donatıldı” (Mansur Coşar, 2015).

Bu ifadelerden, süngercilik faaliyetlerinin Bodrum'da nüfus mübadelesi sonrası duraklayan tekne yapımıcılığının yeniden başlamasına önayak olduğu görülmektedir (Binder, 2012)

1933 yılında, 1900 doğumlu Nami'nin Mehmet ve 1918 doğumlu Ziya Güvendiren birlikte inşa ettikleri ilk ve tek tekne olan 10.5 metrelik “Atilla” tırhandili, Bodrum’da kendilerinin de ikamet ettiği Kumbahçe mahallesi sahilinde inşa etmiştir. Süngercilik faaliyetini Bodrum’da ilk başlatan Girit’li göçmen Ali Cengiz için inşa ettikleri bu teknenin maketi, bugün Bodrum Deniz Müzesi (B.D.M.) sabit sergisinde yer almaktadır (Şekil 3.1).



Şekil 3.1 : 1933 yapımı “Atilla” tırhandili (B.D.M. arşivi).

Nami'nin Mehmet Usta, “Atilla” tırhandilini yaptıktan sonra tekne yapımcılığını Bodrum’dan daha büyük ticari bir liman olan Güllük ilçesine taşımıştır. Ziya Güvendiren Usta ise bir süre onun yanında çalışmış, ardından Bodrum’a dönerek kendi marangozhanesini açmış ve tekne yapımına başlamıştır (Binder, 2012)

Devam eden yıllarda Tırhandiller Bodrum’un temel süngerci teknesi olmuş, sürekli talep görmüş ve tekne yapımcıları tarafından uzun yıllar boyunca sürekli inşa edilmiştir. 1948 yılında Mehmet Karakaya için iki süngerci teknesi yapan Ziya Usta, birini müşterisine, diğerini kendine yapmıştır. Tepecik ve Güvendiren isimli bu tekneler birer tırhandildir (Binder, 2012)

Bodrum’da süngercilik faaliyeti, 1960’lara kadar ya gangava, ya da formalı (şekil 3.2) dalış kıyafetleri ile yapılmıştır. Bu tarihlerde, Baskın Sokullu ve Tosun Sezen isimli İstanbul Robert Kolej’li iki genç dalgıç, Bodrum’lu süngercilere “Nargile” adı verilen yeni bir dalış tekniğini öğretmiştir.

Dalış maskesi giyen ve regülatör kullanan bir dalgıca hortumla sürekli basınçlı hava verme prensibine dayanan bu teknikle, (Şekil 3.4) dalgıçlar çok daha kısa sürede, daha çok sünger avlayabilmektedir. Nargile tekniği, ticari olarak rüştünü ispat ettiğinde,

basitliđi sebebiyle sűratle yaygınlařır ve diđer sűnger avcılıđı yűntemlerinin terkedilmesine yol açar.

“... 4 arkadař Bodrum’a gelmek űzere yola çıktıđımızda 18 yařındaydık. İlk gezimize Mandalinci teknesiyle çıktık. Dalgıç Kazım, řeytan Ahmet ve Gavur Ali’yle bu gezide tanıştık. Kale’nin űnűnde dalıp sűngeri gűsterdiler. Bizler onlara balıkadam giysilerimizi tanıttık, vurgun yememek için yapmaları gerekenleri, dalıř tablolarını gűsterdik. Bu anlattıklarımıza sűngerciler inanmadılar. Bize ilk inanan Gavur Ali oldu.” (Nargileci, 2008).



řekil 3.2 : Formalı ve balıkadam usulű yapılan sűngercilik (Tosun Sezen arřivi).

Bodrum tecrűbesini műteakiben, Tosun Sezen, űnce 1958 yılında Beřiktař Et ve Balık Kurumunda iře bařlar. EBK’ya ait “Mercan” isimli kompresűrlű bir tekne ile Bodrum’lu sűngercilere tűplű dalıř tekniđini űđretmek için Bodrum’a gelmiřtir. Bu abaya rađmen, iki aylık kısa bir yaz programı ile bu konuda Bodrum’da yeterli bir ilerleme sađlanamamıřtır (Aktar, 2016).

Tosun Sezen 1959 yılında askerliđini ubuklu Dalgıç Okulu’nda yaparken basınç odası operatűrlűđűnű de űđrenmiřtir. 1961 yılında terhis olduktan sonra, Baskın Sokullu ile Bodrum’a yerleřmiř ve sűnger avcılıđına bařlamıřtır. İgili, aynı yıl 5000 lira nakit ve 3000 liralık bir pul koleksiyonu satarak birleřtirdikleri para karřılıđında, İstanbűl Ayvansaray’da Pamuk Usta’ya 6 metrelik bir tekne yaptırmıř ve sűngerciliđe bařlamıřtır. Baskın Sokullu ve Tosun Sezen, “Tımarhane” adını verdikleri bu tekne ile kazandıkları paralarla, bu kez Bodrum’da Erol ve Mehmet űzyurt Ustalara, 7000 lira karřılıđında 10 metrelik bir tırhandil yaptırmıřtır (Aktar, 2016).



Şekil 3.3 : Sezen ve Sokullu’ya ait “Ali Dayı” inşa edilirken, 1961 (Aktar, 2016).

Bu tekneye, 15.000 liralık Ziraat Bankası donanım kredisi ile Lister marka bir motor alınmıştır. “Gavur Ali” lakaplı Kaptan Ali Karayel ve Bodrum’lu genç dalgıçlarla birlikte avlanan iki arkadaş, 1961 senesinde, “Ali Dayı” adını verdikleri bu tırhandil (şekil 3.3.) ve yanında destek kayığı olarak aldıkları aynakıç tipi “Fok” isimli ikinci bir tekneyle Fethiye Körfezinde 2 ayda 450 kilo sünger avlamıştır. Ekipten kimse vurgun yemeden elde edilen bu ticari başarı, nargile tekniği hakkındaki şüpheleri ortadan kaldırmış, yerli sünger dalgıçları eski teknikleri süratle terketmiştir. Nargile ile dalışa yönelik kompresör donanımlı bir çok yeni tekne yapılmış, Bodrum’da sünger avcılığında yeni bir sayfa açılmıştır (Aktar, 2016).

Bu yeni teknik henüz yeni yaygınlaşmaya başlamışken, 1964 yılında Ege denizinde ve Türkiye sahillerindeki süngerlerde bir hastalık görülmüştür. “Sünger Kanseri” olarak anılan bu hastalık sebebiyle sünger avcılığı o tarihten sonra Libya, Tunus gibi Güney Akdeniz ülkelerinde yapılmaya başlanmıştır (Onur, 2017).

Süngercilik, hastalık sebebiyle getirilen av yasağı, sentetik süngerin geliştirilmesi ve sünger hastalığının 1986 yılında yeniden ortaya çıkması ile ekonomik önemini tamamen yitirmiştir. 1958 yılında 1000 kişinin sünger avı ile geçimini sağladığı bilinirken, Güney sahillerinde sünger avlanan sahaların turizme açılmasının da etkisiyle bu sayı hızla azalmıştır. 1986 yılındaki son hastalık öncesi Bodrum’da 40 teknede 120 kişi çalışırken, 3 yıl sonra bu rakam 8 teknede 24 kişiye düşmüştür (Atahan and Bilecik, 1989).



Şekil 3.4 : Nargile yöntemi ile dalış (Fotoğraf: Ergun Çağatay, 1968).

Sünger avcılığının gelir kapısı olma kapasitesini kaybetmesi sebebiyle, Bodrum’lu denizcilerin turizm faaliyetlerine odaklandığı, yeni inşa edilen Bodrum yapısı ahşap teknelerin ağırlıklı olarak bu yeni faaliyete uygun tasarlandığı, eski sünger teknelerinin de boyutlarına uygun şekilde turizm kullanımına adapte edildiği görülmüştür (Binder, 2016).

Baskın Sokullu ve Tosun Sezen tarafından sipariş edilen ve Bodrum’da geleneksel üretim yöntemleri ile inşa edilen ahşap bir tırhandil olan “Ali Dayı” isimli tekne ise, yapıldığı tarihte modern bir motor, dalgıçlar için basınç odası ve elektronik iskandil gibi ileri teknolojik araçlarla donatılmış, emniyetli bir derin deniz dalış teknesinin prototipini oluşturmuştur. Yıllar içinde, özellikle mavi tur teknesi ve yat yapımıcılığında pek çok örneği görülen “İstanbul’lu vizyoner müşteri – Bodrum’lu yetenekli usta” işbirliği modelinin vücuda getirdiği erken dönem bir yapımdır. Günümüzde, sanayi mirasımızın önemli bir parçası olarak Hasköy’deki Rahmi Koç Müzesi’nde sergilenmektedir.

3.1.1.2 Balıkçılık

Deniz kenarında kurulmuş bir ilçe olması sebebiyle, tarihin erken dönemlerinden itibaren Bodrum’da balıkçılık faaliyetleri yapılmıştır. Cumhuriyet öncesi dönemde, kanı akmayan bir canlı olması sebebiyle müslüman halkın ilgilenmediği balıkçılık,

daha çok Bodrum’lu gayri müslim nüfus tarafından sürdürülmüş ve onlar tarafından hem tüketilmiş, hem de ihrac edilmiştir. Cumhuriyet sonrası Bodrum’da önce süngercilik, ardından yaygınlaşan ve iyi kazanç sağlayan diğer bir meslek dalı da, balıkçılık olmuştur (Çoban, 2015). Fatma Mansur Coşar, Bodrum adlı kitabında bu iki mesleğin gelişimini “..1940’lı yıllardan sonra, özellikle 1950’den beri, balıkçılık bu günkü önemini kazandı. Ziraat Bankası da bunda önemli rol oynadı. Banka mandalinada olduğu gibi tekne, balıkçılık ve dalış malzemesi alımı için halka kredi verdi. 1953’te bir soğuk depolama tesisi yapıldı.” sözleriyle anlatır (Mansur Coşar, 2015).

Fatma Mansur Coşar, 1953 yılında London School of Economics'ten Ekonomi alanında mezun olmuştur. 1960 yılında Harvard Üniversitesinden Siyaset Bilimi alanında doktora derecesini almıştır. 1966-1968 yılları arasında ODTÜ Mimarlık Fakültesi Bölge Planlama Bölüm Başkanı olarak görev yapmıştır. Aynı dönemde Bodrum’da kapsamlı saha araştırmaları yapmış ve bunları 1972 yılında "Bodrum: A Town in The Aegean" adlı kitabında yayınlamıştır. Bu kitap 2015 yılında "Bodrum: Ege'de bir Kasaba" adıyla türkçeleştirilmiştir. Mansur Coşar araştırmasında 1950 yılında Bodrum’da yalnızca dört beş tekne varken, 1968 yılına gelindiğinde, altı büyük balıkçı teknesi, otuz beş piyade ve balık yakalamak, turist gezdirmek ya da sahilde bulunan ancak karadan ulaşılamayan yerlere yük taşımak için kullanılan doksan beş küçük tekne bulunduğunu ifade etmiştir (Mansur Coşar, 2015).

Balıkçılık sektöründe, 1950’li yıllarda Marshall Planı kapsamında hazırlanan Lou Mengers raporu, balıkçı filosu kurulmasına yönelik çalışmaları başlatmıştır. Devlet eliyle yürütülmeye çalışılan balıkçılık faaliyetleri Et ve Balık Kurumu tarafından yönetilememiş, alınan gemiler onyıllarca atıl kalmıştır. Bununla birlikte, yine Marshall planı kapsamında, çeşitli destek mekanizmalarıyla özel iştiraklere motor ve ağ ipliği gibi yüksek maliyetli teknik teçhizat temin edilmiştir. Türkiye genelinde yaşanan bu gelişmeler paralelinde, özellikle trol teknelerinin sayısında kısa zamanda büyük bir artış gözlemlenmiştir. 1940 yılında İskenderun’da 2 dip trawl gemisi varken bu sayı 1954’te 11’e yükselmiştir. 1957’de 15, 1963’te 60’a ulaşmıştır. Aynı yıllarda Bodrum’da iki trol teknesi olduğu kayıtlara geçmiştir. 1972’ye gelindiğinde bu rakam 303 olmuştur (Arpa, 2015).

Bodrum Limanına bağlı balıkçı kayığı sayısının süratle artması, 1957 yılında Bodrum kalesi mendireğinin inşaatı ile de ilişkilendirilebilir. İlçede buzhane kurulmasına dair

farklı bilgiler mevcuttur. Mansur Coşar'a göre ilk buzthane 1953 yılında kurulmuştur. Aktar, 2016 tarihli Tarih dergisinde yayınlanan makalesinde, 1958 senesinde Et ve Balık Kurumu'nun ilçede buzthane kurduğunu yazmıştır. Bu tarih farkı, olasılıkla, bir kapasite artırımı ihtiyacına yönelik ikinci bir müdahaleden kaynaklanmaktadır. Her halukarda, buzthane kurulması balıkçılık ve tekne yapımcılığı için teşvik edici bir unsur oluşturmuştur.

Mendireğin sağladığı korunma sayesinde balıkçı tekneleri limanda güvenli bir şekilde bağlanabilmektedir. Bu teknelerle avlanan balıkların sıcaktan bozulmadan İzmir ve civardaki şehirlere satılabilmesi için soğuk hava deposunda saklama imkanı da sağlanmıştır. Yine de, anılan gelişmeler balıkçılığın önemli bir gelir kapısı olarak ilçede yerleşmesi için yeterli olmamıştır. Bunun için uzak mesafelere gidebilecek, kaba denizlere karşı dayanıklı ve yüksek av taşıma kapasiteli trol teknesi ihtiyacı vardır. Bu özelliklerde bir teknenin maliyeti, ustaların halen süngerciler için yapmakta oldukları tırhandil tipi teknelerin maliyetlerinden misliyle yüksektir. Açık denizde balık avına uygun tekne yapımı için gereken finansman ihtiyacı sorunu çözülene kadar balıkçılık faaliyetleri Bodrum'da yaygınlaşamamıştır (Binder, 2016).

Tekne maliyetleri, tekne boyuna göre doğrusal bir oranda değil, parabolik benzeri bir eğrisel çizgi takip ederek geometrik artış gösterir. Bunun sebebi, gövde ölçülerinin üç boyutta da (boy x en x yükseklik) büyümesi ve tekne kabuğunu oluşturan dış yüzeylerin ve teknenin iç hacminin eksponensiyel (üsset) artış göstermesidir (Doane, 2010). Öyle ki, 8 metrelik bir teknenin hacmi ile 10 metrelik bir teknenin hacmi arasında, %20 den çok daha fazla artış gözlemlenecektir. Gros Tonaj (GT) olarak değerlendirilen bu parametre, teknenin kapalı iç hacimlerinin su ile doldurulmuş varsayılan halinin tonajını ifade eder ve doğrudan maliyet ile ilişkilidir. Tekneler büyüdükçe, ağırlıkları da üstel olarak artmaktadır. Örneğin, 8 metrelik bir tırhandil 5.5 ton ağırlığında iken, 10 metrelik bir tırhandil 9 ton, 17 metrelik bir gulet ise ortalama 60 ton ağırlığa ulaşmaktadır. Bu tekneleri inşa etmek ve donatmak için gereken malzeme miktarının yanı sıra, tüm bu malzemelerin lojistiği ve tekneyi kızaklama gibi ek maliyetler de, her birkaç metre için misliyle yükselmektedir (Çırpanlı ve Özkeskin, 27 Nisan 2016).

Bu durum, açık deniz balıkçılığı sektörüne girmek isteyen balıkçı ve yatırımcıların özkaynaklarıyla büyük tekne inşa ettirmelerine engel olmuştur. Bu yatırımı yapacak finansal kaynak elde edememişlerdir. 1960'lı yıllara kadar yegane finansman

sağlayıcısı olan devlet bankalarının balıkçılara bu iş için kredi vermeyişinin Bodrum’da açık deniz balıkçılığının uzun yıllar boyunca başlayamamasına sebebiyet verdiği anlaşılmaktadır.

3.1.2 Ege ve Doğu Akdeniz Havzası balıkçılığı ve Bodrum’da balıkçı teknesi olarak gulet yapımı

Derin denizlerde ve kıyıdan uzakta balıkçılık faaliyetlerinde bulunmak isteyen girişimcilere yönelik mali destek sağlanması, Bodrum’un ilk balıkçı guletlerinin yapımına giden yolda aşılacak önemli bir eşiktir (Arpa, 2015) (Gür, 2002).

1957-1958 yıllarında, Bodrum’da ve Güllük’te iki büyük gulet yapılır. Bunlar, Nami’nin Mehmet Usta’nın yaptığı Ege Gülü, ve Ziya Güvendiren Usta’nın yaptığı Mustafa Tratasıdır. Her ikisi de klasik gulet gövde formunda olan bu tekneler, Bodrum limanından hareketle Ege ve Doğu Akdeniz’de yüzlerce mil katederek açık deniz balıkçılığı yapmaya başlarlar (Şekil 3.5). Ege Gülü son olarak İskenderun Limanı’na bağlı olarak faaliyetini sürdürmektedir. Hasan Braki’nin sahibi olduğu Mustafa Tratası günümüzde faal değildir.

Bu noktada, inşa edilen bu ilk büyük balıkçı teknelerinin -trataların- neden klasik gulet gövde formunda yapıldığı, neden Türkiye’nin diğer bölgelerinde olduğu gibi aynakıç veya “karpuz kıç” olarak tabir edilen türde inşa edilmediği araştırmanın bağlamını tanımlama bakımından anlamlı bir soru olarak karşımıza çıkar.

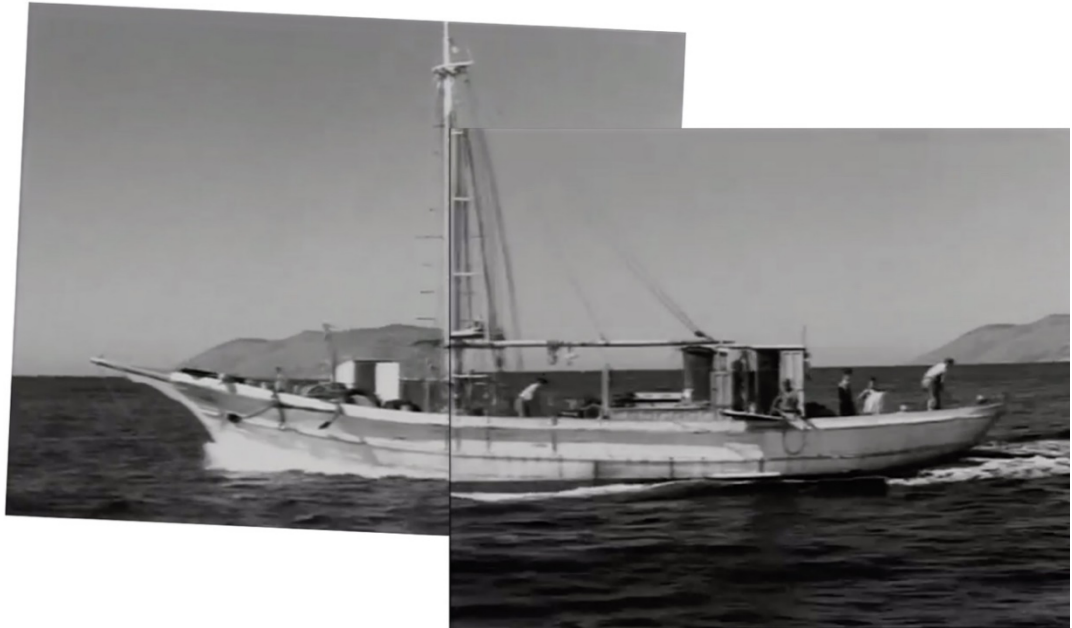
Bir ağır sanayi faaliyeti olan çelik gemi yapıcılığı Bodrum’da bulunmadığından, tek olasılık ahşap tekne yapım teknikleri ile bir çözüm bulunmasıdır. Benzer coğrafi koşullarda bulunan ve ortak deniz kültürünü paylaşan Yunanistan’da, Marshall yardımı kapsamında daha başarılı bir politika izlenmiş, kısa sürede 300’den fazla trol teknesi alınmış, 200 tekne de inşa edilmiştir (Arpa, 2015).

Aynı denizlerde avlanan iki yakanın balıkçıları, 1935’e kadar olan serbest ticaret döneminde yakın ilişkiler kurmuş ve sonrasında da fiilen devam ettirmiştir. (Mansur Coşar, 2015) Bugünün gergin politik ortamından çok farklı bir dönemde, birbirleri ile deniz ortasında balık alış veriş de yapan iki ülke balıkçılarının, teknelerin denizcilik özellikleri ve avlanmaya dair verimli pratiklerin paylaşımı konusunda birbirlerini pozitif yönde etkilemiş olmaları akla yatkındır.



Şekil 3.5 : Sol üstte iki Bodrum Tratası, Antalya Kaleiçi, 1960'lı yıllar.

Ege bölgesinde yunan sularında, 1961 tarihli “Psarades Kai Psaremata” (Balıkçılar ve balıkçılık) belgeselinde görüldüğü gibi, gulet formunda trol tekneleri faaliyet göstermektedir (Şekil 3.6). Bu teknelerin motorsuz ve yelkenli örneklerinden Siros gibi tersane adalarında yüzlerce inşa edilmiş, daha sonra dizel motor adaptasyonu ile balıkçılık faaliyetlerinde kullanılmaya başlanmıştır (Delis, 2016). Siros adasında gulet tipi balıkçı teknesi yapımcılığı 1990'lara kadar sürmüştür (Damianidis, 1989).



Şekil 3.6 : Gulet formulu Yunan Tratası, 1961 (“Psarades Kai Psaremata” adlı belgeselden birleştirilmiş ekran görüntüsü).

Ege'nin batı kıyısındaki Siros adası gibi, tüm Akdeniz havzasına ve Atlantik kıyılarına yüksek kalitede ve her türde yelkenli gemi inşa eden tersaneleri bulunan yunanlılar, ahşap tekne yapıcılığı konusunda oldukça ileri seviyededir (Delis, 2016).

Bodrum'da, derin deniz balıkçılığının yaygınlaşmasının önündeki engeller olan mendirek eksikliği, buzhane olmayışı ve finansal darboğaz gibi unsurlar ortadan kalktığında, balıkçılar tarafından Mehmet Uyav ve Ziya Güvendiren ustalara sipariş edilen, ilk yaptırılan büyük tekneler “trata” adı verilen ve yaygın olarak kullanılan yunan gulet modelini örnek aldığı düşünülmektedir. Aynı dönemde H.I. Chapelle'in Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütü için hazırladığı ve Türk Hükümetine sunduğu 1957 tarihli “Türk Balıkçı Tekneleri” adlı raporda İstanbul Ayvansaray'da 1954 senesinde Durmuş Ali Torlak Tersanesinde “İskenderun için” 18 metrelik üç ayrı gulet yapıldığı da belgelenmiştir (Chapelle, 1957). Bu sebeple, Bodrum'da yapılan iki guletin Türkiye'de yapılan ilk balıkçı guletleri olmadıkları anlaşılmıştır.

Nami'nin Mehmet ve Ziya Usta'nın aralarındaki 18 yaş farka ve aynı ilçede yaşamamalarına rağmen Güllük ve Bodrum'un oldukça yakın coğrafi konumları ve ticari ilişkileri sebebiyle, bilgi ve görüş alışverişini sürdürdükleri, birlikte akıl yürüttükleri düşünülebilir. Bu sebeple, Ege Gülü ve Mustafa Tratasının birbirlerine çok yakın tarihlerde üretilmiş olmaları şaşırtıcı değildir. Mustafa tratası, Ege Gülü ve takip eden guletlerin gövde formu, büyük yük guleti olan Karadeniz guletlerinden çok farklıdır. Bunlar, “Akdeniz Guleti” denilebilecek, formundadır. Bu tekneler 1800'lerin sonu ve 1900'lerin başında yelkenli olarak inşa edilmiştir. 1930'lardan sonra, motor adapte edilmiş versiyonlarının Yunanistan'da, İtalya'da ve Akdeniz'e kıyısı olan Tunus gibi ülkelerde inşa edildiğine ve yaygın olarak kullanıldığına dair bulgular mevcuttur. Yunanlıların “Karavoskaro” olarak adlandırdığı, Ege'nin Syros gibi tekne yapıcılığı ile bilinen adalarında klasik gulet gövde formuna sahip tekneler inşa edildiği bilinmektedir (Damianidis, 1989; Delis, 2016).

1950'li yıllara gelindiğinde gulet inşaatı olmayan Bodrum'da, gulet yapıcılığının başlamasının bir sebebi, uzak sahillerde 9-10 metrelik tekneleriyle avlanan Bodrum'lu süngercilerin, guletlerin yabancı ülkelerde trata olarak kullanımına şahit olmalarıdır. Tunus ve Libya sahillerinde sünger avcılığına gittikleri bilinmektedir. Bu gibi pek çok durumda, Bodrum'lu denizcilerin gulet formu teknelerin balıkçılık amacıyla kullanımını görmüş ve incelemiş olmaları doğaldır. Yüksek kapasiteli balıkçı teknesi için ihtiyaç doğduğunda, tekne siparişi veren armatörlerin model olarak Ege ve

Akdeniz’de yaygın kullanımda olan gulet tipi tekneleri tercih ettikleri görülmektedir (Damianidis, 1989; Delis, 2016; Kükner et al., 2009).

Bu teknelerden biri olan MS Tarzan, Tunus’un Sfax limanında 1950 yılında inşa edilmiş ve Fransa’da restore edilmekte olan latin armalı bir gulettir (Şekil 3.7). Bu teknelerin düşük şiyer hatlı profilleri sayesinde, taşımacılık, balıkçılık ve süngercilik faaliyetleri için uygun oldukları görülmektedir.

Bodrum’da açık deniz balıkçılığı için gulet yapımıcılığının başladığı dönem olan 1957-1958 yıllarında, Karadeniz sahillerinde balıkçılık için hala takalar kullanılmakta olup, aynakıç almatralar henüz yaygınlaşmamıştır (Arpa, 2015; Kademoğlu, 2000).



Şekil 3.7 : MH Tarzan. Latin armalı Tunus guleti, 1950.

Karadeniz yapısı guletler ise, (şekil 3.8) yük taşımacılığında kullanılan, kaba hatlı, 200-300 tonluk koster gemilerdir. Karadeniz guletleri balıkçılıkta kullanılmamıştır. Şekilde, Karadeniz yapısı bir gulet ve geri planda kıyıya yanaşmış olan, beyaz küpeşteli, 40-50 tonluk “Ege Gülü” tratası birlikte görülmektedir.

1958-1959 yıllarında Sürmene Çamburnu’nda inşa edilen ilk ahşap almatralar, “karpuz kıç” tabir edilen ve arkaya doğru sürekli daralan bir gövde formuna sahiptir. Almatralar 1963 senesinden sonra aynakıç olarak dönüştürülmüş ve geniş bir kıç güvertesine kavuşmuştur. Çelik almatraların yapımına ise ilk olarak 1977 yılında Sürmene’de başlanmıştır. 1958-59 yıllarında yapılan baltabaş ve karpuzkıç almatralar alçak bir su kesimine sahiptir (Kademoğlu, 2000).



Şekil 3.8 : Bodrum limanında Karadeniz yapısı bir yük guleti.

Karinası, diğer bir deyişle “Kruz” tabir edilen su kesimi düşük olan bu tekneler, Ege’de dip tarayarak yapılan trol ve trata avcılığının gereklerine uygun değildir. Almatralar çoğunlukla deniz tabanına temas etmeyen gırgır için kullanılmıştır, oysa guletler dip tarar ve bu işi kötü havalarda da yapabilmelidir (Nebil Ağan ile görüşme notları, Devlet Tratası sahibi).



Şekil 3.9 : Gri-sarı-yeşil-siyah, geleneksel "Giritli" renklerinde boyanmış, Akdeniz Guleti formuna sahip “Devlet” Tratası (Çırpanlı, 2016).

“Dip tarayarak trol çekme işi bir nevi kıçtan demir atma eylemine benzetilebilir. Tabandaki sürtünme kuvvetinden dolayı ağ teknenin kıçını rüzgarüstüne çevirir, teknenin başı da uçurtma kuyruğu gibi rüzgaraltına döner. Bu yüzden guletlerin, kepçe gibi yükselen geniş formlu kıç tasarımları sayesinde, rüzgar tarafından gelen dalgayı içeri almamak ve denizin teknenin yanlarından akmasını sağlamak gibi önemli bir görevi vardır" (Osman Yerleştii ile görüşme notları, Oğulcan Tratası sahibi).

1950'lerin sonunda inşa edilen ilk guletlerin aynı boydaki “karpuz kıç” tabir edilen modellere göre daha geniş gelen bir kıç güverte sunduğu ve daha derin su kesimine sahip olduğu görölmektedir. Gulet formu balıkçılarca beğenilir ve tekrar üretimler gelir. Böylelikle, Bodrum'un gulet tratalarının sayısı süratle artmaya başlamıştır. Bugün Bodrum limanına kayıtlı toplam 15 trata bulunmakta ve faaliyetlerini geniş bir alanda sürdürmektedir (Çoban, 2015).

3.1.3 Yat turizminin başlangıcı: Bodrum'a yabancı turist ilgisi

Mandalincilik, Süngercilik ve Balıkçılığın ardından, Bodrum'un sosyo-ekonomik tarihindeki en önemli dönüşüm turizm döneminin başlaması ile yaşanmıştır. Araştırmalarda, Bodrum'a yabancı turist ilgisinin yat turizmi ile başladığı, Bodrum turizmini denizden gelenlerin ve yatçıların hareketlendirdiği izlenmiştir. Yaz aylarında, yelken seyri için ideal seviyede, sürekli aynı yönden esen, öngörülebilir bir rüzgar rejimine sahip olan Ege denizinde, özellikle Bodrum yarımadası etrafında, Güllük, Gökova, Hisarönü, Marmaris ve daha güneyde Fethiye körfezlerinde, demirlemek için uygun, geceleme için güvenilir pek çok sakin koy da bulunması, bölgeyi yat turizmi için cazip kılmıştır. Uzun tatiller, popülerleşen yatçılık ve seyir imkanlarının artması sayesinde batılı turistler 1950'li yıllardan itibaren elverişli konaklama imkanı olan Bodrum-Fethiye arası kıyılara ilgi göstermeye başlamıştır.

Cevat Şakir ve arkadaşlarının Gökova'da ikinci mavi geziyi düzenledikleri 1957 senesinde, üç direkli büyük bir lüks guletin de Bodrum'da kaleönüne demirlediği anlaşılmaktadır. Online bir yazışma grubu olan “*Eski Bodrum*” mesajlaşma grubunda, 8 Haziran 2016 yılında Sebahattin Efe tarafından paylaşılan Esin Fidan'a ait fotoğrafların incelenmesinin ardından, yürütölen görsel arama araştırması neticesinde benzer tekneler gruplanmış, sonuç olarak Bodrum'u ziyaret eden teknenin İtalyan Benetti tersanesi yapımı, 49 metrelik 3 direkli “*Gerlando*” isimli yelkenli yat olduğu tespit edilmiştir.

Varlıklı ve ünlü isimlerce kiralanan bu yat, günümüzde “*Francesco Petrarca*” adıyla Akdeniz’de faaliyetlerini sürdürmektedir. “*Gerlando*” nun Turistik Bodrum guletlerinin tasarımına olası etkisi ilerleyen bölümlerde incelenmiştir. (Şekil 3.10) 1945 yılında, ilk “Mavi Gezi” seyahatini düzenleyen Halikarnas Balıkçısı ve arkadaşlarının, bu geziyi 1957 senesinde tekrarladıkları bilinmektedir.



Şekil 3.10 : Lüks yelkenli yat Francesco Petrarca (eski Gerlando).

Yazarların anlatıları, İstanbul ve Ankara gibi büyük şehirlerde oldukça ilgi çekmiştir. 1958 senesinde, Bodrum’da tüplü dalışı ilk gerçekleştiren Tosun Sezen ve Baskın Sokullu da, anılarında Bodrum’a geliş sebepleri olarak Halikarnas Balıkçısı’nın yazdıklarından aldıkları ilhamı dile getirmişlerdir (Aktar, 2016). Takip eden 1958 yılı, Bodrum’da yaşanacak olan çok boyutlu sosyoekonomik dönüşümün hızlandığı, önemli bir yıl olmuştur. Yunan denizcilik şirketi Typaldos Lines’a ait Aegean Princess yolcu gemisi ile ilk yabancı turist kafilesi Bodrum’a gelmiş ve şirket takip eden birkaç yıl boyunca bu gemi ile Bodrum’a düzenli seferler düzenlemiştir (Gür, 2002).

Bu karşılaşmaların ardından, Bodrum’lu genç girişimcilerin Yunanistan’ın Kos adasına geçerek orada turizm sayesinde elde edilen zenginlik ve refaha şahit olması, Bodrum’luların da turizme bir gelir kaynağı olarak ilgi göstermelerine sebep olmuştur (Gür, 2002). Yanısıra, Devletin Bodrum’u bir turizm merkezine dönüştürme politikalarının da bir sonucu olarak Bodrum Turizm Tanıtım Derneğinin kurulması ile, bu alanda hem yerel nüfusu, hem de gelen yabancı ve yerli turistleri bilgilendiren etkin bir organizasyonun başladığı görülmektedir.



Şekil 3.11 : Yunan denizcilik şirketi Typaldos Lines’a ait “Aegean Princess” yolcu gemisi.

Aynı yıl, Amerikalı su altı arkeoloğu ve fotoğrafçı Peter Throckmorton Bodrum’a gelmiştir. Throckmorton, Karaada açıklarındaki batıkları Dalgıç Kaptan “Gavur Ali” (Ali Karayel) ve Kemal Aras’ın “Mandalinci” adlı teknesi ile keşfetmiştir. Throckmorton, aynı ekiple daha sonra yapacağı dalışlarla o döneme kadar bulunmuş en eski arkeolojik buluntu olan İnceburun Batığını da keşfetmiştir. Bu keşif, Bodrum turizmine büyük katkı sağlayan Bodrum Sualtı Müzesi’nin ve Amerikan Pensilvanya Üniversitesinin desteğiyle dünyanın en büyük su altı arkeolojisi enstitülerinden INA’nın (Institute for Nautical Archaeology) kuruluşuna da vesile olmuştur. Ziya Güvendiren Usta’ya “Ballarama” isimli bir tekne yaptıran Throckmorton, 1970’lerin başında Turistik amaca hizmet eden ilk teknelerden birinin sahibidir. (Şekil 3.12.) Böylelikle, ilçenin günümüze dek hız kesmeden yaşayacağı hızlı dönüşüm evresine de girilmiş olur.



Şekil 3.12 : Ziya Güvendiren yapımı Aynakıç “Ballarama”.

Bununla birlikte, o tarihe kadar hep iş teknesi, yük kayığı gibi kaba tekneler yapan tekne yapımcıları da bu yeni ekonomik faaliyetten paylarına düşeni almaya yönelmiş, ilk siparişlerini almıştır. Böylelikle, sünger, balık veya yolcu taşıma amaçlı olmayan, gezi amaçlı ilk turistik teknelerin siparişleri verilmiş ve kızaklara koyulmuştur.

Fatma Mansur Coşar'ın 1960'lı yılların başındaki gözlemlerine göre, o tarihe kadar Bodrum'lu tekne yapımcıları sadece balıkçılar ve süngerciler için tekne yapmaktadır. 1960'ların başından itibaren, İstanbul'dan ve yurt dışından gelen ziyaretçiler Bodrum teknelerinin zarif çizgilerine hayran kalmış ve fiyatlarını ucuz buldukları için gezi teknesi yaptırmaya başlamıştır. Ancak kısa sürede, artan talepler karşısında Bodrum'da “fiyatlar çok yükselmiş, pek çok kişi, fiyatların hala makul düzeyde olduğu daha güney sahillerinde tekne yaptırmayı düşünmeye başlamıştır.” (Mansur Coşar, 2015).

Beldeyi turizm amaçlı ziyarete gelen erken dönem bir İstanbul'lu olan Arman Saygın, Saros körfezinde görüp beğendikleri bir tırhandil'in peşinden Bodrum'a gelmiş genç İstanbul'lular olduğunu, bu kişilerin Nuri ve Sabih Özserzli, Mazhar Bey ve Agah Bursalı olduklarını aktarmıştır. Kısa bir zaman sonra, Ziya Güvendiren, 1962 senesinde Agah Bursalı için “Sevcihan” isimli bir tırhandil inşa eder (Tuğrul Acar ve Arman Saygın Röportajı, 2017).



Şekil 3.13 : Sağda, Tarabya'da demirli, yelkenli bir tırhandil, 1960'lar.

Sevcihan isimli tekne hakkında daha fazla bilgi edinmek mümkün olmamıştır, ancak 1960'lı yıllarda Tarabya koyunda çekilmiş olan aşağıdaki fotoğrafta, randa armalı bir tırhandilin İstanbul'da yat olarak kullanıldığı görülmektedir. (Şekil 3.13.) Tipik bir

Ege teknesi olan tırhandil, İstanbul'da geleneksel olarak inşa edilen bir tekne olmayıp, şekildeki teknenin Bodrum yapısı ve Fatma Mansur Coşar tarafından bahsedilen, İstanbul'lu müşterilerce Bodrum'da yaptırılan ilk yatlardan olması mümkündür.

Yine benzer bir örnekte, 1965-66 yılına tarihlenen ve Dave Laymon tarafından çekilmiş bir fotoğrafta, Bebek sahilinde yaklaşık 12 metrelik büyük bir tırhandil görülmektedir. Fotoğraftaki büyük tırhandilin kademeli kabin yapısı ve davlumbazlı bir model olması dikkat çekicidir. Ege coğrafyasına ait geleneksel bir gövde formunun modern bir üst yapıyla birleştirilmesine dair Türkiye'de yapılmış erken dönem bir uyarlamayı işaret etmesi bakımından önem arzeder (şekil 3.14). Yapılan araştırmada, teknenin adının Bebek olduğu ve Bebek Otel'in sahibi Haluk Karamanoğlu tarafından yaptırıldığı, daha sonra Sinan Özer tarafından satın alındığı belirlenmiştir.



Şekil 3.14 : Bebek sahilinde Bodrum yapımı erken dönem bir davlumbazlı tırhandil olan Ziya Güvendiren yapımı “Bebek” teknesi. 1965-66 (Dave Laymon Arşivi).

Bodrum dışından ziyaretlerin sıklaştığı bu ilk yıllarda, küçük bir ilçe olan Bodrum için önemli ekonomik ve kültürel gelişmelerin başladığı görülmektedir. 1971 yılına gelindiğinde, Fatma Mansur Coşar'ın gözlemlerindeki değişiklikler kısa zaman içinde yaşananları ortaya koymaktadır.

3.2 Cevat Şakir Kabaağaçlı ve Mavi Yolculukların İlgi Uyandıran Etkisi.

Cevat Şakir Kabaağaçlı hakkında yazılmış olan bir biyografi, yazarın sanatçı kişiliği, şiire, resme, antropolojiye, botaniğe, denize, antik çağlara ve beşeri bilimlere olan tutkun ilgisi sebebiyle “Son Bin Fen” adını taşımaktadır. Cevat Şakir, tüm bu özelliklerinin yanı sıra, aynı zamanda Türkiye’nin ilk profesyonel turist rehberi olarak kabul edilebilir. 1950’lerin sonundan itibaren özellikle Ege ve Akdeniz bölgesinin doğal ve kültürel zenginliklerini yabancı diplomatlara, devlet adamlarına, turistlere tanıtmıştır (Erhat, 1973).

Günümüzde, Bodrum Deniz Müzesi’nde “Yatağan” isimli, latin yelkenli, tırhandil tipi küçük bir ahşap kayığın 1/10 ölçekli bir modeli yer almaktadır. “Halikarnas Balıkçısı” olarak anılan Cevat Şakir Kabaağaçlı’ya ait, 5.5 metrelik motorsuz ve kabinsiz bir yapıda olan bu küçük tekne, Türkiye’nin yakın tarihinde önemli ekonomik ve kültürel izleri olan “Mavi Yolculuk” tatil hareketinin ilk vasıtası olmuştur. Kabaağaçlı, ilk kez 1944 yılında "Yatağan" teknesiyle Bodrum’un yerlilerinden balıkçı “Paluko” ile birlikte Bodrum ve Gökova kıyılarının kültürel ve doğal güzelliklerini keşfetmeye başlamıştır (Şekil 3.15).



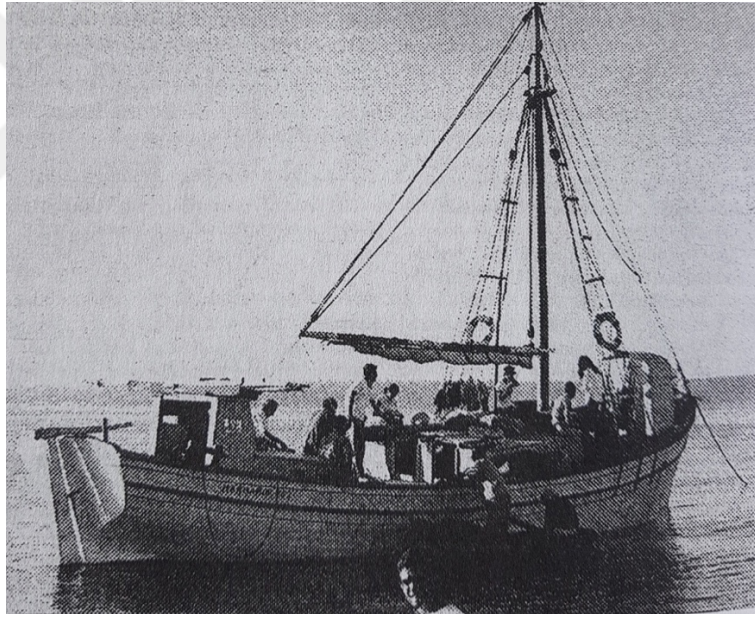
Şekil 3.15 : Motorsuz tırhandil “Yatağan” ve Halikarnas Balıkçısı, 1944.

Bölgenin güzelliklerinden çok etkilenen yazar, 1945 yılında Ankara’daki arkadaşı Sabahattin Eyüboğlu’na yazdığı mektup ile Eyüboğlu ve arkadaşlarını Bodrum’a davet etmiştir. Kabaağaçlı, 1945 yılında Sabahattin Eyüboğlu, Bedri Rahmi Eyüboğlu, Sabahattin Ali, Erol Güney, Benya, Necati Cumalı ve Fuad Keskinioğlu ile, “Paluko” kaptanlığında ilk deniz gezisini düzenlemiştir. Kuşadası – Bodrum arasında düzenlenen bu ilk gezi, tipi ve boyutu tam olarak bilinmeyen ancak konforsuz olduğu

dile getirilen, tuvaleti olmayan “*Macera*” isimli bir balıkçı teknesi ile gerçekleştirilmiştir. Eyüboğlu tarafından sıkıntılı ve yer yer tehlikeli geçtiği ifade edilen bu ilk yolculuk konforsuz olsa da, görülen yerlerin güzelliği ve Cevat Şakir’in birikimi Ankara’lı bu entelektüellerde etkisini bırakmıştır (Eyüboğlu, 2009).

3.2.1 İlk Mavi Yolculuk tekneleri: *Macera*, *Uçarı*, *Hürriyet*, *Barbaros*

13 yıllık bir aranın ardından, kimi kaynaklarda adı yine “*Macera*” olarak geçen bir tekne ile, 1957 senesinde ikinci kez düzenlenen mavi geziye bu kez Cevat Şakir’in daveti ile arkeolog yazar Azra Erhat da katılmıştır. 1957 gezisinde kullanılan bu teknenin konforsuz ve küçük bir tekne olduğu aktarılmaktadır (Erhat, 1973). “*Mavi Anadolu*” ve “*Mavi Yolculuk*” adında iki gezi kitabın yazarı Azra Erhat’ın, yazılarıyla Bodrum ve gulet turizminin bilinirliğinin artmasında ve daha sonra popülerleşmesinde önemli katkıları olmuştur.



Şekil 3.16 : Erken dönem Mavi Yolculuk teknesi “*Barbaros*”.

Azra Erhat, 1957 ve sonrasındaki yıllarda pek çok Mavi Yolculuğa katılmış, birçok erken dönem Mavi Yolculuk teknesi hakkında detaylı bilgi vermiştir. Bunlar, Kuzey Ege yolculuklarında kullandıkları “*Uçarı*”, Marmaris taraflarında “*Hürriyet*” (şekil 3.18) ve “*Barbaros*” (şekil 3.16), Gökova’da “*Macera*”, (Şekil 3.17) gibi, çoğunlukla yelken donanımı hafif ya da hiç olmayan primitif, motorlu teknelerdir.

Tekne boyuna oranla oldukça kalabalık ekiplerle yola çıkan bu yolculuklar, günümüzün Mavi Yolculuklarının sunduğu konfor şartlarından uzaktır. Bu teknelerin

tamamı tüm yolcularca ortak kullanımı olan, bir tek tuvalete sahiptir. Günümüz guletlerinde kabinler birer tuvalete sahip ve gemiler klimalı iken, erken dönem Mavi Yolculuk teknelerinin kabinleri yoktur. Ambardan bozma iç hacimlerinde ranza ya da hamaklarda yatılmaktadır (Çırpanlı ve Çapan, 22 Nisan 2020). 1961 yılında ve sonraki yolculuklarda, ilk başta balıkçılık faaliyetleri için inşa edilmiş ancak sahibinin zarar etmesi sonucu turistik amaçla kullanılmaya başlanmış bir gulet olan diğer bir “Macera” teknesi kullanılmıştır.

1959 yılı yapımı olan bu büyük tekne, 1961’de Mavi Yolculuk için dönüştürülmüştür (Sözer ve Sözer 2020). Bu gulet, isminin “Macera” olduğu öne sürülen tekneler arasında, fotoğrafta yazılı olarak adı görülen, bilinen tek teknedir (Şekil 3.17).



Şekil 3.17 : “Macera” Guleti birleştirilmiş görüntü. 1961 Mavi Yolculuğu (Besim Dalgıç arşivinden elde edilen görüntülerle T.Çırpanlı tarafından oluşturulmuştur).



Şekil 3.18 : Mavi Yolculuğun erken dönem teknelerinden ancak bir gulet ya da tirhandil formunda olmayan “Hürriyet” teknesi” (Eyüboğlu, 2009).

1961 gezisine katılan yazar Cevat Çapan’ın gezi sırasında kaydettiği hareketli görüntüler incelendiğinde (Dalgıç, 2019), “Macera”nın oldukça büyük, geniş gölge alanları bulunan klasik bir balıkçı guletinden devşirme olduğu anlaşılmaktadır. Yelken

donanımı olmadığı anlaşılan “Macera” teknesinin boyu, yaklaşık 18 ila 20 metre olarak tahmin edilmiştir. Cevat Çapan'ın çekmiş olduğu ve Besim Dalgıç arşivinden edinilen hareketli görüntüler, parça parça ekran görüntüsü alınarak bilgisayar yazılımıyla birleştirilmiş ve kıç tarafta küpeştenin altında kalan kısım bu teknenin yapısına uygun olarak dijital ortamda eklenmiştir.

Bu bilgiler ışığında, Cevat Şakir ve arkadaşlarının 1945, 1957, 1961 yıllarında seyir yaptıkları farklı boy ve yapıdaki üç teknenin isimlerinin aynı olması (Macera) dikkat çekmektedir. Bu durum tesadüf ile açıklanamayabilir. Geçmişe dönük anı yazılarında, farklı anlatıcıların hafızalarında sadece bu son geminin adının kalmış olması kuvvetli bir ihtimal olarak değerlendirilmektedir.

Bir diğer ihtimal ise daha büyük olan son teknenin isminin sonradan değiştirilmiş olmasıdır. Görüntülerden tekne adının görece modern bir yazı karakteriyle, bir plaka ya da yeni bir zemin boyası üzerine, baş tarafa yazılmış olduğu görülmektedir. Bu durum, yazı zemininin altında daha önceden başka bir isim olabileceği düşüncesini akla getirmektedir. Azra Erhat'ın “Mavi Yolculuk” kitabının 72. sayfasında yer alan aşağıdaki kısım da ekibin bir gelenek olarak Mavi Yolculuğa çıktıkları bazı teknelerin ismini “Macera” olarak değiştirdikleri düşüncesini desteklemektedir (Erhat, 1973).

“Demir vincin makarasına dolanıp leva edilirken, bir zafer havası esiyordu gemide. Eyüboğlu kaptan köşküne MERHABA yazılı koca bir levha asmıştı. Bunca macerayı üstümüze çeken “Macera” adına paydos. Merhaba diyorduk artık mavi Cova' ya ve balıklarına.”

Her durumda, 1961 ve sonrasında kullanılan büyük “Macera” teknesinin baş tarafında bağımsız tuvalet kabinleri bulunmaktadır. Kıç güvertesi bugünün guletlerinden çok farklı olarak, kıç güverteye sonradan eklendiği düşünülen bir yolcu kabini ile kapatılmıştır. Merkezi konumda yer alan kaptan köşkünün yanından, dar bir merdivenle kabin üstündeki platforma çıkılabilen bu teknede, bugünün guletlerinin en karakteristik görsel öğelerinden olan davlumbazlı kaptan köşkü ve açık kıç güverte yerleşimine rastlanmamaktadır. Bu teknenin, o yıllarda inşa edilmiş “Mustafa Tratatı” ve “Ege Gülü” gibi balıkçı guletleriyle yapısal benzerliği dikkat çekicidir. Form benzerliği, “Macera” teknesinin Bodrum’lu ustalar Ziya Güvendiren ya da Güllük’lü Nami’nin Mehmet (Uyav) tarafından inşa edildiği düşüncesini akla getirmektedir, ancak bu destekleyen bir bulguya henüz rastlanmamıştır.

“Macera” teknesi kadar ünlü ve dönemin entelijansiyasına güney koylarını tanıtmış olan bir diğer tekne de “Hürriyet” motorudur (Şekil 3.18). Yelken donanımsız olan bu tekne, “karpuz kış” olarak adlandırılan sivri bir kış yapısına sahiptir ve kış havuzluğunda “bimini” tente ve küçük bir davlumbaz kullanılmış olması sebebiyle, günümüzün gulet tipolojisine daha yakın bir yapıdadır.

Bu tekneler ile yapılan gezilerde Cevat Şakir ve yakın arkadaşı Sebahattin Eyüboğlu, bölgeyi Türkiye’nin büyükşehirlerinde yaşayan pek çok aydın, yazar ve iş insanına tanıtmış ve sevdirmiştir. 1960 ortalarına doğru Bodrum’dan ayrılarak İzmir’de yaşamaya başlayan Cevat Şakir, burada İtalyan bir turizm acentesi ile çalışmış, aynı zamanda yeni turist rehberlerinin eğitimine de katkıda bulunmuştur. Yazarın 1973 yılında İzmir’de vefat etmesinin ardından, naaşı vasiyeti üzerine Bodrum’da defnedilmiştir. Cenaze töreni için Bodrum’da onlarca teknenin katıldığı bir veda seremonisi düzenlenmiştir. Cevat Şakir Kabaağaçlı’nın ölümünden sonra da devam eden Mavi Yolculuklarda İstanbul ve Ankara’lı büyük şehirliler Ege ve Akdeniz sahillerini tanıma fırsatı bulmuş, bununla birlikte, Bodrum’lu denizciler de şehirlilerin bölgeye gösterdikleri ilgi ve duydukları heyecana yakından tanık olmuştur. Bu tecrübelerden yararlanarak, artan ilgiyi karşılamak için, getirisi görece az olan balıkçı ve süngerci teknelerini yolcu taşımacılığına yönelik yeniden düzenlemişlerdir. Erken dönem Mavi Yolculuklarının 1967 senesinde denize indirilen üç yeni turistik yelkenlinin şekillenmesinde rol oynamış olabileceği düşünülebilir. Bu teknelerin Gulet atatipinin doğuşundaki rolleri araştırmanın “Guletin Morfolojisi” adlı bölümünde incelenmiştir.

3.3 Kalkınma Planları Temelinde Devletin Turizm Sektörüne Yönelik Politikaları ve Bodrum Üzerindeki Etkileri

Türkiye’de deniz turizmi gelirleri, 2000 - 2020 arası 20 yıllık dönemde, genel turizm gelirlerinin yüzde 20 ila 25’i arasında değişim gösteren bir kısmını oluşturmuştur. Bu oranın yaklaşık %80’i marina ve yatçılık sektöründen sağlanmaktadır. Bir başka deyişle, yatçılık ve marina sektörü, genel turizm gelirlerinin %16 ila %20’si arasında değişen bir büyüklüğe sahiptir. 2002 yılında; 1,9 Milyar Dolar olan deniz turizmi gelirleri, 2014 yılında 6,8 Milyar Dolar seviyesine ulaşmıştır. Deniz turizmi gelirleri, 2015, 2016 ve 2017 yıllarında yaşanan küresel ekonomik gelişmeler ve Türkiye’nin geçirdiği çalkantılı dönem sebebiyle 2017 yılında 3,2 Milyar Dolar’a gerilemiştir.

2018 yılında gelir yeniden 5,9 Milyar Dolar'a ulaşmıştır. Bu değerler, Turizm faaliyetlerinden elde edilen gelirin ilgili dönemin bütçesi içinde çok önemli bir gelir kalemi olduğunu öne çıkarmaktadır. Turizm'de geline yer, stratejik adımların sırayla atıldığı, planlı bir yönelim sonucunda geline bir noktadır (IMEAK, 2019).

Turizm sektörü üzerine yapılmış akademik araştırmalar incelendiğinde, Devletin genel olarak turizmi düzenleyici politikalarının 1930'lardan itibaren izlendiği, Cumhuriyet'in ilanından önceki dönemde çok sınırlı tanıtım faaliyetlerinin bulunduğu ifade edilmektedir. (Çakmak ve İstanbullu Dinçer, 2016). Ekonomik ve stratejik olarak planlanmış turizm programlarının ve tanıtım faaliyetlerinin 1950'lerden sonra uygulamaya başlandığı görülmektedir. Önemli sayıda araştırma 1980 sonrası döneme odaklanmıştır. Bu çerçevede, Devletin turizmi düzenleyici politikalarını i) 1950'ye kadar olan dönem, ii) 1950-1980 arası dönem, iii) 1980 sonrası dönem, olarak üç farklı zaman dilimi içerisinde incelemek mümkündür.

i) 1950'ye kadar olan dönem: Bu dönemde ağırlıklı olarak Orient Express gibi transkontinental ve ülke için tren yolculuklarına, İstanbul'a ve bu şehrin tanıtımına odaklanan faaliyetlerin, içerik bakımından, ülkenin diğer coğrafi bölgelerine yönelik kapsamı sınırlıdır. Cumhuriyet'in ilanı sonrasında Türkiye'nin modernleşme ve kalkınma hareketinin tanıtımına odaklanan bu dönemde, Batıdaki oryantalist bakışın yeniden yapılandırılmasına ve farklı bir ülke ve ulus algısının yerleştirilmesine dair tanıtım çalışmalara rastlanmaktadır. Türk Talebe Cemiyeti kurulmuş ve profesyonel rehberliğin ilk adımları atılmıştır. İkinci dünya savaşı sonrası yaşanan ekonomik canlanmanın 1950'lere kadar etkisi hissedilmemiştir. Bu dönemde yürütülen tanıtım ve planlama faaliyetleri, yat turizmine ve gulet yapımcılığına doğrudan ya da dolaylı gözlemlenebilir etkileri olacak kapsamda değerlendirilmemiştir.

ii) 1950-1980 arası dönem: Otuz yıllık bu ikinci dönemde çıkarılan teşvik yasaları ve uygulamaya konulan planlama ve tanıtım faaliyetleri, ekonomik anlamda önemli döviz girdisi sağlayan, daha sonra "Bacasız Sanayi" olarak adlandırılan yepyeni bir sektörün doğmasına yol açmıştır. Bu dönemde uygulanan politikalar, turistik tekne yapımcılığının başlamasına ve yeni tasarımların şekillenmesine doğrudan ve dolaylı pek çok yoldan etki etmiştir.

Özel girişimcilerin turizm alanında yatırım yapmaları çeşitli yollarla teşvik edilmiştir. Turizm sektöründeki özel sektör yatırımlarını finansal bakımdan teşvik etmek amacıyla önce 1950 yılında “5647 sayılı Turizm Müesseselerini Teşvik Kanunu” ardından 1953 yılında “6086 sayılı turizm endüstrisini teşvik kanunu” çıkarılmıştır.

Bu yasalarla “Turizm Kredisi Fonu” oluşturulmuş, teşviklerden hangi işletmelerin yararlanacağı, bunların koşulları ve denetlemelerine ilişkin düzenlemelere karar verilmiş, yatırımcıların 10 yıl süreyle vergi indirimlerinden yararlanmaları sağlanmıştır.

Yine bu yasa kapsamında, İller Bankası “Turizm Endüstrisi Teşvik fonu” adıyla bir finans kaynağı sağlamıştır. 1954 yılında çıkarılan “6224 sayılı Yabancı Sermaya Yatırımlarını Teşvik Kanunu” da, bu sektöre yatırım yapacak yabancı sermayenin teşvik edilmesine kolaylıklar getirmiştir.



Şekil 3.19 : “Bodrum Pazarı” Milliyet Gazetesi Kupürü, 17.07.1961.

Demokrat Parti döneminde izlenen politikalar, dış ülkelerle ilişkilerin artış göstermesini getirmiş, 1955 yılında İstanbul Hilton oteli açılmış, Türkiye otantik bir destinasyon olarak yabancı ülkelerde ilgi çekmeye başlamıştır. 1957 yılında, lüks bir yelkenli yat olan 3 direkli “Gerlando” guletinin Bodrum’a uğrayan ve kuzeye doğru devam eden Türkiye sahillerindeki yolculuğu da, artan bu ilgi bağlamında değerlendirilmelidir (Şekil 3.10).

Turizm sektörünü teşvik yasalarının çıkışını takip eden bir diğer önemli gelişme, bugün Kültür ve Turizm Bakanlığı olarak anılan yapının, 1957 senesinde Basın Yayın ve Turizm Vekaleti olarak faaliyetlerine başlamasıdır. Vekaletin 1960 askeri darbesi ile duraklayan tanıtım faaliyetleri, kısa zamanda yeniden canlandırılmıştır. Daha sonra

ismi değişen vekalet, Turizm ve Tanıtım Bakanlığı olarak 1963 senesinde, 256 sayılı yasa ile kurulmuştur. Bakanlık, Türkiye'nin tanıtımı için ilk adımları atmış, yurtdışında Türkiye algısının yeniden yaratılması için hedefler doğrultusunda çalışmıştır.

1958 yılında Kaymakam Kemal Palaoğlu'nun girişimi ile Turizm Tanıtma Derneği kurulmuştur. Tanıtımların başlaması ve talebin artması ile, kalacak yer ihtiyacı baş göstermiş, Turizm Bankası iki yıl vadeli pansiyon kredisi vermeye başlayınca çok kişi evini pansiyona dnüşürmüştür. 1966 yılında konaklamak için Bodrum'a karadan gelen turist sayısı 20 bine ulaşmıştır.

3.3.1 Planlı dönemlerin başlangıcı ve kalkınma planlarının Bodrum turizmine etkisi

Türkiye'de hazırlanan planlar, kamu sektörü için emredici, özel sektör için de yön verici özellik taşımaktadır. Planlar, uygulanmaya başlandığı dönemden itibaren, Bodrum'da otel ya da tekne olarak yapılacak turizm yatırımlarının biçimini doğrudan ya da dolaylı olarak şekillendirmiştir. Türkiye'de uygulanan planlar "kalkınma tipli plan" olarak nitelendirilmiştir. Süre bakımından Üç ayrı plan uygulanmaktadır.

- a) Perspektif planlar: Uzun dönemli plan olarak adlandırılan bu planlar, hızlı bir ekonomik kalkınmanın sağlanabilmesi için bir bütün olarak ekonomide veya çeşitli sektörlerde karşılaşılacak sorunların çözümünü gösteren genel nitelikte makro hedefleri içerirler. Türkiye'de 1963-1977 yıllarını kapsayan ancak ortaya çıkan 1970 darbesi ve Kıbrıs gerilimi gibi yeni gelişmeler nedeniyle 1973 yılında yenilenen bir perspektif plan uygulanmıştır. Bunu izleyen dönemde, 1973-1995 yılları arasındaki 22 yıllık periyod için başka bir perspektif plan uygulanmış ve İtalya'nın 1973 yılında elde ettiği gelişme düzeyine Türkiye'de 1995 yılında ulaşmak hedeflenmiştir.
- b) Beş yıllık kalkınma planları: Orta dönemli planlar olarak nitelenebilen bu planlarda, idari ve siyasal gerekler yanında baraj, liman, demiryolu, karayolu yapımı ve yenilenmesi, elektrik santralleri, sulama projeleri ve ağır sanayi yatırımlarının tamamlanıp işletmeye açılmasına olanak verecek bir süre seçilmiştir. Türkiye ilk olarak 1963 1967 döneminde birinci 5 yıllık kalkınma planını uygulamaya koymuştur.

- c) Kısa dönemli planlar: Bunlar, aynı zamanda “yıllık programlar” olarak da adlandırılır. Bunlar daha ayrıntılı ve açık olarak beş yıllık planların uygulama dilimlerinin saptanması ile oluşturulmaktadır.

3.3.1.1 1963 -2000 Dönemi beş yıllık kalkınma planları

1963-1967 Birinci beş yıllık kalkınma planında Türkiye’nin ödemeler dengesi açığının kapatılmasında turizmden daha fazla yararlanmak, zengin doğal ve tarihi kaynakları değerlendirmek, gerekli yatırımları yapmak ve tanıtma faaliyetlerine ağırlık vermek temel ilkeler olmuştur.

Bu paralelde, 1965 yılında Turizm Bakanlığı, Bodrum Turizm Bürosunu açmıştır. 1965-1969 yılları arasında, 4 yıl boyunca Turizm ve Tanıtım Bakanlığı görevini yapan Nihad Kürşad döneminde, Bodrum’un da dahil olduğu pek çok turizm bölgesinde tesis inşası için teşvikler verilmiştir. Ege bölgesindeki sahil arazilerinin çoğunlukla sahipli olması, yüksek istimlak bedelleri gerektireceğinden bu bölgede devletin turizm yatırımları sınırlı kalmıştır. Buna karşılık, Antalya sahillerinde yapılan altyapı düzenlemeleri kitle turizmini destekler nitelikte olmuştur. Bodrum’daki ilk turizm yatırımı, İstanbul’lu Haşim Birkan’ın sahibi olduğu 1966 yılında Bardakçı Koyu’nda işletmeye açılan Botaş Camping’dir.

1968-1972 İkinci beş yıllık kalkınma planında turizmin ekonomik, sosyal ve kültürel işlevlerinden tam olarak yararlanmak ve turizm gelirini, yabancı turist sayısını ve ortalama tüketim harcamalarını artırmak amaçlanmıştır. Yine bu dönemde, iç turizmin canlandırılması ve turizm yatırımlarının kitle turizmine dönük olarak yasal ve finansal kolaylıklarla desteklenmesi, sektöre uygulanacak fiyat politikasının uluslararası rekabet koşullarına göre düzenlenmesi, yatırım politikasında altyapı tesislerinin ve örnek tesislerin kamu sektörü tarafından ele alınması ve diğer turizm yatırımlarının zel sektöre bırakılması temel ilkeler olarak benimsenmiştir.

1973-1977 Üçüncü plan: bu dönemde, dış turizm, iç turizm ve sosyal turizmi geliştirmek, tanıtma organizasyon ve denetim faaliyetlerini kitle turizmi perspektifi ve gerekliliklerine göre yürütmek hedeflenmiştir. Bu amaç doğrultusunda turizm yatırım ve işletmeciliğinde dış ve iç turizm talebine uygun olarak özel sektöre ağırlık verilmesi kararlaştırılmıştır. Turizmin hızlı geliştiği alanlarda otel ve tatil tesislerinin düzensiz gelişmesini önlemek amacıyla fiziksel planlama çalışmalarına devam edilmiş, sınırlı ve değerli kıyıların turistik ve ulusal park niteliğindeki alanların toplum yararına

kullanılması ve korunmasını sağlayacak mevzuat hazırlanacaktır. 1973 yılında Kale’de ilk Bodrum Festivali düzenlenmiş, afiş tasarımını Bedri Rahmi Eyüboğlu yapmıştır.

1978 Yılı Kalkınma Planı Bir yıllık bir plan olan 1978 planı, ara bir program olup “Turizm Sektörü Ana Politikası” çalışmalarına hız verilmesini hedeflemiştir. Kıyı yasasının çıkartılması, organize turizm bölgelerinin saptanması, tanıtma, pazarlama, enformasyon hizmetlerinde koordinasyon sağlanması hedeflenmiştir. Yine bu plan döneminde Türkiye’ye yönelik bir tanıtım kampanyası başlatılmasına karar verilmiştir.

1979-1983 Kalkınma Planı 1979 yılı Kalkınma Planı ile organize turizm bölgelerinin oluşturulması, turizm sektöründe hedefin öncelikle kitle turizmi ilkesine göre düzenlenmesi, yabancı sermayenin turizm yatırımlarına özendirilmesi benimsenmiştir.

iii) 1980 sonrası dönem: Bu dönemde, Türkiye’de turizm tarihinde hiç rastlanmamış bir ivme yakalanmıştır. Turistik arz kapasitesi ve elde edilen döviz ve gelen yabancı sayılarında büyük gelişmeler yaşanmıştır. Bu gelişmelerin yaşanmasında en belirleyici unsur, 24 Ocak 1980 tarihli “Ekonomik İstikrar Tedbirleri”dir. Bu kararların turizmi doğrudan etkileyen maddeleri arasında şunlar sayılmalıdır:

- Devalüasyon kararı
- Yabancı sermaye çerçeve kararnamesi ile ilgili karar
- Kambiyo mevzuatının değiştirilmesi ile ilgili karar
- 2634 sayılı turizmi teşvik kanunu
- Yurtdışına turistik çıkışlar ile ilgili karar

Bu kararlar, ülkede turizm sektörünün canlanmasına yol açmış, konaklama ve genel harcama maliyetleri yabancı turistler için oldukça ucuzlamış ve Türkiye turizm bakımından cazip hale gelmiştir. 1980 sonrası turizm ile ilgili olarak alınan kararlar içinde en önemli olanı, 2634 sayılı “Turizmi Teşvik Kanunu” dur. Bu yasal düzenlemeyle turizm sektörüne o zamana değin uygulanmayan pek çok teşvik getirilmiştir.

Bu dönemde Turizm ile ilgili olarak geliştirilen teşviklerin bazıları şunlardır:

- Düşük faizli kredi
- Yatırım indirimi
- Finansman fonu istisnası
- Bina inşaat istisnası
- Vergi, şekil, harç istisnası
- Teşvik primi
- Döviz tahsisi
- KDV erteleme
- Yabancı personel çalıştırma
- Elektrik, havagazı, su ücretlerinde indirim
- Haberleşme kolaylıkları

2634 sayılı yasa ile izleyen yıllarda bazı yönetmelik ve diğer yönetsel düzenlemeler de yürürlüğe girmiştir. Turizm şirketlerine yurtdışı müşterilerle iletişim kolaylığı sağlayan haberleşme kolaylıkları, tekne görsellerinin ve yerleşim planlarının fax ile müşterilere gönderilebilmesine imkan tanımıştır. Yine bu şirketlere döviz bulundurma ve kambiyo konularında kolaylık sağlanmasının, mavi yolculuk yapmak isteyen yabancı turistlerle iş yapabilirliklerini iyileştirmek suretiyle, yat turizmini canlandıran ve oluşan talebi karşılamak için gulet yapımcılığını canlandıran etkileri olmuştur. 2634 sayılı yasa ile çıkartılan Yat Turizmi Yönetmeliği, bu yönetmelikler arasında gulet yapımcılığını doğrudan etkileyen önemli unsurlar içermiştir.

1984 Geçiş Programı: 1980 yılı sonrası ilk plandır ve Türkiye'nin dışa açılması, serbest piyasaya dönüşü ve girişimciliği benimsediği 24 Ocak 1980 kararlarının izlerini taşımaktadır. Turizm faaliyetlerinin bu amaç doğrultusunda belirlenmiş öncelikli bölgelerde geliştirilmesine özen gösterilmesi ve en önemlisi Türkiye'ye seyahat düzenleyen tur operatörleri ve havayolu şirketlerinin desteklenmesi amaçlanmıştır.

3.3.1.2 Beşinci beş yıllık kalkınma planı (1985 – 1989)

Beşinci kalkınma döneminde, turizm faaliyetleri ile Türkiye'nin kültürel, doğal ve tarihi varlıklarının turizm amacıyla değerlendirilmesi, doğal ve çevre değerlerinin turizm amaçlı kullanımı, korunmaları ile turizm geliştirme stratejilerinin entegrasyonunun sağlanması ilkeleri yer almaktadır.

Geçiş programını izleyen bu senelerde, havayolu şirketleri sübvansede edilerek Avrupa ülkelerinden herşey dahil seyahat paketi satın alan düşük bütçeli turistlerin Türkiye'ye gelmesi amaçlanmıştır. Turizmciler Erman Aras, bu turistlerin haftalık gulet turu paketleri satın alarak geldiklerini, tur operatörlerinin yolcuları yönlendirdikleri gulet operatörleri ile turist başına ücret anlaşması yaptıklarını ifade etmiştir. “Herşey dahil” anlaşmalar ile gelen yabancı turistler, teknelerde bir hafta boyunca sadece alkollü içki tüketimine ek ücret ödemektedir. Gulet işletmecileri düşük bir ücret karşılığında gelen turistlere olabildiğince içki satarak kar elde edebilmektedir. Bu basit sebepten dolayı teknelerin iç ve dış yapıları anılan işlevselliğe uygun şekilde gelişmiştir.

Araştırmanın Morfoloji bölümünde “Kapalı Davlumbazlı K1ç Kasaralı Aynak1ç” (KDKKA) olarak adlandırılan, belirli bir uzunlukta teknede maksimum sayıda yatılı yolcu almaya olanak sağlayan ve iç mekân yerleşiminde içki barını ön plana çıkaran tipoloji, bu dönemde geliştirilmiştir. KDKKA, günümüzde en yaygın gulet tipidir. Yuvarlak k1çlı orijinal gulet ve tirhandil tipi ahşap yelkenlilerden çok daha fazla inşa edilmiştir. İlk inşa edildikleri dönemde 24 metrelik boylarda yapılan bu teknelerin zaman içinde 35-40 metrelik örnekleri yapılır olmuştur.

1985-1989 arası dönem, Bodrum bölgesinde gulet yapımcılığının ilk büyük sıçramasını yaptığı dönemdir. Ziya Güvendiren, Özyurtlar ve diğer ustaların yanında çıraklık ve kalfalık yapan ikinci ve üçüncü jenerasyon ustalar bu dönemde aldıkları yoğun siparişleri ilçenin pek çok yerine yayılmış, altyapısı yetersiz marangozhanelerde inşa etmiştir.

3.3.1.3 Altıncı beş yıllık kalkınma planı (1990 – 1994)

Altıncı plan dönemi, öncelikle turizm hizmetlerinin farklılaşması amacıyla teşviklerin çeşitlendirilmesini, altyapı ve üstyapı kalitesinin artırılmasını, eğitimli personel eksikliğinin giderilmesini hedeflemiştir. Yanısıra, turizm mevsimini uzatmayı amaçlayan önlemlerin alınması, aile pansiyonculuğunun, seyahat acentelerinin teşvik edilmesi de amaçlanan ilerlemelerdir.

Turizm mevsimini uzatmayı amaçlayan ve gulet turizmine etki etmiş önlemler kapsamında, başarılı “Bodrum Cup Yarışları” organizasyonu örnek gösterilebilir. Turizm sezonunun sonunu tarifleyen ve Ekim ayının son haftasında düzenlenen, yaklaşık 5 gün süren gulet yarışları sayesinde, Bodrum’un kara ve deniz turizmcileri çok değerli kazanımlar elde etmiştir. Bunların başında, ekim sonuna kadar bölgede yelken yapılabilirdiğinin duyurulması sayesinde oluşturulan yeni talep ile turizm sezonunun 2 ay kadar uzaması gelmektedir. Tez konusu bakımından daha önemli olan diğer kazanım ise, yarışların sunduğu rekabetçi ortam sayesinde guletlerin ve yarışan ekiplerin yelken becerilerinin artırılması, arması geliştirilmiş, yapısal olarak güçlendirilmiş daha iyi yelken yapabilen teknelerin ortaya çıkmasıdır. Kompozit tekniği ile inşa edilmiş guletler, bu dönemde ortaya çıkmıştır.

1995 Geçiş Programı: Kalkınma planlarının zamanında yürürlüğe sokulamaması sebebiyle geçiş planları hazırlanması 1950 sonrası dönemde defaten karşılaşılmış bir durumdur. 1995 senesi de önceki dönemlere benzer şekilde yedinci planın devreye sokulamaması sebebiyle bir geçiş programının duyurulmasına tanık olmuştur. Türkiye’de turizmin gelirlerini ve sektörün geleceğini güvence altına almayı hedefleyen bu plan döneminde sürdürülebilir gelişim ön plana çıkarılmıştır. Bu bağlamda, turizm faaliyetlerinin kalite ve tür bakımından peyzajın, kültür varlıklarının ve sosyal yapının taşıyabileceği, bunlarla bütünleşecek sürdürülebilir bir gelişim içinde olmasına özen gösterilmesi amaçlanmıştır. Turizm faaliyetlerinin mevsimsellik ve coğrafi bölgelere göre dağılımını geliştirmek, yurtdışında yaşanan değişen talepleri göz önünde bulundurarak arzı çeşitleyen yeni alanlar yaratmak amaçlanmıştır. Bu doğrultuda, diğer turizmlerde olduğu gibi yat turizmi ile ilgili planlama faaliyetlerine de devam edilmesi öngörülmüştür.

3.3.1.4 Yedinci beş yıllık kalkınma planı 1996-2000

Yedinci plan dönemi, Türkiye turizminde yatak kapasitesinin artırılmasına yönelik politikaların geride kaldığını göstermesi bakımından önceki dönemlerden farklılık göstermektedir. Bu dönemde, tanıtım ve pazarlama çalışmalarına odaklanması, bunların teşvik edilmesi hedeflenmiştir. Turizm politikalarında sürdürülebilirlik olgusunun bu dönemde de ön planda olması dikkat çekmektedir.

3.3.1.5 Sekizinci, dokuzuncu ve onuncu kalkınma planları

2000 sonrası açıklanan 8, 9 ve 10cu kalkınma planları, turizmde kişi başına düşen ortalama harcamayı dolar bazında yükseltmeyi hedeflerken, deniz turizmini sadece kruvaziyer turizmi bağlamında ele almakta ve önceki dönemlerdekinden farklı olarak yat turizmine dair bir vurgu içermemektedir.

3.3.1.6 On birinci kalkınma planı (2019)

Önceki dönemlerden farklı olarak ilk kez Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı tarafından hazırlanan ve 2019 yılında duyurulmuş olan 11ci Kalkınma planı, deniz turizmine vurgu bakımından önceki üç dönemden farklılaşmış ve bu turizm faaliyetlerine yönelik politika ve tedbirlere kısmen yer ayırmıştır.

Bu plan kapsamında, deniz turizmine katkı sağlamak üzere, talebe ve doğal özelliklere uygun projelendirilmiş yat limanlarının yapılabilir bulunması halinde KÖİ modeli ile hayata geçirilmesi sağlanacak, Plan döneminde başlanacak yat limanı yatırımları ile yat bağlama kapasitesinde yaklaşık 4.500 yatlık kapasite artışı gerçekleştirilmesi hedeflenmiştir. Ege Bölgesinde ve Marmara’da yeni yat limanlarının yapımını öngören bu plan sayesinde, Türk karasularında yat kiralama turizminin olumlu yönde etkileneceğini söylemek mümkündür. Açılacak yeni limanların kalkış-varış limanı olarak kullanılması, yeni ulusal ve uluslararası rotaların oluşturulması gulet turizmini olumlu yönde etkileyebilir.

11.ci Kalkınma Planı hedeflerinde yer alan ve büyük ölçekli turizm yatırımlarının gerçekleştirilmesine yönelik planlama ve arazi tahsis çalışmaları yapılmasını öngören politika ve tedbirlerin kapsamı bilinmemektedir. Gökova Körfezi, Hisarönü Körfezi ve Marmaris Körfezinde yer alan bakir koylarda sabit tesis yapılmasına izin verilmesinin, gulet turizminin gece sessiz koylarda demirlemeye dayalı mevcut haline olumsuz etkisi olacağını söylemek mümkündür.

3.3.2 Bodrum’un turistik olarak popülerleşmesine etki eden faktörler

1967 senesi, Türkiye popüler kültürünün pek çok bilinen simasının Bodrum’a geldiği ve Bodrum’un gazete ve dergilerin turizm ve tatil eklerinde yer almaya başladığı bir yıl olmuştur. Tanınmış türk sanat müziği sanatçısı Zeki Müren, antik çağdaki adı Salmakis olan Bardakçı koyunda, Bodrum’un ilk turizm işletmesi olarak bilinen ve İstanbullu girişimci Haşim Birkan’a ait Botaş Kamping’de kalmıştır. Aynı dönemde

Bodrum’da yaşıyan ve 1970 senesinde “Heyamola” adlı turistik bir gulet yaptıran İstanbul’lu sanatçı Özcan Onur, röportajında Botaş Kamping’in Turizm ve Tanıtım Bakanlığınca verilen turizm teşvik kredileri kullanılarak yapılmış olduğunu ifade etmiştir. (*Özcan Onur Röportajı*) Bu bağlamda, Devletin turizm sektöründeki faaliyetleri planlamak ve teşvik etmek üzere uygulamaya koyduğu girişimlere bir sonraki bölümde yer verilmektedir.

Bir turizm destinasyonu olarak Bodrum ve buradaki yeni bir turizm pratiği olan Mavi Yolculuk kavramının popülerleşmesinde, bölgeye uzun tatiller için gelen yerli turistlerin de etkisi olmuştur. Bu bağlamda, “Aktur” yazlık site kompleksi de önemli bir yer tutmaktadır. 1974 yılında Bitez’de dönemin Muğla Valisi Özer Türk tarafından Türkiye’nin en büyük yazlık site projesi “Aktur”’un temelleri atılır. Türkiye’nin şehircilik ve kentsel planlama tarihinde önemli bir yazlık gayrimenkul yatırım projesi olan “Aktur”, çoğunlukla Ankara’lı, eğitilmiş orta ve üst düzey devlet memurlarının Bodrum’da mülk edinmelerine ve yaz tatillerini burada geçirmesine yol açmıştır. Yaz aylarında daimi olarak ilçede kalan nüfusun artışı Mavi Yolculuk turizmine olan talebin artmasına sebep olmuştur. Bu gelişimin ardından tekne yapımcılarının sayısında, inşa edilen ticari ve özel tekne sayısında önemli bir artış yaşanmıştır.

1974 Kıbrıs savaşı sonrası politik instabilite ortamında 1980’li yıllara kadar yabancı turistlerin ilgisinde bir duraklama olmuştur. İç turizm de paralel şekilde görece düşük yoğunluklu ilerlemiş ancak nüfus artışı devam etmiştir. 1976 senesinde Antik limanda açılan Turban Marina 24 Ocak 1982 ekonomik kararları sonrası serbest piyasa ekonomisine geçiş ile turizm yeniden hızlanmış ve Bodrum ekonomisinin büyümesi günümüze dek sürekliliğini sürdürmüştür.

1980’li yıllarda popülerliği artarak devam eden Bodrum, nüfusu sürekli büyüyen ve İstanbul, Ankara gibi büyükşehirlerden yaz-kış yaşamak üzere göç alan bir şehir olma yolundadır. 1983 tarihli Milliyet Gazetesi Tatil ve Turizm Rehberi, Bodrum’da yaşamaya başlayan ve mülk edinen kültür sahnesinin bilinen isimlerini sıralamaktadır: İlhan Berk, Müntekim Ökmen, Cevdet Kudret, Mina Urgan, Ferit Edgü, Turan Erol, Avni Arbaş, Mehmet Sönmez, Ece Ayhan, Ülkü Tamer, Özdemir İnce, Hilmi Yavuz, Engin Cezzar, Gülrüz Sururi, Cem Mansur..



Şekil 3.20 : “Bodrum’a yerleşenler” Milliyet Gazetesi Kupürü, 14.05.1983.

1960 öncesi dışarıya göç veren Bodrum’da bu tarihten itibaren bu yönelim yavaş yavaş değişmiş, turizm politikaları ve Türkiye genelinde popülerleşmesi sonucu nüfusu son 60 yılda sürekli artış göstermiştir. Şehir bugün tüm yarımada yayılmış, 12 ay boyunca yaşayan nüfus 400.000’e yakın bir rakama ulaşmıştır.

3.3.3 Kitle turizminin başlangıcı ve yat turizmine etkisi

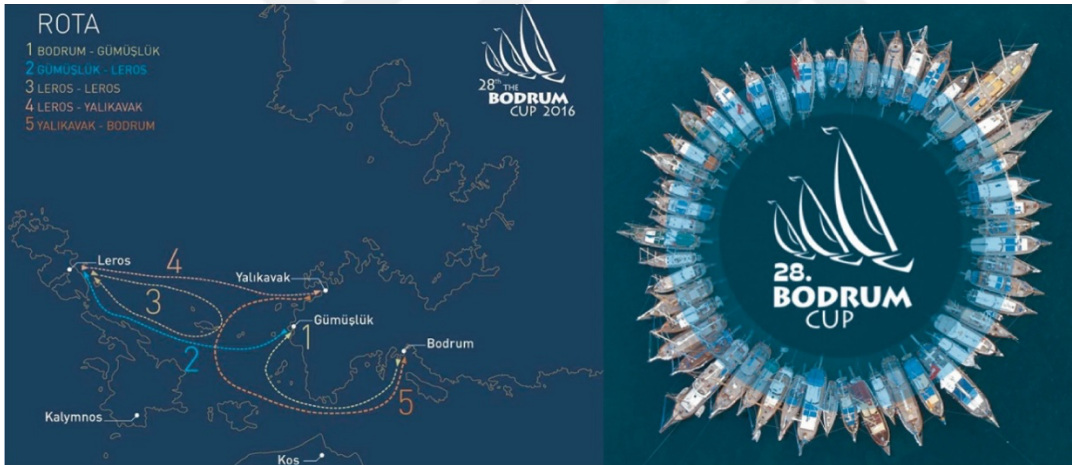
1960 sonrası hızlı gelişmelerin yaşandığı Bodrum’da, sürekli artan cari açığı dengelemek için turizm sektörünün canlandırılmasına yönelik hükümet politikası etkisini göstermiştir. İstanbul dışında başka destinasyonların da canlandırılarak avrupalı işçi sınıfının ücretli yaz tatilleri için cazip hale getirilmesi hedeflenmiş, bu doğrultuda ilk olarak yatak sayısının artırılması için özel sektör teşvikleri oluşturulmuştur. Bodrum’da yat limanı yapılması ve bir müze kurulmasına dair kararlar 1960 senesine öncesinde alınmıştır. Hükümet politikaları neticesinde, yerli ve şehir dışından gelen turizm girişimcileri süratle yatırım yapmış, Bodrum’da yeni otel ve işletmeler açılmış, popüler kültüre hitap eden yayınlar, gazete haberleri ve artmıştır.

1967 yılında yat limanı yapılıncaya Osmanlı tersanesi kapatılarak tekne yapımcılığı İmçeler’e taşınmıştır. Yeni yat limanı sayesinde, Bodrum’da özel yelkenli turizmi başlamıştır. Yeni yat limanının oluşturduğu ilgi sayesinde yerli ve yabancı turistler Bodrum’a gelmiştir. Yat limanı bölgesinde tekne yapımcılığı ile iştigal eden ve çoğunlukla balık, sünger, yolcu ve emtia taşıma amaçlı “iş kayığı” yapımcısı ustalar, bambaşka bir müşteri kitlesi ve farklılaşan talepleri ile karşılaşmış, özel ve ticari yat yapımcılığına yönelik yüksek katma değerli Tirhandil, Gulet ve Aynakış tipi yelkenli tekne modelleri üretmişlerdir.

3.3.3.1 Gulet turizmini dönüştürücü bir faaliyet: Bodrum Cup Yarışları

Bodrum Cup Yarışları, 1989 senesinde başlamış ve günümüze kadar aralıksız sürdürülmüş bir denizcilik ve turizm etkinliği olmuştur. Yarışlar uzun yıllar boyunca etkinliğin fikrini ilk ortaya koyan kişi olan, Bodrum’lu bir aileye mensup Erman Aras tarafından organize edilmiştir. Turizm işletmecisi, çekek yeri ve yelken okulu sahibi Erman Aras, 1981 senesinde ODTÜ Fizik Bölümü’nden mezuniyetinin ardından Bodrum’a dönmüş ve genç yaşta turizm sektörüne adım atmış bir girişimcidir.

Bodrum Belediyesi, özel kuruluşlar ve STK’lar tarafından desteklenen, Ekim ayının son haftası gerçekleştirilen bu etkinlik sayesinde, guletlerin aktif turizm sezonu mayıs ve ekim aylarını da kapsayacak şekilde, birkaç hafta daha uzatılabilmektedir. Rekabetçi ancak dostane bir ortamda geçen yarış günleri, yaz boyunca yüksek bir tempoda çalışan yüzlerce gulet çalışanının ve tekne sahibinin, başarılı bir sezonu bitiriş kutlaması olması şeklinde kurgulanmıştır (Aras, 2018).

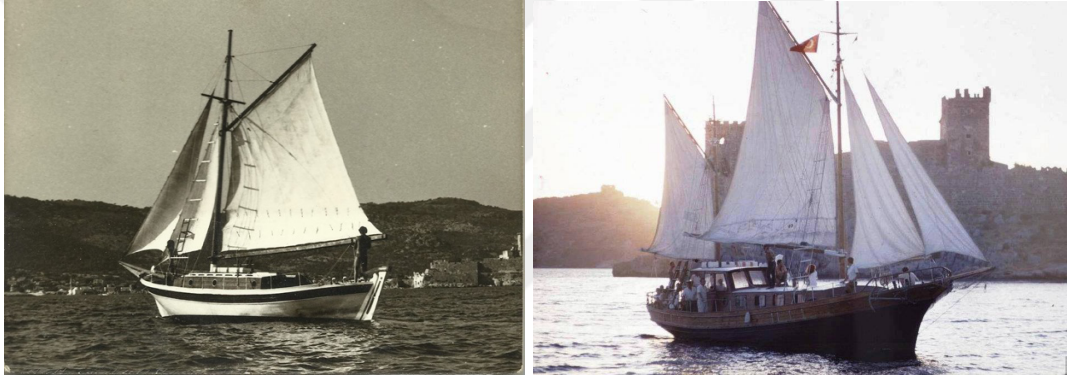


Şekil 3.21 : 28. Bodrum cup yarış rotası, 2016.

Toplam 150 – 200 millik coğrafi bir rotada, birkaç güne yayılan ve her yıl farklı bir rota izleyen bu yarışlar, hava durumuna veya politik şartlara göre, Gökova körfezi içlerini ya da Yunanistan’ın 12 adalar bölgesini kapsayacak şekilde düzenlenmiştir. Yarışların Bodrum’da yerel ustalar tarafından inşa edilen ve çoğunlukla yerli turizmcilerce işletilen Gulet, Tırhandil ve Aynakış ahşap yelkenlilerin yelken performansını ve genel hizmet kalitesini artırmaya yönelik, doğrudan ve dolaylı, kalıcı etkileri olmuştur: i) *Teknelerin gövde ve arma tasarımına etkileri*, ii) *Pratik olarak yelken yapabilen denizci yetiştirme bakımından etkileri* ve iii) *Gulet turizminin niteliğini dönüştürücü etkileri*.

1970’lü yıllarda yapılan ahşap yelkenliler, yüksek yelken performansı gösterebilecek donanımına sahip değildir. Guletler, gövde formu açısından hızlı gitmeye uygun, suyu yarıcı ince baş postalarına sahip bir kabuk tasarımına sahip olmalarına rağmen, çoğunlukla tercih edilen iptidai randa yelkenli arma tasarımı ve yüksek gövde üstü kabin yapısı, bu teknelerin dinamik yelken seyri yapmalarını olumsuz etkilemiştir.

İlk inşa edilen guletlerde kullanılan yelken donanımı, işlevsel olmaktan daha çok görsel bir unsur olarak geliştirilmiştir. Yelken bezleri ağır pamuklu kumaştır, direkler masif ahşap, halatlar organikdir. Teknelerin yelken donanımını hazırlayan ustalar, çoğunlukla yelken teorisine hakim olmayan, başka mesleklerden bu alana yönelmiş örtük bilgiye sahip kişilerdir. Yaygın olarak randa yelken ile donatılan turistik teknelerin paralel kesim yelkenlerinin dikimi kolaydır.



Şekil 3.22 : Randa yelkenli bir tırhandil ve bir gulet.

Randa yelkenler yamuk dörtgen tasarımlarının yapısından kaynaklanan bütünleşik bir emniyet faktörüne sahiptir. Sağnak adı verilen anlık rüzgar artışlarında, seren ucunun rüzgaraltına yönelmesi sayesinde rüzgar kaçırarak çalışan yelken alanı küçültülür ve arma üzerine binen yükleri azaltır. Bununla birlikte, randa yelken yanlış uygulandığında özellikle rüzgara karşı seyirde istenilen performansı gösteremez. Aşağıdaki örneklerde, Bodrum’da donatılan erken dönem turistik teknelerde yelken donanımlarının verimsizliği, direk ile anayelkenin orsa yakası adı verilen kenarı arasındaki boşluktan anlaşılabilmektedir.

1970’li yıllarda, yelken yapımındaki yanlışların yanı sıra, turizme yeni başlayan denizcilerin yelken pratiğinin olmayışı da araştırma sürecinde tespit edilmiştir. “Süngercim” isimli anı kitabında, Bodrum’un ilk gulet kaptanlarından Kaptan Mehmet Yavaş, doğru yelken yapmayı müşteri olarak gelen Hollanda’lı turistlerden öğrendiklerini ifade etmektedir. Yine aynı şekilde, otel işletmecisi ve turizmcisi Hüseyin

Ayaz anı kitabında Bodrum’lu kaptanların genel olarak yelkene ilgi duymadıklarını, yelken yapmayı sevmediklerini anlatmaktadır.

1970’lerin tecrübesiz işletmecileri, 1980’lerde daha bilinçlenmiştir. Bodrum’un ilk turistik tesislerinden Ayaz Otel’in sahibi Hüseyin Ayaz, 1984 yılında yaptırdığı Ayaz Guleti’nin yapılışında ısrarla iyi yelken yapabilen tekne yaptırdığını ve bu sayede 1990 senesinde Bodrum Cup’ta edindiği başarıyı “..*Ekrem Başeğmez’e yaptırırken, 21 metrelik teknenin su kesimi 3 metre olacak şekilde tasarlamıştım, faydasını göreceğimi biliyordum.*” sözleriyle anlatmıştır (Ayaz, 2015). Hüseyin Ayaz, “Ayaz” adlı tekneyi turistlerin tatillerinde sessizce yelken yapmak istediği düşüncesine göre inşa ettirmiş, yelken donanımını Tuğrul Acar’a yaptırmıştır.

Hüseyin Ayaz, Ayaz Guleti ile katıldığı ilk yarışta ikincilik, sonraki yıl birincilik ödülü almıştır. Görüldüğü gibi, Bodrum Cup organizasyonu, yarattığı rekabet ortamı sayesinde hiç yelken eğitimi almamış, önceden bu sporla ilgisi olmayan turizmcileri daha iyi yelken yapabilen guletler inşa ettirmeye teşvik etmiştir. Hüseyin Ayaz kupa töreninde guletlerin yelken yeteneklerini ispatlamaya dair motivasyonunu dile getirmiş, diğer gulet sahiplerini de “.. *herkes elini cebine atsın, yelken donanımını, armalarını yenilesin, bu ahşap yatların motorsuz nasıl yürüdüğünü kanıtlayalım, herkes görsün ,ben bundan sonra yarışlara çok daha ciddi hazırlanacağım..*” sözleriyle teknelerini iyileştirmeleri için yatırıma çağırmıştır (Ayaz, 2015).

Bodrum Cup sayesinde guletler her yıl yarıştırılmış, en iyi yelken yapabilen guletler ve ekipleri ödüllendirilmiş, bu kupayı kazanmak bir prestij unsuruna dönüşmüştür. Gelişmiş yelken donanımlarına olan ihtiyaç sebebiyle Bodrum’da hem arma hem de yelken yapımcılığı güncel standartlar seviyesine ulaşmıştır.

Günümüzünün gelişmiş yelken tasarımlarında kanat yüzeyi kompleks bir geometriye sahiptir ve çok parçadan oluşan 3 boyutlu bir yapıdadır. Bu tür yelkenlerin tasarım ve imalatında gerekli olan know-how ve malzemeler, 2000’li yıllardan itibaren Bodrum’a gelmiş, yabancı yelken markalarının bayiliklerini alan pek çok yelken üreticisi ilçede imalathane açmıştır (*OneSails, Burak Tüzel görüşme notları, 2018*).

Yanısıra, arma ve yelken donanımının tasarım ve inşasında yeni teknolojiler ve ileri teknoloji ürünü malzemeler kullanılmaya başlanmıştır. 1970 ve 80’li yıllarda çoğunlukla masif ahşap ve çelik boru kullanılarak kurulan yelken donanımları, 1990’lardan itibaren lamine ahşap, alüminyum ve karbon kompozit direkler ile

donatılmaya başlanmış, strüktürel gergi elemanlarında da dünya standartlarında malzeme kullanımı ile yüksek yelken performansı elde edilebilir olmuştur (*VelenaMast, Aytuğ Ürer görüşme notları, 2018*).

3.4 Özel Sektör Yatırımları ve Tersaneciliğin Dönüşümü

1970’li yılların başında, Bodrum’da turizm faaliyetlerinin hız kazandığı önceki bölümlerde ifade edilmiştir. İlçe merkezinde açılan pansiyonlarda yaz sezonunda yerli ve yabancı turistler konaklaması, Bodrum Kalesi ve çevresinde açılan bar ve restoranlarda eğlence turizme yönelik faaliyetlerin başlaması sebebiyle, bu alanda tekne yapımcılığı faaliyetlerini sürdürmek zorlaşmıştır.

Mavi Yolculuk ve tekne ile deniz turizmine yönelik artan ilgi, tekne siparişlerine yansımıştır. Boy ve adet bakımından talebi karşılamakta zorlanan Erol Ağan, bulunduğu bölgede tekne yapımcılığı şartlarının zorlaşması üzerine tersanesini taşımaya karar vermiş ve 1973 1974 yıllarında kademeli olarak Bodrum’un doğusunda yer alan İçmeler bölgesinde tekne yapımcılığına başlamıştır.

Yolu ve altyapısı olmayan bu bölgede tekne yapımcılığı faaliyetleri uzun yıllar sadece deniz yolu ile malzeme ve işçi taşınması ile mümkün olmuştur. Geniş bir alanda ve rahatlıkla tekne kızıklanabilecek uygun bir eğimde olan bu bölge, Erol Ağan’ın Kale yanındaki imalathanesine göre daha büyük boyda ve daha çok sayıda tekne inşa edebilmesine imkan tanımıştır.

Bodrum İlçe Merkezinde yer alan tarihi Osmanlı Tersanesi’nin bulunduğu bölge’ye yapılan 125 yat kapasiteli Turban Marina’nın 1976 yılındaki açılışı, bu alanda 1775’den beri sürdürülen tersanecilik ve tekne yapım faaliyetlerinin sonunu getirmiştir. Bu alanda bulunan tekne yapımcılarının bazıları, Erol Ağan’ı takip ederek İçmeler bölgesinde tekne yapımcılığına başlamıştır.

1980 yılı sonrası İçmeler’e karayolu açılması ile bölgede tersanecilik faaliyetleri hızlanmıştır. İçmeler bölgesine gitmeyi tercih etmeyen imalatçılar, Paşatarlası mevki gibi Bodrum merkezine yakın yeni sahalarda tekne yapımcılığı 1980’lerin sonuna dek sürdürmüştür.



Şekil 3.23 : Paşatarlası Tabaklar Tersanesi. Bodrum, 1987 (Fotoğraf: Prof. Dr. Önder Küçükerman).

1987 senesinde Turing Dergisinde yer alan yazısı için Prof. Dr. Önder Küçükerman tarafından çekilmiş bu fotoğrafta, boş ve düzensiz bir alanda faaliyet gösteren tekne yapımcılarının derme çatma yapılar altında inşa ettikleri Aynakıç ve Tırhandil tipi tekneler görülmektedir. Posta ve kaplamada kullanılmak üzere yığılmış kereste yakın plandadır (Şekil 3.23).

3.4.1 Devletin Bodrum’da tersanecilik faaliyetlerini regülasyonu

Bodrum’lu tekne yapımcıları, hızlı büyüyen turizm sektörüne yönelik tekne yapım faaliyetlerini aradan geçen yıllara rağmen düzenli bir sanayi sitesinde organize bir şekilde sürdürmeye başlayamamıştır.

Bu hızlı ve düzensiz büyüme, Bodrum’da tekne yapımcılığı kalite algısının ve ürün kalitesinin sürekliliğini sürdürmek için gereken şartların oluşturulamamasına neden olmuştur. Organize olamamış tekne yapımcıları, altyapı konusunda uzun yıllar arzu ettikleri standartlara kavuşamamıştır. İçmeler bölgesinde de uzun yıllar boyunca devam eden bu yapı, bazı tersanecilerin çabalarıyla kısmen çözülmüştür. Günümüzde, Erol Ağan ve oğullarının sahibi olduğu Ağanlar Tersanesi, Cobra Yachts Tersanesi, Yatlift Çekmek Yeri, ATM Tersanesi gibi önemli yatırımların yapılmış olduğu bölgede üretim CE sertifikasyonuna uygun kalite seviyelerinde yapılmaktadır. Ancak İçmeler bölgesinin gerçek anlamda bir organize sanayi bölgesi olduğu söylenemez. Önemli kısmı asfaltlanmamış yollar içeren bu bölgede, atık malzemeler ve hurda eşyalar imalathanelerin etrafında görülmekte, Bodrum Guleti markasını zedeleyen görüntüler tekne yapımcılığı ile ilgili ve rakip konumda olan Avrupa’lı yayın kuruluşlarına konu oluşturmaktadır.

Bodrum’un sürekli büyüyen nüfusu, neredeyse tüm Bodrum yarımadasının imara açılmasına sebep olmuştur. Buna rağmen, Bodrum’un ilçe merkezinden doğu yönüne doğru olan bölümün imara açılmadığı, bu bölgenin 2000 yılında SİT alanı olarak ilan edilmesinden dolayı sadece iki otel ve iki tersane bölgesi tarafından kullanıldığı görülmektedir. Değerli ve kısıtlı olan sahil alanlarının farklı sosyo-ekonomik yapılar tarafından paylaşımı konusu, Şehir Plancısı Doğan Kuban’ın dikkat çektiği bir çatışma alanıdır. Bu bağlamda, Bodrum’da İçmeler bölgesinin Otel Turizmi ya da Tersanecilik faaliyetleri için kullanımı da devam eden bir planlama sorunudur.

Şehrin Doğuya doğru büyümesi ile 1970’lerde karşılaşılan durum kendisini tekrar etmiştir. Gürültülü ve görece yüksek miktarda kirlilik üreten bir sanayi faaliyeti olan tekne yapımcılığı, bir kez daha şehrin gündelik yaşam sınırlarının dışına taşınmak, ya da büyüyemeyerek sınırlanmak durumunda kalmıştır.

Bu darboğazın aşılması için Devlet nezdinde ilgili kurumlarca çeşitli girişimler başlatılmış. Ekonomi Bakanlığı, Tersaneler Genel Müdürlüğü ve Bodrum Ticaret Odası ortak çalışmasıyla, Bodrum’lu yat imalatçıları için 2007 yılında Milas’ın Ören ilçesinde, Kemerköy Termik Santrali yakınlarında Gulet yapımcıları için özel tersane bölgesi kurulması için yer tahsis edilmiştir. 375 dönüm alan kiralanmış, 26.5 Milyon Euro’luk bir yatırım planlanmıştır (Gülsöken, 2020).

Ören Tersaneler Bölgesi Projesi ile modern bir tersanecilik anlayışıyla üretilen guletlerin Gökova bölgesindeki varlıklarının sürdürülebileceği ve Bodrum Guleti'nin Türkiye'nin başarılı bir ürün-hizmet sistemi tasarımı olarak dış pazarlarda da rekabet şansını artırması beklenmektedir.

3.4.2 Yeni teknolojik yatırımlar

İnşa edilen teknelerin boyutlarını sınırlayan önemli faktörlerden biri, teknelerin inşa sonrası denize indirme imkanları ile ilintilidir. Kızaklama yöntemi, denize indirmede en yaygın yöntemlerden biri olup gerek Türkiye genelinde gerekse Bodrum'da en yaygın uygulanmakta olan pratiktir.

1970'li yıllarda, Bodrum içi tersanelerin kızaklama ile denize indirme kapasitesi Kumbahçe kale yanında oldukça sınırlıdır. Osmanlı Tersanesi alanının tekne yapımcılarından alınarak yat limanı olarak tahsis edilmesi ile, tekne yapımcıları İçmeler bölgesine yönelmiştir. Kumbahçe'de faaliyet gösteren tersaneler de benzer şekilde turizm odaklı faaliyetler sebebiyle İçmeler bölgesine taşınmıştır. Bu bölgede kızaklama ile denize tekne atmaya uygun eğim ve derinlikte sahil şeridi sınırlıdır. Travel lift olarak adlandırılan tekerlekli liftler ya da gelişmiş kızaklar sayesinde, yüksek kontrollü ve düşük riskli tekne atma/çekme işlemlerinin gerçekleştirilmesi hedeflenmektedir.

4. BODRUM'DA AHŞAP TEKNE YAPIM GELENEĞİ VE USTALIK

Bodrum ilçesinde faaliyet gösteren ahşap tekne yapımcısı ustaların çalışma hayatlarını şekillendiren faktörler, bu faaliyetlerinin teknik, ekonomik ve idari bileşenleri, ustaların sahip oldukları yetenekler ve turistik ahşap yelkenli tekne yapımıcılığı bağlamında, bu yeni tekne tipolojisinin yaratılması ve sürmekte olan evrimindeki rolleri incelenmiştir.

4.1 Bodrum'da Tekne Yapımıcılığı Geleneği

Bodrum'da ahşap tekne yapımıcılığının tarihi, M.Ö. 1500'lü yıllarda başlamıştır. Tarih öncesi çağlardan beri deniz araçları inşa edilen bu bölgede, 18 ve 19yy da büyük bir askeri tersane de faaliyet göstermiş, ancak 20.ci yüzyıla ulaşmamıştır. Bölgede tekne yapımıcılığı kültürü kesintisiz bir süreklilik arz etmemiştir (Binder, 2012, 2019).

Bodrum'da 2000'li yıllara kadar büyük tekne inşa edebilen ustalar, çoğunlukla birinci dünya savaşı ve sonrasında yaşanan nüfus mübadelesi ile bölgeye taşınmış Girit göçmeni nüfusa mensuptur. (Mansur Coşar, 2015). Bu ustaların çırakları da 1935 yılında sıfırdan başlayan öncüsüz bir ustalık pratiğinden yetişmiş çıraklardır.

Kendi tekne yapım yöntemlerini geliştirmiş bu ustalar temsil ve görselleştirme araçları kullanmadan, proje çizmeden tekne inşa etmektedir (Kademoğlu, 2000; Köyağasıoğlu, 2011; Küçükerman, 1987).

Bodrum'da tekne ustalığının tarihi, yerel marangozların tarihi ile birlikte anılmalıdır. Küçük boy tekne yapımcıları, günümüzde işliklerine hala marangozhane derler. Marangoz, dilimize İtalyanca'nın Venedik lehçesinden girmiş bir kelime olup, köken dilinde "ağaç tekne işleri yapan usta" anlamına gelmektedir. İtalyan dialektleri sözlüğü Dialettando, marangoz kelimesinin italyanca karşılığı olan ve Ahşap Ustası anlamına gelen "falegname" kelimesinin, Venedik lehçesinde "marangon" olarak kullanıldığını teyid etmektedir.

Yine, çevirimiçi etimoloji sözlüğü Nişanyan Sözlük, Şekil 4.1'deki ekran görüntüsünde görüldüğü gibi, marangoz'un kökenini ve dilimize geçişini şöyle tanımlar.

Marangoz: "(ahşap) gemi yapımcısı" [Evliya Çelebi, Seyahatname, <1683]
Bu marankoz neferâtları dahi (...) kızaklar üzre yeni gemiler yaparak 'pîrimüz yâ Nûh' diyerek
[Meninski, Thesaurus, 1680] marankon *usit. marangon: Faber lignarius [ahşap ustası].*
[Kieffer & Bianchi, Dictionnaire Turc-Français, 1835] marangoz: Charpentier [ahşap ustası]
~ **Yun** *marangón/marangós* μαραγγόν/μαραγγός gemi ahşap ustası ~ **Ven** *marangón* 1. dalgıç kuşu, karabatak, 2. gemi ahşap ustası << **OLat** *mergo* dalgıç, karabatak < **Lat** *mergere, mers-* (suya) dalmak → marina

Not: Osmanlı gemici terminolojisinin çoğu unsuru gibi İtalyanca/Venedikçeden alındığı halde Rumca *+oz* takısının tercih edilmesi muhtemelen İstanbul marangoz esnafının etnik bileşimi ile ilgili bir eğilim olmalıdır.

Şekil 4.1 : Nişanyan sözlük “marangoz” kelimesi ekran görüntüsü.

4.1.1 Halikarnas dönemi

Rum ustalardan çok önce, Bodrum'da tekne yapım faaliyetlerinin başladığı bilinmektedir. Eldeki kayıtlar, Bodrum'da tekne yapımcılığını tarih öncesi çağlara kadar ötelemektedir. Karya döneminde önemli bir ticaret limanı olan Bodrum, o zamanki adıyla Halikarnas, Büyük İskender'in kuşatması sırasında önemli derecede hasar görmüştür. Tarihçi Çiçero, bu kuşatmanın ardından kentin hemen hemen tamamen terk edildiğini söyler.

Bu tarihten sonra 1261 yılına kadar tarihsel ölçekte önemli bir olayın yaşanmadığı Bodrum'da, Menteşe Beyliği ile başlayan yeni dönem, Padişah I. Mehmet'in toprak bağısladığı St. Jean Şövalyelerinin 1400'lü yıllarda buraya yerleşerek St. Peter Kalesini inşa etmeleriyle sürer.

Kalenin tamamlanmasının ardından, ilçenin adı olarak Halikarnas yerine kalenin koruyucu azizi olan St. Peter'in ismi ile anılmaya başlanan Bodrum (Peter > Petrium > Petrum > Bodrum) şövalyelerin 1523'de Rodos seferine çıkan Kanuni Sultan Süleyman tarafından kaleden atılmasıyla tekrar Osmanlı İmparatorluğu himayesine girer.

4.1.2 Bodrum Tersanesi ve Rum Ustalar – 18, 19 yy.

1964-1968 yılları arasında Bodrum’da yaşamış olan sosyolog Fatma Mansur Coşar, 1971 yılında “*Bodrum, A town in the Aegean*” adlı ingilizce yayınlanmış araştırmasında, 6 Temmuz 1770 Çeşme Deniz Faciası sonrası tamamen tahrip olan Osmanlı donanmasını yenileme ihtiyacının bir kısmını karşılamak üzere, Mustafa Paşa tarafından 1775 yılında Bodrum’da bir tersane kurulduğunu, yamaçlardaki çam ağaçları kullanılarak gemi inşa edildiğini ifade eder. (Mansur Coşar, 2015) Osmanlı Tersanesi (Şekil 4.2) olarak anılan ve antik liman içinde yer alan bu tersanede çalışmak üzere, Ege adalarından gemi yapımcısı rum ustalar göç etmeye başlar ve Bodrum’a yerleşirler (Mansur Coşar, 2015).



Şekil 4.2 : Osmanlı Tersanesi, antik liman içi, 1960’lar. KD yönüne doğru.

Artan rum denizci nüfus, şehir merkezinde hristiyan dininde denizcilerin koruyucusu olarak kabul edilen Aya Nikola’nın ismini taşıyan bir kilise de inşa etmiştir. Önce Birinci dünya savaşında Rum ustaların sahillerden uzak cephelere gönderilmesiyle, daha sonra da iki ülke arasındaki nüfus mübadelesi anlaşmasıyla cemaatini kaybeden, sonraki yıllarda da bazı Bodrum’lu ustaların içinde tekne de inşa ettiği bu kilise (Şekil 4.3) 1968’de kubbesi yıkılarak Halk Evi’ne dönüştürülür (Binder, 14 Temmuz 2016). Aya Nikola Kilisesinin yıkım tarihinin kesin olarak bilinmesi, araştırma sırasında çeşitli kaynaklardan elde edilen ve tekne yapımcılığının gerçekleştiği bu mahallede çekilmiş pek çok anonim fotoğrafın tarihlenmesi açısından faydalanılan bilgilerdendir.

Osmanlı Tersanesi'nde 1784 – 1831 arası 38 ila 47 metre arasında değişen kalyonlar inşa edilir. Navarin Savaşı sonrası, II: Mahmut döneminde donanmanın modernizasyonu ve Haliç'te buharlı gemi inşası başlar (Güleryüz & Langensiepen, 2007). Artık ahşap kalyonların dönemi sona ermiştir. Bu tarihten sonra Bodrum'da askeri tersanecilik faaliyetlerine dair bir kayda rastlanmamıştır. Binder, 2019 tarihli "Bodrum Denizciliği ve Tekne Yapımcılığında Giritli Göçmenlerin Rolü" adlı makalesinde, Britanya'nın Osmanlı'ya dair ticari verilerinden yararlanan araştırmacılara referans vererek, 1891 yılında Bodrum'da gangava yöntemiyle süngercilik yapan kırk adet tekne olduğunu yazmaktadır. Yine Binder, araştırmasında farklı kaynakların "Bodrum'da 200 kadar kayığın bulunduğunu ve bunların 100 kadarının sünger, diğer 100 kadarının balıkçılık ve ahtapotçulukla uğraştığını" belirtmektedir (Binder, 2019) Kara yolu bozuk ve adalarla ticaret yapan Bodrum'da büyük bir tekne filosu olduğu, bu sebeple askeri tersanenin faaliyetlerini sona erdirmesi sonrası bazı rum ustaların bu sahil ilçesinde yerleşik kalmış ve ticari tekne yapımcılığını sürdürmüş olabilecekleri düşünülmektedir.

Birinci Dünya Savaşı sürerken, 1915 yılı Mayıs ayında Bodrum'un 130 metrelik Fransız kruvazörü "*Dupleix*" tarafından bombalanması ve liman içindeki teknelerin tahrip edilmesi olayı gerçekleşir. Savaş sebebiyle rum erkeklerin ilçeden zorunlu göçe tabi tutulmaları ve teknelerin de tahrip olması sebebiyle, Bodrum'da tekne yapımcılığı geleneği, bu tarihten itibaren yaklaşık 20 yıl boyunca kesintiye uğrar (Galanti Bodrumlu, 1945).

4.1.3 Mübadele sonrası tekne yapımcılığı

Cumhuriyet'in kuruluşundan sonra, 1923 yılında imzalanan Lozan Barış Anlaşmasının nüfus mübadelesi ile ilgili maddesi gereği, Bodrum'un Rum kökenli nüfusu Yunanistan'ın çeşitli yerlerine göç ederken, bir kısım Girit Türkü de büyük kabileler halinde Bodrum'a gelmeye başlar. Bu göçmenler beraberlerinde sadece tekne yapım bilgisi değil, kültürel birikimlerini de getirir. Bu birikimin Bodrum'un 20.yy'daki sosyoekonomik ve sosyokültürel dönüşümüne olan pozitif etkisi pek çok kaynakta dile getirilmektedir. Girit göçmenleri, hem sınai, hem ticari alanda sahip oldukları bilgi ve birikimle yeni geldikleri bu coğrafyada başarılı olmak ve zenginleşmek için yüksek bir motivasyonla çalışır (Binder, 2019). Yörenin yerli halkı arasında yerleşik "Giritliden kız al, kızını Giritliye verme" deyişi, çalışma ve gündelik hayata dair

kültürel farklılıkları bariz bir şekilde ortaya koymaktadır. Giritliler modern ve çalışkandır.

Bodrum’da yaşayan ve bölge denizcileri hakkındaki araştırmaları Bodrum Deniz Müzesinde yer alan antropolog Timuçin Binder, Şubat 2017’de verdiği bir seminerde, Bodrum’a gelen Giritli göçmenlerin bazılarının, Girit adasının tek müslüman sahil köyü olan Spinalonga’dan geldiklerini ve tekne yapımcılığı bilgisinin bu geçmişle ilintili olduğunu ileri sürmektedir. Binder, ilçe’deki en üretken ve en çok çırak yetiştiren tekne yapımcısı Ziya Güvendiren Usta’nın, Bodrum’a geldiğinde zaten marangoz olduğunu teyit eder (Binder, 2019).

Genel anlatıya göre, Ziya Usta marangozdur ancak henüz tekne yapımcısı değildir. Tekne yapımcılığı işini 1933 yılında "Atilla" Tirhandili'nin yapımı sırasında Nami'nin Mehmet Usta'dan öğrenmiştir.



Şekil 4.3 : “Ustaların ustası” Ziya Güvendiren, kalearkası'ndaki tersanesinde.

Bodrum’da tekne yapımcısı olarak çalışmaya başladığı ilk yıllarda, çoklukla eski yunan teknelerini tamir eden Ziya Usta, bunları inceleyerek yapım detaylarını öğrenmiş, zamanla kendi teknesini yapacak tecrübeye erişmiştir. Fatma Mansur, genel anlatıdan farklı olarak, Ziya usta’nın “bu işi” Giritte öğrendiğini “..Giritli bir sığınmacı olan Ziya Usta, 30’ların sonunda tekne yapımcılığına başlamış. Bu işi genç delikanlı iken Girit’te öğrenmiş. Bodrum’a geldiğinde, Kurtuluş Savaşı öncesinde Rum tekne yapımcıları tarafından sürdürülen bu işin iyi kazandıracağını düşünmüş ve bu işe bulaşmış.” sözleriyle ifade etmektedir (Mansur Coşar, 2015). Tek bir tekne yapımına yardımcı olarak tekne yapımcılığının öğrenilmesi zor olacağından, Ziya usta'nın yapımcılığa Girit'te başlamış olması düşüncesi akla yatkındır.

Mansur Coşar, 1960'lı yıllarda Bodrum'daki marangozluğu tariflerken marangozların daha çok inşaatlarda çalıştıklarını, zemin döşemesi, tavan kirişi, kapı pencere yapımında uzmanlaştıklarını “*..Bodrum'daki marangozlar mobilya yapmıyorlar, çünkü halk bunları pek kullanmıyor. Sadece bir tanesi ev mobilyası konusunda uzmanlaşmış, kız çeyizlerinin aranan eşyası olan çift kişilik yatak ve birkaç koltuk imal ediyor... Marangozlar çoğunlukla inşaatçılar için çalışıyorlar; Zemin döşemesi, tavan kirişleri, pencere ve kapı çerçeveleri yapıyorlar.*” sözleriyle ifade etmektedir.

Bu mobilya ve ince iş yapıcılığı tecrübesi sayesinde, turistik tekne yapımçıların, orijinalleri iş teknesi olan tirhandil ve guletlere 1960'larda eklemledikleri kabin, kamara ve iç mekan tasarımlarının ince yapılarını daha kolay çözümleyebilmelerine imkan vermiş olduğu düşünülebilir.



Şekil 4.4 : Bodrum Aya Nikola Kilisesi, (1968'de kubbesi yıkılmadan önce).

Mansur Coşar, incelemelerini gerçekleştirdiği dönemde Bodrum'lu ustaların Ziya Güvendiren'in tekne inşa ettiği Kalearkası / Kasaphane mevkiinde, elektriği dahi olmayan marangozhanelerde, “el testeresi” olarak tanımladığı el hızarlarıyla kütükleri kalasa dönüştürdükleri gözlemlerini “*Orman Dairesi'nden kocaman ağaç gövdelerini bütün olarak satın alıyorlar ve bunları dükkanlarının önüne, sokağa yığıyorlar. Genellikle ağaç gövdeleri üç adamın çalıştırdığı el testeresiyle ikiye ayrılıyor., sonra dükkanın içine taşınıyor, tavan kirişi veya döşemelik tahta olarak parçalanıyor*”

sözleriyle anlatır. 1960'ların sonunda elektriğin ilçeye gelişi ile tekne yapım faaliyetleri kolaylaşır, marangozhaneler elektrikli aletleri de kullanmaya başlar (Şekil 4.4) (Mansur Coşar, 2015).

Ustaların bilinen anlamdaki marangozluktan tekne ustalığına geçişi, Bodrum'da 1950'lerden itibaren artan ticari faaliyetlerin bir neticesidir. Cumhuriyet döneminde, bu tarihten önce, sınırlı sayıda sünger avcısı için inşa edilenler hariç, kayda değer bir tekne yapım faaliyeti olmayan Bodrum'da, Amerikan "Marshall Yardımı" ile gelen motorlu su pompalarının yaygınlaşması ile önce mandalin üreticiliği, ardından da bu yardımların av teçhizatlarını da kapsaması ile süngercilik, balıkçılık ve son olarak turistik yatçılık gelişir.

Başlangıçta sınırlı bir göçmen nüfus tarafından icra edilen tekne yapımcılığı, hızla artan talep sayesinde bol kazançlı bir işe dönüşür ve Bodrum yerlilerinin de ilgisini çeker. Kısa zaman içinde, Bodrum'un yerli müslüman nüfusuna mensup ustalar da tekne yapımcılığında da söz sahibi olur.

4.1.4 Bodrum Yarımadasında faal olan ya da geçmişte tekne yapım faaliyetinde bulunmuş tersane bölgeleri

Bodrum'un yumuşak iklimi, denize kayık indirip çekmek için uygun sahil yapısı, doğal tekne yapım malzemesi bulunması önemli avantajlarıdır. Bu hususlar, Bodrum'lu ustaların önceleri sünger ve balık avı, sonraları da turizm teknelerine olan hızlı talep artışını karşılayabilme kapasitelerini desteklemiş, işlerinde kolaylık sağlamıştır. Bölgede kısa zamanda çok sayıda tersane kurulduğu, Fatma Mansur Coşar'ın *"..1950'den sonra balıkçılık ve süngercilik gelişmeye başladığında tekne yapımı da hız kazandı ve son on yıl içinde beş tersane kuruldu. Tersaneler bu işi Ziya Usta'dan öğrenmiş çırakları tarafından başarıyla işletiyor."*sözlerinden de anlaşılmaktadır (Mansur Coşar, 2015).

Yakın tarihte Bodrum'da kurulan tersanelerden ilki, Ziya Güvendiren'in antik liman içinde kurduğu tersanedir. Ziya Usta, işliğini 1957 senesinde Kale'nin doğu sahiline taşımıştır. Tersaneler, karada tekne kurmak için uygun bir hinterlanda sahip, ağır tekneleri kızaklar vasıtasıyla denize tekne atıp çekmek için uygun bir eğimde sahil yapısı olan, genellikle hakim rüzgarlara karşı korunaklı mevkilerde kurulmuştur.

Bodrum'da bir kişinin hür teşebbüsü ile başlayan tekne yapımcılığı işinin önemli bir gelir kapısı olduğu kısa zaman içinde anlaşılmıştır. Tersane sayıları 2000'li yıllara

kadar sürekli artış göstermiştir. Ziya Usta'nın çıraklarından, gulet ustası Ali Kemal Denizaslani, 2007 yılında Yiğit Uygur ile yaptığı bir röportajda Bodrum'da bir tarihte 35'den fazla tersanenin faaliyet gösterdiğini, ancak o tarihte 12'ye düştüğünü ifade etmektedir. (Çoban, 2015). Burada, deniz bağlantısı olmayanlar dahil tüm marangozhaneler kastedilmektedir. Bodrum yarımadasında halen faal olan ya da geçmişte tekne yapım faaliyetinde bulunmuş pek çok tersane ve çekek yeri mevcuttur (Şekil 4.5) .



Şekil 4.5 : Bodrum yarımadasında faaliyet gösteren tersaneler.

Bu tersanelerin en önemlileri ve farklı dönemlerde bu tersanelerde tekne yapan ustalar aşağıda belirtilmiştir.

1. Eski Osmanlı Tersanesi - Ziya Güvendiren,
2. Kalearkası - (Kasaphane) Ziya Güvendiren, Küçük Ziya, Erol Ağan
3. Paşatarlası -
4. Mantar Burnu - Dede Hüseyin Yıllıkçı
5. İçmeler - Erol Ağan, Uğur Susam, "Kıvırcık" Mustafa,
6. Tavşanburnu -

7. Yalıçiftlik -
8. Torba
9. Ortakent Yalısı
10. Gümbet
11. Yalıkavak
12. Yalıkavak Marina
13. Turgutreis D-Marın
14. Kızılağaç - "Hacı" Mustafa Özkeskin,
15. Ören -

4.2 Tekne Yapımında “Ustalık”

1935’li yıllardan itibaren, Bodrum’lu tekne ustaları ilk olarak süngerciler için tekne inşa etmeye başlamıştır. Bodrum’lu turizmcı Hüseyin Ayaz’ın anılarını anlattığı “Bodrum ve turizm Sevdam” isimli otobiyografik kitabında (Ayaz, 2015) Bodrum’daki tekne yapıcılığı hakkında ilk elden değerli bilgi aktarımı yer almaktadır. 1957 yılından 1961 yılında kadar çırak olarak çalıştığı Osmanlı Tersanesi’ndeki Özyurt Kardeşler marangozhanesinde, o dönemde inşa edilen teknelerin menşei ve yunan teknelerinin de bunların arasında olduğu “..*Bodrum dışından da tekne gelirdi. Datça’dan çetin kaptan ve Bozburunlu kaptanlar küçük kangava kayıklarını bize getirirlerdi. Ustam, küçük kayıkları karaya bana çektirirdi... Çok, Yunan yapımı eski tekne tamir ettik...*” sözlerinden anlaşılmaktadır (Ayaz, 2015).

4.2.1 Tekne yapımında usta-çırak ilişkisinin geleneksel yapısı

Ustalar ve çırakları arasındaki ilişki, çoğunlukla akrabalık ya da tanışıklık bağı olan iki taraf arasında, karşılıklı güvene dayalı, rıza temelli olsa da, kimi zaman zorlama da içerebilen, güncel standartlarda oldukça sorunlu bir “eğitim sistemi”ne dayanmaktadır. Zorunlu 8 yıllık eğitim sisteminin benimsenmesi ile ilkökul 5’ten itibaren okuldan ayrılma ihtimali ortadan kalkmış, çırak adaylarının 8 yıllık eğitim ardından en erken liseye başlama yaşında çırak olarak tekne yapım sektörüne girebilmeleri sebebiyle, uzun yıllardan beri süren bir sistem bozulmuş, usta-çırak ilişkisi sekteye uğramıştır.

Bu düzenlemeye dayalı değişiklik, kanunun çıktığı 2002’den itibaren kendini hissettirmeye başlamış, Bodrum’lu tekne yapımcılarının gerek günlük hayatlarında, gerekse uzun vadede bilgiyi geleceğe aktarmalarında bir kırılma noktası olmuştur.

Bodrum’lu tekne yapımcılarıyla yapılan röportajlarda belirginleşen ortak bir sıkıntı da çırak bulma ve çırak tutma konusunda çektikleri zorluktur. Bodrum bölgesinde sistemin değişmesinin önemli etkilerinden biri olarak, geleneksel tekne yapımcılığının birinci dünya savaşında kesintiye uğraması ve yakın tarihte, önceki geleneğe dayanmadan, görece tecrübesiz ustalar tarafından tekrar başlamış bir tekne yapımcılığı faaliyeti olması, çırak bulma ve yetiştirme zorluğunun asıl sebeplerinden biri olarak akla daha yakın gelmektedir.

Haliç tersanelerinde yerleşik bir sistemle tekne yapımcılığını sürdüren marangozhanelerdeki “Destur Alma” kültüğü, çırakları bir süre ustaların yanında tutabildiği, çırağın ancak ustanın rızası ile ayrılabildeği bir sistemin sağlayıcısı olarak görölmektedir.

Bu sistem Bodrum tersanelerinde yerleşememiştir. ıraklar gerek çalışma koşullarının zorluğundan, gerek alternatif iş alanlarının daha cazip gelmesinden dolayı süratle sektör değiştirmiştir. (usta kaynak belirt) Sektörde kalanlar ise, birkaç yıl ıraklık yaptıktan sonra sektördeki yüksek talep yüzünden kendi marangozhanelerini açma yolunu seçmiş, modern lamine tekniklerin getirdiği inşa kolaylıkları da bu yöndeki geçişi kolaylaştıran etkide bulunmuştur.

4.2.1.1 ıraklığın geleceği

Geleneksel ahşap tekne yapımcılığının geleceğine dair endişeler, uzun yıllardır sürmektedir. Yeni oluşturulan bir sistemle, görece düşük kapasiteli bir imalat bölgesinin değişen koşullar sebebiyle uğradığı hızlı dönüşüm, artan talebi karşılayabilmek için atılan adımlar, bölgede çok kısa zamanda 30’dan fazla marangozhane ve tersane kurulmasına sebep olmuş, bu artışın ihtiyacı olan elemanları bulmak, ve tutmak, çok kısa zamanda bir sorun olarak belirmiştir.

2000 yılında söylenen bu sözlerin ardından, 2002 yılında zorunlu ilköğretimin 8 yıla çıkması, ilkokul mezunu öğrencileri çıraklığa kabul etme üzerine kurulu sistemi sarstığından, sektörde zaten yaşanan sorunların daha da artmasına yol açmıştır. Sektör bugün dahi ırakveya kalifiye eleman yetiştirme sorununu çözebilmiş değildir.

4.2.1.2 Çıraklık sisteminden eğitimli, yetkin işçi kullanımına geçiş

Tekne yapımcılarının perspektifinden değerlendirildiğinde, çırak bulma konusunda zorluklar çektikleri ortadadır. Bu ihtiyaçlarını karşılayamamalarından dolayı işletmelerinde süregiden sistem aksamaya başlamıştır. Mesleklerinin geleceğinden endişe duymaya başlamışlar, çırak olmadığı için yeni usta yetişmediğini, bu yüzden de uzun yıllar boyu emek vererek geliştirdikleri bu iş kolunun bir süre sonra sürdürülemeyeceğini öne sürmüşlerdir.

Ancak çıraklık konusu, sadece bir endüstrinin faaliyetlerini sürdürebilmesi açısından değerlendirilemez. Rekabetin kontrolünün sağlanması için loncaların düzenlediği bir konu olan çıraklık, emek arzının sınırlandırılması için bir kontrol mekanizmasıdır.

Öte yandan, çıraklık elbette çırak perspektifinden de değerlendirilmesi gereken bir konudur. İlkokulu bitirir bitirmez çalışma hayatına atılan gençlerin, çıraklık süresince, sanatı öğrenme aşamasında düşük ücretle çalıştırılması gerçeği ortadadır. 11 yaşında bir çocuğun, kendi rızasıyla da olsa, kişisel gelişimini tamamlayamadan iş hayatına atılmasının doğurabileceği sorunlar tartışmaya açıktır.

Bu çerçeveden bakıldığında, çıraklık sisteminin değişmesi kaçınılmazdır. Ancak geleneksel ahşap tekne üreticilerinin Avrupa Birliği ülkelerindekine benzer bir model benimseyerek çırak yetiştirmeleri de olasıdır. Özellikle İsveç, Norveç ve Almanya gibi Baltık Denizine kıyısı olan ve geleneksel ahşap tekne yapıcılığı geçmişine sahip olup, bir dönem bunları kaybeden, ancak yakın tarihte bu kaybedilen yetenekleri tekrar canlandırmaya odaklanan ülkelerin sistemleri, Bodrum için de örnek teşkil edebilir.

Son tahlilde, ekonomik sistemdeki gelişmelere uyum sağlayamayan, ayak uyduramayan endüstrilerin, adeta bir nevi doğal seleksiyona uğramışçasına, faaliyetlerini sürdüremez hale gelmeleri kaçınılmazdır. Bu durum mühendislik düzenlemelerine ayak uyduramayan işletmeler için de geçerli olmuştur.

4.2.2 Bodrum'lu tekne yapımcısı ustaların soyağacı

Baskın Sokullu ve Tosun Sezer'in Bodrum'da yaptırdıkları tırhandil, İstanbul'lu müşterilerin Bodrum'lu ustalara yaptırdığı teknelerin ilk örneklerindendir. Bu tarihe kadar ustalar daha çok bölge ahalisine balıkçı, sünger veya çeşitli amaçlı iş teknesi inşa etmektedir. Röportajlarda, "Sevcihan" isimli bir tırhandilin 1962 senesinde Agah Bursalıoğlu için Ziya Güvendiren usta tarafından inşa edilmiş olduğu belirtilmiştir.

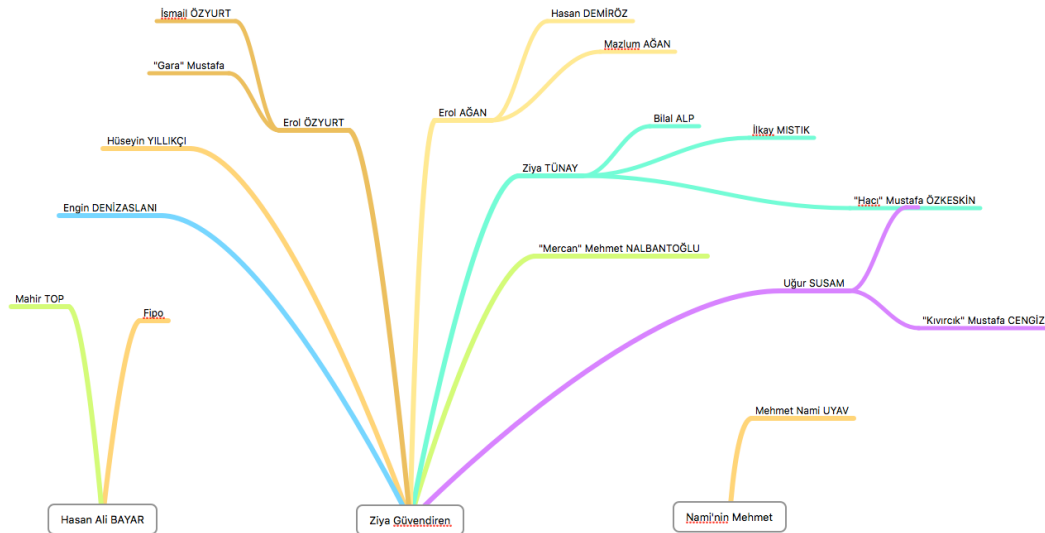
1965 yılında çekilmiş bir fotoğrafta yer alan İstanbul Bebek sahilinde demirli, Bodrum yapısı, yat olarak tasarlanmış bir tırhandil, bunun en güzel örneklerindendir. Yine aynı yıllarda çekilmiş, Tarabya'da demirli bir başka yelkenli tırhandil fotoğrafı mevcuttur. 1967 senesinde, İstanbul'lu turizmcî Haşim Birkan'ın turistik gulet BOTAŞ-5'i yaptırdığı belgelenmiştir. 1968 senesinde yine Ziya Güvendiren tarafından "Aganta" isimli bir aynakıç inşa edilmiş ve İstanbul Limanına kaydolmuştur. Heykeltraş Özcan Onur'un Heyamola isimli guleti 1971 senesinde Ziya Güvendiren tarafından inşa edilmiştir.

Çizelge 4.1 : 1975 Yılında Bodrum'da faal olan tekne yapım tezgahları.

- Ziya Güvendiren,
- Erol Ağan
- Erol Özyurt
- Engin Denizarslanı
- Mesut Tabak
- Hüseyin Yıllıkçı
- Ziya Tünay.

Bu veriler sınırlı olmakla birlikte, Bodrum'lu ustaların maharetinin 1960'ların başından itibaren büyük şehirli deniz meraklılarının ilgisini çektiği görülmektedir. 1975 senesine ait 120 sayılı "Yacht" dergisinde yer alan bir makaledeki (Yazman, 1975) "Bodrum'daki tekne yapım tezgahları" listesi aşağıda yer almaktadır (Çizelge 4.1).

Bu listede yer alan ustalar, o tarihlerden itibaren pek çok genç usta yetiştirmiştir ve bu ilişkilerin şematize edildiği bir soyağacının oluşturulabilmesi mümkündür (Şekil 4.6) .



Şekil 4.6 : Bodrum'lu tekne yapımcısı ustaların usta-çırak ilişkisi.

Mansur Coşar, yine aynı kitabında usta çırak ilişkisinin sosyal ilişkilerine, maddi boyutuna ve bu alandaki rekabetin doğasına dair ışık tutar:

“Marangozlar ve demirciler gibi tekne yapımcıları da iyi para kazanıyorlar ve yanlarında çalışan çocuklara iyi para ödüyorlar. Ancak onlar da sadece üç dört genç erkek istihdam edebiliyorlar ve rekabet çok fazla. Yine marangozlar ve demircilerde olduğu gibi her zaman aileden birine öncelik veriliyor; çoğu kez yetenekli bir çırak, er ya da geç ustası ve akrabası için rakip haline geliyor. Şu anda hiç kimse bundan gocunmuyor, çünkü yeterince iş imkanı mevcut.”(Mansur Coşar, 2015).

Bu paragrafta iki nokta önemlidir: İlki; ustalar iyi kazanır ve çıraklarına iyi para öder, dolayısıyla bu iş için rekabet çok yüksektir. İkinci nokta, çıraklık için bir ihtiyaç olduğunda öncelik aile fertlerine verilmektedir.

Fatma Mansur Coşar’ın daha önce alıntılanan anlatımı ile çelişmekle birlikte, Bodrum’lu ustalar ve konuyla ilgili görüşü olanlar arasında yaygın olarak Ziya Güvendiren’in Güllük’lü usta Nami’nin Mehmet’in yanında tekne yapımcılığını öğrendiği, ilk teknesini onunla birlikte kurduğu, onu çırağı olduğu kabul edilmektedir. Nami’nin Mehmet, Ali Cengiz için 1933’te yaptığı ilk 10.5 metrelik süngerci tırhandili Atilla’yı inşa ettikten sonra Bodrum’da bir daha tekne yapmamış, tekne inşa faaliyetlerini Milas’ın ticari limanı olması sebebiyle daha çok iş yapabileceğini düşündüğü Güllük’te sürdürmüştür.

Bu konu ile ilgili olarak, yazar Erdoğan Kayalar, Ziya Güvendiren’in eşi Devlet Güvendiren ve kızı İnci Güvendiren ile 2013 yılında evlerinde yaptığı ve yerel bir yayın olan Bodrum Bülten dergisinde basılan röportajda, Devlet Güvendiren’in sözlerini aktarır. Buna göre, Nami’nin Mehmet, tekne yapımcılığını İstanköy’de öğrenmiştir.

“Rahmetli, Güllük’lü Naminin Mehmet’in yanına çalışmaya gitmiş, kayık yapımını ondan öğrenmiş. Peki Naminin Mehmet Nereden öğrenmiş? İstanköy’den. Naminin Mehmet İstanköy’e gidiyor. Oradaki ustalar, hiçbir şey bilmiyor bu deyip onu koşturuyorlar. Fakat pes etmek yok. Mehmet, şafakla beraber ağaçların tepesine çıkıyor. Tersanelerde çalışan ustaları izliyor. Tekne nasıl kuruluyor, postalar nasıl bağlanıyor... Sonra köyüne dönüyor. Kayık yapmaya başlıyor.”

Naminin Mehmet'in tekne yapımcılığını İstanköy'den öğrenmiş olması, bu adada bilinen bir ahşap tekne yapımcılığı faaliyeti bulunmadığından mümkün görünmemektedir. İstanköy'ün 10 mil kuzeyindeki Kalimnos adası ise, dünya çapında sünger ticaretinin merkezlerindendir. Yunanistan'ın önemli sayıda balıkçı teknesi barındıran limanlarından. Ayrıca, çok uzun yıllardan beri tekne yapımcılığı ile bilinen bir adadır. Devlet Güvendiren'in bu noktada ada isimlerini farklı kullandığı düşünülmelidir. Çeşitli kaynaklar da Nami'nin Mehmet'in tekne yapımcılığını Kalimnos'ta öğrendiğini aktarır.

Nami'nin Mehmet'in ilk tekneyi kurduğu, Ziya Güvendiren'in de marangoz olmasına rağmen daha önce tekne yapmadığı, Nami'nin Mehmet ile tekne yapımcılığına başladığı, bugün kabul gören görüştür. Turizmcı Rüştü Gür, anılarını yazdığı "*Bodrum 1930-1980*" adlı kitabında, Ziya Usta'nın ilk tırhandilini tepecik camisi yanındaki arsada Mehmet Karakaya için yaptığını aktarmaktadır.

Rüştü Gür, Ziya Güvendiren'e dışarıdan proje ile tekne yaptıran ilk müşterinin İsveçre Büyükelçisi olduğunu söylese de, Usta'nın eşi ve kızı ile yapılan röportajda bu kişinin İsveç'in Ankara Büyükelçisi olduğu, ailenin kızları Ankara'da üniversite öğrencisiyken İsveç Elçiliğinde resepsiyonlara davet edildikleri, hatta elçi ve ailesiyle birlikte tekne gezilerine çıktıkları aktarılmaktadır. Bu tekneye ilişkin henüz bir görsel bulunmamakla birlikte, 1960'ların başında yapılmış bu teknenin, büyükelçinin kalıcı rahatsızlığı olan çocuğu için korunaklı bir tasarımda yapıldığına dair ifadeler yer alır. Bu sebeple, muhtemelen kabinli ve davlumbazlı olduğunu tahmin edilmektedir. Erken dönem yapılan bu teknenin, daha sonraki turistik amaçlı yelkenli teknelerin tasarımını etkilemiş olması muhtemeldir.

Bu gibi büyük teknelerden önce, Ziya Güvendiren'in uzun bir süre ufak tekneler yaptığı, eski tekneleri tamir ve modifiye ettiği, böylelikle bilgisini artırdığı, gerek Timuçin Binder, gerek diğer yazarlar tarafından ifade edilmektedir (Ayaz, 2015).

Ziya Güvendiren'in kurduğu ilk büyük gulet, 1958 tarihli 22 metrelik Mustafa Tratasıdır (Şekil 4.7). Ortakları Deli İbrahim, Mustafa Nalbantoğlu, Kaptan Hasan Biraki'dir. Tratalar, derin deniz tabanında ağ çekerek yapılan trol balıkçılığı için kullanılmaktadır. Mustafa tratası, "gulet" gövde formu motorlu bir trol teknesi olup sadece iki flok yelken donanımı bulunmaktadır. 1941'de batmış bir İngiliz savaş gemisinin 15 yıl deniz altında kalan Gardner makineleri, teknenin ortaklarından dalgıç

“Deli İbrahim” tarafından denizden çıkarılır. İki makinenin parçaları birleştirilir, çalışan bir makine elde edilir ve bu sayede tekne tahrik gücüne kavuşur. (Gülsöken, 2020).

Mustafa tratası, tuvarlak kış yapısı ile ağ atıp toplamada kolaylık sağlaması, yatık kış bodoslama yüzeyi sayesinde toplanan ağın pervaneden uzak kalması, ve kaba denizde rüzgara karşı ağ çekimi sırasında bir aynakıça göre dümen tutmayı kolaylaştırması bakımından örnek bir model teşkil etmiş, Ege sahillerinde ve Bodrum’da kendinden sonra gelen pek çok trol teknesi için prototipi olmuştur.



Şekil 4.7 : Ziya Güvendiren yapısı “Mustafa”, 1958.

Aynı yıllarda, Ziya Usta’dan 1 yıl önce, Güllüklü Nami’nin Mehmet de Güllük’te Ege Gülü isimli trol teknesini inşa etmiştir (Şekil 4.8). Nami’nin Mehmet ve Ziya Usta’ların bu başarısının ardından, Bodrum’da Devlet tratası ve diğer trol teknelerinin inşası başlar.

Süngercilik, mandalincilik ve 1950’lerden itibaren balıkçılık faaliyetlerinin artmasıyla beraber, canlanan Bodrum ekonomisinde yaşanan en son değişim, turizm alanında olmuştur. 1950’lerin ikinci yarısından itibaren hareketlenmeye başlayan turizm faaliyetleri, Gökova ve civar bölgelere tekne turları düzenlenmesine sebep olmuş, 1960’lardan itibaren turizme yönelik tekneler inşa edilmeye başlanmıştır.



Şekil 4.8 : Nami'nin Mehmet Usta yapımı “Ege Gülü” 1957.

Mustafa Gürbüz Beydiz, 2013 yılında 3. Her Yönüyle Bodrum Sempozyumu'nda sunduğu bildiride, Bağlama Limanı olarak Bodrum görünen en eski inşa tarihli ticari yatın 1959 yapımı 48.5 GRT'lik Barbaros Hayrettin isimli tekne olduğunu kaydeder. Bu kayığa ilişkin bir bilgi bulunmamakla birlikte, gros tonajı itibariyle 20 metreden büyük bir Trol teknesi olup ileri bir tarihte balıkçı teknesinden turizm teknesine çevrildiği düşünülebilir. Aynı şekilde, Erdoğan Kayalar, 1960 yılında “Şöhret Neco” kaptan için Ziya Usta tarafından 1960 yılında inşa edilen 9 metrelik turistik bir guletten bahsetmektedir (Kayalar). Boyutları itibariyle çok kısa olan, herhangi bir fotoğrafı bulunmayan bu teknenin, bir kabini ve davlumbazı olması zayıf bir ihtimaldir. Bu sebeple, turistik gulet arketipinin oluşumunda kayda değer bir katkısı olduğunu düşünmek olası değildir.

Bodrum'da turizm faaliyetlerinin canlanmasıyla, yaz aylarında av yasağı sebebiyle faal olmayan balıkçı tekneleri, tam da bu dönemde Bodrum'u ziyarete gelen turistlerce kiralanmaya başlanır. Böylelikle, ilk turizm faaliyetlerine ilişkin deneyimler yaşanmaya başlar, edinilen bilgi daha sonraki yıllarda en baştan turizm için kızağa koyulan yelkenli kayıklara aktarılır.

4.2.3 Ustalar arası işbirliği: Gövde, mekanik, yelken donanımı işleri

Bodrum'lu ustalar, diğer yapımcılar gibi, yüksek süratle çalıştıkları geçmiş dönemlerde teknelerin farklı kısımlarını uzmanlıklarına göre tamamlama yolunu tercih etmiştir. Böylelikle, gövde yapımını iyi bilen bir usta, yılda daha çok sayıda gövde yaparak daha karlı bir işletme çalıştırabilmektedir. Teknenin gövdesini tamamladıktan sonra ya denize indirir, ya da tersanede başka bir yere çekerek işbirliği içinde çalıştığı diğer ustalara, armacı ve mekanikçilere devreder.

Prof. Dr. Önder Küçükerman'ın söyleşisinde, Erol Ağan Usta bu durumu kendi sözleriyle anlatmaktadır:

“Biz bir usta olarak, bitirilen teknenin inşaat şartnamesini veririz. Bu şartnamede, “kaç tane eğrisi vardır, ne boydadır, direkli mi, direksiz mi, kabinli mi, kabinsiz mi? Yazar. Biz bu inşaat şartnamesini vermedikçe, yaptıran ona sahip çıkamaz. Bizim çıraklığımızdan beri bu böyledir. Daha eskisini bilmiyorum. Bu kağıtları bize Liman Reisi verir, biz doldururuz. Biz tekneyi hazırladıktan sonra “armacı” gelir. Armacı direği yelkeni hazırlar. Direği yerine kor, yelken ölçüsünü çıkarır, ondan sonra da donatır (Küçükerman, 1987).

Birlikte tamamlanan tekne, kızaktan kaydırmak suretiyle yine hep birlikte denize indirilir. Bu sırada küçük bir törenle koyun kurban edildiği de aktarılmaktadır (Gülsöken, 2020).

4.2.4 Ustaların sipariş, teklif ve tasarım süreci

1990'lara kadar, tekne ustalarının teklif oluşturma ve tasarım süreci, teknik, hukuki ve idari prosedürlerden uzak olmasından dolayı görece hızlı bir süreç olmuştur. Öyle ki, müşterinin talebinin ardından teklif hazırlanıp sunulması ve anlaşmanın sağlanması arasında geçen süre, bazen bir kaç saat kadar kısa çok kısa olabilmıştır. Turizmcî Rüştü Gür, Ziya Usta'nın bir müşterisi ile olan anlaşmasının gelişimini aktarırken, ustanın bir tercüman yardımcılığıyla M. Keller adlı yabancı bir müşteriye tekne yaptırdığını, Bodrum'da dışarıdan yaptırılan ilk teknenin bu tekne olduğunu, Ziya ustanın bu tekneyi iki gün düşündükten sonra yapabileceğini söylediğini ve işi bu şekilde kabul ettiğini belirtir. (Gür, 2002) Gür, aynı bölümde 1962 yılında Agah Bursalıoğlu için “Sevcihan” adlı bir tekne yaptığını da ifade etmiştir.

Aynı dönemi anlatan Fatma Mansur, ustaların tekne yapım işlerine ne kadar hızlı başlayabildiklerine dair, işi yaptıran ve işi yapan arasındaki sürecin kısılgına ışık tutar. Buna göre, ustalar yat yapıcılığı işine başlayana kadar hiç defter tutma pratiği olmayan, maliyet değerlendirmesi yapmayan tekne yapıcılarıdır. Fiyatlarını müşterinin vermek isteyeceğini düşündükleri pataya göre belirlerler. Çoğunlukla ayaküstü sohbet sırasında sipariş alır ve tekneleri bu sözlere binaen inşa ederler. Gelir vergisi ödemediklerinden, defter tutma alışkanlıkları yoktur (Mansur Coşar, 2015).

Burada ilgi çekici olan kısım, fiyat teklifini gerçek bir maliyet hesabından değil, müşterinin ne kadar ödemek isteyeceğini hesaplayarak fiyat teklifi sunmalarıdır.

Çizelge 4.2 : Sipariş teklif inşa süreci iş adımları.

TEKNENİN TARİFİ >
SİPARİŞ >
ÖN ÖDEME >
MALZEME TEDARİĞİ >
OMURGANIN KURULMASI >
ORTA POSTALARIN DİZİLMESİ >
FORMANIN ÇIKARILMASI >
POSTALARIN ve İSKELETİN BİTİRİLMESİ >
GÖVDENİN SARILMASI >
MOTORUN VE MEKANİK AKSAMIN YERLEŞİMİ >
GÜVERTENİN KAPATILMASI >
KALAFATLAMA >
DENİZE İNDİRME >
ARMA KURULUMU >
TECRÜBE SEYRİ.

4.2.5 Bodrum'lu ustaların yenilik yaratma gücü

Bodrum'u Türkiye'nin en çok ticari yatının bağlı olduğu liman yapan gelişmeler, artık başlamıştır. Bu noktada, arketipal bir öncülü ve bir geleneği olmayan turistik tekne yapımcılığında Bodrum'lu ustaların yenilik yaratma güçlerinin incelenmesi ve bunu besleyen kuvvetlerin neler olduğunun anlamlandırılması için, coğrafi koşulların turizme elverişliliği denklemden izole edilerek, Bodrum ustalarını farklı kılan faktörleri belirleyebilmek önemlidir.

Yapılan görüşmelerde, aşağıdaki faktörler öne çıkmıştır:

1. *Yetenek Ve Özgür Düşünce:* Bodrum'da, İstanbul ya da Karadeniz'deki gibi geçmişten gelen kalıplaşmış bir tekne yapımcılığı anlayışı olmaması önemli bir fark yaratmıştır. Her şey en baştan, yerli ve yabancı tekneler gözlemlenerek, sorgulanarak keşfedilmiş, yeni oluşturulan bilgi dağarcığı, ustaların yorum süzgecinden geçmiştir.
2. *Başarma Zorunluluğu:* Bodrum'da tekne yapımcılığına soyunan ilk ustalar Girit göçmeni ailelerdendir. Bu ustalar, hem o adanın farklı kültürüne sahip, hem de yeni geldikleri Bodrum'da hızlıca varlık edinmek için emek yoğun olduğu için yüksek katma değerli imalat alanlarında çalışmıştır.

3. *Yüksek Talep Ortamı*: Uzunca bir süre boyunca yüksek talep olmasından dolayı her zaman yeterince iş olmuştur. Bu sayede ustalar arasında işin gelişmesine imkan veren, maliyet rekabetine girmeyen pozitif bir rekabet ortamı mevcut. Ustalar emeklerinin karşılığını alan, iyi kazana grupta.
4. *Coğrafi Bir Odak Noktasında Olmak*: Avrupa'nın önemli tasarımcılarının, en iyi tersanelerinin ürünü olan lüks yatlar, Bodrum'a ziyarete gelip Kaleönü'ne, ustaların sünger ve balıkçı kayıkları yaptıkları mevkinin tam önüne demir atıp yolcularını indiriyor, günlerce burada kalmaktadır (Şekil 4.8). Ustalar ve Bodrum'lular bu farklı estetikteki tekneleri ve turistleri uzun uzun inceleme, tanıma ve değerlendirme fırsatı bulmuştur.



Şekil 4.9 : Benetti yapımı "Gerlando". Bodrum Kaleönü, 1957.

Bu teknenin ziyaretini takip eden 1958 yılında Bodrum'un ilk gulet tipli balıkçı teknesi olan Mustafa Tratası denize indirilir. Ustaların yabancı tekneleri incelediği ve bunlardan fikir aldığı iddiası, farklı kişilerce dile getirilen bir gözlemdir.

"Bodrum ve Yunanistan arasında 1960'lara kadar kaçakçılık faaliyetleri olurdu. Türk sahillerine izinsiz yanaşan bazı Yunan teknelerine, Sahil Güvenlik Kuvvetlerince el konulurdu. Bu tekneler bazen yıllarca limanda beklerdi. İşte bu süre zarfında, ustalar da kendilerine ilginç gelen, Türkiye'de rastlanmayan tekneleri, yapım tekniklerini inceleme fırsatı bulur, bunlardan öğrenirdi. (Ahmet Kaptan Röportajı, 2017)"

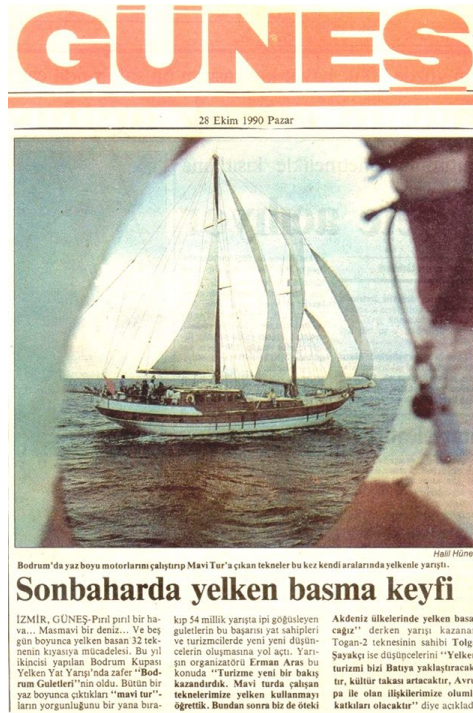
5. *Yatçılık Tecrübesi Olan, Batılı Beğeniye Sahip Müşteriler*: Bodrum'lu ustalara sipariş veren, İstanbul, Ankara ve İzmir gibi büyükşehirlerde yaşayan, yatçılık tecrübesi ve beğenisi olan yabancı müşteri ilgisi. (İsveç Büyükelçisi, Alman,

Fransız, İtalyan müşteriler..) Bu müşteriler, batıda yaygınlaşan davlumbazlı yelkenli tekne modellerinin Bodrum'un yerel teknelerine uyarlamalarını talep ederek gulet arketipinin oluşmasında ilk hareketi başlatmış, yeniliğin sürekli aktarılmasına vesile olmuştur (Şekil 4.9).



Şekil 4.10 : Hamburg limanına kayıtlı bir Tirhandil ve Alman sahibi.

6. *Turizmciler Arasında Pozitif Ticari Rekabet Ortamı:* Hükümetin teşviklerle desteklediği, ekonomik krizlere dirençli turizm pazarında tekne siparişi veren turizmciler müşteriler arasında pozitif bir rekabet oluşmuştur. Müşterileri cezbedebilmek için en güzel tekneyi istemişlerdir (Şekil 4.11).



Şekil 4.11 : “Bodrum Cup”, 28 Ekim 1990, Güneş Gazetesi.

1970'lerden itibaren var olan bu eğilim, 1989'dan sonra, turizmcı Erman Aras'ın organize ettiği Bodrum Cup etkinlikleri sayesinde rekabeti denizde tekneleri yarıştırmaya boyutunda da devam ettirmiştir. Organizasyon, ilerleyen yıllarda bir festivale dönüşmüştür.

7. *Denizcilik, Denize Yakınlık*: Yukarıdaki kavramlara göre daha soyut bir bakış açısından tartışılacak bu olgu, ustaların birleştirici, buluşturucu, yakınlaştırıcı özellikleri, ve bunların birleşiminden doğan humanist estetiğin karakterine dairdir.



Şekil 4.12 : Bodrum'un en genç tekne ustası "Hacı" Mustafa Özkeskin.

Bodrum'a gelen Girit göçmeni nüfustan olan ustalar, aynı zamanda denizciydiler. Tekneleriyle gelmişlerdi. Denizi bilir ve severlerdi. Denize yakın oldukları kadar, çalıştıkları malzemeye de yakınlardı (Şekil 4.12). Tekne inşa sürecinde salt bilgi ve hesaba dayanmadan, duyumsayarak iş yapan, sezgileriyle karar veren bir anlayışın temsilcisi olan ustalar, yaptıkları tekneye “ruh kazandırmak”, “can vermek”, izleyenin duygularını harekete geçirecek ifadeyi yakalayabilmek için düşünürlerdi (Çırpanlı, 2016). Kavramsallaştıran ve üreten'in aynı kişi olmasının yarattığı bu özel durum sayesinde, Bodrum guleti, onu çalıştıran denizciler, seyre çıkan yolcular ve üzerinde seyir yaptıkları deniz arasındaki yakınlaştırıcı, uyumlu konumuna kavuşmuştur.

Yukarıdaki faktörlerin etkisiyle, Bodrum'lu ustalar, Türkiye'de sık rastlanmayan bir estetik arayışı ve yaratıcı düşünce tarzı ile, sürekli yenilik denemekten çekinmeyerek, “Turistik Ahşap Yelkenli” konseptini süratle ve devamlı bir gayretle geliştirmeye

başarmıştır. Motorun keşfinden yüzyıllar önce, yelkenli ve kürekli teknelerin yapımı için geliştirilen bu inşa yönteminin ustaları, yeni gelişen bu teknolojiye eski tasarımları kolayca adapte edebilmiştir.

Yığma tekneler, bütünsel, yekpare bir kabuk olarak algılandılar da, aslında kolayca bozulup tekrar yapılabilen, uzatılıp kısaltılabilen, üzerinde iyileştirme, yenileme ya da tamir çalışmaları uygulanabilen teknik anlamda “esnek” yapılardır. Yığma teknelerin inşa tekniğinden kaynaklanan bu esneklik özelliği sayesinde, ustaların eski yelkenli tekneleri kısa zaman içerisinde motor ve pervane teknolojisiyle uyumlu hale getirmeleri de mümkün olmuştur.

4.3 Ustalığın Değişen Rolü

Türkiye’deki mevzuatın uygunluğu sayesinde, ustalar yakın zamana kadar proje çizmeden ve boy sınırlaması olmadan ahşap tekne yapımıcılık faaliyetlerini sürdürebilmiştir. Avrupa Birliği ile 1995 yılında imzalanan Gümrük Birliği anlaşmasının ardından 1999 Helsinki Zirvesi ile Avrupa Birliğine katılım başvurusu onaylanan Türkiye’de AB ile uyum yasaları çıkarılmaya başlanmıştır. Bu uyum yasaları kapsamında, 2002 yılından itibaren Türkiye genelinde tekne yapımıcısı ustaların projersiz tekne inşa edebilme imkanları kısıtlanmış, projersiz tekne inşası 24 metre ile sınırlanmıştır (Kerim Acar ile Röportaj, 2020).

Yine aynı dönemde, Türkiye genelindeki tüm geleneksel zanaatlerin icrasında ve yeni nesillere aktarımında benzer yıkıcı etkiler yaratan 8 yıllık zorunlu eğitim yasasının kabul edilmesi sebebi ile, tekne yapımıcılığında önemli yeri olan ve uzun yıllardır devam eden çıraklık sistemi de duraklamıştır. Bu iki kanuni düzenleme ile yeni iş alma ve iş yapma becerileri sınırlanan ahşap tekne yapımıcılarının ve dolayısıyla tekne ustalığı (marangozluğu) mesleğinin bu tarihlerden itibaren, ülke geneline paralel bir şekilde, Bodrum’da köklü bir dönüşüme uğradığı izlenmektedir (Uğur Susam röportajı, 2017).

Ustaların hem tasarımcı hem de yapımçı olduğu ahşap tekne yapımıcılığı faaliyeti ile büyük ölçekli gemi inşa pratiği arasında, yöntem açısından benzerlikler olduğu kadar önemli farklar da bulunmaktadır. Bu bağlamda, gemi inşaat mühendisliği ve ahşap tekne ustalığı arasında bir karşılaştırma yapmak ve deniz araçları tasarımı ve imalatı ile ilgili bu iki mesleğin yönetsel farklılıklarını genel hatları ile vurgulamak, imza

yetkisi olmayan ustaların 2002 sonrası dönemde büyük boy tekne yapma olanaklarını kısıtlayan yönetmeliklerin bu dönemden sonra inşa edilen gulet tasarımlarındaki etkisini irdelemek bakımından anlamlı olacaktır:

Öte yandan ustalığı tekne yapımcılığı denkleminde uzaklaştıran süreç başladıktan sonra, bu yeni zaman diliminde inşa edilen teknelerde “yakınlık” kavramının, yerini “mesafe” ile değiştirdiği de gözlemlenebilir. Ustalar tekne yapımcılığından uzaklaştıkça ve yerlerini mühendisler aldıkça, tekneler de büyüyerek gemileşmeye başlamıştır.

Bu doğrultuda, önceleri suya çok daha yakın bir deneyim sunan Mavi Yolculuk, yükselen güvertelerin etkisiyle daha içe dönük, denizde olmasına rağmen denizden gittikçe uzaklaşan bir deneyime dönüşmüştür.

4.3.1 Gemi inşa mühendisliği yaklaşımı

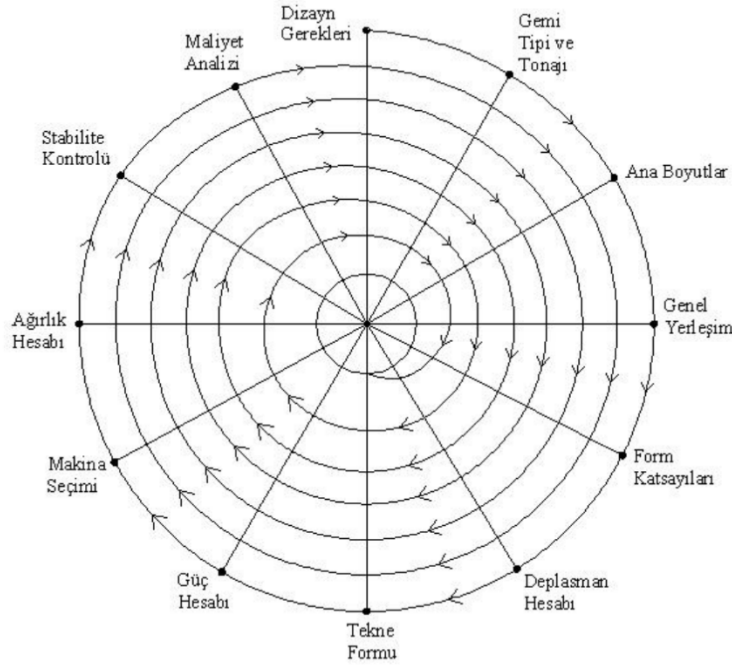
Amaca yönelik tasarım, kalite yönetimi ve yüksek bir üretim standardı yakalanabilmesi için gemi tasarımı ve gemi inşası, dizayn spiralinde (Şekil 4.13) yer alan iyi tanımlanmış aşamaların sırayla izlendiği ve iteratif olarak ilerleyen bir süreçtir.

Armatörün bir yeni gemi yapımına karar verdiği noktada, projelendirme için bir tasarım ofisi ile çalışması gerekir. Bu aşamadan itibaren projelendirme ve inşa süreçlerinde sürekli olarak bir klas kuruluşunca denetlenen, geminin inşasına başlamadan önce tasarımının yapıldığı, detaylı plan ve çizimlerinin oluşturulduğu büyük ölçekli ticari gemi yapımcılığında genelde gemi tasarımı aşağıdaki temel adımları izler:

1. Geminin işlev ve performans beklentilerinin oluşturulması: İnşa ve işletme maliyetleri saptanarak tasarım ve inşa için zaman planı oluşturulması.
2. Tasarımı sınırlayıcı ekonomik, teknik, yasal vb. kriterlerin belirlenmesi.
3. Belirlenen sınırlayıcı kriterler dahilinde, geminin işlev ve performans beklentilerini karşılayacak alternatiflerin geliştirilmesi.
4. Önerilen alternatiflerin beklenen işlev ve performans kriterlerine göre analizi. Alternatiflerden en uygun olanın geliştirilmek üzere tercih edilmesi.
5. Seçilen alternatifin ön tasarım aşamasında detaylandırılması ve geminin inşasına başlayacak seviyede tasarımın hazırlanması.

6. İnşanın tamamlanmasının ardından denize indirilen geminin seyir tecrübelerinin yapılması. Elde edilen sonuçların geri bildirim amacıyla tasarımcıya / tasarım ofisine iletilmesi.

4.3.1.1 Dizayn spirali



Şekil 4.13 : Dizayn spirali (Sarıöz, 1995).

Dizayn spiralinin başlangıç noktası dizayndan beklenen gereklerin belirtilmesidir. Bu gereklerle işe başlayan dizayner kaba bir yerleşim planı hazırlar ve yaklaşık yöntemler ve geçmiş deneyimlerden yararlanarak istenen amaçları yerine getirebilecek bir geminin deplasmanını ve ana boyutlarını belirler.

Bu değerler geminin inşa edileceği tersanenin kızak ve havuz kapasiteleri ile geminin işletim hattı üzerinde bulunan kanal, nehir gibi engellerle sınırlandırılmış olabilir.

Daha sonra dizayner eldeki yerleşim planı ve gemiden beklenen teknik performans karakteristiklerine göre.. bir tekne geometrisi ortaya çıkarır. Burada yine geçmiş deneyimler, standart seriler veya yaklaşık ampirik yöntemler kullanılabilir.

Tekne formunun ortaya çıkması ile geminin hidrodinamik performansı ve stabilite karakteristikleri yaklaşık olarak belirlenebilir.

Buradan geminin direnç ve sevk hesapları yapıp bir makina seçimi gerçekleşir.

Makina seçimi ile makina dairesi boyutlandırması ve makina ile yakıt ağırlıkları belirlenebilir.

Bundan sonra kaba bir ağırlık ve hacim hesabı yapılabilir.

Eğer hesaplanan hacim ve ağırlık dengesi geminin kendisinden beklenen işlevi yerine getirmesine olanak vermiyor ise spiralın başına dönülür ve ana boyutlar ve/veya form katsayıları değiştirilir. (Sarıöz, 1995).

4.3.2 Ustalık pratiği

Gemi inşa mühendisliği pratiği ile inşa edilen gemilerden farklı olarak, Türkiye’de ustaların inşa ettiği tekneler, boy veya tonilato sınırlaması olmadan, çoğunlukla plan ve projesi çizilmeden, örtük bilgi ile tasarlanmış ve “göz kararı” ile inşa edilmiştir. 2002 yılına kadar devam eden bu süreç, yeni yönetmelik ile değişmiş, bu tarihten itibaren tekne marangozlarının CE belgesiz inşa edebilecekleri tekneler boy olarak 11.90 metre, CE Belgeli ve projersiz inşa edilebilecek tekneler ise 24 metre ile sınırlanmıştır.

SİPARİŞ > TEKLİF > TASARIM / İNŞA

Şekil 4.14 : Ustalık pratiğinde inşa ve tasarım süreçleri birlikte yürümektedir.

Çoğunluğu ilk veya ortaokul mezunu olan, genç yaşta çıraklığa başlayan ve ustalık seviyesine yükselen Bodrum’lu ustaların büyük ahşap tekne yapıcılığı sahasından çekilmesine neden olan bu yeni yönetmelik, etkisini kısa sürede göstermiştir. 2010 yılına gelindiğinde, ahşap tekne yapımı alanında faaliyet gösteren usta sayısı önemli oranda azalmıştır. Bu ustaların bir kısmı 24 metreden büyük tekne inşaatları için tersanelerinde çalıştırdıkları ya da proje başına ücret ödedikleri mühendislerle çalışma yoluna gitmiştir.

Turistik ahşap yelkenli yat yapımı başlamadan önce çoğunlukla iş kayığı inşa eden Bodrum’lu ustalar, mesleklerinin gelişmesinde iki ismi anmaktadır: Nami’nin Mehmet (Uyav) ve Ziya (Güvendiren) Usta. 1935-1980 arası onlarca tekne inşa eden bu iki ustadan Nami’nin Mehmet marangozhanesini Güllük’e taşımıştır. Ziya Güvendiren,

Bodrum’da kalmış ve kendisi gibi gulet yapımcılığında başarılı olmuş pek çok usta yetiştirmiştir.

Ustaların yıllar içinde elde ettikleri değerli tecrübeler ile şekil verdikleri geleneksel iş kayıkları, örneğin süngeci, olta balıkçısı ve trol tekneleri, belli amaçlar doğrultusunda geliştirilmiş son derece işlevsel teknelerdir. İnşa pratiği, kullanım kolaylığı, düşük maliyet ve yüksek dayanıklılık kriterleri doğrultusunda optimize edilmiş bu teknelerde, anılan kriterlerde bir değişim ya da işi gerçekleştirme yöntemlerinde teknolojik bir ilerleme olmadığı sürece, yenilik izlenmez.

Ahşap teknelerin gövde formları, farklı işlevler doğrultusunda özelleştirilebilir. Gövde planları, matematiksel deyişle, belli kısıtlar dahilinde parametrize edilmiş yüzey oluşturma formülleridir. Bu formüllerle, yüzyıllar zarfında edinilen tecrübe ile geliştirilmiş modellerin tekrar tekrar aynıları üretilir. Değişen inşa edilen nesnenin boyutlarıdır (Damianidis, 1989) (Delis, 2016).

İş kayıklarının aksine, Bodrum yapısı turistik ahşap yelkenliler, tamamen yeni bir paradigma içinde, görece çok kısa bir zaman dilimi zarfında geliştirilmiştir. Her ne kadar geleneksel gövde formlarının yatçılık amaçlı uyarlamaları olsalar da, uzun deniz yolculuklarında haftalık kiralanmak üzere geliştirilmiş, işlevsel anlamda Türkiye’de öncülü olmayan, yenilikçi teknelerdir. Bu teknelerin evriminde tekne ustalarının etkisinin belirlenmesi ve Bodrum’lu ustaların bu yeniliği yaratma gücünün kaynakları, bu bölümün konusudur.

Ustalığın Bodrum guletlerinin gelişimindeki yerini anlamlandırabilmek için, aşağıdaki benzer soruları cevaplandırmak gerekir. Bir tekne ustası, örneğin 20 metrelik çift direkli ahşap bir guletin yapım sürecinde hangi kararları kendisi verir? İnşa sürecinde hangi işleri bizzat, hangi işleri kalfasının çırağının yardımıyla yapar veya tamamen onlara bırakır? Tekne siparişini veren armatör ve usta ilişkisi hangi sınırlar dahilindedir?

Tekne yapımcısı bir usta aşağıdaki önemli kararları alır:

- i. teknenin boyu ve kapasitesi
- ii. malzeme ve yapım tekniği tercihi
- iii. gövde formunun oluşturulması
- iv. inşa ve donatı malzemesinin tedariki

- v. motorun seçim ve yerleşimi
- vi. elektrik, su ve yakıt tesisatları
- vii. varsa yelken armasının tasarımı
- viii. teknenin iç düzeni
- ix. teknenin üst yapısı
- x. güverte donanımı ve yerleşimi

Tekne yapım sürecini yöneten, sipariş anından itibaren denize atılmasına ve ilk tecrübesine kadar tekne inşasının ve bununla ilgili herşeyin tüm aşamalarından sorumlu olan kişidir.

Ustanın “hazıra” inşa ettiği, yani belli bir siparişe yönelik olmayan, genel alıcının tercih edebileceği müşterisi olmayan tekne yaptığı durumlar hariç, teknelerin kavramsal boyuttan maddesel boyuta geçiş yapabilmesi için, siparişi veren (donatan veya armatör) ve siparişi yapan (usta) arasında bir anlaşmaya ihtiyaç vardır. Bu anlaşma, siparişi verenin beklenti ve ihtiyaçlarının ifadesi ve bu ihtiyaçları karşılayacak tekneyi yapacak olan ustanın yetenekleri ve talep ettiği ücret bağlamında, kimi zaman bir kaç dakikada mutabık kalınan, çoğunlukla yazıya dahi dökülmeyen bir mutabakattır. Bodrum’da tekne yapımcılığı, başladığı 1930’lu yılların sonundan 1970’lere kadar, şifai anlaşmalarla sürdürülmüştür. Bodrum’lu tekne ustaları ilk olarak süngerciler için tekne inşa etmeye başlamıştır. Daha sonra turizmin yaygınlaşmasıyla inşa edilen teknelerin boyu ve katma değerleri de artış göstermiş, şifai anlaşmalar yerini kapsamlı sözleşmelere bırakmıştır.

Fatma Mansur Coşar, 1964-68 yılları arasında gerçekleştirdiği çalışmasında erken dönem durum hakkındaki gözlemlerini açıkça ifade etmiştir: (Mansur Coşar, 2015) Her durumda, tekne yapıcıları, küçük bir ekonomisi olan Bodrum’da iyi para kazanmaktadır:

Bodrum’da tekne yapımcılığı ve ustalık, yenilik peşinde, sürekli deneyen, iyileştirmeye çalışan, geliştiren, sorunlara çözüm üreten, farklılık yaratmaya çalışan ve çoğunlukla belli bir estetik anlayışa, bir görsel kimliği bütünlüğüyle korumaya bağlı bir perspektife sahip olmuştur. Ancak bu yaklaşımın dışına çıkan örnekler de geliştirilmiştir.

Osman Kademoğlu'nun "Denizlerin Güzelleri" adlı kitabında yer alan bilgiye göre Bodrum'lu ustalar kendi mesleklerini geçmişte "gemiler mimarlığı" ismiyle adlandırmıştır. Bugün bu ünvanı kullanan tekne yapımcısına sıklıkla rastlanmaz.

"Buraya güzel bir ev yaparsın, gelirlerse görürler. Ama tekne öyle değil, liman liman kendisini göstermeye gider. Ben güzel bir tekneyim, gelin bakın der" Onun için gemiler mimarı da bir bina mimarı gibi hem teknisyen, hem de sanatkar olmak durumundadır." Erol Özyurt Usta. (Kademoğlu, s280.) (Kademoğlu, 2000).

İşe başladığı dönemde tekne yapımcılığının içinde bulunduğu şartlar değişmiştir. Teknik zorluklar içinde tekne yapımcısı olmuştur. Ancak bu zamanlar çabuk değişmiştir. Çok kısa zaman içinde ilçeye elektrik gelmiş, iş hacmi büyümüş, takip eden yıllarda İçmeler'de tersaneler bölgesi kurulmuş, yolu açılmış, sınırlı da olsa makine parkına ve işliklere yatırım yapılmış, modernizasyon sürmüş, ve Bodrum dünya çapında bir tekne imalat merkezine dönüşmüştür.

4.3.3 Plansız hızlı büyüme ve buna bağlı sektörel sorunlar

Bir önceki paragrafta bahsedilen hızlı büyüme, beraberinde sorunları da getirmiştir. 2000-2010 arası dönemin ikinci yarısından itibaren yapılan üretimler ucuza yapılmasa da, standardize edilemeyen üretimden kaynaklanan kalitesizlikler ve kısa vadeli düşünceye sahip ticari yaklaşımlar, "Bodrum Guleti" markasına özellikle yurt dışında büyük zarar vermiştir.

Bunun sebepleri arasında, ilk başlarda görece ucuz fiyatlara olan aşırı talep, plansız projersiz inşa ve kullanıma izin veren regülasyonlar, hükümetin 1985-1990 arası kitle turizmüne ağırlık vermesiyle, hızlanan turist akımını bir an önce karşılamak isteyen tekne işletmecilerinin bastırması, sayılabilir. Zarar gören "Bodrum" markası, elbette yeni gelecek olan siparişlerin de önünü kesmiştir. Milyonlarca dolar değerinde yatırımlar olan turistik tekneler, yüksek kalite standartlarında üretilmelidir. Tekneleri imalat değerlerini koruyamayan yatırımcıların olumsuz değerlendirmeleri özellikle 2010'lu yıllardan itibaren Bodrum'daki tekne yapımcılığı sektörüne darbe vurmuştur.

Tekne yapımcılarının kimisi yerli, kimisi de Bodrum dışından gelip bu bölgedeki önemli iş fırsatlarını değerlendirmek isteyen yapımcılardır. Müşteri talebini sorgulamadan kabul etmek, ancak gereklilikleri karşılayamamak, kalite sorunlarına sebep olmuştur.

Bu gelişmelerin ardından, bazı marangozhaneler kapanmış, bazıları ise yatırım yaparak büyüme yolunu tercih etmiş ve tersaneye dönüşmüştür. Bu dönüşüm süreci içinde, sektöre çok değerli bir teknik yenilik getiren bir usta, Mazlum Ağan'ın vakası, incelenmeye değer bir durum oluşturmaktadır.

4.3.4 Vaka analizi: Ağanlar Tersanesi / Mazlum Ağan ve Erdem Ağan

Bodrum'un "efsane" olarak anılan tekne yapımcılarından Erol Ağan'ın dört oğlunun en büyüğü olan Mazlum Ağan, babası gibi bir tekne yapımcısı, denizci, yelken sporcusu, çok yönlü bir sanayicidir. 2001 - 2008 yılları arasında iki dönem Bodrum Belediye Başkanlığı da yapmış olan Mazlum Ağan, Ağanlar Tersanesini en küçük kardeşleri olan Erdem Ağan ile birlikte işletmektedir. Erdem Ağan, İngiltere'de gemi inşaat mühendisliği eğitimini tamamlamıştır. Tersanenin idari işleri ve tasarım müdürlüğü Erdem Ağan'ın sorumluluğunda iken, Mazlum Ağan, yeni tekne yapımında sahadaki sorumluluğu üstlenmiştir.

24 metrelik gulet kabuklarına tip onay belgesi alan Ağanlar tersanesi, bu tip teknenin kabuğunu "hazıra" kurmaktadır. Tersanecinin kendisi için tekne yapması anlamına gelen bu durumda, tersane çalışma programında tamir bakım işleri ya da belli bir müşteri talebine dayalı bir projenin olmadığı dönemlerde, yönetim tersane çalışanlarını henüz müşterisi olmayan bu guletlerin inşasına yönlendirilerek verimliliği artırmakta ve işçilerin üretkenliğini her zaman yüksek seviyede koruyabilmektedir.

Mazlum Ağan'ın geliştirdiği omurga kalıplama tezgahında, 24 metrelik bu gulet omurgaları da kolaylıkla hazırlanabiliyor. Böylelikle, yüksek kalite standartlarında, karlılığı yüksek, seri üretim prensibine benzer bir yaklaşımla üretilen guletler, klaslanma maliyetlerini de düşürmek suretiyle yurt dışı pazarlarda rekabet şanslarını artırmaktadır.



Şekil 4.15 : İnşa aşamasında 24 metrelik, tip onay belgeli, klaşlı, klasik gulet.

5. GULETLERİN MORFOLOJİSİ

Damianidis, 1989 tarihli geleneksel yunan ahşap tekneleri hakkındaki araştırmasında gövde formunun belirginleşmesinde işlevin önemine dikkat çeker: *“Teknelerin orta posta, su hattı, baş ve kış bodoslamalarının çizgileri belli sebepler doğrultusunda şekillenir. Bunların en önemlileri; teknelerin işlevleri, “iyi çizgi” hakkındaki yerel gelenekler ve teknelerin itki kaynaklarıdır.”*(Damianidis, 1989). Damianidis’in bu konudaki bulgularını aşağıdaki formülle sentezlemek mümkündür.

İŞLEV + GELENEKLER + İTKİ KAYNAĞI >>>> GÖVDE FORMU

Şekil 5.1 : Guletlerin gövde morfolojisini belirleyen faktörler.

Yunanistan’da olduğu gibi Türkiye’de de, geleneksel olarak inşa edilen ahşap tekneler yük taşımacılığı, balıkçılık veya süngercilik amaçlarından birine uygun tasarlanır. Son 60 yılda bunlara tenezzüh tipi tekne yapımı da eklenmiştir. Ustalar, siparişe göre, inşa ettikleri teknelerin gövde çizgilerinde nihai işlevlerine uygun farklılıklar gözetir. Turizm ve gezi amaçlı tenezzüh tekneleri, çoğunlukla 8 -10 yolcu ve bunların az miktarda eşyalarını taşıdıklarından, balıkçılık ve ticari yük nakli yapan teknelere göre, daha hafif yük taşıyor kabul edilir. Hafif yük taşıyan bu teknelerin gövde çizgileri, daha hızlı, daha ekonomik ve daha az su çeken, sürtünme direnci düşük hatlara sahiptir ve kendi gruplarında fark oluşturmayacak kadar birbirine yakındır. Yıllar içinde, boyları uzayan turizm amaçlı teknelerin gövde biçimlerinin benzeş şekilde geliştiği izlenmektedir.

Bodrum Guleti olarak anılan turistik yelkenli ahşap tekneler ve bunlar hakkında yapılmış olan araştırmalar incelendiğinde, üç farklı gövde tipinde gruplandırıldıkları görülür. Bunlar Tirhandil, Gulet ve Aynakıç’tır. Tirhandil gövde formu diğer ikisinden daha farklıdır. “Double-ender”, yani başı kışı sivri bir gövde yapısına sahip olan bu tekneler çoğunlukla 8 ila 21 metre arası boylarda inşa edilir. (Şekil 5.3.) Gulet ve Aynakıç tekneler küçültülmüş bark veya clipper modelleri olarak düşünülebilir. Bunlarda boy sınırlamasına rastlanmaz.

Bodrum Guletleri, işlevsel farklılıkları göz önünde bulundurularak, yukarıda aktarılan bu üç kategori ile yapılan kaba tanımlamanın ötesinde, başkaca alt kategorilerle daha kesin olarak tanımlanabilecek kadar çeşit ve sayıda inşa edilmişlerdir. Bodrum, Bozburun, Marmaris gibi merkezlerde 60 yıl boyunca yüzlerce turistik gulet inşa edilmiştir.

Literatürde, guletlerin gövde ve üst yapılarını birlikte değerlendirerek alt kategorilerini belirlemek, işlevselliğe doğrudan etkisi bulunan bu yapısal elemanları değerlendirerek bir tipoloji oluşturmayı hedefleyen herhangi bir girişime rastlanmamıştır. Bu boşluğu gidermek ve üst yapıların teknelerin işlevselliğine olan etkisini ortaya koymak doğrultusunda, tez kapsamında Bodrum Guletlerinin gövde ve üst yapıları birlikte analiz edilerek, işlevsel farklılıklarını vurgulayacak alt kategorilerde sınıflandırılacakları değerlendirilmiştir.

Tez kapsamında yapılan tanımlamalar, endüstriyel tasarım disiplininin bakış açısına uygun olarak, turistik bir teknenin işlevselliğini ve görsel kimliğini belirleyen temel unsurlar olan gövde formuna ve güverte üstü yapılarına referansla oluşturulmuştur. Tez içindeki veri analizi ve morfolojik analizler, bu bağlamda ve bu ölçütler üzerinden yapılacaktır.

Damianidis, literatürde teknelerin gövde formu ve yelken armasına göre iki farklı yöntemle sınıflandırıldığından bahseder (Damianidis, 1998) İkinci görüş olan “teknelerin yelken donanımından doğan farklılıklara göre isimlendirmeleri” gerekliliği görüşü çalışmanın bağlamı içerisinde anlamlı bir bütünlük sunmadığı gerekçesiyle değerlendirilmemiştir. 1900 tarihli aşağıdaki fotoğrafta da (şekil 5.2) günümüzün tipik guletlerinin gövde formuna oldukça benzer bir teknenin keç arma ile donatılmış olduğu görülmektedir. Uskuna armadan farklı olarak, ana yelken direği öndedir.

Bu bölümde, Guletlerin morfolojisi, gövde formu tasarımı, gövde inşa teknikleri ve guletlere karakteristik görsel ve işlevsel özelliklerini kazandıran davlumbaz ve üst yapılarının tasarım özellikleri dikkate alınarak üç temel başlık altında incelenecektir.



Şekil 5.2 : “Seaflower” Adelaide Limanında, 1900.

5.1 Gövde Formu Tasarımı

Tirhandiller, turizm faaliyeti bağlamında Bodrum Guleti olarak anılan teknelerin içinde kabul edilmekle birlikte gulet ve aynakıçlara göre farklı bir geçmişten gelmektedir. Tasarım ve inşa pratikleri farklıdır. Detaylı masa başı çizim ve “Lofting” olarak adlandırılan endaze açma yöntemlerine ihtiyaç duymadan, çoğunlukla inşa sırasında tasarlanabilir. Basitçe inşa edilebilirler, buna mukabil çok dayanıklı, kullanışlı, verimli teknelerdir.



Şekil 5.3 : Yelkenli yat olarak tasarlanmış bir Tirhandil.

Görece ufak boylarda inşa edilen Tirhandillerin gövde formunu tanımlayan çizgiler 17ci yüzyılda ortaya çıkmış, yüzlerce yıllık tekne yapımcılığı pratiği ile olgunlaşmıştır. Halen, değişen ihtiyaçlar doğrultusunda evrimini sürdürmektedir (Damianidis, 1998).



Şekil 5.4 : Bodrum İçmeler’de çekek yerinde Gulet “FELICITA”.



Şekil 5.5 : Bodrum İçmeler’de çekek yerinde Aynakıç“NOE”.

Benzer şekilde, 19.yy ortalarında belirginleşen gulet gövde formu da tekne yapımcılığı tarihinde karşılaşılan diğer örnekler gibi zaman içinde evrimleşerek gelişmiştir. Bodrum’da inşa edilen (ikinci nesil, büyük) Aynakıçlar, Guletlerin kış tarafına kabin eklenmiş türevleridir.

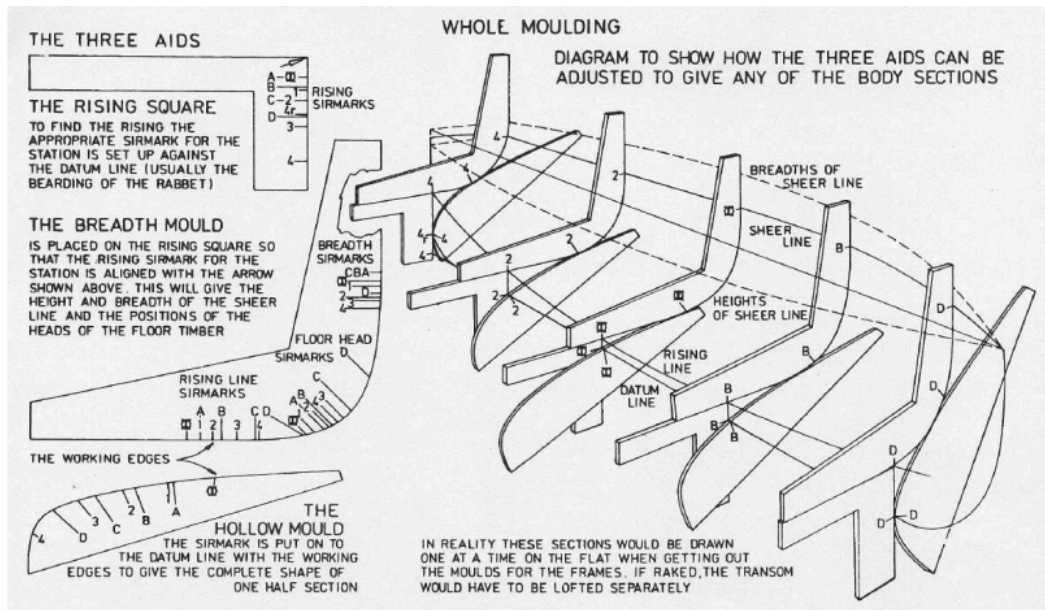
Bu teknelerin su hattı çizgilerinin benzerliği ve hidrodinamik yapıları oldukça yakın olup, görsel ve işlevsel farklılıkları su üstündeki yapısal kısımlarında ortaya çıkmaktadır (Şekil 5.4 ve Şekil 5.5). Bu konu ilerleyen bölümlerde detaylı olarak incelenmektedir.

Tirhandiller gibi, Gulet ve Aynakıçlar günümüzde “geleneksel tekne” olarak adlandırılırsalar da, guletlerin su hattı çizgisi ve güverteye kadar olan gövde formları modern gemilerinin gövde formuna daha yakındır. 2000 yılı sonrasında, 40-45 m boylara sahip guletler tasarlanmış ve inşa edilmiştir. Bunların tasarımında forma çekme pratiği yanı sıra CAD gereçleri de kullanılmıştır.

Kompleks eğrisellikte 3 boyutlu yüzeylerin bir araya gelerek oluşturduğu bir kabuğu tasarlamının pek çok yolu vardır. Ahşap tekne yapıcılığında gövde elemanlarından parça eksiltme ve yeniden ekleme kolaylıkla gerçekleştirilebildiğinden, tasarım ve inşa aşamaları içiçe geçmiştir.

Buna mukabil, çelik gövde yapıcılığı artık bu anlayışla gemi yapıcılığına uygun değildir. 1819’da, Glasgow’da tamamı demir gövdeli ilk tekne “Vulcan” yapıldığında, yüksek maliyetlerle imal edilen metal parçaların hassasiyetle tanımlanmasının büyük önemi ortaya çıkmıştır. Bu tarihten itibaren, gemi yapıcılığında teknik çizim pratiği oldukça yaygınlaşmıştır (Dear & Kemp, 2006).

Batı Avrupa’da 18yy’a kadar tekne yapıcılığında “whole-moulding” “Trébuchment” veya “Linea del sesto” adı verilen, (Şekil 5.6) iki - üç kalıbın farklı açılarda sıralanarak tüm postaların tek tek tasarlanabildiği oldukça pratik yöntemler kullanılmışsa da, günümüzde tekne yapıcılığında kabuk tasarımı yaygın olarak üç farklı uygulama ile gerçekleştirilmektedir (Damianidis, 1989; Köyağasıoğlu, 2014.; Kükner et al., 2009; Rieth, Barker, & Penzo, 2003).



Şekil 5.6 : “Whole-Moulding” / “Linea del Sesto” kalıp tekniği.

5.1.1 Forma ile gövde formu oluşturma

Yunanca “uzun ince çıta” anlamına gelen “fourmes” kelimesinden gelen forma çekmek deyimi, Türkçe’ye de Rum ustalar kanalıyla geçmiştir. 2000’li yıllara kadar inşa edilen Bodrum guletlerinin pek çoğunun gövde formu “forma çekme” usulü ile tasarlanmıştır. Bu yöntemi uygulayan Bodrum’lu ustalar teknelerin yüzeylerini *masa başında değil* tezgahta oluşturur. Forma çekmek, hem bir tasarım hem de bir inşaat pratiğidir. Bir nevi 1/1 taslak yapımı olarak tanımlanabilecek forma çekme eylemi, gövdenin alacağı formu görmek için yapılmaktadır. İnce, uzun ve çok esnek dikdörtgen profilli ahşap çıtalar yardımıyla uzayda eğrisel çizgiler çekilir. Beğenilen çizgiler kontrol noktalarından sabitlenerek form belirginleştirilir. Gövde formu (kabuk) tasarımı tekne ustalarının forma çekme süreci içinde tamamlanır.

Omurganın tezgaha koyulmasının hemen ardından başlayan forma aşaması, teknenin tüm karakterinin ortaya çıktığı, bütün süreci belirleyecek olan önemli kararların alındığı, ustalığın kendini gösterdiği aşamadır. Ustalar ellerindeki eğri kalıplarını teknenin boyuna göre “açar”. Teknenin “endazesini açma” olarak ifade ettikleri bu aşama, türkçeye arapçadan gelen “hendese” kelimesinin bozulmuş halidir. Arapçaya da farsça’dan geçmiştir. Arapça sözcük, Orta Farsça bir kelime olan (Pehlevice veya Partça) *handāçak* “ölçü, ölçme” sözcüğünden alıntıdır.

“Endazesini açılan” tekne yavaş yavaş belirginleşir. Orta postalar ve şiyer hattına göre çekilen ince çıtalar yardımıyla gövdenin taslağı ortaya çıkar. Bodrum’lu tekne yapımcıları arasında endaze açmak deyimi, tekneyi ortaya çıkarma eylemi için kullanılıyor olsa da, bu pratik gemi inşaatçılığında “lofting” olarak bilinen ve küçük ölçekli teknik çizimlerin birebir büyütülmesi olarak tanımlanan yöntem ile farklılıklar göstermektedir.

Geleneksel yöntemle ahşap tekne yapımıcılığının şüphesiz en kritik anı, forma çekim aşamasıdır. Ustalar bu aşamada teknenin yavaş yavaş vücut bulan gövdesine odaklanır. Halil Çağlar ustanın anlatımı, forma çekme aşamasının tekne yapımının en önemli aşaması olduğunu vurgulamaktadır:

“Formayı çeken, kayığı yapar. Forması, Kayığın planıdır. Plan yok diyorlar ama plandır, hesaptır. Kayıkta hesapsız hiçbir şey yoktur. Kayığın bir tarafı bir tarafından bir santim geniş veya dar olamaz. O da işte planın gerektirdiği şeydir. O da formadır.”(Kademoğlu, 2000).



Şekil 5.7 : “Forma çekimi” aşaması. Bodrum, 1987 (Fotoğraf: Prof. Dr. Önder Küçükerman).

Fatma Mansur Coşar’ın 1960’ların son yarısında, Bodrum üzerine yaptığı araştırmada yer alan teknelerin inşasına dair anlatısı, forma çekme aşamasının sadece yapımçı ustalar tarafından değil, Bodrum’un ahalisi tarafından da ilgiyle izlenen ve sonucu merakla beklenen, sosyal boyutu da olan önemli bir çalışma olduğunu ifade etmektedir:

“..çarşıda ve limanda gelen geçen herkes uğrayıp yapılan işe bir göz atıyor, beğenisini dile getiriyor ve tavsiyede bulunuyor. Teknenin yapımı bittiğinde ve tekne ilk gezisine çıktığında, limandaki kahvede oturan kaptanlar uzaktan izliyorlar ve teknenin çizgisini eleştiriyorlar..”

Fatma Mansur Coşar’ın “çizgi ustalığı” olarak adlandırdığı iş, teknenin “formasını çekmek”tir. “İbrahim” olarak anılan kişinin Erol Ağan Usta’nın kardeşi, 1971’de denize indirilen “Balık” isimli guletin sahibi, çok erken dönemde tekne yapımıcılığını bırakmış olan İbrahim Ağan olduğu tahmin edilmektedir. “Çolak Erol” olarak anılan Erol Ağan da ilerleyen yıllarda Bodrum’un en ünlü gulet ustalarından olmuştur. Yaptığı güzel guletlerle ve forma çekmesiyle meşhurdur. Bu özellikleriyle, pek çok ulusal gazete ve dergide röportajları yayınlanmış, popüler bir figüre dönüşmüştür. Erol Ağan, Bodrum’un en büyük tersanesi Ağanlar Tersanesinin kurucusudur.

“Forma çekmek” maharet gerektiren ve nesiller arasında sözlü ve sözsüz bilgi aktarımı ile aktarılan, her tekne yapımcısının sahip olamadığı özel bir yetenektir (Şekil 5.7). Bu işin özgünlüğü ve tekilliği hakkında Prof. Dr. Önder Küçükerman’ın 1987’de Erol Ağan ile yaptığı bir görüşmede, her ustanın kendi çektiği formayı tanıdığı ve bunların birbirlerinden farklı önemli tasarım kararlarını barındırdığı, detaylarda kendi imzalarını taşıdığı anlaşılmaktadır:

“Yaptığınız tekneyi görünce hemen tanır mısınız?”

“Tanırım.. Verdiğim “formayı” tanırım. Forma çizgilerinden. “Ustalık” formadadır. Gözle ayarlıyorsun onu.. .. Ben “formayı çekerken” çok uğraşırım.”

Burada dikkat edilmesi gereken konu, Bodrum’da ikiz tekne yapımcılığının sadece aynı anda tezgaha konan iki tekne için geçerli olduğu durumudur. Masif olarak inşa edilen teknelerde, bir teknenin teknik çiziminin hazırlanmasının ardından farklı zamanlarda aynı çizimden tekrar tekne üretimi pratiği yoktur. Bunun sebebi, özel postalarda kullanılacak uygun kıvrımlı ağaçların her zaman aynı eğrisellikte bulunmamasıdır (Damianidis, 1989).

5.1.2 Tasarı geometri teknikleriyle tasarım ve endaze açma (drafting & lofting)

19. yy’ın ilk yarısında gemi tasarımı bilimsel yöntemlerle yapılan bir mesleğe dönüşmüştür (Thiesen, 2006). Günümüzde “Tasarı Geometri” olarak adlandırılan, kurallı temsili çizim tekniklerinde yaşanan gelişmeleri gövde hidrodinamisine dair teorik gelişmeler takip etmiştir. Zanaatkarlıktan bilimsel bir faaliyete dönüşen gemi yapımcılığı alanına pek çok inşaat mühendisi geçiş yapmıştır.

1843’te, matematikçi ve gemi inşacı John Scott Russell tarafından ortaya atılan ve 1890’lı yıllara kadar yaygın kabul gören “Wave-line” teorisi, (Şekil 5.8) yüzlerce gövde modelinin akıntı içinde testiyle elde edilen bulgulara dayanarak, en düşük sürtünme katsayılı form önerisinde bulunmuş, gövde tasarımına bilimsel bir yaklaşım getirmiştir (Ferreiro & Pollara, 2016).

Bu teorinin tüm durumları kapsamadığı daha sonra William Froude tarafından ortaya konmuş olsa da, yaygın kabul gördüğü 50 yıl boyunca “Wave-line” teorisi ile gövde formu göze hoş gelen, yüksek hızlı yelkenli ticaret gemiler olan Clipper’lar inşa edilmiş, 1851 yılında “Yüz Gine Kupası”nı kazanan “America” gibi pilot teknesinden

türetilmiş hızlı yatlar geliştirilmiştir. Sinüsoidal eğriye sahip sivri bir buruna ve düz bir kemere hattına sahip bu tasarımların başarısı ile benzer gövde formları dünyaya yayılmıştır. Bu gövde formu, Atlantik ve Akdenizde’de yaygınlaşmış, ölçekli modelleri olan günümüz guletlerinin gövde formunun ortaya çıkışında etkisi olmuştur (Ferreiro & Pollara, 2017).

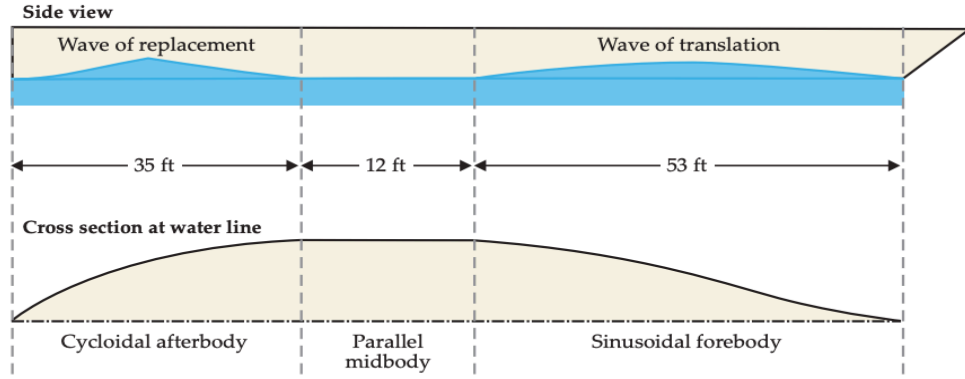
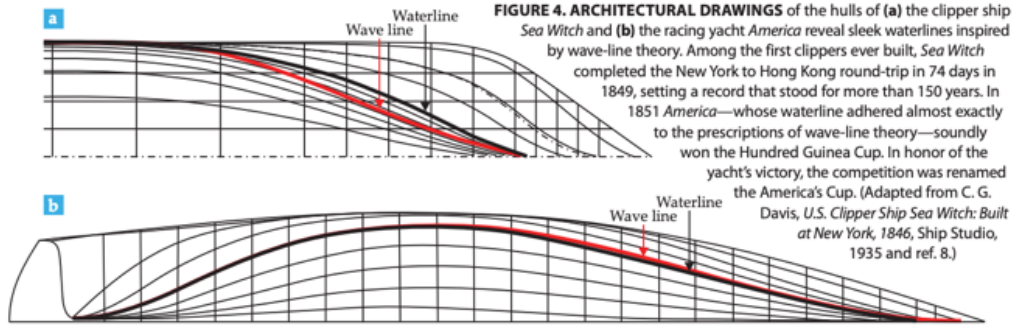


FIGURE 2. THE WAVE-LINE THEORY prescribes the geometries of three key elements of a ship's hull: The forebody, or bow, should be sinusoidal to match the wave of translation that forms at the boat's leading edge; the afterbody, or stern, should be cycloidal to match the trailing wave of replacement; and the midbody, where presumably there are no waves, should be straight and parallel to the center-line. The lengths of the bow and stern correspond to the lengths of the waves of translation and replacement, respectively, and the length of the midbody can be adjusted to yield the desired overall length of the vessel.



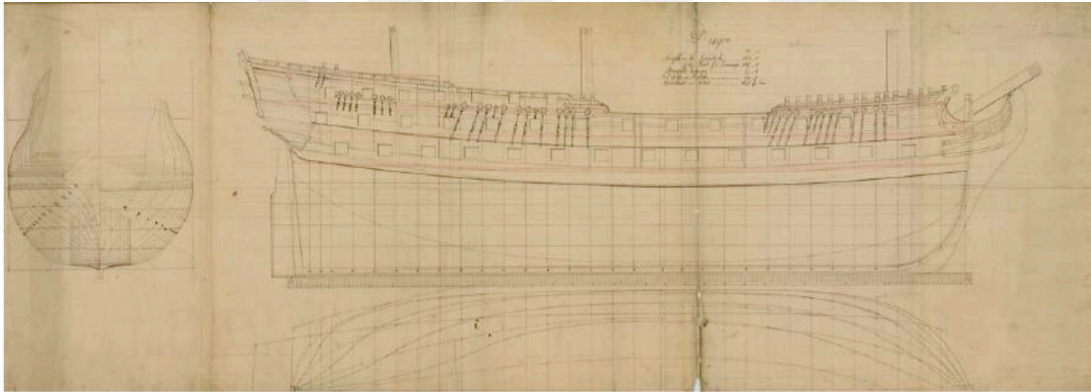
Şekil 5.8 : Wave-line teorisine uygun tasarlanmış gövde çizimleri (Ferreiro & Pollara, 2016).

Russell ve Froude'un gövde tasarımına bilimsel yaklaşımları yaygınlaşmadan önce gemi tasarımcıları ve gemi yapımcıları bir gövdenin formunun ve oranlarının su içindeki sürati etkilediğini anlamışlardı. Albrecht Dürer, Guarano Guarini gibi öncülerin ardından, Gaspard Monge'un 1795 yılında "Géometrie Descriptive" olarak adlandırdığı tasarı geometri üzerine yayınları, mühendislik bilimlerini dönüştürücü etkiye sahip olmuştur (Thiesen,2006). Mühendislik okulu Ecole Polytechnique de Paris'in kurucusu olan Gaspard Monge'un geliştirdiği teknik çizim yöntemleri, hayali bir nesnenin, üç boyutlu olarak, uzayda istenen bir pozisyondan görüntülenerek modellenebilmesine olanak tanımıştır. Böylelikle tasarımcılar kompleks üç boyutlu

yüzeylerin geometrisini iki boyutlu ortamda kolaylıkla ve yüksek hassasiyetle tanımlamaya başlamıştır. Bu gelişme, gemi tasarımı ve gemi inşası alanlarında çalışan farklı uzmanların iletişimini de kolaylaştırmış, süreç ve ürün kalitesini artırmıştır (Sampaio, 2018).

Gemi inşası alanında, ortografik ve oblik projeksiyonlar ile çizim yapılan ve “drafting” adı verilen tasarım aşamasında, teknenin gövde yüzeyleri, yapısal elemanları ve üst yapısı ölçekli olarak tasarlanır. Plan, yan, ön ve arka görünüşlerde, ölçekli olarak tasarlanan geminin önce omurgası, ardından orta posta kısmı tasarlanır. Bir sonraki aşamada baş ve kıça doğru olan diğer postalar çizilir.

Kabuğun(gövdenin) dış yüzeyinin “diagonal” olarak adlandırılan kontrol eğrileri oluşturularak tasarım hazırlanır. Bitmiş tasarımın ardından ölçekli çizimler birebir oranda büyütülerek teknenin inşaat öncesi kalıp çizimlerinin hazırlanması olan “lofting” aşamasına başlanır (Şekil 5.9).



Şekil 5.9 : 1760, Deptford Tersanesinde inşa edilmiş 74 toplu “Dragon” (Lavery, 2017).

“Lofting”, İngilizcede “büyük çatı altı atölyesi” olan “Loft” kelimesinden türemiştir, genellikle büyük imalathanelerin üstünde yer alan tek hacimli büyük bir atölyede yapılır. Türkçede “Endaze açmak” eyleminin gerçek karşılığı olan işlemdir. Küçük ölçekli çizimlerin birebir ölçekte büyütülme ve eğriselliği bozuk çizgilerin “fairing” yani düzgünleştirilme işine verilen addır. Birebir ölçekte çizim yapabilmek için çok uzun ve düzgün eğrilerin çizilmesi gereklidir. Bunun için bir seri büyütme, düzeltme ve aktarma tekniği geliştirilmiştir. (Şekil 5.10.) H.I. Chapelle’in tekne yapım kitapları, lofting sürecinin ayrıntılı bir açıklamasına sahiptir. Ölçekli planlar birebir planlara kırmızı reçine kağıdı gibi ağır kağıtlar veya doğrudan ince kontrplak levhalara işaretlenerek alınır. (Chapelle, 1994) İki aşamada yapılır:

1. İlk adım, ızgarayı oluşturmak ve taban çizgisini kağıt veya kontrplak tabakasının uzunluğu boyunca işaretlemektir. Ardından, sabit çizgilerinin gönye ile işaretlenmiş dikey çizgi için bir işaret olarak ayarlanacağı her 12 inçte (veya bazı durumlarda daha fazla) baten (ince, uzun esnek çıta) çivilenir. Önceki adımlar sırasıyla Üst Sıra ve Su Hattı işaretlenerek takip edilir.
2. İkinci adım, ofset tablosundaki noktaları işaretlemektir. Ofset tablosundaki tüm ölçümler Milimetre veya Fit, İnç ve sekizlik düzende sayılar olarak listelenmiştir. Noktalar her istasyonda çizilir, daha sonra küçük bir çivi ve bir çıta (teknenin hatlarını adil bir eğri ile çizim) kullanılır.



Şekil 5.10 : İki adam şablon çıkarıyor. Cecil Beaton, Tyneside Tersaneleri, 1943.

“Drafting” ve “Lofting” teknikleri ile gemi tasarımı, 1970’li yıllarda bilgisayar ve CAD teknolojileri gelişip yeni standart pratik haline gelene kadar kadar gemi ve tekne yapım endüstrisinde yaygın olarak kullanılmıştır. Teknelerin taslak çizimleri günümüzde de el ile çizilmektedir, bununla birlikte, ölçekli çizimleri birebir boyuta aktarmak için ihtiyaç duyulan “lofting” teknikleri ender olarak kullanır.

Günümüzde “Lofting” çoğunlukla klasik tekne yapımcılarının, tekne restoratörlerinin kullandığı bir yöntem olarak anılır. Bu, teknenin düzeninde doğru olmasını ve görünüşte hoş olmasını sağlamaya yardımcı olur. Bir planı loft etmek için birçok yöntem vardır.

5.1.3 Bilgisayar destekli tasarım programlarında gövde formu tasarımı (CAD)

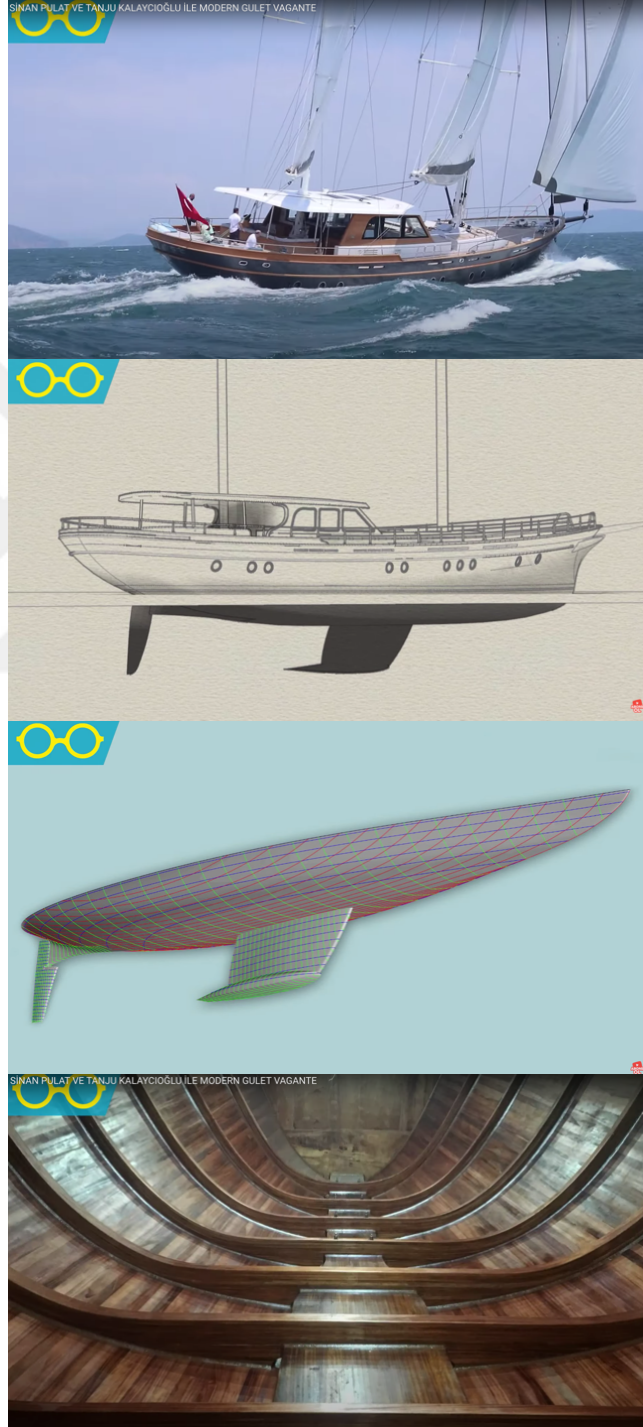
Bir yüzeyi tanımlayan referans noktalarının koordinatlarını belirleyen yazılımlar, 1960’larda 2B, Üç boyutlu (3B) modelleme araçları ile tasarım pratiği, 1970’lerin sonunda Avrupa’da, 1990’ların sonundan itibaren ürkiye’de yaygınlaşmış, tekne tasarım ve inşa süreci kökten değişime uğramıştır. 3B modelleme teknikleri kullanılarak tasarlanan bir teknenin tasarımı tamamlandığında, farklı yazılımlardan faydalanarak, pek çok hesap kolaylıkla yapılabilir hale gelmiştir.

Tanju Kalaycıoğlu tasarımı, 2019 yapımı gulet “Vagante”, 3B tasarım araçları kullanılarak geliştirilmiş, lamine ahşap bir gulettir. Görsellerden (Şekil 5.11, Şekil 5.12) anlaşılacağı gibi, su hattının üstü geleneksel bir gulet görünümünde olup, su hattının altında torpil salmalı gövde tasarımına sahiptir.



Şekil 5.11 : Tanju Kalaycıoğlu tasarımı modern lamine gulet “Vagante”, 2019.

Tam boy salmalı olmadığı için düşük ıslak yüzey alanına sahip tekne, 3B tasarım programları sayesinde maksimum verimlilikte iç hacim kullanımına sahip olmuştur. Bu özellikleriyle, masif yöntemle inşa edilen kalın postalı geleneksel guletlerden ayrılmakta ve laminasyon tekniği ile üretilmiş bir teknede geleneksel çizgilerin kullanımına dair çok başarılı bir örnek oluşturmaktadır.



Şekil 5.12 : Tanju Kalaycıoğlu tasarımı modern lamine gulet “Vagante”, 2019.

5.2 Geleneksel Yöntemlerle Ahşap Tekne Yapımcılığı

Ahşap tekne yapımcılığı, geçmişte bir şekilde tekne yapımcılığı ile ilgili faaliyette bulunmuş merkezlerin pek çoğunda, ölçeği küçülmüş de olsa, halen sürdürülmekte olan bir pratiktir. Bu pratik günümüzde yine geleneksel yöntemlerin uzantısı bilgilerle yapılagelmektedir (Binder, 2012; Kademoğlu, 2000; Nutku & Küçük, 1963) (Köküöz & Örs, 1995).

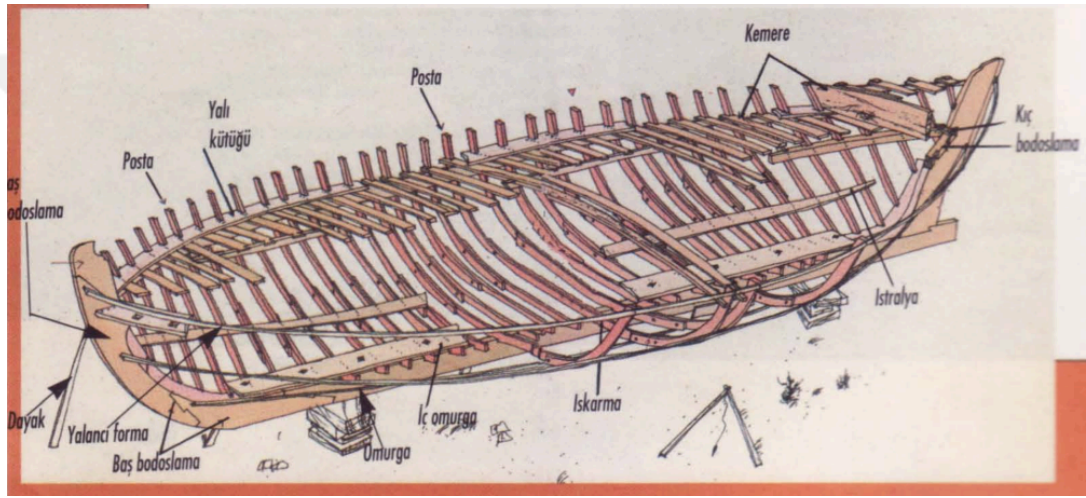
Bodrum'da 1960'ların sonu olan yıllar, birçok geleneksel ahşap tekne yapımcısının ticari iş teknesi yapımcılığından turistik tekne yapımcılığına geçiş yaptığı bir dönemdir. Bu dönüşüm, 1960'ların ilk yıllarında başlayan ve 1980'lerden itibaren ivmelenen turizm odaklı hükümet politikaları etkisinde şekil almıştır. Ahşap tekne yapımcıları hızla popülerleşen deniz turizmi amaçlı yelkenli teknelerin inşasına yönelerek kendilerine yeni ve karlı bir iş alanı yaratabilmiştir. Böylelikle 1980'li yıllardan itibaren Türkiye genelinde ahşap tekne yapımcılığında ekonomik ve kültürel bakımdan önemli etkileri olacak yeni bir dönem başlamış olur.

Bodrum'lu tekneler, çok uzun yıllar yığma yöntemle kurulmuş, daha sonra 90'lı yıllardan itibaren lamine teknolojisi ile üretilmiştir. Laminasyon teknolojisi ustalığın maharetine olan bağlılığı büyük ölçüde azaltmış, bir kaç sene çıraklık yapan gençlerin, kendi tersanelerini kurma sürecini hızlandırmıştır. Bu sistemin yaygınlaşması, plan ve projeli mühendislik temelli tekne yapımcılığının Bodrum'da başlamasını da sağlamıştır. Bu iki gelişmeye ayak uydurabilen ustalar, işlerini büyütmüş ve tersaneciliğe geçmiş, gerekli yatırımı ya da tanıtımı yapmayan ustalar rekabet edemeyerek piyasadan çekilmek zorunda kalmıştır.

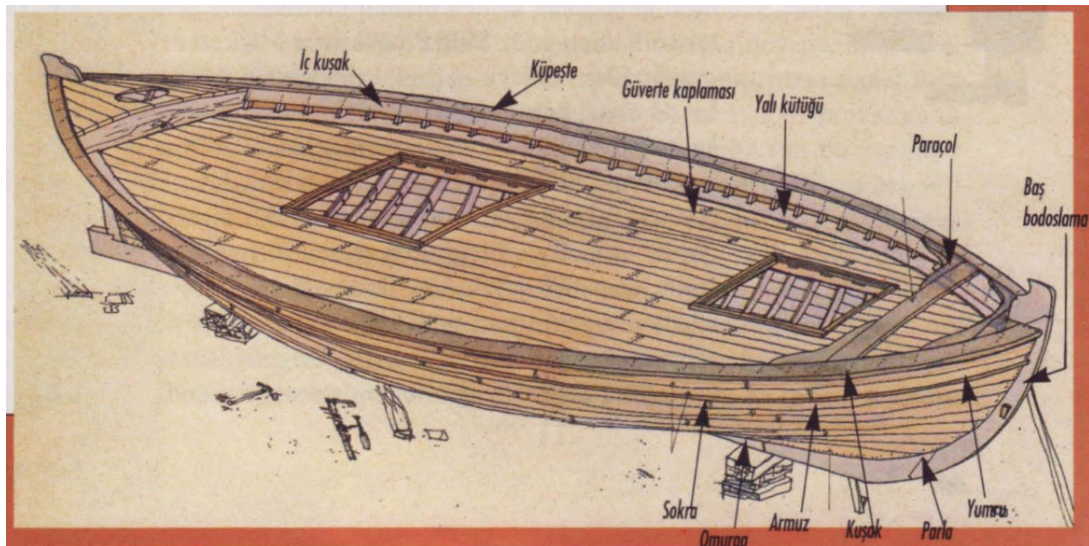
Bodrum'da yaygın olarak uygulanan ahşap tekne yapımcılığı pratiklerini, Yığma Ahşap Tekne Yapımcılığı ve Lamine Ahşap Tekne Yapımcılığı olarak tanımlamak mümkündür. Bu yöntemler dışında, kabuk yapımı için alternatif inşa malzemesi olarak 1975 gibi çok erken tarihlerde takviyeli beton, 1980 sonrası yıllarda ise fiberglas, alüminyum ve çelik, tekne yapımcılığında kullanıma girmiştir. Bugün beton tekne yapımcısı kalmamış olsa da, diğer malzemeleri çalışan tersaneler bulunmaktadır. Bu çalışmanın kapsamı, yığma ve lamine ahşap tekne yapımcılığı faaliyetleri ile sınırlıdır.

5.2.1 Bodrum’da geleneksel yöntemlerle ahşap tekne yapımıcılığının inşa aşamaları

Bodrum’da uygulanan ahşap tekne yapımıcılık pratiği, yığma ya da lamine teknik farkı gözetmeksizin, aşağıdaki görsellerde tanımlanan yapı elemanlarının hazırlanma ve bağlanma sırasına göre, 30 bağımsız adımda ifade edilmektedir. Bu sıralama tirhandil, gulet ve aynakıç tip teknelerin inşasında büyük oranda aynıdır ve benzer şekilde uygulanır. (Çırpanlı ve Özkeskin, 27 Nisan 2016). Ahşap bir teknenin strüktürel elemanları ve sarma aşamasının bileşenleri aşağıdaki görsellerde ifade edilmektedir (Şekil 5.13, Şekil 5.14).



Şekil 5.13 : Posta, kemere, sotropo, akrep, tüfek ve paraçolların döşenmesi.



Şekil 5.14 : Güverte kapatma, gövde sarma, kalafatlama.



Şekil 5.15 : Yığma ahşap teknikle yapılan yelkenli tirhandil “Hızır”, 2017.

Yukarıda yer alan (Şekil 5.15) teknenin yapımcısı Mustafa Özkeskin’in tarifıyla ahşap tekne yapımının başlıca aşamalar aşağıdaki gibidir:

1. Omurgayı hazırla. (Baş bodoslama profili, posta dip yatakları)
2. Baş ve kış bodoslamaları (veya aynayı) bağla, madene oturt,
3. Orta postaları bağla (Şekil 5.13), şiyar hattını çek,
4. Formayı çek, (ince uzun çıtalarla gövde taslağı oluşturma)
5. Forma içine postaları yerleştir.
6. Postaların üzerinden boylu boyunca geçen sotropo’yu omurgaya bağla,
7. Akrepleri döşe, (Baş ve kış bodoslamaları içerden destekleyen postalar)
8. Tüfekleri döşe. (İskele ve sancak taraflarda, baş ve kışta,
9. Paraçolları yerleştir, (köşe güçlendirici elemanlar)
10. Istralyaları yerleştir, (direk bağlantısı için gergi elemanları)
11. Postaları içten bağlayan iç lirozları döşe, (boyuna, ince uzun elemanlar)
12. Kemerele bağla, (enine atkılar) (Şekil 5.15)
13. Dışardan üç yol mader, (Güverte hizasından aşağıya doğru üç sıra)
14. Kurcataları postalara geçir, (birkaç postaya birden, üstten geçirilir)
15. Kontra küpeşte döşe, (küpeştenin bağlanacağı yapısal eleman)

16. Parampetleri döşe, (güverteden yukarıya doğru, bordanın üst kısmı.)
17. Üst lirozları döşe,
18. Küpeşteyi döşe, (postaları üstten birleştiren eleman)
19. Küpeşte üstüne pastikalyaları bağla (bükülme direncini artırıcı eleman)
20. Güverte kaplamalarını çak,
21. Bangaça ve babaları bağla, (baş ve kış taraftan tekneyi bağlamak için)
22. Motorun vazolarını yerleştir, kış bodoslamayı şaft hattına göre del,
23. Kabin yapımına başla.
24. Elektrik ve mekanik tesisatı döşe, donanımı yerleştir.
25. Kalafatlamaya başla (epoksi lamine teknelerde gerekli değil)
26. Cam işlerini tamamla.
27. Boya vernik işlerine başla,
28. Armanın kurulumuna başla, (yelken donanımı, direk, ıstralya gergileri)
29. Yelken ölçüsünü al. (Direk sabitlendikten sonra)
30. Minder, döşeme, gölgelik gibi aksesuarların gelmesi ile, tekne tamam.

Yukarıdaki sıralamadan anlaşıldığı gibi, bir projeye göre tasarlanmış, tüm detayları kağıt üzerinde düşünülmüş, imalat aşamasına geçmeden önce önemli kararları kesinleştirilmiş teknelerden farklı olarak, geleneksel yöntemle yapılan teknelerin inşa sürecinde adımlar tek tek, sırayla atılmalıdır.

5.2.2 Yığma teknik ile üretim (Masif)

Bodrum'da tekne yapımcılığının başlangıcından itibaren var olan ve ahşap tekne yapımçıları tarafından en çok kullanılan teknik, yaygın olarak “*masif*” veya “*yığma*” usul olarak adlandırılan, teknik olarak “*önce iskelet*” olarak tanımlanan ahşap tekne yapım tekniğidir. Gelişmiş, rafine bir tekne yapım tekniği olup günümüzde dahi yaygın olarak uygulanmaktadır (Çoban, 1995). Bu yapım tekniği, düzenleyici kurumlarca “*Geleneksel*” ya da “*Primitif*” olarak sınıflanmıştır.

Emek-yoğun olmasına rağmen, fiziksel çalışmanın karşılığında büyük fayda elde edilen, verimli, dayanıklı, yapımında yerel malzeme kullanılarak görece düşük kapital

ile sonuç alınabilen bu inşa yöntemi, tarih öncesi çağlarda benimsenen ve “*önce kabuk*” olarak adlandırılan inşa yönteminden zaman içinde evrilmiştir (Çoban, 1995).

“*Önce kabuk*” yönteminde, inşa sürecinde önce dış kabuk oluşturulup bunun iç kısımlara direnci artırmak için yapısal elemanlar eklenirken, “*önce iskelet*” yönteminde, isminden de anlaşılacağı gibi, önce teknenin omurgası oluşturulur, ardından şiyar (etimolojik köken?) çizgisi ve orta postalar yerleştirilir. Bu işlemin ardından, ince ve esnek çıtalarla teknenin taslak gövde çizgileri olarak adlandırılabilen forması çıkartılır, bunun içine gerçek postalar ve kemeler yerleştirilerek gövde oluşturulur ve kaplama (ya da sarma) aşamasına geçilir. Sarma işleminin ardından kalafatlama denen keten urganla sızdırmazlık sağlama tekniği ile teknenin kabuğu denize inmeye hazır hale getirilir.

Genellikle, teknenin tasarımı, önce yan görünüşten yapılır. Kemere, baş ve kıçtan birer postanın profili çizilir. Yüzeyleri oluşturan postalar tümüyle oluşturulmaz, ofset tabloları ve kontrol noktaları hesaplanmaz. Yığma tekneler çoğunlukla tekil inşa edilen nesnelerdir. Tekrar ve seri olarak inşa edilmezler. Birbirinin tıpatıp aynısı iki yığma tekneye rastlanmaz. (Sebebi: Bu teknelerin tasarımları kağıt üzerinde yoktur. Olsa bile, postaların eğriselliğine uygun kesime hazır ağaç bulunmayabilir. Bu kısım çok önemli.

5.2.2.1 Yığma teknik için ağaç seçimi

Yığma tekne yapımındaki en önemli *husus*lardan biri, belki de herşeyin temelinde olduğu için en önemlisi, uygun ağaç seçimidir. Henüz tekne yapımına başlamadan önce kabaca hazırlanan plana uygun eğri ağaçların seçilip biçilmesi, gerekiyorsa kurutulması ve hazırlanması gerekir. Tekneler, uygun ağaç bulunabilirliği kıstasına göre şekillenir.

Uygun ağaç seçimi, bir tekne ustasının en değerli yetenekleri arasındadır. Türkiye’nin kuzey bölgelerinde kestane ve meşe tercih edilirken, güney bölgelerinde çam, sedir, dut ve okaliptüs, yığma ahşap tekne yapımında kullanılan ağaçlardır. Bodrum bölgesinde tekne yapımcılığında en çok tercih edilen ağaç, bölgede bolca bulunan çamdır. Kızılcım ve karaçam olarak iki türü bulunur. Makbul olan ağaçlar, yükseklerde yetişir. Kıyıya yakın bölgelerdeki çam çok fazla güneşe maruz kaldığı ve soğukla temas etmediği için daha kırılmandır.

Ustalar, kızılçamı teknenin postaları için gerekli eğrilerde kullanırken, kamarayı daha düzgün olan karaçamdan yapmayı tercih eder. Teknenin mader kaplaması için yine karaçam kullanılır, ya da düzgünce olan kızılçamlardan tercih edilir.

Tekne yapımcıları uzun yıllar ağaç temininde sıkıntı yaşamıştır. İhtiyaç duydukları kalite ve özellikte çam ağaçlarını Orman Genel Müdürlüğünden temin edemediklerinden, bu işi uzun bir süre kaçak yöntemlerle sürdürmüşlerdir. Bu yolu tercih etmelerinin başlıca iki sebebi vardır: Birincisi, OGM'nin yaptığı kesimlerin çok düz ağaç olması, ikincisi de ağaçların reçinesinin alınmasıdır.

Eğri olmayan ağaçların çok fire vermesinin yanı sıra, postalar için uygun olmaması, tekne yapımcılığında önemli bir ihtiyacın karşılanamaması demektir. Ağaçların reçinesinin alınmış olması ise teknenin ömrüne olumsuz etkisi olan bir uygulamadır.(Kademoğlu, 2000)

Ağaç seçiminde dile getirilen bir diğer uygulama da, zemheri vakti ağaç kesimidir. Doğru zamanda kesilmemiş ağaçlar, içeriklerinde su barındıracağı için daha hızlı çürüyecektir. Zemheride, ya da ay karanlığında kesilmiş ağaçlar ise, içinde su barındırmadığı için tekne yapımcılığına çok daha uygundur. (Özkeskin)

Yığma tekniğin darboğazı olan ağaç teminini aşmak için, erken dönem ustaları “devecilere”, yani henüz asfalt yolun tamamlanmadığı dönemde liman ile iç köyler arasında develerle taşımacılık yapan esnafa, ihtiyaç duydukları ağaçların şablonlarını verip, güzergahları üzerinde rastladıkları ağaçları kesmeleri için sipariş vermiştir. Benzer şekilde, Bodrum’lu ustaların Gökova’daki bakir koylarda geceleyen süngercilere sipariş verdikleri de anlatılır. Bu olay, Niyazi Ayaz’ın anılarında tüm açıklığıyla yer almaktadır:

“Ustam Mehmet Özyurt, tekne yapımında kullanacağı eğrilerin, ince tahtadan yaptığı şablonlarını devecilere verirdi. Deveciler de o şablona göre eğri çamları kaçak keser, gece develerle getirirlerdi... Bazen, Gökova’da çalışan kangavacılar ve dalgıçlar da istenilen ölçüdeki eğri çam kütüklerini denizden gizlice çekerek tersaneye getirirlerdi. Hepsini yaşadım ben.”

Yine Prof.Dr. Önder Küçükerman’ın Erol Ağan Usta ile yaptığı söyleşiden bir alıntı, ahşap teknelerde çam tercihinin açıklanmasıdır:

“Tekne çamdan olur”. Bizde öyledir. Reçineli çam dayanır. İyi bakılırsa, reçinesi alınmamış olduktan sonra tekne her zaman bakılırsa, otuz sene, kırk

sene dayanır. Bu süre içinde bazı aşınmalar olur. Yahut denizde “kurt dokunur”. Tahta kurdu nasıldır, aynı o. Biliyorsun teknelerin altı ayı denizde, altı ayı karada. Boyasız bırakırsan anında orayı deler. Eleyip gider. Teknenin dışı ve kaburgaları (postaları) çamdandır. Sarma ve kaburgalar. Kabin karaçamdan güzel olur. Kızılçam çarpılır.. Güverteyi de ya meşe, ya da tik yaparız.”

5.2.2.2 Yığma tekniğinde kullanılan inşa gereçleri

Elektriğin henüz var olmadığı, bilinmediği dönemlerde geliştirilmiş bir yöntem olan yığma tekne yapım tekniği, sınırlı insan gücü ve primitif aletlerle, doğru yöntemi kullanarak çok verimli sonuç elde edilen bir inşa tekniğidir.

Bu inşa tekniğinde kullanılan aletler, elektriksiz ve elektrikli el aletleri olarak iki grupta incelenebilir. Bu aletlerin tamamı laminasyon tekniği ile inşa edilen teknelerde de kullanılmakta olup, laminasyon tekniği için kullanılan başkaca özel aletler Bölüm 5.1.3.2. de incelenmiştir.

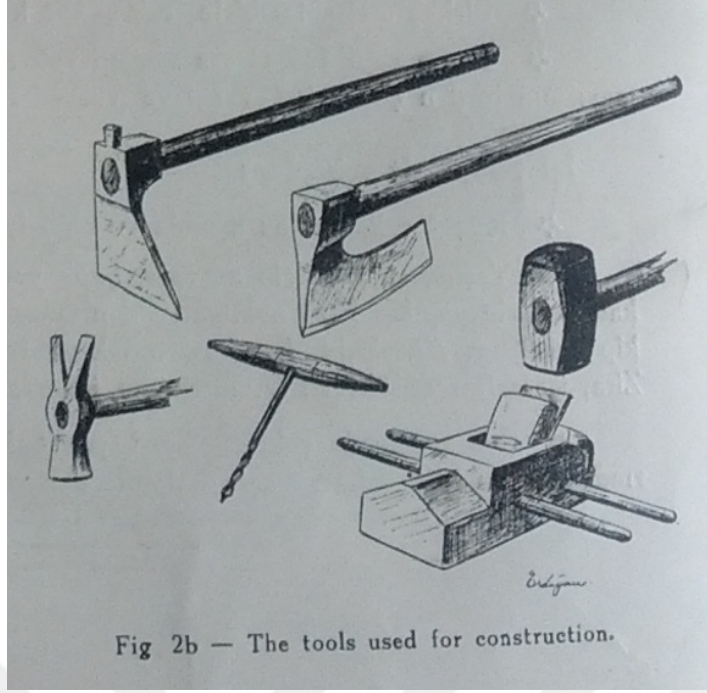
a) El aletleri

Ahşap tekne yapımcılığında kullanılan el aletleri ve bunların kullanım becerisi, ustalık yeteneğinin en önemli işaretlerindendir. Bu aletleri kullanarak, az sayıda insan gücü ile büyük tekneler inşa edilebilir. Çoğunlukla ağacı şekillendirmek için olan bu el aletleri, yüzlerce yıldır benzer şekilde yapılmakta ve bölgelere göre çok az farklılık göstermektedir.

Damianidis, Bodrum’lu ustalarla aynı teknikleri paylaşan Yunan tekne yapımcıları tarafından kullanılan el aletlerini 8 iş kategorisinde değerlendirmiştir (Damianidis, 1998). Bu iş kategorileri ve bu amaçla kullanılan aletler sırasıyla aşağıdaki gibidir:

- i. Ağacı dilme ve kesme
 - Keser
 - Balta
 - Kolastar (Kurastar)
 - El testeresi
- ii. Ölçme, işaretleme ve çizim kopyalama
 - Gönye

- Ayarlı gönye
- Tebeşir İpi
- Marangoz cetveli
- Mastar
- Terazî
- Şakül
- iii. İş parçası sabitleme ve tutma
 - Kelepçe
 - İşkence
- iv. Delik delme
 - Çöp burgusu
 - El matkabı
- v. Çakma
 - Çekiç
- vi. Oyma
 - Skalpela
- vii. Yumuşatma
 - Zımpara
 - Planya (el rendesi)
- viii. Kalafatlama
 - Kalafat Tokmağı
 - Çivi



Şekil 5.16 : Soldan sağa: keser, balta, tokmak, çekiş, çöp burgusu, planya.

Prof. Dr. Ata Nutku’nun 1963 tarihli kısmen ingilizce, kısmen türkçe olan “Çektirme, Gulet” isimli araştırmasında, geleneksel ahşap tekne yapımcılığında kullanılan ağaç işleme aletleri resmedilmiştir (Şekil 5.16). Bu aletler içinde resmedilmiş olmayan iki önemli takım parçası; dış sargıları kesmek için çift kişilik testere kolastar ve ayak keseri, geleneksel el aletlerinin vazgeçilmezlerindendir.

Dönemin ustalık ve inşa tekniklerine dair Özyurt tersanesinde üç yıl çıraklık yapmış turizmci Hüseyin Ayaz’ın anlatısı, tekne yapım tekniğine bir çırağın bakış açısına dair değerli bilgiler içermektedir (Ayaz, 2015).

“Tersanede, Slavya marka mazotlu bir motor vardı; tek silindir çift volanlı, bıçkı makinesine uzun kayışla monteli. Her işimizi hızarla yapardık. Keserdik, biçerdik; kalınlık yok, planya yok, elektrik yok. Sürekli el rendesi ile çalışırdık. Yuvarlak kütüklerin uygun tarafını balta ile düzler, düzelen kısmı hızar tezgahına oturtur, istelinen ölçüde keserdik. Çok kalın ve eğri kütükleri ise tahtacı arkadaşlara el kolastarı ile ortadan böldürtürdük. Bazen kendimiz de bölerdik; kütüğün üstüne iki kişi boyuna ip tutar, tebeşirlenen ipi bir kişi ortadan az kaldırıp bırakınca tebeşirin izi kütükte kalırdı. Bu ipe çırpı ipi denirdi. Kütüğün bir ucunu havada tutarak kolastar ile tebeşir izden ikiye bölerdik.”

Günümüzde elektrikli iş makinaları ve el aletleri sıkça kullanılsa da, hızlı müdahaleler ve dar alanlardaki değişiklikler için eski el aletlerine ender de olsa başvurulmaktadır. Özellikle postaların dış kısmının mader kaplama ile uyumlu hale getirilme aşamasında, uzun bıçaklı kayıkçı keseri hala ustaların el altındadır.

b) Elektrikli aletler.

Daha önce el aletleri ile yapılan işler, Bodrum’a 1960’lı yılların başında inşa edilen buzhane için elektrik jeneratörü tesisatı kurulması sayesinde, ilk olarak jeneratör yakınında tekne yapan Ziya Güvendiren ve Erol Ağan gibi ustalarca, o tarihlerden itibaren yerini elektrikli aletlere bırakmaya başlamıştır. Kullanılan elektrikli aletler ve işlevleri temel olarak 4 başlık altında incelenebilir. Bunlar:

i. Ağacı enine ve boyuna kesmek için olan araçlar:

- Şerit testere
- Daire testere
- Motorlu oyma testeresi
- Table testere
- Kızaklı gönye testere

i. Ağacın kalınlığını inceltmek için olan araçlar:

- Planya
- El planyası
- Kalınlık planyası

i. Delik delme ve kanal açma araçları:

- Elektrikli matkap
- El frezesi

i. Yüzey düzeltme araçları:

- Yörüngeli zımpara
- Bant zımpara
- Daire zımpara / Taşlama

5.2.2.3 Yığma tekne yapım tekniğinin avantajları.

Yığma usul inşa tekniği ile kısa sürede, az kişi ve basit aletlerle ve çok az bir kapital yatırımla tekne üretilebilir. Kullanılan yegane malzeme olan ağacın yapısı gereği işlemesi kolaydır. Bodrum bölgesindeki teknelere dair bir referans barındırmasa da, Prof. Ata Nutku'nun 1963 tarihli araştırması, ülke genelinde o tarihlerdeki genel resmi verebilmesi bakımından değerli bilgi sağlamaktadır. Prof. Dr. Ata Nutku, İTÜ Gemi Enstitüsü Bülteninde 1963 yılında yayınlanan "Türk Kıyı Tekneleri 1 – Çektirme – Gulet" isimli çalışmasında, Karadeniz'de yığma yöntemle üretilen geleneksel iş teknelerini incelemiştir.



Şekil 5.17 : Tirhandil inşası. Sarı Erol, Erol Ağan, Mercan Mehmet. Kalearkası, 1970'ler.

Bartın Deresi kenarında 1 usta 3 işçi 2 çırak ile, 90 günde yaklaşık 17-18 metrelik bir çekirtme inşa edildiğini yazar. Benzer bir durum Bodrum bölgesi için de geçerlidir. Tekneler Osmanlı Tersanesi'nde nispeten daha geniş bir alanda kurulurken, özellikle Ziya Usta ve Erol Ağan'ın imalat yaptığı Kale arkası mevkiinde, görece iptidai koşullarda, açık havada, dar bir alanda, biten tekneleri denize indirmek için maharet gerektiren yerlerde inşa edilmiştir. Yapım süresi de daha uzundur. Yat imalatında daha fazla detay ve işçilik gerektiren unsur bulunması sebebiyle, bir yat yapımının iki üç misli daha uzun sürmesi söz konusudur (Nutku & Küçük, 1963).

Prof. Dr. Ata Nutku, ayrıca ağaç teknelerin modern sac teknelerle rekabet etmesindeki sebepleri de araştırmıştır. Konuyu sosyal ve işletmeye ait sebepler olarak iki başlıkta incelenmiştir:

A) Sosyal sebepler:

- Ağaç tekneler, basit hayat şartlarına razı olan ustaların emeğiyle meydana geldiğinden ve ağaç da çok ucuza temin edilebildiğinden, ilk maliyet düşüktür. Aynı sebeplerden tamir de daha düşük hayat seviyesindeki insanlara kalmıştır.
- Birkaç malsahibi birleşerek şirket kuramadıklarından modern çelik tekneye geçememektedirler.
- Tekne çapı 149 Gross tondan yukarı sınırı geçince, liman nizamlarının istediği Gemi adamları sayısının birden çok artışı, vergi ve rusumların ortaya çıkması tekneleri kısır ve acaip bırakmıştır.

B) İşletmeye ait sebepler:

- Küçük tekneler az adamlı ve ekseriya malsahibinin akraba ve tanıdıklarıyla çalışmaktadır.
- Taşınacak yüklerin az ve dağınık yerlerde olması küçük tekneleri rentabl yapmaktadır. Mamafî kamyonlarla yapılan kara nakliyatı – denizaşırı kestirme yollar müstesna – ağaç teknelere en kuvvetli rakip olmuştur. Ancak birkaç kamyonluk yükler için deniz hala revaçta kalmıştır ve navlun düşüktür. Zira, masraflar düşüktür. (Amortisman, idame, tamir, ton/mil başına yakıt)
- Son senelerde çekirmeler, kepçe bakraçlarla teçhiz edilerek kum çıkarıp taşımağa başladıklarından bir müddet daha revaçta kalabileceklerdir.

Belirtildiği gibi, geleneksel ahşap teknelerin avantajları, öncelikle ilk maliyetin düşük olması, sınırlı araç gereçle, hatta elektriğin dahi olmadığı marangozhanelerde inşa edilebilmesi, ve bakım giderlerinin düşüklüğüdür. Unutulmamalıdır ki, Bodrum’da da tekne yapıcılığının ilk yıllarında marangozhanelerde elektrik bulunmamaktaydı.

1987 senesinde, Bodrum’lu ahşap tekne yapıcılarının tekne yapım faaliyetlerini inceleyen Prof. Dr. Önder Küçükerman, Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu’nun 76/355 sayılı Turing dergisinde yayınlanan makalesinde, ustalarla olan görüşmelerini aktarır. Bodrum’da geleneksel ahşap tekne yapıcılığının en yalın halinin yer aldığı fotoğraflarla belgelenmiştir. Gerçekleştirilen görüşmelerde, ustalar geleneksel tekne yapım tekniğinin hataları düzeltebilmeye izin vermesinden de bahsetmektedir.

Omurga-Posta-Kemere-Kabuk sistemi, ağacın ekleme ve çıkarma yapmaya uygun yapısı sebebiyle yapımcılara çok yüksek bir esneklik kazandırmaktadır.

Masif ağaç, değişikliğe izin veren bir malzemedir. Yanlış yapıldığında teknenin hatalı kısmı düzeltilebilir, “mader” denen gövde kaplaması tamamen açılıp içindeki postalarına kadar müdahale edilerek teknenin hidrodinamik tasarımını değiştirme, hatta teknenin boyunu uzatma gibi imkanlar dahi sunar. Bu esneklik “modern” lamine ahşap tekne yapımcılığında, bağlayıcı olarak epoksi reçine kullanımından dolayı çok daha sınırlıdır.

5.2.2.4 Yığma tekne tapım tekniğinin kısıtları

Özellikle tekne boyutu büyüdükçe eğri postaların ve özellikle kış bodoslamaların oluşturulmasında yaşanan güçlük, tekne imalatçılarının her zaman aşmaya çalıştıkları sorunların başında gelir. Bu aynı zamanda Bodrum’da boyu belirleyen bir teknik sınırı da getirmiştir. Eğri ve uzun posta ihtiyacını karşılayabilmek için çok parçalı yapılan postalar, eklem yerlerinden esneme yapmaktadır.

Küçük boy teknelerde önemli bir sorun yaratmasa da, 30 metre üstü teknelerde sadece masif yöntemle tekne inşa edilmesi, teknenin uzun ve eklemlili postalara sahip olmasını getirmektedir. Bu teknikle inşa edilen teknelerin sahip olduğu ve denizde hiç de tercih edilmez bir özellik olmayan esneklik özelliği, teknenin kaba denizde torsiyon ve burulma hareketlerine maruz kalmasına, tekne gövdesinin çalışıp kaplama aralıklarının açılmasına, su almasına ve sintine altında kalan gövde kısımlarının çürüme yapmasına sebep olabilmektedir.

Yığma ahşapla üretim tekniğinin diğer önemli bir dezavantajı, yetişkin usta ve kalfa ve çırak işgücüne ihtiyaç duymasıdır. Bodrum bölgesinde sürekli olarak ahşap tekne işlerinde çalışacak bir çıraklık eğitimi programı olmayışı, yeni eleman gelişmemesine, dolayısıyla bu tekniğin geleceğinde bir darboğaz görüntüsüne sebep olmaktadır.

Yığma tekne yapımcılığı, yüksek oranda el işçiliğine dayalı bir teknik olması sebebiyle fiyat rekabetine karşı zayıftır, ancak aynı özelliği, yurtdışında dar bir niş pazarda yüksek katma değerli tekne yapımcılığında önemli bir pazarlama unsuru olarak öne çıkarılmaktadır. Bodrum’un bu özelliğini kaybetmemesi önemlidir.



Şekil 5.18 : Aynakıç kurulumunda ince çıtalarla forma çekimi. Bodrum, 1987
(Fotoğraf: Prof. Dr. Önder Küçükerman).

5.2.3 Lamine teknik ile üretim

Lamine tekne imalatı, ahşap tekne yapımında devrimsel bir yeniliktir. Birçok yönden, sivil mimarideki CLT (Cross Laminated Timber) inşa teknolojisi ile benzerlikler gösterir. Laminasyonun sürdürülebilirlik özelliği çok yüksek olan bir malzeme olan ahşabın dayanıklılığını artırması ve mekanik dayanım bakımından hesaplanabilirliğine imkan vermesi sayesinde, ahşap tekrar üreticilerin yaygın kullanımına girmiştir.

Ağaç, lifli yapısının kazandırdığı mekanik özelliklerden dolayı yüzyıllar boyunca tekne yapımcılığının vazgeçilmez malzemesi olmuştur. Bununla birlikte, doğal bir malzeme olmasından dolayı her zaman aynı özelliklerde bulunamaz. Lamine tekniği, ahşap tekne yapımcılığına bir standart getirebilmek ve öngürülebilir bir imalat planı sürdürebilmek amacıyla geliştirilmiş bir inşa sistemidir. Bu sistem ile inşa edilen teknelerde tasarlanan eğrisel elemanlar, masif ahşap teknelerde olduğu gibi çok sayıda eklem noktası gerektirmemesinden dolayı boy ve form sınırlaması olmadan tasavvur edilebilir.

Lamine teknik ile üretilen tekneler çoğunlukla önceden çizimi tamamlanmış teknelerdir. Laminasyon ile postalar için uygun eğride ağaç bulamama sorunu ortadan kalkmıştır. Bu sayede, teknenin tasarımı masa başında yapılabilir. Bununla birlikte, yaygın olarak, masif tekne yapımında kullanılan forma çekme tekniği ile tasarımın lamine tekne yapımcılığında kullanıldığı da görülmektedir. Burada, orta postalar önce masif olarak hazırlanır, ardından lamine olarak değiştirilir.

5.2.3.1 Lamine teknik için ağaç seçimi

Bu teknik ile inşa edilecek teknelerde ithal egzotik, maun ve tik gibi ağaçlar fırınlanarak kullanılmaktadır. Bu ağaçlar sayesinde teknelerin ömrü daha uzun olmaktadır. Lamine tekniği uygulanırken en çok dikkat edilecek hususlar; ağaç seçimi, iyi fırınlanması ve kurutulmasıdır.

Tüm bunların yanı sıra kaliteli epoksi seçimi ve uygun ortamda uygulanması da gerekmektedir. Epoksi'nin katmanlara iyi nüfuz etmesinden dolayı ağacın dayanımı ve ömrünü uzatmaktadır. Lamine yatlar uluslararası Lloyd ve/veya CE standartlarına göre üretilmektedir. Epoksi, en çok bu tür ağaçlara uyum gösterdiğinden, lamine tekne inşasında bağlayıcı olarak tercih edilmektedir.

5.2.3.2 Laminasyon tezgahları

Laminasyon tezgahları, yatay ve dikey tezgahlar olarak ikiye ayrılır. Bu tezgahlarda, posta ve omurga elemanlarının yapımı gerçekleştirilir.

a) Posta tezgahı

Posta tezgahları, zaman zaman 4 metreyi aşan uzunluğa sahip olan postaların tek parça olarak inşa edilmesini mümkün kılan laminasyon tekniğinin uygulandığı yatay tezgahlardır. Şekilde görüldüğü gibi, (Şekil 5.19) Ağaçlar Tersanesinde bulunan örnek

benzeri, 5 x 5 metre boyunda olabilirler. Düzlemsel bir levha olan kalıptan postanın eğrisel geometrisini tanımlayan çizgi tekgah üzerinde yatayda X/Y düzleminde hareket ettirilebilen takozlara aktarılır.



Şekil 5.19 : Izgara yapıda posta laminasyon tezgahı.

Kalıba göre hareket ettirilebilen ve kuvvetli bir şekilde sabitlenebilen takozların üstünde laminasyon yapılır. 5 ila 10 mm kalınlığında ve 100 santim genişliğinde uzun ahşap latalar, epoksi bazlı, ahşabın gözeneklerine nüfuz eden bir yapışkan kullanılarak üst üste birleştirilir ve omurganın postaları oluşturulur. Bu tezgahta küpeşte, üst güverte, kabin ve diğer kısımlar için gerekli eğrisel parçalar da üretilir.

b) Omurga tezgahı

Gulet ustası Erol Ağan'ın büyük oğlu, çıraklıktan yetişme Mazlum Ağan, Türkiye'nin en büyük ahşap guletlerine imzasını atmış bir ustadır. 43 metrelik lamine ahşap gulet Virginie'nin inşasına başlarken, teknenin omurgasını kurmak için hazırlanması gereken tezgahın tekne kurulduktan sonra dağıtılması fikrini verimsiz bularak, her boy guletin omurga kurulumunda faydalanabilecekleri klasik gulet inşasını çok kolaylaştıran bir dikey laminasyon tezgahı geliştirmiştir. Sektörde bir ilk olan bu tezgah, halen kullanımdadır.



Şekil 5.20 : Mazlum Ağan'ın geliştirdiği parametrik omurga laminasyon tezgahı.

50 santim kalınlığa kadar lamine omurga kalıplanabilen dikey laminasyon tezgahında, (Şekil 5.20.) guletlerin karakteristik özelliği olan “kemane” iç bükey baş bodoslama (fotoğrafta sağda kalan kısım), eğimli omurga ve zarif klasik kış bodoslamasının (fotoğrafta solda kalan kısım) yekpare olarak kalıplanabilmesi mümkün kılınmış. Kemane eğrili baş bodoslamamanın kalıplandığı kısım, 40 metrelik bir tezgah üzerinde hareket ettirilerek teknenin boyuna göre ayarlanabilmektedir.

c) Özel aletler

Fotoğrafta, sol tarafta asılı olarak, levha çelikten imal edilmiş işkenceler de görülmektedir. Standart kum döküm olan üretimlerin, yüksek kuvvetler altında sıklıkla kırılması sorunu üzerine, Mazlum Ağan bu modeli tasarlamış ve çok sayıda üretilmiştir.

Laminasyon tekniğinde, belirli kalınlığa getirilmiş ince lataların birbirine sıkılarak birleştirilmesi için kullanılan başlıca inşa gereçleri, ızgara tezgah, hareketli dayanaklar ve güçlü işkencelerdir. Bu araçların yanı sıra, aderansı yüksek epoksi bazlı yapışkan

kullanılır. Gövdenin sarımı aşamasında basınçlı hava tahrikli tel zımba tabancası ile sargı lataları gövdeye sabitlenir. Bu işlem 2 ya da 3 farklı yönde tekrarlanır.



Şekil 5.21 : Laminasyon tezgahı üzerinde çelik kelepçeler (solda), kalıba göre sabitlenmiş çelik takozlar (sağda).

5.2.3.3 Lamine tekniğin avantajları

- Masif ahşaptan üretilecek elemanların boyları sınırlıdır. Oysa laminasyon sistemi ile daha büyük boyutlu ürünler elde etmek mümkündür
- Üretimi düşünülen malzemeye istenilen form verilebilir.
- İnce parçalar halinde biçilen ağaç malzeme doğal yöntemlerle kurutulabilir, masif malzemelerde özel bir kurutma işlemi uygulanmalıdır.

5.2.3.4 Lamine tekniğin dezavantajları

- Ahşabın tutkallamaya hazırlanması ve tutkallanması, son ürün üzerinde ek bir işçilik maliyeti getirmektedir.
- Lamine ürünün direnci, yapıştırıcıda kullanılan tutkalın kalitesine de bağlıdır. Yüksek dayanımlı tutkalların alım maliyetinin yüksek olması ek bir maliyet getirmektedir.
- Lamine omurga imalatı özel ekipmanlar gerektirmektedir.
- Yüksek kalitede lamine omurga üretilmesi, imalatın her aşamasında yapılan işlemlerin özenle ve dikkatle yapılması ile sağlanabilmektedir.

- Bu teknikle inşa edilen teknelerin kullanım esnasında hasar alması durumunda, tamir masrafları yığma teknik ile üretilen teknelere göre çok daha yüksektir.

5.3 Üst Yapılar

Yelkenli teknelerde davlumbaz kullanımı ve Bodrum’a özgü bir turistik tipolojinin ortaya çıkışı, 1963-1967 arası dönemde ilk davlumbazlı teknelerin inşası ile başlamıştır. 1920’li yıllardan itibaren motorlu teknelerde kullanılmaya başlayan davlumbaz, sağladığı konfor avantajları bakımından öncelikle yelkene az ihtiyaç duyan ve aslen motor gücü ile ilerleyen motorlu yelkenli teknelere (motorsailer) uyarlanmıştır.

Çoğunlukla yelken seyri yapan sportif yelkenli tekneler, bu sabit ahşap yapıyı tercih etmemekte ve korunma ihtiyacını katlanır tente sistemleri ile karşılamaktadır.

5.3.1 Açık güverteli ambarlı tekneler

Denizcilik tarihinde 19. Yüzyıla kadar geçen binlerce yıl boyunca, teknelerin açık denizde ilerlemesini sağlayan itici güç sadece kürek ve yelken ile elde edilebilmiştir. Gereksinimlerin şekillendirdiği yelkenli tekne tasarımları temel prensip bakımından dünyanın pek çok yerinde benzer özellikler göstermiş, dümenciye hava şartlarından koruyan davlumbaz gibi bir unsura binyıllar boyunca büyük ya da küçük hiçbir yelkenlide rastlanmamıştır. Bu düzen (Şekil 5.22) de yakın plandaki teknede görülebilir.

Bir koruyucunun eksikliği, basit bir sebebe dayanır. Bir yelkenli teknede arma, yani yelken donanımı, her an yönü ve şiddeti değişebilen rüzgarların oluşturabileceği tehlikelere karşı hep göz önünde olmalı, ekip tarafından sürekli kontrol edilmelidir. Bir halat kopması veya bir yelkenin yırtılması, zamanında müdahale edilmezse bir süreci başlatıp direğin ve akabinde teknenin kaybına kadar varan bir felaketler zincirini tetikleyebilir. Bu sebeple, dümenci ve “*sail master*” her zaman açıkta, tüm armayı en iyi görebilecekleri en arka pozisyonda, görüşlerini azaltabilecek her türlü engelden uzaktır.



Şekil 5.22 : Yük tirhandili (önde). Kabinli, davlumbazlı turistik tirhandil (arkada).

Bu görevlerdeki, yağmur, güneş, kar, rüzgar gibi doğanın tüm şartlarına maruz kalmışlardır. Binlerce yıl boyunca değişmeyen bu durum, endüstri devrimi sonrasında yelkenlerin yerini önce buhar makinelerinin, sonrasında da 19 yüzyıl sonunda geliştirilen dizel motorların almasıyla değişmiş, takip eden dönemde deniz araçlarının tasarım ve inşasında devrimsel nitelikte gelişmeler yaşanmıştır.

Buhar makineli gemilerin ilk jenerasyonlarda kullanılan yandan çarklı itki sisteminin mekanik zorlukları 19 yy sonuna gelindiğinde uskur (pervane) kullanımı ile aşılsa da, teknoloji sınırlı yaygınlık yaşamıştır. Buhar kazanlarını ısıtmak ve buhar elde etmek için ihtiyaç duyulan kömür ile tatlı su miktarının yüksek ağırlığı, çok yer kaplaması ve pahalılığı sebebiyle bu teknoloji sadece savaş ve kıtalararası ticaret gemilerde yer alabilmiştir. Görece küçük işletmecilerin faal olduğu balıkçılık ve kıyı taşımacılığı işlerinde yelken teknolojisi gövde ve armada kullanılan malzemelerin de iyileşmesi sayesinde 20. yüzyılın ilk çeyreğine kadar verimliliğini sürdürebilmiş ve kullanımda kalmaya devam etmiştir.

Bu tarihten itibaren, dizel motorların yaygınlaşarak eski ve yeni tüm yelkenli gemilere ve gövde formlarına adapte edilebildiği bir dönem başlar. Dizel motorların tüm teknelere adapte edilebilmesi iki sebepten mümkün olmuştur. Bunlardan birincisi,

motor, pervane ve dizel yakıt sisteminin yüksek enerji depolama kapasitesi ve bunu düşük maliyetle etkin bir biçimde sunabilen kompakt yapısıdır. İkinci sebep ise, binlerce yıldır üretilen yelkenli teknelerin hidrodinamik verimlilik gerekliliklerden dolayı geçirdikleri sürekli evrim sonucu su altındaki gövde yapılarının dümen bölgesinde incelmış olmasıdır. Bu amaçlanmamış sonuç, gemileri pervane adaptasyonuna uygun hale getirmiştir. Baş bodoslamanın yardığı su, teknenin her iki bordasından ve karinasının altından geriye doğru “akar”. Gemilerin gövde formu, bu akan suyun türbülans üretmemesi gözetilerek geliştirilir. Dümen palasının etrafında da suyun türbülanssız akışı için kesit incelmesi fayda sağladığından, pervane adapte edilmesi de nispeten kolaydır. Dizel motorun böyle kolaylıkla adapte edilmesi sayesinde, ticari gemicilikte yelken donanımının hızla önemini kaybettiğı görülür. Makine ile donatılan teknelerde direkler kısalır, bumbalar sökülür, yelken donanımına artık ihtiyaç duyulmadığından bu sisteme ait bileşenler kaldırılır. Sürekli göz kontrolünde tutulması gereken bir yelken donanımı olmayınca, dümencinin artık açık havada dümen tutmasına da gerek kalmamıştır.

İlk olarak yandan çarklı gemilerde, dümenci ve kaptanın güverteadaki engellerden uzak, gemiye ve tayfaya hakim pozisyonda olabilmesi için yüksek bir platform ihtiyacı doğmuştur. Güverteden yüksek bir şekilde, orta kısımda her iki çark arasında kurulan bu platform, üstü kapalı bir köprüye benzer. Gemilerin kumanda edildiğı mevki olarak kullanılan köprü ifadesi, buradan gelmektedir. Bugün bu kumanda mevkisinin köprülük işlevi kalmamış olsa da, dünyanın farklı dillerinde hala Bridge (İng.), Brücke (Alm.), Pont (Fr.) aynı anlamda kullanımı sürmektedir (Damianidis, 1989) (Etimoloji Sözlüğü).

5.3.2 Kabinli tekneler

Bodrum’da mevcut olan yolcu tekneleri ve balıkçı teknesinden turistik tekneye dönüştürülen ilk tekneler, ambar üstü kapatması olarak basit kabin yapılarına sahip teknelerdir. Bunlar öncelikle kısa mesafeli yolculuklar ve liman içi yolcu taşımacılığı amacıyla kullanılmıştır. Açık deniz seyahatlerinde kullanılmamıştır. bu sebeple serpinti, rüzgar ve güneş etkisine karşı davlumbaz gibi bir siper kullanımına gerek duyulmamıştır (Şekil 5.23).



Şekil 5.23 : Kabinli, Basit Aynakıç, Bodrum Kaleönü, 1965-70 arası.

5.3.3 Açık davlumbazlı tekneler

İngilizce “Hard Dodger” veya “Spray Hood” olarak adlandırılan, yolcuları ve kaptanı rüzgar etkisinden ve dalga serpintisinden koruyan siperlik görevindeki rijit üst yapı, türkçede davlumbaz olarak adlandırılmaktadır. (Binder, 2012; Köyağasıoğlu, 2011) Redhouse İngilizce sözlükte “Dodge”, “-den kaçmak, kurtulmak” olarak açıklanmıştır. Siperlik olarak kullanılan bu yapılar, gergin kumaştan da yapılmaktadır ve bunlar “dodger” olarak adlandırılır.

Ali Püsküllüoğlu’nun Türkiye Türkçesinin En Büyük Sözlüğü’nde, “Davlumbaz” kelimesinin İtalyanca “tavlon” sözcüğünden ya da Arapça “Tabl” (davul) ve Farsça “baz”(cu) ekinden oluştuğu öne sürülmektedir. İlk anlamı “Ocakların dumanını ve kokuları toplayıp bacaya vermeye yarayan çıkıntı, siper”, ikinci anlamı “yandan çarklı gemilerde çarkların üst bölümlerini örten, çarkları koruyan -ve muhtemelen serpitiyi kesen y.n.- yarım daire biçiminde kapak olarak geçer. Bu tanımlar, davlumbazın yelkenli teknelerdeki güneş, serpinti ve rüzgara karşı siperlik işlevi ile örtüşüktür.

Bu yapısal elemanın teknelerin yolcu kabinlerine eklemelenmesi, Bodrum Guleti ataripinin doğuşundaki en önemli karar aşamalarından olmuştur.

Tüm yüzeyleri kapalı kaptan köşkleri “pilot house” olarak adlandırılırken, “Hard Dodger” olarak adlandırılan davlumbazların sadece 3 yönü kapalı, teknenin kış tarafına doğru bakan cephesi açıktır. Salt yelken itkili teknelerde, yelkenlerin her an gözlem altında olması gerektiğinden, bu öğeye rastlanmaz.



Şekil 5.24 : “Hard Dodger” olarak adlandırılan, sökülebilir bir davlumbaz.

Davlumbaz, kaptan ve yolcuları kavurucu güneş, rüzgar ve dalgalardan gelen serpintiden koruyan, önü camlı ve üstü kapalı yapı elemanıdır. Turizme yönelik kullanım amaçlı tekne inşaatı başlayana kadar, Bodrum tekne yapımcıları tarafından ne balıkçı teknelerinde, ne de sünger teknelerinde daha önce denenmemiş bir yapısal eleman olan davlumbaz, ilk kez 1960’ların ilk yarısında turizm amaçlı bir tekne üzerinde uygulanmıştır.

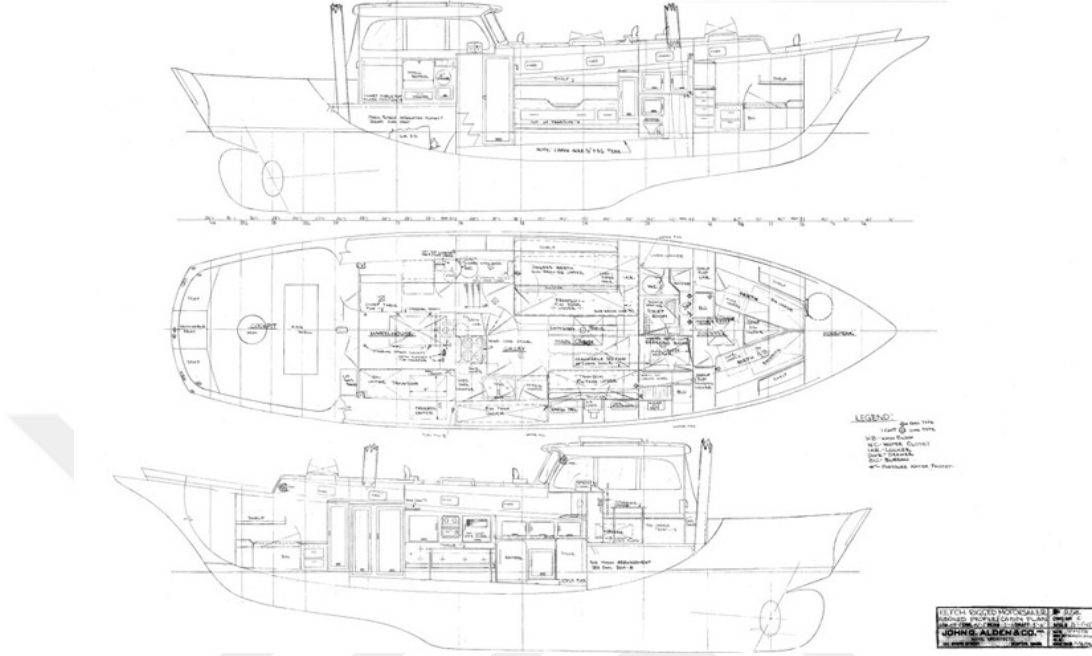
Basit bir çatı yapısı gibi görünmekle birlikte, Bodrum guletlerinde, turistik yelkenlilerinde davlumbazın kullanılmaya başlanması, günümüzde de görselliği tekrar eden gulet arketipinin oluşmasında “fundamental” öneme sahip bir gelişme olmuştur.

Yelkenli teknelerde davlumbazın ortaya çıkışı, endüstri devrimi ile gelen teknolojik ilerlemenin bir sonucudur (yan ürünüdür). Önceki bölümlerde, turistik ahşap guletlerin evriminde ekonomik ve sosyal sebeplerin yanı sıra, teknolojik gelişimlerin de etkili olduğu tartışılmıştır. Davlumbazın ortaya çıkışı bu teknolojik gelişmelerin bir sonucudur.

Uskurlu gemilerde, dümen dolabının geminin arkasında yer aldığı görülür. Gemilerin büyüklüğüne göre bazen yolcu kabini üzerine bir çatı yükseltisi uygulanarak, bazen de bağımsız bir bina kurularak dış etmenlere dayanıklı, korunaklı bir alan yaratılır. Dümenci ve güvertedeki herkesin faydalanabileceği davlumbaz böylelikle ortaya çıkmıştır.

1920’lerden itibaren önce sadece motorlu “autoboot” gibi teknelerde görülen bu yeni öge, ikinci dünya savaşı sonrasında motor tahrikli yelkenlilerde de benimsenir ve

“motorsailer” adı verilen yeni bir tür tekne evrilir (Şekil 5.25). John G. Alden’a ait 0924 numaralı tasarım, erken dönem dönüştürülmüş “pilothouse motorsailer” yatlarına ait tipik bir örnektir. (Alden, 2018).



Şekil 5.25 : Davlumbazlı Pilothouse ketch. Design 0924, 1956 (Alden Designs).

Bodrum’da inşa edilen balıkçı guletlerinin turistik teknelere dönüştürülmesinde benimsenen prensipler, 1956 tarihli bu tasarım ile benzerdir.

5.3.4 Kapalı davlumbazlı tekneler

Bodrum guletlerinin görsel kimliğinin çok önemli bir ögesi olan davlumbaz, kimi tekne tiplerinde zaman içinde kış tarafına doğru açık olma özelliğini kaybetmiştir. Buna rağmen, teknelerin tasarımında davlumbaza referansla kabin üstünde ikinci bir yükselti yer almayı sürdürmüştür. Tamamen kapalı bir hacim olması sebebiyle aslında davlumbaz olarak nitelenemeyecek bir yapı, gulet kimliğine referansla, sanki açık bir davlumbaz gibi inşa edilmeye devam ettiğinden, yapılan taksonomide bu yapılar “Kapalı Davlumbaz” olarak adlandırılmıştır.

5.4 Bodrum’da İnşa Edilen Ahşap Tekne Tiplerinin Taksonomisi

Bodrum Guletleri birer ticari yatırım aracı olarak değerlendirildiğinden arz ve talep dengesi arayışında sürekli değişen tasarımlara sahip olmuştur. Bu değişimin etkenlerini tartışmak amacıyla hazırlanan bu bölümde, zaman içinde gelişen teknelerin

morfolojik analizi ve tipolojik sınıflandırması yapılmıştır. Yaşanan teknik, ekonomik ve yasal düzenlemeler ve değişime uğrayan tekne morfolojisi arasındaki ilişki ortaya çıkarılmaya çalışılmıştır.

Bodrum’da tekne yapımcılığı, tarih boyunca, esnaf ve halkın zaman içinde değişen ihtiyaçlarına uyum sağlayarak sürekli bir evrimleşme hali içinde olmuştur. 1924 senesinde nüfus mübadelesi ile gelen Giritli ustalar önceleri sünger için tirhandil, balıkçılar için ufak piyade, mal, eşya taşımak için işgören tekneleri yapmıştır. 1950’lerden itibaren motor yaygınlaşınca, uzak mesafelere balıkçılık mümkün olmuştur (Küçükerman, 1987).

1958’de Ziya usta ilk “karavoskaro” benzeri gulet olan Mustafa tratasını yapmıştır. Bu teknede, İkinci Dünya savaşında Turgutreis açıklarında batmış bir İngiliz hücumbotunun enkazından 15 yıl sonra çıkarılan bir Gardner motor, Bodrum’da tamir edilerek kullanılmıştır. 1957’de Güllük’te inşa edilen Ege Gülü’nün inşasını takiben denize indirilmiş, Bodrum’un ilk büyük balıkçı tratasıdır. Ziya Usta’yı takiben, diğer Bodrum’lu ustalar da trolcülere gulet formunda kayıklar yapmıştır (Binder, 2012).

1960’larda nargile usulü süngerciliğin başlamasıyla gangava tekneleri azalmıştır. Aşırı avlanmaktan ve o dönem süngerlerde görülen bir “hastalıktan” sünger avcılığının karının düşmesi, bunun yanı sıra, devletin turizm politikaları sonucu bölgeye yönelen turistlerin talepleri üzerine, Bodrum’lu ustalar yüksek getirili bir alan olan yat yapımcılığına da yönelmiştir.

Turizmciler Rüştü Gür, 1960’ların başında, İsveçli Diplomat M. Keller’in fiziksel bir rahatsızlığı olan çocuğunu güvenle gezdirebilmek için Ziya Usta’ya kabinli, korunaklı bir tekne yaptırdığından bahsetmektedir. (Gür, 2002) Bahsedilen teknenin siyah-beyaz fotoğraflarda da görülen, sonradan adı “Belit” olarak değiştirilen, derin havuzluklu pilot house motorsailer tekne olduğu düşünülmektedir (Uğur Susam, 2017). Klasik Bodrum guleti çizgisinden oldukça uzak, o dönem için modern çizgilere sahip bir yelkenli olan bu teknenin ardından, bugünün gulet turizmi teknelerinin atlatipi kabul edilebilecek teknelerin yapımına başlanmıştır. 1965-67 arası, ilk turizm teknesi siparişlerini denize indirmiştir. Bunlar davlumbazlı teknelerdir.



Şekil 5.26 : Uğur susam usta ve ailesi. solda arkada ve yanda, “Belit”.

Bodrum’da yapılan ilk davlumbazlı yelkenli tekne kesin olarak bilinmemektedir. Bununla birlikte, Ömer Yağız’a ait 1967 tarihli bir fotoğrafta görülen 3 tekneden davlumbazlı yelkenli Gulet olan tekne net olarak tanımlanabilmiştir. Bu teknenin turistik bir gulet olan BOTAŞ olduğu yapılan röportajlarda ortaya çıkmıştır.

Herhangi bir sınıflandırmayı yaparken izlenecek yol, konuyla alakalı çeşitli tarafların anlamlı bulacakları, benimsenecek, yaygın kabul görececek bir ayırım yapabilmek olmalıdır. Bu sebeple, geleneksel ahşap turistik yelkenlilerin sınıflandırması yapılırken, öncelik bu tür tekneleri geliştiren tarafların, yani ustaların, armatörlerin ve turizm acentelerin ortak terminolojisinden hareketle bir tanımlamaya varmak olmalıdır.

Bu amaç doğrultusunda, yapılan ön araştırma ile toplanan tekne görsellerine dayalı olarak Uğur Susam usta ile görüşme yapılmış, teknelerde gördüğü yapısal elemanlara ilişkin kendi terminolojisiyle tanımlar yapmasını istenmiştir. Uğur Susam, “Kasara”, “Davlumbaz” gibi, ahşap tekne yapımcılarının terminolojisine dayalı tanımlar oluşturmayı teklif etmiştir.

Önerilen sınıflandırma, anılan 60 yıllık süre zarfında tekne imalatçısı ustaların marangozhanelerinde ve tersanelerde inşa edilmiş teknelerin öncelikle gövde (kabuk) formuna dayalı kategorilere ayrılması, devamında, bu gövde formuna ait alt kategorilerin teknelerin işlevsel farklılıklarını oluşturan üst yapılar temelinde belirlenmesi ile oluşturulmuştur. Yelken donanımı farklılıkları sınıflandırmaya dahil edilmemiştir.

Taksonomisi yapılan tekneler öncelikle gövde formu yapısına göre kategorilere ayrılarak gruplanmıştır. Teknelerin su kesimi üzerindeki şiyer hattı yapısı, ikincil sınıflandırma kriteri olarak belirlenmiştir. Turizm teknelerinin işlevselliğini doğrudan belirleyici unsur olan üst yapıdaki önemli yapısal farklar gözetilerek alt türler tanımlanmıştır (Şekil 5.27).

Liman Sicil kayıtlarında yer alan ve boyu 9.5 metreden küçük tekneler “mavi yolculuk” olarak adlandırılan turizm faaliyetlerinde kullanılamayacak kadar küçük olduklarından, veri setine dahil edilmemişlerdir.



Şekil 5.27 : Guletlerin önerilen taksonomi sistematığı.

“Mavi yolculuk” turizm tekneleri, erken dönemde 10 metre civarı boylarda üretilirken, 2000 yılına gelindiğinde bazı yapımların boyları 40 metrenin üstüne ulaşmıştır.

Bodrum’da turistik amaçlı faaliyet gösteren geleneksel yöntemlerle inşa edilmiş teknelerin incelenmesi, konu üzerinde daha önce çalışmış araştırmacıların ve bu araştırma kapsamında röportaj yapılan yerel ustaların tanımlamalarına uygun olarak üç farklı kategoride ele alınmıştır.

İlçe tersanelerinde son 60 yılda inşa edilmiş bu teknelerin -bir kaç istisna hariç- neredeyse tamamı “Tirhandil”, “Aynakıç” ve “Gulet” olarak adlandırılan üç farklı tekne türünde tanımlanır.

Araştırma kapsamında yapılan tanımlamalar turistik bir teknenin işlevini belirleyen en temel unsurlar olan gövde ve güverte üstü kabin yapılarını dikkate almaktadır. Literatürde yer alan bir diğer görüş olan “teknelerin yelken donanımından doğan farklılıklara göre isimlendirmeleri gerektiği” görüşü, çalışmanın bağlamı içerisinde değerlendirmeye girmemiştir.

Geleneksel yöntemle üretilen turistik ahşap yelkenliler, yukarıda aktarılan üç kategori ile yapılabilecek kaba tanımlamasının ötesinde, başkaca alt kategorilerle daha kesin olarak tanımlanabilecek kadar çeşit ve sayıda, tekrarlı olarak inşa edilmişlerdir. Bugüne kadar bu teknelerin kabuk ve üst yapılarını birlikte değerlendirerek alt kategorilerini oluşturmak için bir girişimde bulunulmamıştır.

Türkiye’de “Mavi Yolculuk” olarak bilinen deniz tatillerinde kiralanmak suretiyle kullanılan, yaygın ismi “gulet” olan ahşap yelkenli teknelerin, belirtilen 60 yıllık zaman dilimi boyunca gelişim süreçlerinin incelenmesi, bu teknelerin tasarım ve inşasında dönemsel değişikliklerin saptanması, bunların sebep sonuç ilişkilerinin tespit edilmesi ve bu zaman zarfında ortaya çıkmış tekne tiplerinin açıklayıcı ifadelerle sınıflandırılarak literatüre katkıda bulunulması amaçlanmaktadır.

Bu kapsamda, 1700-1800’lü yıllarda Ege Denizi ve Akdeniz havzasında yaygın kullanıma erişen ancak sanayi devriminin teknolojik yenilikleri sebebiyle kullanımdan kalkan, Türkiye’de kimi ustalarca “kepçekiç”, kimilerince sadece “gulet” olarak anılan, akademik araştırmalarda “yuvarlak kışlı gulet” tabir edilen gövde modeli ile birlikte, guletten yaklaşık 200 yıl kadar önce ortaya çıktığı kabul edilen yine aynı bölgede kullanılan “çift uçlu” bir tekne tipi olan “tırhandil” olarak anılan tekneler incelenmektedir. İnceleme, son 50 yıllık süre zarfında farklı kullanım ihtiyaçları ve ticari beklentileri karşılamak üzere bu kabuk tasarımları üzerinde geliştirilmiş turistik ahşap yelkenli tekneleri ele almaktadır.

Bu tekneler, yapımcılarınca tırhandil, gulet ve bir gulet türeviden olan aynakış (yanlış olarak keç, veya aynakeç) olarak kategorize edilirler. Bununla birlikte yukarıda adı geçen her kategoriye ait örnekler arasında, farklı alt türler olarak ayırt edilmelerine olanak sağlayacak yapısal özellikleri ortak olarak barındıran kümelenmeler olduğu gözlemlenmektedir. Öte yandan, gerek tekne yapımcıları, gerek konuyla ilgili araştırmacılar tarafından bu konuda sözel bir ayırım yapılmadığı, yazılı bir belge oluşturulmadığı kabul edilmektedir. Yapılan literatür taramasında da böyle bir sınıflandırmaya rastlanmamıştır.

Çalışma çerçevesinde, alt kategorileri oluşturmak için geliştirilen terminolojide seçimi yapılan sözcükler, su kesiminin altından başlayarak yukarı doğru tanımlama ilkesiyle sıralanmıştır. Tanımlamalar, sırasıyla önce gövde yapısını, varsa eklentilerini,

ardından kaptan köşkünün yerleşimini ve bunun kabinlerle olan ilişkisini tariflemek üzere oluşturulmuştur.

Ayna: Teknelerin arkasında yer alan, omurga hattı ve deniz yüzeyine dik konumlu, görsel olarak ayırt edici düzlemsel yüzeye verilen addır. Aynanın alt kenarı teknenin omurgasına bağlanır, küpeşte, gövdenin sarımı ve yardımcı yapısal elemanlarla yerine sabitlenir. Kimi durumlarda dümen palası ayna üstünde olabilir (Şekil 5.28). Bu tür tekneler Aynakıç olarak adlandırılır. Tirhandil ve Gulet tipi teknelerde ayna bulunmaz.



Şekil 5.28 : 1950 yapımı “Dauntless”. dümen palası aynaya dıştan takılmıştır.

Davlumbaz: Yolcu ve dümeniciyi serpintiden ve güneşten koruyan yapısal eleman. Şekilde, (Şekil 5.29) kabin kısmının üstüne sonradan eklenmiş ve “paraçol” olarak adlandırılan L tipi yapısal parçalarla güçlendirilmiş bir davlumbaz görülüyor. Yüksekliği dümençinin görüşünü engellemektedir.



Şekil 5.29 : Bodrum limanı çıkışında davlumbaz eklenmiş küçük bir aynakıç.

Kasara: İtalyanca "Cassero" kelimesinden gelen bu ifadenin dilimize ne zaman geçtiği bilinmemektedir. Tekne gövdesinin su üstü kesiminde, baş veya kıç güvertede yer alan asıl güverteden yüksek olan kısa güverteyi tarifler (Şekil 5.30). Bu sayede, aynı boy teknede güverte altında daha çok sayıda kamara yerleştirilebilmektedir. Kitlesel

turizmin sıçrama yaptığı ve Türkiye’ye çok sayıda turistin gelmeye başladığı 1980’lerin sonlarından itibaren kasaralı guletlere sıklıkla rastlanır olmuştur.



Şekil 5.30 : İlk kıç kasaralı aynakıç teknelerden “Cazgır”, 1987 (Fotoğraf: Timuçin Binder).

Köşk: Teknenin sevk ve idaresinden sorumlu gemicilerin ve bu amaç için kullanılan teknik donanımın bulunduğu mevki. Kaptan Köşkü de denir (Şekil 5.31).



Şekil 5.31 : Kaya güneri-1.

5.4.1 Tirhandil

Tirhandil, Ege denizinin her iki yanında, halen en yaygın üretilen ahşap teknelerdendir. Başı ve kıçı sivri bir yapıya sahip bu tekne tipi, genellikle 8 ila 20 metre arasında boylarda inşa edilir ve 4 ila 50 ton arası taşıma kapasitesine sahiptir. Yunan ve Türk menşeli bir çok kaynakta teknenin en ve boy oranının yaklaşık 1/3 oranında olduğu bilgisi yer alır.

5.4.1.1 Tirhandil'in orijini

Damianidis'in anlatımına göre, G. Kriezis 1860 tarihli bir yayında, bugünkü Yunanistan'ın Hidra adasında 1658 yılında, yaklaşık 5 metre boyundaki ilk tirhandil'in inşa edildiğini ve 5 ton ağırlığında olduğunu ifade etmiştir. (Damianidis, 1989)

Yine Damianidis'e göre, Konstantinidis, 1954 tarihli yayınında, Tirhandillerin Adriatik kökenli Trabakkolo tipi teknelerden geldiğini ifade etmektedir. Benzer şekilde iki başlı olan bu tekneler, şekilde görülebilir. Tirhandil, Trabakkolo'nun küçük ve basitleştirilmiş örneği gibi düşünülebilir (Şekil 5.32).



Şekil 5.32 : Çift başlı tekneler: Adriyatik Trabaculo'su ve Ege Tirhandil'i.

Güney batı Ege denizinin en korunaklı doğal limanlarına sahip olan Hidra, Spetses ve Syros adaları, 18 ve 19'yy'da tirhandillerin yapım merkezi olmuştur.

Anadolu sahillerinde tirhandil yapımcılığının tam olarak hangi tarihte başladığı bilinmemektedir. Bu tekneler, 12 adalar'da yerleşik Rum sünger dalgıçları tarafından kullanılmıştır. Bodrum'da bilinen ilk tirhandil, 1932'de Cengiz tarafından sipariş edilmiş bir süngerci teknesi olan Atilla'dır. Bu tekne Nami'nin Mehmet olarak bilinen Mehmet Uyav usta tarafından inşa edilmiştir.

Tirhandil'in Gövde Kısımları: Tirhandiller çift başlı ya da çift yönlü tekneler olarak tanımlanabilir. Omurga, baş bodoslama, dümen dikmesi, geniş bir gövde, görece sığ sulara girebilen, salmasız, çok derin olmayan bir su altı tasarıma sahiptir. Dümen palası dümen dikmesine iğnecik olarak adlandırılan menteşelerle asılı olup, bu tekneler ilk yıllarda doğrudan yeke dümen ile, daha sonra hidrolik sistemlerle kullanılmıştır. Her iki başta da görece dar bir güverte alanına sahiptir.

5.4.1.2 Tirhandil'in avantajlı nitelikleri

Tirhandiller, küçük ve orta boy iş tekneleri arasında tasarlama, inşa süreci ve kullanıma dair pek çok kriterde yüksek verimliliği ile öne çıkan bir tekne modelidir teknelerdir.

Bir tirhandil planı, inşa edilecek tekne ile yapılacak iş için özel olarak şekillendirilebilen bir gövde formunun, yani bir üç boyutlu eğrisel bir yüzeyin basit inşa tarifidir. Diğer bir deyişle, kompleks parametrik bir formun sadece düşey planda alınmış ortografik görünüşlerle tanımlanabilen bir inşa algoritmasıdır. Bu parametreler temel olarak teknenin boyu, eni, bordaların eğimi, draftı, baş ve kıç bodoslamalarının eğrisi ve teknenin şiyer hattını tarifler. Yapılacak işin verimliliğini artırmak amacıyla, bu parametreler arasındaki oranlarda değişiklikler yapılarak, uygun bir form oluşturulur.

Tirhandil'in iki ucu sivri gövde yapısı, tasarlama sürecinde yapımcıya önemli kolaylıklar sunar. Yapım ve inşa süreçlerinin iç içe geçmiş doğası sebebiyle, iki ucu sivri gövde yapısı, inşa sürecinde de benzer kolaylıklar sunar. Tirhandil gövdesi, sadece iki eğrisel yüzeyin birleştirilmesi ve bunların oluşturduğu boş hacmin güverte ile kaplanması ile oluşturulmuştur. Kıç tarafta bir ayna bulunmaz. Bu özellik sayesinde:

- İnşası gulete göre görece kolaydır.
- Gövdenin burulma direnci daha yüksektir.
- Aynakıç ve gulet gibi diğer tekne tiplerine göre, aynı boydaki tirhandiller daha düşük maliyetlidir.
- Arkadan gelen dalgalara direnç göstermeden su yüzeyinde kalır.
- Gövde formunun eğimli bordaları sebebiyle, tekne yüklendikçe su hattı genişler. Bu sebeple, geometrik oranda artan kaldırma kuvveti oluşturur. Aynı sebeple, tekne yüklü değilken ıslak yüzeyleri azalır ve daha az direnç gösterir, böylelikle, kürekle de ilerletilebilir.

5.4.1.3 Tirhandil'in dezavantajlı nitelikleri

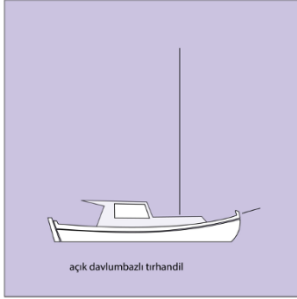
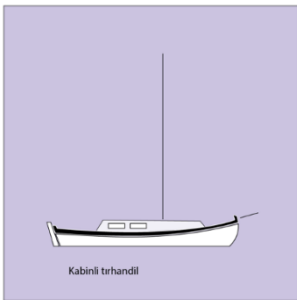
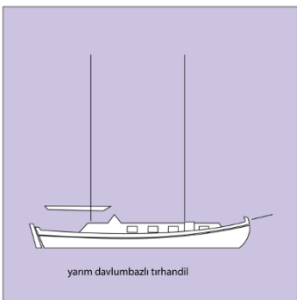
Benzer çift başlı teknelerde olduğu gibi, Tirhandil tipi tekneler de öncelikle basit imalat yöntemleri ile dayanıklı iş tekne inşa edebilmek için üretilmiştir. Suyu yarmak için öne ve arkaya doğru daralan, sivrileşen ve yükselen formlara sahiptir.

Bu üçgenimsi yüzey topoğrafyası, turizm sektöründe ihtiyaç duyulan geniş ve konforlu bir güverte yüzeyini oluşturamaz. Gulet ve Aynakıç teknelerin bu konudaki üstünlüğü, Tirhandillerin turizm sektöründeki kullanımlarını baskılamıştır. Günümüzde turizm sektöründe Tirhandil kullanımı ile nadiren, sadece yüksek katma değerli ve az sayıda yolcuya hitap eden ticari faaliyetlerde karşılaşılmaktadır.

5.4.1.4 Tirhandil tipleri

Saha çalışmalarında tespit edilen Tirhandil varyasyonları aşağıdaki çizelgede yer almaktadır:

Çizelge 5.1 : Tirhandil tipleri.

a. Açık Davlumbazlı Tirhandil		ADT Bodrum yöresinde ilk yapılan turistik yelkenli tekne tiplerindendir. Kıç tarafında kabin bulunmaz. Kabinli tirhandilin güneş ve serpintiye karşı koruma özelliğinin iyileştirilmesi için davlumbaz eklenmiştir. Çok uzun yıllar boyunca yaygın olarak kullanılmıştır. 1980'lerin sonundan itibaren kitle turizminin başlaması sebebiyle güverte alanı kapasitesi yetersiz kalmış ve yerini kasaralı aynakıçlara bırakmıştır.
b. Kapalı Davlumbazlı Merkez Köşklü Tirhandil		KPDMKT Tirhandillerin sınırlı iç mekan kapasitesini iyileştirmek için geliştirilmiştir. Kaptan köşkü teknenin vasat bölgesinde yer alır. Az rastlanan, nadir bir modeldir.
c. Kabinli Tirhandil		KT Bodrum'lu tekne yapımcısı Mehmet ve Ziya ustaların ilk kurduğu tekne tipidir. Süngercilik, balıkçılık, yük ve eşya taşımacılığı gibi alanlarda kullanılmıştır. Dayanıklı ve ekonomik iş teknesi olarak en çok tercih edilen model olmuştur.
d. Yarım Davlumbazlı tirhandil		YDT Ender rastlanan bir türdür. Davlumbazın standartlaşmış estetiğini aşmak, teknenin profilini düşürmek, farklılaşmak için geliştirilmiş, rüzgar ve serpinti koruması bulunmayan teknelerdir. Büyük boy teknelerde uygulanır. "Aksona Mancorna" isimli tirhandil en blinen örneğidir.

5.4.2 Gulet

En kısa tabiriyle “Gulet”, iki veya daha çok direkli, randa (yamuk dörtgen) veya bermuda (dik üçgen) tipi, omurga doğrultusuna paralel yelkenleri olan, ana yelkeni en arka direkte bulunan bir tekne türüdür. Gövdesi çoğunlukla ahşap olarak inşa edilmekle birlikte, çelik, alüminyum ve kompozit örnekleri de yapılmaktadır (Binder, 2012; Ağan, 2015; Köyağasıoğlu, 2014, Kademoğlu, 2000; Kükner et al., 2009).

5.4.2.1 Guletin orijini

Köyağasıoğlu, çevrimiçi bir kaynak olan Probert Encyclopaedia’den alıntılanarak Gulet deyiminin iki direkli bir Hollanda ticaret teknesi olan “Galliot”dan geldiğini, Galliot’un da, “Gally” den, daha önceleri de Galleon (Kalyon) dan geldiğini aktarır. (Köyağasıoğlu, 2011) . Bir diğer ihtimal ise, kelimenin antik yunancada köpekbalığı anlamına gelen “Galeos” kelimesinden türemiş olmasıdır (Riddell ve Scott, 1996).

Akdeniz’de yaygın kullanılan bu gemi türünün ismini Fransa’nın atlantik sahilinde konuşulan bölgesel bir dildeki bir deniz kuşu betimlemesinden aldığını iddia eden bu görüşün yanı sıra, “Galliot” ismi verilen ve çift direkli olması sebebiyle bugünün guletlerine benzer yapıda olan bir gemiden almış olduğunu iddia eden iki farklı düşünce olduğu görülmektedir.

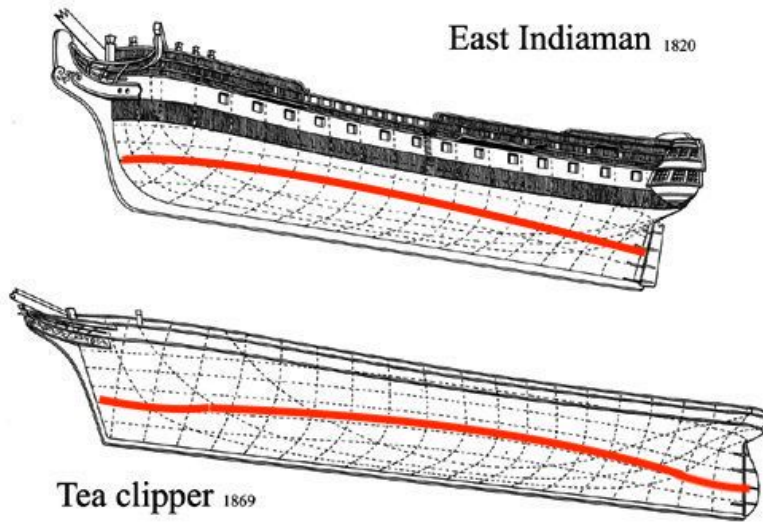
Guletler, Fransa istisnası dışında, Atlantik’te, İngiltere’de, Kuzey Avrupa ve Amerika kıyılarında “Schooner” olarak adlandırılır. Osmanlı İmparatorluğunda ilk gulet 1832 yılında Amerikalı Mühendis Henry Eckford tarafından inşa edilmiş olup, ismini ingilizcedeki “Schooner” kelimesinden almış ve türkçede “Uskuna” olarak bilinmektedir.(Güleryüz & Langensiepen, 2007)(Köyağasıoğlu, 2011). Yine Güleryüz, 2004 tarihli Osmanlıda Yelken adlı bir diğer kitabında bu gemilerden “Uskona” olarak bahsetmiştir ve bunların Yarı-Brikleri (Brigantin) andırdığını söyler (Güleryüz, 2004).

Guletlerin yapım tekniği de orta çağdan beri pratiği sürdürülen ve yukarıda tarif edilen “önce omurga” tekniğidir. İnşa tekniği prensipte değişmemiş olsa da, guletler gelişmiş gövde formlarının hidrodinamik özellikleri bakımından, Barklar ve Tea Clipper’lar gibi su hattında çift kırılımlı bir giriş eğrisine sahiptir. Bu tekneler çok direkli büyük ahşap yelkenli gemilerin evriminin son halkasında yer alır.

“Wave-line Theory” ve Guletlere Etkisi: İngiliz mühendis ve matematikçi John Scott Russell ve ileri sürdüğü teoremin gemi yapımındaki 50 yıllık hakimiyetinin bugünkü guletlerin gövde formlarının şekillenmesindeki en önemli unsur olduğu söylenebilir. Russell’ın geometrik çözümlerinin zayıf bir temel üzerine kurulu olduğunu gösteren kanıtlar ortaya çıktıktan çok sonra dahi, ortaya attığı “Wave-line theory” ve buna göre üretilen "en az direniş gösteren biçim"e duyulan hayranlık devam etmiştir (Ferreiro & Pollara, 2017).

Ferreiro ve Pollara bu süreğiden hayranlığın kısmen Russell’ın teorisinin basitliğinden kaynaklandığı düşünmektedir. Ancak “dalga çizgisi” ve buna göre üretilen diğer geometrik olarak türetilmiş formların ürettikleri nesnelerin görsel güzelliği olabileceği dayanıklılığının arkasındaki asıl faktör olduğunu düşünmektedir. İki araştırmacı, çok az nesnenin, geçmiş yılların clipper gemilerinin ve yarış yatlarının zarif gövdelerinden daha güzel olduğunu ifade eder (Ferreiro & Pollara, 2017).

Bir dizi teknolojik ilerleme, bilimsel yaklaşım ve yeni tekniğin benimsenmesi sonunda geline nokta, baş tarafı sivri, içbükey, ortalarında düzleşen ve kıçta tekrar hafif konveks bir form ile biten su hattına sahip tekneler ortaya çıkmıştır. Su hattından yukarıya doğru, teknelerin bordasının tasarımının suya dik açıyla tasarlanması da yine zaman içinde geliştirilmiş bir uygulamadır.



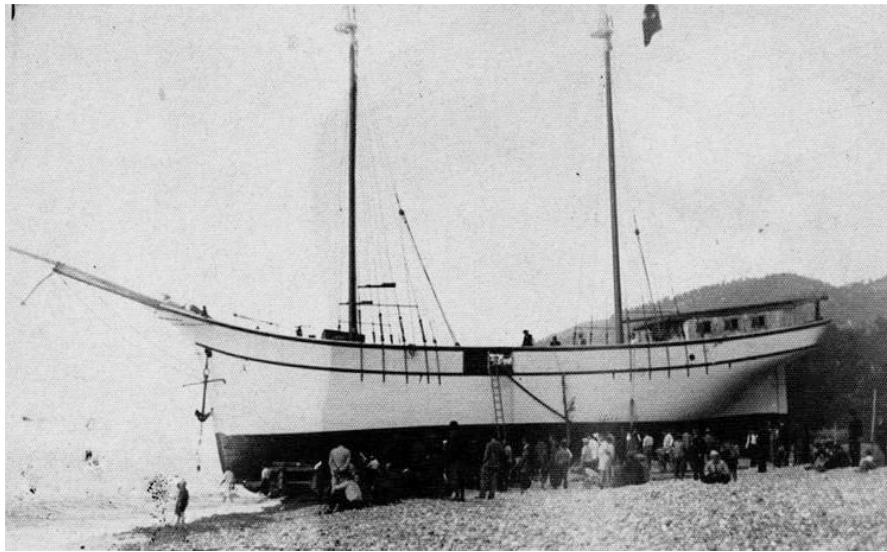
Şekil 5.33 : 1820 yapımı East Indiaman ve 1869 yapımı Tea Clipper gövde formlarının ve su hattı çizgilerinin karşılaştırması.

Kemere hattı üzerinden alınan düşey kesitte, yukarı doğru daralan ortaçağ teknelerinden farklı olarak, guletler, düz bordalı günümüz gemilerine benzer (Şekil

5.33). Bu teknelerde ilk olarak 18.yy sonunda EIC (East India Company) mühendisleri tarafından benimsenmiş tasarım prensiplerinin uygulandığı görülmektedir (Kelly & O Grada, 2017).

Gulet gövde formları karşılaştırması ve “Akdeniz Guleti” gövde formu: Literatürde spesifik olarak “Mediterranean Schooner” ya da türkçesi ile “Akdeniz Guleti” ifadesiyle tanımlanmış bir tekne olmamasına rağmen, özellikle Batı avrupa ve Kuzey Afrika sahillerinde karşılaşılan Brigantino, Bark, Barkantin gibi çok direkli teknelerin, boyut ve işlevlerinin benzerliklerinden dolayı, birbirlerine yakın formda inşa edildikleri görülür.

Günümüzde Türkiye sahillerinde inşa edilen turistik tipin de bunlara benzer bir gövde çizgisinde geliştiği görülmektedir. Bodrum’da 1957’de inşa edilen balıkçı guletlerinden çok önce, Türkiye’de Karadeniz sahillerinde gulet inşası sürmektedir. Ancak bu guletler yük taşımacılığı için geliştirilmiş, yüksek tonajlı -bazıları 500 tonluk- ve gövde formları yük taşımacılığına yönelik şekillendirilmiş gemilerdir. Balıkçılık, süngercilik ve turizm sektörlerinde kullanılmamışlardır. Karadeniz’de inşa edilen bu tip yük guletleri, baş tarafta, John Scott Russell’ın geliştirdiği Wave-Line Theory’nin kaba bir yorumu olan çift kırımlı sinüs dalga formu su hattı eğrisine yakın bir çizgiye sahip olsalar da, orantısal ve boyutsal farklılıklarından dolayı, Bodrum guletleri ile olan görsel akrabalıkları kemane baş, ve gulet kış yapısı ile sınırlıdır. Aşağıda, bu teknelerin gövde yapıları net olarak görülebilmektedir (Şekil 5.34).



Şekil 5.34 : Karadeniz yapısı Viçe Guleti. 1937’de Hopa’da denize indirilirken (Sinan Divan arşivi).

Yunanistan’da, Ege’de, Doğu Akdeniz’de ve Kuzey Afrika sahillerinde kullanılan daha küçük tonajlı guletler, özellikle balıkçılık ve süngercilikte kullanılanlar, daha az yük taşımaya yönelik tasarlandığından, “Clipper” formuna benzer, suyu yaran baş bodoslaması dar girişli, hızlı, akışkan gövde çizgilerine sahiptir (Şekil 5.35).

Clipper’lar 16, 17 ve 18ci yüzyıl kalyonlarına göre daha az yük taşıyan ancak çok hızlı gidebilen, sivri burunlu, yatık baş bodoslamalı ticaret gemileridir (Chapelle, 1973). “Baltimore Clipper” adı verilen, benzer gövde yapısına sahip daha küçük boylu Kuzey Amerika teknelerinden geliştirilmişlerdir. Clipper’lar, yüksek süratleri sayesinde Avrupa, Avustralya, Uzak Doğu, Amerika’nın doğu ve batı yakası arasında çay ve genel emtia ticaretinde belirleyici bir unsur olmuştur.

1869’da Süveyş kanalının açılmasına kadar deniz ticaretinde tercih edilmiş, ancak bu tarihten sonra ticaret rotalarının değişmesiyle yerlerini buharlı gemilere bırakmışlardır. (Greenhill & Manning, 1988). Clipper’lar yelkenlerini kaybetse de, bu tekneler için geliştirilen etkin gövde formunun pervane ve motor ile birleştirilerek revize edildiği, modern çağ gemilerinin temelini teşkil ettiği ve günümüze kadar ulaştığı görülmektedir.



Şekil 5.35 : Tunus Guleti “MH Tarzan,” (Cherino, 2015).

Atlantik ötesindeki “Baltimore Clipper”lara benzer şekilde Akdeniz Guletleri’nin gövde formları da baş bodoslama tabir edilen burun eğrisi içbükey kavisli, şiyer hattı olarak anılan küpeşte çizgisi başta daha yüksek, ortalarda düşük, geriye doğru hafifçe

yükselen bir eğriye sahiptir Kıç olarak tabir edilen arka kısımları denizden geriye doğru yaklaşık 40 derecelik bir açıyla yükselen köşeleri yuvarlatılmış balkon gibi uzayan yapıda bir platforma sahiptir. Kemere hattında, karinanın düşey yüzeyleri ve su hattının üzerinde kalan bordası, su yüzeyine dik açıdadır. Akdeniz guletlerinin tamamında dümen palası dıştan görülmeyecek şekilde su hattının altında, kıç bodoslamaya entegre ve dümen mili içten yataklıdır.

Buna benzer bir formun 1955 senesinde İstanbul’da Durmuş Ali Torlak tersanesinde inşa edildiği, bunun bir gulet olduğu ve İskenderun bölgesi için yapıldığı Chapelle’in 1957 tarihli “Report to the Government of Turkey on Fishing Boats” adlı 706 numaralı FAO raporunda yer almaktadır (Chapelle, 1957).

5.4.2.2 BOTAŞ Guleti ve turistik yelkenli atatinin doğuşu



Şekil 5.36 : Ziya Güvendiren Tersanesi, temmuz 1967 (Fotoğraf: Prof. Dr. Ömer Yağız).

ODTÜ Öğretim Üyesi Prof.Dr. Ömer Yağız tarafından 1967 yılında çekilmiş bu iki fotoğrafta, ilkinde solda, ikinci fotoğrafta sağ alt köşede yer alan çift direkli bir tekne görülmektedir. Facebook sosyal platformunda yer alan “Eski Bodrum” isimli bir grupta kendisi tarafından paylaşılan bu fotoğraflar, bu bağlamda daha önce herhangi bir mecrada yayınlanmamış olması sebebiyle önem taşımaktadır. Bu fotoğraflar sayesinde Türkiye’de omurgadan kurulan ilk turistik gulet örneğinin “BOTAŞ” olduğu tespit edilebilmiştir. Fotoğrafta üç yelkenli tekne yer almaktadır. Bunlardan birisi küçük bir aynakıç, turuncu gövdeli olan bir tırhandil, ve BOTAŞ isimli 17 metrelik gulettir.

Yukarıdaki iki fotoğrafın baskısını alarak Erol Ağan ve ustası Hasan Demiröz ile yaptığım görüşme sırasında, İbrahim Ağan da odada bulunmaktaydı. Ses kayıtlarında açık olarak anlaşıldığı üzere, Türkiye’de turistik amaçlı inşa edilen ilk gulet olan

BOTAŞ'ın adı, ustasının Ziya Güvendiren olduğu, boyu, ve sahibinin Haşim Birkan olduğu, ustalar tarafından hatırlanmış ve ifadeleri ses kaydına geçirilmiştir.

Takip eden fotoğraflar, 1967 senesinde inşa edilen BOTAŞ adlı ilk turistik gulet olan bu teknenin Haşim Birkan ile ilişkisinin tespiti ve röportajlarda belirtilen ifadelerin yanısıra periyodik bir dergiden elde edilmiş yazılı kaynak olması ve görsel bir sağlama oluşturması bakımından önem taşımaktadır (Şekil 5.37, Şekil 5.38).



Şekil 5.37 : BOTAŞ (Sağda), 17 Nisan 1970, Life Magazine (Fotoğraf: Bill Ray).

Haşim Birkan hakkında çok az bilgi bulunmaktadır. Teknenin sahibinin gerçekten kendisi olduğuna dair belge niteliğinde yazılı bir liman kaydı bulamamaktadır. Bununla birlikte, araştırmalarım sonucu ulaştığım EV Dekorasyon adlı dergide, Haşim Birkan'a ait Bodrum'daki bir ev hakkında bir makale yer almakta ve bu makalenin fotoğraflarında, evin salonu olduğu anlaşılan bir köşede yer alan bir vitrin içinde, teknenin Nisan 1970 yılındaki Life Dergisi içinde yer alan fotoğrafı açıkça seçilebilmektedir (Çetin ve Atilla, 1978) .

Bu tespitin yanısıra, o dönemde kendisi de İstanbul'dan Bodrum'a yerleşmiş ve 1972 yılında Ziya Güvendiren usta'ya "Heyamola" isimli bir turistik gulet yaptırmış olan Güzel Sanatlar Akademisi Heykel Bölümü mezunu bir sanatçı, Özcan Onur, kendisi ile gerçekleştirilen ikinci röportaj sırasında sunulan resimleri incelemiş, tekneyi tanımış ve yapım sürecine dair bildiklerini ifade etmiştir.

Özcan Onur anlatısına göre, bu resimdeki gulet BOTAŞ olup, Ziya Güvendiren Usta yapısıdır.



Şekil 5.38 : BOTAŞ teknesinin Life dergisinde yer alan resmi vitrin içinde (Haşim Birkan Evi, EvDekorasyon Dergisi, Mart 1978).

Dönemin turizm bakanı ve tesadüfen kendisi de Girit'in Kandiye şehrinden bir mübadil olan Nihat Kürşad'ın döneminde verilen bir turizm teşvik kredisinin

İstanbul’lu yatırımcı Haşim Birkan tarafından kullanılması sayesinde inşa edilmiştir. Eski bir Galatasaray Spor Kulübü futbolcusu olan Haşim Birkan, kendisini iyi tanıyan Özcan Onur ile yaptığı röportajda, “bağlantıları olan” bir kişi olarak anılmıştır.

Bu tür teknelerin yapım süresi itibarıyla, 1966 yılında kızağa konmuş olması muhtemel, 1967 senesinde denize indirildiği kesin olan ilk turistik gulet Botaş, ismini yine Haşim Birkan’ın Bardakçı koyunda açtığı Bodrum’un ilk turistik tesisi olan “Botaş Camping” den almaktadır. Botaş, bugün yeni guletlerde karşılaştığımız pek çok özelliğe sahiptir.

Çift direkli yelken donanımı, geniş kış havuzluk, açık davlumbaz, bunun içinde yer alan kaptan köşkü, iç mekanda yanyana kabinler gibi pek çok özelliği o tarihte bünyesinde buluşturmış, bilinen ilk turistik gulettir.

Yapılan röportajlar, eldeki fotoğraflar ve bulgular ışığında, inşa edilen ilk turistik Guletin Botaş olduğu ve Haşim Birkan tarafından sipariş verildiği, Ziya Güvendiren tarafından yapıldığı kesin olarak söylenebilir. Bu sonuç, araştırmanın önemli bulgularından biri olarak değerlendirilmelidir.

Gulet Gövde kısımları: Guletlerin öncelikli tanımlayıcı unsuru “kepçe kış”, ya da kendi adıyla “gulet kış” olarak anılan, teknenin gidiş yönünün tersi istikamette yatık bir yüzeye sahip ve bu sayede geniş bir kış güvertesi oluşturan gövde formudur. Bu form, eğrisel bir şiyer hattı ile kemane formda gidiş yönüne doğru yatık olan baş bodoslamaya bağlanır. Orta posta hizasında bir kısım, her iki borda çizgileri birbirine paralel olacak şekilde öne ve arkaya doğru iki boyutlu bir yüzey tarifine uygun bir formda ilerler. Bu sayede, Gulet gövdeleri 1/5, 1/6, 1/7 gibi en/boy oranlarında inşa edilebilmektedir.

5.4.2.3 Gulet’in avantajlı nitelikleri

Guletlerin en belirgin görsel ögesi olan geniş kepçe kış formu, bunun içinde yer alan “Bangaça” adlı strüktürel güçlendirme üzerindeki minderler sayesinde yolcularına konforlu bir oturma ve dinlenme alanı tanımlar. Bu balkon yapı aynı zamanda yolcuları denizin geriden gelen serpintisine karşı da korumaktadır. Suyun üzerine doğru uzanan ve oldukça alçak olan bu yüzeyin görece serin bir köşe sunduğu da ifade edilmiştir.

Geniş “flare” yüzeyleri, yani baş tarafta su hattından küpeşte seviyesine olan karina yüzeyi, dalgaları kolayca yarmak için dar tutulan baş tarafın sahip olduğu düşük

kaldırma kuvvetini ve bunun sebep olduğu hızlı suya dalışı yavaşlatmak için işlevseldir.

Guletlerin inşa bakımından avantaj sağlayan bir niteliği, paralel orta kısmı sayesinde yüksek en/boy oranlarında, yani dar ve uzun tekneler inşa edilebilmesine ve bunların hala performanslı ve stabil tekneler olarak kullanılabilmesine olanak sağlamasıdır. Örneğin, bu en/boy oranı Tirhandillerde 1/3 ve 1/4 arasındadır, yani 21 metrelik bir tirhandil inşa ederken, formülün gereği olarak yaklaşık 7 metre genişliğe ihtiyaç vardır. Bu oran guletlerde 1/6 olarak tespit edildiğinde, aynı genişlikte 42 metrelik bir guletin inşa edilebildiği görülmektedir. En boy oranındaki bu özgürlük, guletlerin daha kolay bağlama yeri bulması, iç mekanda daha iyi tefriş imkanı, kabin sayısının artırılabilmesi, inşa kolaylığı gibi önemli avantajları beraberinde getirmektedir.

5.4.2.4 Gulet'in dezavantajlı nitelikleri

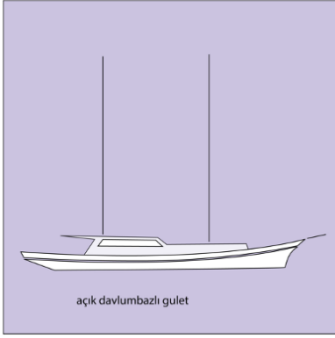
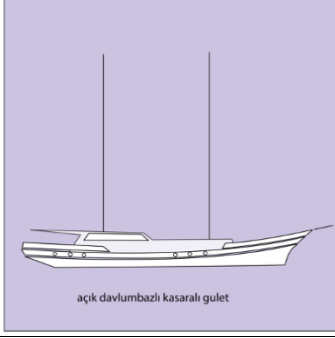
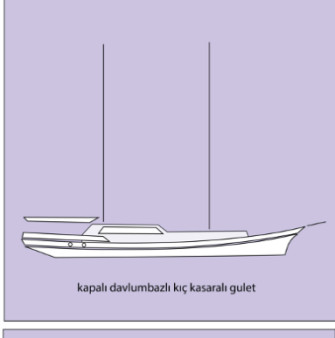
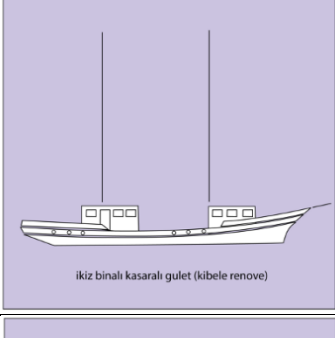
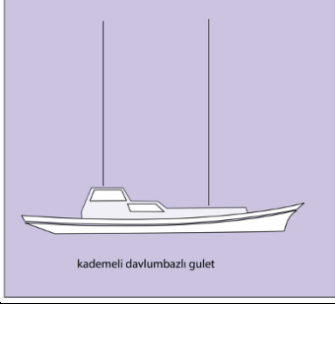
Guletlerin birincil dezavantajı, onlara estetik güzelliği kazandıran kık formunun inşa zorluğudur. Bu yapıyı hem güzel hem dayanıklı inşa etmek özel bir bilgi gerektir, zaman alır ve yüksek maliyetlidir.

İkincil dezavantaj olarak, yine kık formunda kasara kullanılmadığı durumlarda, kık güvertenin altında ortaya çıkan düşük hacimdir. Buraya kabin yerleştirilememesinden dolayı klasik Guletler az kabinli, yüksek katma değerli kullanım senaryolarına dayalı iç modelleri için tercih edilmektedir.

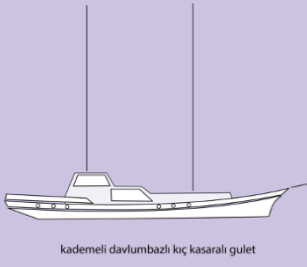
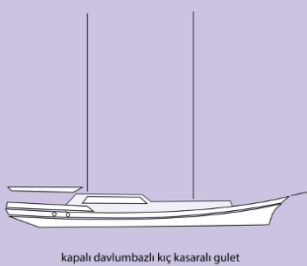
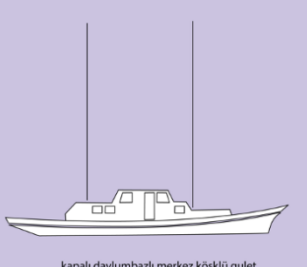
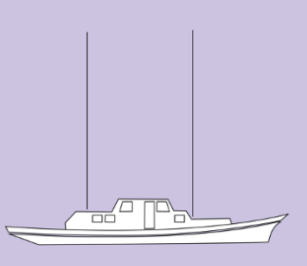
5.4.2.5 Gulet tipleri

Gulet tipleri zaman içinde çeşitlenmiştir. Tüm guletler, teknenin bordası olarak tanımlanan yanal yüzeyler teknenin kık tarafında dış bükey konsol çalışan kepçe-vari bir formda birleşir. Bu form teknenin kık güverte kullanım alanını genişletmek için faydalı olup, tekneden daha hızlı gelen arka dalgaların seyir konforunu ve yapılan işi bozmadan iki yandan akması için geliştirilmiştir.

Çizelge 5.2 : Gulet tipleri.

a. Açık Davlumbazlı Gulet		ADG Bodrum yöresinde ilk yapılan turistik yelkenli tekne tiplerindendir. Bilinen ilk örneği, guletlerin atatipli olan Haşim Birkan'a ait, Ziya Güvendiren yapımı 1967 model BOTAS'tır. Kık tarafında güverte altında kabin bulunmaz. Aynakık teknelerle kıyasla daha üst düzey bir ustalık bilgisi ve üretim teknolojisi gerektirir.
b. Açık Davlumbazlı Kasaralı Gulet		ADKG Yüksek bordalı yapısı sayesinde kık güvertesi ve davlumbaz altında yer alan salonu aynı seviyede bulunan gulet modelidir. Kık kasaralı guletlerin kık güverte ve salon geçişindeki kademedan kaynaklanan geçiş kopukluğunu iyileştirmek için geliştirilmiştir.
c. Açık Davlumbazlı Kık Kasaralı Gulet		ADKKG ADG tipi guletlerin kık kısmında kabin kazanımı amacıyla güvertesi yükseltilmiş tekne tipidir.
d. İkiz Binalı Kasaralı Gulet		İBKG Mutfağın baş tarafta kık davlumbazdan bağımsız ikinci bir bina içinde yerleştirildiği, "flushdeck" güverteli, gulet turizminin geç dönemlerinde geliştirilen aynakık tekne modeli.
e. Kademeli Davlumbazlı Gulet		KDG Kık kasaralı guletlerin kademeli kık güverte-iç mekan geçiş ilişkisini iyileştirmek amacıyla geliştirmiş gulet modelidir. Davlumbaz üzerine ikinci bir davlumbaz eklenmesiyle oluşturulmuştur.

Çizelge 5.2 (devam) : Gulet tipleri.

f. Kademeli Davlumbazlı Kıç Kasaralı Gulet		KDKKG Yüksek bordalı kademeli davlumbazlı kasaralı gulet modeli. Kıç güvertesi küpeşte seviyesindedir. Bu sayede maksimum iç hacim sunar.
g. Kapalı Davlumbazlı Kıç Kasaralı Gulet		KPDKKG Güvertesi suya yakın ancak kıç tarafta kabin yerleşimi için kasara yükseltisine sahip gulet.
h. Kapalı Davlumbazlı Merkez Köşklü Gulet		KPDMKG Kaptan köşkü tekninin vasat bölgesinde yer alan yüksek bordalı gulet modeli.
i. Kapalı Davlumbazlı Kıç Kasaralı Merkez Köşklü Gulet		KPDMKG Kaptan köşkü tekninin vasat bölgesinde yer alan, kıç tarafta kabin yerleşimi için kasara yükseltisine sahip yüksek bordalı gulet modeli.

5.4.3 Aynakıç

Bodrum bölgesinde tekne yapımıcılığının erken dönemlerinde, aynakıç olarak tabir edilen tekneler genel olarak küçük yapılı, en fazla 15 metre boya sahip, bir veya iki kamaralı teknelerdir. Erken dönem aynakıçlar, kısa mesafe yolculuklar için inşa edilmiştir. Bu teknelerin ilk örneklerinin davlumbazsız ve kıç kasarasız olarak inşa edildiği ve yakın koyalara ve açıkta demirli gemilere insan taşımacılığı için yolcu motoru olarak kullanıldığı, arşiv resimlerinden tespit edilmiştir.

Birbirinden oldukça farklı gövde formlarına sahip olan erken dönem aynakıçlar, ustaların teknik bilgisi ve müşteri talepleri doğrultusunda şekillenmiştir. Bu tekneler isimlerini omurganın arka kısmına yerleştirilen ve teknenin gövde formunu tarifleyen beşgen forma yakın şekildeki bir düzlemsel yüzeyden almaktadır.

1980'lerin ikinci yarısından sonra inşa edilen ve yine Aynakıç olarak tabir edilen 20 metre ve üstü boylardaki daha büyük tekneler ise, önceki başlıkta incelenmiş olan gulet formunun bir türevidir. Bu aynakıçlar, su hattının altında guletler ile benzer gövde tasarımına sahiptir. Su üstünde, kemere hattından baş tarafa kadar olan kısımda, birbirlerinden gözle ayırt edilebilecek bir fark içermez.

5.4.3.1 Aynakıç teknelerin orijini

Tarih boyunca Türkiye'de en çok inşa edilen turistik tekne modeli olan KPDKKA tipi Kapalı Davlumbazlı Kıç Kasaralı Aynakıç teknelerin Bodrum'da Gulet ve Tirhandil'den daha ileri bir tarihte, 1980'li yılların ortalarından itibaren inşa edildikleri bilinmektedir.

1960 ve 1970'li yıllarda inşa edilen ADA tipi Açık Davlumbazlı Aynakıç tipi küçük aynakıçlar ve Aynakıç olarak adlandırılan teknelerin tamamı aynı gövde formunu ve karakteristik çizgisel özellikleri taşımamaktadır. 15 metrelik tek direkli, kıç güverte altında kabin bulunmayan bir aynakıç ve 24 metrelik çift direkli, kıç kasaralı ve güverte altında kabini bulunan diğer örnek, aynı formülден türetilmemiştir. Çift direkli ve kıç kasaralı Aynakıç modelleri Guletlerin gövde formundan türetilirken, daha küçük aynakıçlar için bunu öne sürmek mümkün değildir.

Aynakıç Teknelerin Gövde Kısımları: Ahşap aynakıç teknelerin gövdeleri, belirgin bir omurga çizgisine ve buun uzantısı olan kimi zaman düz, kimi zaman kemane formu baş bodoslarmaya sahiptir. Bu çizgi, şiyer hattı ile güverte hizasından teknenin kıç tarafındaki kıç aynasına ulaşır. Çoğunlukla deniz yüzeyine dik ya da dike yakın tasarlanan kıç aynası, içerideki kabin alanının duvarını tanımlamaktadır.

5.4.3.2 Aynakıç teknelerin avantajlı nitelikleri

Aynakıç tekneler, gövdenin kıç formunu oluşturan düzlemsel yüzey sebebiyle, inşa bakımından gulet inşasına göre daha ekonomik ve daha kolaydır. Guletlerin kıç kısmındaki kepçe formu, uygulaması ustalık gerektiren, estetik ancak üretimi pahalı

bir formdur. Derin denizde dip taraması yapan balıkçı tekneleri için işlevsel bir özellik olsa da, turizm teknelerinde bu form sunduğu estetik fayda ile sınırlıdır.

Kasaraalı aynakıçlar, guletlerin yolcu kapasitesini artırabilmek için arka tarafına da kamara eklenebilmesi amacıyla, kıç güvertesi bölgesi bordaya kasara ile yükseltilerek hacim yaratılmıştır. Böylelikle, standart bir gulet ile aynı boyda, aynı tonajda bir tekne ile daha fazla yolcu taşınabilir olmuştur. Düşük bütçeli yabancı ve yerli turistlerin ekonomik mavi yolculuk turları için geliştirilmiş bu tekneler, işletmeci için yüksek karlılığa sahiptir.

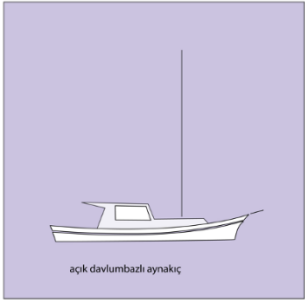
5.4.3.3 Aynakıç teknelerin dezavantajlı nitelikleri

Ahşap tekne yapımcılığı perspektifinden, Aynakıç tekneler, Guletlere oranla daha düşük maliyetle imal edilirken, aynanın sebep olduğu yapısal farklılıktan dolayı, daha çok ve daha zayıf bağlantılara, dolayısıyla guletlere göre daha az torsiyonel dirence sahiptir. Bu dezavantaj, özellikle trol tipi balıkçı teknelerinde önemli olsa da, ağır iş yapmayan turizm teknelerinde göreceli olarak daha az önem taşır.

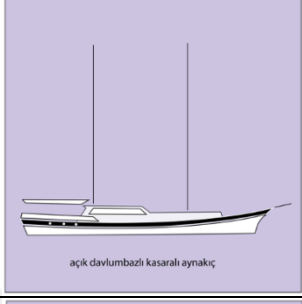
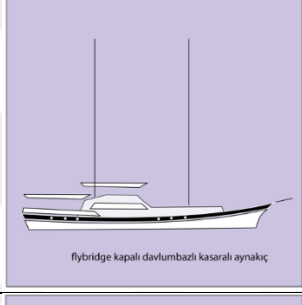
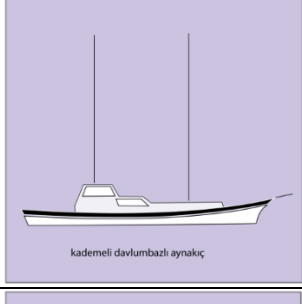
5.4.3.4 Aynakıç teknelerin tipleri

Aynakıç tipleri zaman içinde çeşitlenmiştir. Tüm Aynakıçlar, teknenin bordası olarak tanımlanan yanal yüzeyler teknenin kıç tarafında düzlemsel bir formda birleşir. Bu form teknenin kıç güverte kullanım alanını genişletmek için faydalı olup, yolcu kapasitesini artırmak için geliştirilmiştir. Bu varyasyonlar aşağıdaki çizelgede incelenmiştir (Çizelge 5.3).

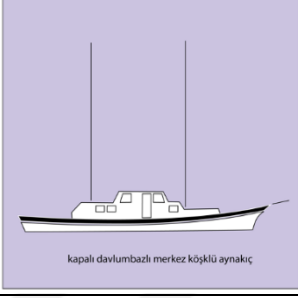
Çizelge 5.3 : Aynakıç tekne tipleri.

a.Açık Davlumbazlı Aynakıç		ADA Bodrum yöresinde ilk yapılan tek direkli yelkenli tekne tiplerindendir. Kıç tarafında kabin bulunmaz. Teknenin bordası olarak tanımlanan yanal yüzeyler teknenin kıç tarafında ayna olarak tarif edilen yarı eliptik, kesik bir yüzeyde biter-buluşur. Kıç güverte kullanım alanını genişletmek için geliştirilmiştir.
----------------------------	---	--

Çizelge 5.3 (devam) : Aynakıç tekne tipleri.

b. Açık Davlumbazlı Aynakıç Çift Direkli		ADAÇD Ender rastlanan bir tekne türüdür. Turizmin daha erken dönemlerinde, Kasaralı teknelerin henüz yaygınlaşmadığı bir dönemde geliştirilmiştir.
c. Açık Davlumbazlı Kıç Kasaralı Aynakıç		ADKKA Yüksek bordalı yapısı sayesinde kıç güvertesi ve davlumbaz altında yer alan salonu aynı seviyede bulunan aynakıç modelidir. Kapalı Davlumbazlı Kıç Kasaralı Aynakıçların (KPDKKA) kıç güverte ve salon geçişindeki kademeden kaynaklanan geçiş kopukluğunu iyileştirmek için geliştirilmiştir.
d. Flybridge Kapalı Davlumbazlı Kıç Kasaralı Aynakıç		FKPDKKA En yaygın model olan Kapalı Davlumbazlı Kıç Kasaralı Aynakıçların (KPDKKA) davlumbaz üstü flybridge güverte eklenmiş versiyonudur.
e. Kademeli Davlumbazlı Aynakıç		KDA Kıç kasaralı aynakıçların kademeli kıç güverte-iç mekan geçiş ilişkisini iyileştirmek için geliştirmiş aynakıç modelidir. Davlumbaz üzerine ikinci bir davlumbaz eklenmesiyle oluşturulmuştur.
f. Kademeli Davlumbazlı Kıç Kasaralı Aynakıç		KDKKA Yüksek bordalı kademeli davlumbazlı kasaralı aynakıç modeli. Kıç güvertesi küpeşte seviyesindedir. Bu sayede maksimum iç hacim sunar.

Çizelge 5.3 (devam) : Aynakıç tekne tipleri.

g. Kapalı Davlumbazlı Kasaralı Aynakıç		KPDKA Yüksek bordalı, çoğunlukla 'Flushdeck' güverteli geç dönem turistik aynakıç. Tam kasaralı gövde yapısı sayesinde kabin binası gövdeye entegre edilmiştir. Düz, çıkıntısız başüstü güverteye sahiptir.
h. Kapalı Davlumbazlı Kıç Kasaralı Aynakıç		KPDKKA En yaygın turistik ahşap yelkenli modelidir. 1987 sonrası kitlesel turizm politikaları sonucu charter havayolları ile gelen düşük bütçeli turistin ekonomi beklentilerini karşılayabilmek üzere geliştirilmiştir. Kıç taraftaki güverte yükseltisi sayesinde elde edilen hacme 2 kabin yerleştirilmiştir. Bu sayede, aynı boy bir gulete göre daha fazla yolcu kapasitesine sahip olur.
i. Kapalı Davlumbazlı Kıç Kasaralı Merkez Köşklü Aynakıç		KPDKKMKKA Kaptan köşkü tekninin vasat bölgesinde yer alan kıç kasaralı aynakıç modeli.

5.5 Barbaros Yachting Veri Tabanı

Mevcut teknelerin analizi amacıyla teknelerin farklılıklarını belirleyen görsel öğeler belirlenmiş, bunlarla 3 farklı kategoride toplam 26 tekne tipi tanımlanmıştır.

Oluşturulan veri tabanında yapım yılı, tekne boyu, tekne tipi, yolcu ve ekip sayısı bilgileri mevcuttur. Elde edilen veriler ışığında gulet yapımcılığında değişen trendler analiz edilmiş, ustalığın zaman içinde değişen rolü tartışılmıştır.

5.5.1 Bu veri tabanı nasıl oluşturuldu

Barbaros Yachting isimli haftalık turistik tekne kiralama aracı şirketi, Türkiye'nin en büyük gulet charter şirketlerindendir. 400'den fazla ticari guletin kiralamasını yapar. Database, bu listeyi işleyerek oluşturuldu. Barbaros Yachting'in listesindeki guletleri sınıflandırma yapmak, geliştirilen sınıflandırma mantığının test etmek amacıyla kullanılmıştır.

5.5.2 Bu Veri Tabanında Yer Alan Guletler Örneklem Kümesinin Ne Kadarını Temsil Eder

Bodrum’da 1970’den beri üretilen toplam gulet sayısının 1000’e yakın olduğu bilinmektedir. Barbaros Yachting filosunun ne kadarının Bodrum yapımı gulet olduğu bilinmemekle birlikte, çoğunluğu Bodrum limanına kayıtlı olan bu tekneler sayısal olarak önemli bir örneklem grubu teşkil etmektedir.

5.5.3 Bu veri tabanı ne tür veriler içermektedir

- Tekne yapım yılları
- Tekne son yenilenme yılları.
- Tekne boyları
- Yolcu kapasiteleri
- Tipoloji dağılımı
- Turistik hizmet kategorisi

5.5.4 Bu veri tabanı ile ne tür incelemeler yapılabilir

- Yıllara göre, üretilen gulet tiplerinin dağılımındaki değişimi incelemek
- Yıllara göre, gulet imalatının sayısındaki artış ve azalmayı incelemek
- Guletlerin yolcu kapasitelerini ve yıllara göre dağılımını incelemek

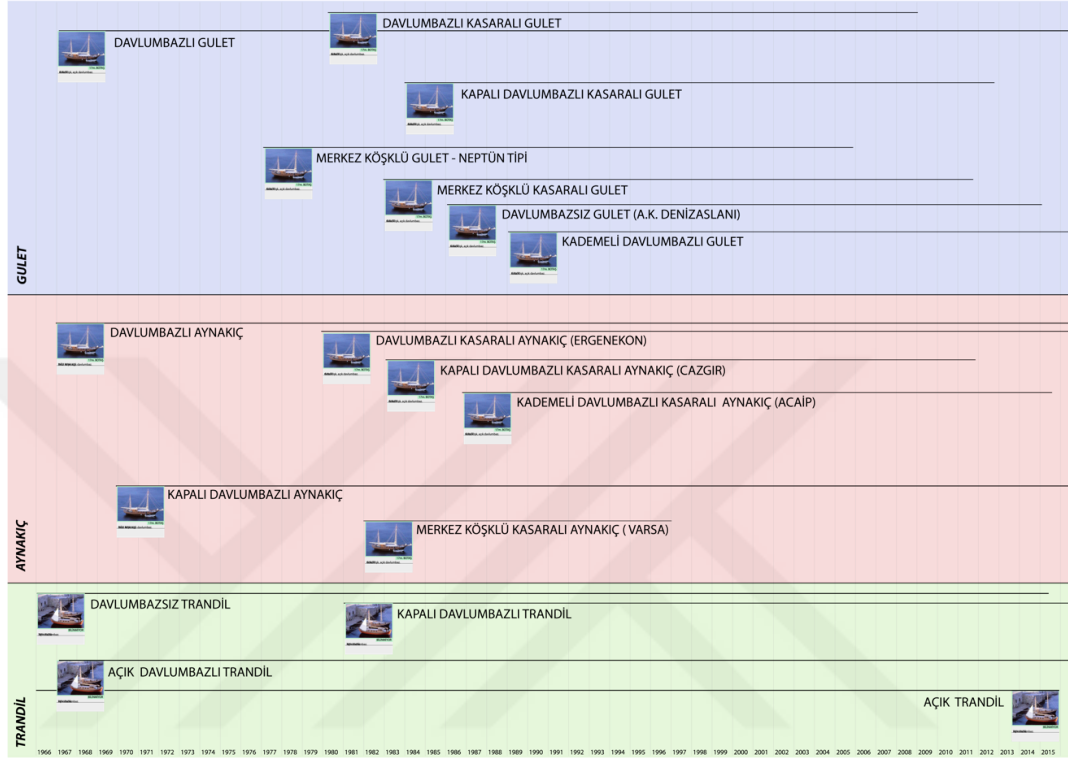
5.6 Tekne Tipolojileri Zaman Cetveli

Bodrum Guletleri, ilk örneklerinin denize indirildiği 1967 tarihinden bugüne, sürekli evrilmiş ve halen evrilmekte olan teknelerdir. Evrilmelerinin temel etkeni işlevsellikleri ve görsel kimlikleridir. Türkiye’de geleneksel usulde, aynı tekneden tekrar tekrar üretilmez. Bazen aynı anda benzer iki tane üretilir, ancak bunlar da kullanılan ahşap malzemenin doğasına uygun olarak bazı farklılıklar içerebilir.

Bu sebeplerden dolayı, tekne tipolojisi zaman cetveli hazırlanırken aynı olmayan ancak büyük benzerlik içeren örnekler göz önünde bulundurulmuştur.

Aşağıdaki grafik arşiv verileri ve Barbaros Yachting verileri değerlendirilerek hazırlanmıştır. Arşiv verisi ile tespit edilen 17 farklı tekne tipinin zaman içindeki ilk

rastlandıkları yıllar, Barbaros Yachting veri tabanı dikkate alınarak bu tekne tipolojisinin tespit edilen son inşa yılı grafiğe işlenmiştir. Arşiv verisinin bulunmadığı tekne tipolojileri için yine Barbaros Yachting veri tabanındaki en eski teknenin bilgisi esas alınmıştır.



Şekil 5.39 : Bodrum guletlerinin tipolojik zaman cetveli.



6. VERİ ANALİZİ VE DEĞERLENDİRME

Mavi Yolculuk amacına yönelik kullanılan yelkenli ahşap teknelerin tamamı “gulet” olarak adlandırılmaktadır. “Gulet Turizmi” turizm sektöründe yaygın kullanılan bir tanım olarak dilimize yerleşmiştir. Müşteriler bu tür tekneleri “gulet” olarak bilmekte, ifade etmektedir. Yelken donanımına göre adlandırma yaygın olarak kullanılan bir sınıflama olmayıp, alanın uzmanları ve denizcilik tarihi araştırmacıları tarafından tercih edilir. Öte yandan, tekne yapımıcılığı ve işletmeciliği ile ilgili ustalar, armatörler, denizciler, bu tekneleri gövde formuna referansla “aynakıç”, “tırhandil” ve “gulet” olarak üç gruba ayırarak tanımlamaktadır. Bu araştırmada, tekneleri armasına göre sınıflandırma mantığı benimsememiştir. “Gulet” kavramı diğer iki anlamıyla kullanılmaktadır. Bağlamsal olarak, tüm ahşap yelkenli tekneleri ifade eden anlamıyla “Gulet” araştırmanın genelinde, gövde formunu ifade eden “gulet” tipolojik analiz bölümünde tekne modellerinin tanımlanmasında kullanılmıştır.

Bu bağlamda, bu araştırma öncelikli olarak aşağıdaki sorulara cevap aramaktadır:

- I. Geleneksel üretim yöntemleri ile biçim bulan Bodrum Guletinin ekonomi politikaları ve teknolojik gelişmeler sonucunda biçimsel ve kullanımsal değişimi nasıl olmuştur?
- II. Bu değişim sürecinde ustaların rolü nedir?
- III. Guletlerin Türkiye endüstri tasarım tarihi açısından değeri nedir?

6.1 Araştırma Bulguları

I. Guletlerin endüstriyel tasarım perspektifinden bakıldığında çağdaş teknolojik gelişmeler karşısında en büyük gücü, otantik, orijinal görüşlerinin benzersizliğinden ve bu sayede sundukları nesnel görsel deneyimden kaynaklanır. Yüksek direkli, yelkenli, halatlarla donanmış büyük ahşap bir teknede yapılan tatilin görselliği çok zengin öğelerle doludur. Bu tür tatiller elbette modern, lüks motoryatlarla da yapılabilir, ancak bu yatların sıradan beyaz fiberglas yapısı aynı fotoğrafik görselliği sunamaz.

Guletler büyük, yüksek, etkileyicidir. Ahşap malzemenin verdiği doğallık ve haptik algıya hitap eden olumlu hisler de buna büyük katkı sağlar.

Guletlerin motoryatlara göre diğer bir avantajı, düşük maliyetle inşa edilebilmeleri sayesinde, daha düşük yatırım sermayesi gerektirmeleri, daha düşük işletme giderlerine sahip olmaları gerçeğinden kaynaklanan fiyat rekabeti avantajlarıdır.

Bir diğer avantaj, klasik çizgilere sahip olmaları sayesinde, görsel olarak trend çizgilerin hızlı yaşlanmasından muaf olmalarıdır. Modern tekneler hızlı yaşlanırken, guletlerin çizgisi eskimez, çünkü zaten geçmişe ait bir çizgiye sahiptirler. Bazı yıllar o döneme ait güncel çizgilerle üst yapısı şekillendirilmiş bazı gulet denemeleri olmuştur, ancak bunlar klasik guletlere göre çok hızlı yaşlanmış, görsel cazibelerini yitirmişlerdir.

Guletlerin ahşap yapılarından kaynaklanan en büyük avantajları, sahiplik değiştirmeleri ya da iş değişikliği durumlarında kolayca modifiye edilebilir olmalarıdır. Ahşap tekneler ucuz ve hızlı bir şekilde üst yapı değiştirilebilir, hatta belli bir ölçüde boyları dahi uzatılabilir. Bu durum fiberglas teknelerde farklıdır, malzeme farkından dolayı fiberi şekillendirirken kalıplama gerektiğinden, değişiklikler ahşap ile aynı kolaylıkta yapılamaz.

Mavi yolculuk, gulet ile yapılır. bu yerleşmiş bir kabuldür. Fiberglas ya da çelik ya da alüminyum teknelerle yapılan geziler, mavi yolculuk olarak adlandırılmaz.

Guletler, ağır tonajlı tekneler oldukları için, Ege ve akdenizin kaba dalgalarında yolculara çok daha konforlu bir deneyim sunar. Bölgede her gün karşılaşılabilecek bir şiddet olan 20 knot hızla esen rüzgarlarda, büyük dalgalarda, rahatlıkla seyir yapabilir. Süratleri yüksek olmasa da, bölgede gezi için yeterli hıza sahiptir.

Fiber tekneler aynı havalarda çok yüksek yakıt harcar, deplasmanları yüksek olmadığı için dalgalı denizlerde sekerler, seyir konforları daha düşüktür.

II. Bodrum Guletinin gelişim sürecinde Ustalık pratiği zaman içinde önemli ölçüde değişim göstermiştir. Ustalık, teknelerin sipariş, ağaç ve malzeme tedariği, tasarım, gövdenin inşası, üst yapının çatılması, armanın kurulması, denize indirme, deneme tecrübesi yapılması gibi ilk fikir aşamasından teknenin kullanım aşamasına ulaşana kadar geçirdiği tüm aşamalarını kapsayan bir meslektir. Önceleri masif ağaç ile inşa edilen teknelerin yapımcılığında karşılaşılan zorluklar, epoksi lamine teknik ile çok büyük oranda kolaylamıştır. Gerek el aletlerinin güçlenmesi, gerek güçlenen yapım

malzemeleri sayesinde ustalığın hakim olduğu yetkinlik alanı geçmişe oranla görece önem kaybetmiştir.

Gelişen piyasa koşulları ve değışen inşa standartları, ustaların tekne yapımcılığı pratiklerini sınırlamış, 24 metreden büyük tekne yapımcılığının projesiz yapılmaması ve mühendislerle çalışma zorunluluğu sebebiyle bağımsızlıklarını yitirmelerine sebep olmuştur.

III. Guletler, Türkiye Endüstriyel Tasarım tarihi perspektifinden incelendiğinde, Türkiye'de geliştirilmiş özgün bir ürün/hizmet sistemi örneği olarak çok önemli bir yere sahiptir. Tarihi değerlerin ve doğal güzelliklerin içiçe bulunduğu özel bir coğrafyanın, yerli imkanlarla üretilen bir deniz aracı ile keşfine yönelik bir faaliyet olması bakımından eşsiz bir ürün/hizmet sistemidir. Bu tekneleri inşa eden, çalıştıran, servis veren ekipler de yerlidir. Bununla birlikte, çoğunlukla yabancı müşteriye hitap eden bir üründür ve yüksek döviz getirisi sağlamaktadır.

Gulet turizminde müşteri profili çok çeşitlidir. Turizmciler çeşitlenmiş bir katma değer arzı yaratmıştır. Lüks tüketiciye yönelik bir hizmet olarak kurgulanan gulet turizmi, önce batılı yabancı müşterilere yönelik bir faaliyet olarak başlamış, zamanla yerel turizm müşterisine ve düşük bütçeli yabancı turistlerin ihtiyaç ve beklentilerini karşılayacak şekilde çeşitlenmiştir.

Guletler ayırt edici nitelikte görsel özellikleri olan, estetik, coğrafi tescil işareti alabilecek nitelikte deniz araçlarıdır. Bu araçlar 60 yıllık zaman dilimi içinde sürekli evrimleşmiştir. Tekne yapımcıları ve tekne işletmecileri bu uzun gelişim sürecinde başlangıçta ortaya konan estetik özellikleri ve otantik yapıyı/görünümü korumayı çok büyük ölçüde başarmış, tekneler sürekli gelişerek üretilen katma değer artırmıştır.

Zanaat geleneğinin sistemik olarak kendisini yaşatacak ve dönüştürecek bir yapıya ulaşması mümkün olmuştur.

Gulet tasarımıyla Bodrum ve ege denizi koylarında verilen Mavi yolculuk hizmeti, malzeme bilgisi, ustalık becerisi, üretim teknikleri ile birlikte coğrafi bağı canlı tutmuş, bu sayede ahşap tekne yapım mirasını kesintiye uğratmadan günümüze taşımıştır.

Bu temel soruları araştırırken, içeriğin oluşturulmasında kurgulanan ikincil soru seti aşağıda yer almaktadır:

i) *Gemi İnşasında kullanılan teknolojik altyapıya ustalık nasıl adapte olacaktır?*

Ustalar büyük tekne inşa etmek için gemi inşa mühendisleri ve tasarımcılarla birlikte çalışarak tekneleri projelendirmek suretiyle geliştirmeye başlamıştır.

ii) *Guletlerin 60 yıllık evrim süreci içinde çağdaş turistik dinamiklere adapte olarak geçirdikleri morfolojik değişimler nelerdir?*

30'dan fazla tekne tipolojisi ortaya çıkmıştır. Bunların bazıları, yıllar boyunca değişmeyen, yüzlerce örneği inşa edilmiş tipolojiler olurken, bazı tipolojiler de çok daha az sayıda inşa edilmiştir. Bu fark, yatırımcıların yetkinliklerine ve müşteri portföylerine uygun olarak benimsedikleri farklı iş modellerine sahip olmaları ile açıklanabilir. Bazı tipolojilerin belli bir dönem aralığında denendiği ancak muhtelif sebeplerle inşalarına devam edilmediği gözlemlenmiştir. Müşteri kesiminin değişen talepleri ya da fiyat politikaları doğrultusunda gulet tasarımları sürekli evrimleşmekte ve taleplere ayak uydurmaya çalışmaktadır.

iii) *Bu evrim sürecinde guletlerin morfolojik envanteri oluşturulabilir mi?*

Morfolojik envanter oluşturma çalışması, 400 teknelik bir tekne ticari tekne havuzundan faydalanılarak, teknelerin resimleri, boyları, ve kamara sayısı gibi asli veriler kullanılarak oluşturulmuştur.

iv) *Üretim yöntemlerindeki değişimler guletlerin biçimsel ve biçime bağlı işlevsel evrimlerine nasıl yansımıştır?*

Üretim yöntemlerinde yaşanan değişimler arasında, teknelerin biçimselliğini en çok etkileyen yenilik, laminasyondur. Lamine ahşap teknolojisinin kullanımıyla yekpare, güçlü ve kolaylıkla üretilebilen postalar yapılabilmektedir. Bu sayede, guletlerin boyutları, strüktürel dayanımları bozulmadan ve hala ekonomik olarak inşa edilmek suretiyle %300, %400 oranında büyütülebilmektedir. Öyle ki, 1970'li yılların başında ortalama 17 metre olan lüks guletler, 2000'lerin sonunda ortalama 40 metrelere ulaşmıştır. Büyüyen teknelerin planları değişmiştir. Gerek iç hacimlerde, gerek güverte planında çok daha büyük hacimler ve geniş alanlar elde edilebilmiştir. Estetik bakımdan ele alındığında, büyük teknelerde gövde çizgileri uzatılabilmiş, böylelikle zarif çizgiler yakalanabilmiştir.

- v) Gulet yapımcılığının evriminde bölgesel farklılıkların Bodrum guletinin ortaya çıkışına etkileri neler olmuştur?

Bölgesel farklılıklar öncelikle ustalık kültürü ve usta-çırak ilişkisi sisteminde ortaya çıkmaktadır. Özellikle Bodrum bölgesinde inşa edilen guletlerde, ustaların birbirleriyle yarış edercesine "en güzel guleti yapma" çabası içinde oldukları anlatılmaktadır. Bu çaba neticesinde, sürekli iyileştirme çabası içinde olan ustaların Gulet estetik bütünlüğünün korunması ve geliştirilmesinde önemli bir etkisi olduğu düşünülebilir.

Bunu mümkün kılan bir diğer unsur, meşhur Bodrum bölgesi ustalarının, uzun yıllar boyunca, karşılayabileceklerinden çok daha fazla bir sipariş/talep ile karşılaşmaları ve bu sayede kendi beğenilerini, estetik anlayışlarını empoze edebilecekleri müşterileri seçebilme şanslarının olmasıdır. Farklı bölgelerde gulet inşa eden ve bu arz/talep dengesi içinde olmayan ustalar, müşteri taleplerini karşılama konusunda daha tavizkardır. Bir diğer etken olarak, Bodrum'da tekne yapan ustaların genelde Girit göçmeni kökenli olması öne sürülmüştür. Bu sayede, tekne yapımcılığı uzun bir süre dar bir sosyal çerçeve içerisinde kalmış, aile ve komşuluk ilişkileri sebebiyle kaliteyi düşürebilecek tavırlara "göz açtırılmamış" ve yaratılan değer estetik ve işlevsel bütünlüğü korunmuştur.

- vi) Bodrum gulet yapımcılığında geleneksel ustalığın yenilik yaratma potansiyeli nedir?

Bölüm 4.2.5'e referansla, Ustaların tipolojileri sürekli geliştirdiği gözlemlenirken, belli bir görsel bütünlüğü korumaya çalıştıkları söylenebilir. Kendisini ispatlamış bir modeli tekrar etmek Bodrum'lu ustalar için daha çok tercih edilen bir yoldur. Bununla birlikte, özellikle maliyet avantajı ve daha dayanıklı üretim imkanı sağlayacak teknolojik yenilikleri, yeni malzemeleri adapte etmekte çok hızlı davranmışlardır.

- vii) Ustaların yeni gelişen tipolojilere etkileri ne oldu?

Bazı ustaların sadece bazı tekne tiplerini inşa ettikleri bilinmektedir. Örneğin, Erol Ağan usta klasik gulet ve tirhandil konusunda iyi bilinen bir ustadır, bununla birlikte hiç aynakıç yapmamıştır. Yine Uğur Susam, Kıvırcık Mehmet, Mustafa Özkeskin gibi tirhandil ustaları geliştirdikleri çizgileri ile meşhur

olmuştur. Ustalar, bazı tipolojileri daha çok benimseyerek bunları sürekli iyileştirmiş ve kendi özgün çizgilerini oluşturarak tekne tiplerinin kalitesine olumlu katkıda bulunmuştur.

viii) Gulet morfolojisinin analizinde gövde formu ne öneme sahiptir?

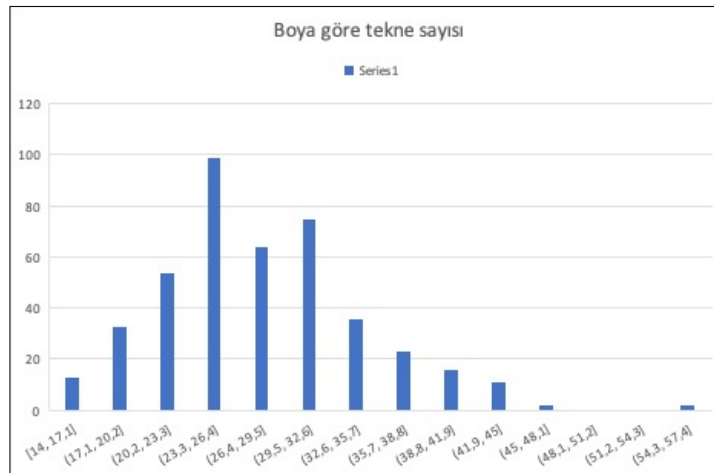
Gövde formu, gulet morfolojisinin analizinde belirleyici bir unsurdur. Tekneler belirlenmiş olan 3 gövde formuna göre sınıflanmıştır. 400 tekneyi içeren morfoloji analizinde, veritabanındaki teknelerin su altı kısımları incelenememiştir. Bununla birlikte, teknelerin su üstünde kalan kısımları bu teknelerin gövde formu yapıları hakkında yeterince bilgi vermektedir. Kullanım deneyimini doğrudan belirleyen bir unsur olarak teknelerin güverte üstü yapıları da incelemeye alınmıştır. Morfolojik analiz, teknelerin sadece su altında kalan gövdelerini değil, su hattı üstünü, baş ve kıç yapılarını, şiyer hattını üst yapılarını da dikkate almıştır.

ix) Morfolojik analizlerde öne çıkan, atatipl oluşturacak vakalar var mıdır?

Atatip oluşturacak vakaların varlığı net bir şekilde tespit edilmiştir. Tipolojik örnekler aşağıda listelenmiştir.

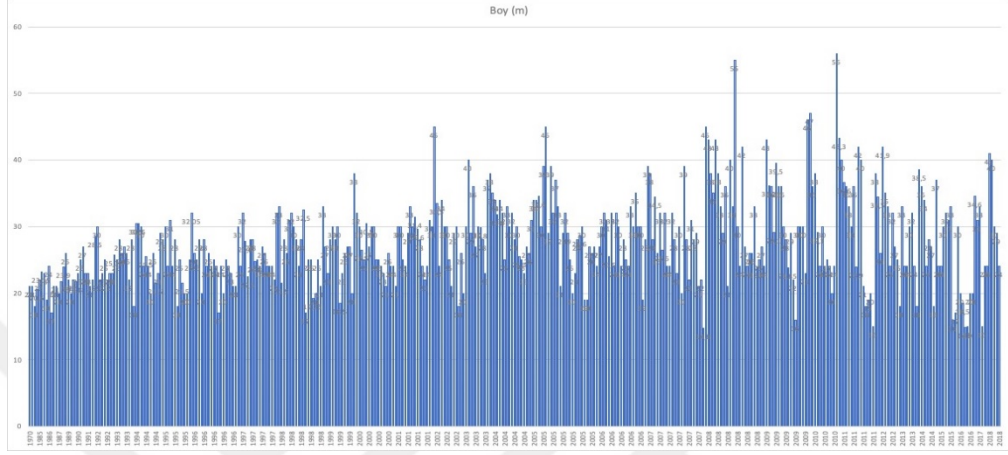
6.2 Tipolojik Örnekler ve Morfolojik Analizleri

Barbaros Yachting veri seti kullanılarak yapılan analizlerde, 2019 yılında mavi yolculuk yapan 400 tekne arasında toplam 16 farklı tipin bulunduğu tespit edilmiştir. Bu teknelerin %78'i 20 metre ve üstü teknelerden oluşurken, en çok tercih edilen boyun 23.3 – 26.4 metre aralığında olduğu görülmektedir (Şekil 6.1).



Şekil 6.1 : Boy uzunluğuna göre tekne yapım adetleri (Barbaros Yachting 2019).

Üretimlerin boy ve yıla göre dağılımına bakıldığında, 2011 yılına kadar yıl bazında inşa edilen en uzun tekne boyunun sürekli bir artış gösterdiği görülmektedir. Bu tarihten sonra, üretilen tekne boylarında aşağı yönlü bir trend incelenmektedir. Elde edilen verilerin ışığında Bodrum guletlerinin analizi yapılmış ve niteliksel tipolojik farklılıkları incelenmiştir (Şekil 6.2).



Şekil 6.2 : Boy uzunluğu ve üretim yılı dağılımı (Barbaros Yachting 2019).

6.2.1 ADA

Açık Davlumbazlı Aynakıç tipi tekneler, mavi yolculuk turizminde kullanılmak amacıyla davlumbazlı olarak tasarlanmış ilk gulet örneklerindendir. Prof. Dr. Ömer Yağız tarafından, 1967 senesinde Bodrum Kumbahçe sahilinde çekilmiş olan fotoğraf serisinde görülen 3 davlumbazlı tekne arasında, ADA, ADT (Açık Davlumbazlı Tirhandil), ve ADG (Açık Davlumbazlı Gulet) tipi üç tekne birlikte denizde görülmektedir. Bu tekneler 14-18 metre arası boylara sahiptir. Buradan hareketle, ADA tipi guletlerin en erken dönemden beri var olan turistik guletlerden olduğu anlaşılmaktadır. Barbaros Yachting portalında yer alan 401 tekne arasında, ADA tipi teknelerin toplamı 13'tür. Toplam teknelerin %3'ü oranında bir paya sahip olan ADA tipi guletler, ortalama 18,41 metre boya sahiptir ve ortalama 3 kabin sayısına sahiptir. 2018 itibariyle grup yaş ortalamasının 7 olduğu göz önüne alındığında, bu tipolojinin 1967 yılında görülen orijinaline oldukça benzediği, sürekliliğini devam ettiren, güncel ihtiyaçlara cevap veren bir tipoloji olma özelliğini koruduğu söylenebilir (Şekil 6.3).

ADA	Konfor Ort	KD Ort	Kabin Say Ort	Yıl Ort	Boy Ort	Toplam	FY ort
	0,1636	49	3	2011	18,41	13/401	6.145

Şekil 6.3 : ADA tipi teknelerin veri analizi.

6.2.2 ADAÇD

Açık Davlumbazlı Aynakıç Çift Direk tipi tekneler, 401 tekne içinde sadece 3 örneği bulunan küçük bir tipolojik sınıftır. Örnekleri 1992 ve 2017 yıllarına ait bu tekneler arasında en önemli benzerlik, 22 -24 metre arası değişen benzer boylarda olmaları ve kış kasarası olmayan gövde yapılarıdır. ADAÇD tipolojisinin erken dönemlerde, 1970’li yıllarda yapılmış örnekleri görülmüştür. Bu teknelerin gulet turizmi faaliyetlerinde, 1970-2020 arasındaki 50 yıl dönem içinde sıkça inşa edilen, varyasyonları denenen kuvvetli bir çizgi oluşturamadığı görülmektedir (Şekil 6.4).

ADAÇD	Konfor Ort	KD Ort	Kabin Say Ort	Yıl Ort	Boy Ort	Toplam	FY ort
	0,2310	55	4,3	2000	23,00	3/401	5.598

Şekil 6.4 : ADAÇD tipi teknelerin veri analizi.

6.2.3 ADKKA

Açık Davlumbazlı Kış Kasaralı Aynakıç tipi tekneler, ender tekrar edilen bir tipolojik sınıftır. 2007 ve 2009 yılına ait iki teknenin bulunduğu bu sınıfta, teknelerin boy ortalamasının 41 metre olduğu ve ortalama 5 kabine sahip oldukları dikkate alındığında, yüksek standartlı, yüksek katma değerli, çok yüksek konfor katsayısına sahip tekneler oldukları görülmektedir. Kış güverte-salon geçiş ilişkisi kolaylaştırılmış bu tekneler, az sayıda yolcuya kaliteli hizmet vermeye yönelik iş modelleri için kullanılmaktadır (Şekil 6.5).

ADKKA	Konfor Ort	KD Ort	Kabin Say Ort	Yıl Ort	Boy Ort	Toplam	FY ort
	0,1222	191	5,0	2008,0	41,00	2/401	65.340

Şekil 6.5 : ADKKA tipi teknelerin veri analizi.

6.2.4 KPDKKA

Kapalı Davlumbazlı Kış Kasaralı Aynakıç tipi tekneler, en çok rastlanan tipolojik sınıftır. Veri tabanı incelendiğinde, 1986 yılına kadar üretilmiş guletler arasında en yaygın tip olan KPDKKA tipi guletin hiçbir örneği görülmemektedir. Bu durum, yapılan görüşmelerde ve röportajlarda öne sürülen “Kasaralı” aynakıçların aynı uzunlukta daha çok kabin elde etmek için geliştirildiği ve düşük katma değerli gulet turizmciliğinde kullanıldığı” görüşü ile paralellik göstermektedir.

Türkiye, turizm politikasındaki değişiklikleri bu yıllarda fiiliyata geçirmiş ve turizm operatörleri teşvik edilerek ülkeye çok sayıda yabancı turist gelmesinin önü açılmıştır. KPDKKA tipi tekneler de bu kitlesel turizm politikasına cevap vermeye yönelik tekneler olarak geliştirilmiştir. 401 teknenin 202 adedi bu tipolojidedir. KD ortalamasının düşüklüğü, Kitle Turizmine yönelik tasarlandıkları bulgusunu desteklemektedir (Şekil 6.6).

KPDKKA	Konfor Ort	KD Ort	Kabin Say Ort	Yıl Ort	Boy Ort	Toplam	FY ort
	0,2314	61	6,2	2003	27,2	202/401	8.955

Şekil 6.6 : KPDKKA tipi teknelerin veri analizi.

6.2.5 KDKKA

Kademeli Davlumbazlı K1ç Kasaralı Aynakıç modeli tekneler, 64 KD ortalaması ile KPDKKA tipi teknelere çok yakın bir değer sunmaktadır. Kademeli davlumbazlı yapının konforu artırdığı ya da daha yüksek katma değer sağladığı söylenemez. Bu teknelerde kaptan köşkü yüksek bir noktada konumlanarak iyi bir görüş açısına ve yolculardan izole bir konuma yerleştirilmiştir (Şekil 6.7).

KDKKA	Konfor Ort	KD Ort	Kabin Say Ort	Yıl Ort	Boy Ort	Toplam	FY ort
	0,2307	64	6,6	2004	28,7	37/401	9.009

Şekil 6.7 : KDKKA tipi teknelerin veri analizi.

6.2.6 FKPDKKA

Flybridge Kapalı Davlumbazlı K1ç Kasaralı Aynakıç tekneler son yıllarda daha çok üretilen tekne tipidir. Tekneler yolcuların kullanımında olan alanı artırmaya ve çeşitlendirmeye yönelik geliştirilmişlerdir. Flybridge adı verilen kumanda bölgesi, daha çok motoryatlarda kullanılan bir tasarımdır. Bunlar, Kaptan köşkü yapısının tepesinde yer alan ikincil bir açık köprü iken, gittikçe asli kaptan köşküne dönüşmüştür.

Bu kumanda alanının görüş alanı çok geniştir. Yolcuların ve ekibin birbirinden daha iyi ayrıldığı bu teknelerde, Kaptan ve denizciler izole bir konumdadır. Bu tür teknelerin yüksek yapılarından dolayı yelken yapabilirliği düşüktür. Çok kabinli, ekonomik deniz turizmine yönelik tekne tipidir (Şekil 6.8).

FKPDKKA	Konfor Ort	KD Ort	Kabin Say Ort	Yıl Ort	Boy Ort	Toplam	FY ort
	0,2266	89	7,8	2008	33,64	26/401	15.530

Şekil 6.8 : FKPDKKA tipi teknelerin veri analizi.

6.2.7 KPDKKMKA

Kapalı Davlumbazlı K1ç Kasaralı Merkez Köşklü Aynakıç tekneler toplam 10 adet olup, gulet filosunda oldukça küçük bir yüzdeyi temsil etmektedir. Üretim yılı ortalaması 2000 olan bu teknelerin, son yıllarda üretilmediği ve değişen tüketici ihtiyaçlarını karşılayamadığı anlaşılmaktadır (Şekil 6.9).

KPDKKMKA	Konfor Ort	KD Ort	Kabin Say Ort	Yıl Ort	Boy Ort	Toplam	FY ort
	0,2441	59	7,7	2000	29,6	10/401	6.665

Şekil 6.9 : KPDKKMKA tipi teknelerin veri analizi.

6.2.8 ADT

Açık Davlumbazlı Tirhandil tipi 3 tekne sayı itibarı ile önemli bir yüzde oluşturmamakla birlikte, düşük KD oranına sahip ancak boy ve kabin sayısı bakımından yüksek konfor sunar. Ortalama boylarının 20 metre üzerinde olmasına rağmen kabin sayısının 3 olması, bu teknelerin ana akım olmayan, özel kiralama hizmetleri için tasarlandığını göstermektedir (Şekil 6.10).

ADT	Konfor Ort	KD Ort	Kabin Say Ort	Yıl Ort	Boy Ort	Toplam	FY ort
	0,1619	58	3,3	2005,7	20,67	3/401	8.231

Şekil 6.10 : ADT tipi teknelerin veri analizi.

6.2.9 KPDKKMKG

Kapalı Davlumbazlı K1ç Kasaralı Merkez Köşklü Gulet tipi tekneler, 25 sene üzeri yaş ortalamasına sahiptir. Bu tür teknelerin sayısının 10 adetle sınırlı olması ve boy ortalamasının yüksekliğine rağmen (29 m) çok düşük KD oranı sunmaları, tüketiciler tarafından son dönemde tercih edilmeyen bir tekne tipolojisi olduğuna işaret etmektedir (Şekil 6.11).

KPDKKMG	Konfor Ort	KD Ort	Kabin Say Ort	Yıl Ort	Boy Ort	Toplam	FY ort
	0,2238	45	6,3	1997	29,1	10/401	6.548

Şekil 6.11 : KPDKKMG tipi teknelerin veri analizi.

6.2.10 KPDMKG

Kapalı Davlumbazlı Merkez Köşklü Guletlerin ortalama 8.5 kabin sayısı oranına sahip olmaları sebebiyle, kitle turizmine yönelik tasarlandıkları ve yaş ortalamalarının yüksekliğine rağmen görece yüksek KD oranı sundukları anlaşılmaktadır (Şekil 6.12).

KPDMKG	Konfor Ort	KD Ort	Kabin Say Ort	Yıl Ort	Boy Ort	Toplam	FY ort
	0,2658	77	8,5	1998	33,1	10/401	6.119

Şekil 6.12 : ADT tipi teknelerin veri analizi.

6.2.11 ADG

Açık Davlumbazlı Guletler, Bodrum’da denize indirilen ilk turistik gulet modeli BOTAŞ’ın başlattığı tipolojinin serisidir. Bu tekneler klasik Bodrum Guleti denince akla gelen, kepçe kıçlı, güzel formlu Bodrum teknelerdir. Kıç kasarası olmaması sebebiyle ortalama 4 kabin sunabilen bu tekneler, görece düşük KD oranına sahiptir ancak bazı örneklerin ortalamanın çok üstünde KD oranına sahip olduğu görülmüştür. Bu tür örneklerin düşük yolcu kapasiteli, az kabinli lüks tekneler olduğu anlaşılmaktadır (Şekil 6.13).

ADG	Konfor Ort	KD Ort	Kabin Say Ort	Yıl Ort	Boy Ort	Toplam	FY ort
	0,1957	47	4,1	1997	21,31	22/401	6.285

Şekil 6.13 : ADG tipi teknelerin veri analizi.

6.2.12 KPDKKG

Kapalı Davlumbazlı Kıç Kasaralı Guletler, Bodrum bölgesinde 1980’lerin sonlarına doğru geliştirilmiş, kıç tarafta ek hacim yaratmak için güvertesi kasara ile yükseltilmiş teknelerdir. Bu değişikliğin ortalama kabin sayısına olan etkisi sınırlı kalmıştır. 29 metre boy ortalamasına sahip 15 teknenin ortalama kabin sayısı 5 ile sınırlıdır. Yüksek katma değerli, konforlu deniz turizmi ihtiyacını karşılamak için geliştirilmişlerdir (Şekil 6.14).

KPDKKG	Konfor Ort	KD Ort	Kabin Say Ort	Yıl Ort	Boy Ort	Toplam	FY ort
	0,1741	75	5	2001	29,0	15/401	14.136

Şekil 6.14 : KPDKKG tipi teknelerin veri analizi.

6.2.13 KDKKG

Kademeli Davlumbazlı K1ç Kasaralı Gulet tipi 4 tekne, Barbaros Yachting envanterindeki %1’lik bir dilimi temsil etmektedir. Yaş ortalaması oldukça yüksek olan bu teknelerin KD oranı çok düşüktür.

Düşük bütçeli deniz turizmi ihtiyacına cevap vermektedir. Gelişen tüketici ihtiyaçlarına uyumlanamamış bir tipoloji olduğu ve giderek kayboldukları söylenebilir (Şekil 6.15).

KDKKG	Konfor Ort	KD Ort	Kabin Say Ort	Yıl Ort	Boy Ort	Toplam	FY ort
	0,2498	53	5,5	1995	22,1	4/401	2.513

Şekil 6.15 : KDKKG tipi teknelerin veri analizi.

6.2.14 ADKKG

Açık Davlumbazlı K1ç Kasaralı Gulet tipi teknelerin oldukça yüksek KD oranı ve düşük yaş ortalamasına sahip oldukları, çok yüksek FY oranı ile, Bodrum guletleri arasında, en yüksek katma değerli iş modeli için geliştirildikleri görülmektedir. Bu teknelerden sadece iki adet bulunmasına rağmen, yaş ortalamasının yeniliği, bu modele olan ilginin sürekliliğini işaret etmektedir. 35 metre boya sahip bu teknelerde k1ç kasarasının varlığı oransal bozukluk yaratmayarak ADG tipi klasik guletlerle görsel benzerliği sürdürmektedir (Şekil 6.16).

ADKKG	Konfor Ort	KD Ort	Kabin Say Ort	Yıl Ort	Boy Ort	Toplam	FY ort
	0,2052	148	6,5	2009,0	35,50	2/401	44.667

Şekil 6.16 : ADKKG tipi teknelerin veri analizi.

6.2.15 KPDG

Kapalı Davlumbazlı Gulet tipi tekneler, ADG tipi guletlerin evriminin bir uzantısı olarak bunlarla en yakın benzerliğe sahiptir. 32 teknenin ortak değeri olan 70 puanlık KD oranı, 5.5 adet ortalama kabin sayısı ve 28 metrelik boy ortalaması ile bu teknelerin

orta / üst seviyede katma değerli turizm faaliyetleri için geliştirildiklerini ortaya koymaktadır (Şekil 6.17).

KPDG	Konfor Ort	KD Ort	Kabin Say Ort	Yıl Ort	Boy Ort	Toplam	FY ort
	0,1971	70	5,5	2002	28,3	32/401	13.834

Şekil 6.17 : KPDG tipi teknelerin veri analizi.

6.2.16 İBKKG

İkiz Binalı K1ç Kasaralı Gulet tipi tekneler, daha çok sayıda müşteriye hizmet için geliştirilmiş Bodrum blgesinde ender rastlanan, görece yeni bir tipolojideki teknelerdir. İki bina arasındaki gölge alanda kalan düzlemsel boşluğun yarattığı bölge müşteriler için ayrılmıştır. Bodrum Guleti imgesinin çok dışında bir estetik görünümü olması, çok az yaygınlaşmalarının açıklamalarından birisi olabilir (Şekil 6.18).

İBKKG	Konfor Ort	KD Ort	Kabin Say Ort	Yıl Ort	Boy Ort	Toplam	FY ort
	0,2117	93	7	2005	34	6/401	19.948

Şekil 6.18 : İBKKG tipi teknelerin veri analizi.

6.3 Analiz Sonuçları

Barbaros Yachting veri tabanındaki yüzlerce tekne ve oluşturulan tipler arasında tutarlı bir ilişki kurulabilmesi sonucu, bu veri tabanını bütünsel olarak okumak ve tekne tipleri ile iş modelleri arasındaki ilintiyi yorumlamak mümkündür.

Örneğin, veri tabanı incelendiğinde, 1986 yılına kadar üretilmiş guletler arasında, günümüzde en yaygın tip olan KPDKKA tipi guletin hiçbir örneğinin olmadığı görülmektedir. Bu durum, yapılan görüşmelerde ve röportajlarda öne sürülen “Kasaralı aynakıçların aynı uzunlukta daha çok kabin elde etmek için geliştirildiği ve düşük katma değerli gulet turizmciliğinde kullanıldığı” görüşü ile paralellik göstermektedir. Türkiye, turizm politikasındaki değişiklikleri bu yıllarda fiiliyata geçirmiş ve turizm operatörleri teşvik edilerek ülkeye çok sayıda yabancı turist gelmesinin önü açılmış, tekneler de düşük bütçeli turizm faaliyetleri için uygun hale getirilmiştir. Benzeri pek çok okuma, veri tabanı analiz tablosundan (Şekil 6.19) renk kodlaması sayesinde kolaylıkla yapılabilir.

de bir değişiklik yaratmıştır. Önceden KPDMKG tipolojisinde olan bu tekne, yenilenmenin ardından ait olduğu sınıftan daha yüksek “KD -Katma Değer” katsayısı ürettiği tespit edilmiş olan KPDKKG tipinde tasarlanmıştır. Neptün üzerinde yapılan yapısal değişiklik, veri setinin analizinde belirlenen yaklaşımın doğruluğunu destekler yönde bir gösterge olarak değerlendirilebilir.



şekil 6.20 : Neptün, ilk inşa edildiğineki KPDMKG tipinde.



7. SONUÇ

1960'lı yıllardan itibaren başlayan Bodrum'da yaşanan ekonomik gelişmeler, sosyo-ekonomik yapının hızlı ve sürekli değişimine sebep olmuştur. O tarihe kadar temel gelir kaynağı olan tarım, mandalincilik, balıkçılık, süngercilik gibi faaliyetlerin ardından, turizme dayalı iş kolları olan pansiyonculuk ve bir deniz turizmi konusu olan Mavi Yolculuk ile ilintili faaliyetler asli gelir kaynağına dönüşmüştür. Mavi yolculuk ile ilintili faaliyetlerin başında, bu yolculuğun yapıldığı ahşap yelkenliler olan Bodrum Guletlerinin tasarım ve inşaları düşünülmelidir.

Bu bağlamda, bu tez, şu soruları cevaplamıştır: Bodrum'un ve Bodrum'luların gurur kaynağı olan Bodrum Guleti nedir, Gulet atlatipi tam olarak ne zaman ve nasıl doğmuştur? En baştan beri, yaygın olarak iddia edildiği gibi, sadece onu inşa eden ustaların vizyonun eseri midir? Ortaya çıkmasına yol açan başka ne gibi etkenler vardır?

Bu soruların cevabı aranmaya başlandığında, literatürde konunun bugüne kadar çok dar bir perspektiften ele alındığı görülmüştür. Ontolojik olarak nesnenin vücut bulduğu halin varlık sebebine dair anlatı, bu teknelerin binlerce yıldır inşa edilen geleneksel yapılar olduğu yönünde iken, araştırma derinleştğinde aslında gerçeğin çok farklı olduğu ve guletlerin gövde tasarımlarının yakın tarihte pozitif bilime dayalı çalışmaların eseri, 19.yy'da ortaya konan Wave-Line Theory adlı gemi inşa teorisinin yan ürünleri olduğunu göstermiştir. Literatürde daha önce hiç değinilmemiş bu husus, geçerliliğini yitirmiş bir gemi teorisi ile 21.yy'da artık ilgilenilmemesi olgusuyla açıklanmaktadır. Ayrıca, çoğunlukla motor seyri yapan guletlerin güncel durumda arma ile tariflenmeye çalışılmasının bağlamsal olarak bir anlam üretmediği de ortaya koyulmuştur.

Bodrum Guletinin ortaya çıkışındaki faktörlerin neler olduğu sorusuna cevap aranırken, devletin rolü de incelenmiştir. Devletin ilgili kurumları ve göreve gelen hükümetler, turizm yatırımlarını 1950'li yıllardan itibaren planlamış, spesifik alanları belirlemiş ve bunlara kaynak ayırmayı önceliklendirmiştir. Turistik beldeler pilot uygulama için seçilmiş, buralarda marina altyapısı ve mendirekler güçlendirilmiştir.

FAO'nun Türkiye Balıkçı Tekneleri araştırmasının dönemin dünyadaki en yetkin tekne tasarımcılarından olan Howar I. Chappelle tarafından Türkiye Hükümeti için gerçekleştirilmiş olması önemlidir. Bu araştırmada ortaya çıkarılan envanterin incelemesi uygun tekne tiplerinin belirlenmesini getirmiştir. Ülke genelindeki tüm ustalarca halihazırda inşa edilen modellerden en estetik olanın turizme yönelik yolcu taşımacılığı için devletin turizm teşvik kredisi ile inşa edildiğinin tespiti bu araştırmanın özgün çıktılarından en önemlilerinden olmuştur.

Birinci ve ikinci beş yıllık kalkınma planları dönemlerinde Türkiye'de turizme yönelik planlama faaliyetleri tanıtım odaklı olmuştur. Bu odak daha sonra kitle turizmine yönelik bir planlamanın ülkenin dış ticari açığını kapatmasına ve ödemeler dengesini korumasına yönelik yeni adımları getirmiştir. Devletin planlı çalışması sonucu, ulaşım için yeni bir karayolu açılmış, ardından uluslararası kalitede hizmet vermesi öngörülen Turban yat limanı Devlet eliyle devreye sokularak işletilmiş ve özelleştirilerek özel sektöre devredilmiştir.

1965 yılında otelcilik faaliyetlerinin teşvik kredileriyle desteklenmesine ayrılan bütçe ile, ilk turistik Gulet atatipi oluşturulmuştur. Bu girişim yüksek seviyede bir başarıya ulaşmış ve hem Türkiye, hem de Bodrum'un sosyoekonomik dönüşümün sembollerinden biri olmuştur.

Bir diğer soru seti ile Bodrum Guletinin ortaya çıkması ve sonrasındaki gelişim sürecinde türetilen onlarca tekne tipinin tasarımında, yeni çeşitlerin doğmasında ustaların rolünün ne olduğuna cevap aranmıştır. Ustalık pratiği neden değerlidir? Bu yerel yetenek ve inşa kapasitesi neden korunmalıdır?

2000'li yıllara kadar Türkiye'de tekne yapıcılığının rekabet gücünün temelinde ustalık ve ustaların esnek, hızlı, etkin üretimleri yer almaktaydı. İhtiyacın yaşandığı yere yakın olmanın getirdiği en büyük avantaj, sorunu kavrama ve buna yönelik çözüm bulma becerisiyle yenilik yaratma gücüdür.

İstanbul'dan, ya da Bodrum dışındaki başka bir noktadan Bodrum'daki yerel girişimciler için tekne tasarımı yapmanın, bunun inşasını uzaktan takip etmenin, bir Bodrum'lu ustanın kendi tezgahında tasarlayıp inşa edebileceğinden daha verimli olacağı varsayımında bulunmadan önce iyi düşünmek gerekir. Ustalık aynı zamanda tkültürel bir faaliyet olup, toplumsal kültürümüzün de bir parçasıdır. Yaratma, inşa etme, yapma gücü ve bilgisini toplumun hafızasında tutabilmek, bu bilgilerin

gelecekte yeniden şekillenecek olan üretim/tüketim paradigmasına katkı sağlaması bakımından çok değerlidir. Ustalar, gerek kendi inşa becerileri ile katma değer yaratma konusunda, gerekse sundukları iş imkanları ile daha geniş bir çevreye fayda sağlama ve bir lokal topluluğu canlı tutma konusunda çok önemli roller üstlenmektedir.

Geleneksel ahşap tekne üretim teknikleriyle bugüne kadar usta-çırak ilişkisi çerçevesinde nesillerden nesillere aktarılan gulet ustalığının bir kültürel miras kapsamında değerlendirilmesi, ahşap tekne yapımcılığı geleneğinin Bodrum'un yerel kültür ögesi olarak belgelenmesi, arşivlenmesi, korunması, geliştirilmesi süreçleri için önem arz etmektedir.

BOTAŞ ve Ziya Güvendiren usta örneğinde önemli bir tasarım tecrübesi yaşanmış, ustanın büyük bir beceri ile şekillendirdiği, yerel beceri ve evrensel ihtiyaca cevap veren çözümleri buluşturduğu ilk turistik Gulet prototipi, yeni bir trend yaratmıştır. Bu tez çalışmasında gerçekleştirilen araştırmalar sayesinde, Türkiye'nin ilk turistik amaçlı Guletinin BOTAŞ olduğu ve 1967 senesinde Haşım Birkan tarafından yaptırıldığı, yüksek bir kesinlikle ilk defa belirlenmiştir.

Bodrum Guletinin türlerini tanımlamak, bu Guletlerin sınıflandırılması ve alt türlerinin tespiti, alt türleri tespit etmenin sağladığı ekonomik ve diğer faydalar, bu modellerin geliştirilmesinde ustaların rolü, bu rolün zaman içinde uğradığı değişim de araştırmanın sorularındandır.

60 yıllık zaman dilimi içerisinde, çeşitlenen müşteri talebini ve değişen şartları en iyi şekilde karşılamaya yönelik onlarca tekne modelinin sürekli geliştirildiği görülmektedir. Bu modellerin bazıları zaman içerisinde kaybolurken, 1967 senesinde denize indirilen ilk gulet atatipin doğrudan takipçisi olan tekne tiplerinin yapımının hala sürdüğünü görmek de mümkündür. Araştırma sürecinde sahada ve arşiv taramalarında karşılaşılmış pek çok tekne incelenmiş ve bunlar benzerliklerine göre sınıflandırılmıştır. Bunların içinde güncel olarak yaygın kullanımda olanlar ayrılmıştır. Nitelikleri detaylı olarak incelenen ve 16 farklı kategoride gruplanan bu tekne tipleri, deniz turizmi ile ilgilenen yatırımcılara ve kararlarını gözden geçirme ihtiyacı duyan mevcut profesyonellere yönelik, kullanıcıların farklı ihtiyaçlarını ve davranış biçimlerini olası iş modelleri ile birlikte bütünsel olarak değerlendirmelerine imkan verecek bir altyapı sunmaktadır.

Zihinsel ve fiziksel anlamda insanın yetenek sınırlarını sürekli zorlayıcı bir iş olan tekne ustalığı, zor iş koşullarda gerçekleştirilen, kalıcı olarak sakatlayıcı iş kazalarına sebep verebilecek doğası nedeniyle ürkütücü, bu nedenle sadece büyük bir hevesle bu işe başlamış kişilerin sürdürdüğü, belki de maddi getirisinden ziyade sağladığı manevi tatmin için sıkıntılarına katlanılan, özel bir meslek dalıdır.

İkinci Dünya Savaşı ertesinde Türkiye ve daha genel olarak dünya ekonomisinde yaşanan gelişmeler, sürekli olarak şartları değiştirmiştir. Tekne yapımcısı ustalar, değişen, yenilenen bir paradigma içinde üstün adaptasyon yeteneği sergileyerek mesleklerini ve işlerini güncel şartlara uydurmayı başarmış, üstelik çok kısa bir zaman dilimi içerisinde Türkiye için önemli büyüklükte bir ekonomik değeri yoktan var etme becerisini göstermişlerdir. Bu noktada, 60 yıldır değişmeyen orijinal bir tasarımı ortaya koyan ustaların estetik ve teknik öngörülerinin takdir edilmesi gerekir.

BOTAŞ önemli bir tarihi referans olarak kabul edilebilir. Gulet’ spesifik bir tekne formudur ve belirleyici görsel ve işlevsel özelliklere sahiptir. Bodrum bölgesine ait olarak gelişen bu tipolojinin ilk örneğine referansla orijinal olarak kabul edilmesi, orijinalliğinin korunması için yazılı olarak tariflenmesi, envanterlerinin çıkarılması ve standartlarını belirlenmesi kalıcılığı ve sürekliliği açısından büyük önem taşımaktadır.

Bu araştırmaya dayanarak, geleneksel tekne yapımı işinin devlet eliyle desteklenir olabilmesi ve bu geleneğin sürekliliğinin desteklenmesi için örnek teşkil etmesi açısından, Maliye Bakanlığı ve Turizm Bakanlığı arşivlerinin taranarak Haşim Birkan ve Botaş Kamping girişimlerine dair daha kesin ve destekleyici bilgilere ulaşılması anlamlı olacaktır.

7.1 Gelecek Önerileri

“Mavi yolculuk” veya “Gulet seyahati” olarak anılan bir tatil türünün ortaya çıkmasında, popülerleşmesinde ve turizm sektörünün önemli bir dalı haline dönüşmesinde bu faaliyetlerin yapıldığı ahşap teknelerin rolü büyüktür. Bu tekneler estetik cazibeleriyle, önce Bodrum ardından Muğla ilinin tüm kıyılarının endemik, orijinal bir değeri olarak, tüketicilerin algısında bilinen ve tanınan arzu nesneleri olarak bir yer edinmiştir.

Bodrum Guletinin yüksek bir marka değeri olduğu yaygın bir kabuldür. Bunun tescil edilerek coğrafi işaretli bir ekonomik varlık olarak değerlendirilmesi, bu alanda yeni

yatırımların önünü açacak ve dünya çapında aranan, tercih edilen ürünlerin geliştirilmesinin önünü açarak bu yüksek karlı ekonomik faaliyetin ve onbinlerce kişiye iş imkanı sağlayan ilişkili mesleklerin gelecekte de var olmasını ve tercih edilmesini sağlayacaktır. .

Teknelerin ilk modellerinin yaratımında ve sonraki 60 yıl boyunca sürekli yenilenmelerinde, Bodrum’lu tekne yapımcısı ustaların çok önemli rolleri olmuştur. İlçede 1930’larda süngerciler için kayık yapmaya başlayan ilk ustalar, dönemin sosyal ve ekonomik şartları içerisinde, önceki yüzyılların ürünü olan ahşap yelkenlileri dönüştürerek yepyeni bir iş modelinin doğmasına ön ayak olmuş, öncülü olmayan, ancak tüm dünyada benimsenen turistik amaçlı yeni bir türü ve bunun özgün tasarımı teknelerini ortaya koymayı başarmıştır.

Bu başarı hikayesi, son yıllarda bir yavaşlama dönemine girmiştir. 1995 yılında imzalanan AB ülkeleri ile Gümrük Birliği antlaşması, 1999 yılında Helsinki Kriterlerinin benimsenmesi ve 2004 yılında imzalanan AB ile Uyum Sürecinin başlaması, ülkede hızlı değişimlere sebep olmuş, rekabetin doğasını değiştirmiş, iş yapış şekillerinin çok kısa zaman içinde dönüşüm geçirmesi zorunluluğunu doğurmuştur. Gelişmeler, çok uzun süre kapalı bir ekonomide yaşamış ve böyle bir ekonomik düzene göre faaliyetlerini düzenlemiş tekne ustaları için zorlayıcı bir değişim sürecini başlatmıştır.

Bu tarihlere kadar, gulet arketipinin evriminin baş aktörü olan ustalar, yeni gelişen ekonomik paradigma ve yasal düzenlemeler karşısında, bu teknelerin evrimine sınırlı katkıda bulunabilecekleri bir çerçeveye içine mahkum olmuştur.

Sektörün bütünü adına yapılacak bir değerlendirmede, yeni düzenlemelerin şemsiyesi altında daha büyük, daha pahalı, daha güçlü ve daha hızlı tekneler yapılabildiği görülmektedir. Öte yandan, 1970’lerden itibaren gulet turizmini bu kadar popüler, bu kadar sevilen bir tatil formu haline sokan, fakat kantitatif olarak ölçülemeyen bazı özelliklerin korunabildiğini söylemek güçtür.

Bodrum’da ahşap tekne ustalığının değişimini belirleyen bir diğer konu da, yıllarca bu işlere emek vermiş, onlarca tekne inşa etmiş ustaların tekne yapma yeteneklerinin kanunen kısıtlanmasıdır. AB uyum yasaları ile birlikte daha yüksek çalışma standartlarını yakalama hedefini koyan hükümet, mühendislik eğitimi olmayan kişilerin belli büyüklüğün üstündeki tekneleri imal etmesini sınırlamıştır.

Böylelikle ustalar, kanuni düzenlemelere dayalı kıstaslar gereği daralmış bir alanda faaliyet göstermek durumunda kalmış, bazı ustalar mühendis çalıştırarak, bazıları da ailenin yeni jenerasyonlarının mühendislik bilimlerini tercih etmesi sayesinde, faaliyetlerini sürdürebilmiştir. Bugün, mühendislik hesabı yapmadan, proje çizmeden yapılabilecek en büyük tekne 24 metre ile sınırlıdır.

Oodağında ahşap yelkenli tekneler olan bir ürün/hizmet sisteminin gelişmesinde, “Mavi yolculuk” veya “Gulet seyahati” olarak anılan bir tatil türünün ortaya çıkmasında, popülerleşmesinde ve turizm sektörünün önemli bir dalı haline dönüşmesinde bu faaliyetlerin yapıldığı ahşap tekneler kadar, onların yapımcısı ustaların rolü de büyüktür. Bu tekneler estetik cazibeleriyle, önce Bodrum ardından Muğla ilinin tüm kıyılarının endemik, orijinal bir değeri olarak, tüketicilerin algısında bilinen ve tanınan arzu nesneleri olarak bir yer edinmiştir.

1990 ve 2000’li yıllarda mavi yolculuk turizmine olan ilgi sürekli olarak artmaya devam etmiştir. Artan talep, yeni malzemelerin kullanımı ve teknolojik yatırımlar teknelerin lüks seviyelerinde ve inşa adetlerinde sürekli artışa sebep olmuştur. Artan boyları ile güçlenen tekneler açık denizlerde daha rahat seyir yapılabilir hale gelmiş, Gulet Turizmi uluslararası denizlerde, Ege ve Adriyatik denizi sahillerinde gittikçe popülerleşmiştir. Bu sebeple, marangozhaneden tersaneciliğe geçiş yapmış ekonomik olarak güçlü tekne yapımcılarının rekabet imkanlarını korumaya çalışacağı, ihracat ve uluslararası gulet turizmi odaklı daha büyük tekne siparişlerine odaklanacağı düşünülmektedir.

Coğrafi, ekonomik ve politik şartların uygunluğu ve teknik becerinin varlığı sayesinde çok hassas bir denge noktasında var edilebilen bu değerli iş kolunun Türkiye’deki büyümesinin, sürekliliğinin tehdit altında olduğunun altını çizmek gerekir. Doğal ve bakir ortamlarda yapılan haftalık yolculuk modeli gulet turizmi, tatil faaliyetlerinin yürütüldüğü coğrafyalarda kitle turizmine yönelik büyük otel ve tesislerin açılmasından olumsuz etkilenmektedir. Bu olumsuz etki, önceki yıllarda Bodrum çevresindeki koyların imara açılması sonrası görülmüştür. Günümüzde bu destinasyonlara daha çok günübirlik turlar düzenlenmektedir. Sahillerimizde nüfus yoğunluğunun artması durumunda, Mavi Yolculuk fikrinin cazibesini kaybedeceği açıktır. Tüm bu olumsuzluklar karşısında, Gulet yapımcılığı becerisinin ve Mavi Yolculuk fikrinin Türkiye’ye ait kalması, sahillerimizde yaşatılması ve gelecek nesillere aktarılabilmesi için yüksek bir farklılık ve kararlılık gerektiği ortadadır.

Bu tez, herhangi bir ürün/insan ya da hizmet/insan etkileşimi üzerine bir akademik araştırma değil, bir ilçenin kaderini değiştiren, bir ülkenin uluslararası tanıtımında baş rolü oynayıp en göz alıcı pozları veren, insanlığın en büyük tutkusu olan merak hissini doyuran, heyecan ve macera ihtiyacını gideren ve belki de en önemlisi insanın doğa ile olan kopmaya yüztutmuş bağını güçlendiren bir tutku nesnesinin varoluşunu tüm boyutlarıyla anlama çabasıdır. Yarattığımız ve sahip olduğumuz değerlerin önemini bilmek ve bu değerleri koruma yolunda, bu tez çalışmasını bir başlangıç olarak kabul etmek en büyük umudum ve arzumdur.





KAYNAKLAR

- Aktar, A.** (2016). Sünger peşinde Bodrum'a gitti, vurgunu bitirdi. Tarih, 46–54.
- Alden, J.G.** (2018, 12 Kasım). *Design no 924, Alden designs - hart nautical collection, MIT Museum - designers of Fine Yachts*. Erişim Adresi: <http://www.alddesigns.com/motorsailers-ketch/d0924.html>
- Arpa, H.** (2015). *Balıkçılık Tarihimizden Notlar*. Ankara: TMMOB Ziraat Mühendisleri Odası.
- Atahan, A. M., & Bilecik, N.** (1989). “Türkiye’de Süngercilik ve Hastalık Sorunu” *İnceleme Raporu*.
- Ayaz, H.** (2015). *Bodrum ve Turizm Sevdam*. İstanbul: Destek Yayınları.
- Binder, T.** (2012). *Gayıktan Gulete*. İstanbul, Doğan Burda Dergi Yayıncılık.
- Binder, T.** (2019). Bodrum Denizciliği Ve Tekne Yapımcılığında Giritli Göçmenlerin Rolü. *International Symposium On Cretan Studies ISCreS*.
- Can, A.** (2013, 16 Mayıs). 90 Yıllık Cumhuriyet Döneminde Gemi Sanayimiz. Erişim adresi: <https://www.denizhaber.com/90-yillik-cumhuriyet-doneminde-gemi-sanayimiz>.
- Chapelle, H.I.** (1957). *Report to the Government of Turkey on Fishing Boats*.
- Chapelle, H.I.** (1973). *The American Fishing Schooner, 1825-1935*, New York: W.W.Norton & Co.
- Chapelle, H.I.** (1994). *Boatbuilding*. New York: W. W. Norton & Co.
- Cherino, W.** (2015, 2 Ocak). *MH Tarzan*. Erişim adresi: <http://www.lesamisdutarzan.info/>
- Çakmak, T.F., Dinçer, F.İ. (eds.)** (2016) *Deniz Turizmi*. Ankara: Detay Yayıncılık.
- Çetin, N., & Atilla, N.K.** (1978). Bodrum’da Haşim Birkan Evi. *Ev Dekorasyon*, 19: 30,36.
- Çırpanlı, M.T.** (2016). “Gayıkçı Mustafa”, *Naviga*, 5/16: 132-134
- Çoban, C.** (2015). *Bodrum Denizcilik Tarihi Araştırmaları*. İstanbul: PKitap Yayıncılık.
- Çoban, H.** (1995). *Ağacın Suyuna Gitmek*. Bilim ve Teknik, 333: 37–38.
- Damianidis, K.** (1989). *Vernacular Boats and Boatbuilding in Greece Vol.1 & Vol.2*. University of St. Andrews.
- Damianidis, K.** (1998). *Elliniki Paradosiaki Nafpigiki - Greek Vernacular Boatbuilding* (1st ed.). Athens: ETBA.
- Dear, I., & Kemp, P.** (2006). “Vulcan” *The Oxford Companion to Ships and the Sea*. Oxford University Press.

- Delis, A.** (2016). *Mediterranean Wooden Shipbuilding : Economy, Technology and Institutions in Syros in the Nineteenth Century*. Leiden: Koninklijke Brill NV.
- Doane, C. J.** (2010) *The Modern Cruising Sailboat*. Maine: McGraw-Hill
- Erhat, A.** (1973). *Mavi Yolculuk*. İstanbul: Bilgi Yayınevi.
- Eyüboğlu, B. R.** (2009). *Mavi Yolculuk Defterleri*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Ferreiro, L.D., & Pollara, A.** (2016). Contested Waterlines. The Wave-Line Theory and Shipbuilding in the Nineteenth Century. *Technology and Culture*, 57(2),414-444. <http://www.jstor.org/stable/44017023>
- Ferreiro, L. D., & Pollara, A.** (2017). *Clippers, yachts, and the false promise of the wave line*. Physics Today, 7. <https://doi.org/10.1063/PT.3.3627>
- Galanti Bodrumlu, A.** (1945). *Bodrum Tarihi*. İstanbul: Işık Basım Ve Yayınevi.
- Greenhill, B., & Manning, S. F.** (1988). *The Evolution of the Wooden Ship*. New York: Facts on File.
- Güleryüz, A.** (2004) *Kadırgadan Kalyona Osmanlıda Yelken: Mikyas-ı Sefain*. İstanbul: Kaptan Yayıncılık.
- Güleryüz, A., & Langensiepen, B.** (2007). *Osmanlı Donanması* (3rd Edition). İstanbul: Denizler Kitabevi.
- Gülsöken, S.** (2020). *Bodrum'un Gayıkları* (İ. Çalışlar, Ed.; 1. Baskı). Bodrum: Bodrum Deniz Müzesi Yayınları.
- Gür, R.** (2002). *Bodrum 1930 1980* (3rd ed.). İstanbul: Celsus Yayıncılık.
- Iggers, G.** (1997) *Historiography in the Twentieth Century: From Scientific Objectivity to the Postmodern Challenge*. Middletown, Connecticut: Wesleyan University Press & University Press of New England, Hanover, N.H.
- IMEAK, D.** (2019). *Türkiye'de Deniz Turizmi*. Deniz Ticareti - IMEAK DTO, Ağustos.
- Kademoğlu, O.** (2000). *Denizlerin Güzelleri*. İstanbul: Duran Kitapları.
- Kelly, M., & O Grada, C.** (2017). *Technological Dynamism in a Stagnant Sector: Safety at Sea during the Early Industrial Revolution*. Dublin, University College.
- Köküöz, A. N., & Kuyaş, Ö.** (1995). *Yüzyıllara Yayılan Gelenek Ahşap Tekne Yapımı*. Bilim ve Teknik, 338: 40,48.
- Köyağasıoğlu, Y.** (2014). *Denizin Kanatlı Perileri Yelkenliler*. İstanbul: Naviga Yayınları.
- Köyağasıoğlu, Y.** (2016, 17 Kasım). *Guletlerin Gelişimi*. Gulet Group International Brokerage. Erişim adresi: <http://www.guletgroupp.com/guletlerin-gelisimi.html>
- Küçükerman, Ö.** (1987). Bodrum'un "Usta Teknecileri." Turing Dergisi, 76/355: 32–51.

- Kükner, A., Sariöz, K., Güner, M., Bal, Ş., Akyıldız, H., Aydın, M., et al.** (2009). *Türk Tipi Guletlerin İncelenmesi ve Form Optimizasyonu*. 106M086 Tübitak Araştırma Projesi.
- Lavery, B. (Ed.).** (2017). *A Manual of Maritime Curatorship*. Maritime Heritage Network.
- Liddell, H. G., & Scott, R.** (1996). *A Greek English Lexicon*. New York: Oxford University Press USA.
- Mansur Coşar, F.** (2015). *Bodrum Ege’de Bir Kasaba*. Bodrum: BODTO Yayınları.
- Müller-Wiener, W.** (1998). *Istanbul Port*. Istanbul: Tarih Vakfı Yayınları.
- Nargileci, B.** (2008). Bodrum Ekonomisinin İlk Gözbebeği Sünger. Bodrum Bülten.
- Nutku, A., & Küçük, F.** (1963). *Turkish Coastal Vessels I - Çektirme, Gulet*. *Gemi Enstitüsü Bülteni*, 8: 1,36.
- Rieth, E., Barker, R., & Penzo, G.** (2003). *Shipbuilding Practice and Ship Design Methods From the Renaissance to the 18th Century*.
- Sampaio, A. Z.** (2018). 2018 3rd International Conference of the Portuguese Society for Engineering Education (CISPEE). *Historic Evolution of Technical Drawing in Engineering*, 9. <https://doi.org/10.1109/CISPEE.2018.8593496>
- Sariöz, K.** (1995). *Gemi İnşaatı Ders Notları*. İstanbul Teknik Üniversitesi.
- Sözer M., & Sözer S.** (2015, 21 Aralık). *Ismail Kaptan ve Macerası*, Erişim Adresi: <https://kuakmer.org/ismail-kaptan-ve-macerasi/>
- Thiesen, W.H.** (2006). *Industrializing American Shipbuilding, The Transformation of Ship Design and Construction, 1820-1920*. Gainesville: University Press of Florida



EKLER

EK A: Foça guletleri Liman Kaydı



Tekne Adı	Turgut Reis	Yunus Emre	Zehra	Büyük Uğurlu	Kardeşler III	Nihat Kaptan - I
Özellikleri						
Yapım Malzemesi	Ahşap	Ahşap	Ahşap	Ahşap	Ahşap	Ahşap
İnşa Yılı	1950	1982	1943	1990	1967	1997
İnşa Yeri	Yunanistan	Bodrum	İtalya	Bodrum	Bodrum	Bodrum
Tam boy (m)	19	23	20	21	19	23
L _{WL} (m)	15.7	19.3	17.5	17.8	15.8	19.8
B (m)	5.15	5.6	4.82	5.7	4.95	5.8
D (m)	1.75	1.85	2.26	2.0	1.3	1.9
Güç (HP)	350	240	200	300	200	600
Gros Ton	-	48.09	-	41.91	-	48.87
Net Ton	-	26.75	-	19.44	-	28.55

Şekil A.1 : Foça guletleri Liman Kaydı, Kükner, 2019.

ÖZGEÇMİŞ

Ad-Soyad

: Mehmet Turgut ÇIRPANLI

ÖĞRENİM DURUMU:

- **Lisans** : 1996, ODTÜ, Endüstri Ürünleri Tasarımı
- **Yükseklisans** : 1999, Mimar Sinan Üniversitesi, Endüstri Ürünleri Tasarımı

MESLEKİ DENEYİM VE ÖDÜLLER:

- 1997-1999 yılları arasında GöN Deri’de tasarımcı olarak çalıştı.
- 2000 yılında Koleksiyon Mobilya’da tasarımcı olarak çalıştı.
- 2001-2009 yılları arasında İstanbul Teknik Üniversitesi’nde Araştırma Görevlisi olarak görev aldı.
- 2008 yılında Design Turkey – Good Design ödülü aldı.
- 2009-2017 arasında Çırpanlı Tasarım Danışmanlık şirketinde çalıştı.
- 2017 yılından bugüne Kadir Has Üniversitesi’nde Öğretim Görevlisi olarak çalışmaktadır.

DOKTORA TEZİNDEN TÜRETİLEN YAYINLAR, SUNUMLAR VE PATENTLER:

- **Çırpanlı, M. T.,** Turan, G. 2023. Factors Determining the Gulet Hull Form and a Look into the Morphological Development of the First Touristic Gulet “BOTAŞ”, *AZ ITU Journal of the Faculty of Architecture*, 1302-8324.
- **Çırpanlı, M.T.,** 2022. Bir Kültürel Miras Ögesi Olarak Bodrum Guleti: Balıkçı Kayığından Turistik Ahşap Yelkenliye Geçiş Sürecinde İlk Bodrum Guletinin Doğuşu, *IV. Uluslararası Turizm ve Kültürel Miras Kongresi, 16-20 Kasım 2022, Bodrum*
- **Çırpanlı, M.T,** (2016). “Gayıkçı Mustafa”, *Naviga*, 5/16: 132-134