

KARADENİZ GELENEKSEL TEKNE TİPLERİNİN ÖNEMLİ BİR KEŞFİ: ÇAPAR TEKNESİ

Korhan BİRCAN*
Murat BİRCAN
Uğur GENÇ
Nili LIPHSCHITZ

Özet

Ortaçağdan itibaren Doğu Karadeniz Bölgesi'nde yapılmış olan gemi ve teknelerin tarihsel gelişimi, Osmanlı İmparatorluğu'nun 1461 yılında bölgeye hâkim olmasından sonra da aynı yöntemlerle devam etmiş, bu durum geleneksel Karadeniz tekne tipolojisinin oluşumunda önemli rol oynamıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren de yapımı süren geleneksel gemi ve tekne tiplerinin zamanla ihtiyaçlar karşısında değişerek gelişmesi, ulaşım ve ticari imkânların çoğalması gibi faktörlerin sonucunda bölgede ahşap tekne yapımı yavaş yavaş azalma göstermiştir. Bununla birlikte, tekne ustalarının birer birer yitirilmesi ve kullanılan ahşap malzemenin eskisi gibi her zaman temin edilememesi de, bu geleneksel tipolojinin yok olmasında önemli etkenler olarak sıralanabilir.

Karadeniz'in yok olan geleneksel tekne tiplerinden önemli bir örneğini oluşturan Çapar teknesi günümüze kadar sağlam kalmayı başarmış ve 2012 yılında Sinop İl Kültür Müdürlüğü'nce muhafaza altına alınmıştır. İstanbul Restorasyon ve Konservasyon Merkez Laboratuvarı tarafından koruma-onarım çalışmalarına başlanan teknenin yapım tekniğini aydınlatmaya yönelik bilimsel incelemeleri de Deniz, Gemi, Tekne Arkeolojisi ve Deneyisel Araştırmalar Grubu (DEGATAR) uzmanları tarafından Tel-Aviv Üniversitesi Botanik Analiz Laboratuvarı'nın katkılarıyla gerçekleştirilmektedir.

Anahtar Kelimeler: Çapar Teknesi, Paraskalmia, Balaşkerma, Konservasyon.

Giriş

Karadeniz ve Ege halkları arasındaki kültürel ilişki yüzyıllar öncesine dayanmaktadır. Karadeniz'de Rum kolonilerinin kurulmasından itibaren deniz ticareti, bu iki deniz arasında yerel ekonominin önemli bir yönü olmuştur ve bu nedenle Karadeniz'deki kolonilere Ege'den yoğun Rum hareketinin olduğu bilinmektedir. Ege, Marmara ve Karadeniz, Doğu Roma İmparatorluğu'nun (Bizans) hâkimiyeti altındaki başlıca deniz alanlarıydı. Bu nedenle Bizans İmparatorluğu için gemi ve tekne yapımı en

* Korhan BİRCAN, Murat BİRCAN, Tarihi Gemi-Tekne Araştırmacısı, Deniz, Gemi, Tekne Arkeolojisi ve Deneyisel Araştırmalar Grubu (DEGETAR), İstanbul Tarihi Yarımada Uygulama ve Araştırma Merkezi (İST-YAM), Yıldız Teknik Üniversitesi Yedikule Kampüsü, Hacı Evhaddin Caddesi No:80 Fatih-İstanbul/TÜRKİYE (+90212) 588 21 14, e-posta: gemiarkeolojisi@gmail.com.

Uğur GENÇ, Restoratör-Konservatör, İstanbul Restorasyon ve Konservasyon Merkez ve Bölge Laboratuvarı Müdürlüğü, Topkapı Sarayı 1. Avlu 34400 Sultanahmet - İstanbul/ TÜRKİYE. (+90212) 527 02 19, e-posta: ugur.genc@kulturturizm.gov.tr.

Nili LIPHSCHITZ, Botanik Uzmanı, Institute of Archaeology – The Botanical Laboratories, Tel Aviv University, (972 - 03) 6409427 e-mail: nilili@post.tau.ac.il.

önemli denizcilik faaliyetlerinden birini oluşturmaktaydı. Askerî tersanelerinde donanma gemileri inşa edilirken, özel tersanelerde ise çok sayıda balıkçılık ve ticarî faaliyete hizmet eden gemiler üretilmekteydi.

Gemi ve tekne üretiminin yaygınlaşarak hız kazandığı Bizans Döneminde temel oluşturmaya başlayan geleneksel Karadeniz tekne tipolojisinin gelişmesinde, Karadeniz kıyısı boyunca Osmanlı İmparatorluğu'nun 15 ila 18. yüzyıllar arasında bölgede sahip olduğu, büyük ölçekli 44 tersanenin de çok önemli katkıları olmuştur. Rum tekne ustalarından aktarılacak zamanla Türk el işçiliği ile zenginleştirilen yapım tekniklerinin kullanıldığı başlıca gemi ve tekne inşa yerleri arasında, Amasra, Bartın, Sinop, Samsun, Giresun, Trabzon bulunmaktaydı (Resim: 1a). Bu tersanelerde Osmanlı donanması için olduğu kadar, ticarî faaliyetlerde kullanılmak üzere çok farklı tiplerde gemi ve tekneler de inşa edilmiş, yakın zamanlara kadar bu gelenekselleşen ahşap tekne üretimi bölge ustaları tarafından devam ettirilmeye çalışılmıştır (Resim: 1b-c-d-e-f).

Çapar Teknesi, *Paraskalmia* ve *Balaşkerma*

Usta çırak ilişkisi ile aktarılan, plan ve bir şema kullanılmadan ustalık ve malzeme bilgisine dayalı olarak üretimi yapılabilen, Geleneksel Karadeniz teknelerinin kaybolmuş ya da kaybolmakta olan tipolojilerinin incelenmesi üzerine, 2010 yılında başladığımız araştırmalarımız sonucunda, tamamen yok olmuş tekne tiplerinin bir envanteri oluşturulmaktadır. Hazırlanan bu envanter içinde yer alan ve geçtiğimiz yıllarda kendi tipolojisi sağlam durumda bulunan ve gemi arkeolojisi uzmanlarınca önemli bir keşif olarak değerlendirilen Karadeniz çektirmesi tipindeki tekne, hem Bizans, hem de Osmanlı İmparatorluğu zamanında kullanılmış, muhtemelen öncülü *Paraskalmia-Balaşkerma* tipi tekne olan günümüz Çapar Teknesi'dir. Geleneksel Karadeniz gemi ve teknelerinin araştırmasındaki ilk çalışma konusu olarak belirlediğimiz Çapar teknesi hakkında çeşitli yazılı ve görsel belgeye ulaşmak mümkündür. Geç Bizans - Erken Osmanlı tarihçisi olan Anthony Bryer, 1966 yılında yayımladığı "Trabzon İmparatorluğu'nda Gemicilik" isimli makalesinde, Trabzon'daki Ayasofya Müzesi'nin duvarlarında bulunan yüzden fazla ikonografik gemi, tekne çiziminden söz etmekte olup Pontus'ta balıkçılık ve yük taşımacılığında kullanılan *Paraskalmia* isimli bir tekneye değinmektedir (Resim: 2a). Yine aynı yazısında 1932 yılında fotoğrafı çekilen bir Çapar teknesinin ikonografik çizimlerdeki *Paraskalmia* ile karşılaştırıldığında, tekne tiplerinde görülebilen benzerliğe dikkat çekilmektedir (Resim: 2b). Bununla beraber Trabzon İmparatorluğu'nun resmî tarihçisi olarak kabul edilen Panaretos da, *Paraskalmia*'nın hem Osmanlılar, hem de Trabzon halkı tarafından çok uzun yıllar kullanıldığını aktarmaktadır.

Bizanslı Rum ustalardan Osmanlı tekne, gemi ustaları ve denizcilerine kazandırıldığını gördüğümüz söz konusu tekne, Bizans'da *Paraskalmia*, Osmanlı zamanında *Balaşkerma* adıyla anılırken, Cumhuriyetin ilânından sonraki zamanlarda 'Çapar' olarak bilinmektedir. Etimolojik anlamına göre Çapar ismi; eski Türkçede "çapmak" yani "yüzmek"ten türeyerek ismin fiil ekinin kalıplaşmasıyla oluşarak Çapar şeklini almıştır.

Geleneksel ahşap gemi ve tekne yapımı teknolojinin gelişimiyle yerini fiber ve metal malzemelerden modern üretime bırakmak zorunda kalmasıyla ahşap tekneler eski önemini yitirmişlerdir. Bununla beraber ahşap tekne yapım ustalarının her geçen gün daha da azalması ve mesleğe olan ilginin yitirilmesi ya da istenilen ahşap malzemenin

yeterli ölçüde elde edilemeyişi de, bu yok olma sürecinde sıralanabilecek diğer etkenleri oluşturmaktadır.

Yaptığımız araştırmalara göre; Geleneksel Karadeniz tekne tipolojilerinin incelenmesine yönelik daha önceki yıllarda yapılan birkaç çalışmaya rastlanmıştır. Ancak bu araştırmaların içinde, bildiri konumuzu oluşturan Çapar teknesi, şimdiye kadar bilimsel olarak araştırılıp incelenmediği gibi, teknik açıdan da belgelenmesi yapılmamıştır. Osmanlı arşivlerinde karşılaşılan bilgilerin Çapar teşkilâtını ve tekne ile yapılan sevkiyat kayıtlarını içermesi nedeniyle az sayıda da olsa günümüze ulaşmış olan bazı fotoğraflardan yararlanılarak tekne tipolojisi hakkında bilgi edinilebilmektedir. Tekne; çift başlı, baş ve kıç tarafı yukarı doğru keskin kavslidir. Teknenin iki tarafı baş ve kıç kısımları simetrik, kısa, dar güvertesi her iki tarafında mevcuttur. Boyu 11-13 metre arasında, eni 3-4 metre, derinliği 1.50 – 1.70 metreye yakındır (Resim: 3a). Fotoğraflardan anlaşıldığına göre tekne tek direkli, serenli ve aşırma yelken tipinde oluşuyla muhtemelen latin veya kare yelken bağlanabildiği görülmektedir (Resim: 3b). Arşiv fotoğraflarında daha çok kürekli olarak görülmekte olup (Resim: 3c), teknenin baş ve kıç tarafından yukarıya doğru uzanmış iki geniş tahta ayrıntısı ile karşılaşılmaktadır. Teknenin, Karadeniz bölgesindeki limanların açığında bekleyen yük gemilerinden kargoyu kıyıya ulaştırmak için (Resim: 4a-b) bir mavna gibi çekilerek kullanılmasının yanı sıra “aşırma yelkeni” sayesinde uzak mesafelere gidebildiği de bilinmektedir.

Karadeniz bölgesinde yaygın olarak kullanılan Çapar teknesi, tarihî Ayancık Kereste Fabrikası’nda da çok uzun yıllar nakliye işlerinde kullanılmıştır. 2004 yılında üretimin durdurulduğu ve artık taşıya edilmiş olan fabrika arazisinde âtıl vaziyetteki üç adet Çapar teknesi, çürümeye terk edilmişken (Resim: 5a-b) geçtiğimiz iki yıl içinde satın alma yoluyla çeşitli yerlere taşınmıştır. Teknelerden bir tanesi 2012 yılında Sinop İl Kültür Müdürlüğü’nün girişimleriyle eski Sinop Cezaevi Müzesi’nin bahçesine nakledilmiş, burada hazırlanan sundurma yapı altında muhafaza edilmeye başlanmıştır (Resim: 5c-d). Diğer tekneler ise gemi tipolojisi ve restorasyon konularında bilgisiz kişiler tarafından satın alınarak tekne turizmi yapmak amacıyla, ne yazık ki özgün formları deforme edilip iç ve dış konstrüksiyonu tamamen değiştirilmiştir (Resim: 5 e-f).

Çalışma Yöntemi

Çapar teknesinin tam olarak ne tip bir tekne olduğunu iyi anlayabilmek amacıyla, bu tekne hakkında görsel bilgilerin toplanmasına başlanarak özellikle, Karadeniz bölgesindeki koleksiyon, arşiv sahibi kişilerle iletişim kurulmuş ve tekneye ait birçok fotoğraf temin edilmiştir. Karadeniz’de özellikle Sinop, Samsun, Ordu, Giresun, Trabzon ve Rize’de yaygın olarak kullanılmış olan Çapar tekneleri “Çaparcılık” adıyla ayrıca anılmıştır. Bu illerde kurulmuş olan “Çaparcılar Odası Loncaları” sayesinde teknelerin faaliyetleri organize edilmiştir. Söz konusu loncaların Osmanlı arşiv incelemeleri hâlen devam etmektedir. Diğer bir yandan da sözlü tarih çalışması yapılarak bu tekneleri yakın zamanımıza kadar yapmış olan gemi, tekne ustaları hakkında bilgi toplanmasına çalışılmıştır. Ulaştığımız kaynaklardan bu teknelerin en son 1940’lı ve 1950’li yıllarda yapıldığı görülmektedir. Elde edilen dokümanlar sonrasında günümüze sağlam bir şekilde ulaşmış olan Çapar teknesi üzerinde ilk keşif incelemelerine, Sinop İl Kültür Müdürlüğü’nün davetiyle, 18 Şubat 2013 tarihinde başlanmıştır.

Tekne üzerinde yapılan üç günlük ön çalışmada, bilimsel amaçlı ilk bilgiler

toplanabilmiştir. Bu incelemede yapılan aşamalar; tekneye ait genel teknik detayı içeren yapım konstrüksiyonunun tespiti, tekne ortasına ait kesit çizimi, ahşap türünün tespiti için örnek alımı ile restorasyon ve konservasyon çalışmaları için gerekli bilgilerin tespit edilmesi olarak amaçlanmıştır.

Çapar Teknesi Genel Konstrüksiyon Planı

Çapar teknesinin yapım konstrüksiyon planı şu ana kadarki arşiv incelemelerimizde de gördüğümüz kadarıyla bilinmemektedir. Dolayısıyla Çapar Teknesi'nin yapım ve konstrüksiyon planlarının çıkarılması için, tekne üzerinde teknik çizim çalışmasına ihtiyaç duyulmuştur. Tekne omurgası; beş ayrı parçadan meydana gelerek, baş ve kık bodoslamaları ikiye parçadan olmak üzere, orta kısmı boydan boya tek parçadır. Omurgaya Burma Tahtası için aşoz açılmış olup posta (eğri) sayısı 50 adettir. Teknenin enlemesine olan kesitini anlamak için, tekne ortasına denk gelen 25. döşek hizasından, orta kesit ölçüleri alınmıştır (Resim: 6 a-b-c-d). Posta-döşek dizilimi; iskele-sancak her iki tarafına da tek parça olacak biçimde yerleştirilen döşek üzerine, her iki tarafta (iskele-sancak) eklenen 2 adet eğri parçadan oluşmasıyla toplamda 5 parçadan meydana gelmektedir. 3 parçadan oluşan iç omurga, tekne ortasına uzunlamasına bütün olarak yerleştirilmiş, baş ve kık altına gelen yerlerde ise ek geçme yapılarak, buralara yerleştirilen dirsekler sayesinde baş ve kık bodoslamaların güçlendirmesi yapılmıştır. İç omurga, "metal saplama" kullanılarak omurgaya sabitlenmiştir. İskele-sancak doğrultusunda enlemesine uzanan tek parça döşekte, kavisli şekilde açılmış tek bir sintine deliği olup omurga üzerinde de bu sintine deliğine uygun kanal yapılmıştır. İskele-sancak olmak üzere her iki tarafta da üçer iç kuşak vardır. Tekne *armuz* kaplama yöntemine göre yapılmış olup ahşap yapı parçalarının bir kısmı tel çivi, dövme çivi ve vidalı rondelayla sabitlenmiştir. Teknenin postalarında ve kaplama tahtalarında yer yer görünen onarım amacıyla değiştirilmiş veya ek ile sağlanmıştır farklı ahşap yapı elemanları tespit edilmiştir.

Bozulma ve Öneriler

Çapar teknesi atıl vaziyette durduğu Ayancık Kereste Fabrikası alanında doğal şartlar altında zarar görmüş, iskele alt tarafındaki kaplama tahtalarında ve döşek-postalarında çürümeler, kurtlanma ve yoğun mantarlaşma gözlemlenmiştir. Bu biyolojik zararlar özellikle teknenin baş üstü ve kık üstü güverte tahtalarında var olmakla birlikte, genel konstrüksiyonda yaygın olarak mevcuttur. Ayrıca teknenin taşınması sırasında kırılma ve ezilmelerin meydana geldiği fiziksel hasarlar görülmüştür. Bu hasarların ve zararlı biyolojik aktivitelerin giderilmesi için gerekli olan restorasyon ve konservasyon çalışmaları Kültür ve Turizm Bakanlığı uzmanı Konservatör Uğur Genç tarafından çalışılmaktadır.¹ Ahşaplara uygulanacak fümigasyon ve emprenye işlemlerinin ardından teknenin mevcut formunun korunarak en az müdahale ile bir taşıyıcı sistem üzerinde

1 Bir teknenin yapım konstrüksiyon planını oluşturan teknik endaze çizimi, bir anlamda yazılı çizili restorasyon niteliğinde olan bir belgeleme işlemidir. Bu çalışmanın tamamlanmasını takiben fiziksel uygulamalarla gerçekleştirilecek olan koruma ve onarım çalışmalarının İstanbul Restorasyon ve Konservasyon Merkez Laboratuvarı'na yürütülecek olmasının, Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın dâhil olduğu ilk gemi restorasyonu ve konservasyonu çalışması olmasıyla da önemli bir girişimdir. Bu bağlamda, Bakanlık tarafından bu tip tarihi tekne, gemi belgeleme, kayıt, restorasyon-konservasyon uygulamalarının yapılabilmesi amacıyla maddi ve manevi olduğu kadar uzman personel desteği sağlamanın da ülkemiz tarihi gemi koruma ve onarımları için ne kadar önemli olduğunu ifade etmek isteriz.

sergilenmesi amaçlanmaktadır².

Ahşap Analiz Sonuçları

Tekne de kullanılan ağaç türünün belirlenmesi için, örnek seçiminde özellikle tekne ana yapısını oluşturan, omurga, iç omurga, iç kuşaklar, posta, döşekler, kaplama tahtalarından numune alınmasına dikkat edilmiştir (Resim: 7a-b-c). Alınan örnekler Tel-Aviv Üniversitesi'nde görevli Botanik Uzmanı Prof. Dr. Nili Liphshitz'e analiz ettirilmiştir.

İncelemede ahşap örnekler çeşitli yönlerde; çapraz, uzunlamasına, enine ve radyal olmak üzere 4 farklı yönde kesilmiştir. Ahşabın üç boyutlu yapısına göre ağaç türlerinin tanımlanması, kesit alınan bu bölümlerde güçlü mikroskop kullanılarak yapılmış ve ahşabın mikro yapısı görüntülenmiştir. Elde edilen görüntülerin karşılaştırması sistematik olarak son tespit edilen ağaç ve ağaç türlerinin anatomik atlası ile hazırlanan referans kısımlarına göre yapılmıştır. Tekne üzerinde yaptığımız bu ilk incelemede örnekler yapı elemanları üzerinde belirli yerlerden alınmıştır. Projenin ileriki safhalarında teknenin tamamını oluşturan yapıdan örneklerin analiz edilmesine devam edilecektir.

Bazı ağaçların sert veya eski olmasından dolayı, örnekler yanlış ya da yetersiz kesilebilmekte ve bu durum istenilen tespitin uygun şekilde yapılmasını engelleyebilmektedir. Ayrıca çürümüş, kurtlanmış ya da mantarlaşmış yerlerden alınan örneklerde de tespit yapılamamaktadır. Örnek alınan parçanın yaklaşık 0,5 cm. veya 1 cm. ölçülerinde olması ve kıymık şeklinde değil, kütle verecek uygunlukta kesilmesi gerekmektedir. Ancak bu şekilde temin edilebilen örneklerin üzerinde doğru bir tespit yapmak mümkünür.

Çapar teknesinin analize uygun olan ahşap örnekleri üzerinde yapılan incelemelere göre elde edilen ilk sonuçlar Tablo 1'de gösterilmektedir.

AHŞAP ÖRNEKLER	Latince	Türkçe
Tekne Döşekleri	<i>Quercus cerris</i>	Saçlı Meşe
	<i>Castanea sativa</i>	Anadolu Kestanesi
Eğri ve Postalar	<i>Quercus petraea</i>	Sapsız Meşe
	<i>Quercus cerris</i>	Saçlı Meşe
Onarım Parçaları	<i>Fagus Orientalis</i>	Doğu Kayını
Omurga	<i>Quercus cerris</i>	Saçlı Meşe
Baş Bodoslama	<i>Quercus cerris</i>	Saçlı Meşe

² Restorasyon ve Konservasyon Laboratuvarı ile İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi Orman Endüstrisi Bölümü arasında gerçekleştirilen işbirliği protokolü kapsamında Çapar teknesine ait çok sayıda örnek analiz edilerek konservasyon yöntemleri belirlenebilecektir.

Kıç Bodoslama	<i>Quercus cerris</i>	Saçlı Meşe
Kaplamalar	<i>Quercus petraea</i>	Sapsız Meşe
	<i>Quercus cerris</i>	Saçlı Meşe
İç Kuşaklar	<i>Quercus petraea</i>	Sapsız Meşe

Tablo.1: Analiz sonuçlarına göre Çapar teknesinde kullanılan ahşap türleri

Sonuç

Başlanmış olan bu çalışma sayesinde; hem yok olmaktan kurtarılmış bir Karadeniz geleneksel teknesinin sürdürülebilir bir proje dâhilinde yaşatılması, hem de belgelemesi yapıp restore edilerek korumaya alınmasıyla birlikte deniz kültürümüze kazandırılmış eşsiz bir değerın tanıtılması amaçlanmıştır. Tekne üzerindeki araştırma, inceleme, koruma ve onarım işlemleri tamamlandıktan sonra, elde edilen bilgiler ışığında bir deneysel gemi arkeolojisi uygulamasıyla bu teknenin orijinaline uygun şekilde bire bir kopyasının yapılarak interaktif eğitim ile denenmesi ön görülmektedir. Sinop İl Kültür Müdürlüğü desteği ile inşa edilecek olan tekne replikanın, Karadeniz geleneksel tekne yapım yöntemlerine uygun olarak yapılacağından, yüzyıllardır süregelen ancak son yıllarda ihmal edilmiş olan geleneksel tekne yapıcılığının bir nebze de olsa yaşatılması sağlanabilecektir. Dünyadaki örnekleri gibi interaktif eğitim amaçlı kullanılabilecek olmasının yanı sıra, turistik olarak hizmet vermesi ve denizcilik kültürümüzün bir parçası olarak kalması da bu çalışmanın katma değerleri olarak sıralayabileceğimiz diğer kazanımlarını oluşturmaktadır.

Başta Karadeniz olmak üzere tüm denizlerimizde kullanılmış olan tarihî teknelerin bir envanterinin oluşturularak yok olmak üzere olan gemi ve teknelerin açığa çıkarılıp aslına uygun ve bilimsel yöntemlerle yapılması gereken koruma-onarım çalışmalarının ardından sergilenmelerini sağlamak, bu sahada çalışan biz bilim insanlarının olduğu kadar idari yöneticilerin de sorumluluğundadır. Sinop İl Kültür Müdürlüğü'nün Çapar teknesinin korunmasına yönelik göstermiş oldukları duyarlılık medyada da geniş yer alarak çeşitli gazete ve haber kanallarında kamuoyuna duyurulmuştur.³ Sinop İl Kültür Müdürlüğü'nün örnek alınması gereken bu hassasiyetinin ülkemizde yaygınlaşarak tarihi eserlerimizin gelecek kuşaklara aktarılmasını sağlayacak ortak çalışmaların daha da artması ümidini taşımaktayız (Resim: 8).

Katkı Belirtme

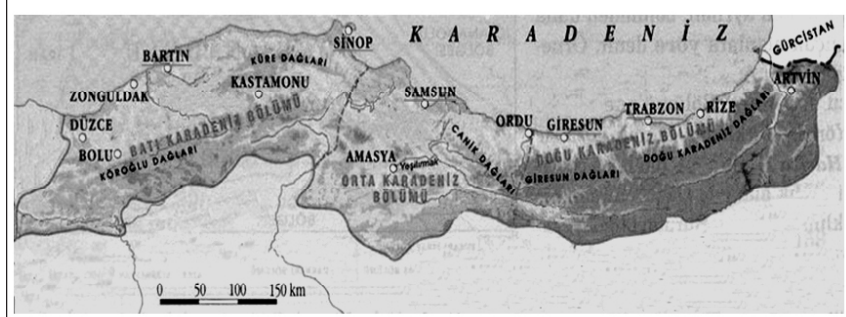
Âtıl hâldeyken Çapar teknesini kendi imkânlarıyla korumaya alarak denizcilik kültürümüze bu nadide tekneyi kazandırdığı ve tekne üzerinde bilimsel inceleme, belgeleme yapabilme imkânı sağlayan Sinop İl Kültür Müdürü Hikmet Tosun'a, teknenin koruma ve onarım ihtiyacını kısa sürede yoğun iş programlarına aldıkları için İstanbul Restorasyon ve Konservasyon Merkez ve Bölge Laboratuvarı Müdürü Ali Osman

3 http://www.dha.com.tr/hurdaliktan-cikan-tekne-koruma-altina-alindi-son-dakika-haberi_433649.html, Erişim Tarihi 17.03.2013.

Avşar'a, Müze kütüphanesinden yararlanma fırsatı veren ve yakın ilgilerini eksik etmeyen Sinop Arkeoloji Müze Müdürlüğüne ve Fuat Dereli'ye teşekkür ederiz. Ayrıca arşiv ve görsel belge oluşturmada ilk bilgilere ulaşmamızı sağlayan M. Ufuk Mistepe'ye, fotoğraf arşivinden yaralandığımız, Bartın Deniz Tarihi Müzesi oluşturma grubu'na, özel fotoğraf koleksiyonlarından yaralandığımız ve araştırmaya yakın alâka göstererek bilgilerini bizimle paylaşan Karadeniz insanına, dört seneden beri geleneksel Karadeniz tekne tipleri hakkında yaptığımız araştırma devam etmekteyken, Atlas Dergisi'ndeki aktüel haberini sunarak Çapar teknesinin bilimsel incelenmesine hız kazandıran Sezer Atmaca'ya teşekkür ederiz.

KAYNAKÇA

- ATMACA, S., 2012, Çapar Kaybolan Tekne, ATLAS, Sayı: 231, Haziran.
- BOSTAN, İ., 2005, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, Bilge Yayın Habercilik, İstanbul.
- BRYER, A., 1966, *Shipbuilding in the Empire of Trebizond*, The Mariners' Mirror 52.1
- BRYER, A., WINFIELD. D., 1985, *The Byzantine Monuments and Topography of the Pontos*, Vol. I-II, Dumbarton Oaks Studies.
- CHAPPEL, H. I., 1957, *Report to the Government of Turkey on Fishing Boats*, FAO Report n. 706, Rome.
- DAMIANIDIS, K., 2010, *Chains of Technology Transfer in the Traditional Shipbuilding of the Black Sea*, Transferts Technologiques en Architecture Navale Méditerranéenne de l'Antiquité aux Temps Moderns: Identité Technique et Identité Culturelle. Varia Anatolica XX, İstanbul 19-22 Mai 2007.
- KADEMOĞLU, O., 2000, *Denizlerin Güzelleri*, Duran Kitapları, İstanbul.
- KAHANE, H. – R. KAHANE – A. TIETZE., 1988, *The Lingua Franca in the Levant*, reprinted by Artun Altıparmak, İstanbul.
- NUTKU, A., KÜÇÜK, F., 1963, *Türk Kıyı Tekneleri I Çektirme - Gulet* İTÜ - İstanbul Teknik Üniversitesi.
- PULTAR, M., 2011, *Kamus-i Bahri*, (derleyen) Süleyman Nutki, İş Bankası Yayınları. İnternet Sinop'ta Hurdalıktan Çıkan Asırlık Tekne <http://www.youtube.com/watch?v=ZE6ZTU9Hkac> Erişim Tarihi: 08.03.2013.



a



b



c

Resim 1a: Karadeniz Bölgesi'nde Osmanlı İmparatorluğu zamanında faal olan tersane yerleri. 1b- 1910 yılında Bartın' da tekne yapımcılığı. 1c- Kırıkkale'de tekne yapımı (1972).



d

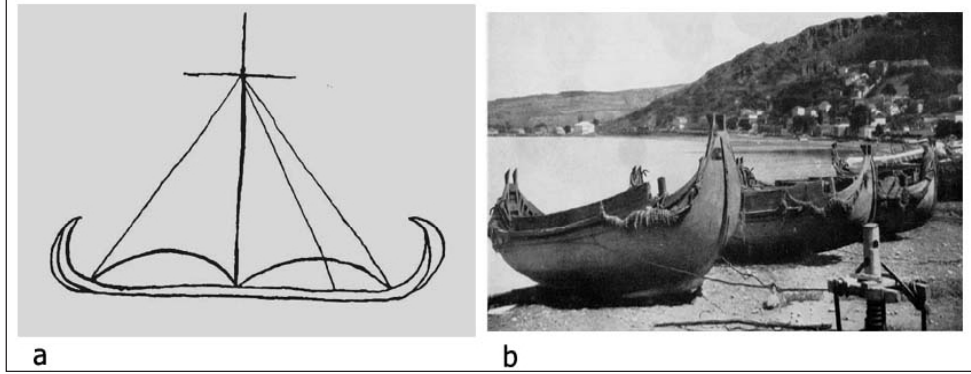


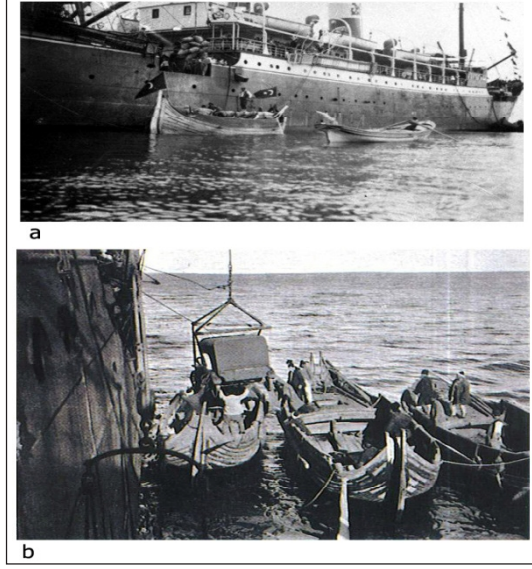
e



f

Resim 1d-e-f: Bartın'da tekne yapımı (1957 -1960).

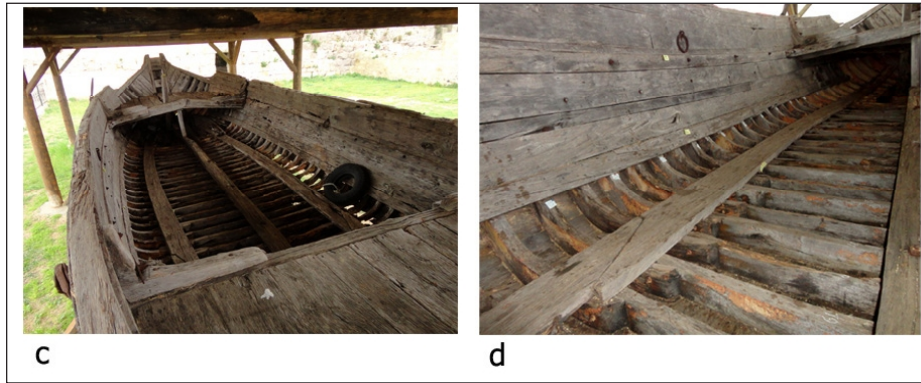
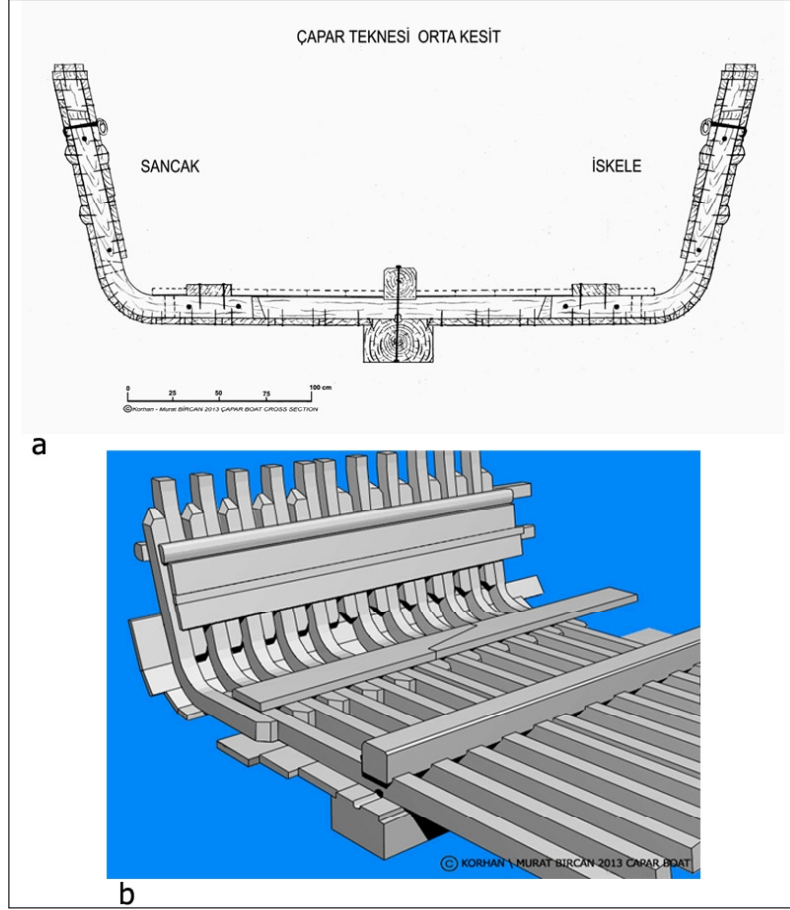




Resim 4a: Açıkta bekleyen yük gemilerine yanaşmış mavna olarak kullanılan Çapar teknesi. 4b- Ford marka otomobilin gemiye yanaşan Çapar'a yüklenmesi (Trabzon 1919).



Resim 5a: Ayancık Kereste Fabrikası deposunda atıl halde duran Çapar tekneleri (2012). 5b- Teknenin Sinop Cezaevi Müzesi'ne taşınması. 5c-d: Teknenin üstü kapatılan alana yerleştirilmesi (2012). 5e-f: Bilgisiz kişilerin satın aldığı diğer teknelerin aslına sadık kalınmayarak turizm amaçlı gezi teknesi haline dönüştürülmesi (2013).



Resim 6a: Çapar teknesinin orta kesit görünüşü. 6b- Elde edilen orta kesitten, teknenin orta kesit konstrüksiyonunun *Rhino Ceros* programında üç boyutlu çizimi, 6c-d: konstrüksiyondan detay.



Resim 7a: Ağaç türünün belirlenmesi amacıyla yapılan örnekleme. 7b- Yaklaşık 1 cm boyunda alınan ağaç örneği, 7c- Numaralanmış eğrilerden örnek alınması.



Resim 8: Korhan Bircan, Hikmet Tosun, Uğur Genç.