Deniz kültürü ve amatör-sportif denizcilik

Sezar Atmaca

Denizle olan ilişkimiz daha çok bakmak/izlemek, yolculuk keyfi üzerine kurulmuş, oldukça duygusal ve dolaylı (çoğunlukla dışsal) bir ilişkidir. En sık rastlanan isimlerden birinin "Deniz" olmasında bu ruh halinin ya da denizde olan bitene ilginin (deniz kirliliği, deniz canlılarının yok edilmesi...) hayli zayıf olmasında denizle kurulan bu dolaylı ilişkinin rolü büyüktür. "Üç tarafımız denizle çevrili ama denize sırtımızı dönmüşüz" diye başlayan eleştiriler denize olan tutkuyu anlamaktan uzaktır. Çünkü bu algı "denizle ilgili" (denizel) olanla, "denizcilikle ilgili" (denizsel) olanın farkını yok sayar. Bu kitapta yer alan makalelere bakılınca da görüleceği gibi yeterince ilgimiz/ilişkimiz olmayan deniz değil, denizcilik, yani "deniz-tekne-insan" ilişkisidir. Yazı bunun nedenlerine "yelken açılması" amacıyla kaleme alınmıştır. Yazıda amatör denizcilik tanımı, aksi belirtilmedikçe veya farkı vurgulanmadıkça sportif denizciliği de (profesyonel değil amatör) içerecek anlamda kullanılmıştır.

Deniz-tekne-insan ilişkisi

Denizci bir kültürün başlıca kaynaklarını askerî bahriye (donanma), ticaret bahriyesi (deniz ticaret filosu), balıkçılık denizciliği, bilimsel denizcilik, amatör-sportif denizcilik kolları oluşturur. Denizci kültürünün gelişmesi ve nitelikleri, "*deniz-tekne-insan*" ilişkisinin oluştuğu çerçeveye ve denizci bir kültürü oluşturan kolların, gündelik hayat içinde bu kültürü "üretme, koruma, taşıma ve yayma" kapasitelerine bakılarak değerlendirilebilir. Denizci kültürünün ana ekseni "tekne-insan" ilişkisi olduğu için değerlendirme sa-

dece tekne gelişiminin izlediği rotaya ve teknelerin işlevlerine bakılarak da (türleri, sayıları, kullananları, kullanım amaçları vb.) yapılabilir.

Geçmişin ve denizin değerlerine sahip çıkan bir ülkede çağdaş ölçütleriyle deniz müzeleri insanın ufka açılan penceresi gibidir. Müzelerde yer alan sergilerde ve etkinliklerde insanları, araçları, yaşamı, araçların donanımı, dili-edebiyatı-güzel sanatları, sembolleri, simgeleri, ritüelleri-inançları-objeleri, tarihi, mutfağı, sporları, seyir, haberleşme ve işaret sistemleri, meteorolojisi... ile "deniz kültürünün" bütün izleri bulunabilir. Bulunduğumuz coğrafyadaki kültürlerin "denizcilik serüvenini" "denizcilikteki gelişmeleri" izleyebileceğimiz, denizciliğin tüm kollarını bünyesinde barındıran çağdaş müzecilik standartlarında bir denizcilik müzemiz ne yazık ki yok. Örneğin Beşiktaş'taki (askerî) Deniz Müzesi'nde askerî temalı 4.000 eser sergilenebilirken, Fransa Ulusal Denizcilik Müzesi'nde sergilenen farklı konulardaki eser sayısı 40 binden fazladır.

Günümüzde denize açılmanın, denizle yaşamanın sevildiği, "*deniz-tekne-insan*" ilişkisinin geliştiği ülkeler genellikle geçmişte gelişkin ve denizaşırı bir deniz ticareti sayesinde "denizden yararlanma" oranı yüksek ülkelerdir. Denizden yararlananlar genel bir tasnifle *denizi kullananlar*[1] ve *denizde çalışanlar* olarak ikiye ayrılabilir.

Denizcilik en eski ve köklü "mesleklerden" biridir. Bu da *"deniz-tekne-insan"* ilişkisinin ticari bir amaçla yük-yolcu taşınmasına dayalı *"iş-meslek"* çerçevesinde geliştiğini gösterir.

Kurumlaşmanın, mesleki ve teknik eğitimin gelişmesiyle denizde çalışanlar giderek profesyonelleşir. Günümüzde gemi adamı,[2] askerî donanma mensubu, profesyonel sporcu, profesyonel balıkçı/dalgıç, deniz bilimcisi gibi kişilerin denizle ilişkisi bir "iş-meslek" ilişkisidir. Profesyoneller denizde çalışan, kazanç sağlayan, maaş alan, istihdam edilen veya taşımak için aldıkları yükleri-yolcuları belirli güzergâhlarda bir yerden bir yere götürmek zorunda olan "denizde çalışanlardır". Yaptıkları işin, taşıdıkları yük/insan nedeniyle uymaları gereken belirli standartları, sorumlulukları, zaman kısıtlamaları vardır.

"Deniz-tekne-insan" ilişkisinde gelişen yeni bir çerçevenin ilk habercileri 18. yüzyılda İngiltere'de, gezi, spor için kurulan yat kulüpleri oldular. Artık denizde "çalışanlar" yanında, denizi "kullananlar" da vardır. İngiliz denizci-

1 Denizi kullananlar tanımı geniş anlamıyla yelken, kürek, kano, tüp, sörf vb. aletler kullanarak veya yüzme, dalma, avlanma gibi faaliyetlerle denizden yararlanmayı kapsıyor. Ancak "deniz-tekne-insan" ilişkisi ana ekseninde, denizi kullananları temsil gücü en yüksek grup amatör-sportif denizciliktir. Bu nedenle yazı boyunca denizi kullananlar tanımı dar anlamıyla amatör-sportif denizcilik karşılığı olarak kullanılmıştır.

2 Gemi adamı: "Kaptan, gemi zabitleri, tayfalar ve gemide istihdam edilen diğer kimselerdir." (Türk Ticaret Kanunu madde 821)

lerine atfen söylenen "yelkenli tekneye avukat, şemsiyeli aristokrat ve gemi adamı giremez" mealindeki ironik deyiş, denizciliğin yeni yönünü, "denizi kullananlarla" "denizde çalışanların" farkını ve çatışmasını gösterir.

Sanayi toplumu ile ortaya çıkan ve 1948 İnsan Hakları Evrensel Beyannamesi'nde de yer alan boş zaman kavramı ve İkinci Dünya Savaşı sonrası "turizm, hobi, spor"gibi faaliyetlerle birlikte gezi ve spor denizciliği gelişir, kitleselleşir. Denizcilik faaliyetini "iş-meslek" olarak yapanların yanında, "hobi (merak/spor)" için yapanlar yani "*denizi kullananlar*" da denizde önemli bir yer edinmeye başlar.

Denizci kültürünün geliştiği ülkelerde günümüzde artık "iş-meslek" temelli "deniz-tekne-insan" ilişkisinin mesleki sınırlarına çekildiğini, boşalan denizleri, denizcilik faaliyetini "iş-meslek" olarak değil, "hobi (merak/spor)" için yapan amatör-sportif denizcilerin doldurduğu görülür. Örneğin İngiltere'de 1875'ten beri tüm amatörlerin örgütü olan RYA (Royal Yachting Association/Kraliyet Yatçılık Derneği) bugün merkezinde 130 ücretli ve ülke sathına yayılmış 400'ü aşkın gönüllüyle çalışıyor, 100.000 kişisel ve İngiltere'de 350.000 aktif yelken sporcusunu temsil eden 1.500 kulüp üyesi var, her yıl sayıları 185 bini aşan kişiye eğitim veriyor, 100'ü aşkın sayıda kitap yayımlamış ve nihayet denizden kendi keyfi için yararlanan 7 milyon kişinin çıkarlarını temsil ediyor, koruyor. Temsil ettiği topluluğun nicelik ve niteliğine bakıldığında, kamuoyu oluşturma konusundaki etkinliğinin hangi seviyede olduğu kolayca anlaşılabilir.

Şüphesiz burada söz konusu edilen kurumsal güç, ekonomide kapsanan alan, teknoloji, teknelerin sayısı-cesameti vs. değil, değişen toplumsal yapılar ve işlevlerdir. Örneğin dünya ticaretinin %90'ı denizcilik yoluyla yapılır, ticaret denizciliği giderek sanayi denizciliğine dönüşürken ya da ülkeler deniz kuvvetlerine büyük bütçeler ayırırken bu denizcilik odakları "iş-meslek" olarak geniş bir etki alanına sahiptir. Ancak değişen toplumsal hiyerarşideki yerleri, giderek daha katı kurallara bağlanan mesleki normları gibi nedenlerle toplumsal statüleri değişmekte, turizm, spor, hobi gibi yeni alanların gelişmesiyle denizci kültürüne etkileri/katkıları giderek azalmaktadır.[3]

3 Bu değişimde ticaret denizciliğinin giderek sanayi denizciliğine dönüşmesinin rolü büyüktür. Liman bölgelerindeki değişim izlenirse 19. yüzyılın sonlarında ticaretin, yük ve yolcu taşımacılığının ağırlıkla deniz yoluyla yapıldığı, Osmanlı İmparatorluğu'nun dünyaya açılan kapısı Galata Limanı'na bakıldığında gemiden yük ve yolcu taşıyan yüzlerce tekne (sandal, salapurya, mavna) ile kıyıda buna paralel gelişmiş bir hayatın izlerini görülür: gemiciler, sandalcılar, tüccarlar, sanatkârlar, gemi marangozları, kalafatçılar, ekmekçiler, gemilerin ağır demirlerini yapan demirciler, gemilerin her türlü ihtiyacını karşılayacak dükkânlar, ticarethaneler, ibadethaneler, gemici hastaneleri, gemici meyhaneleri-balozları(barları), oteller, genelevler, büyük ticarethaneler, bankalar, sigorta şirketleri, gemi acentaları, yüklerin aktarıldığı dükkânlar, depolar, mahzenler... Oysa günümüzde "...limanlarda evvelce büyük ölçüde kol gücüne ihtiyaç duyulan elleçleme süreci ileri derecede mekanikleşmiş, liman işçisi sayısı azalmış ve bu arada 'rıhtımlar üstün-

Örneğin 19. yüzyılın sonunda hazırlanan ilk denizcilik yayınlarımız (sözlüklerimiz ve kitaplarımız) bahriye personeline ve ticaret gemileri mürettebatına yönelik, denizcilik dili, bilgisi, teknolojisi hakkında bilgi veren yayınlardır. "Denizde çalışanlara" yönelik bu yayınlar genel denizciliği öğrenmek isteyenler için de uzun süre temel kaynak olmuştur. Ancak bu kaynaklarda işe-mesleğe yönelik bilgilerin "denizi kullananların" süzgecinden geçirilip ayıklanması ve hobi-spor denizciliğine yönelik yeni bilgilerin eklenmesiyle oluşturulan yayınlar giderek denizciliği öğrenmek isteyenlerin temel kaynakları haline gelir. Devasa gemiler, vapurlar üretilse de denizcilik dilinde bir teknenin yapısı, donanımı hâlâ "omurga, posta, kaburga..." denilerek bir ahşap tekne üzerinden anlatılır. Denizciliğe yönelik anı-gezi kitaplarının artık daha çok "denizde çalışanlar" tarafından değil, "denizi kullananlar" tarafından yazılması da değişimin bir başka göstergesidir.

Amatör denizci profesyonel denizci farkı

Amatör denizci bir deniz aracıyla (tekne, kano...) "denizi kullanan" bir denizsever olarak teknenin sahibi, yolcusu, sporcusu, ekibi, kullananı, kiralayanı, hatta sevdalısı, meraklısı olabilir. Amatörlerin denizle ilişkileri bir işmeslek (profesyonel) ilişkisi değil, Latince "amare" (sevmek) fiilinden gelen amatör bir ilişkidir. Meraklı, hobisi için dolaşan, zamanını seyirle, sohbetle, dinlenmekle, avlanmakla, sporla geçiren amatör denizcinin profesyonellerin yapısıyla ve standartlarıyla, su üstünde olmak, denizde çatışmayı önleme kurallarına uymak ve acil durumlarda yekdiğerinin yardımına koşmak dışında bir ilişkisi yoktur. Amatör denizci, denizcilik faaliyetini kârı için veya iş-meslek olarak değil, hobi olarak yapan kişidir. Amatör denizcilik temelde kazanç sağlamayan bir faaliyet olarak diğerlerinden ayrılır. Amiral, zabit, reis, profesyonel balıkçı veya hidrobiyolog gibi profesyoneller ise denizde çalışır. Profesyonellerin belgeleri denizde yaptıkları işi-mesleği sürdürmek için aldıkları, hangi bilgilere ne kadar vakıf olduklarını gösteren belgelerdir. Örneğin gemi adamı, bir ticaret gemisinde görev üstlenen değişik yeterlikteki her bir denizadamının genel adıdır. Amatörlerin –varsa– belgelerinin böyle bir özelliği yoktur. Ülkemizde sadece motoru on beygirden az özel tekneleri, kürekli tekneleri, spor teknelerini belgesiz kullanmak mümkünken belgesiz tekne kullanılabilen ülkeler de vardır.

Amatörler meraklarını gidermek, profesyoneller çalışmak için bilgi edinir.

de' yaşam da eskisinden hayli farklılaşmıştır..." "Yüklerin çelik kutular içinde yüklenip boşaltılması nedeniyle limanda kalış sürelerinin kısalması, taşımacılık şirketleri için çok yararlıysa da şilep yolcuları için hayal kırıcıdır. Çünkü bir yandan limanda kalış süresi azalırken, bir yandan da özellikle büyük limanlarda kutuyük rıhtımları kentin hayli uzağına taşınmıştır. Çoğunda rıhtımlar üzerinde dolaşmak yasaktır." (*İzlanda Yolcusu*, Ömer Bozkurt, AMYC Yayınları, 2007.

19. yüzyıldan günümüze limanlardaki değişim.

Denizadamı (gemi adamı) yükü-yolcuyu belirli bir rota veya yol üzerinde (deniz otobanı diyebileceğimiz gemi trafik ayrım düzeni içinde) "götürmek/taşımak" zorunda iken, amatör denizci kendi başına veya eşiyle-dostuyla dilediği rotada "gider". Seyirdeki doğa/tekne/insan ilişkisi benzersizdir. İnsanın kendi bilgi ve becerisini kullanarak yapabileceği bir araç olan tekne, insanın doğada seyretmek için kullandığı, istediğinde doğal (rüzgâr) veya insan gücüyle (kürek) de yol alabileceği bir araçtır. Yolu uçsuz bucaksızdır. Tekne, onu alargada kendi halinde bıraktığınızda bile yol alır.

Günümüzde "deniz-tekne-insan" ilişkisinin, odağında *"denizi kullananlar"*ın yer aldığı "hobi" çerçevesinde geliştiğini, "denizciliğin asıl ve gerçek kaynağının" merak dürtüsüne, heves ve sevgi duygusuna dayalı amatör-sportif denizcilik olduğu söylenebilir.

Ülkemizdeki duruma bakıldığında denizde çalışan/denizi kullanan ayrımının belirginleşmediğini, özellikle bahriye ve ticaret denizciliğinin "iş-meslek" temelli denizcilik algısının kendi mesleki faaliyet alanı dışında da hegemonyasını sürdürdüğü görülür. Bu hegemonyanın sürüp gitmesinde askerî bürokrasinin toplumsal-siyasal hayattaki yeri, denizcilik mevzuatının düzenlenmesinde ticaret denizciliğinin mutlak hâkimiyeti yanında bunların öne çıkan sembol ve değerlerinin sürüp gitmesi de etkilidir.

Deniz-tekne-insan ilişkisini kendi alanı dışında da "iş-meslek" temelinde tanımlayan, diğer denizcilik odaklarını da bu alanın parçası, figüranı olarak gören, gelişimin yönünü kavrayamayan bu modern öncesi anlayışı ve "bürokratik zihniyeti"[4] temsil eden kurum ve kişiler, amatör-sportif denizciliğin ve denizci bir kültürün gelişmesinin önündeki önemli engellerden biridir. Örneğin eskiden mevzuat gereği bir amatör denizci, teknesini ancak "liman hudutları dahilinde" kullanabilirdi. Liman dışına çıkmak için Beden Terbiyesi Genel Müdürlüğü'ne dilekçeyle müracaat edilir, kabul edilirse alınan izinle Sahil Sıhhiye'ye müracaat edilerek seyir boyunca uğranılacak yerlerde giriş ve çıkışta liman başkanlıklarına vize ettirilmek zorunda olunan patente (gemi sağlık cüzdanı) alınırdı. Bu uygulamaların son örnekleri yakın zamanda (2004) kaldırılsa da yerini başka örnek uygulamalar aldığı için Sinan Everest'ten Erden Erunç'a[5] (1951'den 2013'e) amatörlere yönelik "cay-

4 Şüphesiz denizde çalışanları temsil eden iş-meslek temelindeki zihniyet ile iktidarların-muktedirlerin temsilcisi "ülkemize özgü bürokratik zihniyetin" özdeşliğinden söz edilemez. Örneğin denizcilik firmaları bile gemileriyle telsiz-telefon haberleşmesi hakkını ancak 1980 sonrası alabilmiştir.

5 Yıl 1951, Sinan Everest, Beden Terbiyesi'nin de maddi desteğiyle, Avustralya ve Filipinler'e gidip dönmek amacıyla 7,5 metrelik *Kader* yelkenlisini yaptırır. Tekne, 21 Ekim 1951 Cumartesi günü öğleden sonra Dolmabahçe önünden, kıyıda halk ve denizde "kotralar, yelkenliler, motorlar, kayıklar" eşliğinde coşkulu bir kalabalık tarafından uğurlanır, beş günlük bir seyrin ardından 26 Ekim'de İzmir'e varır. Ancak İzmir Liman İdaresi "böyle küçük bir tekne ile yalnız bir kişinin açık denizlere çıkmasını liman mevzuatımızın menetmiş" olduğu gerekçesiyle teknenin li-

dırıcı, cezalandırıcı" uygulamaların değişmediğini söyleyebilmek mümkündür. Gelişmiş bir toplum olabilmenin ölçülerinden biri de bireylerin hevesini kırmak, merakını cezalandırmak değil; teşvik edip, yolunu açıp gelişmesine yardımcı olmaktır.

Şüphesiz bu zihniyetin beslenmesinde ve sürüp gitmesinde amatör-sportif denizciliğin de yeterli katkısı var. Örneğin kabotaj hakkının Türk vatandaşlarına geçmesinden (1926) beri 1 Temmuz Denizcilik Bayramı olarak kutlanıyor. Deniz ticareti ve seferi ile ilgili bayramın ortaya çıktığı yıllarda ortada görünür, bilinir bir amatör-sportif denizcilik yoktur. Oysa günümüzde görünür, bilinir bir amatör-sportif denizcilik olsa da denizseverler bu bayramı kendilerinin de tek özel günleri olarak kutlamakta bir beis görmüyorlar. Üstelik denizcilik bayramları/şölenleri/kutlamaları ticaret gemilerinin, yolcu vapurlarının, muhriplerin "başrolde" sıralandığı militer, bürokratik bir seremoni havasından çok da uzaklaşmış değil. Oysa amatör denizciliğin gelişebilmesi için armatör/amatör, profesyonel denizci/amatör denizci, gemi adamı/amatör denizci, amatör denizci/ticaret gibi daha önce iç içe geçmiş ilişkilere yeni tanımlar yapmak, kurallarını yasa ve yönetmeliklerini farklılaştırmak kadar dilini, törenlerini, adetlerini, günlerini amatörlere ait kılmak önemlidir. Dünyada amatör denizciliğin geliştiği ülkeler, bu tür ayrımların netleştiği/yerli yerine oturduğu ve bu sayede kurum, mevzuat, dil, yayın, temsilci, vb. olarak özerkleştiği ve bağımsızlaştığı ülkelerdir.

Ülkemizde eskiden "tekne çekilen, denize açılabilinen, denize girilen kıyıların 'doldurularak' denizin özgürce 'kullanımının' engellenmesi –yerine yeni çözüm yolları geliştiril(e)memesi– buraların denize bakılan/seyredilen yerler haline dönüş(türül)mesi" denize yönelik temel yatırımların başında yer alabiliyorsa bunun önemli nedenlerinden biri de amatör-sportif denizcilik anlayışının geliş(e)memesidir. Amatör-sportif denizciliğimizin "genel" durumu ve rotası hakkında başta istatistikler olmak üzere "fiili ve fikri" birçok kerterize bakarak gözlem ve tespitler yapılabilir.

---

mandan ayrılmasını yasaklar. Haber veren *Cumhuriyet* gazetesinin yorumu (28 Ekim 1951) durumu özetlemektedir: "Bir spor hadisesi ile incir, üzüm taşıyan salapuryanın seyrüsefer kaidelerini bir tutan anlayışa 'bravo' demekten başka elimizden ne gelir." Sinan Everest'in Valilik, Ulaştırma Bakanlığı ve Başbakanlık nezdindeki girişimleri de bir işe yaramaz. *Cumhuriyet* gazetesinin 2 Aralık 1951 tarihli haberine göre, *Kader* kotrası Beden Terbiyesi İzmir Bölgesi'ne teslim edilecektir. Necati Zincirkıran yıllar sonra (2005) bu olayla ilgili şunları yazar: "Bildiğimiz tek şey, bundan 55 yıl önceki Türk bürokrasisinin deniz âşığı bir 'amatör denizci'nin dünya denizlerine açılma hevesini nasıl kursağında bıraktığıdır. Adamcağız açık denizlere kıyıdan baka baka ölüp gitti... halbuki güneşin doğduğu ve battığı ufuklara yelken basacaktı."

Kas gücüyle kürek çekerek 3 okyanusu geçen tek kişi olan ve Büyük Okyanus'ta teknesinde geçirdiği 312 günle denizde tek başına en uzun süre kalan kürekçi olarak *Guinness Rekorlar Kitabı*'na giren Erden Erunç'un tüm çabalarına rağmen teknesine Türk bayrağı çekememesinin nedeni de sportif bir alanı mevzuatla sınırlandırmaya çalışan zihniyettir.

İstatistiklerde amatör-sportif denizcilik

Türkiye, spor kültürünün değil, skor kültürünün geliştiği ve Avrupa'da spor yapma oranı en düşük ülke (% 2-3) durumunda. Spor dallarındaki çeşitlilik de kısıtlı.[6] Batı ülkeleri, sporu, devletin düzenleyici, kollayıcı, teşvik edici etkisi altında kulüp/dernek/federasyon gibi merkezler eliyle yöneterek kitle sporunu, spor kültürünü geliştirirken, bizde spor devlet eliyle yönetilmeye çalışılıyor. Spor federasyonları kanunla değil yönetmelikle yönetiliyor, federasyonlar (ve seçimleri) siyasi etkilere çok açık. Her türlü amatör spor, profesyonellik öncesi ya da profesyonelliğe adım olarak görüldüğünden, sporun amatör yönü iyice zayıflıyor, giderek gözden kayboluyor. Okullarımızda spor ortamı yok, spor piramidinin tabanı çok zayıf, tabanın altı değil üstü besleniyor, nesiller heba ediliyor. Sporla ilgili bu trajik tablo yıllardır "devletin –sporu düzenleyici kurumları– eliyle" (MEB/BTGM-GSGM - Gençlik ve Spor Bakanlığı...), "devlet için" spor yapmanın bedelini gösteriyor.[7]

Denizcilik istatistiklerimizde durum daha da kötü. Oysa denizcilik sporla başlar, eğitimle, deneyimle yayılır. Uluslararası denizcilik istatistiklerine bakıldığında (örneğin kulüp, tekne, sporcu sayısı vb.) Avusturya, İsviçre gibi kara ülkelerinin bile gerisinde kaldığımız görülür.

Bugüne dek geçerli olan spor anlayışı ve modeliyle varılabilen nokta burasıdır. Bağlama Kütüğü istatistiklerine göre yaklaşık 30 bin olan (sadece gezi değil spor da yapılabilen) "özel tekne" sayısına[8] birkaç bini vizeli, 8-10 bin

---

6 Bugüne kadar yapılan Yaz Olimpiyatlarına Türkiye 19 dalda 593 sporcu ile katılırken, Yunanistan 36 dalda 1531 sporcu, Bulgaristan 28 dalda 1241 sporcu, Romanya 28 dalda 1382 sporcu, Mısır 28 dalda 829 sporcu, İtalya 35 dalda 3662 sporcu ile katılmış. Ülke nüfuslarını da katarak (Yunanistan 11 milyon, Bulgaristan 7.5 milyon, Romanya 21.5 milyon, Mısır 82.5 milyon, İtalya 61 milyon...) istatistikleri değerlendirdiğimizde durum daha da trajik bir hal alıyor. (Karşılaştırmalı rakamlar 2012 öncesine aittir. 2012 Londra Olimpiyatları'na giden 114 sporcumuz da eklendiğinde sayı 607'dir. Bu durum karşısında, spor ve sporcu sayılarına ilişkin sayısal verileri, sporun endüstrileşmesi ile birlikte düşünmek gereği açıktır.)

7 Bu yazı spordaki gelişmeleri ayrıntılı irdelemeyi amaçlamıyor ama gelişmeler kısaca değerlendirilirse, spor sosyolojisine başvurmadan, geçmişin tecrübelerinden ders çıkarmadan, yapısal sorunları çözmeden müteahhitliğini sporla da sürdürmeye çalışan ve bu yolla sporu geliştireceğini düşünen zihniyet 10 yıldır iktidarda. AKP, tesisleşme, büyük organizasyonlar gerçekleştirme, cesametli bütçelerle performansı/skoru ödüllendirmeyi esas alan bir sporcu havuzu oluşturma gibi hamlelerle, katılımdan çok izlemeyi ve profesyonelleşmeyi teşvik eden bir yolda hızla ilerleyerek, hareketlilik ve büyüme sağlamaya çalışıyor.

8 Tekne sayısı ile ilgili veriler ve karşılaştırmalı istatistikler ne yazık ki kapsayıcı ve sağlıklı değil, ilgili bakanlık sitesinde de verilere ulaşılamıyor. Denizcilik Müsteşarlığı Kasım 2010 itibariyle Bağlama Kütüğü'ne kaydolan tekne sayısını (balıkçı ve taşıma işlerinde de çalışanlar dahil) 47 575 olarak açıklarken, ICOMIA 2011 istatistiklerinde 34250 rakamı yer alıyor. Düzenli, basit ve sağlıklı bir istatistik sağlayabilecek olan Özel Tekne Kütüğü uygulamasından bürokrasinin nobranlığı nedeniyle Bağlama Kütüğü uygulamasına geçildi. Karşılaştırmalı denizcilik istatistikleri için AB Türkiye Masası'na defalarca yazılı ve sözlü olarak başvurmama rağmen herhangi bir veri elde edemedim.

lisanslı sporcu ve 150'yi aşkın yelken, kürek, kano... kulübünü eklediğimizde, denizciliğimizin amatör-sportif cesameti ortaya çıkıyor. Mevcut denizciliğimiz içinde "gezi denizciliği" de gelişmedi. Karşılaştırmalı ülke istatistikleri dünyadaki yerimizi gösteriyor.

TABLO

	Deniz kıyı uzunluğu (km.)	*Tekne sayısı*	*Tekne başına kişi*	*Km. başına tekne*
ABD	133.342	36.000.000	18	270
İngiltere	12.450	541.000	112	43
İtalya	9.226	558.000	105	60
Hollanda	451	518.000	31	1.149
İsveç	3.218	778.000	12	241
Fransa	5.700	623.000	101	109
Yunanistan	15.000	136.450	78	9
Türkiye	8.333	34.250	2.218	4

Tablo, Deniz Ticareti İstatistikleri (Denizcilik Müsteşarlığı 2009 ve 2010) ve ICOMIA istatistikleri, *boat builder*, sayı 249, 2011'den faydalanılarak hazırlanmıştır.

Geçtiğimiz yıllarda yayımlanan (2009) sadece özel tekne sayısını veren Özel Tekne Belgesi istatistiklerine göre hayli yaşlı ve küçük teknelerden oluşan bir amatör denizci/tekne filomuz var. Teknelerin yaklaşık % 50'si 15 yaş üstü ve yaklaşık % 60'ı 6 metreden küçük. Filonun % 94'ü ise 10 metrenin altında. Mevcut tekne filosu içinde yelkenli tekne oranı giderek artsa da Fransa'da %25, İspanya'da %15 olan bu oran bizde daha da düşük.[9] Yani ne nicelik ne de nitelik olarak yeterli bir tekne filosundan söz edebiliriz. Diğer taraftan bu durum, gelişmiş ülkelerde ortaya çıkan, örneğin "Avrupa'da tatlı su göllerinde iki zamanlı dıştan takma motorların yasaklanması gibi" birçok sorunun ve çözüm yollarının gündeme getirilmesi/tartışılması ve sorunlar büyümeden önlem alınması için de bir fırsat olabilir. Tekne sayısının artması için öncelikle vergi, bağlama yeri, tekne üretimi ve bayrak çekme özgürlüğü (ithali) gibi temel sorunların tüketici lehine çözülmesi gerekiyor. Denizcilik, Haberleşme ve Ulaştırma Bakanlığı kaynaklı yayınlarda ve beyanlarda "3.5 yılda 55 bin kişi amatör denizci belgesi (ADB) aldı" gibi sayısal verilere başvurularak amatör denizciliğin geliştiğinin ileri sürülebilmesi ise bürokrasinin/siyasetçilerin gelişmeden ne anladığını ve sorunların daha uzun süre çözülemeyeceğini gösteriyor.[10]

9 Şark Sigorta istatistiklerine göre 1994'te %5 olan bu oranın günümüzde %10-15 arasında olduğu söylenebilir.

10 Amatör-sportif denizciliğin geliştiği ülkelerde ehliyet sayısı bir başarı/gelişme ölçüsü olarak görülmez. Ehliyet sayısının artışı denize çıkan insan sayısını göstermediği gibi insanların öğrenme düzeyinin de ölçüsü değildir. Belge değil öğrenilen/öğretilen bilgi değerlidir. Oysa bakanlık bürokrasisi Marmaris Denizcilik Festivali'nde (2005) Liman Başkanlığı'nın sorgusuz sualsiz 520 kişiye ADB vermesini bile başarı olarak sunuyor yayınlarında. Denizcilik, denize açılan insan/

Sporcu ve kulüp, denizcilik dergisi, deniz müzesi, kabasorta armalı tekne sayısı, bağlama kapasitesi gibi istatistiki karşılaştırmalarda da doğal olarak durum farklı değil. Karşılaştırma için tek taraflı birkaç örnek verilirse: Fransa'da (2004 yılı rakamları) 4.400 yelken kulübü ve 550 bin yelken sporcusu var. Ulusal ve uluslararası düzeyde dağıtılan ve yayımlanan denizcilik dergisi sayısı Almanya'da 27, İspanya'da 18. Akdeniz ülkelerinde irili ufaklı 100'den fazla deniz müzesi ile arması, tipi itibariyle eskinin özelliklerini taşıyan, okul/eğitim gemisi olarak da kullanılan çoğu kabasorta armalı (dört köşe yelkenli) yaklaşık 50 büyük yelkenli gemi var. Denize 1.200 mil sahili olan İspanya yaklaşık 350 marinada, 125.000 tekne bağlama kapasitesine sahip (Türkiye'de yaklaşık 25.000).

Kurumsal yapı

Amatör denizciler sportif yönden Gençlik ve Spor Bakanlığı, tekne mevzuatı yönünden (kayıt, belge, vergi...) Denizcilik Haberleşme ve Ulaştırma Bakanlığı'nın sularında dolaşmak zorunda.[11]

Kurumsal gücü en yüksek iki federasyon Gençlik ve Spor Bakanlığı vesayetinde Türkiye Yelken Federasyonu (TYF)[12] ile bir STK olan Amatör Denizcilik Federasyonu'dur (ADF).

İdarenin vesayet denetimine tâbi BTGM'nin teknik bir dairesi olarak kurulan Türkiye Yelken Federasyonu (TYF) çatısı altında faaliyet gösteren kulüpler dernek olarak kurulur, bakanlık tescil ederse federe olur ve bu spor dalının resmî faaliyetlerine katılırlar. TYF sitesinde yer alan yaklaşık 150 yelken kulübü (veya spor kulübü yelken şubesi) varsa da kulüpler federasyonun üyesi değildir, bağlı olarak çalışır, federe olurlarsa faaliyetlere katılırlar. Yani bu dernekler "üye dernek" değil "federe dernek"tir. Büyük umutlar bağlanan federasyonların özerkliği-bağımsızlığı, ne yazık ki temel konularda/sorunlarda TYF'ye de yeni bir soluk getir(e)medi.

TYF "ana statüsü" çerçevesinde yıllık yarış faaliyetlerini yerine getirmeye çalışan bir çizelge federasyonu olarak çaba göstermektedir. Yelken kulüplerinin çoğu maddi sorunlar, yer problemi gibi çözülemeyen temel sorunların cenderesinde sportif faaliyetler ile sosyal faaliyetler arasında bocalayıp duru-

---

tekne sayısını artırmakla gelişir. Bunun yolu da öncelikle amatör-sportif tekne filosunu büyütecek ve "nitelikçe geliştirecek" önlemler almaktır.

11 Konuyla ilgili "devletin düzenleyici kurumları" listesi çok daha geniş: Maliye Bakanlığı (tekne vergisi, harç vb.), Çevre ve Şehircilik Bakanlığı (mavi kart...), Kültür ve Turizm Bakanlığı (yat turizmi, turizm amaçlı sportif denizcilik faaliyetleri), Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı (balıkçı barınakları), Orman ve Su İşleri Bakanlığı (göl ve iç sular...).

12 Ayrıca yazı kapsamı dışında kalsa da, TYF dışında, Gençlik ve Spor Bakanlığı'na bağlı Kürek, Kano, Sualtı, Yüzme federasyonları da var.

yor. Amatör-sportif denizciliğin gelişmesi, amatörlük ruhunun yükseltilmesi, kulüplerin, sporcularını/üyelerini "denizle buluşturacak" farklı araçlar, yol ve yöntemler geliştirmesine bağlıyken, yelken kulüpleri eğiticiliğe değil, yarışmacılığa, "performansa ve yarışa dönük" denizcilik faaliyetlerine önem veriyor; kulüplerin sadece "yarışla/yarışmacılıkla" ilgili faaliyetleri TYF tarafından destekleniyor. Oysa her amatör spor gibi amatör-sportif denizcilik de bolca heves, sıradan bir beceri, düşük sayılabilen yetenek veya "sürekli başarısızlık halinde bile sürdürülebilen" bir faaliyettir.[13]

Faal sporcu sayısı/kulüp sayısı/tekne sayısı/sportif yayın/mevcut projeler gibi ölçülere bakıldığında, Gençlik ve Spor Bakanlığı ve onun teknik dairesi, "idarenin vesayet denetimine tâbi" Türkiye Yelken Federasyonu'nun (TYF) oluşturduğu mevcut modelin, kara ülkelerinin bile gerisinde kalan mevcut rakamları yükseltmek ve gidişatı değiştirmek, kısacası yapısal sorunları çözmek bilgi/beceri kapasitesine sahip olmadığı söylenebilir.[14]

Medeni Kanun ve Dernekler Kanunu'na göre kurulan ve bir sivil toplum örgütü olan Amatör Denizcilik Federasyonu (ADF), TYF gibi devlet vesayetinde, ana statüsüne göre faaliyet gösteren bir federasyon değil, tüzüğü çerçevesinde faaliyet gösteren bağımsız bir federasyondur. TYF genel kurulunda bürokrasi temsilcileri bile oy kullanabilirken, ADF genel kurulu, üyesi derneklerin genel kurullarında görevlendirdikleri temsilci üyelerin katılımıyla toplanır. Amatör denizciliğin gelişmesine katkıda bulunmak amacıyla bağımsız bir federasyon olarak kurulan ADF, modern bir sınav ve belgelendirme sitemi kurmak, deniz kütüphanemizin ihtiyacı olan kitapları yayımlamaya çalışmak, hayli bürokratik bir yol olsa da bir eğitim standardının oluşmasına MEB onaylı bir okul kurarak amatör denizcilik kursları ile katkıda bulunmak gibi sıra dışı işlere imza atarak, denizciliğin gelişmesi-yaygınlaşması için bir umut oldu, yapısal sorunlarla uğraşacağı izlenimi verdi. ADF'nin mevzuatla ilgili çabalarının etkisiyle amatör denizciler lehine gelişmeler de oldu. Ancak yeterli destek ve katkı göremediği üyesi olan kulüpleri geliştirecek, canlandıracak, amatör denizciliğin sorunlarını çözecek, ufkunu geliştirecek projeler üreterek içsel dinamikleri geliştirmek yerine, giderek daha fazla mevzuata bel

13 C. Can'dan akt. Talimciler (2010).

14 TYF'ye yönelik, gidişatı gözler önüne seren az sayıda eleştiri olsa da (ör. Hakan Ertunk, 2010 TYF hareketli salma sınıfı yarışları değerlendirmesi: http://xa.yimg.com/kq/groups/2681316/89139847/name/EK+4+%C4%B0LLERE+G%C3%96RE+SPORCU+DA%C4%9EILIM.pdf /erişim: 7 mayıs 2013) bunlar daha çok rutin çizelge faaliyetlerinin değerlendirilmesiyle ilgilidir.

Gidişatla ilgili farklı model arayan nadir önerilerden birinde Temuçin Tüzecan "Pekin Olimpiyatları'nın ardından Türkiye Yelken Federasyonu tartışılmalı" (Orsa, *Hürriyet* 30 Ağustos, 2008) başlıklı yazısında "Yelken Federasyonu'nun bu haliyle lağvedilip, İngiltere'de olduğu gibi deniz üzerinde teknecilikle uğraşan tüm amatörlerin örgütünün" oluşturulmasını öneriyor ve bu yapının federasyona sürekli bir gelir kaynağı yaratabileceğini ve bunun da akılcı bir spor eğitim programı oluşturmakta kullanılabileceğini ekliyordu.

bağlayan (sorunların çözümünü yasa çıkararak çözmeye çalışan) bir yola sürüklendiğinden beri akıntıyı aşmakta zorlanıyor ADF...

Denizcilik Haberleşme ve Ulaştırma Bakanlığı'nın gemi adamı bürokratlarının (son değişikliklerle Deniz ve İç Sular Düzenleme Genel Müdürlüğü'nün)[15] hazırladığı amatörleri ilgilendiren mevzuat değişikliklerinin sürekli "pervaneye halat/zincir dolaması"nın temelinde amatörlüğü, ticaret denizciliğinin gözüyle "iş-meslek" olarak algılayan, ya da denizciliğin diğer alanlarını ticaret denizciliğinin bir parçası, figüranı olarak gören, amatör denizciliğin temsiline de izin vermeyen, başka bir deyişle kamu politikalarının oluşturulmasında STK'larla birlikte çalışmama anlayışı yatar. Bu anlayış daha önce söz edilen "ülkemize özgü bürokratik zihniyetle" örtüştüğü oranda amatör denizciliğin alanı sığlaşıyor.

Bu modern öncesi anlayışın "denizciliği sevdirmek" iddiasıyla gerçekleştirdiği (veya maddi olarak desteklediği) festivaller, yarışmalar, yayınlar veya girişimler (örneğin "deniz izciliği" gibi militer temalı faaliyetler önerebilen Deniz Kültürü Çalışma Grubu) "pusulası şaşmış" bir denizciliğin örnekleriyle doludur. Denizcilik ve Kabotaj Bayramı (1 Temmuz 2007) kutlamaları çerçevesinde "Türk denizcilik kültürünü gençlere aktarmak" iddiasıyla hazırlanan ve 600.000 adet basılıp dağıtılan baştan sona yanlışlarla dolu 32 sayfalık *Küçük Denizcinin El Kitabı* bakanlığın gemi adamı bürokratlarının amatör-sportif denizciliğe bakışını, bilgi düzeyini ve zihniyetini yansıtan iyi bir örnek. Bir başka hamhalatlık örneği de Denizcilik Müsteşarlığı uzmanlarınca hazırlanan, 10.000 adet basılarak (2010 ve 2011, 82 sayfa) dağıtılan, intihal çizimler ve metinler dışında, yanlış ya da eksik bilgiler, anlatım bozuklukları ve özensizliklerle dolu *Denizcinin El Kitabı*'dır.[16] Bakanlığın yıl sonu değerlendirmelerinde "faaliyet" olarak sunulan "donanımsız özgüven" ürünü bu göstermelik işlerin ne amatör-sportif denizciliğe ne de deniz kültürüne sahici bir katkısı vardır.

Öne çıkan semboller ve değerler

Denizcilikte sosyal kültürel olarak ön plana çıkarılan değerlerin niteliği açısından bakıldığında kültür ve uygarlık üzerine yoğunlaşmak yerine gaza-

15 Deniz ve İç Sular Genel Müdürlüğü, her türlü amatör denizcilik faaliyetine ilişkin usul ve esasları belirler, bu faaliyetleri yapacakları yetkilendirir ve denetler (KHK/655).

16 Bakanlık ilgilileri yayımlanan veya kendilerine ulaştırılan eleştirilere kulak asmadı, yayınları basmayı ve dağıtmayı sürdürdü, hatta *Denizcinin El Kitabı*'nın internette TURMEPA sitesinde pdf olarak bile yayımlanmasını sağlandı (http://www.turmepa.org.tr/mavi_icerik.aspx?id=33 / erişim 8 Şubat 2013). *Küçük Denizcinin El Kitabı*'nın eleştirisi için bkz. Buyurun İşte Kara! *Radikal* 2, 26 Ağustos 2007. Yazının daha geniş bir versiyonu *Yacht Türkiye* dergisinde (Ekim 2007) yayımlandı.

vatname dilini aşamayan, hamasetten geçilmeyen bir dilin ve sembollerin hâkimiyetindeki denizcilik kültürüyle karşılaşırız. Kültür teknolojik gelişmelere, uygarlık savaş tarihi başarılarına kolayca indirgenir. Gerçi bu durum sadece denizciliğe özgü değil. Örneğin genel tarih eğitimimizin akışı da bu yöndedir. Bir araştırmaya göre lise son sınıf tarih kitaplarında anlatılan Osmanlı tarihinin %24'ü kültür ve uygarlık üzerineyken, % 76'sı savaş tarihi üzerinedir. Denizcilik tarihi ile ilgili Turgut Reis, Uluç Reis, Barbaros gibi ünlü korsanlar hakkındaki tarihi romanlarımızın çoğu doğrudan doğruya savaşı, savaşmayı anlatan, biçilen gövdeler, kesilen kelleler, oluk gibi akan kanlar, yakılan, yıkılan kaleler-şehirler, ele geçen esir ve ganimetlerin heyecanla anlatıldığı "gazavatnamelerin/fetihnamelerin" dilinin girdabında dolanır durur. (Anıların, geleneklerin çoğu zaman "anlatılarla kurulduğu" düşünüldüğünde Hıristiyan kadınların bu romanlarda ele alınış biçimi günümüz için de hayli aydınlatıcıdır.)

Genç yaşlarda öğrenilen bu tarih anlayışı "deniz gücü" gibi daha sonra öğrenilen temel kavramlarla beslenerek neredeyse toplumun zihninde değişmez bir denizcilik algısı olarak varlığını sürdürür. Denizciliğin iktisadi ve sosyal yönü üzerine yapılan araştırmaların azlığıyla birlikte, deniz kültürünün kaynaklarını askerî donanmadan ibaret sayan, diğer kaynakları onun bir yan kolu veya tamamlayıcısı olarak gören "deniz gücü" tanımı "gücü" bütün faaliyetlerin üstünde amaç haline getirir. Bu siyasal-kültürel miras "deniz-tekne-insan" ilişkisini "iş-meslek" temelinde tanımlayan anlayışın önemli bir argümanıdır.

"Denizcilik gücü"nü vazgeçilmez bir değer ve ölçü olarak gören bu (militer) dil denizcilik camiasındaki herkes gibi amatör denizciler için de kuvvetli bir akıntıdır. Bu akıntıyla yol almaya çalışan örneklere de sık rastlanır. Örneğin, denizcilik dergisinin optimist yarışı için "Geleceğin amiralleri yetişiyor" diye başlık atabilmesi, denizcilik sempozyumuna (2008) katılan yelken kulübü başkanının denizciliğin yaygınlaşması/geliştirilmesi hakkında konuşurken "amaca ulaşmada en büyük güç deniz kuvvetleridir" diyebilmesi, sivil insanların "denizcilik gücü" "denizlere hâkim olmak" vb. gibi askerî temalı argümanları rahatlıkla kullanabilmesi, askerî olmayan konuların da askerî (militer) bir mantıkla düşünüldüğünü gösteriyor.

Amatör-sportif denizcilik bu tür sembollerin-değerlerin rüzgârıyla değil, bu sporun/hobinin amatör yönünü öne çıkaran sembollerin ve değerlerin, insan-tekne-deniz hikâyelerinin, gün ışığına çıkarılması, aktarılması ve çoğalması ile gelişebilir.[17]

---

17 İstanbul'dan İzmir'deki yelken yarışlarına (1933) birlikte inşa ettikleri ve "*Coşkun*" adını verdikleri açık bir yelkenli tekneyle (yole, 6.15 m.) beş günde giden Harun Ülman ve Behzad Baydar; Marmara'ya yelken açmanın bir rüya olduğu zamanlarda yorganını, döşeğini alarak İstanbul'dan

Medyada amatör denizcilik

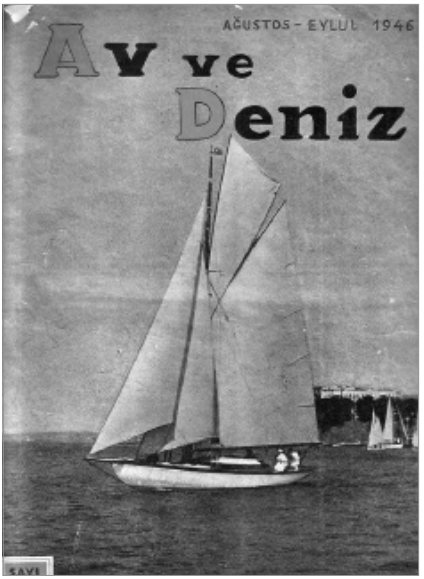
Başlarına bir felaket gelmedikçe basında amatör denizcilerle ilgili pek haber/yorum çıkmaz. Çıkan haberlerde de amatör-profesyonel denizci ayrımını gözetmeyen bir yaklaşımla daha çok teknenin performansı, büyüklüğü, pahalılığı, sahibinin zenginliği vurgulanır. Eski denizciler "Denizin zengini, fakiri olmaz denizcisi olur..." dese de deniz-tekne-insan ilişkisi hakkında toplumun genel algısının bu noktadan başladığı söylenebilir. Şüphesiz teknenin bir "lüks", denizde "seyir etmenin" zengin işi olduğu algısının yerleşmesinde ve yaygınlaşmasında devletin(toplumun) denize, denizciliğe bakışı, yaklaşımı, amatör denizciliğin geliş(e)memesi, kayık-sandal geleneğinin kaybolması gibi birçok özel ve genel neden yanında böylesine bir habercilik geleneğinin de etkisi büyüktür. Basında amatör denizcilikle ilgili köşe yazılarının çoğunlukla ürün ve marka tanıtımına yönelik olması, bu sporun-hobinin amatör yönünün önemsenmemesi de önemli bir eksikliktir. Sonuçta amatör denizcilik oldukça pahalı tekneler yanında, mütevazı irili-ufaklı motoryatların, yelkenli yatların, motorsuz sandalların ve küçük yelkenlilerin de mekânıdır ama onların sesini pek duyamayız.

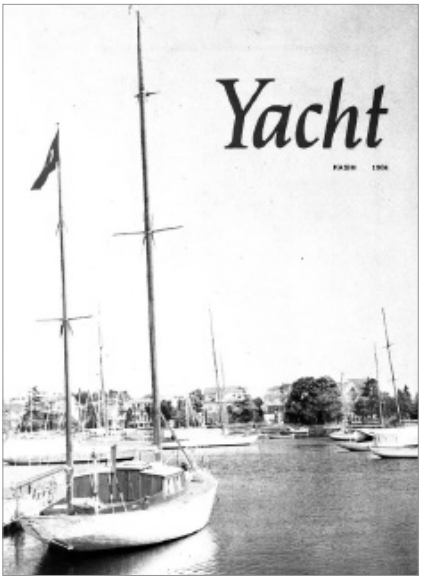
Av ve Deniz (1945-1947), *Yacht* (1964-1969) dergilerinden itibaren amatör denizcilere yönelik birçok dergi yayımlandı, yayımlanıyor ama bunlar içinde Mayıs 1984'te yayına başlayan *Yelken Dünyası*'nın yeri ayrıdır. Onca yıl ortada kitap, bilgi edinilecek doğru dürüst kaynak vb. yokken "amatör bir heyecanla" hayaller denizine doğru yelken açılmasını sağlayan dergiydi 2008'de yitirdiğimiz Mesut Baran dönemindeki *Yelken Dünyası*.

Günümüzde sektör dergileri, genel denizcilikle (seyir, navigasyon, meteoroloji, donanım, malzeme bilgisi vb.) ilgili yazıların ve yazı çeşitliliğinin azlığı yanında, tekne tanıtımı, gezi ve özellikle yerli ve uluslararası yarış yazılarının/haberlerinin yoğunluğu ile dikkat çeker. Bu durum, reklamlar ve yayınlar sayesinde alabildiğine normalleşmiş, kabul görmüştür. Ticareti değil ama denizciliği geliştirmek açısından sağlıksız bir yayıncılık göstergesi sayılabilecek bu gidişat, denizcilikteki bilgi, tecrübe, uzman, fikir, proje... yoksunluğu kadar, denize açılmaktan çok izleyici-tüketici-müşteri olmayı teşvik eden endüstriyel sporun (örneğin, Volvo Okyanus Yarışı, Amerika Kupası...) denizcilikteki hızlı gelişiminin de bir sonucudur.

Öte yandan "denizde çalışanlara" yönelik denizcilik dergileri deniz kültürü, amatör denizcilik gibi konulara yer verseler de değerlendirmelerde mes-

Çanakkale'ye futasıyla askere giden Süleyman Dirvana; yıllardır sandalıyla kürek çekerek yurtiçi ve dışında uzun seyirler yapmayı sürdüren Hüseyin Ürkmez ya da kendi yaptığı teknesi *Yosun* ile dünyayı dolaşan, daha sonra teknesini iki genç denizciye, Yeşim ve Tonguç Tokol'a hediye eden ve anılarını *Deniz Çingenesi* (AMYC, 2008) kitabında anlatan geçen yıl kaybettiğimiz Eralp Akkoyunlu gibi birçok örnek sayılabilir.





Av ve Deniz *ve* Yacht *dergileri.*

leki deformasyon zaaflarının eksik olmadığı görülüyor.[18]

Amatör denizcilerin haberleşme, bilgi edinme için kullandıkları en popüler araç olan internet sitelerinde ise umut vaat eden "özgün site" sayısı ne yazık ki oldukça az.

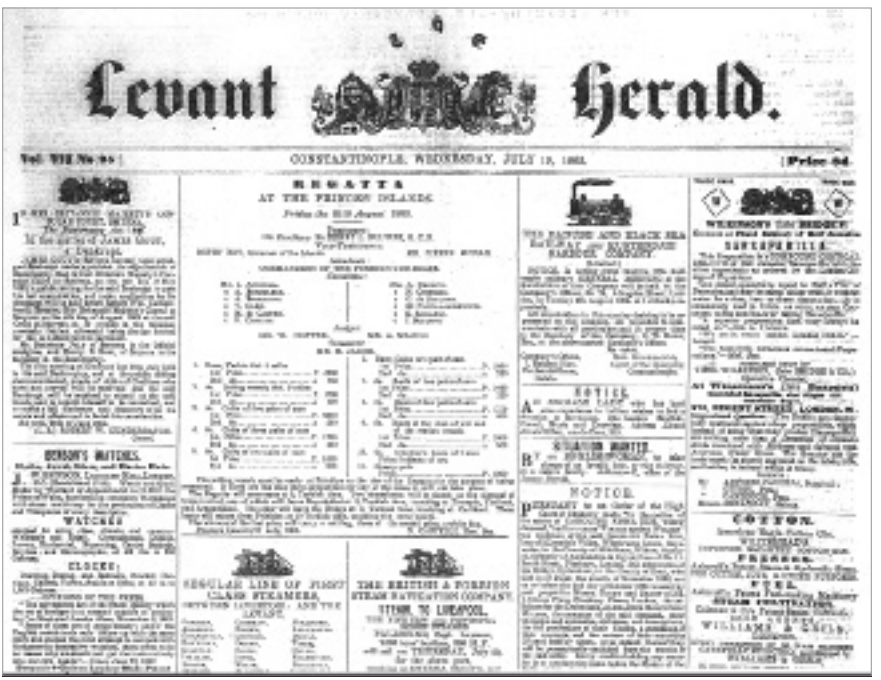
İlk yelken kulüpleri

Kürekli ve yelkenli teknelerin, 19. yüzyıl sonlarında gezi ve spor amacıyla kullanılmaya başlanmasını çok iyimser bir yorumla ülkemizde ilk amatör denizcilik örnekleri[19] olarak sayılabilir. Bugün kaybolmuş olsa da kayık (sonraları sandal) gezintisi İstanbul'un daha da eski bir geleneğidir, kayıkhaneler deniz kenarındaki hemen her yapının vazgeçilmez birer parça-

18 Dünya'yı dolaşmadığı bilinen bir denizci için geçtiğimiz yıl verilen "Altın Yunus" ödülü, bilgi sığlığının ve spekülasyon hevesinin oldukça absürd bir örneği sayılabilir. *Deniz Ticaret Gazetesi* (dergisi de var) 25 Aralık 2012'de Başbakan'ın ve Denizcilik Haberleşme ve Ulaştırma Bakanı'nın da katılacağını duyurduğu ödül töreninde verilen Altın Yunus ödüllerinden birinin sahibi ve ödül verilme gerekçesi şöyleydi: "Beykozlu Mustafa İhsan, 1930 yılında dünyayı yelkenle dolaşan ilk Türk".

19 *Mübtediler (yeni başlayanlar) için Denizcilik ve Kotracılık*, İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Neşriyatı, 1927 (Eski Türkçe, İngilizceden çeviri) ile ikisi de T.İ.C.İ. Denizcilik Federasyonu yayını olan, *Kürekçilik*, Julıos Melsbach (1934) ve *Yarış Taktikleri (Tabiyeleri), Manfred Curry* (1935) kitapları amatör-sportif denizciliğe yönelik ilk kitaplar sayılabilir.

sıydı. Yelkenli sporu konusunda Cem Atabeyoğlu'nun çeşitli dergi ve ansiklopedilerde yer alan yazıları ve yazarın *Türk Yelken Sporu Tarihi* isimli kitapçığı (Türk Spor Vakfı Yayınları, 1986) sürekli referans alınan temel kaynaktır. Ancak başta bu temel kaynak olmak üzere yelken kulüpleri tarihi, yelken yarışları, tekne tarihi gibi konularda verilen temel bilgilerin hayli yetersiz ve yanlış olduğu, yeni araştırmalarla konunun araştırılması, zenginleştirilmesi gerektiği söylenebilir. Örneğin Atabeyoğlu, yelken sporunun 1890'lı yılların sonunda İngilizler tarafından başlatıldığını, bu yıllarda İngilizlerin kurduğu Prinkipo Yelken Kulübü'nün 1898'de ilk yelken yarışını düzenlendiği bilgisini vermektedir. Oysa İstanbul'da haftalık olarak İngilizce yayımlanan *Levant Herald* gazetesinde Büyükada'da yapılan "kürekli ve yelkenli" yarışların sonuçları (31 Ağustos 1859), Adalar Yarışı ilanı (19 Temmuz 1865), Woods Paşa'nın komodoru olduğu The Constantinople Yacht Club'ın toplantı haberi (5 Temmuz 1871), aynı kulübün "Büyükada Yarışı" haberi (26 Ağustos 1871) ve Imperial Yacht & Boating Club'ın "Büyükdere'de Boğaz Yarışı" (27 Haziran 1873) haberi gibi tarihe ışık tutacak birçok bilgi yer almaktadır. Ayrıca 1800'lü yılların sonuna doğru kurulan San Stefano Yat Kulübü'nün ilk ciddi yat ve denizcilik kulüplerinin başında geldiği de biliniyor (Tuna, 2006). İstanbul'da 1915'te el

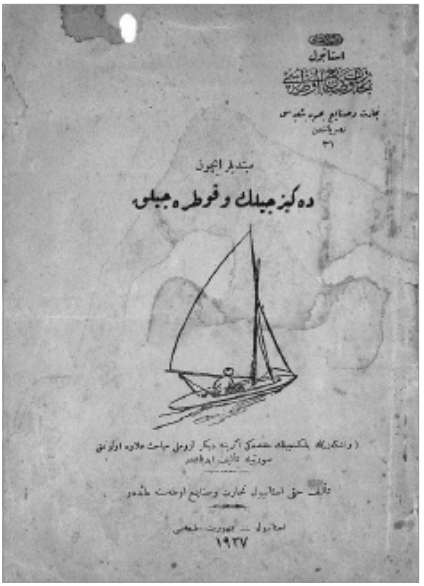


Levant Herald.

CONSTANTINOPLE, WEDNESDAY, JULY 19, 1865. [Price 6d.

REGATTA
AT THE PRINCES' ISLANDS

İstanbul'da İngilizce yayımlanan Levant Herald *gazetesinde Adalar Yarışı ilanı (19 Temmuz 1865).*



Amatör-sportif denizciliğe yönelik ilk kitaplar.

konulan İngiliz teknelerinin dağıtıldığı biliniyor ama sayıları ve hangi kulüplere verildiği hakkında bir bilgimiz yok. Atatürk'ün direktifiyle ve Moda'daki İngiliz Yat Kulübü'nün katılımıyla 8 Nisan 1935'te kurulan "Moda Deniz Kulübü" Cumhuriyet döneminde İstanbul'da kurulan ilk yat kulübüdür.

Kozmopolit nüfus yapısı göz ardı edilerek anlatılan, ulusallığa sıkışmış denizcilik tarihi hayli eksik ve yetersiz kalır. Alanya Kalesi'nde veya Trabzon Ayasofya kilisesi duvarlarındaki tekne grafitileri, Pontus paraskalmionu, Dicle'deki kelek, balıkçılığa girmiş Rumca, denizcilikteki İtalyanca, 19. yüzyılda Ünye'de gemi kızaklarında çalışan Ermeni denizci ve doğramacıları ya da futa ustası Corci, Levantenlerin kulüpleri-yarışları... bu coğrafya denizciliğinin tarihini ve zenginliğini yansıtır.[20]

20 Örneğin, pıraçire/praçira, Osmanlı döneminde Ege Denizi'nde kullanılan ve Midilli güneyinde Plomari kasabası tezgahlarında yapılan bir tekne türünün ve bu teknenin kullandığı yan yelkenlerin adıdır; ya da "Apo ton Tzandarli, panda kedili ke evloghi" "Çandarlı Boğazı'ndan geçerken kandil yak, dua et" anlamında fırtınalı havada boğazdan geçişin güçlüğünü vurgulayan Rumca bir atasözüdür. Dilimizde denizciliği referans alan atasözlerinin azlığı, referans olanların, daha fazla bilinen deniz, gemi, kayık vb. gibi sözcüklerle sınırlı kalması denizcilik dilinin, kültürünün zenginliğini içermemesi, denizcilik kültürünün gündelik hayattaki durumunu da gösteriyor.

Seyredilen denizler denizci yapar bizi

1960'lı yıllar Falih Rıfkı Atay'ın "Yelkensiz Türkiye Denizleri" (aktaran *Yacht,* Ağustos 1966) diye durumu özetleyen bir makale yazdığı yıllardı. Marmara Adası deniz haritalarında "yasak askerî bölge" gözüküyor, Marmara dışında yerli ve yabancı yatlara ateş bile açılabiliyordu. Marmara'da Ereğli dışında sığınılabilecek bir liman yoktu. Yat diye bir sınıfın yer almaması nedeniyle yük, yolcu ve hizmet gemilerine göre düzenlenmiş mevzuat yatlara da uygulanıyordu. Örneğin Çanakkale'yi geçecek tekneler burada Osmanlılar zamanında Boğaz'da izin belgesi soran "ferman gemisi" uygulaması gibi Sahil Sıhhiye ve Gümrük (!) işlemlerini yaptırmak zorundaydılar. Denizcilik de mevzuata paralel bir gelişme göstermiş, amatör denizciler tek-tük örnekler dışında pek uzak yollara heves etmemiş, edememişti. İstanbul'da Boğaz ve Adalar arası seyir yapılıyordu.[21] İlk uzun mesafeli yarışlar, Donanma'nın öncülüğü ve sponsorluğu sayesinde gerçekleşti, hâlâ da öyledir. O yıllarda 41 millik İstanbul-Gölcük Donanma Kupası 2 etapta yapılabiliyordu. "Açıkdeniz Akdeniz Kupası Yacht Yarışı" adı altında 1967'de İstanbul-İzmir arasında 280 millik tek etaplı ilk yarışa katılan 17 teknenin 9'u yarışı bitirebilmişti. Aynı yarışa 1968'de katılan tekne sayısı sadece 7 idi. Çanakkale'de yanaşan Gümrük motoruna tekmil verilerek geçilen bu yarışlara kadar Çanakkale'den çıkan yat yok denecek kadar azdı.

Sadun ve Oda Boro'nun (ve Kanarya Adaları'nda katılan Miço'nun) 10.5 metrelik *Kısmet*'le yaptıkları ve *Pupa Yelken* kitabı ile ölümsüzleşen dünya turu serüveni (1965-68) ülke çapında büyük ilgi gördü, yankılandı ve denizseverler için sembol haline geldi. Boroların dünya turunu gerçekleştirdiği 1960'larda dünya turu yapan tekne sayısı onlarla ifade ediliyordu. Günümüz imkânlarıyla karşılaştırıldığında seyir hayli meşakkatliydi, tehlikelerle/belirsizliklerle doluydu. Elektronik seyir aletleri yoktu, sadece sekstant vardı, haberleşme kısıtlıydı. Ancak Boroların turu sadece bir denizcilik başarısı değildi, seyir boyunca *Hürriyet* gazetesinde de yayımlanan anıları kapalı bir toplumun gözünü "dünyaya açtı". Necati Zincirkıran "Barbaros Hayrettin Paşa'dan sonra hiçbir Türk denizcisi Sadun Boro kadar sevilmedi ve tanınmadı" der. Sadun Boro, 1952'de 11 metrelik bir teknede Atlantik Okyanusu'nu ilk geçtiğinde 24 yaşındaydı. Hikâyesini *Bir Hayalin Peşinde* (Ege Yayınları, 2004) kitabında da anlatan Boro, "İngiltere'den Amerika'ya gidecek kotrada bir arkadaş aranıyor" ilanına müracaat ederek bu seyahate katılmıştı. "O seyahat bana açık deniz yolculuklarının hastalığını aşıladı" der Sadun Boro.

Kısmet'in dünya seyahati sonrası denizciliğe yönelik toplumsal ilgi/he-

21 Yücel Köyağasıoğlu'nun İstanbul Kotraları (AMYC Yayınları, 2007) kitabı Cumhuriyet sonrası amatör-sportif denizciliğin geçmişine ışık tutan önemli bir kaynaktır.

ves doruk noktasına ulaşsa da yazı boyunca özetlenmeye çalışılan nedenlerden dolayı bu ilgi/heves "denize açılacak yol bulamayınca" zamanla kayboldu. Nitekim Borolardan 25 yıl sonra bile dünya turunu tamamlayan ikinci bir amatör denizcimiz yoktu. Ancak Boroların seyahati ve *Pupa Yelken* kitabı birçok denizsever için ilham kaynağı olmayı sürdürdü.[22]

1970'li yıllar ahşabın yanında polyester tekne imalinin de başladığı, 1974 sonrası Kıbrıs'tan çok sayıda kaçak tekne geldiği,[23] 1980'ler tekne turizminin ve ithalinin geliştiği yıllardı. Kayıklar, sandallar ki insanların en kolay, en ucuz ve emniyetli biçimde "denize açıldıkları" tekneler çoğalacağına azaldı zamanla, ustalar da kayboldu "el altından". Oysa denizciliğin geliştiği ülkelerde, dingi olarak bilinen küçük tekneler mesafe tanımaksızın her yerde görülebilir; çok uzun yollar kat edeni yanında okyanus geçenlerine bile rastlanıyor. Örneğin İngiltere/Greenwich'deki National Maritime Museum'da 40.000 mil yapmış 4.8 metrelik bir dingi sergileniyor. Amatör-sportif denizciliğin "amatör yönünü" besleyen tekne tipleri, barınma olanakları, teşvik edici mevzuat hükümleri kadar insan/tekne/deniz hikâyeleri bu spora/hobiye olan hevesi, merakı artırır. Birçok "deniz ehli" denizciliğe, doğayı tanıma, onunla bütünleşme, onu dinleme, ona uyum gösterme, saygılı olma olarak bakmanın (sürdürülebilir denizcilik) denizciliğin ruhuna daha uygun olduğunu düşünür. Doğayla barışık halde onu tanımaya çabalarsanız doğanın ruhunuza, hayatınıza katacağı çok şey vardır. Yürüyüş, dağcılık gibi diğer doğa sporlarında da bu böyledir. Denizciliği de abartmadan tevazu içinde yapmalı amatör denizci.

Bugün Türkiye'de 360 tekne ve yat imalatçısı faaliyet gösteriyor. Yat/yelken dergilerindeki reklamlar veri alınırsa 50'yi aşkın kurum "yatçılık eğitimi" veriyor. Bu sayısal artışlara bakılarak denizcilikle ilgili ticaretin denizcilikten hızlı geliştiği söylenebilir.

Kıyıların uzunluğu ya da üç tarafın denizle çevrili olması değil; denize açılmak, denizin üzerinde olmak; seyredilen, bayrağın, flamanın dalgalandığı denizler denizci yapar bizi. Bu da öncelikle amatör-sportif denizciliğin gelişip kültürümüzün önemli bir parçası haline gelmesiyle mümkündür.

---

22 Borolar'dan sonra Dünya turu veya uzakyol seyri yapan hatta bunları yazdıkları kitaplarda anlatan Osman-Zuhal Atasoy'dan Özkan Gülkaynak'a (*Uzaklar, Atasoylar'ın Dünya Seyahati,* Osman Atasoy, 2004; *Özgürlük Hattının Batısına*, Özkan Gülkaynak, 2011) birçok denizcimiz olsa da bunları değerlendirmek yazının konusu değil. Ancak İstanbul Kalamış'ta "Sadun-Oda Boro ve Amatör Denizciler Anıtı" adıyla Mayıs 2011'de açılan, araçsal bir zihniyetin ürünü olan anıt Boroların sembolik anlamlarını sıradanlaştırdığı gibi, tartışmalı yönleriyle de (anıtın adı, yeri, temsil gücü, yer alanların seçim kıstasları...) amatör denizciliğe bir değer kat(a)mıyor. Eleştiri için bkz. Sezar Atmaca, Sembollerin Kaybı ve Amatör Denizciler Anıtı, 26 Mayıs 2011. http://groups.yahoo.com/group/denizciler/message/8342 (erişim 29 Nisan 2013).

23 Coşkun Aral, *Hürriyet* 21 Kasım 2010.

KAYNAKÇA

Atabeyoğlu, Cem, *Sporda Devlet mi Devlette Spor mu?,* TMOK, 2001.

Arsay, Teoman, *Kader*'in Kadersizliği, *Yelken Dünyası*, Aralık 2005.

Atmaca, Sezar, "Türk Bayrağına Geçiş Olacak mı?", *Radikal* (Yorum), 22 Eylül 2009.

—, "1 Temmuz Amatör Denizcilerin Bayramı mı?", *Yelken Dünyası*, Ağustos 2004.

—, "Denizin Dilini Anlamalı", *Radikal Kitap* eki 18 Haziran 2010.

—, "Denizcilik Eğitiminde Yeni Adımlar", *Yelken Dünyası,* Kasım 2008.

—, "Denizcilik İstatistiklerinde Türkiye", *Denizcinin Günlüğü 2010*, ADF Yayınları.

—, "Denizcilik Şişerken Sorunları Tartışabilmek", *Yacht Türkiye,* Ekim 2008.

—, "Denizcinin Günlüğü Hangi Denize Açılır?", *Denizcinin Günlüğü 2010*.

—, "Kıyıların Uzunluğu Değil...", *Denizcinin Günlüğü 2008*, ADF Yayınları.

—, "Mesut Baran'ın Ardından", *Yelken Dünyası,* Ağustos 2008.

—, "Sorunları Tartışabilmek, *Denizcinin Günlüğü 2009*, ADF Yayınları.

—, "Yakınımızdaki Uzak Denizler", *Radikal 2*, 5 Temmuz 2009.

Baltazzi, A.; Galdies, G.; Poulimenos, G., *İzmir Rumcası Sözlüğü*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2012.

Belge, Murat, "Mavi Anadolu Tezi ve Halikarnas Balıkçısı," *Birikim,* sayı 210, Ekim 2006.

—, *Osmanlı'da Kurumlar ve Kültür*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2005.

Deniz Ticareti İstatistikleri, Denizcilik Müsteşarlığı DTGM, 2009 ve 2010.

Dünya gazetesi, Perşembe Postası, Eylül 2010.

Emiroğlu, Kudret, *Gündelik Hayatımızın Tarihi,* İş Bankası Kültür Yayınları, 2012.

Kıvanç, Ümit, "Atarım havluyu Olimpiyat'ın suratına", *Taraf* 16 Ağustos, 2008.

Loibner, Dieter, *Sürdürülebilir Yelkencilik*, çev. Doğan Çelen, ADF Yay. 2013.

Müller-Wiener, Wolfgang, *İstanbul Limanı*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2003.

Pultar, Mustafa, *Denizin Dili Denizin Yazısı,* ADF Yayınları, 2010.

Talimciler, Ahmet, *Sporun Sosyolojisi, Sosyolojinin Sporu*, Bağlam Yayınları, 2010.

Tuna, Turgay, *Deniz Fenerinin Işığında Yeşilköy,* Karakter Color A.Ş. 2006.

Türker, Orhan, *Galata'dan Karaköy'e*, Sel Yayınları, 2007.

Yacht dergisi külliyatı (Temmuz 1964-Aralık 1969).

Zincirkıran, Necati, "Denizi Karadan Seyrede Seyrede Ölüp Gitti", *Yelken Dünyası*, Aralık 2005.

İskeleye Yanaşan, Denizler, Gemiler, Denizciler, derleyenler Orhan Berent-Murat Koraltürk, İletişim Yayınları, 2013, içinde sayfa 287-306.