

İstanbul'da Kayık

M. Sinan Genim

TAÇ Vakfı

Türkçe'de *qayaq*¹ (kaymak) fiilinden geldiği düşünülen kayık sözcüğünü son dönemlerde hatırlayan kalmadı dersek haksızlık etmiş olmayız. Sözlüklerde kürek veya yelkenle yürütülen ufak tekne olarak açıklanan kayığın yerini Yunanca *sandalion*'dan türetilen sandal aldı.²

Geriye dönüp baktığımızda bildiğimiz kadarıyla kayık, dünyada iki şehrin vazgeçilmez ulaşım vasıtası olmuştur. Venedik'in gondolu ne ise İstanbul'un kayığı da odur. Venedik denince akla pek çok şey gelir ama olmazsa olmazı gondoldur. Büyük bir denizin gerisinde, bataklıklardan oluşan bir bölgede kanallarla ulaşımın sağlandığı Venedik'te yüzyıllarca şehir içi ulaşımı için hizmet veren gondollar, günümüzde de şehrin en önemli turistik öğelerinden biri olup pek çok insanın geçim kaynağıdır. Ya İstanbul, ortasından deniz geçen, ortasından geçmekle kalmayıp, ta içine kadar giren İstanbul... Bugün geleneksel ulaşım araçlarını unutmuş, adını bile hatırlamaz olmuştur.

Osmanlı İmparatorluğu döneminin İstanbul'u çok sayıda kayık çeşidine sahiptir. Yelken kullanmaksızın, yalnızca kürekle yani

.....

¹ Kâşgarlı Mahmûd 2005, 417.

² Ayverdi 2005, III, 2667.

Resim 1.
Andrea
Vavassore
İstanbul 1500



insan gücüyle hareket eden kayıklar, saltanat kayığı, elçi kayığı, ateş kayığı, çöp kayığı, su kayığı, alamana gibi çok özel isimlerle anılmakla birlikte genelde dört tip olarak bilinir.³ Erken dönemlerde yük ve yolcu taşımacılığı yapılan pereme⁴, aynı nitelikte hizmet veren, fakat daha geç dönemlerde kullanılmaya başlanan pazar kayığı⁵, balık avı

.....

3 Gülersoy 1983.

4 ay. es. 124-173.

5 ay. es. 152-156.

için kullanılan kancabaş⁶ ve bir nevi özel ulaşım aracı olan, günümüzde özel araç veya taksi yerine kullanılan piyade⁷. Ahmet Hamdi Tanpınar piyadeyi şöyle tarif eder: “Her biri yirmi, otuz altına giydiren genç ve erkek güzeli kayıkçıların kürek çektiği masal kuşu misali zarif piyadeler”.

İstanbul'a dair ilk çizili belgelerden biri olan Giovanni Andrea Vavassore'nin 1500'lerin başına ait gravüründe Haliç'in iki sahili arasında hareket eden küçük kayıklar görülmektedir. Bu kayıkların tıpkı Venedik'teki gondollar gibi teknenin kıçında duran bir kişi tarafından pala denilen kürekle yol aldığı anlaşılmaktadır. Bu durum çizerin bir Venedikli olmasından mı, yoksa gerçekten ilk dönem teknelerin bu şekilde yönetildiğinden mi kaynaklanmaktadır araştırılması gerekir. (Resim: 1)

Sultan III. Murad dönemine ait 25 Recep 995/1 Temmuz 1587 tarihli bir fermenda İstanbul yerleşmeleri arasında çalışan kayıklarla ilgili kurallar belirlenmektedir.⁸ Bu fermandaki açıklamalarda kayık sözcüğü geçmemekte, deniz taşıtları için iki, dört ve altı kürekçili olarak *perme* terimi kullanılmaktadır. Fermenda çeşitli iskeleler arasındaki gidişlerde özel olarak tutulan permeler için alınacak ücret tarifesinin yanı sıra dolmuş usulü çalışan permelerin yolcu başına alacakları ücret de belirlenmiştir. Bu arada permelerin eski üslubundan çıkarak uzun ve dar yapıldıklarına ve yelken taktıklarına dikkat çekilip bu teknelere mani olunması istenmektedir.

Fermandan anlaşılacağı üzere XVI. yüzyıl sonlarına doğru kayık sözcüğü kullanılmamakta, insan taşımacılığında kullanılan tüm kürekli tekneler, *perme* adıyla anılmaktadır. *Perme*, VI. yüzyılda Constantinopolis ile Galata arasında işleyen teknelerden beri kullanılan bir isimdir. Bu dönemde her iki iskele arasında sefer yapan kayıklar, *Transitus Sycharum* ya da Galata bölgesini yeniden düzenleyen ve bu bölgedeki iskanın gelişmesini sağlayan İmparator İstiniyanos'a atfen *Transitus Justinianorum* olarak bilinmektedir.⁹ Rumca-

.....

6 Kademoğlu 2000, 15-24.

7 Gülersoy 1983, 75-123; Kademoğlu 2000, 28; Sonman 2003, 58-59.

8 Ahmet Refik 1935, 75-76.

9 Kuban 1996, 57.

dan dilimize aktarılan pereme sözcüğünün nereden geldiği bilinmez; muhtemelen aynı dönemde Peramatos (Perama Kapısı) olarak bilinen ve daha sonra Yemiş İskelesi adıyla ünlenecek noktadan hareket ettikleri için pereme sözcüğüyle anılıyor olabilirler.

Perme veya pereme adı verilen teknenin kesin bir tarifi bulunmamaktadır. Ancak dönemin gravürlerinde görüldüğü kadarıyla başında ve kıçında birer yükseltinin yer aldığı bu teknelerin aynı zamanda birer yekesi ve dümencisi bulunmaktadır. **(Resim: 2)**

İstanbul'u diğer semtlere bağlayacak tarzda faaliyet gösteren kayıkçı esnafı, tüm esnaf grupları arasında en fazla sayıda ve dikkat çekici grubu oluşturmakta ve diğerleri arasında yoğun hizmet sunan bir grup olarak ayrılmaktadır. XVII. yüzyıl ortalarına doğru İstanbul'un kayıkçı esnafı hakkında bilgi veren Evliya Çelebi, deniz esnafını mavunacılar, kayıkçılar, peremeciler ve çırnıkçılar olarak dört gruba ayırmaktadır. Evliya Çelebi İstanbul'dan Galata'ya kayık, pereme veya mavunalar ile geçildiğinden¹⁰, şehirde 800 mavunacı, 2000 kayıkçı, 8000 peremeci ve 200 çırnıkçı olduğundan söz eder.¹¹ Kayık ve pereme gibi yalnız kürekle hareket eden teknelerin yanı sıra daha uzak bölgelere ulaşmak veya yük taşımak için mavuna ve çırnık gibi aşırma yelkenli teknelerin de kullanıldığı anlaşılmaktadır. **(Resim: 3)**

1640 tarihli Es'ar defterinde peremeler, altı kürek kaba pereme; altı kürek pereme; altı kürek yilandili pereme; dört kürek kaba pereme; dört kürek pereme; dört kürek yilandili pereme ve yalnız kürek pereme olarak altı gruba ayrılmaktadır.¹² 1890'ların başında Büyükdere'de çekilen bir kare belki de bu teknelerden esinlenerek yapılan bir başka bir tekneyi günümüze taşımaktadır. **(Resim: 4)**

Muhtemelen XVIII. yüzyılın sonlarına doğru yeni bir tekne tipi İstanbul'un gündemine girer: pazar kayığı. Bir dönem gondol örnek alınarak yapılan peremeler artık ömürlerini tamamlamış ve tarihin eskiyen yaprakların arasına karışmışlardır.¹³ Mehmet Zeki Pakalın

.....

¹⁰ Evliya 2003, 387.

¹¹ Evliya 2003, 509.

¹² Yücel1992, 226.

¹³ Sonman 2003, 60.

İSTANBUL'DA KAYIK



Resim 2.
Pereme /
Gülersoy 1983,
125



Resim 3.
Mavna /
M. Sinan
Genim
Arşivi

pazar kayığını, beş ve yedi çifte büyük kayıklar olarak açıklar.¹⁴ Pazar kayığı için fotoğraf dahil pek çok görüntüye sahibiz. (Resim: 5) Ancak bu tip kayığın geliştirilerek günümüz İstanbul'u için örnek bir taşıt aracı olarak kullanılması estetik özellikleri ve hantallığı göz önüne alındığında mümkün değildir.

.....

¹⁴ Pakalın 1983, II, 765.

Resim 4.
Kayık /
M. Sinan
Genim Arşivi

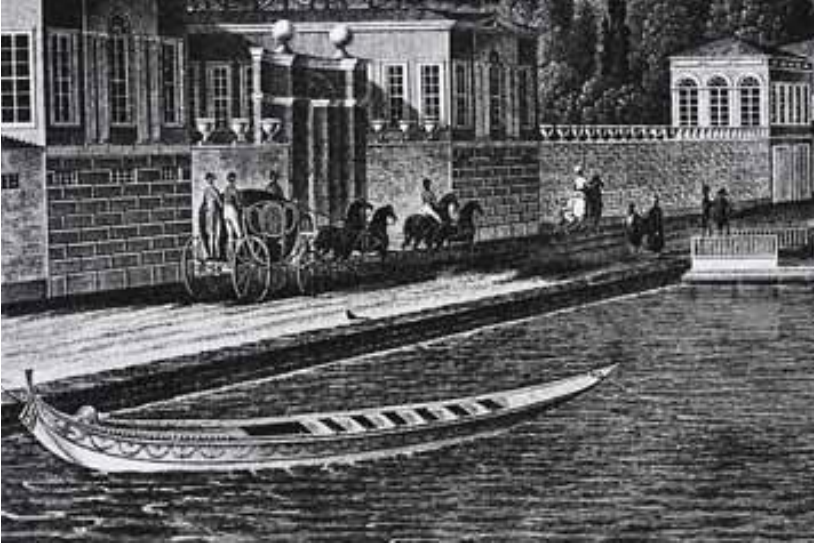


Resim 5.
Pazar Kayığı
/ M. Sinan
Genim Arşivi



Geriye tekten üç çifte kadar kürekçili ve yaygın olarak kullanılan, beş çiftesi elçi kayığı, daha büyükleri saltanat kayığı olarak hizmet veren piyadeler kalır. Uzun mesafelere daha çabuk ulaşmak için yapılan büyüklerine zangoç, özel olanlarına yalı piyadesi, kiralık olanlarına da iskele piyadesi adı verilen, kış tarafı şişkince bir mekik formunda olan bu tekneler, hafif olmaları için ıhlamur kerestesinden yapılırlar. (Resim: 6-7) 1885-1887 arasında İstanbul'da görev yapan ilk Amerikan Elçisi Samuel Sullivan Cox'un tespiti şöyledir:

İSTANBUL'DA KAYIK



Resim 6.
Piyade /
Melling /
M. Sinan
Genim Arşivi



Resim 7.
Piyade /
Pascal Sebah /
M. Sinan Genim
Arşivi

*“Yolcuların arkada, bir Türk halısı veya fes rengi minder üzerinde oturması gerekir. Kayıklar bir bakıma bizim kanolara benzer. Uzun ve çok ince, yolcunun her hareketine duyarlıdırlar. Sinirli insanların bunlara hiç binmemesi gerekir. Ama Türk hanımefendisi adımını ihtiyathı atar ve oturduğu zaman, kayığın adabına tastamam yakışır şekilde, hareketsiz kalır”.*¹⁵ Cox aynı dönemde Amerikan Elçiliği'ne ait piyadenin sadece 10 metre boyunda olmasına rağmen 150 kilo ağırlığında olduğunu da belirtir.

.....

¹⁵ Cox 2010, 418.

Resim 8.
Elçi Kayığı /
M. Sinan Genim
Arşivi



Resim 9.
Elçi Kayığı /
Anonim /
M. Sinan
Genim Arşivi



Piyade formunda yapılan ve elçi kayığı adıyla bilinen tekneler önceleri en fazla beş çifte olarak yapılabilir. Daha sonraları teknelerin yedi çifte kadar yapılmalarına izin verilmiştir.¹⁶ (Resim: 8-9)

.....

¹⁶ Pardoe 2009, 433.

1699-1711 tarihleri arasında Osmanlı İmparatorluğu nezdinde Fransız elçisi olarak bulunan Marquis Charles de Ferriol d'Argental'in padişahın teknesine benzer süslemeleri ve tefrişi olan bir elçilik kayığı yaptırmış ve Boğaz sefalarına çıkmaya başlamıştır. Ancak Ferriol bu had bilmezliğinin bedelini ağır öder. İstanbul'da elçi bulunduğu dönem boyunca kayığa binmesi yasaklanır ve Tarabya'daki yazlığına Kağıthane üzerinden at sırtında gitmeye mecbur kalır.¹⁷ Sultan III. Selim döneminde elçi kayıklarına bayrak takılmasına izin çıkar. Ancak dümen yekesinin hareketini kısıtlaması nedeniyle kayığın arka bölümüne takılamayan bayrak, ön tarafa takılır. Bu kayıkların bir diğer ayrıcalığı ise tıpkı saltanat kayıklarında olduğu gibi burun üstlerine devletlerinin sembolü olan kuş figürünü takabilmeleridir.

Hiç şüphesiz piyadelerin en güzel ve en ihtişamlıları saltanat kayıkları ola gelmiştir. En eskisi günümüzde Deniz Müzesi'nde bulunan Sultan IV. Mehmet'e ait olan piyade, 40 metre uzunluğunda, 5.70 metre genişliğindedir. Su kesimi ise 2.4 metredir. 24 sırada 48 oturağı olan piyadenin toplamda 144 kürekçi olmak üzere her küreğini üç kürekçi çekmektedir.

12 Şubat 1836 tarihli mektubunda Moltke saltanat kayığını şu sözlerle tarif etmektedir: “*Dün bir yerde otururken padişahın büyük kayığı hızla yaklaştı. Üzerinde alâmet olarak bir martı bulunan uzun, gayet zengin bir tarzda süslenmiş burnu ok gibi dalgaları yarıyor, on dört çift kürek, koyu mavi sular üzerine kar gibi beyaz bir şeritle, saltanat kayığının geçtiği yolu çiziyordu. Kayığın arka tarafında sayeban bulunuyor, bunun altında müminlerin hükümdarı kırmızı kadifeden minderler üzerinde oturuyordu. Önünde hassa hademeleri diz üstü duruyor, arkasında reis dümen tutuyordu. Yine böyle bir kayık, boş olarak az uzaktan bunun arkasından geliyordu, çünkü gelenek, padişahın geldiği vasıtayı dönüşte asla kullanmamasını emrediyor.*”¹⁸

Sultan II. Mahmut'un cuma selamlığına ikisi büyük, toplam altı kayıkla gittiğini bilmekteyiz. Melling'in bir çiziminde Sultan II. Mahmut'un da içinde bulunduğu bu teknelerin resmi geçidini

•••••

¹⁷ Gülersoy 1983, 141.

¹⁸ Moltke 1960, 33.

Resim 10.
Saltanat Kayığı /
Luigi Mayer /
Pera Müzesi



Resim 11.
Saltanat Kayığı /
Melling 1819,
planj: 7



izlememiz mümkün oluyor.¹⁹ Daha sonraları bu teknelerdeki kürek sayısını on iki veya on üç olarak belirlenmiştir. (Resim: 10-12)

Sadrazam, şeyhülislam, vezirler, kazaskerler gibi devletin üst kademelerinde görev yapanların kayıklarından da söz etmek gerekir.

.....

¹⁹ Melling 1819, Planj: 7.



Resim 12.
Saltanat Kayığı /
Anonim /
M. Sinan Genim
Arşivi

Dokuz çiftten başlayan bu kayıklar, beş çifte kadar çeşitli boylarda yapılır.

İstanbul için bilinen en mükemmel kayık şüphesiz “*piyade*”dir. Tek kürekçiden, üç kürekçiye kadar olan bu kayıklar günlük kullanım araçlarıdır. Bu arada özellikle Bartlett ve Melling’in gravürlerinde görülmekte olan, fakat hiç bir şekilde fotoğraf dönemine yetişmeyen burun bölümü kalkık, arka bölümünde ise geriye katlanmış kuyruk benzeri süsleme elamanları olan piyadelerin varlığı da bir gerçektir. XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Şirketi- Hayriye ve Seyri Se-fain İdaresi'nin gerek Boğaziçi, gerekse Kadıköy bölgesi ve Adalar arasında düzenli vapur seferlerine başlamasını takiben piyadeler ortadan çekilmeye başlar.²⁰ Artık piyadenin yerini daha çok gezi amacıyla kullanılan, piyade gibi profesyonel kayıkçıların değil, hemen herkesin kürek çekebildiği sandallar almaya başlar. Kısa süre içinde piyadeler tamamen yok olur, günümüze kalmış ve kullanılmakta olan piyade yoktur. Ne yazık ki yüzyıllar boyu İstanbul sularını ve Boğaziçi'nin süsleyen bu teknelerden Deniz Müzesi'nde sergilenen

.....

²⁰ Tutel 1997a; Tutel 1997b.

Resim 13.
Piyade Maketi /
Erdoğan
Demirören
Koleksiyonu



Resim 14.
Kancabaş /
Anonim /
M. Sinan
Genim Arşivi



Sait Halim Paşa'nın 10.15 metre uzunluğundaki teknesinden başka nerede ise örnek kalmamıştır.²¹ Gerek Sait Halim Paşa'nın piyadesi gerekse muhtemelen XIX. yüzyılın başlarında yapıldığını sandığımız bir piyade maketi bu teknenin zarif görünümü ve yapısı hakkında bize bilgi vermektedir. (Resim: 13)

••••••••

²¹ Sonman 2003, 59.

Yüzyıllar içinde giderek gelişen ve *kancabaş* adıyla bilinen balıkçı kayıklarını da unutmamak gerekir. Her ne kadar balık tutmak gibi özel bir amaç için kullanılıyor olsalar da zaman zaman Boğaziçi'nin uzak yerleşmeleri arasında yük ve yolcu taşıyan bu teknelerin son zamanlara kadar kullanıldığı bilinmektedir. Günümüzde kancabaş bir grup nostalji meraklısının hobisi olarak kullanılmakta ve zaman zaman özellikle Tuzla koyunda kancabaş yarışları ve gezileri yapılmaktadır. (Resim: 14)

Piyade ve benzeri deniz ulaşım araçları düşünüldüğünde köklü ve uzun bir geçmişe sahip olan ülkemizde, kültürümüze ait bu araçların geliştirilmiş ve günümüz şartlarına uyarlanmış örneklerinin kullanılması yerine Venedik'e öykünerek hemen her turistik yörremizde gezi amaçlı gondol tipi tekneler kullanılmaya başlanmıştır. Eskişehir Porsuk'ta, Kapadokya Kızılırmak'ta, Adana Seyhan'da yüzmekte olan gondolları gördükçe geçmişinden bihaber bir toplumun geleceğe nasıl hazırlanacağı konusunda endişe duyuyorum. Boğaziçi'nin ve Haliç'in sakin sularında geçmişteki görkemlerini yansıtarak süzülen teknelerle dolaşmak varken kendi kültürel zenginliğini göz ardı ederek dünya markası haline getirilen başka bir kültüre öykünerek yapılanlar da maalesef samimi olamıyor.

Bu bildiri kültürümüze has tekne tiplerinin yok olması üzerinedir. Kültürümüzün pek çok ince dalı zaman içinde kırıldı. Onların yeniden filiz vermesi, gelişmesi ve çiçek açması gerekiyor. Bu alanda yapılacak araştırmalar dünya denizcilik tarihine ve deniz kültürüne büyük katkı sağlayacaktır. Bir gün dilerim çektirme, başarda, çekeleve, kırlangıç gibi hem kürek hem yelkenle hareket eden teknelerimizin benzerlerini yapmak mümkün olur. Öncelikle bu teknelerle ilgili araştırmalar desteklenmelidir. Daha sonra seyirlik de olsa birkaç teknenin üretimini gerçekleştirerek o güzel eski günleri hürmetle yâd edebiliriz.

Kaynakça

- Ahmet Refik 1935 Ahmet Refik, *On Altıncı Asırda İstanbul Hayatı (1553-1591)*, İstanbul, 1935.
- Ayverdi 2005 İlhan Ayverdi, *Misalli Büyük Türkçe Sözlük*, İstanbul, 2005.
- Cox 2010 Samuel Sullivan Cox, *Bir Amerikan Diplomatının İstanbul Anıları 1885-1887*, Çev: Gül Çağalı Güven, İstanbul, 2010.
- Evliya 2003 Evliya Çelebi, *Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnamesi: İstanbul*, Haz. Seyit Ali Kahraman-Yücel Dağlı, İstanbul, 2003.
- Gülersoy 1983 Çelik Gülersoy, *Kayıklar*, İstanbul, 1983.
- Kademoğlu 2000 Osman Kademoğlu, *Denizlerin Güzelleri*, İstanbul, 2000.
- Kâşgarlı Mahmûd 2005 Kâşgarlı Mahmûd, *Dîvânü Lugâti't-Türk*, Haz. Seçkin Erdi-Serap Tuğba Yureser, İstanbul, 2005.
- Kuban 1996 Doğan Kuban, *İstanbul Bir Kent Tarihi*, İstanbul, 1996.
- Lewis 1837 John F. Lewis, *Lewis's Illustrations of Constantinople 1835-36*, London, 1837.
- Melling 1819 Antoine Ignace Melling, *Voyage pittoresque de Constantinople et des rives du Bosphore -après les dessins de M. Melling*, Londra, 1819.
- Moltke 1960 Helmuth Von Moltke, *Türkiye'deki Durum ve Olaylar Üzerine Mektuplar*, Çev: Hayrullah Örs, Ankara, 1960.
- Orhonlu 1966 Cengiz Orhonlu, "Osmanlı Türkleri Devrinde İstanbul'da Kayıkçılık ve Kayık İşletmeciliği", *İ.Ü. Tarih Dergisi*, Sayı: 21, İstanbul, 1966, s. 109-134.
- Pakalın 1983 Mehmet Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, İstanbul, 1983.
- Pardoe 2009 Julia Pardoe, *Sultanlar Şehri İstanbul*, Çev: Banu Büyükkal, İstanbul, 2009.
- Sonman 2003 Terry Sonman, *Su Yolu'nun Dilberleri*, İstanbul, 2003.
- Tutel 1997a Eser Tutel, *Şirket-i Hayriye*, İstanbul, 1997.
- Tutel 1997b Eser Tutel, *Seyr-i Sefâin*, İstanbul, 1997.
- Yücel 1992 Yaşar Yücel, *Es'ar Defteri (1640)*, Ankara, 1992.