

YELKENCİLİĞİN TARİHİ

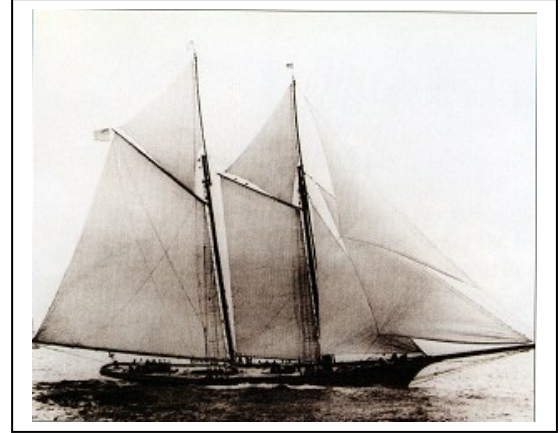
Yelkenli gemilerin tarihini anlatmak, yalnızca engin denizlerde süzülür gibi giden deniz araçlarının öyküsünü ya da denizlerdeki savaşların tarihini anlatmak değildir elbette. Bu aynı zamanda insanlığın gelişimine başka bir gözle bakmaktır. Karaya bağlı insan uygarlığının, bilim ve teknikteki gelişmelerinin denizlere yansması demek yelkenli gemiler. Asırlar boyunca yavaş yavaş gelişen insanlık, gemilerini de bu gelişime göre yeniden tasarladı. Askeri ve ticari gereksinimler, bölgesel koşullar, siyasi ve ticari durum gemilerin gelişimini etkiledi. Bronz çağının başlangıcında Akdeniz kıyılarında görülmeye başlayan yelkenli gemiler 18. yüzyıla kadar varlığını sürdürdü denizlerde.

Çok uzun yıllar boyunca gemicilik dendiğinde akıllara Akdeniz gelirdi. Gemi yapımı ve denizcilikteki gelişmeler ilerledikçe dünya yavaş yavaş küçüldü. Yelkenli gemiler, yeni yeni yerler bulmak isteyen cesur kişileri dünyanın bilinmeyen yerlerine taşıdılar.

❖ YELKENCİLİK VE TİCARET

Keşifler, ticaret ve sömürgeleşme geçmiş dönem denizci toplumlarını zengin ve güçlü hale getirmiş ve imparatorluk haline gelmelerini sağlamıştır. Yetenekli tasarımcılar ve ileri inşa tekniklerinin ürünü olan yelkenli gemiler, topraklarını genişletmelerinde kilit rol üstlenmiştir.

Dünya toplumları uzun mesafelere deniz yolu ile seyahat etmek için binlerce yıl boyunca yelkenli gemileri kullanmışlardır. Nil ve Amazon gibi büyük nehirlerde olsun; Akdeniz, Atlantik ve Pasifik gibi büyük deniz ve okyanuslarda olsun, rüzgar gücü pedal ve küreklerde kullanılan kas gücüne karşı tek alternatif olmuştur. Dünyanın her yerinde lokal topluluklar rüzgardan yararlanmak ve uzun mesafelere yolcu ve yük taşıyacak gemiler yapmak için kendi çözümlerini geliştirmişler, kimi günümüze kadar ulaşmış olan eşsiz tekne modellerini yaratmışlardır.



Vikingler binlerce kilometrelik yolu küreklerle ve basit bir **kare yelken** düzeneğiyle almışlardır. Kare yelken arma, her ne kadar sadece rüzgarın arkadan geldiği seyirlerde (Pupa ve Geniş Apaz) kullanılabilir olsa da, daha sonraları Avrupa ülkelerinde yaygınlaşmıştır.

Arap denizciler verimli rüzgar kullanımını sağlayan büyük **üçgen (Latin) yelkenini** geliştirdiler. Bu yelken teknenin rüzgara karşı gitmesine (orsa) olanak veriyordu ve kare yelkene göre daha hızlıydı. Kare yelkenli pek çok gemi limanda beklerken bu gemiler denize çıkabiliyorlardı. Bu gemiler son derece sağlam yapılı olurdu ve 90 ile 200 ton arasında bir ağırlığa sahipti. Tek dezavantajı ise yelkenin kontrolünün sayıca fazla bir mürettebat gerektirmesi idi – ki Arap bölgesinde işgücü bol ve ucuz olduğu için bu pek de bir problem oluşturmuyordu – çünkü yelkenin bağlı olduğu serenler çoğu zaman geminin kendisinden uzun oluyordu ve idaresi gerçekten zordu.

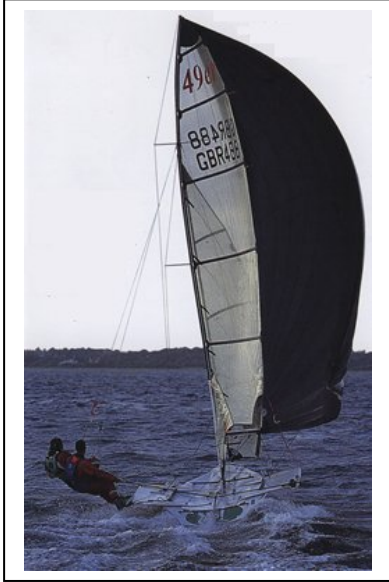
Çinlilerin tasarımı ise “**Junk Rig**” denilen, kısa bir ana direk ve bambu destekli hareketli yelkenlerden oluşan teknelerdi. Yelkenler jaluzi gibi açılıp kapanabiliyorlardı. Rüzgarda verimli bir şekilde yararlanabilen ve kontrolü kolay olan bu teknelerin tamiri de basitti ve sayıca az bir mürettebatla seyre çıkabiliyorlardı.

Pasifik'te ise **Polonez** denizciler "**Proa**" denilen benzersiz teknelerini geliştirmişlerdir. Bu tekneler içi oyulmuş ağaç kütüklerinden bir kano ve bu kanonun destekleyen yan bir dengeleyiciden oluşan bir yapıya sahipti. Tekneyi yönlendirmek için kürekler ve Latin yelkeni kullanılıyordu. Sadece yıldızlardan, rüzgar ve denizden faydalanarak uzun yolculuklar yapabiliyorlardı bu teknelerle...

Osmanlıların İstanbul'u fethetmesiyle birlikte İpek ve Baharat yollarının Türkler tarafından kontrol edilmeye başlamasıyla batıda Hindistan'a gidecek yeni yollar aranmaya başladı. Bu yol deniz yolu olacaktır. Akdeniz'in doğusunun denetimini yitiren batılı ülkeler, pusula ve harita yapımındaki gelişmelerin de yardımıyla ilgilerini açık denizlere yönelttiler. Akdeniz'in bildik, görece sakin sularında yol alan gemiler için okyanusların hırçın dalgaları, birdenbire patlayan korkunç fırtınaları aşılmaz gibiydiler.

Açıkça görülüyordu ki Akdeniz gemileri okyanusa uygun değildi. Bu da yeni gemilerin tasarlanmasını ve yapılmasını gerektirdi. Ortaçağın sonlarına doğru kıç bodoslamasındaki dümenin geliştirilmesiyle gemicilikte büyük ilerleme sağlandı. Böylece yalnızca yelkenle gidebilen ve daha uzun yol alabilen büyük gemilerin yapımı sağlandı.

Daha önce geminin kıçında büyük bir kürek gibi görünen dümeni idare etmek çok zordu. Gemiler büyüdükçe dümenin ağırlığı artar ve ancak birkaç kişi ile idare edilebilirdi. **Dümenlerin tekerlek şeklinde yapılması ile -ki buna dolap dümen denilmektedir- bu işi tek bir kişinin yapabilmesi olanağı doğdu.** Ayrıca pusula kullanarak denizcilerin o tarihe kadar yapamadıklarını yaptılar. Kıyılardan uzaklaştılar ve denizlere açıldılar.



Ortaçağda Akdeniz'de kullanılan Latin yelkenleriyle donatılmış savaş ve ticaret gemilerine **karavela** denirdi. İlk karavelaları 15. yüzyılın ikinci yarısında Portekizliler ve İspanyollar yaptılar ve bunları coğrafi keşiflerinde kullandılar. Vasco de Gama Hindistan, Kristof Kolomb Amerika seferine karavela türü gemilerle çıktılar. Boyutları gittikçe büyütülen ve geliştirilen karavelalardan sonra kalyona tipi gemilere geçildi.

Ağaç her tip ve boyutta tekne için doğal bir yapı malzemesi olarak kabul edilmiştir. Fakat ağacın az olduğu yerlerde yuvarlatılmış ve sıkıştırılmış palmiye yaprakları da kullanılmıştır. Yine de ağacın ana yapı malzemesi olarak önemini yitirmesi ancak üreticilerin daha ucuz ve dayanıklı gövdeler yapmalarını sağlayan demir ve çeliğin icadı ile olmuştur. Savaş gemileri, ticaret ve balıkçı gemilerinin tasarımları işlevlerine uygun olarak geliştirilmiş, sonuçta farklı güç ve avantajlara sahip birçok deniz aracı ortaya çıkmaya başlamıştır. Özellikle ticaret gemileri hız için dizayn

ediliyorlardı, çünkü taşıdıkları baharat ve çayı en iyi fiyatlarda satın almanın ve pazarlamanın yolu rekabetten geçiyordu ve hız rakipleri geçmenin birincil koşuluydu.

❖ YATÇILIĞIN İLK GÜNLERİ

Yat ve yatçılık terimleri Felemenk dilinden gelen ve izlemek, kovalamak anlamına gelen jaghen kelimesinden gelir. 16. yy.'ın sonundan itibaren jaght kelimesi ticaret, gezi veya askeri amaçla ile kullanılan hafif hızlı tekne anlamında kullanılmıştır.

Gezi yelkenciliği kavramının Hollanda kökenli olduğu söylenebilir. Çünkü Hollanda 16 ve 17. yy.'da dünyanın lider denizci ülkesidir. Büyük okyanus filosu Avrupa'nın en zengin ekonomisini destekliyordu ve ticari bağlantıları Afrika, Hindistan ve Uzakdoğu'ya kadar uzanıyordu. İlk yatlar arada sırada gezi amaçlı kullanılıyorlardı ki bu durum Hollanda'nın sığ sularına karşı çok elverişli ve pratik bir çözümdür.

Hollandalıların ulaşım deniz taşımacılığı konusunda üstünlüğünü gören İngiliz Kralı 2.Charles'ın teşvikiyle Britanyalılar da yat yapımıcılığı konusunda oldukça ilerlediler. Bunun sonucu olarak, ilk yat kulübü Britanya'da kuruldu.

❖ İLK YARIŞLAR VE KULÜPLER

*1661'de *Catherine* ve *Anne* isimli iki yat inşa edilmiş ve dünyada kayıtlara geçen ilk gezi sınıfı yat yarışları bu iki tekne arasında Thames'te olmuştur.

* İlk yat kulübü The Water Club of Cork 1720'de İrlanda'da kurulmuştur. 1830'dan beri The Royal Cork Club olarak anılmaktadır. Amerika kıtasında ise 1844'te kurulan New York Yacht Club kıtanın ilk yat kulübü olmuştur.

* Yelken sporu, ilk kez 1900 olimpiyatlarında, olimpik spor olarak kabul edildi.