

TERSANE HİKÂYESİ

- Bir sektöre damgasını vuranlar -



GEMİ VE YAT
İHRACATÇILARI
BİRLİĞİ

TERSANE HİKÂYELEERİ

- Bir sektöre damgasını vuranlar -



TERSANE HİKÂYELERİ

- Bir sektöre damgasını vuranlar -

Yayın hakları

Türkiye Gemi ve Yat İhracatçıları Birliği adına
Yönetim Kurulu Başkanı Başaran Bayrak

Türkiye Gemi ve Yat İhracatçıları Birliği
Çobançeşme Mevkii, Sanayi Caddesi Dış Ticaret Kompleksi,
C Blok Yenibosna / İSTANBUL 34197
Telefon: 0212 454 05 00
www.turkishship-yachtexporters.com

Yayına hazırlayanlar

Meral Er - Ali Deniz

Grafik tasarım ve uygulama

Cansu Eker

Fotoğraflar

Bülent Yılmaz

Redaksiyon

Ceylan Atatunç

1. Baskı / İstanbul, 2017

Skala Ajans

www.skalajans.com

ISBN: 978-605-245-044-4

Basım yeri

Acar Matbaacılık Promosyon ve Yayıncılık
Osmangazi Mah. Mehmet Deniz Kopuz Cad. No:20/1
Esenyurt-Kıraç İstanbul
Sertifika No: 29507

Bu kitabın her türlü yayın hakları Türkiye Gemi ve Yat İhracatçıları Birliği'ne aittir.
Kaynak gösterilerek alıntı yapılabilir.

TERSANE HİKÂYELEERİ

- Bir sektöre damgasını vuranlar -



İçindekiler

Önsöz	6
<i>Tek hedef savunma sanayi - Anadolu Tersanesi (ADİK)</i>	8
<i>Emektar vincin korkutan montajı - Çeksan Tersanesi</i>	12
<i>Başarı ve zorluklarla geçen yıllar - Çelik Tekne Tersanesi</i>	18
<i>Boğaz'ın silüetine atılan imza - Çeliktrans Tersanesi</i>	22
<i>Denizleri fetheden çocuk - Çindemir Tersanesi</i>	26
<i>Yan sanayide çakan kıvılcım - Data Hidrolik</i>	30
<i>Yıl 1968, "Gemi yapmak neyine!" - Deniz Endüstrisi - Çiçek Tersanesi</i>	34
<i>Kuşakları buluşturan gemi - Denizsan</i>	42
<i>Denizle geçen 104 yıl - Desan Tersanesi - Kaptanoğlu Group</i>	46
<i>Bitmeyen mücadele - Engin Dörtler Tersanesi</i>	50
<i>Ereğli'de ilklere atılan imza - Erdem - Kök - Azim Tersaneleri</i>	54
<i>Tuzladan uzakta, sektörün kalbinde - Gelibolu Tersanesi</i>	58
<i>Dönüm noktaları ve mide kanaması - GEMAK Group</i>	62
<i>Çıraklıktan başkanlığa - GEMDOK Sanayi Sitesi</i>	68
<i>Ufka takılı hayaller - Gisan Tersanesi</i>	72
<i>Kıbrıs'tan gelen mektup - Günsin - Gemyat - Famagusta Tersaneleri</i>	76

<i>“Biraz da ülkeye hizmet edelim” - Gürdesan Gemi Makine</i>	80
<i>Sektöre hediye: İlk raylı kızak - Hidrodinamik Tersanesi</i>	84
<i>Macera filmi gibi bir hayat - Kahraman Sadıkoğlu - Tuzla Tersanesi</i>	88
<i>Kağıthane’den Çin’e yolculuk - Kapaksan - Mariner</i>	94
<i>Bir duayenin mirası - Marmara Tersanesi</i>	98
<i>Türkiye’nin dünya markası - Sanmar Denizcilik</i>	104
<i>Tersaneciliği karşı konulmaz heyecanı - Sedef Tersanesi - Turkon Holding</i>	110
<i>Bakanlıktan gelen yazı - Selah Tersanesi</i>	114
<i>Kollara kuvvet - Selahattin Aslan Tersanesi (ASTAŞ - SELTAŞ)</i>	118
<i>Sektörün temellerine atılan imza - TORGEM Tersanesi</i>	122
<i>Hayaller ve gerçekler - Torlak Tersanesi</i>	126
<i>Dünyaya yat yapmak - Turquoise</i>	130
<i>Bir torna atölyesi ile başladı her şey - Tuzla Tersanesi - Kıran Holding</i>	136
<i>Krizin önlenemez darbesi - Yıldırım Tersanesi</i>	140
<i>Malta Şahini: Dünya yatçılığının parlayan “Yıldız”ı - Yıldız Tersanesi - Dearsan</i>	144
<i>Sektörün lokomotif devlet tersaneleri - Kamu tersaneciliği</i>	148
Teşekkürler	152

Önsöz

Mensubu bulunmaktan onur duyduğum gemi inşa sektörü son 35-40 yıldır çok ciddi bir değişim gösterdi ve bu değişimle birlikte büyük atılımlar gerçekleştirdi. Dünyanın 30'dan fazla ülkesine gemi ve yat ihracatı yapmayı başardık; yakın geçmişte, dünyanın 5. büyük gemi üreticisi olarak gemi inşa eden ülkeler arasındaki haklı yerimizi aldık.

2000-2010 yılları arasında başladığımız ihracat serüvenimiz bazen Taşıt Araçları ve Yan Sanayi İhracatçıları Birliği, bazen de Ağaç Mamulleri ve Orman Ürünleri İhracatçıları Birliği çatısı altında sürdü. Ancak 2010 yılında, 75 kurucu firmanın bir araya gelmesi ile öz örgütlenmemiz olan Gemi ve Yat İhracatçıları Birliği'ni kurduk ve sektörümüzü bu platformda temsil etmeye başladık.

Tersanelerimizin bu inanılmaz değişim ve gelişimi hayata geçirmeleri hiç de kolay olmadı elbette. Bu süreç içinde, her bir tersanemizin, bizzat benim de şahit olduğum unutulmaz hikâyeleri birikti.

Yönetim kurulu başkanlığını yürüttüğüm Gemi ve Yat İhracatçıları Birliği bu konuda sektöre yönelik bir çalışma içerisine girdi ve yönetim kurulu olarak tersanelerin ilgi çekici hikâyelerini gelecek nesillere aktarabilmek adına bir çalışma yapmayı karara bağladık.

2016 yılının eylül ayında Sedef Tersanesi'nde düzenlenen bir denize indirme töreninde sektörün duayenleri ile bir araya gelme fırsatımız olmuştu. O gün Gemak Tersanesi'nin sahibi Sayın İsmet Üner, aramızda geçen sohbet sırasında, sektörün eskilerinin bir araya geleceği bir yemek organize etmem yönündeki fikrini benimle paylaştı. Bu teklif beni de heyecanlandırmıştı.

Gemi ve Yat İhracatçıları Birliği olarak hemen çalışmalara başladık. 2017'nin yılbaşı kutlamasını bir arada yapmaya karar verdik. O davet adeta bir zaman tüneli gibi geçti. Herkes heybesindeki hikâyeleri ortaya döküyor; eski günler biraz neşe, biraz özlem, biraz da *nerelerden nerelere geldik*

duygusuyla yâd ediliyordu. İşte elinizde tuttuğunuz kitap bu hikâyelerden ilham alarak hayata geçirildi.

Bugün, sektörün Tuzla'ya taşınmasının ardından 37 yıl geçmiş. Öncesinde Haliç'te geçen zaman da cabası. Bu süre zarfında o kadar çok anı birikmiş ki, inanamazsınız. Maalesef bu anıların bir o kadarı da aramızdan ayrılan babalarımız, ağabeylerimiz, akrabalarımız, dostlarımızla yitip gitti. Oysa hem bu sektörü büyük emeklerle var eden yakınlarımızın anılarını yaşatmamız hem de tecrübelerimizi gelecek kuşaklara aktarmamız gerekiyordu.

Doğrusunu söylemek gerekirse biriktirmek, saklamak ve yazmak gibi alışkanlıklara sahip değiliz. Yeri geldiğinde 600 yıllık tersanecilik geçmişimizden söz ediyoruz ama bu konuda elimizde yeterli belge ya da kayıt olduğu söylenemez. Çanakkale Savaşı tarihinin, daha çok savaşa katılan yabancıların tuttuğu hatıralardan oluştuğu, Türk tarafının yeterince anı, hatıra kaleme almadığı sık sık dile getirilir. Hâlbuki Portekiz ya da İngiliz müzelerinde yüzyıllarca öncesinin kayıtlarını bulmanız mümkündür. Almanya'da 1600'lü yıllardan kalma endaze planları sergilenir.

Biz köklü bir ülkeyiz, köklü bir milletiz. Dolayısıyla köklü bir tarihe sahibiz. Denizcilik ve tersanecilik tarihimiz dün oluşmadı. Ama bu tarihi ancak yazarsak gelecek nesillere aktarabilir, köklü bir millet olduğumuzu dünyaya anlatabiliriz diye düşündük. Geçmiş eleştirmeyi bırakıp gelecek için bir şeyler yapmamız gerekiyordu. Biz de naçizane katkımızı bu kitapla sunmak istedik. İyi niyetli yolculuğumuzun amacına hizmet edeceğini umuyorum.

Elbette ülkemizde denizcilik ve tersanecilik ile ilgili hiçbir kaynak olmadığını iddia etmiyorum. Bu, yaptığı araştırmalar ve çalışmalarla sektöre büyük katkılar sunmuş akademisyenlere, hocalarımıza büyük saygısızlık olur. Zaten bizim amacımız bu türden bir yayın ortaya koymak değil. Biz daha çok sektörün sözlü tarihini, ülkenin koşullarını da içine alacak şekilde kayda geçirmek istedik.

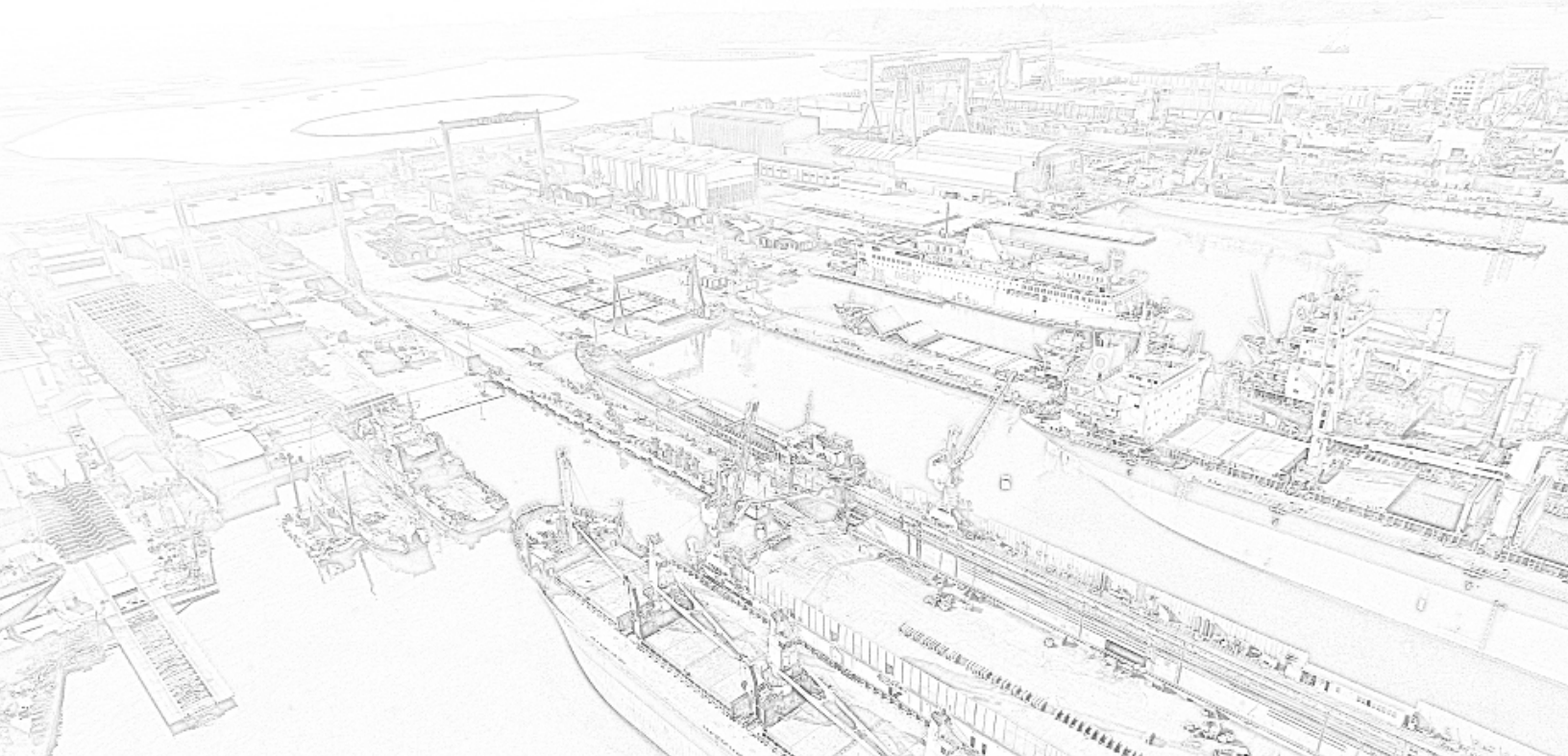
Türkiye'deki tersanelerin her birinin kendi hikâyesi var. Bir vincin kurulması, bir havuzun taşınması, bir iskelenin yapılması... Bunların hepsi ayrı bir macera... İnşa edilen bir kızak; alınan kararları, riskleri, finans bulmak için verilen çabayı, umutları, emekleri, imkânsızlıklara meydan okumayı, başarıları, başarısızlıkları ve daha nice kavramı barındırıyor maddi varlığında. Bütün bu anıları; kahraman ve tanıklarının ağzından, onların bakış açılarıyla gelecek nesillere aktarmayı ve Gemi ve Yat İhracatçıları Birliği'nin sektöre yönelik kültürel bir hizmeti olarak sunmayı amaçladık.

Öncelikle, gemi inşa sektörünün eskilerinden kimlere ulaşabiliriz diye uzun bir araştırma yaptık. Skala Ajans'ın bize bu konuda ciddi bir katkısı oldu. Onlar da zaten

sektörü çok yakından tanıyorlardı. Ardından belirlediğimiz isimlerle yaptığımız detaylı görüşmeleri yazıya aktardık. Tabii bu arada eksiklerimiz olmadı mı? Mutlaka olmuştur. Ulaşamadığımız, gündeme alamadığımız ya da kitabın sınırlı alanı içinde şimdilik yer veremediğimiz isimler olabilir. Onlar da lütfen alınmasınlar. Düşüncemiz bu çalışmanın bir başlangıç olması yönünde. Umarız "Tersane Hikâyeleri" beklediğimiz ilgiyi görür ve devamı gelir. O zaman biz de tablonun varsa eksik parçalarını bir araya getirme şansını yakalarız. Belki farklı konularda da çalışmalar yapar, kültürel bir miras oluşturabiliriz.

İyi okumalar dileğiyle.

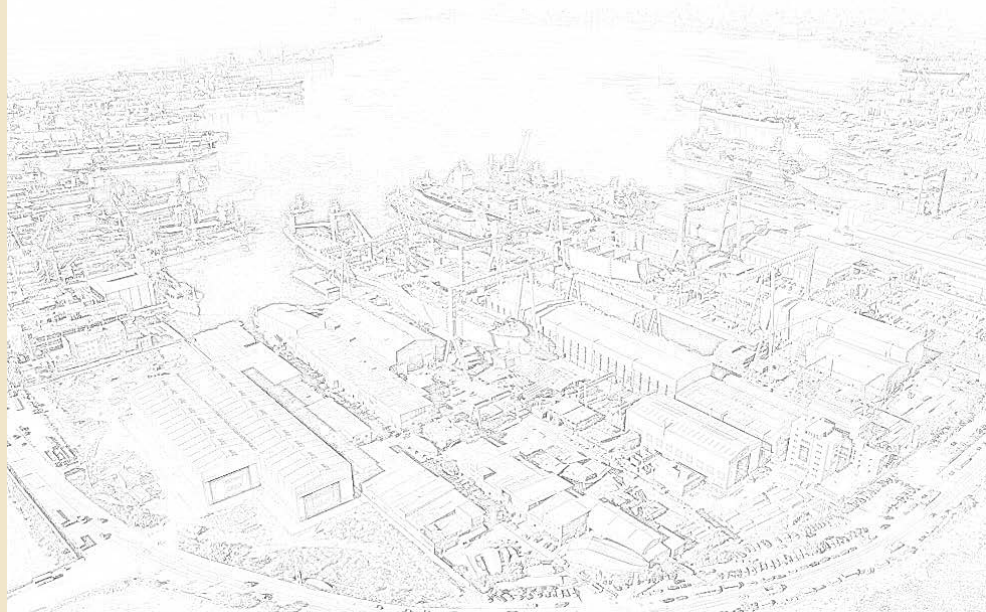
Başaran Bayrak



∞ Anadolu Tersanesi (ADİK)



Anlatı: Faruk Ürkmez



Tek hedef savunma sanayi

Anadolu Tersanesi'nin kuruluşu 1950'lerin başlarına dayanır. Faaliyetlerine Haliç'te, Taşkızak bölgesinde başlayan tersanenin ilk adı ise Deniz İnşaat Kolektif şirkettir. Eren Kemahlı, Yavuz Mete ve Anastas ile Yannis isimli iki Rum kökenli Türkiye Cumhuriyeti vatandaşının ortaklığındaki şirketin ismi, 22 Şubat 1971 tarihinde, Anadolu Deniz İnşaat Kızakları Limited Şirketi (ADİK) olarak değiştirilir. Bu arada tersanenin merkezi de Büyükdere'ye taşınmış ancak Haliç'teki faaliyetler de devam etmiştir.

Anadolu Tersanesi, Tuzla'ya taşındığı tarih olan 20 Eylül 1982'ye kadar TCDD (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları) için kapasiteleri 120 ila 650 dwt arasında değişen 11 adet tanker ve 6 adet tren vagonu inşa eder. Ayrıca Sahil Sıhhiye için 1 adet feribot Gümrük Muhafaza için ise 3 adet kontrol teknesi, imza atılan projeler arasında yer alır. Kamu projelerine, Bayındırlık Bakanlığı için inşa edilen gemilerle devam edilir. Her biri 350 dwt'luk iki adet atık gemisi, 300'er dwt'luk iki boşaltma teknesi, 5.000 dwt'luk üç adet kum gemisi, 12 adet römorkör, 180 dwt'luk bir adet personel taşıma gemisi ve 125 dwt'luk yedi adet şat bunlar arasındadır. Çeşitli kuruluşlar için üretilen yatlar, kıyı ticaret gemileri ve tankerlerle birlikte tersanenin bu süre içinde inşa ettiği gemi sayısı 98'e ulaşır.

Anadolu Tersanesi'nin Tuzla günleri de, önceki dönemlerdeki kadar olmasa da, üretimle geçer. Ancak buradaki tersane alanı, yatırımların yetersizliğinden dolayı kısıtlı olanaklara sahiptir. Tersane içerisinde yalnızca bir kızak vardır. Bu yıllarda, Anadolu Tersanesi'nin faaliyetlerine Eren Kemahlı'nın davetiyle Engin Balmumcu da dâhil olur. 1980'li ve 1990'lı yıllar boyunca, birçok kurum ve kuruluş; kıyı ticaret gemileri, tankerler, balıkçı tekneleri, yatlar ve kuru yük gemilerinin de aralarında bulunduğu 31 adet farklı ebat ve tipte gemi üretimi gerçekleştirilir.

1985 yılında ise Anadolu Tersanesi ile Faruk Ürkmez'in yolları ilk kez kesişir. Ürkmez, neredeyse tarla halindeki

tersanede, toprak üzerinde *Ebru Ürkmez ve Seferoğlu 1* gemilerinin yapımını gerçekleştirir. Faruk Ürkmez, denizcilik sektörüne 1977 yılından sonra girmiş ve kısa sürede 4'üncü gemisini kızağa koymuş bir armatör konumundadır o dönemde.

Anadolu Tersanesi'nin faaliyetlerine devam ettiği 1960'lı yıllarda, Faruk Ürkmez de çeşitli işlerle uğraşmaktadır. Sanat Enstitüsü'nden mezun olduktan sonra askerliğini yapan Ürkmez, 1963 yılında Almanya'ya gider ve Yüksek Teknik Üniversitesi'ne kaydolur. Buradaki şartlar son derece zorlayıcıdır. Ürkmez bir taraftan okuluna devam etmek, diğer taraftan da geçinmek zorundadır. Sinema ile ilgili faaliyetler,



Faruk Ürkmez ve babası



Anadolu Tersanesi

tercümanlık, bir motor fabrikasında ustabaşılık ve okul tüm zamanını almaktadır. Bu şekilde geçen yılların ardından, 1969'da eşiyile birlikte Türkiye'ye geri döner.

Perşembe Pazarı'nda ticaretle uğraşan bir tanıdıklarına yaptığı ziyaretler, Faruk Ürkmez için yeni bir işin de kapısını aralar. 1969 yılında, sanayi alanında faaliyet gösteren atölyelerin toplandığı Perşembe Pazarı'nda M. Faruk Ürkmez Demir Ticaret adlı ilk iş yerini açar Ürkmez. Faaliyet alanı, çok geçmeden denizcilik sektörü ile tanışmasına da zemin hazırlayacaktır. Buna ön ayak olan kişi ise inşa etmekte olduğu bir gemi için sac arayışında olan merhum Şevket Yardımcı'dır. İkili arasındaki iş ilişkisi zamanla dostluğa dönüşür. Faruk Ürkmez henüz farkında olmasa da gelecekte başlayacağı armatörlük faaliyetleri bu tanışıklık sayesinde şekillenecektir.

Faruk Ürkmez, rahmetli Şevket Yardımcı ile arasındaki yakın ilişki sayesinde armatörlük ve gemi inşa sanayini yakından

tanıma fırsatı yakalar. Sonunda kararını verir ve çalışmalara başlar. Faruk Ürkmez, Almanya'daki tecrübelerinin de etkisi ile belirli bir plan doğrultusunda hareket etmektedir. Aylar sürececek bir araştırma dönemine girer. Öncelikle, o yıllarda gündemde olan devlet teşvikleri ve GİSAT (Gemi İnşa, Gemi Satın Alma, Tersane Kurma ve Geliştirme) fonuyla verilen kredilerle ilgili detaylı bir inceleme yapar. Bu süreci tamamlayıp işe başlaması ise yine Şevket Yardımcı'nın bir tavsiyesiyle olur. Aziz Torlak'ın sahip olduğu Torlak Tersanesi'nde, yalnızca omurgası yapıлып yarım bırakılmış, 3.000 tonluk bir gemi vardır. Faruk Ürkmez inşaya devam eder ve babasının adını taşıyan Ömer Bey isimli ilk gemisini tamamlar. Ardından, Cemal Yıldırım'a ait olan Tuzla'daki Yıldırım Tersanesi'nde yaptığı, 3.000 tonluk Arzu Ürkmez gemisi gelir ve armatörlük firması Furtrans Grup'un temelleri atılır.

Böylece, Anadolu Tersanesi ile yollarının kesişmesine neden olan Ebru Ürkmez ve Seferoğlu 1 gemilerine kadar gelinir.

Bu arada, Faruk Ürkmez, Pendik Tersanesi'nde inşa edilen ve daha sonra *Süalp Ürkmez* adı verilecek olan 7.500 tonluk bir başka gemiyle birlikte armatörlük faaliyetlerini iyiden iyiye geliştirmiştir. Sırada, 1991'de Brezilya'dan alınan *Behice Ürkmez* ve 26 bin tonluk *Aynur Ürkmez* isimli bir başka gemi vardır. Faruk Ürkmez, yıllar önce Almanya'da edindiği tecrübelerin ve Almancaya hâkim olmasının avantajlarını da kullanmaktadır. Bu etkenler sayesinde bir Alman bankası ile geliştirdiği iyi ilişkiler önemli bir finansal kaynak oluşturur. Faruk Ürkmez, Alman bankaları tarafından gemi inşa alanında o tarihe kadar bir yabancıya verilen en yüksek meblağdaki krediyi almayı başarır. Bu olanak, filonun büyüyeceği anlamını taşımaktadır.

Bu arada Faruk Ürkmez'in İngiltere'de eğitim gören oğlu Süalp Ürkmez okulunu bitirmiş ve Furtrans'ta babası ile birlikte çalışmaya başlamıştır. Süalp Ürkmez'in dönüşü şirkete büyük bir katkı sağlar. Furtrans ve Anadolu Tersanesi dahil olmak üzere kuruluşundan bugüne kadar Ereğli, Tuzla ve Yalova'daki çeşitli tersanelerin yanı sıra yabancı tersanelerde toplam 108 gemi inşa eder.

Bu gemilerden kimileri şirket tarafından işletilirken kimileri de ihraç edilir. Sonunda tanker, kuru yük ve konteyner gemilerinden oluşan 15 gemilik bir filoya ulaşılır.

Faruk Ürkmez, armatörlük faaliyetlerinin sürdüğü yıllar içinde gemi inşa sektörüne girme yönünde çeşitli fırsatlarla karşılaşır, ancak tersaneciliğe hiçbir zaman sıcak bakmaz. Fikrini değiştiren olay ise 2004 yılı sonunda gerçekleşir.

Engin Balmumcu ve ortakları, Anadolu Tersanesi'ni elden çıkarmak istemektedir. Bu haberi alan Süalp Ürkmez babasını ikna eder. Devir işlemleri kısa sürede tamamlanır. Anadolu Tersanesi, 2005 yılı itibariyle artık Ürkmezlerindir.

Fakat geçen yıllara rağmen tersanede yatırım açısından kayda değer bir gelişme yaşanmamıştır. Ürkmezler, tersaneyi geliştirmeye karar verir ve ciddi bir atılım yapar. Yatırımların niteliği ise yıllara dayanan bir hedefle çok yakından ilişkilidir. Faruk Ürkmez, savunma sanayinin önemini her fırsatta dile getirmektedir. Anadolu Tersanesi de bu gerçek

üzerine inşa edilir. Yatırımlar, özel sektör tarafından inşa edilmesi planlanan askeri gemiler düşünülerek ve Savunma Sanayi Müsteşarlığı'nın ölçütleri gözetilerek yapılır. Kadro da bu doğrultuda oluşturulur.

Ancak, gerekli çalışmaların tamamlanmasının ardından 2008 yılında girilen ilk ihale kaybedilir. Faruk Ürkmez hayal kırıklığına uğramıştır; bir daha askeri ihalelerle ilgilenilmemesi konusunda direktif verir. Buna karşın Süalp Ürkmez aynı şekilde düşünmemektedir, bu yöndeki çalışmalarını babasından habersiz sürdürür ve yaklaşık bir yıl sonra çabalarının sonucunu alır. Savunma Sanayi Müsteşarlığı tarafından açılan Süratli Amfibi Gemi (LCT) ihalesi kazanılmıştır. Sözleşmenin imzalanmasının ardından başlanan inşa çalışmaları Türkiye'de daha önce görülmemiş bir başarıyla tamamlanır. 8 adet askeri gemi, sözleşme tarihi içinde teslim edilir.

Anadolu Tersanesi, LCT'leri teslim ettiği sırada yeni bir yarışın içine girer. Savunma Sanayi Müsteşarlığı, bu kez Tank Çıkarma Gemisi (LST) ihalesi yapacaktır. Tersane, Süalp Ürkmez'in yoğun çabalarıyla bu ihaleyi de kazanır ve 2 adet LST'yi tamamlayarak bu projeden de alınının akıyla çıkar. Tersane, Türk Deniz Kuvvetlerine çağ atlatan projelere imza atması dolayısıyla Savunma Sanayi Müsteşarlığı tersaneleri arasına katılmıştır.

Faruk Ürkmez ve Anadolu Tersanesi için artık tek hedef savaş gemisi üretmektir. Dünyada ses getiren LCT ve LST'ler gelecekte üretilecek askeri gemilerin teminatıdır. Zaman zaman bin 300 kişiye kadar ulaşan çalışan sayısı; istihdam edilen yeni mezun gemi inşa mühendisleri, yetişmiş gemi insanları, ara elemanlar, engelli personel, emekli Deniz Kuvvetleri personeli ve tersane bünyesindeki tasarım ofisinde görev alan mühendislerle ihracat hedefine her gün bir adım daha yaklaşmaktadır. Faruk Ürkmez'in en büyük amacı ise bir Türkiye Cumhuriyeti vatandaşı olarak ülkesine katkı sunmak, Türkiye'nin askeri gemi üretiminde söz sahibi olmak ve mükemmeli yakalamaktır. Bütün bu hedefler doğrultusunda verilen mücadeleyi geleceğe taşıyacak isim ise Faruk Ürkmez'in oğlu Süalp Ürkmez olacaktır.



Anlatı: Başaran Bayrak



Anlatı: İlhan Bayrak



Emektar vincin korkutan montajı

Çeksan Tersanesi'nin günümüze kadar ulaşan hikâyesi, gemi inşa sektöründe faaliyet gösteren birçok ailenin Anadolu'da başlayıp İstanbul'da süren yolculuğuyla benzerlik gösterir. Bu yolculuğun başlangıç noktası ise Trabzon'un Of ilçesidir. Habib Bayrak burada doğar. Küçük yaşlarda Sürmene'deki kalafat yerinde, babasının yanında başlar mesleğe. Daha sonraki durak ise İstanbul olur. Haliç çevresinde yevmiyeli olarak kalafat ustalığı yaparak hayatını kazanır. Babasından öğrendiği zanaatı her geçen gün geliştirmeyi de ihmal etmez.

Seneler geçmiş, 1950'lerin sonlarına gelinmiştir. Habib Bayrak yıllar süren yoğun çalışmalarının karşılığını bu dönemde alır. İstanbul - Balat'ta bir yer edinir. Çeksan Tersanesi'nin temelini oluşturacak olan bu girişim, önceleri çekek yeri olarak işletilir. Ahşap takalar, kum gemileri ve yük taşıyan tahta gemiler kızak yoluyla karaya çekilir, bakımları yapılır.

Habib Bayrak'ın ardından bir sonraki, yani üçüncü kuşağın devri başlar. Habib Bayrak'ın üç oğlu Murat, Başaran ve İlhan, baba mesleğini sürdürmekte kararlıdır. Her üçü de küçük yaşlarda ve temelden öğrenmeye başlar işi.



Çeksan'ın Tuzla'daki ilk yılları, kara kızak çekeği, 1989

Önce tekneleri karaya çekmeyi öğrenirler; ekipmanların nasıl kullanılacağı, nelere dikkat edilmesi gerektiği gibi konularda babalarının birikimlerinden yararlanırlar. Ardından kaynak işleri gelir; ahşap teknelerin bordalarına, ambar içlerine sac sarmanın inceliklerini görürler. Çekekçilik tedrisatı başarıyla geçilmiştir. Adım adım tüm detayları öğrenerek mesleğe hâkim olur üç kardeş. Ama durmak yoktur; Bayrak kardeşler için çıta sürekli yükselmektedir.

Baba Habib Bayrak oğullarına sorumluluk vermeyi ihmal etmez. Sıra, götürü usulüyle teklifler verilen teknelerin bakım ve onarımlarını yapmaya gelir. Bu işten de alınlarının akıyla çıkar Bayrak kardeşler. Bir adım daha atarak 350 tonluk bir yük gemisi inşa ederler Balat'taki kalafat yerinde. Ardından bir duba inşası, farklı duba tamirleri, balıkçı gemileri gelir.

Haliç tüm zorluklarına rağmen huzur dolu bir yerdir o dönemlerde. Kazanç çok fazla değildir ama bereketlidir yapılan işler. İnsanlar daha samimidir; çalışma ortamı, komşuluk ilişkileri hep en üst seviyededir.

1970'lerin sonlarına gelinmiştir artık. Haliç'in temizlenmesi gündemdedir. Sektörü saran Tuzla'ya taşınma telaşı Bayrak Ailesi'ni de etkilemektedir. Başlarda her şey belirsizdir, kervan yolda düzülecektir.

Çeksan'ın Tuzla'ya taşınması 1984 yılını bulur. Küçük bir kamyonetin arkasında yavaş yavaş taşınır kızak sistemi, felenkler, ağaç takozlar... Çeksan'ın ilerleyişi de sürmektedir. 1980'lerle birlikte anonim şirket dönemi de başlamıştır.

Önceleri Tuzla koyunda bir tersane ile ortaklığa gidilir. Yaklaşık iki sene sürecektir bu ortaklığın sonunda Çeksan Tersanesi'nin bugünkü yerinin tahsisi gerçekleşir. Beklenen olmuş, bir hedefe daha ulaşılmış ve tersane kendi yerine kavuşmuştur. Vakit kaybetmeden çalışmalara başlanır ama üç kardeşin işi pek de kolay olmayacaktır. Tersane yeri

bataklıktan ibarettir, hiç vakit kaybetmeden altyapının oluşturulması gerekmektedir. Betonlamanın yapılarak çekekçilik için gerekli olan zincirlerin sabitlenmesi, sınırların belirlenerek duvarların inşa edilmesi, elektrik, su ve telefon hatlarının çekilmesi birbirini izler...

Tersanede işler biraz olsun yoluna girse de Tuzla'nın koşulları aynı şekilde devam etmektedir. Bir dubanın sac değişimi sırasında yaşananlar bu zorlayıcı şartların kanıtı gibidir. İşin yürüyebilmesi için vince ihtiyaç vardır. Takım, teçhizat ve ekipmanların yeterli olmadığı bu gibi durumlarda ilk başvurulacak yer ise en yakın komşu tersanedir. Üstelik Haliç'teki komşulardan "Çanak Mehmet" ile Tuzla'da da komşu olmuşlardır. Ancak küçük bir farkla: Tuzla ile birlikte "gerçek kişilerin" dünyasından "tüzel kişilerin" dünyasına geçilmiştir sanki. Bayraklar, Çeksan olmuş; Çanak Mehmet, Gisan ve daha niceleri aynı değişimi geçirmiştir.

Gisan Tersanesi'nde aküleri bitik, çalışır durumda olmayan bir vinç bulunmaktadır. Yine bu vince ait 200 amperlik dört akünün şarj edilmesi gerekmektedir. Bayrak kardeşlerin de tersanede fiilen çalıştığı dönemlerdir. İş en küçük kardeşe düşmüştür; İlhan Bayrak, el arabasıyla yaklaşık 1,5 kilometre taşıyarak E-5 üzerinde bulunan oto tamirhanesine kadar götürmek zorunda kalır aküleri. Vinç yoğun uğraşlar sonucunda çalıştırılır, ancak bu kez de yeterince ıslah edilemediği için çamur içinde olan zemine saplanıp kalır. Vinci çamurdan çıkarmak ve yeniden yük kaldırmak için uzun zaman harcanır. Tuzla'da atılan her adım büyük zorlukları da beraberinde getirmektedir ilk senelerde.

Daha sonraları, gemilere verilen bakım-onarım hizmetleri önemli bir yer tutar Çeksan Tersanesi'nin faaliyetleri arasında. Bunu balıkçı motorlarının tamiri ve çeşitli kaynak işleri takip eder. Bütün bu işler 10 kişilik bir kadroyla yapılmaya çalışılmakta, ayrıca Bayrak kardeşler de her aşamada fiilen mesai harcamaktadırlar. Artık emekliye ayrılmış olan Habib Bayrak ise oğullarına bir baba olarak destek vermeyi sürdürmektedir.

Çeksan Tersanesi, 1990'lı yıllarda yat projeleri ile de ilgilenir. Bakım-onarımdan iç dekorasyona, yenilemeye kadar farklı



Murat Bayrak, Çiğli'den aldıkları vinci demonte etmeden önce,1991

hizmetler verir tersane. Bu işlerden önemli bir tecrübe kazanılır. Diğer taraftan tersanenin yapılanması tamamlanmaya çalışılmaktadır. Eldeki kısıtlı olanaklara rağmen iskele ve kızağın 50'şer metrelik kısmı inşa edilmiştir. Ancak bu yeterli değildir; verilen taahhütler gereği, 100 tonluk bir vinç yatırımına daha ihtiyaç duyulmaktadır. Ne var ki o günkü şartlarda Çeksan Tersanesi'nin böylesine büyük bir yatırımın altından kalkacak maddi imkânı yoktur. Bu sırada İzmir'den bir haber gelir. 1980'li yıllarda Çiğli'de faaliyete geçen, fakat 1990'ların hemen başında

kapanan Degaş Tersanesi'nin donanımı satışa çıkarılmıştır. Başaran kardeşler hiç vakit kaybetmeden Çiğli'ye gider. Karşılarında 50 metrelik yüksekliği, 55 metre ayak açıklığına sahip olan abide gibi bir vinç durmaktadır. Fakat tersane sahibinin vince karşılık istediği fiyat Başaranların karşılayabileceğinden çok daha yüksektir. İkili bu girişimden sonuç alamadan İstanbul'a döner.

Yaklaşık bir yıl sonra Çiğli'den gelen bir başka haber umutları yeniden canlandırır. Degaş Tersanesi'nden alacağı olan bir banka, el koyduğu ekipmanları hurdacıya satmıştır. İkinci İzmir yolculuğu başlar böylece. Ancak bu kez işler beklenenden uzun sürecektir. Ekipmanları satın alan hurdacı

aslında başına iş açtığının farkındadır. Zira vinci yerinden sökmek ciddi bir problemdir. Bunun da bilinciyle makul bir kârla ekipmanları elinden çıkarmaya razı olur. Bayrak kardeşler büyük vinç, 15 tonluk ikinci bir vinç, 1 adet 200 tonluk pres ve 6 tane kaynak makinesinden oluşan paketi 130 bin lira gibi son derece uygun bir fiyata almıştır.

Vinç alınır alınmasına ama asıl zorluk bundan sonra başlayacaktır. Bu devasa vinç yerinden nasıl sökülecek ve İstanbul'a nasıl götürülecektir? Yapılan araştırmalar sonucunda Petkim'in Aliğa tesislerinde 70 metre yüksekliğe sahip, 350 ton kaldırma kapasiteli bir vinç olduğu öğrenilir ve hemen ilgililerle irtibata geçilir. Ancak haberler iyi



Çeksan Tersanesi'nin bugünkü yerindeki ilk dönemleri, 1998



Habip Bayrak Çekek Tersanesi'nin Haliç'te faaliyet gösterdiği dönemde inşa ettiği 300 dwt'luk geminin denize indirme töreni, 1971

değildir. Söz konusu vincin yerinden sökülüp Çiğli'deki tersaneye monte edilmesi bir aydan uzun sürecektir. Üstelik çok ciddi bir maliyetten söz edilmektedir.

İş başa düşmüştür. Bayrak kardeşler öncelikle Degaş Tersanesi'ndeki eski bir kulübeyi yaşanabilir hale getirir, ardından İstanbul'dan gelen çalışanlarıyla birlikte burada adeta kamp kurarlar. Sonraki adım, bir jeneratör kiralayarak elektrik sorununu çözmek olur, zira hem yaşamsal ihtiyaçlar hem de kaynak makineleri için bu bir zorunluluktur. Artık vincin üzerinde çalışma zamanı gelmiştir. Önce ayaklar, çarmıklar ve liftinler yardımıyla çapraz bir şekilde yere sıkıca sabitlenir. Ardından vincin üzerine monte edilen geçici bomlara takılan makaralarla donam yapılır. Aliğa'dan temin edilen redüktörler, üzerlerine takılan frenli motorlar sayesinde ırgat haline getirilir ve vincin ayaklarında bulunan kirişlerin üzerine sabitlenir. Artık yalnızca donamlardaki sapanları ırgatlara monte ederek sabit bir hale getirmek kalmıştır geriye. Bu işlemin de tamamlanmasının ardından vincin üst kirişi kesilmeye hazırдыr.

Ancak bu son derece riskli bir operasyondur. Hazırlıklar büyük bir dikkatle yapılmış olsa da kesimin başlamasıyla karşılaşılabilecek durumu öngörmek zordur. Vincin devrilmesi büyük bir felakete yol açacaktır. Hesaplamaların doğru olduğu ise kesimin ardından ortaya çıkar. Ayaklarla bağlantısı kalmayan kiriş, makaraların üzerinde sabit bir şekilde kalır ve tehlikeli alandan uzakta, kumandalar yardımıyla yavaş yavaş aşağı indirilir. İşin en zorlu ve tehlikeli kısmı başarıyla atlatılmıştır. Ayakların indirilmesi çok daha kolay olacaktır. Murat Bayrak bu başarıyı henüz tam olarak yere indirilmemiş olan kirişin üzerine çıkıp fotoğraf çektilererek kutlar. Vincin parçaları uygun ölçülerde kesilerek kamyonlarla Tuzla'ya taşınır. Bu başarılı operasyon kısa sürede duyulmuş, Bayrak kardeşlere benzer işlerle ilgili teklifler gelmeye başlamıştır ama onların asıl işi tersaneciliktir.

Artık Çeksan Tersanesi'nin konstrüksiyon halinde de olsa bir vinci vardır. Bujiler, tekerlekler, kediler, kaldırma ekipmanları, ırgatlar ve elektrik sistemleri; alanında uzman bir firma olan Transport Tesisleri İmalat ve Ticaret A.Ş.

tarafından üretilir. Çeksan ise kendi olanaklarıyla yerdeki kirişleri ve rayları hazırlar. Sıra binbir zorlukla sökülen vincin tersaneye monte edilmesine gelmiştir. Elbette her demontajın bir de montaj aşaması olacaktır.

Bu operasyonu STFA firması gerçekleştirilecektir. Hazırlıklar tamamlanır ve uygulamaya geçilir. Önce tersanenin tam ortasına denk gelen taşıyıcı ayaklar monte edilir. Bu iş için kullanılan iki vinçten biri komşu Yardımcı Tersanesi'ndeki konstrüksiyonu tamamlanmış bir gemiye, ikincisi ise tersanenin diğer tarafındaki sabit noktalar ile diğer komşu Gisan Tersanesi'ndeki bir gemiye bağlanmıştır. Bir kez daha en zorlu bölüm yaklaşmaktadır. Çiğli'deki tehlikeli maceranın ikinci bölümü yaşanmaktadır adeta. Şimdi ana kiriş kaldırılarak ayaklara monte edilecektir. Yaklaşık 120 ton ağırlığındaki kiriş için iki vinç kullanılacaktır; bunlardan biri Çeksan'a, diğeri Gisan'a monte edilir ve operasyon başlar.

İki vinç senkronize bir şekilde kaldırmaya başlar kirişi. Her iki ayakta yer alan altışar kişilik kaynak ekibi hazır beklemektedir montaj için. Koskoca kiriş, olanca heybetiyle ağır ağır yükselirken herhangi bir sorun görünmemektedir. Artık işin sonuna yaklaşılmış, kiriş her iki ayağın hemen hemen üstüne gelmiştir. Tam bu sırada beklenmedik, korkunç bir olay yaşanır. Gisan tarafındaki vinç bir anda bırakır kirişi. Herkes şaşkınlık, korku ve büyük bir panik içindedir. Vincin ayakları üzerinde bekleyen çalışanlar; Çeksan, Yardımcı ve Gisan'da bulunan herkes; her üç tersanedeki ekipmanlar, gemiler, her şey ama her şey ölümcül bir tehlikeyle karşı karşıyadır. Bir anda gözler sımsıkı kapanmış, herkesin içine yaşanacak büyük felaketin ağırlığı oturmuştur. Ancak beklenen o büyük gürültü bir türlü gelmez. Sonunda gözler açılır ve felaket senaryosunun gerçeğe dönüşmediği anlaşılır. Kiriş büyük bir şans eseri ayağın üzerine düşüp dengede kalmıştır. Aksi halde art arda dizili domino taşları gibi birbirine bağlı olan her şeyin devrilmesi işten bile değildir. Herkes derin bir oh çeker. Yeni bir vinç getirilir ve montajı yapılan vincin kirişi ayaklar üzerine tam olarak yerleştirilir. Sonunda operasyon tamamlanır ve 100 tonluk vinç hizmete girer. Aynı vinç, yıllar boyunca Çeksan Tersanesi'nde inşa edilen onca geminin bloklarını taşır ve günümüze kadar tersaneye

hizmet etmeye devam eder. Bu maceralı ve tehlikelerle dolu yatırımın ardından Çeksan Tersanesi için yeni bir döneme girilecektir.

Bir süre sonra gemi inşaya yönelim başlar, tersane bu yönde bir değişim geçirir. 2000 yılından başlayarak alınan projeler birer birer tamamlanır. Yurt dışından da talep gelmektedir. Bu gelişim havuz yatırımını gerekli kılar. 1997 yılında yurt dışından getirtilen havuz, bakımın ardından 1998'in mayıs ayında devreye girer. Çeksan Tersanesi halen bu havuzu kullanmaktadır.

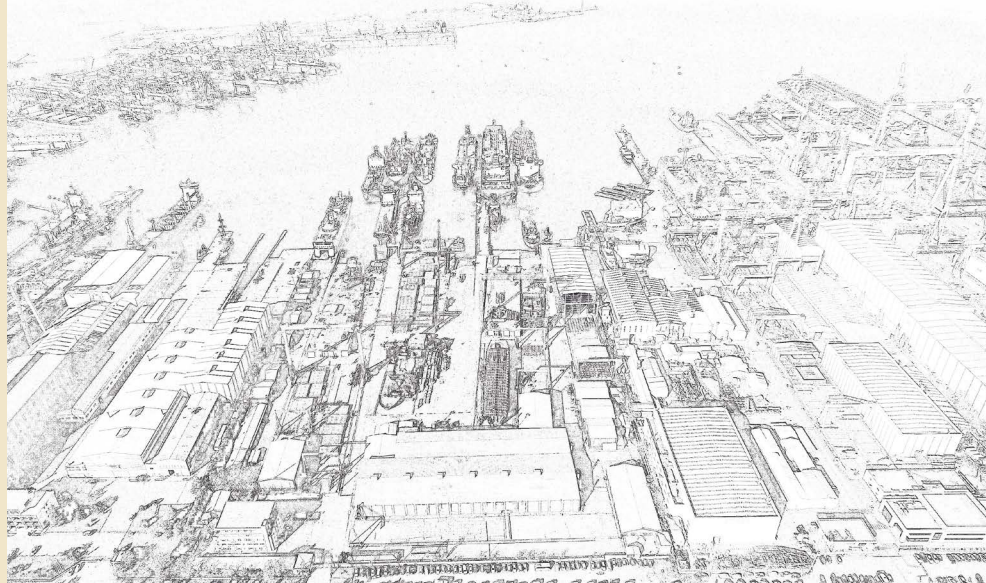
Havuzla birlikte işler de gelişir. Azerbaycanlı bir iş adamı için 10 tane kuru yük gemisi inşa edilir. Ardından İsveç, Hollanda, İsviçre, Norveç, İngiltere ve daha birçok ülkeden gemi siparişi alınır. Çeksan Tersanesi halen hem bakım-onarım hem de yeni inşa faaliyetlerini başarıyla sürdürmektedir.



Çeksan Tersanesi'nin halen kullanmakta olduğu vincinin kurulma aşaması, 1992



Anlatı: Mehmet Taylan



Başarı ve zorluklarla geçen yıllar

Galatasaray Holding bünyesindeki Çelik Tekne Sanayi ve Ticaret A.Ş.'ye ait olan Çelik Tekne Tersanesi, 1972 yılının başında Haliç, Sütlüce'de kurulur. Türk gemi inşa sanayinin ilk çelik gemilerinin üretildiği; o zamanlar için modern sayılabilecek MacGregor tipi, çelik ambar kapaklı, hidrolik vinçli ve ırgatlı, modelleri İTÜ deney havuzunda çekilerek endazeleri düzeltilmiş gemilerin özel sektör tersanelerinde yapımına başlandığı yıllardır.

Çelik Tekne'nin kurucuları arasında; Prof. Dr. Bedi Feyzioğlu, Prof. Dr. Feyzi Feyzioğlu, Prof. Dr. Tayfun Tarhan, Prof. Dr. Mesut Savcı, Prof. Dr. Beysan Keyder ve gemi inşa teknisyenleri Recep Kalenderli ile Feyyaz Toker yer alır. Tersane, Türk ticaret filosunun, projeleri Türk mühendisler tarafından hazırlanan ilk kosterlerini inşa etmeye başlar. Ayrıca Rıza İncecik ve Prof. Dr. Mesut Savcı'nın da büyük katkılarıyla, özellikle İstanbul Teknik Üniversitesi Makine Fakültesi Gemi İnşa Bölümü son sınıf öğrencilerine ve yeni mezun mühendislere de iş olanağı tanınır. Bu yaklaşım, bugün halen Türk gemi inşa sanayine hizmet vermekte olan çok değerli mühendislerin yetişmesini sağlar.

Saclara kum üzerinde varakula (bir cins balyoz) ile eğim verildiği; postaların, kaplama saclarının tek tek kaldırılarak kızağa dizildiği bu dönemde, yani 1972 ile 1981 yılları arasında, Çelik Tekne Tersanesi'nde çok başarılı işlere imza atılır. 1 yeni inşa numaralı 2.400 dwt'luk *Derya I* ve eş gemiler olan *Hülya I* ile *Oğuzkan I*, 2.700 dwt'luk *Çine*, *Çeşme*, *Söke* ve *Söğüt* kosterleri bunlar arasındadır. Aynı yıllarda yapılan ve Türkiye'de özel sektör tarafından inşa edilen en büyük gemilerinden biri olma özelliğini taşıyan 5.500 dwt'luk *Yeşim F* gemisi iki parça halinde yapılır ve yine iki parça halinde çekilerek donatılmak üzere Tuzla'daki yeni tersaneye götürülür.

İstanbul Boğazı ve Haliç'teki tersanelerin Tuzla'da oluşturulan özel tersaneler bölgesine taşınmasına yönelik kararın ardından, Çelik Tekne Tersanesi de Tuzla'ya ilk yerleşen tersaneler arasında yerini alır ve 1981 yılından

itibaren faaliyetlerini burada sürdürmeye başlar. Tuzla'ya taşınılmıştır ancak gerek sermaye birikiminin eksikliği gerekse tersane yatırım kredilerinin yok denecek kadar az olması, sektörün gelişimini on yıl gibi uzun bir süreye yayacaktır.

1990'lı yılların başında yatırımların tamamlanması için koşullar oluşmaya başlamış ancak henüz istenen seviyeye ulaşamamıştır. Bu dönemde tersaneler, yeni gemi inşa teşviklerinin de yardımıyla, ya kendi kurdukları armatörlük şirketlerine gemiler üretmekte ya da projesi, teçhizatı ve çelik malzemesi armatörler tarafından sağlanan gemilere bir çeşit taşeronluk yapmaktadırlar.

Çelik Tekne Tersanesi de 1981- 1990 yılları arasında, kendisi gibi Galatasaray Holding bünyesinde olan Derya Denizcilik şirketi için *Yeşim F*, *Turucan* ve *Reyhan I* kosterlerini; diğer armatörler için ise 2 bin ila 4 bin dwt arasında değişen dört kosterin teknelerini teslim eder.



Derya 1 gemisinin denize iniş töreni, Sütlüce, 1973



Mehmet ve Ahmet Taylan, Çelik Tekne Tersanesi'nin Tuzla'da gerçekleştirdiği bir denize iniş töreni öncesinde bir arada.

Bu arada bir de yat macerası başlar. GE-TA ile yapılan ortaklıktan çok iyi sonuçlar elde edilmiştir. Döneminin en büyük yatları inşa edilir tersanede. 30 metreye kadar yatlar yurt dışından önemli alıcılar bulmaktadır. Ancak gemi inşa sektörünün kaderi bir kez daha çalar kapıları. 1991 yılında yaşanan Irak krizi siparişlerin durmasına neden olur. Bu durum yıllarca sürecek ve yat faaliyetlerinin tasfiyesiyle sonuçlanacaktır.

Hemen sonrasında Türk armatörler için yapılan kuru yük gemileri, konteyner gemileri ve ilk kimyasal tanker inşası gelir. IMO 2 kimyasal tankerin inşaatı sırasında türlü zorluklarla karşılaşılır. Kimyasal tanker yapımında en önemli konu tankların boyanmasıdır, ancak Türkiye'de bu konuda hizmet veren ciddi bir firma yoktur. İnşa süreci aynı zamanda bir öğrenme sürecine dönüşür. İki aylık iş sekiz ayda bitirilir. Ancak oldukça uzun bir zamana yayılmış olsa da çok önemli bir tecrübe edinilmiştir.

82.500 metrekare alanı ve 250 metrelik rıhtımıyla Tuzla'daki üçüncü büyük tersane olan Çelik Tekne Tersanesi de daha büyük bir alanda çalışma imkânı yakalamıştır. Ancak altyapı yatırımlarının tamamlanamamış olması gemi inşa sürelerinin uzamasına yol açmakta, verimliliği ciddi ölçüde düşürmekte, maliyetleri de yukarı çekmektedir.

1990'lı yılların başından itibaren tersaneler alt yapılarını tamamlamaya başlar. Özellikle bilgisayarların gemi inşaatında kullanılmaya başlanması, modern kesme makinelerinin devreye girmesi, büyük kaldırma kapasiteli vinçlerin de yardımıyla daha büyük blokların yapılabilmesi Türk yeni gemi inşa sanayine büyük bir ivme kazandırır. Bu yıllarda gemi inşa kaidelerinde yapılan değişiklikler (tankerlerde çift cidar zorunluluğu gibi), dünya deniz ticaret filosunun yaşlanması, Avrupa tersanelerinde gemi inşa maliyetlerinin yükselmesi Avrupalı armatörlerin gözlerini Türk tersanelerine çevirmesini sağlar.

Çelik Tekne Tersanesi de büyük ölçüde yatırımlarını tamamlar; yeni nesil inşa ve planlama sistemlerini bünyesine katarak gelişimini sürdürür. Tersane, Türkiye'nin en modern, adet ve dwt bakımından en fazla üretim yapan tersanelerinden biri olur.

Avrupalı armatörler için anahtar teslim çeşitli konteyner gemileri, kimyasal tankerler, balıkçı gemileri inşa edilmektedir. Çelik Tekne ulaştığı kalite, dinamizm ve verimlilik sayesinde özellikle de 5 bin - 30 bin dwt arası IMO 2 kimyasal tanker üretiminde Avrupa'da bir marka haline gelmiştir. Bu markalaşma Türkiye'de yapılacak en



Reyhan I gemisi kızakta, Tuzla, 1986



Hülya I gemisi, denize inişten hemen sonra, Sütluçe, 1974



Derya I gemisinin üst bina montajı yapılırken, Sütluçe 1974

büyük kimyasal tanker siparişini de beraberinde getirir Çelik Tekne'ye. Bir İtalyan armatör için yapılan bu kimyasal tanker 30 bin dwt'luktur.

Çelik Tekne Tersanesi kuruluşundan itibaren Türk özel tersaneleri içinde önemli ilkleri de gerçekleştirir. Modeli deney havuzunda çekilerek yapılan ilk gemi, ilk kimyasal IMO 2 tanker, ilk çift klasklı kimyasal tanker, ilk Green Star notasyonlu çevre dostu IMO 2 kimyasal tanker ve ilk kutup şartlarında (-30 °C) çalışabilecek IMO 2 kimyasal tanker ve ilk 30 bin dwt'luk IMO 2 kimyasal tanker bunlar arasındadır. Tersanedeki çalışan sayısı 1200'lere, mühendis sayısı ise 60'lara ulaşmıştır.

2006 yılına gelindiğinde, Çelik Tekne Tersanesi'nin peşinatlarını alıp sözleşmelerini imzaladığı kimyasal tanker sayısı, opsiyonlarla birlikte 25 adete, toplam tonaj ise 250 bin dwt'a ulaşmıştır.

Ancak finansal kriz bir kez daha kapıyı çalar. 2008 yılının kasım ayıdır. Tüm dünyayı kasıp kavuran kriz her şeyi alt üst etmiştir. Kredi olanakları ortadan kalkar, bankalar verdikleri kredileri geri çağırarak durumda kalır. Kısacası iş yapmak imkânsız hale gelmiştir.

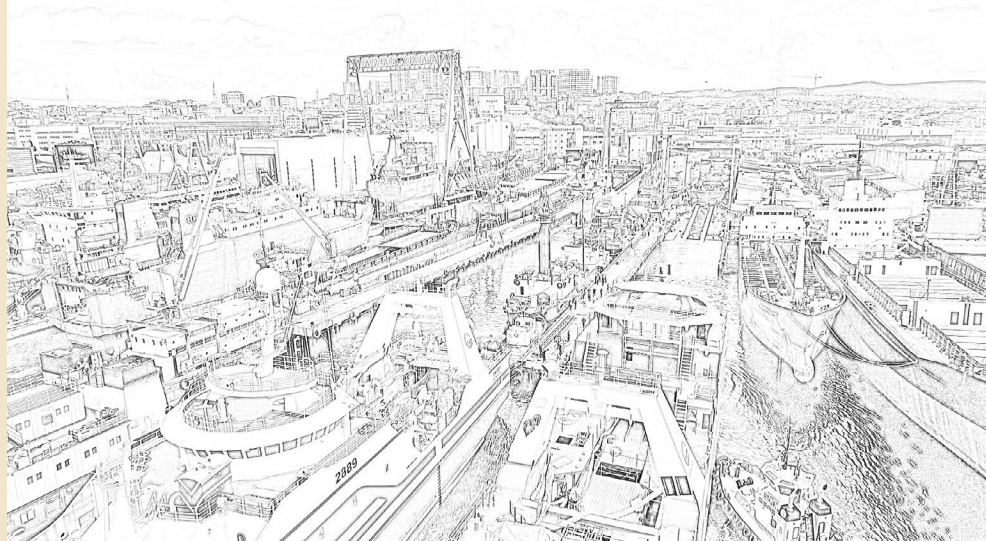
Kriz şartlarında Türkiye'de gemi inşanın tek umudu askeri projelerdir. Birçok tersane gibi Çelik Tekne de bu projeler üzerine yoğunlaşır. Özel sektör tersaneleri tarafından yapılması planlanan helikopter gemisi için çalışmalara başlanır. Bu kapsamda, dünyanın sayılı askeri tersanelerinden birine sahip olan Alman bir firmayla ortaklığa gidilir. İhalenin alınması kuvvetle muhtemeldir.

Türk Deniz Kuvvetleri filosundaki gemilerin büyük bir çoğunluğu Alman yapımıdır. Bu açıdan Çelik Tekne ve Alman ortağının projesine sıcak bakılmaktadır. Fakat beklenmeyen bir gelişme ile karşılaşılır, Alman şirketin ticari kısmı Katarlılara satılınca yeni yönetim ortaklıktan vazgeçer. Bu gelişme, bankaların tutumu nedeniyle zaten zor durumda olan Çelik Tekne için işleri daha da zorlaştırmıştır. Artık yolun sonu görünmektedir. Ekonomik koşullar, tersanenin devrini bir zorunluluk haline getirir. 2015 yılında tersane devredilir.

Devredildiği yıla kadar yeni inşa tersanesi olarak hizmet veren Çelik Tekne Tersanesi, gerek Türk gemi inşa sanayine yaptığı katkılar, gerek bünyesinde yetiştirdiği teknik personel ve mühendisler, gerek başardığı ilklerle Türk tersaneciliğinin unutulmazları arasındaki yerini almıştır.



Anlatı: Ahmet Ötkür



Boğaz'ın silüetine atılan imza

Gemi inşa sektörünün Haliç'te geçirdiği uzun yılların son dönemlerine yaklaşırken Türkiye'de hem konum hem de nitelik bakımından öne çıkan bir tersane vardır. 1958 yılında kurulan bu tersanenin adı Çeliktrans'tır. İstanbul Teknik Üniversitesi'nden mezun ilk gemi inşa mühendislerinden biri olan Rıfki Özbaşarel tarafından kurulan Çeliktrans Tersanesi'ni diğerlerinden ayıran özellik, Boğaz'da, Büyükdere Koyu'nda kurulu olmasıdır.

Bu konum, Çeliktrans Tersanesi'ne önemli avantajlar sunmaktadır. Birçoğu Haliç'te kurulu olan tersaneler, gemi giriş çıkışının sağlanabilmesi için Galata Köprüsü'nün açılmasını beklemek zorunda kalırken Çeliktrans bu türden bir kısıtlamaya bağlı değildir. Üstelik Büyükdere; Boğaz'a giriş çıkış yapan gemilerin demirledikleri, malzeme aldıkları ve personel değiştirdikleri bir bölgedir.

Çeliktrans Tersanesi'nin faaliyetlerine bütün hızıyla devam ettiği yıllarda Yüksek Denizcilik Okulu'ndan genç bir mühendis mezun olur. 1968 yılında eğitimini tamamlayan Ahmet Ötkür, öncelikle askerlik görevini yapar, ardından mesleğini icra edebilmek için iş aramaya koyulur. Ancak iş bulmak o kadar kolay değildir. Türkiye'nin toplam deniz filosunun 1 milyon tonu biraz aştığı, gemi sayısının son derece kısıtlı olduğu yıllardır. Uzun uğraşların ardından, bir kamu kuruluşu olan D.B Deniz Nakliyat'ta işe başlar. Avrupa ve Amerika limanlarına uzanan seferlerle iki senesini bu şirkette geçirir.

Bu sürenin sonunda ise dönemin en önemli armatörlük firmaları arasında yer alan Cerrahoğulları'ndan gelen cazip bir teklifle karşılaşır. Firmanın yeni aldığı gemilerden birinde çalışacaktır; beklentisi, tersaneden yeni çıkmış, sıfır bir gemidir. Ancak 30 yıllık, son derece sorunlu bir gemiyle karşı karşıya olduğunu sonradan öğrenecektir. Fransadan alınan bu yaşlı gemi iki yıl çalıştıktan sonra hurdaya çıkar. Özel sektörün tanker taşımacılığına büyük tonajlı gemilerle yeni yeni giriş yaptığı dönemdir. Her an bakım ya da onarıma ihtiyaç duyan bu yaşlı gemide çalışmak, Ahmet

Ötkür için önemli bir tecrübe olur. Seferler sırasında sık sık tamir isteyen bu eski gemiler, Ötkür'ü bakım onarıma yönlendirir ve elde ettiği tecrübeleri bir girişimci olarak hayata geçirmesine vesile olur.

Ahmet Ötkür, 1975 yılında, iki ortağı ile birlikte Perşembe Pazarı'nda bir atölye kiralarak bakım onarım işlerine başlar. Genellikle küçük tonajlı gemilerin Haliç kıyılarına kıçtankara çekilerek onarımlarının yapıldığı bu yıllarda çalışma koşulları hayli zorludur. Gemilerde mühendis olarak çalışırken gerçekleştirdiği tamir işleri, her zaman hazır durumda bulunan personel ve teçhizat nedeniyle nispeten kolay olmuştur. Ancak şimdi durum farklıdır; dışarıdan yapılan işlerde türlü sorunlarla karşılaşılır. Hatta çoğunlukla Haliç'e giremeyecek büyüklükteki gemilere hizmet veren Ötkür, bakım onarım için gerekli ekipman ve malzemeyi motorlara yükleyerek götürmek zorunda kalır açıkta demirlemiş gemilere. Güvertesinde vinç olmayan bu gemilerin bakım - onarımlarını portatif vinçler kurarak, son derece zor şartlarda sürdürür.



Onarım yılları



Ahmet Ötkür, İsmail Hakkı Urun, Prof. Dr. Yücel Odabaşı, Ünver Bozkurt, Turgut Şentürk (Ayaktakiler) ve Ali Kartal.

Ahmet Ötkür, 1975 ile 1988 yılları arasında bakım onarım işleriyle ilgilenmeye devam eder. Ancak genellikle Büyükdere ya da Kumkapı'da demirleyen daha büyük tonajlı gemilere hizmet vererek yerinde tamir işleri yapar. Zaman zaman Büyükdere'de yer alan Çeliktrans Tersanesi'ne gelen gemilere de bakım onarım hizmeti verir. 1984 yılında gelindiğinde, Perşembe Pazarı'ndaki atölyenin bulunduğu binanın belediye tarafından yıkımına başlanması ve daha geniş alanlara ihtiyaç doğmasıyla Ötkür, Bayrampaşa'daki atölyesine taşınır. Bu arada gerek organizasyon, gerekse teçhizat bakımından belirli bir gelişim de sağlamıştır.

Zaman ilerlemekte ve Tuzla'da faaliyete geçen tersaneler bölgesi de adım adım gelişmektedir. Ahmet Ötkür ise 1980'lerin ikinci yarısından itibaren buradaki bazı tersaneleri kiralarak 30 bin ila 40 bin ton arasındaki gemilere hizmet verir hale gelmiş ve komple tamirler yapmaya başlamıştır. Aynı dönemde Tuzla'da Ufuk Denizcilik adıyla bir atölye daha açar.

Ahmet Ötkür'ün hayatında bu gelişmeler yaşanırken, Çeliktrans Tersanesi ise bir durgunluk dönemine girer. Bunun en önemli nedeni, tersane sahibi Rıfki Özbaşarel'in Tuzla'da kurmayı planladığı marina olur. Çeliktrans bir

parça arka plana atılmış, hatta Tuzla bölgesinde tersanelere yapılan tahsisler sırasında yer talebinde bulunulmamıştır. Bu nedenle Çeliktrans'ın Tuzla'ya taşınması ancak 1984 yılında gerçekleşir. Üstelik geç kalındığı için nispeten küçük bir alan bulunabilmiştir.

Çeliktrans ile Ahmet Ötkür'ün yolları ise 1991 yılında, Tuzla'da kesilir. Ötkür, Çeliktrans'a ortak olur ve bir yıl sonra da yaşı ilerlemiş olan Rıfki Özbaşarel'in ayrılması sonucunda tüm hisseleri alır. 1992 yılı aynı zamanda tersane için atılım ve yatırım yılı olur. Türkiye'de henüz gemi inşanın yeterince gelişmediği, tek tük projelerle ilerlemeye çalıştığı yıllardır. Bu nedenle tersane bakım onarımına dönük olarak organize edilir. Kritik adım ise vinç ve iskenenin hizmete girmesidir. Bu atılımla birlikte işler de artmaya başlar.

1999 yılına gelindiğinde ise şartlar değişmiş, hem Çeliktrans Tersanesi hem de gemi inşa sektörü ciddi bir gelişim göstermiştir. Zaman, yeni inşa faaliyetlerini gerektirmektedir. Çeliktrans konjonktüre ayak uydurur; bir Hollanda firması için 3 balıkçı gemisi yapılır. Yıllar sonra imza attığı balıkçı gemileriyle ön plana çıkacak olan Çeliktrans'ın yeni inşaya bu tür bir projeye başlaması geleceğin habercisi gibidir. Ancak tersanenin gerçekleştirdiği projeler balıkçı gemileriyle sınırlı kalmaz. İkinci proje, yine Hollandalı bir firma için inşa edilen 5 bin tonluk nehir tipi kuru yük gemisi olur. Bu ülkeye gerçekleştirilen ihracat devam eder ve bu kez bir kimyasal tanker siparişi tamamlanır.

Art arda gelen projeler, daha önce bakım-onarımına yönelik olarak tasarlanan tersanede bir takım değişikliklere gidilmesi ihtiyacını doğurur. Hali hazırda bulunan kızak geliştirilir ve bazı yatırımlar yapılır. 2003 yılında tamamlanan kimyasal tanker yeni bir dönemin başlangıcı olmuştur. Peşi sıra yapılan kimyasal tankerler birer birer tamamlanır.

2006 yılında ise hem İstanbul hem de Çeliktrans Tersanesi için son derece önemli bir projenin başlangıcı gerçekleşecektir. İstanbul Büyükşehir Belediyesi, şehir hatlarında çalışmak üzere inşa edilecek vapurlar için belirli tasarımlar üzerinden halk oylaması yapar. Oylama



M/V Oralake'nin denize indirme töreni, 2003

sonucunda birinci seçilen tasarım Çeliktrans Tersanesi tarafından inşa edilecektir. Bu vapurlar hali hazırda hizmet veriyor olanlardan daha sessizdir, daha az yakıt harcamaktadır, yolcu kapasitesi daha yüksektir ve daha hızlıdır. Planlanan 15 vapurdan 5'i başarıyla tamamlanır ancak projenin gerisi gelmez. Her şeye karşın Çeliktrans Tersanesi ve Ahmet Ötkür, İstanbulluların onay verdiği ve yıllarca kullanacakları Şehir Hatları vapurlarına imza atmanın gururunu yaşar.

Tüm dünyayı etkisi altına alan 2008'deki kriz ise Çeliktrans için yeni bir dönemin başlangıcı olur. Var olan projelerin iptal edildiği, yeni sipariş almanın mümkün olmadığı günlerde tüm tersaneler gibi Çeliktrans da alternatif arayışına girer. Yurt dışında geliştirilen bağlantılar ilk olarak Norveç'ten yanıt bulur. Çeliktrans Tersanesi bu çabalar sayesinde bir balıkçı gemisine başlar. Bir dönem kabul olarak yapıлып teslim edilen gemiler, yerlerini anahtar teslim

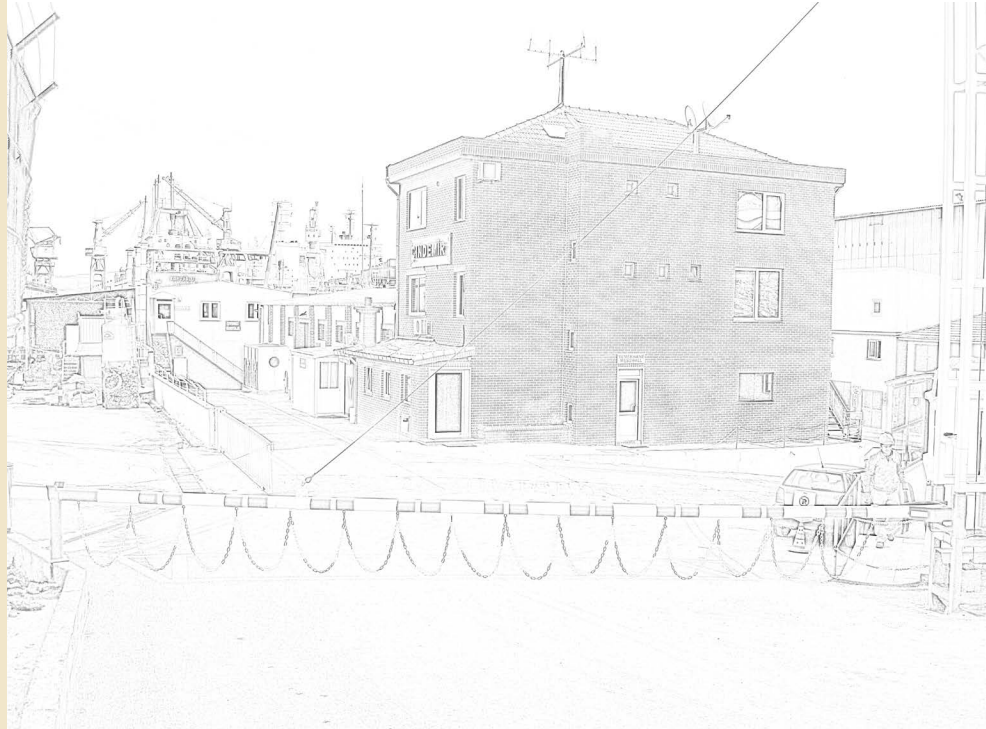
projelere bırakmıştır. Kendi sınıfında son derece detaylı ve inşası zor bir gemi türü olan balıkçı gemilerinin ilki tersane ekibini epey zorlar. Fakat bu proje büyük bir tecrübeyi de beraberinde getirir. Gemi tamamlanmış, Norveç'e gönderilmiş ve kısa bir süre sonra da İzlandalı başka bir firma tarafından satın alınmıştır. Bu şaşırtıcı gelişmenin altında Çeliktrans Tersanesi'nin büyük başarısı yatmaktadır. İzlandadaki iki rakip firma çok beğendikleri gemiyi satın almak için yarış içine girmiş ve elbette yalnızca biri başarıya ulaşmıştır. Diğer firma bunun acısını Çeliktrans'a 5 gemilik bir sipariş vererek çıkarır. Tersanenin balıkçı gemilerindeki başarısı bu olayla tescillenir.

Ahmet Ötkür'ün krizi aşabilmek için başvurduğu yöntem sonuç verir ve Çeliktrans Tersanesi'nin ayakta kalabilmesinin yolunu açar. Tersane bugüne kadar 3 farklı tipte pek çok balıkçı gemisi inşa eder ve 1991 yılından günümüze kadar hayata geçirdiği toplam proje sayısı 50'yi bulur.



Anlatı: Kayhan Çindemir

Çindemir Tersanesi



Denizleri fetheden çocuk

Çindemir Tersanesi faaliyetlerine halen devam eden tersaneler arasında, kökleri en eskilere dayananlar arasındadır. 9 yaşındayken babasını kaybeden Muammer Çindemir, o yaşlardan itibaren amcasının yanında atılır iş hayatına. “Kör Hikmet” lakaplı amca eski sıcak demircilerdendir. Aynı zamanda ahşap teknelerin bakımlarını da yapmaktadır.

Muammer Çindemir amcasının yanında kısa bir süre kaldıktan sonra Kalafat Yeri’nde kendi iş yerini kurar. Ancak önünde tamamlaması gereken askerlik görevi vardır. Uzunca bir askerlik sürecinin ardından yeniden işlerinin başına geçer ve perçincilik, kazan tamiri gibi faaliyetler yürütür.

Kalafat Yeri hem İstanbul’un hem de Türkiye’nin kalbi niteliğindedir adeta. Yalnızca denizcilik sektörü ile ilgili atölyeler yoktur, dönemin hemen hemen tüm sanayi dallarında faaliyet gösteren firmalar buraya toplanmıştır.

Çekek yerleri daha çok Balat, Fener, Hasköy ve Söğütözü gibi bölgelerde yoğunlaşırken Kalafat Yeri gemi donatıcılarının mekânı olarak öne çıkar. Depolar, antrepolar, dükkânlar, atölyeler dizilidir yan yana. Hareket hiç eksik olmaz burada.

Haliç’te inşa edilen gemiler kabuk olarak denize indirilir ve donatılmak üzere Kalafat Yeri’ne getirilir; burada donatılır ve sefere buradan çıkar.

Galatasaraylı eski ünlü futbolculardan İlyas’ın dedesi İlyas Tüfekçi, Kalafat Yeri’nin bilinen kaynakçılarından. Yine Ziya Altınışık ilk kaynak makinesini yurt dışından ithal ederek Kalafat Yeri’ne getiren isimdir. Onun oğlu Yılmaz Altınışık ise halen devam eden metalog uygulamasını başlatır. Tornacı Muzaffer Usta (Baykara) makinelerin kranklarını tamir edenlerden biridir o dönem. Bir diğer tornacı Adil Göksu ise aynı zamanda armatörlük yapmaktadır. Muammer Çindemir de onlarla birlikte Kalafat Yeri’nin gemi bakım-onarım ve donatım ustaları arasındadır. Bir süre sonra, Muammer Çindemir’in oğlu Kayhan

Çindemir de babasının yanında işi öğrenmeye başlar. Kayhan Çindemir henüz 12 yaşındadır ama her işe koşma, her şeyi öğrenme isteğiyle yanıp tutuşmaktadır. Babası da oğluna sorumluluklar vermekten geri durmaz. Dönem deneyerek öğrenme, ustalardan feyz alma dönemidir. Bir gün, kendilerine ait motorla iş için Büyükdere’deki bir gemiye gideceklerdir. Bir aksilik yaşanır ve tekneyi kullanacak kişi bulunamaz. Kayhan Çindemir hemen talip olur bu işe: “Baba, ben kullanabilir miyim?” der. Baba Çindemir oğluna izin verir. Bu hikâye dönemin ruhunu yansıtmaya açısından da önemlidir. Ustalar, çıraklarına bildiklerini aktarırken aynı zamanda onların önlerini de açmaktadırlar. Kayhan Çindemir, Haliç’ten Büyükdere’ye kadar götürür tekneyi, denizlerin fatihi gibi hisseder kendini adeta.

Teknolojik olanakların, birkaç istisna dışında yalnızca küçük el aletleriyle sınırlı olduğu zamanlardır. Büyük emeklerle perçinlenir saclar, ardından yine yoğun emek ürünü kalafat gelir. Kalafat için keskiye benzer bir alet kullanılmaktadır yalnızca, bugünle kıyaslandığında inanılması güç bir iştir. Üstelik bu iptidai aletler bile çok değerlidir. Çalışanlar aletlerini iplerle bileklerine bağlayarak işlerini görürler. Bir kaza sonucu aletlerin denize düşmesi işlerin durması anlamına gelmektedir. Zira, keski benzeri basit bir aleti bile öyle her istediklerinde bulmaları mümkün değildir.

Çindemirler, bakım-onarım ve donatım faaliyetlerine devam etmektedirler. Artık 1970’lerin sonlarına gelinmiş, gemi inşa sektöründe belirli düzeyde gelişme kaydedilmeye başlanmıştır. 1950’ler ile 1960’lar boyunca nispeten küçük gemilere hizmet veren firmalar artık daha büyük ve komplike işlere imza atmaya başlarlar. Yine bir gün 37 bin tonluk bir gemiye iş yaparlar. Gemiye ayak bastıklarında şaşkınlık içerisindeyler. O zamana kadar küçük teknelere hizmet veren Çindemirler kendilerini adaya çıkmış gibi hissederler, adeta geminin içinde kaybolmuşlardır. Ancak bu yeni döneme de kısa sürede ayak uydururlar.



Muammer Çindemir (Sağdan üçüncü), 1932

Çindemirler hiçbir zaman yeni inşa sektörüne girmeyi tercih etmez. Onlar en iyi bildikleri işi, en iyi şekilde yapmayı sürdürürler. Çindemir Tersanesi'nin Tuzla dönemi ise nispeten geç başlar. Firma 1985 yılında geçiş yapar buraya. Küçük bir atölye ile başlayan faaliyetlerini daha sonra kurdukları tersaneyle sürdürürler.

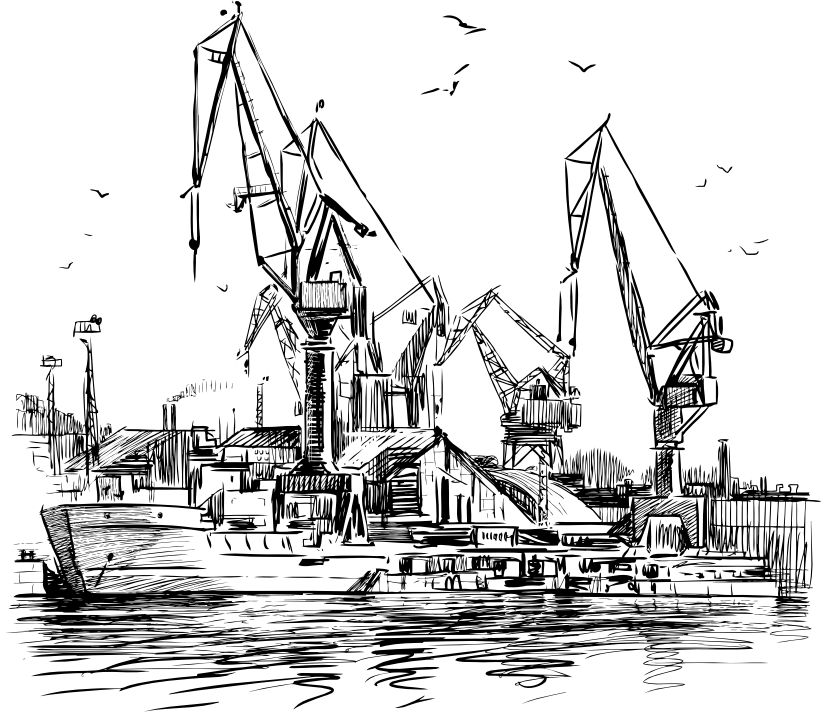
Muammer Çindemir yaşamının son dönemlerine kadar tersaneye gidip gelir. Gemi inşa sektörünün duayeni, kopamaz hiçbir zaman tersanesinden. Çindemir Tersanesi ise Kayhan Çindemir yönetiminde Tuzla'nın önde gelen bakım-onarım tersaneleri arasındaki yerini günümüze kadar korur.



Muammer Çindemir (Soldan üçüncü), Kalafat Yeri



Anlatı: Bülent Hüroğlu



Yan sanayide çakan kıvılcım

Dünyanın ilk büyük savaşın eşiğinde olduğu yıllardır. Dört bir yanı saran savaş rüzgârları büyük bir küresel yıkımın da habercisi gibidir. Mehmet Hüroğlu, 1914 yılında, Birinci Dünya Savaşı'nın arifesinde Bosna'da hayata gözlerini açar.

Mehmet Hüroğlu'nun babası Saraybosna'da han işletmeciliği yapmaktadır. Tüm zorluklara rağmen oğlunun okuması için büyük bir çaba sarf eder. Mehmet Hüroğlu, ilkokulu ve ardından sanat okulunu burada tamamlar. Ailesiyle birlikte İstanbul'a göç ettiklerinde ise takvimler 1932 yılını göstermektedir.

Bu büyük şehre ilk gençlik yıllarında gelen Mehmet Hüroğlu, çeşitli fabrikalarda tornacılık yaparak iş hayatına atılır. Bir süre sonra askere gidecek olan Mehmet Hüroğlu, mesleğini burada da sürdürecektir, Ankara Kırıkkale Top ve Mühimmat Fabrikası'nda tornacı olarak görev yapacaktır. Askerlikten sonra ise Paşabahçe Şişecam ve Büyükdere Tekel Kibrit fabrikalarında tornacılığa devam eder.

Birinci Dünya Savaşı'nın ardından yıllar geçmiş ancak bu kez dünya bir başka, hatta daha büyük bir savaşın içine girmiştir. İkinci Dünya Savaşı, tıpkı bir önceki savaşta olduğu gibi Mehmet Hüroğlu'nun hayatında meydana gelen önemli bir değişimi de beraberinde getirir. Mehmet Hüroğlu, 1945'te kendi atölyesini açmaya karara verir. Karar verilmiştir ancak bu iş için bir yere ihtiyaç vardır. Çözüm, Büyükdere'deki evlerinin altında bulunan 40 metrekaarelik dükkânı atölyeye çevirmekte bulunur.

Mehmet Hüroğlu, deniz araçlarının parçalarını tamir ederek işe başlar. 1950'li yıllar boyunca Büyükdere, Sarıyer civarındaki kosterler ve kum teknelerinin parçalarını tamir eder. İşler zamanla gelişir. Gemilerin mekanik dümen sistemlerinin yapımı da Mehmet Hüroğlu'nun uzmanlık alanına girer. Bu sırada Mehmet Hüroğlu'nun çocukları Bülent ve Orhan da ilkokul çağlarına gelmiş ve atölyeye gidip gelerek işi öğrenmeye başlamışlardır.

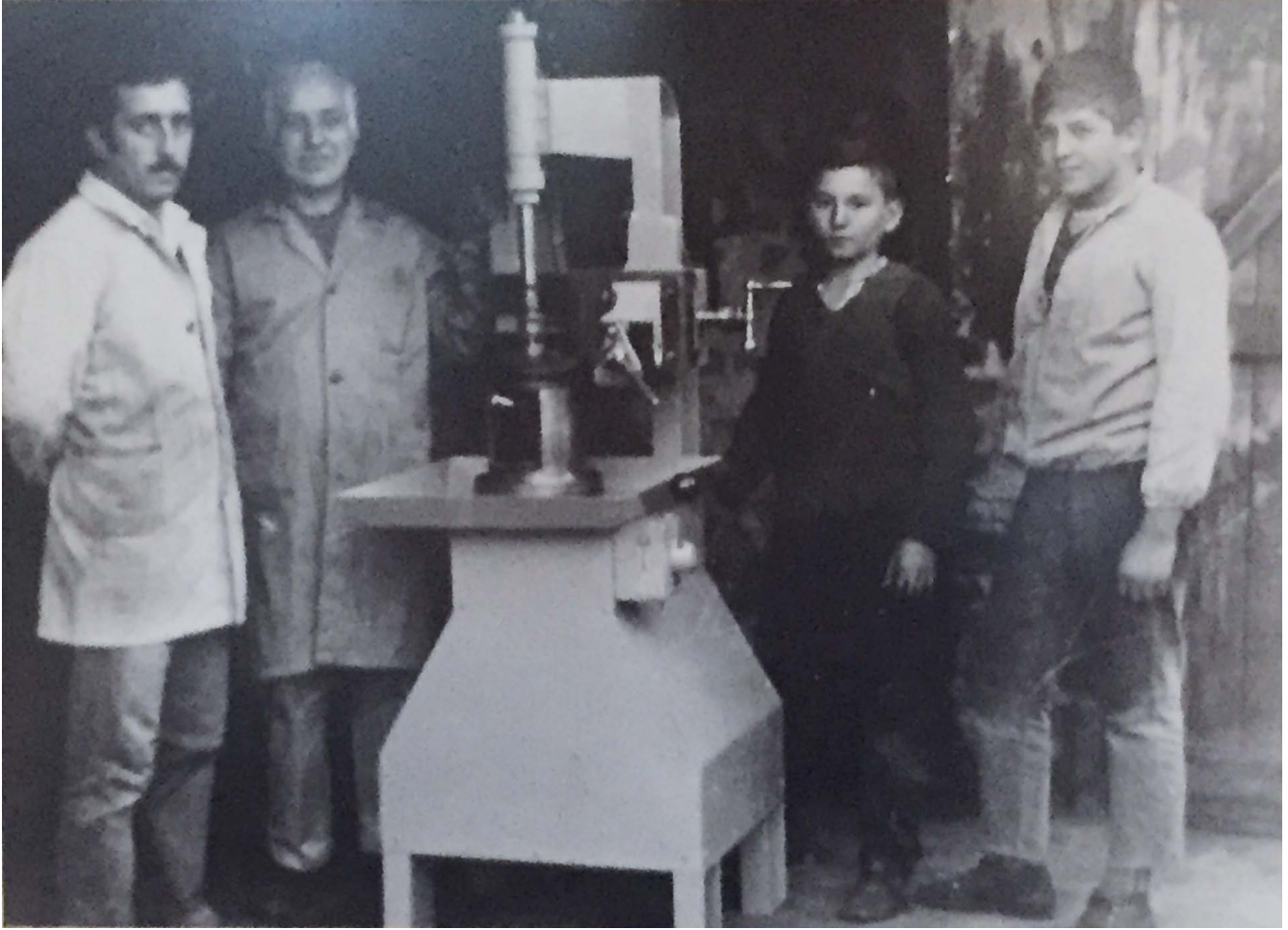
İki kardeşin babalarının yanında tam zamanlı olarak çalışmaya başlamaları ise 1970'li yıllara denk gelir. Bülent Hüroğlu önce makine mühendisliğini ardından da mimarlık fakültesini bitirir. Artık ailenin çocukları da atölyede çalışmaya başlamış, çalışan sayısı 6 kişiye çıkmış, buna paralel olarak atölyenin alanı da 80 metrekaareye yükselmiştir.

Aynı yıllar denizcilik ve gemi inşa sektörünün hız kazandığı, çeşitli devlet destekleri ve kredilendirmeler sayesinde nispeten daha büyük çelik gemilerin inşa edilmeye başlandığı yıllardır. Bu durum doğal olarak Hüroğlu Ailesi'nin işlerine de yansır. Büyüttükleri atölye de yeterli gelmemeye başlamıştır. Bunun üzerine, 1978 yılında, Maslak Oto Sanayi'deki 300 metrekaarelik atölyeye geçilir. Bu atılımla birlikte şirkete yeni ortaklar alınır. O zamana kadar "Mehmet Hüroğlu ve Mahdumları" olan firmanın ismi 1979 yılında "Data Hidrolik Makine Sanayi A.Ş." olarak değiştirilir.

Çalışan sayısı 17'ye yükselmiş, yapılan gemiler büyüdükçe müşterilerin talepleri de artmaya başlamıştır.



Mehmet Hüroğlu, 1952



Orhan Hüröğlü, Mehmet Hüröğlü ve şirket çalışanları, 1968

İşler beklentilerin de ötesinde gelişir ve Oto Sanayi'deki atölye de yetersiz gelmeye başlar. Data Hidrolik için yeni bir yer değişikliği zaruri olmuştur. Firma bu kez Yenibosna'ya, 1.100 metrekairelik kapalı alanı olan yeni bir atölyeye taşınır.

Data Hidrolik'in hidrolik dümen makinaları üretimi ile sınırlı olan faaliyet alanı, 1983 yılı ile birlikte küçük gemiler için çift silindirli dümen sistemlerinin ve muhtelif vinçlerin

üretilmeye başlanmasıyla daha da büyür. Yeni atölye ve gelişen ürün yelpazesiyle birlikte personel sayısı 35 kişiye kadar çıkar.

Firma yoluna durmaksızın devam etmekte, kapasitesini her geçen gün arttırmaktadır. 1985 yılından itibaren zincir ve halat çeken vinçlerin üretimine başlanır. Ardından Deniz Kuvvetleri Komutanlığının projelerinin yürütüldüğü Gölcük

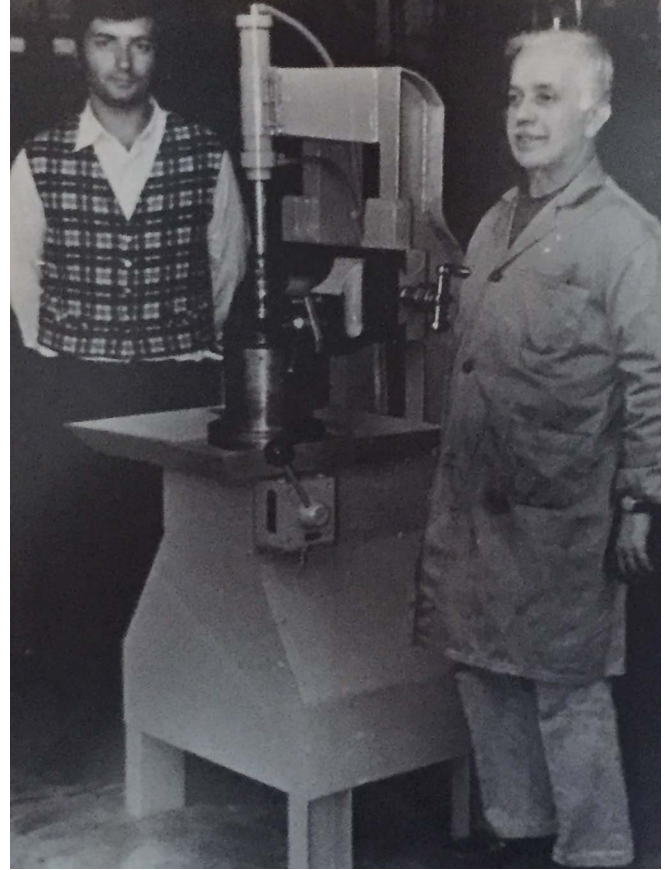
ve Taşkızak tersane komutanlıklarına sahil güvenlik botları, torpido ve personel taşıma botlarında kullanılmak üzere hidrolik dümen makinaları ve zincir ırgatları yapılı. Mehmet Hüröğlü, 1988 yılında hayata gözlerini yumar. 1980 yılında işleri devralan iki oğul, babalarından öğrendikleri mesleklerini onun kalite anlayışıyla sürdürmeye kararlıdır.

1990'lı yıllarla birlikte ürün portföyü gelişen Data Hidrolik, 1995 yılında yaşanan bir gelişmeyle atılımını sürdürür. Bu tarihte Türkiye'deki limanlar özelleştirilmiş ve römorkör piyasası hız kazanmaya başlamıştır. Römork üreticilerinin ilk etapta yurt dışından getirttiği parçalar artık Data Hidrolik tarafından üretilmektedir. Ürün çeşitliliğinin yanı sıra kalitenin de dünya standartlarına ulaşması Data Hidrolik'in ihracat macerasının da başlangıcını oluşturur. Yurt dışına yapılan ilk üretim 1998 yılında Almanya için gerçekleştirilir.

Bundan bir yıl sonra ise Data Hidrolik'te üçüncü kuşak dönemi başlar. Bu kuşaktan işe dâhil olan ilk kişi, makine mühendisliği işletme eğitimini tamamlayan Gürhan Hüröğlü olur. Onun ardından, çocukluklarından itibaren firmaya gidip gelen ve boş zamanlarında aile şirketine destek olan diğer kuzenler de öğrenimlerini birer birer tamamlayarak ekibe katılır. Makine mühendisliğini bitirdikten sonra işletme yüksek lisansı yapan Cem Hüröğlü 2001'de, işletme mezunu Gürel Hüröğlü 2004'te, metalürji mühendisliği mezunu olan Kaan Hüröğlü ise 2006'da firmada profesyonel olarak çalışmaya başlar.

Üçüncü kuşağın devreye girmesi ile birlikte, Hüröğlü Ailesi şirket hisselerinin tümünü alarak Data Hidrolik'i tam bir aile şirketi haline getirir. Sene 2004'tür, bu sırada denizcilik sektörü 2001'de başlayan ve 2008 yılına kadar sürecek olan altın dönemini yaşamaktadır. Şirketin istihdam ettiği personel sayısı 125'e kadar yükselir.

Gelişim yeni bir taşınmayı daha zorunlu kılmıştır. Data Hidrolik, 2008 yılında gemi inşa sektörünün kalbi olan Tuzla'daki yerine geçer. Ancak öngörülemez bir biçimde büyüyen sektör aynı yıldan itibaren dünya ekonomisini kasıp kavuran finansal krizin etkisiyle adeta bir bunalıma girer. Hızlı büyümenin düşüşü de aynı hızla olmuştur. 2009



Bülent Hüröğlü ve Mehmet Hüröğlü, 1968

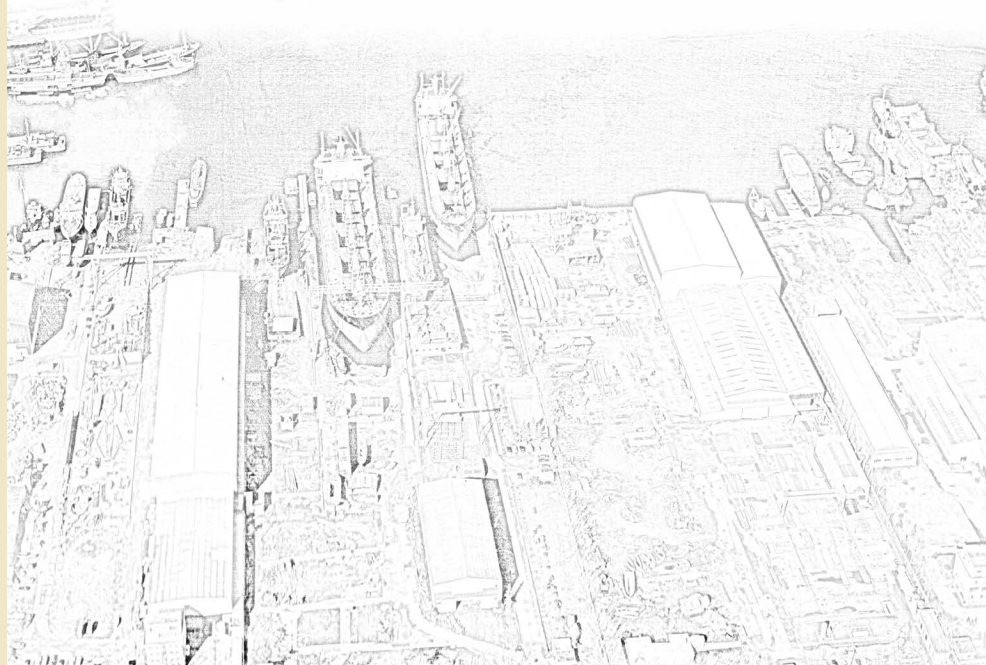
yılına kadar süren siparişler nedeniyle ilk etapta yeterince anlayışamayan kritik durum, 2010 yılında siparişlerin durmasıyla iyice içinden çıkılmaz bir hâl alır. Pek çok firma bu dönemde ciddi sorunlar yaşar. Data Hidrolik ise gerek sipariş üzerine çalışma gerekse ayağına yorganına göre uzatma prensiplerinin karşılığını alır. İşlerde belirli bir düşüş yaşansa da tehlikeli bir durumla karşılaşmaz.

Data Hidrolik geniş bir ürün yelpazesinde gerçekleştirdiği üretimini halen sürdürmektedir. Firma dünya standartlarındaki üretimiyle Avrupa, Afrika ve Uzak Doğu'da toplam 22 ülkeye ihracat yapmaktadır.



Anlatı: Celal iek

Deniz Endüstrisi - iek Tersanesi



Yıl 1968, "Gemi yapmak neyine!"

Dönem 1960'lardır; Türk gemi inşa sektörü Haliç'in zorlu koşullarında, babadan kalma yöntemler ve türlü olanaksızlıklarla kendi yağında kavrulmaya çalışmaktadır. Çekek yerleri ve gelecekte kurulacak olan yan sanayinin nüvelerini oluşturan atölyeler, küçük işletmeler halinde Haliç çevresinde kümelenmiştir. Geçmiş yüzyıllar öncesine dayanan bu bölge, sektörün farklı bileşenlerine ev sahipliği yapan önemli bir merkezdir.

Haliç, sektör açısından bir merkezdir ama devlete ait tersanelerin etrafına serpiştirilmiş özel girişimcilerin sayısı, neredeyse iki elin parmaklarını geçmeyecek kadar azdır. Bakım onarım dendiğinde akla Adil Göksu ve Mustafa Gürsoy gibi isimler ve onların müesseseleri gelir örneğin. Bu isimler gemilerin pervane, şaft ve kovan gibi parçalarını tamir edip işleyen, daha sonra ise adım adım imalata yönelerek Türkiye'de gemi inşa yan sanayinin temellerini atan kişilerin başını çekerler. Aynı dönemde Turgut Kıran da onarım işleriyle uğraşmaktadır, daha sonraları özellikle Deniz Nakliyat'a ait gemilerin boru işlerine ağırlık verir. Çekekçiler ise özellikle Hasköy'de toplanmıştır. Selahattin Aslan ve kardeşleri ile Gültekin Dökerel, Dörtler burada hizmet verenler arasındadır. Çekekçilerin bir araya geldiği bir başka bölge ise Ayvansaray'dır. Burada Feriştat Bayrak, Habib Bayrak, Mustafa Torlak, Musa Gündoğdu ve Çanak Mehmet öne çıkan isimler arasındadır. Ancak Ayvansaray gemi inşa sektörü bakımından kalabalık bir yerdir. İrili ufaklı birçok çekek yeri, şahıs ve firma olarak burada hizmet vermektedir. Ağaç tekne işinde Ramazan Usta önde gelenlerdendir.

Bütün bu işletmelerin ortak özelliği ise işinin ehli, alaylı ustaların hünerli ellerine sahip olmalarıdır. Usta çırak ilişkisiyle edinilen bilgi ve yeterli miktarda uygulama sonucunda kazanılan tecrübe işin temelini oluşturmaktadır. Ahmet Ustaların, Rafet Ustaların, Muammer Ustaların dönemidir...

Sektör bu şekilde geleneksel yöntemlerle yürürken, 1959 döneminde, İstanbul Teknik Üniversitesi, Makine



Celal Çiçek'in Tanker-1 inşaatı sırasında çekilmiş fotoğrafı, Gölcük Tersanesi, Ağustos 1963



Çiçek Tersanesi, Tuzla, 1999

Mühendisliği Fakültesi, Gemi İnşa Bölümü'nden genç bir mühendis mezun olur. Bu genç mühendisin adı Celal Çiçek'tir. Çiçek, mezuniyetinden sonra, 1961 yılı ocak ayında askere gider. Savarona'daki deniz yedek subay eğitiminin ardından Gölcük Askeri Tersanesi'nde göreve başlar. Celal Çiçek'in askerliğinin bitmesine kısa bir süre kala, 1963 yılında, Kıbrıs sorunu patlak verir ve Johnson mektubu (muhtırası) gündeme gelir. Amerikan yardımı ile alınan gemilerin kullanımı yasaklanır. Bu olayın sonucunda Türkiye'nin kendi askeri gemilerini yapma gerekliliği açık bir şekilde ortaya çıkar. Bu amaçla Gölcük Tersanesi'nde oluşturulan Yeni Gemi İnşa Başmühendisliği kadrosunda Celal Çiçek de yer alır. Çiçek'in askerliği biter ama buradaki

çalışmaları son bulmaz. Vatani görevini tamamlamasının ardından, Tersane Komutanı Gemi İnşa Yüksek Mühendisi Amiral Şerif Oskay'ın isteğiyle görevine sivil mühendis personel olarak devam eder.

Askeri tersanelerde yaşanan bu gelişmeler, Türk gemi inşa sektörü açısından öncü bir adım olmuştur. Bu arada planlı kalkınma dönemine geçilmiş, gemi inşa sektörü ilk beş yıllık planda öncelikli ve teşvik edilen sektörler arasındaki yerini almıştır. Gemi inşa sektörü açısından umut dolu günler yaşanmaktadır.

Bu şartlar altında 1968 yılına gelinir. Askeri tersanede geçen yıllar Celal Çiçek için hem büyük bir tecrübe olmuş hem de ona gemi inşa etme heyecanını bulaştırmıştır adeta. Ancak, artık farklı bir kulvarda yüzmenin zamanı gelmiştir. Çiçek, gemi inşa mücadelesine özel sektörde devam etme kararı alır. 30 yaşındaki genç mühendis, gemi inşa mühendislerinin tek çalışma yeri olan Denizcilik Bankası tersanelerinde memur, mühendis olmak yerine kendine farklı bir alanda, özel sektörde yer arayacaktır.

Celal Çiçek özel sektörde çalışmaya başlayan, dizaynın yanı sıra gemi inşa sürecinde de yer alan ilk mühendislerden biridir ve o günkü şartlarda kendini kabul ettirmesi pek de kolay değildir. Sektöre hâkim olan geleneksel üretim biçimleri ustalar eliyle yürütülmektedir; bu düzen içinde mühendise yer yoktur. Armatörlerde "Mühendis ne anlar bu işten" düşüncesi yaygındır. Hatta zaman zaman "Senin neyine gemi yapmak, bırak onu Rafet Usta yapsın, Tekin Usta yapsın... Sen çizgini çiz" cümlesini işittiği bile olur. Elbette pes etmeyecektir. Sektörün geleceğinin mühendislik bilgisiyle yönetilecek modern üretim biçimlerinde saklı olduğunu, Gölcük Tersanesi'nde çalıştığı dönemde Amerikan Bahriyesi standartlarında yapılan gemi inşa ve onarımlarından öğrenmiştir. Beklediği teklifi Deniz Kuvvetleri Taşkızak Tersanesi'nde çalışmakta iken; dönemin önemli armatörlerinden Kazım Kaptanoğlu'ndan alır. Ancak sektörün geneline hâkim olan soru işaretleri Kaptanoğlu'nun da aklını kurcalamaktadır. Kaptanoğlu'nun Çiçek'e yönelttiği ilk soru "Bu işi yapabilecek misin?" olur. Yanıt nettir: "Yaparım efendim, hem de iyi yaparım."



G.A.Y.E Tersanesi'nin Tüpraş için Saim Sadı Birkök kızaklarında inşa ettiği gemi.

Celal Çiçek böylece özel sektördeki ilk dizaynına başlar. Bu gemi 499 grostonluk bir kuru yük gemisidir. Tonajdaki 500 grostonun altındaki küsuratın sebebi ise dönemin şartları ile ilgili önemli ipuçları verir. Türkiye'de yaşanan yetişmiş okullu kaptan sıkıntısı gemilerin tonajları üzerinde etkili olmaktadır. 500 grostonun altındaki gemiler, Akdeniz'de, çımacılıktan yetişen kıyı kaptanları tarafından dolaştırılabilmektedir. Bu nedenle armatörler, tersanelerden bu sınırın altında gemiler yapmalarını istemektedir.

Günümüze kadar ulaşan koster filosunun karakteristik özelliklerini belirleyen unsurlardan birini de bu zorunluluk oluşturur.

Çiçek, *Kazım Kaptanoğlu* ismini taşıyacak geminin dizaynını başarıyla tamamlar. Kaptanoğlu'nun aklını kurcalayan soru işaretleri ise tamamen ortadan kalkmıştır. Üstelik benzerleri 850 ila 900 dwt arası kapasiteye sahipken bu gemi 1.050 ton yük taşımıştır.



Deniz Endüstrisi tarafından inşa edilen Çoşkun Yağcı gemisi, 1977

Artık bir şirket kurmanın zamanı gelmiştir. Ancak bu nasıl gerçekleşecektir? Celal Çiçek, kendisi gibi özel sektörde var olma gereğini hissedenden bahriyeli mühendis arkadaşları ile bir araya gelir. Karar alınır ve hemen çalışmalara başlanır. Herkes elindeki ortaya koyar; aralarında topladıkları 50'şer, 100'er bin lirayla şirket kuruluşunu tamamlarlar. Manifaturaçılar Çarşısı'nda (Unkapanı) bir yer tutulur ve aralarındaki tek sivil olan Celal Çiçek resmi olarak şirketin başına geçer.

Yeni şirketin adı Gemicilik Armatörlük Yapım Endüstrisi, kısaca G.A.Y.E'dir. Bu ironik isim, Celal Çiçek'in mesleki gayelerinin ilk aşamasıdır. G.A.Y.E, gelecekte kurulacak

olan Çiçek Tersanesi ve Deniz Endüstrisi'nin de temellerini oluşturacaktır.

Şirket kurmak önemlidir fakat daha da önemlisi iş yapmaktır. Ortakların aklındaki soru da bununla ilgilidir: "Ne yapmalı?" Bu arada Denizbank tarafından sektöre sağlanan krediler bu soruya yanıt olur. G.A.Y.E'nin ilk gemisi kendisi için inşa edeceği bir tanker olacaktır. Kişisel varlıklara başvurulur, evler ipotek edilir; böylece teminat ve kaynak sağlanır. *Gaye 1* adını taşıyacak 1.050 dwt'luk tankerin projesi Celal Çiçek ile Tarık Batur tarafından çizilir. Ancak Celal Çiçek, *Gaye 1*'in inşasına başlanmadan önce Kazım Kaptanoğlu aracılığıyla bir onarım işi alır. Ziya

Kalkavan'ın bin tonluk gemisi kayalıklara bindirerek hasar görmüştür. İstinye Tersanesi, havuzunda yapılacak onarım için çok fazla zaman ve para isteyerek işi yokuşa sürmektedir. Sonunda Çiçek ile Kalkavan bir araya gelir. İkili fiyatta ve 25 günlük iş süresinde anlaşır ama ustalarla çalışmaya alışmış armatörlerin genç bir mühendise duyduğu güvensizlik bir kez daha kendini göstermiştir. Yine aynı soru ile karşı karşıyadır: “Ya yapamazsan?” Çiçek, herhangi bir gecikme yaşanması halinde gün başına belirli bir ceza ödemeyi kabul ederek Kalkavan'ı ikna eder. Gemi, G.A.Y.E'nin kiraladığı tersaneye, Saim Sadi Birkök kızaklarındaki tersane kızağana çekilir ve 20 günde tamamlanarak denize indirilir. Celal Çiçek önemli bir işten daha alınının akıyla çıkmıştır. Üstelik Armatörler Birliği Başkanı Ziya Kalkavan ile kardeşi Halis Kalkavan'dan hem teşekkür hem de bin lira başarı primi alır.

1971 yılında özel sektörde örgütlü çalışma ihtiyacı ön plana çıkmıştır. Boğaz'da yer alan Çeliktrans Tersanesi'nin sahibi, Gemi İnşa Yüksek Mühendisi Rıfki Özbaşarel'in de yüreklendirmesiyle Armatörler Birliği benzeri bir birlik kurulması gündeme gelir. Tersaneciler Celal Çiçek tarafından örgütlenir ve Gemi İnşa Sanayicileri Birliği'nin kuruluşu gerçekleştirilir, birliğin merkezi Rıfki Özbaşarel'in Fındıklı'daki yazıhanesidir.

G.A.Y.E yıllar içinde birçok projeye imza atar. Ancak zamanla şirket ortaklarının hedefleri, sektöre bakış açıları, yaklaşımları ve Tuzla'ya tersane kurma niyetlerinde farklılıklar oluşur. Yolları ayırmanın zamanı gelmiştir. Yıllar önce uyum içinde bir araya gelen ortaklar ayrılırken de fikir birliği içinde hareket eder, sorunsuz ayrılır. Tuzla'ya gitmek amaç ve düşüncesindeki Celal Çiçek artık tek başınadır, 1977 yılının 1 Temmuz'unda Deniz Endüstrisi A.Ş. Tersanesi'ni kurar. Balat'ta, Musevi Hastanesi'nin yanındaki alanda hizmet veren Deniz Endüstrisi A.Ş. Tersanesi'nin inşa ettiği ilk gemi ise *Coşkun Yağcı* isimli 3.250 dwt'luk koster olur.

1970'li yıllardan itibaren Haliç ve Boğaz'daki tersanelerin yerleri dar gelmeye başlamıştır. Gerek Deniz Endüstrisi Tersanesi'ne gerekse diğer tersanelere gelen inşa talepleri giderek daha yüksek tonajlı gemiler üzerinde yoğunlaşır. Artık 3 bin ton ve üzerindeki gemiler daha sık yapılır hale

gelmiştir. Dönemin beklenti ve ihtiyaçları artmaktadır ancak Haliç çevresinde kümelenen tersanelerin fiziki koşulları, alan ve kıyak boyu bakımından bu ihtiyacı karşılayacak düzeyin çok gerisindedir. Uzun gemiler Haliç'teki tersanelerin hemen ardındaki Eyüp yoluna taşmaya, yapılan gemilerden düşen kıvılcım ve parçalar yola düşerek trafik açısından sorun yaratmaya başlamıştır. Boğaz hattında da benzer sorunlarla karşılaşmaktadır.

Türkiye gemi inşa sanayinin kabuğunu kırmaya, daha iyi koşullara ihtiyacı vardır. Gemi Mühendisleri Odası'nın girişimleri sonucunda, 1969 yılında başlanan özel sektör için tersane yeri seçimi ve altyapı çalışmalarının da sonlarına yaklaşmıştır.

Diğer taraftan, Gemi İnşa Sanayicileri Birliği'nin bu çalışmaları hızlandırmak amacıyla organize ettiği heyetlerle Ulaştırma ve Bayındırlık bakanlıklarına düzenlediği ziyaretler de sıklaşır. Bu girişimlere, Celal Çiçek'in Gemi İnşa Sanayicileri Birliği başkanlığına getirilmesi ile birlikte, 1979 yılı başından itibaren Maliye Bakanlığı Milli Emlak Genel Müdürlüğü'ne yapılan ziyaretler eklenir. Celal Çiçek (G.A.Y.E), İsmet Üner (GEMAK), Zühtü Arkan (Proteksan), Mehmet Akın (DESAN) ve Kamuran Soyuğur'dan (Çelik Tekne) oluşan bir heyet, irtifa hakkı sözleşmesi şartlarının kendi bakış açılarından müzakere edilmesi için 8 aya yakın bir süre Ankara'ya gidip gelir. Amaç sözleşmeyi tersaneler lehine oluşturmaktır ve 1979 yılı sonuna doğru bu yönde sonuç alınır.

Ancak aynı yıl Ankara'dan gelen bir haber şok etkisi yaratır. Söylentiye göre, Tuzla'ya, Haydarpaşa Limanı'na ek olarak bir liman daha yapılacaktır. Bu durumda tersaneler için tahsis edilmesi beklenen bölge tehlikeye girecektir. Gemi İnşa Sanayicileri Birliği vakit kaybetmeden Ulaştırma Bakanlığı nezdinde girişimlere başlar, hemen bir heyet oluşturulur ve Ankara'ya gidilir.

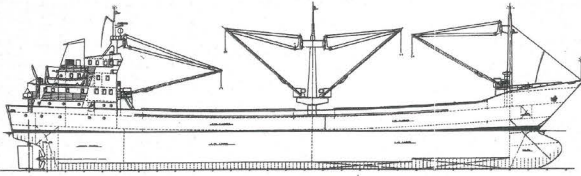
Dönemin Ulaştırma Bakanı Güneş Öngüt, bakanlık müsteşarı Emekli Amiral Ahmet Çakır, Deniz İşleri Genel Müdürü ise Emekli Amiral Gemi İnşa Yüksek Mühendisi Hayri Tezcan'dır. Bu isimlerden Çakır, Gölcük



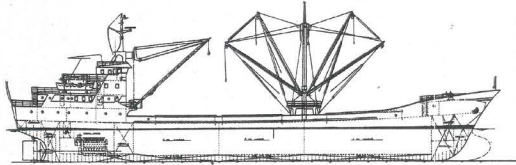
G.A.Y.E.

9. YILINDA

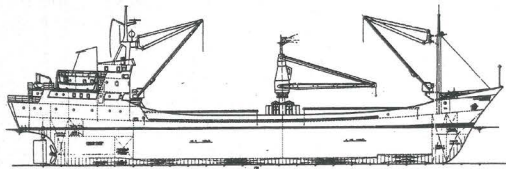
21 AĞUSTOS 1976 MİLLİYET



AVRUPA HATTI İÇİN
4100 DWT. «CONTAINER COASTER» PROJEMİZ



KARADENİZ - EGE - AKDENİZ HATTI İÇİN
2600 DWT KOSTER PROJEMİZ
HACI ARIF KAPTAN — K. KOLOTOĞLU — D. KAPTANOĞLU

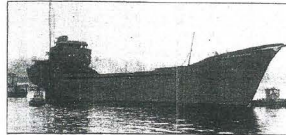


KARADENİZ - EGE - AKDENİZ HATTI İÇİN
3060 DWT KOSTER PROJEMİZ
ÇOŞKUN YAĞCI

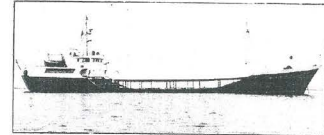
G. A. Y. E.

GEMİCİLİK, ARMATÖRLÜK ve YAPIM ENDÜSTRİSİ SANAYİ ve TİCARET LIMITED ŞİRKETİ.
Sermayesi: 1.230.000.- TL. KURULUŞU: 10.8.1968

Türk denizciliğine hizmet ve projelerini kıvançla sunar



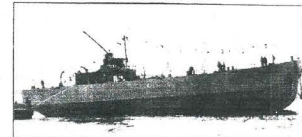
HACIARIF KAPTAN 2600 DWT



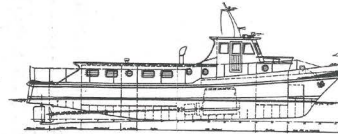
GAYE-I TANKERİ 1120 DWT



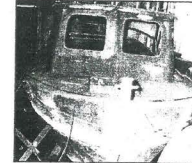
KAPTAN SEFER 1200 DWT
YUSUF KALKAVAN 1200 DWT



Z. ORHAN 3000 M³



Limanlarımız için KILAVUZ BOTLARI B.O.T.A.Ş. (3 adet)



Limanlarımız için MOORING BOAT
B.O.T.A.Ş. (3 adet)

TERSANE:
MÜRSELPASHA CADDESİ 64
HALIÇ FENERİ-İSTANBUL
TELEFON: 21 92 87

MERKEZ:
MEBUSAN YOKUŞU
ALÇAKDAM YOKUŞU 38
FINDIKLI-İSTANBUL, TELEFON: 44 06 55

Milliyet Gazetesi

G.A.Y.E Tersanesi'ne ait bir proje ilanı, Milliyet Gazetesi, 21 Ağustos 1976

Tersanesi'nden; Tezcan ise Taşkızak Tersanesi'nden Celal Çiçek'in komutanlığını yapmış, onu yakından tanıyan ve seven isimlerdir. Heyeti kabul eden kişi Hayri Paşa olur ve herkesi sabırla dinler. Sonunda elini masaya vurarak "tamam beyler" der. Bu, Celal Çiçek'in daha önce defalarca şahit olduğu bir harekettir; toplantının bittiği anlamını taşımaktadır. Heyet dışarı çıkmaya hazırlanırken Hayri Tezcan, Celal Çiçek'ten odada kalmasını ister ve sorar:

"Özel sektör tersaneleri bunlar mı? Devlet Tuzla'yı bunlara mı verecek?" Celal Çiçek, Paşa'nın söylemek istediğini anlamıştır, yanıtını verir:

"Amiralim bu arkadaşlar mesleğini seven, gemi yapan, heyecanlı insanlar; bir şans vermek lazım. Sizi anlıyorum, büyük sermayenin de sektöre girmesi gerekir. Biz size bir ilan taslağı hazırlayalım. Resmi gazetede Tuzla tersaneler bölgesi dağıtım ilanını herkese açarız. Haliç ve Boğaz'da



Hacı Arif Kaptan gemisi Haliç'e iniyor.

çalışanlara öncelik sağlayıp büyük sermayeye de imkân sunarız.” Bunun üzerine Hayri Paşa gülümser ve “İşi ipten aldın. Bir taslak hazırlayıp bana gönderin, gereğine bakarız,” der. Bu görüşmenin ardından Gemi İnşa Sanayicileri Birliği tarafından dağıtım şartlarına ilişkin bir taslak hazırlanarak Tuzla'nın parselasyon planı ile birlikte Ulaştırma Bakanlığı'na gönderilir. Çalışma bazı küçük değişikliklerle Resmi Gazete'de yayınlanır. Buna karşın büyük sermaye olarak yalnızca Koçtuğ ve Profilo sektöre girer ve Tuzla'da PKM olarak yer alır.

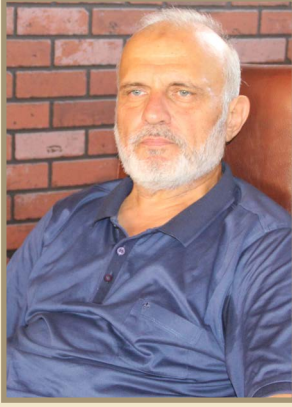
İlk yıllar son derece zorlu geçer. Tuzla hâlâ İstanbullu tatilcilerin cumartesi ve pazar günleri kamp yapıp denize girdikleri bir yerdir, doğru düzgün yolu bile yoktur. Çamur içindeki arazilerde iş yapılmaya çalışılır. Celal Çiçek, Tuzla'ya ilk taşınanlar arasındadır. Arazinin her iki tarafına, denize girenlerden korumak için tuğla duvarlar örerek başlar işe. Ardından ofis olarak kullanılacak tek katlı briket bir bina yapar. Tersane bundan ibarettir, konforu yoktur ancak öyle ya da böyle iş görmektedir ve Haliç'ten iyidir.

Çiçek, 1982 yılında, dizaynı ve mühendisliği kendisine ait olan 3.250 dwt'luk iki kimyasal tanker projesine başlar. Bu iki gemiden biri olan *Orse*, Türkiye'de inşa edilen ilk kimyasal tanker olma unvanını elde eder. Yine aynı yıl, projesi kendisine ait olan bir başka gemiye daha başlar;

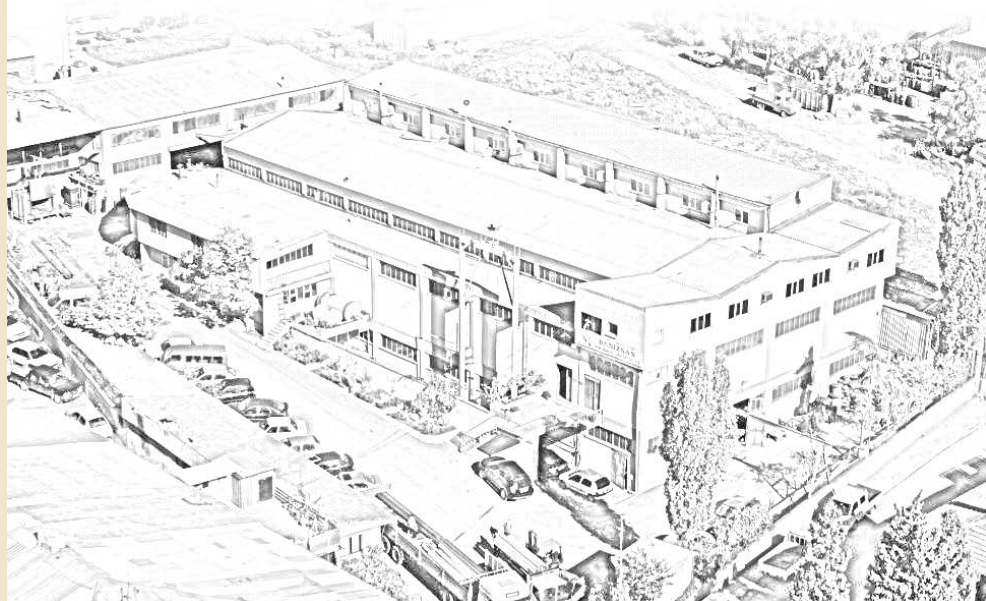
5.700 dwt'luk *Kazım Kolotoğlu*, tamamlandığında şirketin o zamana dek inşa ettiği en büyük gemi olacaktır. Tersanenin kızakları yapılmış ama üzerine beton dökülememiştir, çünkü para yoktur. Ancak tüm imkânsızlıklara karşın Celal Çiçek işine sarılmış, Haliç'te olduğu gibi toprak ve felekler üzerine üç gemi kurmuştur. Bu imkânsızlıklar içinde gemi inşaatının yürütülmesi ilginç bir şekilde dönemin başbakanı Turgut Özal tarafından da takdir edilir. Sene 1984'tür, Çiçek Tersanesi, inşasına devam ettiği üç gemiden birini denize indirecektir. Geminin armatörü Hıdır Selek, aynı gün Turgut Özal'ın Pendik Tersanesi'ni ziyaret edeceğini öğrenir ve Başbakanı gemi indirme töreni için Çiçek Tersanesi'ne davet eder.

Davet kabul görmüştür. Büyük bir heyecanla hazırlıklar yapılır ve Özal tersaneye gelir. Başbakan önce şöyle bir etrafı inceler; gemileri göstererek “Bunlar nedir?” diye sorar; Celal Çiçek'ten gemilerin özellikleri ile ilgili bilgi alır. Ardından “Şöyle oturup konuşacağımız bir yer yok mu?” diye sorar Turgut Özal. Çiçek briket binayı işaret eder. Ofis binası vardır ama yalnızca bir salon ve küçük bir odadan ibarettir. Son derece kalabalık olan heyet bu dar alana sığmaya çalışır. Turgut Özal şaşırmıştır, gülümseyerek çıkalım der ve yeniden dışarı çıkılır. Özal çevresindekilere “Beyler,” der. “Ne görüyorsunuz burada?” Yanıtı da kendisi verir: “Burada inşası devam eden üç gemi var ama bina yok. Biraz önce Pendik Tersanesi'ne gittik. Orada lüks binalar vardı, kızaklar vardı ama hiç gemi gördünüz mü? Hayır! İşte özel sektör ile kamunun farkı: Kamu lüks binalar yapar, üretim yapmaz; özel sektör ise tüm yokluklara rağmen iş yapar, üretim yapar.”

Çiçek Tersanesi de tüm imkânsızlıklara karşın yatırım yapmayı sürdürür. Özel sektörde hayata geçirilen ilk kuru havuz projesi Celal Çiçek ve Çiçek Tersanesi'nin imzasını taşır. Bu proje bölgedeki pek çok kuru havuzun öncüsü olur. Yatırımlar sürer, tersane 58 bin dwt'luk kuru yük gemisi inşa edecek kapasiteye ulaşır. Celal Çiçek iş yapmayı sürdürür ve binbir emekle modern bir görünüme kavuşturduğu Çiçek Tersanesi'ni, meslek hayatının 60. yılını doldurma arifesine geldiği şu günlerde Panamax'ları onarabilecek ve inşa edebilecek noktaya getirerek gelecek kuşaklara hazırlar.



Anlatı: Metin Akgül



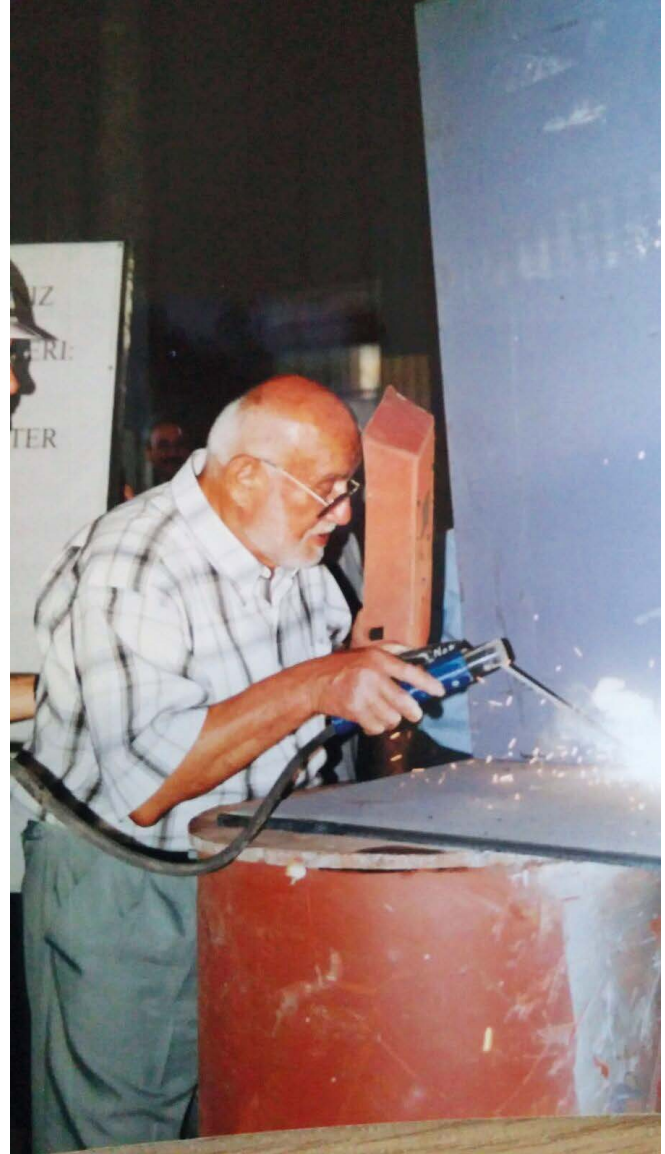
Kuşakları buluşturan gemi

Gemi inşa sektörünün yakın tarihinde Kastamonu'nun sahil kasabalarının ayrı bir yeri vardır. 1900'lü yılların ilk yarısında İstanbul'da Haliç civarına yerleşerek zanaatlarını sürdüren birçok ailenin kökeni buralara dayanır. Kaptan bir babanın 8 yaşındaki oğlu olan Ahmet Akgül de 1932 yılında İnebolu'dan İstanbul'a gelerek benzer bir yaşam hikâyesinin kahramanı olacaktır. Akgül, daha çocuk denecek yaşta Kalafat Yeri'nde iş hayatına atılır. O zamanlar İstanbul'un sanayi merkezi olan Kalafat Yeri'nde çoğunlukla Ermeni ve Yahudi ustalar yer almaktadır. Tornacılar, modelciler, dökümcüler ustalıklarını konuşturmaktadır. Ahmet Akgül küçük yaşta tornacılığı öğrenir. Daha çok denizle ilgili işler yapmaktadır. Askerlik nedeniyle verdiği aranın ardından zanaatını daha da geliştirir.

1947'de atölye sahibi bir torna ustası olarak başlayan gemi inşa yan sanayi serüveni, 1959 yılında Denizsan'ın kuruluşuyla farklı bir boyut kazanır. Denizsan gerek yan sanayi, gerek gemi inşa gerekse armatörlük faaliyetlerinin çıkış noktasını oluşturacaktır gelecekte. Ahmet Akgül birçok ilke imza atar yıllar içinde. Örneğin, Türkiye'de ilk gemi vincini yapan firma Denizsan olur, bunu şaft kovan sistemleri, ambar kapağı imalatı gibi ilkler izler.

1971 yılına kadar Kalafat Yeri'nde faaliyetini sürdürür Denizsan. Ardından henüz Tuzla bölgesinin düşüncesi bile ortada yokken Kartal'a taşınır atölye. Bu atölyenin inşaatı 1968 yılında başlar. Aynı yıl Ahmet Akgül'ün oğlu Metin Akgül de sektöre giriş yapmıştır. Diğer taraftan, kuruluşundan itibaren Salih Usta'nın da (Uzun) vefat edene kadar büyük emeği geçer Denizsan'a. Bir süre Kalafat Yeri'ndeki çalışmalarla Kartal'daki atölye inşaatı bir arada yürütülür. Ardından inşaat tamamlanır ve 600 metrekaresel yeni atölye hizmete girer.

Denizsan, gemilere vinç ve ırgat yapmaktadır. 1970 ile 1980 yılları arasında, 100 ila 3 bin ton arasında değişen tonajdaki gemilere yönelik üretimini sürdürür. 1975, Akgül Ailesi için atılım yılı olur. Ahmet Akgül, Ayvansaray'da Nuri Uzun



Ahmet Akgül, Nuri Uzun gemisinin omurga töreninde ilk kaynağı yapıyor.



Denizsan'ın Kartal'daki fabrikasının açıldığı ilk yıllar. Metin Akgül (Ortada ayakta) ve Salih Uzun (Akgül'ün hemen solunda) çalışanlarla birlikte, 1972

ve diğer iki ortağıyla birlikte 1.800 tonluk bir gemi inşa eder. *Ahmet Akgül* isimli bu gemi, 1977 yılında seferlerine başlar. Aynı yıl Gelibolu Tersanesi'nin kuruluş çalışmalarına başlanır. Akgül'ün Aksoy Ailesi ile ortak girişimi olan tersanenin kurulumu 1978 yılında tamamlanır ve Ahmet Akgül burada ortaklarıyla birlikte 3 bin tonluk bir gemi inşa eder. *Salih Kaptan* isimli geminin seferlerine başlaması ise 1980 yılına denk gelir. Baba Akgül o tarihlerde Gelibolu'ya yerleşir ve geri kalan hayatının büyük bir bölümünü burada geçirir. İstanbul'daki işler ise Salih Usta ile Metin Akgül'ün kontrolünde ilerlemektedir. Diğer taraftan Ayvansaray'da inşa edilen gemi, Akgül Ailesi için yeni bir iş kolunun daha kapılarını aralamıştır. Karaköy'deki Güzel İzmir Han'da bulunan ofiste armatörlük faaliyetleri başlar. Metin Akgül'ün gemi işletmeciliği ile ilgili herhangi bir bilgisi yoktur. Eşe dosta sora sora, deneme yanılma yöntemiyle çözmeye çalışır problemleri. Gelibolu Tersanesi'ndeki ortaklık 1981

yılının sonuna kadar sürer. Ardından Ahmet Akgül tersane ortaklığından ayrılır. Ailenin armatörlük faaliyetleri ise burada inşa edilen gemi ile bir adım daha ileri taşınır.

Bu arada Denizsan faaliyetlerine aynı hızla devam etmektedir. 1990'larda 10 bin tonlara kadar çıkan gemi tonajları Denizsan'ın ürün yelpazesine de yansır. İşler gelişmekte, 25 bin tona kadar olan gemilere kaldırma donanımları, güverte vinçleri, bağlama ve can kurtarma ekipmanları imalatı yapılmaktadır artık. Denizsan, Türkiye'de alçak basınçlı hidrolik güverte makineleri üreten tek kuruluş olma unvanını da halen sürdürmektedir. Akgül Ailesi'nin armatörlük tecrübesi gemi inşa ile at başı gider hep. Kendi gemilerini kendileri yaparlar. Akgül'ler Gelibolu'daki tecrübenin ardından bir daha tersane sahibi olmak istemez. 2002 ile 2010 yılları arasında inşa ettikleri beş gemi için farklı tersanelerle anlaşırlar.

İlk projelerinde ortaya çıkan sonuç ihtiyaçlarını karşılamaktan uzaktır. Uygulamada yaşanan sorunlar nedeniyle bazı değişiklikler yapmak zorunda kalırlar. Buna karşın *Nuri Uzun* ismini taşıyan kuru yük gemisinin maliyeti beş ay gibi bir sürede karşılanır. Elde ettikleri deneyim gemi inşasına daha ciddi şekilde eğilmelerini sağlar. Bu kez projenin tüm testlerini İstanbul Teknik Üniversitesi'nde yaptırmışlardır. *Metin Akgül* isimli, 4 bin tonluk kuru yük gemisi bu yaklaşımla ortaya çıkar.

Büyük dede Seyit Ali'nin adını taşıyacak bir sonraki gemi, ilk kuşakla son kuşağı buluşturan bir proje olur. Zira dördüncü kuşak olarak geleneğin içinde yerini alan Mustafa Akgül, Salih Usta ile birlikte bu gemiye büyük emek vermiştir. Bunda pek alışık olunmadık bir yol izlemelerinin de payı vardır. İstanbul'da hiçbir tersaneyle anlaşamayan Akgüller, projeyi Gemlik'te hayata geçirmeye karar verirler. Burası, yaptığı en büyük tekne 50 metre olan bir balıkçı tersanesidir. Oysa inşa etmek istedikleri gemi 93 metre boyundadır. Dolayısıyla tersanede pek çok değişiklik yapılmak zorunda kalınır.

Sektörden uzak olmak da ciddi sorunlar doğurur. Taşeron bulmak, donatımı sağlıklı bir şekilde yürütebilmek, tersanenin olanaksızlıklarını bertaraf etmek, hatta çalışanların barınma ve yiyecek ihtiyaçlarını karşılamak bile zaman zaman sorun olabilmektedir. Gemi meşakkatli bir mesainin ardından 10 ayda tamamlanır. Seyit Ali, tüm tecrübesini, kendi adını taşıyan bu gemiyle aktarmıştır oğlunun torununa adeta.

Denizsan, 2011 yılından itibaren armatörlük faaliyetleri açısından zor bir döneme girer. Kriz nedeniyle navlunların düşmesi, ticari riskleri de daha kolay alınır hale getirmiştir. Gemileri bu riskler pahasına çalıştırma zorunluluğu olumsuz sonuçlar doğurur ve Denizsan gemilerini elden çıkararak armatörlükten çekilir. Bu durum, doğal olarak gemi inşa faaliyetlerinin de durması anlamına gelecektir. Yan sanayi üretimi ise her zaman birincil faaliyet alanı olma özelliğini korur. Denizsan, 1971 yılından bu yana Kartal'da devam ettirdiği faaliyetlerini değişen koşullara ayak uydurarak günümüze kadar sürdürür.

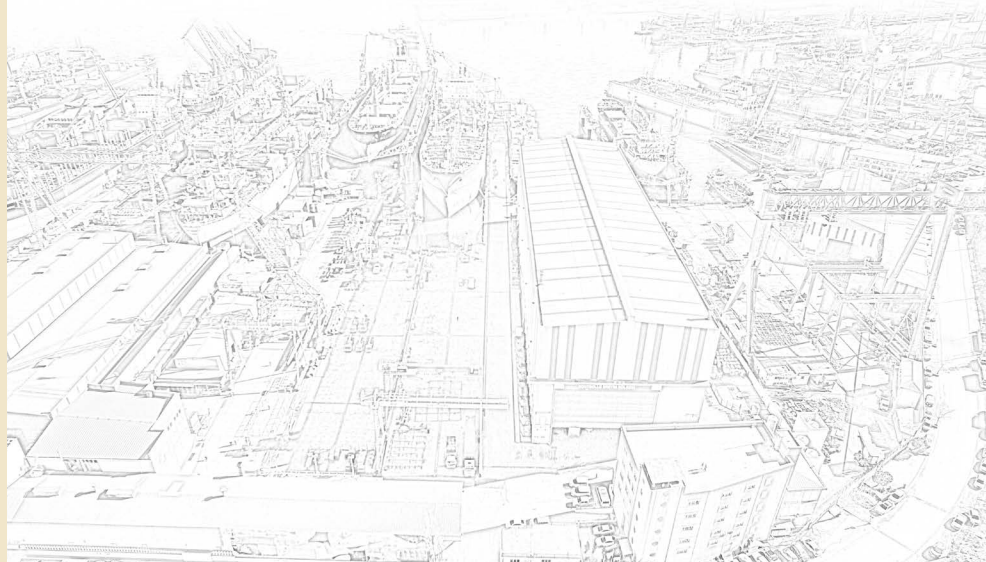


DTO Onur Ödülleri töreni hatıra fotoğrafı (Ahmet Akgül sağdan üçüncü sırada), 2006

Desan Tersanesi - Kaptanoğlu Group



Anlatı: Cengiz Kaptanoğlu



Denizle geçen 104 yıl

Anadolu'da deniz taşımacılığı ve gemi işletmeciliği, Osmanlı Devleti'nin yabancılara verdiği imtiyazlar nedeniyle çok büyük oranda yabancı ülkelere ait şirketlerin kontrolünde olagelmıştır. 1800'lerin sonlarında da durum bundan farklı değildir. O dönemde Türk kökenli birkaç aile zor da olsa bu şartların üstesinden gelmeye çalışarak faaliyetlerini sürdürmektedir. Genellikle Karadeniz kökenli olan bu aileler, ellerindeki küçük tekneler ile çeşitli malların Doğu Karadeniz kıyıları, Rusya ve İstanbul'a taşınmasını sağlamaktadır.

Bu durum, Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşunun ardından kazanılan kabotaj hakkıyla son bulacaktır. Fakat olumlu gelişmelere karşın, Birinci Dünya Savaşı'ndan çıkmış, Kurtuluş Savaşı'nı büyük fedakârlıklarla kazanmış bir ulusun kendini toplaması o kadar da kolay olmayacaktır. İkinci Dünya Savaşı'nın sonuna kadar yaşanan süreçte özel girişimlerin gelişmesi için gereken ortamın yaratılması tam anlamıyla sağlanamamıştır.

Modern Türk denizciliğinin nüvelerini oluşturacak küçük işletmelerin sermaye birikimi elde ederek gelişebilmeleri için gerekli olan iklim, ancak 1940'ların ikinci yarısından itibaren, giderek daha büyük bir cazibe merkezi haline gelen İstanbul'a gerçekleşen göçlerle mümkün olacaktır. Bu süreci yaşayan ailelerden biri de denizcilik serüvenine 104 yıl önce Rize'de başlayan Kaptanoğlu Ailesi'dir. 20. yüzyılın başlarında Hacı İsmail Kaptanoğlu'nun temellerini attığı gelenek; oğulları Engin, Gündüz ve Cengiz Kaptanoğlu tarafından başarıyla sürdürülmüş, 21. yüzyılın başlarında Türkiye'nin en büyük 14. aile şirketi olma başarısıyla taçlanmıştır.

Kökleri Rize'ye dayanan Hacı İsmail Kaptanoğlu, soğuk savaş döneminin başlarında, sahip olduğu küçük teknelerle kendi bölgesinde ticaret yapmaya başlamıştır. Bu faaliyetler İkinci Dünya Savaşı'nın bitiminden sonra beş yıl kadar daha sürer. Ancak savaşın ekonomik sonuçları tüm dünyayı olduğu gibi Türkiye'yi de etkilemiştir. Anadolu'da geçinebilmek son

derece zor bir hal almıştır. Aynı dönemde benzer şartların zorlamasıyla topraklarını bırakıp İstanbul'a göç edenler arasına Kaptanoğlu Ailesi de katılır. Sene 1950'dir; aile, beşi erkek (Mehmet, Hasan, Mahmut, İsmail, Kazım), ikisi kız olmak üzere toplam yedi çocuğu ve umutlarıyla birlikte İstanbul'a gelir.

İlk etapta Beşiktaş ve Laleli'ye yerleşen aile, işlerini yürütmek için Eminönü civarını seçer. Silivri'den kavun, karpuz; Bursa'dan soğan, patates, meyve getiren tekneleriyle geçimlerini sağlamaktadırlar. Tüm aile var gücüyle çalışmakta, zaman ilerledikçe işler de gelişmektedir. Bu şekilde elde edilen ilk birikimle Karaköy'deki tarihi Yolcu Salonu'nun karşısında bulunan İktisat Han alınır.

Fakat işler büyüdükçe kardeşlerin hedeflerinde de farklılıklar oluşur. Önce iki kardeş yeni bir yol çizer. Ardından İsmail Kaptanoğlu kendisi için *Nil* adlı bir gemi satın alır. Bunu kendi adını taşıyan ikinci gemi izler. Dönemin gemileri





İsmail Kaptanoğlu

elbette bugünlere benzememektedir. Örneğin; sonradan motorlu gemiye dönüştürülecek olan *Nil* buharlı bir teknedir; *İsmail Kaptanoğlu* ise perçinlidir ve bakımı son derece zordur. Bu gemiyi özellikle Kayhan Çindemir de yakından tanıır, bakımları onun tarafından yapılmaktadır. Bir keresinde 3 metrelik bir sacın sökümü bir hafta kadar sürer. Diğer taraftan donanım açısından da çeşitli zorluklar yaşanır. Geminin reisi, seferleri “burun başı” denilen şekilde yapmak zorundadır; pusulaya güvence hali haraptır! Bu gemilerin ardından tarihsel olarak önemli bir geminin alımı gerçekleştirilir. Çanakkale Savaşı sırasında Boğaz’a

döşediği mayınlarla hem savaşın hem de ülkenin kaderini değiştiren *Nusret Mayın Gemisi* Deniz Kuvvetleri tarafından satışa çıkarılmıştır. İsmail Kaptanoğlu gemiyi Kadir Kalkavan ile birlikte satın alır. Fakat ciddi bir bakım gerekmektedir; daha önce yangın geçiren mayın gemisinin yük gemisine dönüştürülmesi kolay olmayacaktır. Tüm zorluklara karşın, Sadi Birkök Tersanesi’nde gerçekleştirilen bakım başarıyla sonuçlanır. 500 beygir gücünde Skoda marka makinesiyle uzun zaman hizmet veren geminin sonu ise hazin olur: *Kaptan Kudret* adı verilen gemi Mersin’de batar.

Bu arada İsmail Kaptanoğlu’nun oğulları da işlerle ilgilenmeye başlamıştır. Bunda, çocuklarına güvenen ve işleri kontrollü bir şekilde devralmalarını sağlayan baba Kaptanoğlu’nun da payı büyüktür. Engin, Gündüz ve Cengiz Kaptanoğlu’nun hayatları ofis ve Balat’ta; gemilerin bakım-onarımlarının gerçekleştirildiği tersanelerde geçmektedir adeta. O zamanlar, gemilere kız evlat gibi bakılmaktadır; sık sık ziyaret edilir, inşa ya da bakım sırasında ilgisiz bırakılmaz gemiler. *Nusret Mayın Gemisi*’nin tadilatı sırasında da İsmail Kaptanoğlu ile oğulları Engin, Gündüz ve Cengiz ilgilerini hiç esirgemezler. Bir gün, yine rutin kontrollerden biri sırasında Cengiz Kaptanoğlu güvertedeki lomboz deliğini fark etmez ve adımını arkaya doğru attığı sırada bir bacağı ansızın bu boşluğa girer. Neyse ki büyük bir sağlık sorunu yaşamaz ama o boşluklar hemen kapatılır.

1970’li yıllara gelindiğinde çeşitli kredi olanakları ve devlet desteklerinin de etkisi ile gemi inşasında kayda değer bir hareketlilik başlar. GİSAT (Gemi İnşa, Gemi Satın Alma, Tersane Kurma ve Geliştirme) fonu ve orta vadeli reeskont kredileri gibi olanaklardan yararlanan Aile, yine Birkök Tersanesi’nde önce 2 bin dwt’luk *Şadan Kaptanoğlu*, ardından bin dwt’luk *Engin Kaptanoğlu* gemilerini yaptırır. Kaptanoğlu Ailesi’nin, Tuzla Özel Tersaneler Bölgesi’nde omurgaya koyduğu ilk gemi ise 1980 tarihini taşır. Desan Tersanesi’nde başlanan gemi 3.500 dwt’luktur. Bunun ardından Aile uzunca bir süre yeni inşa yaptırmaz. 1980’li ve 1990’lı yıllar satın alımlarla geçer. Genellikle kuru yük gemileri olmak üzere birçok gemi alınır bu süre içinde. Kaptanoğlu Ailesi’nin yeni inşaya yöneldiği dönem ise daha



Hacı İsmail Kaptanoğlu ve Ziya Kalkavan arkadaşları ile beraber...

çok 2004 ile 2008 yılları arasındır. Bu süreçte, gerek yurt dışındaki gerekse yurt içindeki tersanelerde, satılmak ya da işletilmek üzere 28 gemi inşa ettirilir. Bu yönelimin en önemli sonucu ise Aile'nin Desan Tersanesi'ni satın alarak gemi inşa sektörüne geçişi olur.

Zekeriya Erol tarafından kurulan Desan Tersanesi başlangıçta kısıtlı imkânlarla sahip, toprak üzerinde gemi kurulan bir tersanedir. Ancak daha sonra el değiştirerek Sağbaş Ailesi'ne geçmiş ve olanakları ciddi şekilde arttırılmıştır. Bu dönemde iki havuz satın alınmış ve özellikle bakım-onarım işlerinde ciddi bir artış sağlanmıştır.

Sağbaşlar yönetimindeki Desan, 1998 yılına gelindiğinde Türkiye'de yapılan en büyük ve yurt dışına ihraç edilen ilk kimyasal tankere imza atar. 6.800 tonluk geminin projesi Bülent Şener'e aittir. Almanlar için başlanan ancak daha

sonra bir İspanyol firmasına satılan gemi, sektör için dönüm noktası olma özelliği taşır. Bu projeye birlikte siparişler birbirini izler.

Desan, bunun ardından, 2006'ya kadar sürececek zorlayıcı bir süreçle karşı karşıya kalır. Projeler istenildiği gibi gitmez. Kurtuluş için tek yol vardır; yıllardır Sağbaşların elinde olan tersane satışa çıkarılır. Kaptanoğlu Ailesi, Desan'ı almak için girişimlere başlar. Sonunda işlemler tamamlanır. Tersanenin yeni sahibi, 100 yılı aşkın süredir denizcilik sektörünün içinde olan ve Türkiye'nin en önemli armatörleri arasında yer alan Kaptanoğlu Ailesi'dir.

Bugün, Kaptanoğlu Ailesi'nin 4 bin tondan 120 bin tona kadar farklı tip ve büyüklüklerde 8 gemiden oluşan ticari filosu bulunmaktadır ve 104 yıllık gelenek ile buluşan Desan Tersanesi faaliyetlerine başarıyla devam etmektedir.



Anlatı: Turan Şahin

Engin Dörtler Tersanesi



Bitmeyen mücadele

Turan Şahin henüz 13 yaşındayken Kalafat Yeri'nde atılır iş hayatına. Gemi inşa sektörü ile tanışması da aynı zamanda olur. Askere gidene kadar çeşitli işlerde çalışır. Vatani görevini tamamlamasının ardından bu kez Sütülcü'de dener şansını; 1970'lerin başlarında tersane işçiliği yapar. 1975'te ise yine Sütülcü'de bulunan Çelik Tekne Tersanesi'nde usta olarak çalışmaya başlar.

Burada geçirdiği iki senenin ardından kendi işini kurma zamanının geldiğine karar verir. Onun gibi usta olan üç arkadaşı ile girdiği ortaklık Dörtler Tersanesi'nin doğuşuna vesile olmuştur. Dörtler'in diğer tersanelerden farklı bir hikâyesi vardır. Şirkete adını veren "dört kişilik" ortaklığın tüm tarafları temelden, işçilikten gelmişlerdir bu noktaya. Yıllarca ter dökmüş, emek vermiş ve sonunda verdikleri emeğin karşılığını almak için çıkmışlardır yola.

Dörtler'in kendisine ait kurulu bir tersanesi olmasa da yaptığı işin hiçbir farkı yoktur diğerlerinden. Taşeron olarak çalışmaya başlarlar; armatörler ile görüşür, onlardan iş isterler. Sektördeki ilk faaliyetleri de bir tamir işiyle olur. Habib Bayrak'ın Balat'taki tersanesinde bir tankere boy verirler. Ardından Hasköy'de yaptıkları bir başka iş gelir. Bu kez hem boy hem de yükseklik vermişlerdir gemiye. Bunun da altından kalkmışlardır. Başarıları isimlerinin duyulmasını sağlarken, yeni işleri de beraberinde getirir.

Ardından ilk yeni inşa projelerini alırlar. Şener Denizcilik için yapacakları gemi 300 tonluktur. Sorunsuz bir şekilde tamamlarlar gemiyi. İşlerin hem sayısı hem de niteliği artmaya başlamıştır bu arada. Sırada Işıklar Holding için inşa edecekleri bin tonluk bir tanker vardır. Büyük bir heyecanla yaparlar *Işıklar 1*'i. Turan Şahin, o heyecanın da etkisi ile gemiyi denize indirirken kızaklara adeta yapışıp kalır, sanki onunla birlikte gitmek ister denize. Daha sonra, 1.500 ve 2.000 dwt'luk *Karadeniz 1*, *Karadeniz 2*, *Karadeniz 3* adlı üç gemiyi yapar tersane. Diğer taraftan yurt içi ve yurt dışından birçok müşteriye bakım-onarım hizmeti de vermektedirler.

Bütün bu işleri ardı ardına sayması kolay olsa da hayata geçirmesi o kadar kolay değildir. Türkiye'nin zorlu koşullarına bir de sektörün kendine özgü zorlukları eklenir. Üstelik her şeye sıfırdan başlayan bu dört emektar ustanın birikmiş sermayesi de yoktur. Bir keresinde Ziya Kalkavan'a ait bir teknenin tadilatını yaparlar. Bu işi, sırf gelecekteki işlerinde kullanacakları bazı aletleri alabilmek için kabul



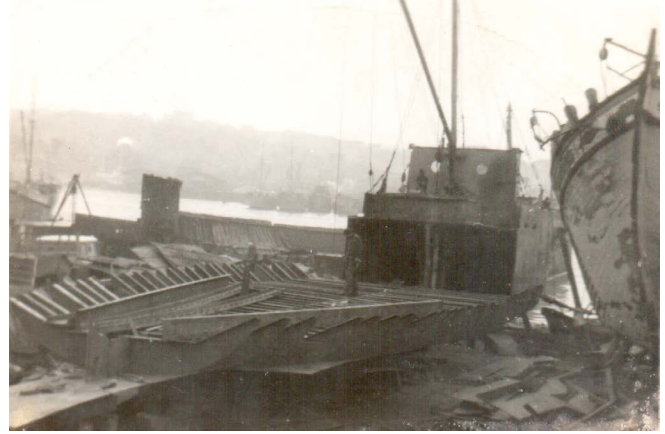
Gemi inşanın tamamen insan gücüne dayandığı yıllar...



Haliç'teki iptidai koşullar altında gemi inşa çalışanları...

etmişlerdir. Teknik olanaksızlıklardan dolayı 6 metreye 1,5 metre ebatlarındaki sacları insan gücü ile taşımak zorunda kaldıkları olur. Ellerinde ne vinç vardır ne de başka bir şey. Emekleriyle kazandıkları üç beş kuruşu tersanelerine yatırır, teknolojiye ayak uydurmak için insanüstü bir çaba sarf ederler.

Dörtler için Tuzla dönemi 1982'de başlar. Devlet burada 40 metre boyunda bir donatım yeri tahsis etmiştir firmaya. Bakım-onarımın yanı sıra yeni inşa talepleri de alırlar. Bakanlığın izniyle bu talepleri karşılamaları da mümkün



Haliç'te büyük emek verilerek inşa edilen gemiler denize iniyor.

olur. Önce 4 bin tonluk, ardından 6 bin tonluk iki gemi inşa edilir.

Bu arada Dörtler Tersanesi'nin şirket yapısında da bazı değişiklikler olur. Diğer üç ortak, hisselerini Turan Şahin'e devretmiş, ardından da Engin Denizcilik ile birleşmeye gidilmiştir. Şirketin adı artık Engin Dörtler Tersanesi'dir. 2006 yılında, bu kez Yalova-Altınova bölgesindeki Kurban Tersanesi ile yüzde 50 hisseli ortaklığa gidilir. 20 bin metrekare alan üzerinde kurulu olan tersaneye yapılan yatırımlar günümüze kadar sürer.



Tersane çalışanları, ilkel koşullarda ve çamur içindeki alanlarda gemilere hayat veriyor.

Yıllar geçtikçe yapılan ek yatırımlar tersanenin daha da büyümesini sağlar. Yeni inşa çeşitliliği kuru yük gemisi, römorkör ve kimyasal tanker gibi gemileri de içine alacak şekilde genişler. Tersanede 2002 ile 2009 yılları arasında üç adet kimyasal tanker inşa edilerek Danimarkalı ve Türk armatörlere teslim edilir.

Ancak 2008 krizi tüm sektörü olduğu gibi Engin Dörtler Tersanesi'ni de son derece olumsuz etkiler. Yine de pes etmez Turan Şahin. Tersaneyi elden çıkarıp biraz olsun rahatlamayı ya da vergi, sigorta gibi devlete olan borçlarını

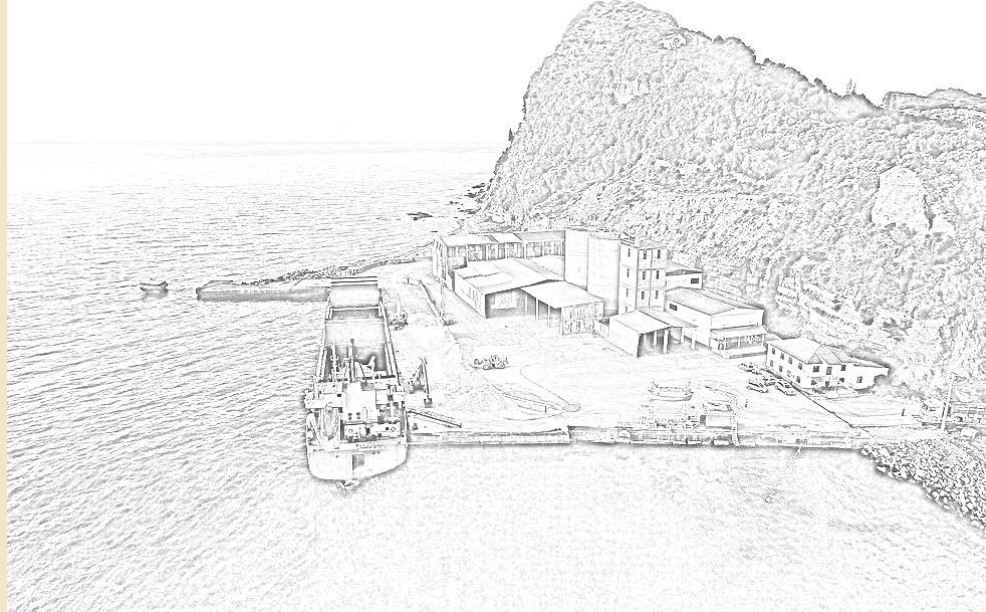
ötelemeyi bir an olsun aklından geçirmez. Onun için öncelik; vatana, millete hayırlı işler yapabilmektir her zaman. Bir de çalışanları ile kurduğu ilişkinin sahiçiliğine güvenir. Her zaman onlarla birliktedir Şahin; yemekhanede, çay molasında, çalışma sahasında onların babası, amcası ya da ustasıdır.

Turan Şahin'in hayatını tanımlayan kelime "mücadele"dir. Engin Dörtler Tersanesi ise bugün o mücadelenin meyvelerini toplamakta, yeni yatırımlarla gelişmeye devam etmektedir.



Anlatı: İrfan Erdem

Erdem - Kök - Azim Tersaneleri



Ereğli'de ilklere atılan imza

Gemi inşa ve bakım-onarım sektörünün İstanbul'un Haliç kıyılarında yoğunlaştığı dönemlerde, Anadolu'da, özellikle de Karadeniz kıyılarında küçük ama önemli adımlar atılmaktadır. Bu adımların merkezlerinden biri Karadeniz Ereğlisi, girişimin sahibi ise kökleri bu bölgeye dayanan İrfan Erdem'dir.

Lise eğitimini Kabataş Lisesi'nde tamamlayan İrfan Erdem, 1960'ların sonunda Almanya'ya gitmiş ve burada tersanecilik ile ilgili son derece önemli gözlemler yapma fırsatı bulmuştur. Almanya, aynı zamanlarda, Anadolu'nun dört bir yanından büyük umutlarla gurbete giden Türk işçilerin ikinci vatanı olma yolunda hızla ilerlemektedir. Fakat İrfan Erdem'in durumu onlardan biraz farklıdır. O, sanayileşme yolunda büyük bir gelişimin eşliğinde olan bu büyük ülkenin koşullarını incelemek ve eğitim almak üzere gitmiştir Almanya'ya.

İrfan Erdem, bir taraftan Alman sanayisinin merkezi konumundaki Ruhr bölgesinde incelemelerde bulunurken diğer taraftan Goethe Enstitüsü'nde Almanca dersleri alır. Erdem'in özellikle ilgilendiği konu ise demir - çelik sektörüdür. Ne de olsa memleketi Ereğli, Türkiye'nin demir-çelik merkezidir, üstelik 1965'te açılan Ereğli Demir Çelik Fabrikası'nı bu bölgeye kazandıran isim, dönemin belediye başkanı olan baba Kamil Erdem'dir. İrfan Erdem, Almanya'da gerçekleştirdiği incelemeler sonucunda, demir-çelik endüstrisinin geliştiği bölgelerde üç temel sanayi tesisinin yoğunlaştığını görür. Bunlar tersaneler ile boru ve çimento fabrikalarıdır.

Artık memlekete dönüş zamanı gelmiştir, İrfan Erdem'in Ereğli'deki ilk yatırımı, kurduğu boru fabrikası olur. Bu girişim, beraberinde tersaneciliği de getirir ve Ereğli'deki ilk tersane olan Erdem Tersanesi, Çınaraltı'nda hizmete girer. Erdem, hedeflediği sacayağını ise dünyanın en büyük çimento üreticilerinden Fransız Lafarge şirketi ile 1990 yılında kuracağı ortaklık sayesinde tamamlayacaktır.

Erdem Tersanesi'nin faaliyete başlamasına ve çalışmalarını sürdürmesine Ereğli Demir Çelik Fabrikası'nın o dönemki yöneticilerinin önemli yardımları dokunur. Vinç ve saclar büyük ölçüde fabrikadan temin edilir. Ayrıca fabrikada çalışan kaynak işçileri mesailerini tamamlamalarının ardından tersanede işbaşı yapmakta ve önemli başarılarla imza atmaktadırlar. Bu personelin tamamı sertifikalı ve alanlarında uzman işçilerden oluşmaktadır. Erdem Tersanesi'nin bu şartlar altında inşa ettiği ilk gemi, bin tonluk *Numan Erdem* olur. Bureau Veritas klası taşıyan bu gemiyi 2 bin ila 3 bin ton arasındaki diğer gemiler takip eder. Tersane, 1982 senesinde zirveye ulaşarak Türkiye'de özel sektörün o zamana dek yaptığı en büyük gemi olan 4 bin dwt'luk *Kamil Erdem*'i inşa eder. Bunun ardından ise *Selahattin Kalkavan* gemisi gelir.

Erdem Tersanesi'nin imza attığı en önemli projelerden biri de bugünlerde sık sık gündeme gelen ve günümüz gemi inşa sektörünün lokomotiflerinden biri olarak görülen askeri gemilerle ilgilidir. Tersane, 1981 senesinde Deniz Kuvvetleri Komutanlığı için bin tonluk bir lojistik destek gemisi yapar. Proje Camialtı Tersanesi tarafından verilmiş, uygulama Ereğli'de gerçekleştirilmiştir.





Denize indirme töreni, 1975

Bu projenin en önemli özelliklerinden biri de halk ile orduyu bütünleştiren bir yaklaşımla hayata geçirilmiş olmasıdır. Geminin sacları Ereğli Demir Çelik Fabrikası'ndan temin edilir, tersane herhangi bir para almadan inşayı gerçekleştirir ve iç donanım için gerekli olan kaynak halktan toplanan 11 milyon lirayla temin edilir.

TCG Ereğli isimli bu geminin yapımı sırasında yaşanan bir olay, dönemin bakış açısını yansıtmaya bakımından önemlidir. Deniz Kuvvetleri Lojistik Dairesi'nde görevli subaylar, gemide Amerikan malı Caterpillar marka makinelerin kullanılmasını istemektedir. İrfan Erdem ise yakıt sarfiyatı düşük olan Doğu Alman malı makinelerin daha verimli olacağı görüşündedir. Ancak dönemin subaylarına göre bu makineler komünist üretimi olduğu için tercih edilmemelidir. İrfan Erdem konuyu görüşmek

üzere Deniz Kuvvetleri Komutanı Nejat Tümer'in makamına çıkar, argümanlarını anlatır ve sonunda kabul ettirir. Türk ordusuna yıllarca hizmet veren bu gemi 2016 yılında hurdaya çıkarılacaktır.

Türk gemi inşa sektörü, köklü bir tarihe sahip olsa da modern üretim biçimlerinin yerleşmesi yönünde, özellikle de devlet politikaları bakımından yeterli özeni görememiştir. Hükümetler, tercihlerini genellikle otomotiv sektörünün gelişmesi yönünde kullanmış, gemi inşa sektörü arka planda kalmıştır. Her düzeyde hissedilen bu yaklaşım, tersanelerin faaliyetlerini yürütme koşullarını da çoğunlukla olumsuz yönde etkiler.

İrfan Erdem'in hafızasına kazınan bir anı, bu olumsuzluğun ilamı gibidir. Bir gün zabıtalara mühürlenmek üzere tersaneye gelir, gerekçe kaçak elektrik kullanımınıdır. Oysa tersanede yetersiz olan şebeke elektriğinin yanı sıra 100 kW'lık bir jeneratör kullanılmaktadır. Tersane, kaçak elektrik kullanmak bir yana, kendi elektriğini üretmektedir. İrfan Erdem, o zamanlar elektrik idaresinin bağlı olduğu belediye başkanına çıkar. Durumu izah eder. Her şeye rağmen Enerji Bakanlığı'ndan izin alınması gerekmektedir. Sonunda dilekçe verilir ve gerekli izin alınır. Böylesine iyi niyetli bir girişim bile engelleme ve zorluklarla karşılaşmıştır.

O dönemlerde gemi inşa sanayinin neredeyse tamamı ithalata dayanmaktadır. Ancak tersanelerin iyi niyetli çabaları yan sanayinin gelişimine önemli katkılar sunar. Gemiler yapıldıkça yerli firmalardan talep edilen malzemeler de çeşitlilik göstermeye başlamıştır. Erdem Tersanesi de bu gelişimde pay sahibi olan tersanelerdendir. Örneğin daha önce Almanya'dan, Siemens firmasından alınan kablolar, İrfan Erdem'in girişimiyle Kavel firması tarafından klaslı olarak üretilir. Diğer taraftan; Denizsan, Kapaksan gibi firmalar siparişlerin artması üzerine ırgatlar, vinç makineleri, ambar kapakları üretmeye başlar. İrfan Erdem'in sektörün gelişimine verdiği destek bununla da sınırlı kalmaz. Kum gemilerinin, kosterlerin, küçük gemilerin boylarının uzatıldığı ya da büyütüldüğü bu dönemde, sac temini konusunda da gemi inşa sektörü ile Ereğli Demir Çelik Fabrikası arasında bağlantı noktası olur İrfan Erdem.



Ereğli'de yapılan ilk sac Türk gemisi M/V Numan Erdem, Bozhane/Çınaraltı, 1976

Seneler ilerlemiş, Ereğli gelişmiş, kent Erdem Tersanesi'ni de içine alacak şekilde büyümüştür. Şehir merkezinde kalan tersane 1987 yılında kapatılır. İrfan Erdem için ise Kök Tersanesi macerası başlar böylece.

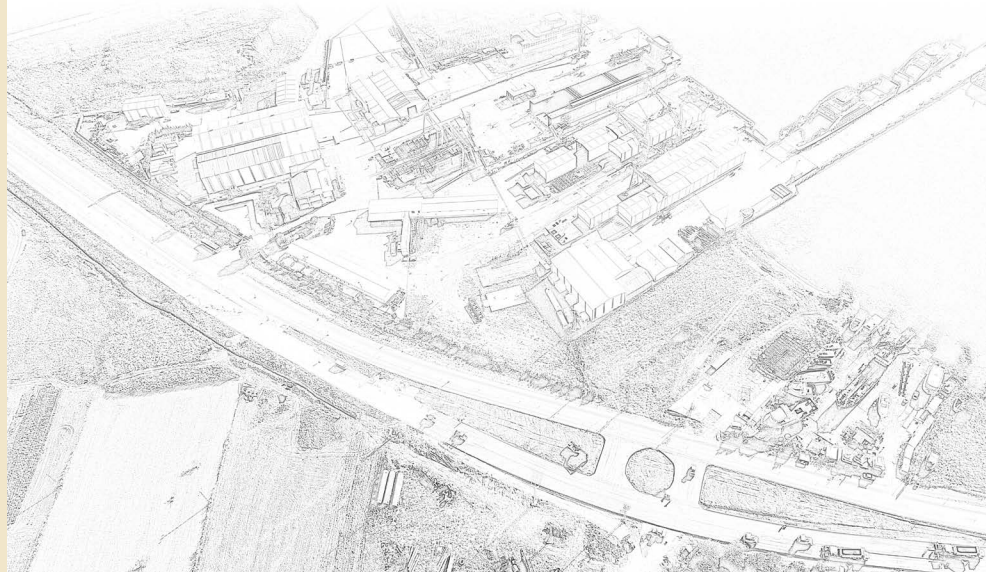
1970'li yılların başında Haliç'teki tersanelerin boşaltılarak Tuzla'ya taşınması konusunda faaliyet göstermek üzere oluşturulan Gemi İnşacılar Birliği'nin kuruluşunda Celal Çiçek ve İsmet Üner gibi isimlerle birlikte emek veren İrfan Erdem, sektörden uzak kalmaz. Tuzla'daki en büyük tersanelerden biri olan Kök Tersanesi'nde ortaklarıyla birlikte faaliyetlerine devam eder. Daha sonra satılarak isim değiştirecek ve bugünkü Sedef Tersanesi'nin temellerini oluşturacak olan Kök Tersanesi'nde 3 bin ila 7 bin ton

aralığında altı gemi inşa edilir. Morgüller için yapılan 10 bin tonluk gemi de bunlar arasındadır. Ancak teknolojinin kısıtlı olduğu, finans sorunlarının yaşandığı zor günlerden geçilmektedir; bir süre sonra işler bozulur ve tersane satılır.

İrfan Erdem'in, Ereğli ve denizcilik sektörünün gelişimine verdiği katkılar arasında belki de en önemlisi 1997'de yaptırdığı *Hatice Erdem Denizcilik Meslek Lisesi* olur. Bugün 40 öğretmenle 250 öğrenciye eğitim veren okulun mezun sayısı 1400'ü bulur. İrfan Erdem'in tersanecilik macerası, 2002 yılında yine Ereğli'de, bu kez Azim Tersanesi'yle yeniden canlanır. 2002 yılında dönemin başbakanı, bugünün cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın temelini attığı tersane günümüze kadar faaliyetlerini sürdürür.



Anlatı: Mehmet Aksoy



Tuzla'dan uzakta, sektörün kalbinde

Birinci Dünya Savaşı'nın en hararetli günleri yaşanmaktadır. İtilaf Devletleri, ellerindeki büyük deniz filosuyla Çanakkale Boğazı'nı geçerek İstanbul'a ulaşmayı ve Osmanlı İmparatorluğu'nu saf dışı bırakmayı hedeflemektedir. Ancak olaylar bekledikleri gibi gelişmez. Osmanlı ordusu büyük bir mücadele sonucunda düşman gemilerine ciddi hasarlar vermiş, hatta bazılarını batırarak Çanakkale Boğazı'nın sularına gömmüştür.

Bu büyük başarının sonuçları da kendisi kadar büyük olur. Yalnızca devletlerin ve toplumların tarihleri değil, bireylerin hayatları da dolaylı ya da dolaysız değişir Osmanlı'nın zaferinden sonra. Hatta bu etkiler on yıllar sonra bile kendisini gösterecek, Türk gemi inşa sektöründe müstesna bir yere sahip olan Gelibolu Tersanesi'nin temeline harç olacaktır.

1950'li yıllarda, Birinci Dünya Savaşı sırasında Çanakkale Boğazı'nda batan gemilerin gün yüzüne çıkarılması için çalışmalar başlatılır. Bu sırada Gelibolu'da yaşayan genç bir delikanlı ise kendi yolunu bulmaya çalışmakta, babasının ekmek fırınının ötesine geçmek için çabalamaktadır. Yakup Aksoy adlı bu genç, batık çıkarma çalışmalarında yer alması yönünde bir teklif alır. Teklifi yapan kişi, 6 çocuklu bir ailenin oğlu olan Yakup Aksoy'u dalgıç olarak eğitecektir. Yakup Aksoy çok geçmeden dalgıçlığı öğrenir ve yıllar boyunca, Birinci Dünya Savaşı'nda batan gemilerin hurdalarını çıkartma işi ile uğraşır. 1967 senesinde yaşanan bir gelişme ise Aksoy'un iş hayatına yeni bir yön verecektir. Gelibolu önlerinde yanan bir Yunan ticari gemisidir bu değişimin nedeni. Yakup Aksoy, batık çıkarmak için kullandığı gemisi ile yanan gemiyi Gelibolu'ya çeker. Ancak geminin Yunan sahibi sigortadan parasını almıştır ve gemiyi geri istememektedir. Yakup Aksoy söz konusu gemiyi hurda fiyatına Yunanlı armatörden satın alır; İstanbul'a, Ayvansaray'a çeker ve gerekli tamiri yaptırır. Ayrıca batık kurtarma gemisini de yük gemisine dönüştürerek armatörlüğe ilk adımını atar. Aksoy'un artık biri 400, diğer 700 tonluk iki kuru yük gemisi vardır.



Mehmet Aksoy ve tersane müdürü.

Armatörlük faaliyetleri bu iki gemi ile devam ederken, 1974 yılında, kendisine yeni bir yol daha çizme kararı alır Yakup Aksoy. Amacı, Gelibolu ve çevresinde yaşayan gençleri meslek sahibi yapacak bir tesisi bölgeye kazandırmaktır. Bu karar, Aksoy Ailesi'nin armatörlüğün yanı sıra gemi inşa sektörüne girişini sağlar.

Yakup Aksoy işe, deniz kenarında birkaç tarla alarak başlar. Gelibolu Tersanesi'nin şu anda da kurulu olduğu yerdir burası. Ancak ne elektriği ne de doğru düzgün yolu vardır; tarla halindeki araziye eğim verilir, dolgu yapılır. 1975 yılında temelleri atılan Gelibolu Tersanesi'nin ortakları arasında Yakup Aksoy ve denizcilik sektöründen arkadaşı olan birkaç kişi daha yer alır. Tersanede başlanan ilk gemi ise 1.800 dwt'luk, *Derya Aksoy* isimli kuru yük gemisi olur. Bu gemi 1977 yılında denize indirilir. Ardından, tersanenin kurucu ortaklardan Ahmet Akgül adına *Denizsan* isimli gemi inşa edilir. Bu dönemde tersanede çalışan personel sayısı en fazla 20-25 kişi ile sınırlıdır.

Gerek dönemin teknolojik olanakları, gerekse tersanenin altyapısı nedeniyle işler yavaş ilerlemektedir. Bir geminin yapımı 3, hatta 4 yıl gibi bir zaman alabilmektedir. Elektrik ihtiyacı jeneratörlerle karşılanmakta; modern vinç, kesi ve kaynak makineleri gibi teçhizatlar ise bulunmamaktadır.



Tersanenin inşa ettiği ilk gemi Derya Aksoy

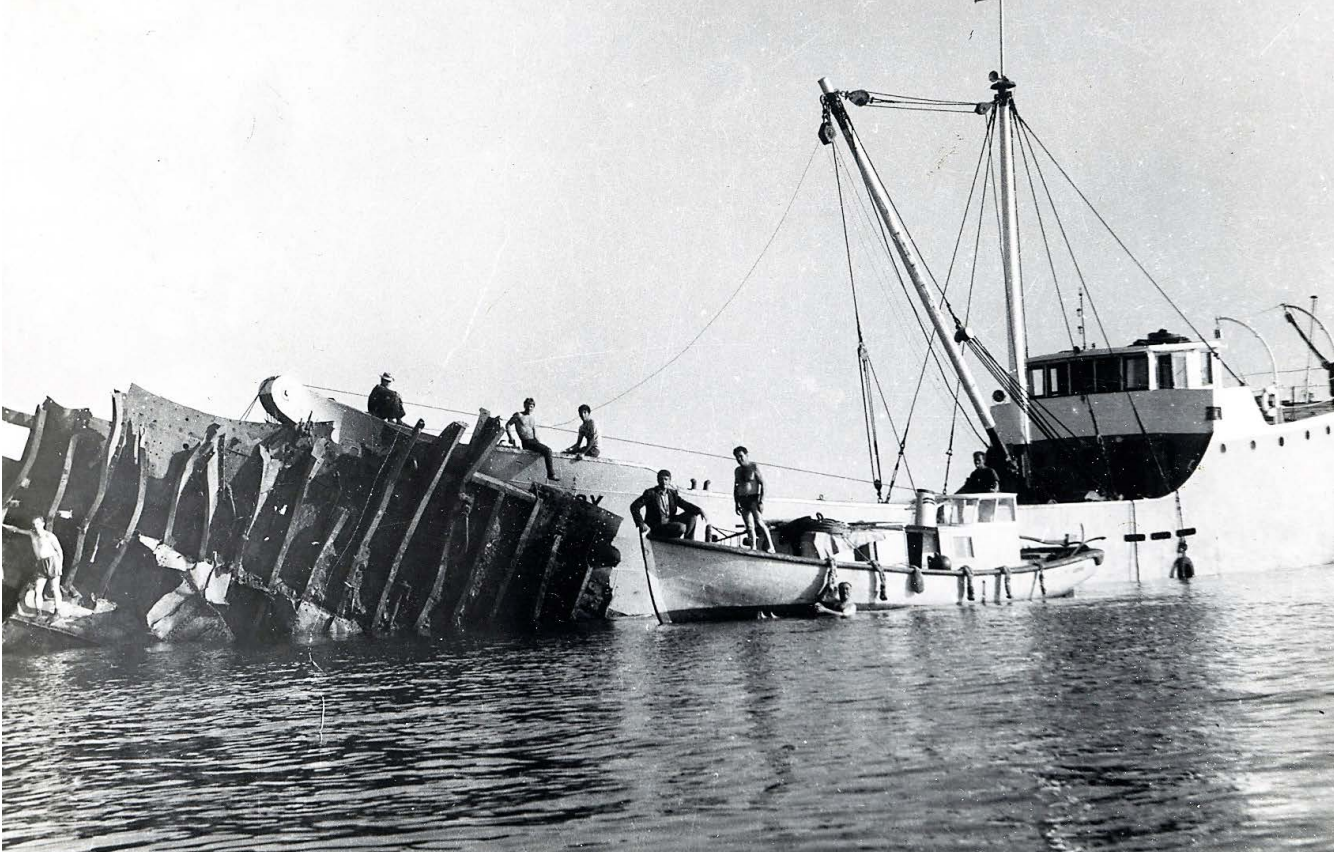


Yakup Aksoy'un dalgıçlık yıllarında çıkardığı bir İngiliz savaş gemisi batığına ait top namlusu.

Yıllar ilerledikçe tersane alt yapısı için bazı yatırımlar yapılır, yeni makine ve ekipmanlar ile gemi inşa kapasitesi geliştirilmeye çalışılır. Bu arada Yakup Aksoy'un iki oğlu Mehmet Aksoy ve Ufuk Aksoy ile kızı Derya Aksoy da eğitimlerini tamamlayarak aile işinde çalışmaya başlarlar. Aksoy Ailesi, 1995 yılına gelindiğinde tersane ortaklarının tüm hisselerini satın alır. Tersanenin modernizasyonu ve alt yapısının geliştirilmesi için gereken ciddi yatırımlar da bu tarihten sonra başlar. Hedef, kendi filoları için yeni ve modern gemiler inşa edebilmenin yanı sıra yurt dışından gelebilecek gemi inşa taleplerine uygun altyapı, ekipman ve teçhizatı oluşturabilmektir. Bu amaçla tersaneye modern ve içlerinde tavan vinçleri bulunan kapalı sahalar inşa edilir, ayrıca yeni CNC kesim makineleri, modern kaynak makineleri, yeni saha vinçleri alınır; tersane sahası betonlanır, deniz içi ve kara kızakları da takviye edilir.

En büyük oğul Mehmet Aksoy, makine mühendisliği eğitimi almış olduğu için kısa sürede tersanecilik ve gemi inşa faaliyetlerine adapte olur. 1997 yılında Yakup Aksoy'un vefatının ardından ise ailenin sahibi olduğu armatörlük firmalarının ve Gelibolu Tersanesi'nin yönetim kurulu başkanlığını devralır. Diğer çocuklardan Ufuk Aksoy başkan vekili, Derya Aksoy da yönetim kurulu üyesi olarak grup şirketlerindeki görevlerini sürdürür.

Gelibolu Tersanesi'nde bugüne kadar, çoğunluğu Aksoy Ailesi'nin armatörlük faaliyetlerinde kullanılmak üzere,



Yakup Aksoy'un çıkardığı, 1. Dünya Savaşı dönemine ait bir gemi batığı. (Ayakta duran Yakup Aksoy.)

irili ufaklı 57 gemi inşa edilir. Mehmet Aksoy, Gelibolu Tersanesi'ni, bir tersaneden çok kendi firmalarının filoları için kaliteli gemi üreten bir tesis olarak görmektedir. Buna karşın, tersanenin ihraç ettiği gemiler de azımsanmayacak kadar çoktur. Kuru yük ve konteyner gemileri, kimyasal tankerler, offshore sektörüne hizmet veren çeşitli tipte gemiler bunlar arasındadır. Üretilen gemilerin 22 tanesi yurt dışına ihraç edilerek ülkemize önemli miktarda döviz girdisi sağlar.

Geçmiş 43 yıla dayanan tersane, inşa ettiği gemilerle birlikte anılarla da alır yükünü. Bir keresinde, belki de Türkiye'de ilk

defa aynı gün, arka arkaya iki geminin denize indirilmesi planlanır. Tören için hazırlıklar yapılır, davetliler yerlerini alır. İlk gemi heyecanla atılır denize ve ardından yanaştırılır. Sıra ikinci gemidedir. Fakat beklenmedik anda korkunç bir rüzgâr çıkar. Bu şartlar altında ikinci geminin indirilmesi büyük bir risk taşımaktadır. Heyecanla başlanan hazırlıklar tek gemiyle yarım kalmıştır. İkinci gemi iki gün sonra sorunsuz bir şekilde indirilebilir denize.

Gelibolu Tersanesi, 110 kişiye ulaşan personel sayısı ve sektör merkezine uzak olmanın tüm dezavantajlarına karşın faaliyetlerini halen başarıyla sürdürmektedir.



Anlatı: İsmet Üner



Dönüm noktaları ve mide kanaması

Özel tersaneciliğin babadan kalma yöntemler ve kısıtlı teknolojik olanaklarla sürdürüldüğü, faaliyetlerin küçük tonajlı gemilerin inşaatı, bakım-onarım ve donatımlarıyla sınırlı olduğu dönemlerdir. Haliç çevresinde kümelenen atölye kademesindeki iş yerlerinde daha çok feodal üretim biçim ve ilişkileri hâkimdir. Bu atölyelerin büyük çoğunluğunda yaşatılmaya çalışılan aile geleneği, babadan ya da ustadan öğrenilen geleneksel yöntemlerle sonraki nesillere aktarılmaktadır. Büyük zorluklara katlanma pahasına gösterilen bu çabalar iyi niyetlidir, fakat çağın gereklerini yerine getirmekten de uzaktır.

Bu arada, kökleri 1773 yılında kurulmuş olan Mühendishâne-i Bahr-i Hümayûn'a kadar dayanan ve bugünkü Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi'nin temellerini oluşturan İstanbul Teknik Üniversitesi, Makine Fakültesi, Gemi İnşaatı Bölümü, mühendis mezunlarını

vermektedir. Ancak bu mühendislerin büyük bir kısmı çeşitli kamu kuruluşlarında görev yapmaktan başka çare bulamamaktadır. Zira söz konusu iptidai şartlardan dolayı yeterli gelişimi ve sermaye birikimini oluşturmaktan uzak olan özel tersaneler, mühendis istihdam etmeyi akıllarından bile geçirememektedir. (Bu nedenle İTÜ'nün kontenjanı 9 öğrenciden ibarettir.)

İsmet Üner, bu şartların hüküm sürdüğü 1963 yılında İTÜ'den mezun olur. Genç mühendis, yıllar sonra varacağı noktadan çok farklı hayallere sahiptir. Okul yıllarındaki stajlarını bile gemi inşa sektöründe değil, soğutma alanında yapar. Kendisini gemi inşa mühendisinden çok bir makine mühendisi olarak görmektedir. Ancak kader ağlarını çoktan örmüştür; henüz farkında olmasa da hayatının ilk dönüm noktasını oluşturacak gelişmeler yakın bir gelecekte onu beklemektedir.



Kum taşıyan kuru yük gemisi inşası.

Üner okuldan sonra askere gider. Uzmanlık alanından dolayı Bahriye’de görev alması şaşırtıcı değildir. Bu sırada, 1963 yılı sonunda Kıbrıs krizi patlak verir. Askeri müdahale gündemdedir ancak ülke, adaya çıkarma yapacak gemilerden yoksundur. Türkiye, kendi çıkarma gemilerini yapmak için çalışmalarına başlar. Bu konuda görevlendirilen asker mühendislerden biri de Üner’dir. Ekip arkadaşları ile birlikte Amerika’dan gelmiş olan projeleri Taşkızak Tersanesi’nde hayata geçirirler. İşte bu gelişme, İsmet Üner’in gemi inşa sektörüne girişinin de başlangıcı olur.

İsmet Üner sivil hayatındaki ilk iş tecrübesini Denizcilik Bankası’ndaki mühendislik göreviyle yaşar. Bir süre sonra ise Bureau Veritas dönemi başlar. Ancak onun aklında gemi projelerini hayata geçirmek vardır. Çok geçmeden buradaki işinden de ayrılır ve Kalafatçılar Caddesi’ndeki Güzel İzmir Han’da bir ofis kiralar. Böylece 1967 yılında Gemak Tersanesi’nin temelleri de atılmış olur. Kısa bir süre proje mühendisi olarak hizmet verir. Buradayken daha çok tamir işleriyle ilgili projelere imza atar. Ardından taşeronluk dönemi başlar; Hasköy Tersanesi’nde 1.200 ve 2.500 tonluk iki gemi yapar. Başarıyla gerçekleşen bu projelerin ardından belirli bir durgunluk yaşanmaktadır. Bu süreç Üner’i kara endüstrisine yönlendirir.

Ancak o, gemi inşanın tadını almıştır bir kere, öze dönüş çok fazla gecikmez. Yıl 1973 olmuştur. Bu kez yalnız değildir Üner; iki ortağı ile birlikte Haliç’te, Kalafat Yeri’nde 300 metrekaarelik bir alan kiralarlar. Bu girişim, Üner’in gerçek anlamda özel tersaneciliğe girişinin de başlangıcı olur. İlk işleri Akçal A.Ş.’ye ait bir tankerin donatımıdır, kabuk olarak gelen gemiyi tamamlarlar. Bakım-onarım ve donatım işleri o dönem için Üner’in mesleki doyumunu sağlayan faaliyetler olur.

Ancak uluslararası sorunlar, tüm Türkiye’nin olduğu gibi gemi inşa sektörünün de peşini bırakmamaktadır. 1974 yılında gerçekleşen Kıbrıs Harekâtı, ardından gelen ambargolar bir kez daha yaprak dökümü yaşatır sektöre. Bu yaprak dökümünden Üner ve arkadaşları da nasibini alır. Elde avuçta ne varsa tükenir. 1978’e kadar bir başka yeni inşa ve donatım işi, Çeşme - Sakız Adası arasında çalışacak

bir Ro-Ro gemisi, bir adet 300 tonluk kum taşıyan kuru yük gemisi ve gümrük muhafaza botları ile var olmaya çalışırlar.



Gümrük ve Tekel Bakanlığı için yapılan gümrük muhafaza botu.



Çeşme-Sakız arasında çalışan Ro-Ro gemisinin omurga inşası.

1978 yılında ortaklardan biri ayrılır, artık iki kişi kalmışlardır ama olumlu gelişmeler de yaklaşmaktadır. 1979’da Deniz Nakliyat’ın tamir işleri adeta patlar. Bir lojistik tekne inşa ederek Kumkapı açıklarında çok sayıda gemiye hizmet vermeye başlarlar. Üner, ortağı ile birlikte bu işlerde kendini göstermeyi başarır. 300 metrekaarelik bir alanda, son derece hızlı ve kaliteli sonuçlar elde etmektedirler. Deniz Nakliyat, bu işlerden son derece memnun kalır.



Tamir teknesinin inşası.



Deniz Nakliyat'ın tamir işlerinin yapıldığı sırada lojistik amaçlı kullanılan tamir teknesi



Atölyeler

Bu başarı, gece gündüz; bıkmadan usanmadan; zorlukların üstesinden gelerek çalışmanın, insanüstü bir çabanın ürünüdür. Ellerinde teknoloji namına kaynak takımlarından başka bir şey yoktur. Haliç'te çalışmanın zorluğu ise bir başka sorundur. Tamir yapılacak gemilerin Haliç'e girmesi için Galata Köprüsü'nün açılması gerekmektedir. Oysa özellikle tamir işinde kaybedilecek zaman yoktur. Ellerindeki tekneyle gemilere giderler. Zaman zaman bir gecede üç farklı gemiyi denetledikleri olur. Sabahlara kadar çalışmalar, doğru düzgün dinlenmeden yeni iş gününe başlamalar ve bin bir zorluk birbirini izler...

Bu yoğun çalışma temposu eşliğinde 1979 yılının ikinci yarısına gelinir. Bir başka dönüm noktası yaklaşmaktadır. Deniz Nakliyat'a ait *Namık Kemal* gemisinin yandığı haberi gelir. Geminin tamir edilerek yeniden filoya kazandırılmasına karar verilmiştir ama bu iş o kadar kolay değildir. Söz konusu tamirin ise İtalya'da yaptırılması gündemdedir. Bu noktada Üner devreye girer ve işi alır. Altı ay gibi bir sürede, son derece zor olan bu işi tamamlarlar. Deniz Nakliyat çalışmadan çok memnun kalır. Yoğun stres altında geçen dayanılması zor günlere ve bir mide kanamasına karşılık Üner'in hayatında yeni bir dönem başlamıştır. Bu başarının ardından işler artar ve belirli bir birikim oluşur.



Namık Kemal gemisi.

Bu olumlu gelişmeler eşliğinde 1980'lere gelinir. Devlet tarafından Tuzla Özel Sektör Tersaneler Bölgesi'ndeki arazilerin tahsisine başlanmıştır. Gemak için de Tuzla döneminin kapıları açılır böylece. Tersane 1980'de Tuzla'ya taşınır. Bu arada, İsmet Üner, yıllar önce üç kişi çıktıkları yolu artık tek başına yürüyecektir; diğer ortağı da ayrılmaya karar vermiştir.

Üner, Tuzla günlerinin başlarında hazır gemi yapmaya karar verir. Tuzla'daki Gemak Tersanesi'nin ilk işi kendisi için yapacağı gemi olacaktır. Bir yandan tersaneyi oturtma çabaları, diğer yandan geminin yapımı için sarf edilen olağanüstü çaba ve bütün bunlar yetmezmiş gibi bir de geçim derdi... İsmet Üner için hayatının en zorlu, en karanlık günleri başlar ve 1988'e kadar bu şekilde sürer. Ancak Gemak Tersanesi, İsmet Üner'in geleceği gören bakış



Tersane çalışanları, Üner I gemisinin yapım aşaması, 1982-1983

açısı sayesinde gelişimini sürdürmekte, zorlayıcı şartlar altında olsa da Tuzla'nın birçok ilkinde imza atmaktadır. Yapılmamış yapmanın zorlukları, bir takım bürokratik engellemelerle birleşir. Örneğin, Üner, Tuzla Özel Sektör Tersaneler Bölgesi'nin ilk iskelesini yaparken ciddi bir karşı koyaşla karşılaşır. Özellikle bürokratlar iskeleyi yaptırmama konusunda ısrarlıdır. Sonunda Gemak Tersanesi bu sorunun da üstesinden gelir ve iskelesine kavuşur.

Gemak'ın müşterilere satmak için yaptığı ilk gemi de 1984 yılında tamamlanır. Türkiye'nin özellikle koster üretimine önem verdiği, o günler için şaşırtıcı sayılabilecek denizcilik politikalarının yürütüldüğü yıllardır. İngiliz Times gazetesi bile Türkiye'nin 60 tane koster yapacağı şeklinde eleştirel haberlere yer verir sayfalarında. Sonunda hedeflenen düzeyde koster üretimi gerçekleştirilir. Fakat normal şartlar altında büyük bir başarı sayılabilecek bu atılım hüsrarla sonuçlanır. Tüm dünyada yaşanan ekonomik kriz ve deniz taşımacılığının dünya ticaretindeki payının azalması, navlunların düşmesine neden olur. İsmet Üner ve Gemak diğer armatörler gibi uzunca bir süre gemiyle adeta boğuşmak zorunda kalır. 1989 yılının sonunda navlunlarda artış sağlanır ve Üner satamadığı için çalıştırmak mecburiyetinde kaldığı bu gemiyi, nihayet satarak kısa süren armatörlük macerasına nokta koyar.

Geminin satışı, tersaneye beklenmedik anda para girişi sağlar. Bir dönüm noktası daha geçilmiştir. Film bitmek üzereyken yeni senaryonun çekimleri başlar. Serinin bu bölümünde başrolü yenileme faaliyetleri almıştır. Kriz döneminde bekletilen gemileri uygun fiyata alan armatörler için yenileme zamanı gelmiştir. Gemak Tersanesi, zamanının en güçlü vinçlerinden birine (60 ton kaldırma kapasiteli) sahip olmanın avantajını iyi kullanır ve arka arkaya gelen yenileme işlerini başarıyla tamamlar.

Çok geçmeden denizcilik sektörünün dalgalı karakteri bir kez daha kendini gösterecektir. 1989'da kıpırdanmaya başlayan, 1992'ye kadar hızını artıran sektör, bu tarihten sonra yeniden durgunluk dönemine girer. Gemak Tersanesi bu kez de römorkör üretimiyle aşmaya çalışır krizi. Bu adım yeni inşa alanında farklı bir uzmanlığı gerektirmektedir.



Gemak Tersanesi'nde yapılan ilk gemi Üner I.

1986 yılında gerçekleştirilen bir römorkör inşasından elde edilen tecrübeler ve uzman bir ekibin kurulması Gemak'a aşama kaydettirir. 1993 yılında BOTAŞ'a yapılan römorkörde elde edilen başarı üç römorkör, üç pilot botu ve iki palamar botundan oluşan paket ihaleyi getirir Gemak'a. Bu projeler sırasında duyulan ihtiyaca binaen bir de havuz yapılır. Gemak Tersanesi bir ilki daha gerçekleştirir böylece, 1993 yılında Türkiye'de ilk kez havuz inşa edilir.

Ardından İtalya'dan ithal edilen ikinci havuz gelir. Bu havuzlar Türkiye'de bakım-onarım alanında bir dönüm noktası olarak tarihe geçer. Gelişmeleri yakından takip eden ve uygulayan diğer tersanelerle birlikte Türkiye önemli bir bakım-onarım merkezi olmuş, 1995 yılında Malta, İtalya, İspanya gibi ülkeleri geride bırakılmıştır.

Bütün bu gelişmeler Gemak Tersanesi için yeni yatırımların da kapısını aralar. Artık makineleşmiş ve daha planlı bir organizasyon aşamasına geçilmiştir. 1990'ların sonlarında yeni gemi inşada bir kez daha yaşanan durgunluk, bakım-onarım alanında bir vizyon geliştirilmesine neden olur. Yine de beklentiler yeni inşanın tekrar hızlanacağı yönündedir. Beklenen olur; kimyasal tankerlere büyük bir talep oluşur. Bu sırada, 2000 yılında, TGE'yi devralan Gemak burada yeni

inşa çalışmalarını yürütmeye başlar. Gemak TGE Tersanesi daha sonra inşa ettiği kuru havuz ile birlikte bakım-onarım faaliyetlerine de başlar, 2005 yılında ise sac ve boru imalat kapasitesini arttırmak amacıyla atölyelerini Gebze'ye taşır. 2008 yılında Gebze'deki tesis NETA Çelik ve Boru İmalat adını alır.

Bu arada kimyasal tanker furyası devam etmektedir; Gemak Tersanesi de 2008 yılına, yani büyük küresel krize kadar bu furyadan payını alır. İşler büyük bir hızla sürerken gemi inşa sektörü başka bir sorunun pençesindedir. Tuzla'da yaşanan iş kazaları ülkenin gündeminde ilk sıralarda yer alır. Kazalar ardı ardına gelmektedir. Türkiye'deki tersaneler tüm dünyadan gelen talepleri karşılamak için yoğun bir çalışma temposuna girmiş, her tür gemiyi yapabilir hale gelmiştir. Ancak modernizasyon çalışmalarının yeterli düzeyde olmaması, çoğu tersanenin halen babadan kalma yöntemlerle devam ediyor oluşu kazaların başlıca nedenleri olarak göze çarpar. İş çoktur ancak verimlilik konusunda ciddi eksiklikler vardır. Bölgede on binlerce kişi, yeterli organizasyon ve planlama olmaksızın çalışmaktadır. Sektör kısa bir süre sonra bu gerçeğin farkına varır ve gerekli düzenlemeler için çalışmalara başlar.

Gemak da bu sorunun farkına varan tersaneler arasındadır. Tersanenin elinde, işleri planlı götürmek için, 2000 yılında yazılmış bir program vardır. Bu programın yeterli olmadığı görülür ve yeni bir program yazılır. Modernizasyon süreci devam ederken krizin etkileri de fazlasıyla yaşanmaya başlanmıştır. Buna karşın Gemak Tersanesi büyümesini sürdürür. 2012 yılında Yalova Altınova'daki tersanenin inşasına başlanır ve bu tesis bir yıl sonra, bitişik üç tersane olarak planlanan 120 bin metrekare alanda hizmete girer.

Gemak Tersanesi'nin yıllar önce Kalafatçılar Caddesi'ndeki küçük bir ofiste başlayan hikâyesi, bugün Gemak Group adıyla devam etmektedir. İkisi Tuzla, biri Yalova-Altınova'da kurulu olan toplam üç tersane ile Gebze'deki çelik ve boru işleme tesislerine sahip olan Gemak Group, bugüne kadar hizmet verdiği 2000'i aşkın gemiden edindiği tecrübeyi geleceği taşıyarak bölge lideri olma yolunda emin adımlarla ilerlemektedir.



Anlatı: Saffet Yılmaz



Çıraklıktan başkanlığa

Zamanında, Haliç'te faaliyet gösteren çekek yerleri ve Zatölyelerin kahramanları yalnızca iş yeri sahipleri ya da ustalar değildir. Sektörün pek çok önde gelen ismi, bu noktaya gelene kadar belirli aşamaları geride bırakmıştır. Perşembe Pazarı'nda, Kalafat Yeri'nde, Ayvansaray'da ya da Balat'ta henüz çocuk denebilecek yaşlarda çıрак olarak işe başlayanlar zamanla kalfalığa, ardından ustalığa ilk adımlarını atarlar.

O isimlerden biri de Saffet Yılmaz'dır. 13 yaşındayken sektöre çıрак olarak giren Saffet, pek çok arkadaşının geçtiği yollardan geçer. Bu yolun başlangıcı ise yine akranlarınıninki ile büyük benzerlik göstermektedir. Saffet, doğduğu yer olan Kastamonu'nun Cide kasabasını ve ailesini arkasında bırakarak İstanbul'a gelir. Cide'den bindiği vapur ile iki gün süren yolculuğun ardından Sirkeci'ye ayak bastığında, bu koskoca şehirde yapaşalınızdır.

1940 ve 1950'lerde, hatta daha sonraki yıllarda aynı kaderi paylaşan bu gençleri İstanbul'a sürükleyen dinamikler ise yalnızca kader ile açıklanacak türden değildir. O dönemlerde, Anadolu'nun kısıtlı imkânlarla sahip olan birçok kasaba ve şehirde, gençlerin bir meslek sahibi olabilmek için pek fazla şansı yoktur. Saffet de aynı olanaksızlıklardan muzdariptir. Bir taraftan yoksulluk, diğer taraftan eğitim imkânlarının kısıtlılığı gençleri büyük şehirlere, özellikle de İstanbul'a yönlendirmektedir.

Saffet Yılmaz, İstanbul'a uzanan yolculuğu boyunca bir tanıdıklarına emanettir. Fakat bundan sonrası tam bir yalnızlık ve kendi başının çaresine bakma hikâyesi olacaktır. Saffet hızlıca Ayvansaray'da kayıkçı ustalığı yapan Fehmi Pamuk'un yanına çıрак olarak girer. Bu atölye onun hem iş yeri hem evi olur. Gün boyunca çalışmakta, ardından eski bir yorgana sarınıp ertesi gün çalışabilmek için ihtiyacı olan uykuya yine atölyede dalmaktadır.

Çalışma saatleri ise haddinden fazla uzundur. Sabah erken saatlerde başlayan gün, kimi zaman gece on ikilere, birlere

kadar uzamaktadır. Daha doğrusu, çalışma, ancak iş bittiğinde sona ermektedir. Saffet'in çıraklık yevmiyesi ise günde 150 kuruştan ibarettir. O dönemde bir porsiyon kuru fasulye ile pilavın toplam 70 kuruş tuttuğu düşünülürse, bu gencecik insanların sağlıklı bir gelişim içinde olabilmelerinin ne kadar zor olduğu net bir şekilde anlaşılacaktır. Neyse ki; Ayvansaray'ın bilinen lokantalarından birinin sahibi olan Ali



Usta vardır. Bu iyi niyetli ustanın veresiye verdiği yemekler, parasız kaldıkları dönemlerde gençlerin kursağından birkaç kap yemek geçmesini sağlar. Ancak hesap durmadan kabarır. Kalfalığa ilk adımını atan çıraklar, ciddi miktarda artan yevmiyelerini bu kez de veresiye defterlerini kapamak için kullanırlar.

Tüm çırakların hedefi kalfa olabilmektir. Çünkü kalfa olmak; hem günlük yevmiyenin 10 liraya yükselmesi hem de yeni ve daha uygun bir iş aramak için gereken iznin alınması anlamına gelmektedir. Kalfalığa ilk adım ise heyecan verici bir ritüel ile gerçekleşir. Saffet de 16 yaşındayken kendisi için düzenlenen tören ile kalfa olur.



Çıraklar, kalfalığa terfi edecekleri günü bilmemektedir, bunun zamanı tamamen ustaya kalmıştır. Törenin gerçekleşeceği gün hummalı bir çalışma başlar; atölye güzelce temizlenir, kasa kasa gazozlar gelir, tatlılar alınır ve çevredeki atölyelerin ustaları davet edilir. En önemli davetli ise cami imamıdır. İmam önce Kur'an-ı Kerim okur.

Ardından helalleşme başlar; hem Fehmi Pamuk ustadan hem de Saffet'ten üçer kez helallik alınır. Saffet Yılmaz artık kalfa olmuş, üç sene süren çıraklığın tüm yorgunluğu bir günde yok olup gitmiştir.

Yılmaz, kalfalığa adım attıktan bir süre sonra Kartal'da faaliyet gösteren bir yat ustasının yanına girer. Ardından, 1950'lerin sonları ve 1960'ların başlarından itibaren, başta Çeliktrans Tersanesi'nde olmak üzere, sac gemilerin donatım işleri başlar. Bütün bu işler devam ederken vatani görev zamanı gelmiştir. 1962 yılında gittiği askerliğin bitimiyle Saffet Yılmaz için kısa bir Kuşadası dönemi başlar. Burada sezonluk olarak sipariş edilen küçük kayıkların yapımını gerçekleştirir.

Fakat İstanbul bir kez daha çağırmıştır Saffet Yılmaz'ı. Döndükten sonra gemilerdeki mobilya donatım işini sürdürür ve 1970'te Yılmaz Mobilya adlı firmasını kurar. 1978 yılında ise Ayvansaray'da bir iş yeri satın alma başarısı gösterir.

Yılmaz'ın gemi onarım ve donatımçıların bir araya gelerek oluşturduğu GEMDOK Sanayi Sitesi'nin kuruluşundaki öncü rolü de bu tarihten sonra başlar. Gemi inşa sektörü, 1980'lerin başlarından itibaren Bülent Ulusu hükümetinin projeye hız vermesi ile birlikte Tuzla'ya taşınmanın eşliğindedir. Bir taraftan yer tahsisleri ile ilgili çalışmalar yürürken diğer taraftan Haliçi'ni boşaltma planları yapılmaktadır. Saffet Yılmaz, Tuzla'da tersaneler ile birlikte yan sanayi firmaları için de bir yer tahsis edileceği haberini alır. Ancak hızlı bir şekilde kooperatif kurulmalı ve başvuru için acele edilmelidir. Böylece ilk çalışmalar 1983 yılında başlar, imzalar toplanır ve Saffet Yılmaz, İzzet Çakan, Mehmet Kızılkın, Dursun Ali (Usta), Mustafa Özlü gibi isimlerin katılımıyla kooperatif kurulur.

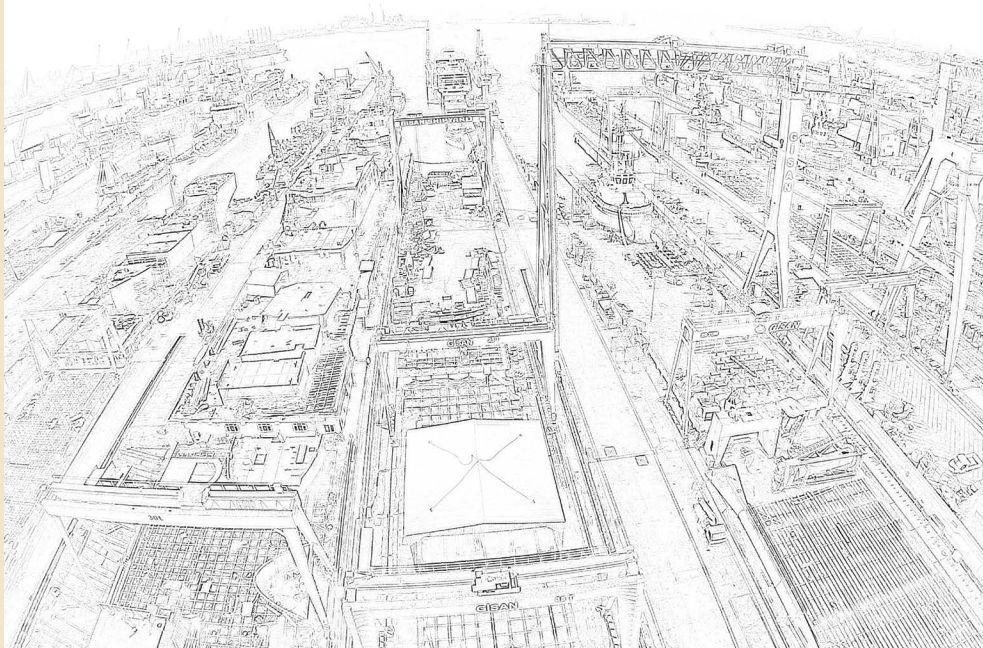


İlk başkanı Dursun Ali Uzun olan kooperatif, Şişhane'deki ofisinde faaliyetlerine başlar. 1985 yılında yapılan genel kurulda ise başkanlığa Saffet Yılmaz getirilir. Bu arada Tuzla'ya taşınmadan önce Haliç'te inşa edilen gemilere hizmet verilmeye başlanmıştır. Kooperatifin Tuzla'daki

yapılanması, atölyeler ve tersane ile birlikte 1986 yılında tamamlanır ve faaliyetler günümüze kadar sürer. Saffet Yılmaz ise iki kısa dönemde kendi isteği ile ara verdiği GEMDOK Sanayi Sitesi'nin başkanlık görevini halen sürdürmektedir.



Anlatı: İsmail Oyar



Ufka takılı hayaller

Kastamonu'nun şirin ilçesi İnebolu'nun Bozkurt kazası; Karadeniz'in mavisiyle yeşilinin buluştuğu bir noktada, doğal güzellikleriyle ünlü bir Anadolu kasabası... 1920'lerin başları... İnebolulular denizle barışık, tarım alanlarının yetersiz olmasının da etkisiyle Karadeniz'in bereketine sığınmış insanlar.

Bölgede yaşayanların büyük bir kısmı geçimini denizcilikten sağlamaktadır o dönemde. Kimisi balıkçılık yaparken kimisi de bu teknelerle hizmet veren küçük çaplı atölyelerde zanaatlarını sürdürmektedir. İsmail Oyar da hayatını denizden kazanan İnebolulardan biridir; mavnalarda lostromoluk yaparak evine ekmek götürme derindedir. Oyar'ın bir oğlu dünyaya gelir aynı günlerde, adını Mehmet koyarlar. Yıllar hızla gelip geçer, Mehmet serpilip büyür; artık 15 yaşına gelmiştir. Karadeniz'in mavi ufku takılıp kalan hayalleri vardır Mehmet Oyar'ın. O da Anadolu'nun dört bir yanındaki binlerce gencin düştüğü sevdaya düşmüştür. İstanbul'dur o sevdanın adı. Çok geçmeden hedefini gerçekleştirir, İstanbul'a gitmek için ailesinden izin almayı başarır.

Yıllar sonra kendisi gibi hayallerinin peşinden koşacak gençlere önyak olacağından habersiz, düşer yollara. İstanbul'da amcasının yanına yerleşir, işlerinde ona yardımcı olmaktadır. Ardından bir kez daha kesişir hikâyesi binlerce akranıyla; askerlik zamanı gelmiştir. Vatani görevin ardından ikinci ve asıl İstanbul macerası başlar. Başka başka işlerde şansını dener önceleri. Bu arayış sonunda yolu önce Yağkapanı'na düşer. Muammer Çindemir'in yanında başlar işe. Perçin ustalığı yapar Mehmet Oyar. Çok çalışır, hem ustalığını hem işlerini geliştirir zamanla.

Ardından Ayvansaray dönemi başlar. Mehmet Oyar, 1948 yılında burada küçük bir atölye sahibi olmayı başarır. Ağaç motorlara direk yapmaya başlamıştır. İş çevrelerinde daha da tanınır hale gelmesini ise hayata geçirdiği bir buluş sağlar. Ağaç motorların direkleri de ağaçtan olduğundan sık sık kırılmaktadır. Mehmet Oyar bu direkleri saçtan

yapmayı dener ve başarılı olur. Motorcular da son derece memnundur. Mehmet Oyar'ın sac direkleri ünlü olur. Aynı zamanda kazan kapağı imalatı da yapmaktadır Mehmet Oyar. O dönemde pres teknolojisi gelişmemiştir. Tava olarak tabir edilen bombeli kapaklar, sacın ateş üzerinde tokmak balyozla dövülmesiyle elde edilir. Mehmet Oyar'a verilen "Çanak" lakabı da bu işten yadigâr kalır; zira kapaklar çanak şeklindedir.



Gisan Tersanesi ortaklarından Cemaletin Oyar ve Akbaşıoğlu Holding Yönetim Kurulu Başkanı Emin Akbaşıoğlu



Ömer Usta, İsmail Oyar (Çanak Mehmet'in babası), Mehmet Oyar

İşler biraz daha gelişmiştir. Mehmet Oyar aynı bölgede iki yer edinir; birini satın almış, diğerini kiralamıştır. Burada motorları yük ve kum kosterine dönüştürme işine başlar. 1965'te ise kendisi için 300 tonluk bir tekne yapar. O dönem için büyük bir gemidir bu. Ardından iki kum kosteri daha gelir ama hedefi navlun gemisi yapmaktır. Sonunda bu hedefini de gerçekleştirir, 900 tonluk *Çanak Mehmet* kosteriyle armatörlüğe el atar.

Sac gemi siparişleri de ardı ardına gelmektedir bu arada. Ayvansaray'da kurduğu Oyariş Tersanesi ile tersaneciliğe resmi olarak ilk adımını atar Çanak Mehmet. 1960 ila 1980 yılları arasında en büyüğü 1800 ton olmak üzere 16 gemi inşa eder. Ancak bu gemileri yapmak öyle kolay değildir, yoğun bir uğraş ve şartların olumsuz etkisini bertaraf edecek yöntemler gereklidir, yer ve imkânlar son derece kısıtlıdır. Örneğin, yıllar içinde yaptığı gemilerden biri olan *Muzaffer Şenkaya* gemisi 76 metre boyundadır ancak Haliç'teki tersane 35 metredir. Durum fizik kurallarına aykırıdır ama bir çözüm bulunur. Geminin önce makine dairesi kurulumu ve 35 metrelik kısmı yapılır, ardından bu bölüm denize sürülerek geri kalan kısmı inşa edilir, bunun sonrasında yine denize sürme ve baş tarafın yapılmasıyla geminin denize indirilmesi...

Tek sıkıntı bu da değildir. Türkiye'de gemi inşa sektörünün yeni yeni gelişmeye başladığı dönemlerdir. Dolayısıyla bu işe soyunan pek çok kimse kısıtlı imkânlarla bir şeyler yapmaya çalışmaktadır. Yetişmiş insan kaynağının eksikliği ve özellikle de o dönem henüz mühendislik hizmetlerinin yaygın olmaması kimi hataları da beraberinde getirir. Bazen geminin ölçüleri tutmaz örneğin, böyle durumlarda son çare tiriz yöntemi olur. Marangozlara, "tiriz" yani tahta çıtalardan form çıkarttırılır ve projeler bu formlara göre tıraşlanarak düzeltilir.

Bu faaliyetler sırasında Oyariş Tersanesi sektöre birçok usta ve kalifiye eleman da kazandırır. Hatta Mehmet Oyar'ın memleketi olan Kastamonu'nun Cide ilçesinde "Çanak'a çırak olmaya gidiyorum" diye bir söz yaygınlaşır. Cide ilçesi, gemi inşa sektöründe kalifiye elamanların memleketi olarak bilinir. Mehmet Oyar, tıpkı gençken kendisinin yaptığı gibi "taşı toprağı altın" İstanbul'a gelip yeni bir hayat kurmak isteyen gençlere önyak olur. Oyariş Tersanesi bir okuldur adeta artık.

Mehmet Oyar, 3'ü erkek olmak üzere 6 çocuk babasıdır. Bir süre sonra birer birer oğullar da işi öğrenmeye başlar. Bu arada Haliç'in temizlenmesi ile ilgili çalışmalar da sonlanmış, bölgedeki birçok tersane Tuzla'ya taşınmıştır. Fakat Mehmet Oyar bu işe pek gönüllü değildir, sonuna kadar direnir; ta ki bir gün tersanenin kapısına mühür vurulana dek.



1974 yılında inşa edilen Merih tankeri



Bayraktar Shipping için inşa edilen Denizhan Bayraktar adlı kuru yük gemisi, 1999

Artık Tuzla'ya taşınmak bir zorunluluk olmuştur. Tuzla'ya gidilecektir gidilmesine ama bölgede kalan son 7 yerin 67 taliplisi vardır. Devlet, tersanelere, bir araya gelip daha güçlü yapılar oluşturmalarını önerir, böylece talipli sayısı azalacak ve kalan yerler sorunsuz bir şekilde dağıtılmış olacaktır. Oyariş Tersanesi kendine yeni ortaklar bulur ve Tuzla'da yer almayı başarır. Bu ortaklıkla birlikte tersanenin adı da Gemi İnşa Sanayi, yani Gisan olarak değiştirilir. Yer tahsisi sağlandığında 1982 yılına gelinmiştir. Gisan'ın Tuzla bölgesine tam anlamıyla yerleşmesi ise 1985 yılını bulur. Haliç bölgesindeki komşuları Torlaklar ve Bayrak Ailesi ile yıllar sonra yine komşu olunmuştur. Buradaki alan daha genişler ama bu kez de başka olanaksızlarla mücadele edilmek zorunda kalınır. Elektrik olmadığı için jeneratör kullanılır, toprak alanlar betonlanır...

Yatırımlar kızaklar ve havuzla devam eder. 1987 yılında Hacıoğlu'na yapılan 4 bin tonluk gemiyle başlayan Tuzla serüveni, günümüze kadar kuru yük ve dökme yük gemileri, kimyasal tankerler, deniz tarama ve yakıt temizleme gemileri, römorkörler gibi 50'yi aşkın projeye sürer. Birbirinden unutulmaz anılar saklıdır Gisan Tersanesi'nde. Doğum gibidir bir geminin bittiği an; her gemi indirilişi ayrı bir anı olur. Törenler düzenlenir gemiler için; cumhurbaşkanına, başbakanına ev sahipliği yapar Gisan Tersanesi. Zaman zaman ekonomik krizler gibi çeşitli etkenler nedeniyle hayal kırıklıkları yaşandığı olsa da, her zaman yerli ve yabancı armatörlerin güvenilir bir limanı olmaya devam eder. Yıllar önce inşa edilen gemilerin bakım-onarım için tersaneye dönüşü, eski bir dosta kavuşur gibi coşku katar bu üç kuşaklık geleceğe.

Günsin - Gemyat - Famagusta Tersaneleri



Anlatı: Ramazan Gündoğdu



Kıbrıs'tan gelen mektup

1970'li yıllarda Ayvansaray, tersaneciliğin merkezi olma özelliğini halen korumaktadır. Karaköy'de kıçtankara yanaşan gemilerin tamir ve donatımları yapılırken, burada çekekçiler ve küçük tekne imalatçıları bir araya gelmiştir. Bir ekolün hayat bulduğu mekândır Ayvansaray.

Eyüp yolundan Haliç kıyılarına, Ayvansaray'a doğru inerken, sol tarafta Ali Usta lakaplı Niyazi Şener'in lokantası karşılar sizi. Biraz aşağıda, yolun sağında ise o zamanın "Çavuşoğlu"su, şimdinin Özgen Boya firması yer alır. Yolun üst tarafında Karabacaklar ile Şadan Bayraktar'ın torna atölyeleri yan yanadır. Oradan denize doğru meylettiğinizde sol tarafta Cideli, İnebolulu, Zonguldaklı ve Alaplılı marangozlar sıra sıra dizilidir. Karşılarındaki Sarı'nın kahvesinde günün yorgunluğunu atanlarla selamlaşsınız. Yine burada, zanaatını oğulları aracılığıyla günümüze kadar taşımayı başaran tornacı Şerbetçi Mustafa ve karşısında Saffet Usta, Saffet Yılmaz yer alır. Biraz aşağıda Hulusi Ağabey'in dükkânı vardır, Oksijenci Özkan ise bir sokak sonradır. Artık Haliç'in bir arka sokağına gelmişsinizdir; ileride, sağdaki çeşmeden sonra büyük bir keresteci çarpar gözünüze. O zamanlar çekekçiler için kereste çok önemli bir hammaddedir. Yine bu sokakta sektörün önde gelen isimlerinden Çanak Mehmet'in kazan dövme yeri vardır. Eğer hafta sonu ise elinde Eyüp'teki bankadan çektiği para dolu kesekâğıdıyla, etrafa ödeme yaparken görebilirsiniz Çanak Mehmet'i. Havale, EFT gibi olanaklar yoktur o zamanlar. Ama yine de ödemelere büyük önem verilir, aksatılmaz. Daha da aşağı inerseniz, artık Haliç'in mavi fonunun önüne dizilmiş tersaneler ve bir de Erdoğan Atalay'ın marangozhanesi ile karşı karşıyasınız demektir. Bu bölgede o kadar çok atölye ve esnaf vardır ki, bazılarının çocukları bugün bile faaliyetlerini sürdürmektedir.

Türkiye gemi inşa sektörünün en eski firmaları ve aileleri Ayvansaray'ın nabzını tutmaktadır. Kenan Torlak ve Torlak Ailesi, Balat tarafında yer alır. Yılmaz Karahanoğlu ve Ayhan Usta'nın tersanesi ise Fener ile Köprübaşı arasındadır. Yine Murat Bayrak ve Bayrak Ailesi eskilerdendir. Rıfat Behar'ın

Anadolu Kavağı'ndaki Beykoz Tersanesi, Çeliktrans, Necati Özer'in Hidrodinamik'i, yalnızca bakım-onarım yapan Çindemirler, Turgut Kıran, İsmet Üner hep bu dönemin önde gelen tersaneleri arasına adını yazdırır. Balat'tan Ayvansaray'a doğru geldikçe Celal Çiçek'in tersanesi yer alır. Ayvansaray vapur iskelesi tarafında Yaşar ve Mehmet Gündoğdu'nun çekek yeri dikkat çeker. Cemal Yıldırım da ortağı Celal Usta ile beraber burada taşeron olarak tersanecilik yapmaktadır. Bu tersanenin yanında ise Musa Gündoğdu, Musa Sinir ve Osman Gökdağ ortaklığıyla kurulan Günsin Tersanesi bulunur.

Yaşar ve Mehmet Gündoğdu, geleneği, 1934'te Ayvansaray'a gelerek çekekçiliğe başlayan dedelerinden devralmıştır. Musa Gündoğdu da tersanecilik serüvenine onların yanında başlar. Ancak hedefinde kendi işini kurmak vardır. Sonunda, 1968 yılında ortakları ile birlikte Günsin Tersanesi'ni kurar. Günsin Tersanesi, başlarda gemilere boy verme, yükseltme gibi alanlarda faaliyet göstermektedir. Koşullar ise son derece zorludur. Gemiler önceleri palanga sistemi ile kızağa alınır, 1970'li yıllarda ise elektrikli ırgatlar marifetiyle santim



Günsin Ltd. Şti. ortakları Musa Gündoğdu ve Musa Sinir.



Toroslar II gemisi, Ayvansaray

santim karaya çekilir. İş bittiğinde ise aynı işlem tersine uygulanır. Söz konusu şartlar altında boy verme, yükseltme, genişlik verme operasyonlarını yapmak büyük başarıdır. Bu tür işlemlerde Yılmaz Karahanoğlu, Celal Çiçek, Haluk Şişmanyazıcı gibi dönemin mühendislerinin büyük emekleri vardır.

1973'ten itibaren artan teşvikler, büyük bir yeni gemi inşa furcasını da beraberinde getirir. Armatörler için son derece kârlı bir dönemdir. Gerek yüksek enflasyon gerekse Türk lirası cinsinden borçlanma, gemilerin üç yıl gibi kısa bir sürede maliyetini çıkarmasını mümkün kılmaktadır. Dolar üzerinden alınan yüksek navlun fiyatları da işin cabasıdır. Artık 1.000 ila 3.500 ton aralığında gemiler yapılmaya başlanmıştır. Günümüzün devasa gemilerine sahip olan armatörler bile bu tonajlarla gelişmeye başlamış, zamanla dünya trendlerini takip ederek bugünlere gelmiştir. Günsin Tersanesi de aynı dönemde beş tane gemi inşa eder. Bu gemilerin sahipleri, dönemin Bedri İnce, Salih Topal gibi armatörleridir. Bu arada tersane bir de Osman Hasretler ile ortak gemi yapar.

Sektördeki bu hızlı süreç eşliğinde 1970'ler geride bırakılmıştır. 1980 askeri darbesinin ardından Bülent Ulusu

başbakanlığında kurulan geçiş hükümeti, tersanelerin Tuzla'ya taşınmasına karar verir. Aslında bu planlamanın geçmişi 1967'deki Demirel hükümetine kadar dayanmaktadır ancak uygulanabilmesi için 15 yıl geçmesi gerekmiştir. Günsin Tersanesi, Tuzla'daki ilk tersanelerden biri olur, 1985 yılında da anonim şirket haline gelerek Gemyat adını alır. Eski adıyla Günsin, yeni adıyla Gemyat Tersanesi, Haliç'tekilerle birlikte toplamda 53 gemi yapar. Ancak sektör, gerek teşviklerin gerekse Tuzla bölgesinin kazandırdığı ivmeye hazırlıksız yakalanmıştır. Yeterli öz kaynağa sahip olmayan birçok tersane piyasanın dengesizliklerine karşı korunmasıdır. Gemyat Tersanesi de benzer sorunlar yaşar. Yıllar içinde elde edilen tasarruflar, işlerin sürdürülebilmesi için yok pahasına elden çıkarılmak zorunda kalınır. Bu şartlar altında, öyle ya da böyle faaliyetlere devam edebilmek temel hedef haline gelmiştir. Sektörün fiyatlandırması bile bu koşullara bağlıdır artık. Tersaneler genellikle hiçbir maliyet analizi yapmadan, piyasa ortalaması üzerinden armatörlerle pazarlığa girilerek fiyat belirleme yoluna gitmektedir. Sonuç ise bankaların sıkıştırılmaları ve ekonomik sıkıntılar olur.

Bu arada Tuzla'daki düzen de yavaş yavaş oturtulmaya çalışılmaktadır. Gemyat Tersanesi, Haliç'teki 4 dönümlük alandan bir anda 15 dönümlük araziye geçiş yapmıştır. Bölgedeki birçok tersane de benzer bir süreç içine girer. Tuzla bölgesinde üç farklı grupta tersane yeri tahsis edilir. Bugünkü RMK ile Sedef tersanelerinin alanları 100 dönümün üzerindedir. Bir başka orta grup arazi 40 ila 50 dönüm arasındadır. Çiçek Tersanesi, Yılmaz Karahanoğlu'nun tersanesi, Yıldız, Anadolu ve Türkler gibi tersaneler bu grupta yer alır. Ada, Dearsan ve Gemak ile Yardımcı tersaneleri ise 20'şer dönümlük alan üzerine kurulurlar. Torgem, Gisan, Yıldırım, Gemyat gibi tersaneler de 15-20 dönüm aralığındaki üçüncü grupta yer almaktadır. Yüzer havuzculuk yapacak olan Çindemir, Gemsan gibi tersanelere ise 5'er dönümlük araziler tahsis edilmiştir. 1980'lerin sonlarına yaklaşılırken Gündoğdu Ailesi'nin üyelerinden Ramazan Gündoğdu arayış içindedir. Yurt dışına açılmak adına bazı girişimlerde bulunur. Genç, dinamik ve heyecanlıdır. Türkiye'nin birçok yurt dışı temsilciliği ile yazışmalar yürütmektedir. Kendini



Tuzla Tersaneler Bölgesinin tahsisinin ardından sektör temsilcilerinin Başbakan Süleyman Demirel'e ziyareti.

anlatmakta, bir Türk girişimci olarak tersanecilik faaliyetlerine yurt dışında devam etmek istediğini dile getirmektedir. Sonunda Kıbrıs'tan yanıt gelir. Yazışmalar iki yıl sürer. Bu sırada Mersinli bir armatör olan Mustafa Okan'ın desteği de yüreklendirir onu. Okan, Kıbrıs'a gitmesi halinde, elindeki gemilerin bakım-onarımlarını genç Gündoğdu'ya yaptıracağını söyler. Nihayet 1988 yılında Ramazan Gündoğdu Kıbrıs'a gider. Buradaki özelleştirme kapsamında Gazimağusa Limanı'ndaki bir devlet tersanesini devralır ve Famagusta Shipyard'ı kurar. Daha önce yılda ortalama 7 gemiye hizmet veren bu devlet tersanesi, Ramazan Gündoğdu yönetiminde ilk yıl tam 85 gemiye hizmet verir. 7 kişilik kadro önce 25'e bugün gelinen noktada ise 150 kişiye çıkar.

Gemyat Tersanesi ise başta yerli armatörler için gemiler inşa etmektedir. Ardından Danimarka, Kıbrıs gibi ülkelere yapılan gemiler gelir. Gündoğdu Ailesi'nin planı Ramazan Gündoğdu'nun 5 yıllık Kıbrıs döneminin ardından Türkiye'ye dönmesi ve Famagusta Tersanesi ile diğer kardeşlerden birinin ilgilenmesi üzerinedir. Bu süre uzadıkça uzar ve 1994 yılında yaşanan beklenmedik bir olay planları altüst eder. Gemyat Tersanesi'nde bakımda olan bir şehir hatları vapurunun yanması Ramazan Gündoğdu'nun apar topar İstanbul'a dönmesine neden olur.

Bir yıl sonra Ruslarla farklı bir işbirliği modeliyle çalışma fırsatı doğar. Anlaşmaya göre, Gemyat, bir Rus devlet şirketine ait gemilerin tadilatını yapacak, karşılığını ise aynı gemileri işleterek tahsil edecektir. Ancak hiçbir şey beklendiği gibi olmaz. Gemi mürettebatının geçmişten kalan alacakları ciddi bir sorun olur. Asıl büyük şaşkınlık ise Sultanahmet Karakolu'ndan gelen bir telefonla yaşanır. Boğaz'dan çıkıp İtalya'ya gittiği sanılan bir geminin mürettebatı İstanbul'da gözaltındadır. Teknik olarak böyle bir durum mümkün değildir. Daha sonra anlaşılır ki mürettebat gemiyi Yenikapı açıklarında demirlemiş ve İstanbul'da kalmıştır. Gemyat, tadilat ücretlerini uzun uğraşlar sonunda tahsil edebilir ve Ruslarla olan işbirliğini noktalar.

Bu olayın yaşandığı 1995'te yeni bir girişim daha hayata geçer. Tersanecilerin, yüksek navlun fiyatlarının da etkisiyle, kendi adlarına gemi yapıp armatörlüğe adım attıkları yıllardır. Gemyat da bu furyaya dahil olur ve 27 bin tonluk bir kuru yük gemisi alır. Ancak satın alım sırasında 38 dolar olan navlun fiyatları, geminin bakımı bittiğinde 18 dolara düşmüştür. Tersane, gemiyi yaklaşık iki yıla yakın çalıştırır ve aldığıının yarı fiyatına satarak ciddi bir zarar ile armatörlükten çıkar.

Bu arada Tuzla'daki Gemyat ile Kıbrıs'taki Famagusta Tersanesi 2001 yılına kadar bir arada yürür. Gündoğdu Ailesi, bu tarihte, bugünkü SNR Holding'in temellerini oluşturacak olan Şener Denizcilik ile Gemyat Tersanesi'nde ortaklığa gider, bir süre sonra da bu ortaklıktan tamamen çekilir.

Famagusta Tersanesi ise faaliyetine halen devam etmektedir. Ramazan Gündoğdu, 2004 yılında yeniden Kıbrıs'a döner ve buradaki tersaneye yatırımlarını sürdürür. 2005 yılında alınan havuzun ardından Famagusta Tersanesi'nin müşteri portföyünde de önemli bir değişim meydana gelir. Daha önce 3 bin tona kadar olan gemilere bakım-onarım hizmeti veren tersane, kapasitesini 25 bin tona kadar yükseltir. Famagusta Tersanesi halen bakım-onarım ve yeni inşa faaliyetlerini sürdürmektedir. Ailenin Kuzey Kıbrıs'taki faaliyetleri arasında Girne bölgesindeki yat inşa ve marina işletmesi de bulunmaktadır.



Anlatı: Mustafa Gürsoy



“Biraz da ülkeye hizmet edelim”

Mustafa Gürsoy, 1968 yılında Haydarpaşa Lisesi’nden mezun olmuş, geleceğe dair planlar yapmaya başlamıştır. Hayalinde baba mesleğini sürdürmek vardır. Ailenin 1800’lerin sonlarına dayanan kaptanlık geleneği dedenin dedesi Hasan Kaptan ile başlamış, ardından sırasıyla Hüseyin, Eşref ve Mehmet kaptanlarla devam etmiştir. Mustafa Gürsoy, babasından ve dedesinden duyduğu birbirinden heyecanlı hikâyelerle büyümüştür.

Gürsoy Ailesi, bir taraftan İnebolu’nun Evrenye Köyü’ndeki tersaneyi işletirken, diğer taraftan burada inşa ettikleri yelkenli gemilerle İstanbul’a ve Karadeniz’in çeşitli limanlarına ticaret yapmıştır geçmişte. Birinci Dünya Savaşı sırasında Yunanların el koyduğu tekneler, Kurtuluş Savaşı’nda Milli Mücadele’de kullanılmak üzere Anadolu’ya kaçırılan silahlar, ancak uygun rüzgârları bekleyerek Boğaz’a girebilen yelkenliler, İkinci Dünya Savaşı sırasında Rus denizaltıları tarafından batırılan tekneler ve daha niceleri Mustafa Gürsoy için macera dolu hikâyeler arasında yerini almıştır zamanla.

Mustafa Gürsoy’un aile geleneğini sürdürmemesi için hiçbir sebep görünmemektedir. Ancak baba Mehmet Kaptan aynı görüşte değildir. Oğlunun Ortaköy Yüksek Denizcilik Okulu’na gitme fikrini desteklemez. Hayatını seferlerde ve büyük zorluklara göğüs gererek geçiren baba, oğlunun da aynı gurbeti yaşamasını istememektedir. Yapacak bir şey yoktur, o dönemler babanın sözü her şeyin üstündedir. Mustafa Gürsoy, İstanbul Teknik Üniversitesi, Makine Fakültesi’ne kaydını yaptırır. İlk iş deneyimini ise henüz üçüncü sınıftayken Denizsan’da yaşar. Firmanın sahibi Ahmet Usta’nın (Akgül) damadı Salih Usta (Uzun) yapar teklifi. Henüz 22 yaşında olan Mustafa Gürsoy, 1973’te mezun olduktan sonra da devam eder Denizsan’daki işine ve 1982’nin sonuna dek buradaki mühendislik görevini sürdürür.

O yıllarda Türkiye zor zamanlar geçirmektedir. Ülkenin içinde bulunduğu dış borç batağı nedeniyle Almanya gibi

ülkelerden malzeme almak bile mümkün değildir. Ahmet Usta boşluktan yararlanarak makine bağlama, ana makine ve dümen takımı montajı; kavramalı vinç, alçak basınçlı hidrolik vinç ve ırgat imalatı gibi işlere girer. Mustafa Gürsoy bildiği her şeyi burada öğrenir. Ahmet Usta’nın cesareti hem Denizsan’a hem de ona önemli bir birikim katmıştır.

Bu arada Mustafa Gürsoy’un kardeşi İsmail Gürsoy da tornacılık yapmaktadır. Askerden sonra o da denizcilik sektörüne girer ve beş yıl kadar gemilerde çarkçıbaşı olarak çalışır. Sene 1982 olmuş, Gürsoy kardeşlerin kendi yollarını çizme vakti gelmiştir. Aynı yılın temmuz ayında ilk atölyelerini açarlar. Kolay bir atılım değildir bu; biriktirilen paralar, elden avuçtan arttırılarak alınan bir arsa ve baba Mehmet Gürsoy’un benzer birikimleriyle verdiği destek sonucunda ulaşabilirler ancak hedeflerine.

Gürdesan, Kartal’da, futbol sahasının hemen yanındaki bir apartmanın en alt katında başlar faaliyetlerine. Ancak burada çalışmak kolay değildir. Apartman sakinlerinin rahatsız olması nedeniyle ne akşamları ne de hafta sonları çalışabilmektedirler. Bir yıl sonra zorunlu olarak Kartal



Gürdesan üretim tesisleri.



Mustafa Gürsoy

Sanayi Sitesi'ne taşınır ve 1994'e kadar burada kalırlar. Gürdesan ilk işini, Tuzla'da inşa edilen *Hacı İsmail Kaptanoğlu* adlı gemi için Engin Kaptanoğlu'ndan alır. Ardından ambar kapağı üretimleri gelir. İmalatın yanı sıra bakım-onarım hizmetleri de vermektedir Gürdesan. Anlaşmalı tersanelerde çalışacak ekipler kurulur. Gemilerin shaft, pervane ve dümenlerinin sökölüp tamir edilmesi; yine ambar kapaklarının sökümü ve bakımı firmanın verdiği hizmetler arasındadır.

Şirket büyüme yolunda hızlı adımlarla ilerlemektedir. Gürdesan'ın bugün üretim yaptığı tesislerin arsası 1986 yılında alınır. Fabrika inşaatı 1989'da başlar ve 1994'te bitirilir. Firmanın fiziksel gelişimi tamamlanmış gibi görünse de ürün ve hizmet yelpazesi sürekli olarak genişlemektedir. 2000'lere gelindiğinde, Gürdesan, dümen takımından stant tüpüne, güverte makinelerinden hortum ve kış kreynlerine kadar birçok malzemeyi üretebilecek, haftada 10 bin tonluk iki gemiyi donatabilecek düzeye gelir. 1982'de iki kardeş ve bir torna ustasından oluşan 3 kişilik ekip zamanla 700 kişiye kadar ulaşacaktır.

Gürdesan, teknoloji yatırımlarında da hız kesmez. Bir gün Ahmet Usta, Gürdesan'ı ziyarete geldiğinde fabrikadaki CNC tezgâhlarını görür. "Bütün tezgâhlar CNC, ustalara yapacak iş bırakmamışsın" der. Ancak bu, seri üretim için olmazsa olmaz, kaçınılmaz bir gerekliliktir.

Ardından MİLGEM Projesi başlar. Birçok yan sanayi firması askeri projelere girmek istememektedir. Zira işler yoğun, müşteri boldur. Bir tek Gürdesan bu önemli projede yer almayı tercih eder. Aslında bu şaşırtıcı bir karardır. Onca iş yoğunluğu içinde askeri projelere vakit ayırmak pek de akıllıca görünmemektedir. Fakat Gürsoy kardeşler için her şey para değildir. "Biraz da ülkemize hizmet edelim," diyerek kabul eder iki kardeş askeri projelerde rol almayı. Bu işten de her zaman olduğu gibi alınlarının akıyla çıkarlar.

Bu arada 2003 yılında toplam faaliyetler içindeki payı yüzde 80'lere çıkan bakım-onarım da zamanla yerini üretime bırakır. 2008 krizinin eşliğinde, bu oran yüzde 90'a yüzde 10

ile üretim lehine şekillenmiştir. Krizle birlikte ise sektörde çok şey değişir. Elbette Gürdesan da bu değişimden payını alır. 700 kişilik kadro 300 kişiye inmiş, tamir ve üretim faaliyetleri toplam içinde yarı yarıya yer alır hale gelmiştir. Yine de Gürdesan gemi inşa yan sanayi alanındaki önde gelen yerini koruyarak günümüze kadar başarıyla gelir.



Gürdesan üretimi pervaneler



Anlatı: Asuman Özer



Sektöre hediye: İlk raylı kızak

Necati Özer, 1949 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi, Gemi İnşa Bölümü'nü yüksek mühendis olarak bitirmesinin ardından çeşitli tersanelerde mühendis olarak çalışmaya başlar. Bunların arasında döneminin en önemli tersanelerinden biri olan İstinye Tersanesi de yer alır. Söz konusu yıllar sektörde eğitilmiş isimlerin bir elin parmağını geçmeyecek kadar az olduğu dönemlerdir. Rıfki Özbaşarel ve Sadullah Bigat gibi isimlerle birlikte Necati Özer de sektöre yeni bir soluk getirecek, dünyanın uyguladığı üretim yöntemlerinin Türkiye'de de oturmasını sağlayan atılımların öncüsü olacaktır.

Özer, aradan geçen yıllar içinde, bir mühendis olarak sektörün önde gelen isimleri arasındaki yerini alır. Artık yeni bir maceraya atılmanın vakti gelmiştir; 1975 yılında, Rumeli Kavağı'nda kendine ait bir tersane kurar. Bu tersane bugünlere kadar başarıyla gelecek, Türkiye'nin en önemli tersaneleri arasındaki yerini alacak olan Hidrodinamik Tersanesi'dir.

Sektörde ağırlığını yavaş yavaş hissettirmeye başlayan mühendislerin farklı bakış açısı, tersanelerine verdikleri isimlerde de kendini gösterir. Necati Özer, pek çok tersanede olduğu gibi aile ismini kullanmak yerine üniversite yıllarında gördüğü "Hidrodinamik" dersinin adını verir tersanesine. Rumeli Kavağı bölgesinin olumsuz koşulları Necati Özer ve Hidrodinamik Tersanesi için de zorlu çalışma şartları anlamına gelmektedir. Tersane alanı çok dar olduğundan gemiler iki parça halinde yapılır, ardından da römorkörlerle çekilerek İstinye Tersanesi'nin havuzunda birleştirilir. Necati Özer, Rumeli Kavağı'nda bu şekilde birkaç projeye imza atar. İlerleyen yıllarda Bülent Ulusu hükümetinin kararıyla Tuzla Özel Sektör Tersaneler Bölgesi hizmete girer. Hidrodinamik Tersanesi de sektördeki diğer tersanelerle birlikte buradaki yerini alır. Fakat Tuzla'da ne altyapı ne de üstyapı gereken düzeydedir. Çoğu tersane devlet teşvikleri ya da kredilerden yararlanma yoluna gider. Gerek yatırımlar gerekse gemi inşa faaliyetlerinin sürdürülebilmesi için bu tür girişimler bir zorunluluk olmuştur. Büyük zorluklar çekilir. Fakat

Özer hiçbir zaman kredi alma taraftarı olmaz. Tersanesini kendi imkânlarıyla geliştirmeyi tercih eder, hatta bunun için kaynak yaratmak adına bazı birikimlerini elden çıkarmak zorunda kalır. Hidrodinamik her şeye rağmen faaliyetlerini sürdürmekte, tamamen yeni gemi inşaya yoğunlaşmaktadır. Fakat Necati Özer, 1985 yılından itibaren kendine farklı bir yol çizer ve bakım-onarıma yönelme kararı alır. Özer'in düşüncesine göre, yeni inşa taleplerinde durgunluk yaşanması ihtimaline karşın bakım-onarımda böyle bir durum söz konusu değildir. Gemiler öyle ya da böyle en



Piri Reis gemisinin denize indirme töreni.



Asit gemisi inşa aşamasında.

azından iki yılda bir bakıma girmek zorundadır. Özer'in kararının ardında yatan gerekçe de bu olur. Tersane aynı zamanda yeni inşa faaliyetlerine de devam etmektedir. Necati Özer, aynı yıl bir kızak yapmaya karar verir ve Türk gemi inşa sektörü açısından son derece önemli bir yeniliğin kapılarını aralar. Bu kızak daha önce Türkiye'de yapılmamış hatta hiç kullanılmamış bir sistemi sektöre kazandırır. Özer gençlik yıllarında, Japonya'da staj yaparken gördüğü "railway" denen kızak sistemini Türkiye'ye getirmeye kararlıdır. Yoğun uğraşların ardından, Türkiye'de yapılan ve kullanılan ilk railway sistemine sahip gemi kızakı Hidrodinamik Tersanesi'nde hizmete girer. Raylı kızak o dönem için bir devrim niteliğindedir. Çekim sırasında gemilere zarar vermemesinin yanı sıra havuz inşa etmekten çok daha ekonomiktir.

Yeni raylı kızakla ilk geminin çekildiği an ise hem Necati Özer hem de tersaneyi birlikte yönettiği kardeşi İlhan Özer için tarifi mümkün olmayan bir heyecan ve mutluluk kaynağı olur. Bu kızak, bir taraftan sektördeki diğer tersaneler için ilham kaynağı haline gelirken diğer taraftan birbirinden başarılı projelerin tetikleyicisi olmuş ve 1985'te başladığı hizmetini bugün dek sürdürmüştür.

İlerleyen yıllarda önce ikinci kızak, ardından bir üçüncüsü devreye girer. Ancak inşasına başladığı üçüncü kızak bitiremeden, 1998 yılında hayatını kaybedecektir Özer.

Gemi inşa adanan yılların ardından, bir duayen olarak her zaman saygı ve minnetle anılacaktır sektörde. Necati Özer, 72 yaşında hayatını kaybettiği döneme kadar gemi inşadan hiç kopmamış, son anlarına kadar tersanede bilfiil çalışmıştır.

Bu tarihten itibaren hem Hidrodinamik Tersanesi hem de sektör için yeni ve alışık olmadık bir dönem başlar. Necati Özer'in kızı Asuman Özer, Boğaziçi Üniversitesi'nde gördüğü işletme ve pazarlama eğitimini tamamlamasının ardından RAM Koç Dış Ticaret gibi çeşitli denizcilik şirketlerinin gemi kiralama bölümlerinde çalışmıştır. Denizcilik sektöründe edindiği tecrübelerden sonra, 1995 yılında, Hidrodinamik Tersanesi'ne geçiş yapar. Üç yıl boyunca babası ile birlikte çalışma ve onun tecrübelerinden yararlanma şansını yakalar böylece. Babasının vefatının ardından da ailenin tek çocuğu olarak bayrağı devralır ve işlerin başına geçer.

Gemi inşa gibi erkek yoğun bir sektöre kadın elinin değmesi alışıldık bir durum değildir. Ancak Asuman Özer, eğitimi ve tecrübeleriyle bu işin üstesinden fazlasıyla gelir. Kadın olmanın hem avantajlarını hem dezavantajlarını yaşar. Daha önceki iş tecrübeleri nedeniyle çoğu armatörünü tanıyor oluşu



Hidrodinamik Tersanesi, Rumeli Kavağı



Hidrodinamik Tersanesi'nde inşa edilen bir gemi.

önemli bir avantajı da beraberinde getirir. Diğer taraftan erkek egemen bir sektörde kendini kabul ettirmesi çok kolay olmaz Asuman Özer'in.

Tersanede çalışmaya başlamasının ardından inşa edilen ilk gemi olan *M/V Dinamik* büyük bir heyecan kaynağı olur Asuman Özer için. Aynı heyecanı her zaman taşır ve sektöre girişinden duyduğu mutluluğu daima dile getirir. Hidrodinamik, "aynı anda yirmi gemiye birden hizmet verme kapasitesine sahip tek tersane" unvanıyla ve göreve gelen üçüncü kuşağın temsilcisi Necati Emre Ordu kaptanlığında halen seyrine devam etmektedir.



Denize indirme töreni.

Kahraman Sadıkoğlu - Tuzla Tersanesi



Anlatı: Kahraman Sadıkoğlu



Macera filmi gibi bir hayat

Kemal Bey ve Vuslat Hanım'ın 7 çocuğundan biri olan Kahraman Sadıkoğlu'nun kökleri, denizcilik sektöründe faaliyet gösteren pek çok kişi gibi Karadeniz'e uzanır. İş hayatına armatörlükle başlayan Sadıkoğlu'nun gemi inşa sektörüne yönelmesi ise 1980'li yıllara denk gelir.

Tersaneciliğe yönelik ilk girişim, Almanya'daki 300 Türk işçisi tarafından Tuzla'da kurulan Türkter Tersanesi'dir. Hisseler tek tek toplanır ve satın alınır. Ardından, 1984 yılında Tuzla Tersanesi'nin alımı gerçekleşir. Bu adım maceralarla dolu yılların da başlangıcıdır bir bakıma.

Kahraman Sadıkoğlu, yeniliklerin peşinde koşan bir karaktere sahiptir. Bu özelliği gemi inşa sektöründe de kendini gösterir. Farklı ve yenilikçi projelere imza atmak istemektedir. İşe çeşitli dönüşüm projeleri ve offshore platformlarıyla başlar. Ancak bu da yeterli değildir, değişim için fark yaratacak atılımlar gerekmektedir.

Gemi inşa sektörü daha büyük gemiler üretebilmelidir Sadıkoğlu'na göre. Bu amaçla İtalya'dan bir havuz satın alır. Böylece hedeflerine ulaşma noktasında önemli bir eşiği geride bırakacaktır. Ancak macera başlamıştır bir kere; gelişmeler hiç de beklediği gibi olmayacaktır. Önemli miktarda bir yatırımla alınan havuz, Türkiye'ye getirilirken olumsuz hava koşulları nedeniyle batır. Römorkör kaptanı, olması gerekenden daha hızlı çektiği havuzun dalgalara yenilerek iki parçaya bölünmesine ve sulara gömülmesine neden olmuştur.

Ancak bu şanssızlık Sadıkoğlu'nu amacından döndüremeyecek, hatta çok daha büyük bir yatırımın önünü açacaktır. Yeni hedef İtalya'nın Cenova kentindeki bir beton havuzdur. Zor işleri seven Sadıkoğlu, 60 metre genişliğe sahip, dünyanın en büyük beton havuzunu Türkiye'ye getirmeye karar vermiştir. Havuz satın alınır ve üç römorkör eşliğinde yola çıkar. Bir önceki tecrübeden gereken dersler çıkartılmıştır. Saatte 1 mil hızla çekilen havuzun Tuzla'ya ulaşması yaklaşık bir ay sürer. Sadıkoğlu, yolculuğun bazı

bölmelerinde havuzu helikopterle takip eder. Çanakkale Boğazı'na gelindiğinde, sert rüzgârlardan korunmak için uygun hava koşulları beklenir ve ardından deniz trafiği durdurularak Boğaz'dan geçiş sağlanır.

Kahraman Sadıkoğlu, beton havuzun Tuzla'ya yerleştirilmesinden üç ay sonra Miami'den bir telefon alır. Karşıdaki ses havuzu satın almak istediğini söylemektedir. Fakat uzun uğraşlar ve çekilen eziyetlerden sonra Sadıkoğlu'nun gönlü razı olmaz bu satışa.

Takvimler 1986 yılını gösterdiğinde Sadıkoğlu'nun önüne yeni bir fırsat çıkar. 1979 yılında İstanbul Boğazı'nda yaşanan deniz kazasından artakalan enkaz ile ilgili bir gelişmedir bu. 15 Kasım 1979'da, sabaha karşı 05.30 sularında Rumen bandralı petrol tankeri *Independenta* ile Yunan bandralı kuru yük gemisi *Evriyalı* çarpışır. Haydarpaşa Limanı'nın 800 metre açığında meydana gelen bu büyük kaza nedeniyle yaşanan patlama tüm İstanbul'da korku yaratır. Kazanın sonuçları ise çok daha korkutucudur. Tankerde bulunan petrolün büyük bir kısmı Boğaz'a yayılır. İstanbul büyük bir



Independenta



Sadıkoğlu, Savarona'yı ilk aldığımda adeta bir enkaz ile karşılaştı.

doğa faciasıyla karşı karşıyadır. *Independenta*, ancak 27 gün sonra söndürülebilir ve enkazı uzun yıllar Boğaz'ın girişinde kalır. Ancak hem görünüm hem de deniz güvenliği açısından sorunlar yaratan enkazın kaldırılması gerekmektedir. İşe talip olan Hollanda firması çalışmaları yarım bırakmıştır. Bu sırada, dönemin Ulaştırma Bakanı Veysel Atasoy, Başbakan Turgut Özal'a Kahraman Sadıkoğlu'ndan söz eder. Atasoy'a göre bu işin üstesinden gelebilecek kişi Sadıkoğlu'dur.

Kahraman Sadıkoğlu, konuyu görüşmek üzere Başbakan Özal tarafından Ankara'ya davet edilir. Toplantıda söz dönüp dolaşır işin bedeline gelmiştir. Sadıkoğlu, Hollanda firmasının 40 milyon dolar fiyat biçtiği enkaz kaldırma çalışmalarını 2,5 milyon dolara yapabileceğini söyler. Turgut Özal şaşırmıştır, yanıtı "Sen bunu 2,5 milyona çıkar, ben de sana geminin hurdasını vereyim" olur...

Diğer taraftan işin olabildiğince hızlı bir şekilde bitirilmesi gerekmektedir. Kazada yaşanan patlama sırasında Üsküdar civarında ve Topkapı Sarayı'nda meydana gelen maddi hasar 45 milyon doları bulmuştur. Bu meblağın sigorta şirketi tarafından ödenebilmesi için enkaz on yıllık zaman aşımı dolmadan çıkarılmalıdır. Kahraman Sadıkoğlu,

gemiye istenen sürede çıkarır ve Tuzla'ya çeker. Gelişmeden memnun olan Turgut Özal, Sadıkoğlu'na teşekkür eder ancak daha önce dile getirdiği "hurdayı verme" sözünü unuttur. Bu konu, Turgut Özal'ın Dolmabahçe Sarayı'nda verdiği bir davete katılan Kahraman Sadıkoğlu tarafından daha sonra dile getirilecek ve başbakanın gelişmelerden haberdar olmadığı anlaşılacaktır.

Kahraman Sadıkoğlu, başarıyla tamamladığı bu işin ardından hem kendisi hem de Türkiye için manevi değeri olan bir diğer projeye imza atar. Türkiye Cumhuriyeti devleti, Mustafa Kemal Atatürk'ün yatı *Savarona*'yı, 1989 yılında hurdaya çıkarma kararı alır. Sadıkoğlu'nun gönlü buna razı olmaz, yatı 49 yıllığına kiralar. Gölcük Askeri Tersanesi'nden alınan tekne o kadar kötü durumdadır ki, içinde cirit atan kedi büyüklüğündeki fareler nedeniyle Tuzla'ya yanaştırılamaz. Hatta fareler, yatı Tuzla'ya getiren çarkçıbaşını ısırır. Mürettebat önlem amaçlı olarak hastaneye kaldırılır, fakat yapılan tetanos aşısına alerjisi olan çarkçıbaşı ölümden döner. Zorluklar yine Sadıkoğlu'nun karşısındadır, ama o her zaman olduğu gibi bu zorluğun da üstesinden gelecektir.

Savarona'nın restorasyon ve bakım çalışmaları üç seneye yakın bir zaman alır. Kahraman Sadıkoğlu, iç tasarımı ünlü İngiliz mühendis Donald Starkey tarafından yapılan yata 28 milyon dolardan fazla para harcar. Bu miktarın 3 milyon dolarlık kısmı New York ve Londra'dan toplanan tarihi eserler için kullanılır. Toplam uzunluğu 136 metre olan *Savarona*'nın dekorasyonunda 260 ton cilalı mermer kullanılmış, Atatürk'ün özel süiti müze olarak restore edilmiştir. Sadıkoğlu'nun 49 yıllık işletme hakkını aldığı yatın misafirleri arasında Prens Rainer, Prens Charles, Brunei Sultanı, İspanya Kralı Juan Carlos, Prenses Diana, Modacı Valentino, Claudia Schiffer, Nicole Kidman, Elizabeth Hurley, Sharon Stone, Hugh Grant, Tom Cruise ve Gerard Depardieu gibi isimler yer alır.

Kahraman Sadıkoğlu'nun bütün amacı Atatürk'ün anısını yaşatabilmektir. Bu amaçla, *Savarona*'nın bakımının tamamlanmasının ardından bir de Samsun seferine çıkar Sadıkoğlu. Bir 10 Kasım'da, Atatürk'ün 19 Mayıs 1919'da

İstanbul'dan Samsun'a yaptığı yolculuğun aynısını *Savarona* ile yapar. Bu arada, *Savarona*'nın bakımı bir başka benzer projenin de yolunu açmıştır. Bu kez, 1919'daki yolculuğun ev sahibi olan *Bandırma Vapuru*'nun yeniden yapımı söz konusudur. İngiliz üretimi geminin projesi İngiltere'den getirilir. Vapur, Tuzla Tersanesi'nde bloklar halinde yapılır ve Atatürk Müzesi olarak kullanılmak üzere Samsun Büyükşehir Belediyesi'ne hediye edilir.

Kahraman Sadıkoğlu'nun *Savarona* macerasının tam anlamıyla son bulması için ise aradan 25 yıl geçmesi gerekecektir. 2014 yılının bir eylül gününde Sadıkoğlu'nun telefonu çalar. Arayan Recep Tayyip Erdoğan'dır. Cumhurbaşkanı, Kahraman Sadıkoğlu'nu bir konu hakkında görüşmek üzere Rize'ye çağırılmaktadır. Sadıkoğlu, o dönem hayatta olan Şadan Kalkavan'ı da yanına alarak davete icabet eder. Cumhurbaşkanı Erdoğan kısa bir selamlaşmanın ardından, Sadıkoğlu'nun, dönemin Kültür ve Turizm Bakanı Ömer Çelik ile görüşmesini ister, fakat konu ile ilgili bilgi vermez. Birkaç gün sonra Kahraman Sadıkoğlu'nun telefonu bir kez daha çalar. Bu kez arayan Ömer Çelik'tir; görüşme Ankara'da yapılacaktır. Konu buradaki toplantıda açıklığa kavuşur: Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, *Savarona*'nın devlet tarafından satın alınmasını istemektedir. Kahraman Sadıkoğlu bu teklifi hiç düşünmeden kabul



Savarona'nın bakımı üç yıla yakın bir zaman alır.

edecektir. Hakkında, "Yakıştığı yere gitti. Onu bunun için ayakta tuttum" diyeceği *Savarona*'yı yarı fiyatına devlete satar.

Şimdi sırada kimsenin hayal bile edemediği bir proje vardır. *Savarona*'nın başarılı onarımı, Kahraman Sadıkoğlu'nun yepyeni ve Türkiye için inanılması güç bir hedefe yönelmesini sağlar. Tarih 1990'ların başlarıdır. Amerika'da 1950 ile 1952 yılları arasında inşa edilen, dünyanın en büyük transatlantığı *SS United State* satışa çıkarılmıştır. Büyük oranda Amerika Birleşik Devletleri (ABD) tarafından finanse edilen gemi, 1952 yılındaki ilk seferinde Atlantik'i ortalama 34,51 knot hızla geçerek bugüne kadar kırılmayan bir rekorun sahibi olmuştur. Amerikalılar için büyük bir toplumsal öneme sahip olan bu efsane gemi satışa çıkarılır. Kahraman Sadıkoğlu'na haberi veren ise New York'da yaşayan bir arkadaşı olur.

Sadıkoğlu, ABD'ye gider ve gemiyi bağlı olduğu Norfolk Limanı'nda görür; büyük bir hayranlıkla incelediği bu devasa transatlantığı Türk bayrağı takılı olarak hayal etmektedir. Ancak ilk ihale iptal edilince amacını gerçekleştirmez. İki ay sonra açılan ikinci ihalenin de iptal edilmesi, konunun en azından bir süreliğine kapanmasına neden olur.

Kahraman Sadıkoğlu, üçüncü ve son ihalenin düzenlendiği sırada şans eseri ABD'dedir. Bu kez gemiyi almak için değil, Cumhurbaşkanı Turgut Özal'ın düzenlediği bir gezi kapsamında gitmiştir bu ülkeye. Üstelik yeni ihalenin açılacağından haberi bile yoktur, şans sonunda dönmüştür. Sadıkoğlu haberi alır almaz Norfolk'a gider, bir kez daha hedefine ulaşmayı başarmıştır. *SS United State*, Türkiye'ye getirilecek ve bakımı Tuzla'da yapılacaktır. Bu gelişme Amerika'da büyük yankı uyandırır.

Haberleri Cumhurbaşkanı Turgut Özal da izlemiş ve derhal Sadıkoğlu'na ulaşmasını istemiştir. Kahraman Sadıkoğlu ise bu sırada New York'a dönmüştür bile. Özal, aynı günün akşamı Plaza Athenee'de düzenlenecek bir toplantıya Sadıkoğlu'nu da çağırır. Hazırlıklar yapılmış, smokinler giyilmiştir. Turgut Özal burada bir konuşma yapar, "Aramızda bir Türk işadamı var" sözleriyle başladığı



SS United State

konuşmasını Kahraman Sadıkoğlu'nu kürsüye çağırarak sürdürür ve "Savarona'yı aldı, yaptı; şimdi de SS United State'i aldı. Ona da, ilk yolcu gemimiz olarak Türk bayrağı takacağız" der. Bu olay Kahraman Sadıkoğlu için büyük bir guru kaynağı olur.

SS United State, 35 gün süren bir yolculuktan sonra römorkörler eşliğinde Türkiye'ye getirilir. Geminin karşılanması da son derece anlamlı olur. Turgut Özal bir kez daha Kahraman Sadıkoğlu'nun yanındadır. İkili, Savarona ile Çanakkale'ye kadar gider ve SS United State'i burada karşılar.

Sadıkoğlu büyük bir başarı daha elde etmiş, hayaller gerçeklerin gölgesinde kalmıştır. Ancak SS United State'i hiç hesaba katılmayan sorunlar beklemektedir. Gemi, Tuzla'da bakıma alınacak; iç donanımı tamamen değiştirilecektir.

Kıyamet de bundan sonra kopar. Sivil toplum örgütleri ve medya, gemide bulunan panellerin kanserojen bir madde olan asbest içerdiğini savunmaktadır. Çalışmalar nedeniyle Tuzla'nın kanser riskiyle karşı karşıya kalacağı yönünde önemli bir kamuoyu oluşur. Geminin çevresinde ciddi protesto gösterileri yapılır. Hatta bir keresinde eylemciler gemiye çıkmayı bile göze alır. Ancak SS United State özel bir mülktür, Kahraman Sadıkoğlu, gazetecilerle eylemcileri gemiden zorla indirmek durumunda kalır. Şiddetli tartışmalar sonucunda, büyük hayallerle Türkiye'ye getirilen

geminin söküme mecburen Ukrayna'da yapılır, ardından da hurda olarak Amerika'ya geri satılır.

Birbirini izleyen bu olaylar eşliğinde 2000'li yıllara gelinmiştir. İmza attığı yatırım ve işlerle her zaman fark yaratan Kahraman Sadıkoğlu'nun önünde şimdi de bir başka açılım olanağı vardır. Türkiye'yi ziyaret eden Iraklı devlet yetkilileri, 1980'li yıllar boyunca süren Irak-İran Savaşı sırasında Basra Körfezi'nde batırılan gemileri çıkaracak bir firma aramaktadır. Türk yetkililerin aklına gelen ilk isim ise İstanbul Boğazi'ndeki *Independenta*'yı Tuzla'ya çekerek bu konuda tecrübe kazanan Kahraman Sadıkoğlu olur.

Sadıkoğlu önce Ankara'ya, daha sonra ise işin detaylarını konuşmak üzere Bağdat'a gider. İki taraf arasında anlaşma sağlanmıştır. Sadıkoğlu, Amerika'dan aldığı toplam 3.500 ton kaldırma kapasiteli vinçler ve İspanya'dan temin edilen römorkörle her dört ayda bir batık çıkarmayı başarır. Toplam 69 batığı çıkararak Basra Körfezi'nin Irak karasularını temizler.

Fakat beklenmedik olaylar Sadıkoğlu'nun peşini bırakmamaktadır. Irak'taki çalışmalar sırasında başına gelen bir olay, Türk işadamları için kâbus gibi günlerin başlangıcı olacaktır. Kahraman Sadıkoğlu, yanındaki kaptanı ve şoförüyle birlikte fidye için kaçar. Sadıkoğlu'nun üzerinde bulunan paraları alan fidyeciler, yüz dolarlık bir banknotu ikiye böler ve parçalardan birini verdikleri kaptanı serbest bırakır. Amaç değiş tokuş sırasında her iki parçayı eşleştirerek güvenliği sağlamaktır. Irak'taki şirket yetkilileri ve Türkiye ile irtibat kurular, pazarlıklar başlar. Kapıyı 25 milyon dolardan açan fidyeciler sonunda 500 bin dolara ikna olur.

Fakat tam anlaşma sağlandı derken parayı almakla görevlendirilen fidyeci Türkiye'ye gelmekten korkar. Planlar bir kez daha değişmiştir. Para, fidyecilere Ürdünde, Sadıkoğlu'nun muhasebecisi tarafından teslim edilecektir. Buluşma planlanır; Sadıkoğlu'nun sağlıklı olduğunu ispatlayan bir fotoğraf karşılığında fidye teslim edilir. Fakat işlemin tamamlandığına dair telefon bir türlü gelmemektedir. Para sabah saat 11.00'de teslim edilmiştir



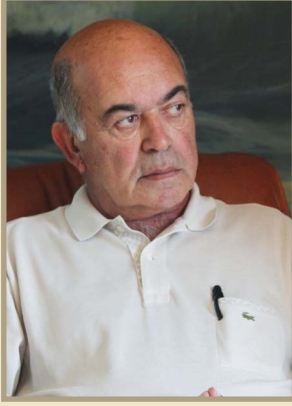
Harap halde alman Savarona'nın bakımdan sonraki durumu...

ancak akşam saat 18.00'e kadar haber alınamaz. Fidyeyi teslim alan kişinin, Irak'taki arkadaşlarını, cebinde para olmadığı için arayamadığı sonradan anlaşılır. Fidyeci, teslim aldığı paranın bir miktarını kullanmayı akıl edemez. Nihayetinde, uzunca bir sürenin ardından beklenen telefon gelir. Fidyeciler sözünde durur. Sadıkoğlu sonunda ülkesine ve sevdiklerine kavuşacaktır.

Ancak bu da düşündüğü kadar kolay olmaz. Önce fidyecilerin elebaşı, Sadıkoğlu'nu garip bir şekilde evine götürmek ister. Oysa Kahraman Sadıkoğlu'nun bir dakika bile dayanacak gücü kalmamıştır, bir an önce evine gitmek istemektedir. Sonunda bunu kabul ettirir. Ardından taksiyle Basra'ya geçer. Burada İngiliz yetkililer karşılar Sadıkoğlu'nu.

Prosedür gereği yapılan etraflı bir muayeneden sonra ise önce askeri uçakla Bağdat'a, ardından da Türkiye'ye gelir Kahraman Sadıkoğlu. Hayatı boyunca fark yaratma, farklı şeyler yaşama peşinde olan Kahraman Sadıkoğlu bu kez gerçek bir film sahnesinin içinde bulmuştur kendini. Hem kendisi hem de sevenleri için endişe dolu günler son bulmuş, Sadıkoğlu evine kavuşmuştur.

Irak'ta yaşanan kötü tecrübeye karşın Sadıkoğlu, bu ülkedeki batık çıkarma işlerini tamamlar ve işleri oğlu Kemal Sadıkoğlu'na devreder. Ardından benzer bir teklif İran'dan gelir. Sadıkoğlu Ailesi bu teklifi de kabul eder ancak bu kez işlerini uzaktan yürütmeyi tercih eder.



Anlatı: Birol Alpay



Kağıthane'den Çin'e yolculuk

Türkiye'de özellikle 1970'li yılların ikinci yarısı, gemi inşa sektörü açısından hareketli ancak bir o kadar da zahmetli bir dönem olarak dikkat çeker. Devlet desteklerinin ve Denizcilik Bankası kaynaklı kredilerin hız kazanmasıyla birçok armatör gemi siparişleri vermekte, bu talebi karşılamak amacıyla yeni tersaneler kurulmaktadır. Ancak sektör adeta akıntıya karşı kürek çekmektedir. Ülkede döviz sıkıntısı ciddi boyutlara ulaşmış, ithalat yapmak ciddi bir mesele haline gelmiştir. Bu şartlar altında yeni gemi inşa etmek son derece zordur, ihtiyaç duyulan birçok malzeme bulunamamaktadır.

Kapaksan, bu boşluğu gören iki girişimci olan Birol Alpay ve Yılmaz Karahanoğlu ortaklığıyla 1976 yılında kurulur. Tersanelerin halen Haliç'te olduğu dönemde, faaliyetine Kağıthane'de başlayan bu yan sanayi kuruluşuna adını veren ise başta ağırlıklı olarak ambar kapağı üretimi yapmasıdır. Ancak Kapaksan kısa süre içinde adını aşan bir ürün yelpazesine kavuşur.

Ortaklardan Birol Alpay aslında İstanbul Üniversitesi'nde kimya okumuştur. Ancak makine mühendisi olan babasının işlerinden dolayı makine dünyasına da yabancı değildir. İş hayatına 1967'de atılan Alpay'ın gemi inşa sektörü ile tanışması ise üniversite öğrenciliği sırasında olur.

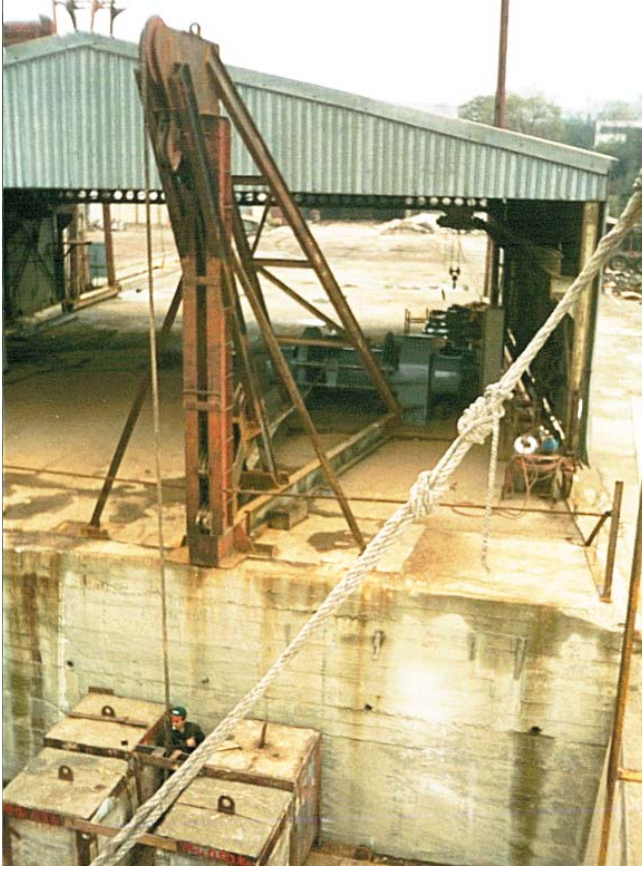
Sene 1971'dir. Birol Alpay, Beykoz Tersanesi'nde Almanlar için yapılan bir gemide taşeron olarak çalışmaktadır. Geminin donanım malzemeleri Alpay tarafından temin edilmektedir. İyi derecede İngilizce bilmesi, böylesine zorlu bir işi almasında önemli bir rol oynamıştır. İnşa sırasında bir aksilik yaşanır ve yurt dışından gelmesi gereken ambar kapakları Türkiye'ye zamanında ulaşmaz. Birol Alpay'dan ambarların üstünü geçici olarak kapatması istenir. Genç girişimcinin beklediği fırsat ayağına gelmiştir. Tersaneye bir teklifte bulunur; geminin ambar kapaklarını kendisi yapacaktır. Elbette bu teklif 23 yaşında bir öğrenci için fazla iddialı bulunur. Ancak Alpay'ın önerisi denemeye değerdir. Kapaklar projeye uygun olarak yapılacak, başarısız

olması halinde ise geçici örtü olarak kullanılacaktır. Bu formülle herkesin kazanması mümkün görünmektedir. Birol Alpay hemen işe girişir ve ambar kapaklarını mükemmel bir şekilde üretmeyi başarır. Kapaksan'ın temelleri de kuruluşundan beş yıl önce işte bu projeye atılır.

Özellikle 1979'dan sonra, kısa süre içinde yüzlerce gemi inşa edilir Türkiye'de. Birol Alpay ile Yılmaz Karahanoğlu da bir



Birol Alpay ambar kapağı üretimini denetliyor...



DZKK için üretilen bir ırgat test ediliyor.

süre sonra, ortaklıklarını Tuzla Gemi Endüstrisi Tersanesi'yle pekiştirirler. Diğer taraftan Kapaksan üretime bütün hızıyla devam etmektedir. Bu arada gemilerin tonajları ile birlikte ambar kapakları da büyümüş, Kağıthane'deki üretim tesisleri ihtiyacı karşılayamaz hale gelince firma Tuzla'ya taşınmıştır. 1983'te yaşanacak krizi önceden hisseden Alpay, Kapaksan'ın yurt dışına üretim yapması gerektiğini düşünmektedir. Bu noktada Yılmaz Karahanoğlu ile fikir ayrılığına düşerler. Sonuçta Karahanoğlu Kapaksan, Alpay ise Tuzla Tersanesi ile yollarını ayırır.

Kapaksan bu ayrılığın ardından, 1982 yılında ilk yurt

dışı siparişini alır. Birol Alpay ve Kapaksan'ın ilk ihracatı Almanya'ya olacak, ardından işler çığ gibi büyüyecektir. Norveç ve İsveçli firmalarla ortaklıklar izler bu başarıları. Dünyanın dört bir yanına Ro-Ro ekipmanları, ırgatlar, vinçler ihraç etmeye başlamıştır firma.

Ancak 1991 yılı Kapaksan için beklenmedik olaylara sahne olur. Dönemin Yugoslavya'sından dört gemilik bir Ro-Ro ekipmanı siparişi alınmıştır. Başta her şey iyi gitmektedir, hatta üretimlerin büyük bir kısmı da tamamlanmıştır. İş Hırvatistan'a yapılmaktadır, ödeme Yugoslavya Merkez Bankası'ndan alınacaktır, gemiler ise Slovenya'dadır. Bir anda Yugoslavya iç savaşı patlak verir. Birol Alpay muhatap bulmakta zorlanır. Yugoslavya Merkez Bankası topu Slovenlere, Slovenler ise Hırvatlara atmaktadır. Ancak iç savaşla boğuşan bu üç ülke de teslimatları kabul etmez. Tüm malzemeler elde kalmış, üstüne üstlük üretim ihracat taahhüdüyle yapılmıştır. Tek çıkar yol, bu taahhüdün ortadan kaldırılması ve ekipmanların en kötü ihtimalle hurdaya satılmasıdır. Ancak bu mümkün olmaz. Kapaksan büyük bir borç yükünün altına girer. Firma sıfırı tüketmiştir. Bundan sonra Mariner dönemi başlar. Birol Alpay, Kapaksan'ın borç yükü altında olması nedeniyle Mariner Gemi Ekipmanları adlı yeni bir firma kurar. Amaç bu geçiş sürecini farklı bir şirketle atlatıp Kapaksan ile yola devam etmektir. Fakat Mariner beklenmedik bir başarı gösterir ve özellikle yurt dışına yaptığı üretimlerle büyür.

Birol Alpay'ın yolu 1996'da Çin ile kesişir. Bu büyük Asya ülkesi kültür devrimini tamamlamış, dünyaya açılmaya başlamıştır. Alpay'ın Mariner markası ile yeniden ayağa kalkmaya çalıştığı dönemlerdir. Buraya yatırım yapmayı aklına koyar Alpay. Ancak süttan ağzı yanmıştır bir kere, artık yoğurt üflenerek yenecektir. Öncelikle Çin'de bir acente açar Alpay. İlk siparişini ise 2000 yılında, 6 gemilik dümen sistemi anlaşmasıyla alır. Gerisi de çorap sökücü gibi gelir zaten, siparişler birbirini izlemektedir.

Bu sırada Çin hükümeti Türk firmaları ile teminatsız çalışmamayı öneren bir tebliğ yayınlamıştır. Böylece Mariner Almanya'nın kuruluşuna giden yola da girilmiş olur. Çinliler Alman firmalarından teminat istememektedir, üstelik



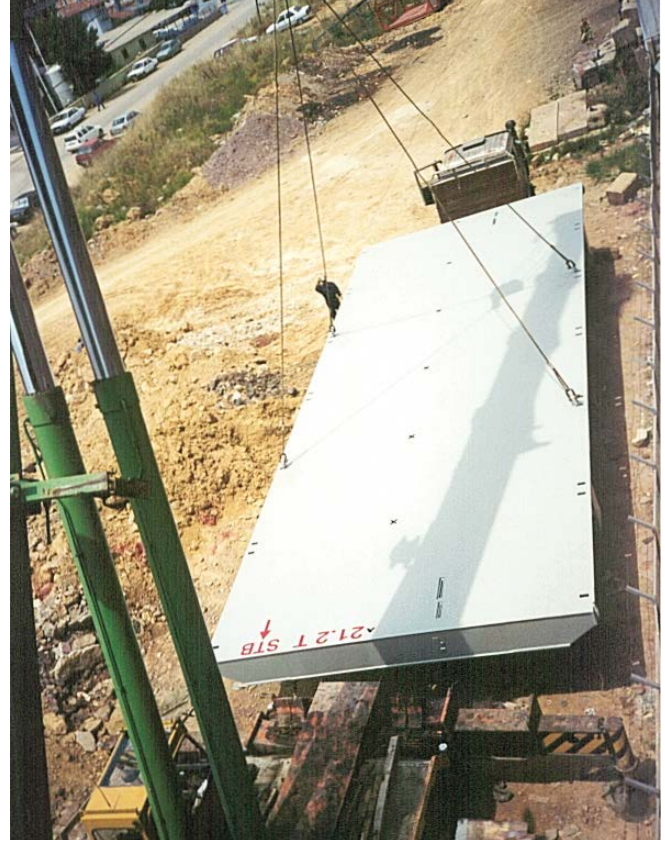
DZKK için üretilen bir ırgat askeri gemide...

ürünlerin herhangi bir Avrupa limanından yüklenmesi de yeterli olacaktır. Alpay, Mariner Türkiye'nin ürettiği ekipmanları, Mariner Almanya üzerinden İstanbul'da gemilere yükleyerek gönderir Çine.

Artık Çin'de yatırım yapmanın zamanı gelmiştir. Bu yöndeki çalışmalar sürerken Alman Sietas Tersanesi ile ortaklık



Emstor gemisinin kapakları monte ediliyor, Marmara Tersanesi



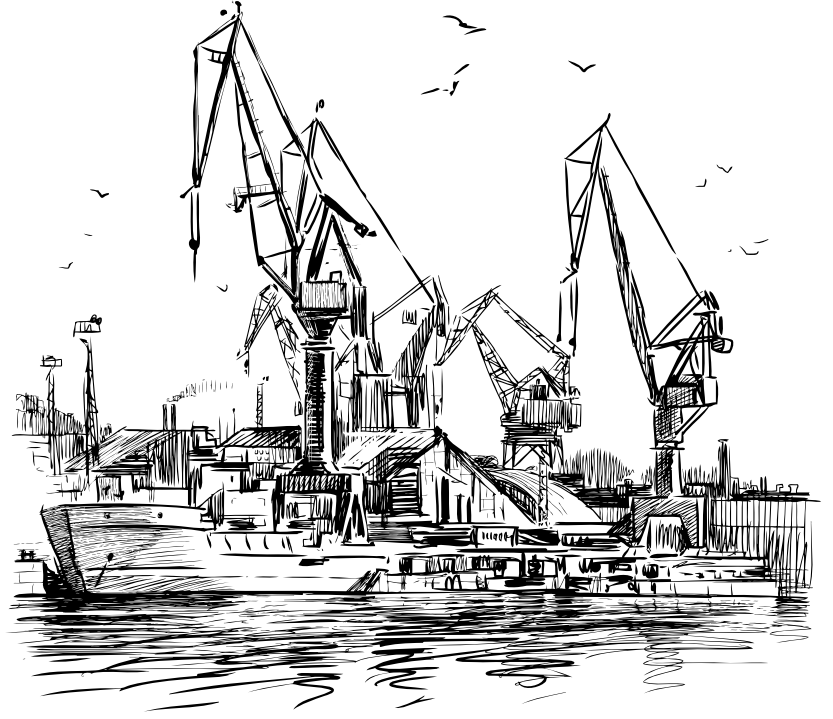
Bir ambar kapağı, Tuzla

gündeme gelir. Mariner ile Sietas yüzde 50'şer hisseyle yatırımı gerçekleştirir. Çin devletinin teşviklerinden yararlanır. Bu ortaklık 2008 krizinin arıdan üç yıl daha devam eder ve 2011'de sona erer.

Kriz koşulları, yeni pazar ve ürün arayışını kaçınılmaz kılmıştır. Türkiye açısından özellikle balıkçı gemileri önemli bir ilgi alanı haline gelir. Mariner için yeni bir dönem başlamıştır. Norveçli firmalarla işbirliğine gidilerek bu alana girilir. Mariner Gemi Ekipmanları, son yıllarda özellikle Norveç, İzlanda, Amerika Birleşik Devletler ve Kanada gibi ülkelere yaptığı ihracatla gelişimini sürdürmektedir.



Anlatı: Esen Bolak



Bir duayenin mirası

Marmara Tersanesi'nin kuruluşu 1970'lerin başına dayanır. Geçmiş 50 yıla yaklaşan bu önemli tersanenin hayat bulmasına önyak olan isim; Türkiye'de gemi inşa sektörünün önde gelen duayenlerinden Sadullah Bigat'tır. 1958 yılından itibaren Türk Petrol A.Ş.'de teknik müşavir olarak görev alan Bigat, aynı zamanda LPG taşımacılığı yapmak üzere kurulan Marmara Transport'un ortaklarından.

Sadullah Bigat'ın gemi inşa sektörü ile tanışması ise Galatasaray Lisesi'ndeki eğitiminin hemen ardından olur. Galatasaray Lisesi Fen bölümünü birincilikle bitiren Bigat, burslu olarak gemi inşa mühendisliği eğitimi almak üzere İngiltere'ye gönderilir. Okul yılları boyunca İkinci Dünya Savaşı'nın olumsuz koşullarını hisseder tüm dünya gibi. Ancak her şeye karşın Liverpool Üniversitesi'nden de birincilikle mezun olur ve bir süre İngiltere'de çalışır. Burcley – Curcle Tersanesi, Bedford Jenaratör dizel imalat fabrikası ve Lloyd's Register bu ülkede çalıştığı şirketler arasındadır. Sadullah Bigat, 1946'da Türkiye'ye döner ve Denizcilik İşletmeleri'nin tersanelerindeki çalışmalarını 1958 yılına kadar sürdürür. Kamuda çalıştığı dönemde, İkinci Dünya Savaşı sırasında Amerika'da inşa edilen şileplerin satın alınarak tadilatlarının denetlenmesi ve Türkiye'ye getirilmesi gibi önemli görevlerde yer alır.

Sadullah Bigat'ın bundan sonraki çalışmalarının bir bölümü ise aynı zamanda Marmara Transport'un tarihini oluşturur. Marmara Transport, öncelikle Türk Petrol'ün petrol taşıma işlerinin organize edilmesi amacıyla 1962'de kurulur, 1971 yılına gelindiğinde ise ilk gemi inşaatına başlar. Kalafat Yeri'nde kısıtlı imkânlarla 350 metrekiplük bir petrol tankeri inşa edilir. Bu tanker *Aygaz 1* adıyla yıllarca hizmet verir. Gemi inşa edilmiştir ama fiziki koşulların yetersizliği yeni bir tersane alanını zorunlu kılmaktadır. Sadullah Bigat, Türk Petrol bünyesinde modern bir tersane kurmaya karar verir. Şirketin Yarımca'daki yirmi dönümlük arazisi üzerinde çalışmalara başlanır. Yıl 1972'dir. Bir taraftan Marmara Tersanesi'nin inşaatı, diğer taraftan yeni gemilerin yapımı

sürer burada. 2.350 dwt'luk *Yarımca Tankeri* aynı yıl içinde bitirilerek deniz indirilir.

Marmara Tersanesi, kuruluşundan bugüne kadar 100'e yakın gemi inşa etme başarısını gösterir; Almanya, Danimarka, İngiltere gibi ülkelere gemi ihracatı gerçekleştirir. Sadullah Bigat, elini her zaman Marmara Tersanesi'nin üzerinde tutar, ancak 1980'lerin sonlarına geldiğinde danışman olarak yön verir tersaneye. Bigat, 1989 yılında yöneticisiz kalan kuruluş için Yüksek Mühendis Mimar Ahmet Esen Bolak'a teklif götürür ve destek sözü verir. Böylece Esen Bolak'ın on sekiz yıl sürecek gemi inşa serüveni başlamış olur.

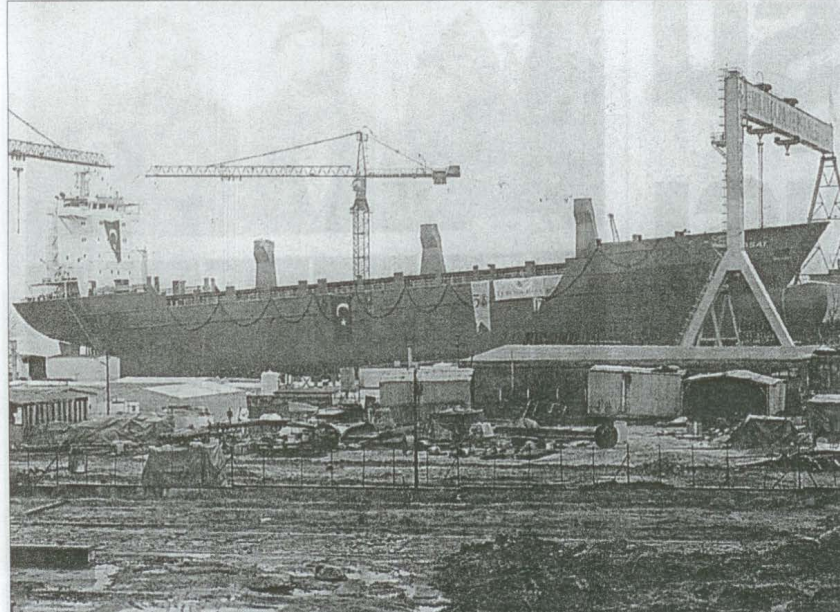
Marmara Transport bir taraftan tersanecilik faaliyetlerini sürdürürken diğer taraftan kendi gemilerini işletmeye de devam etmektedir. Bu yıllarda ana şirket olan Türk Petrol'ün tersaneye olan inancı pek fazla değildir, daha çok Bigat'ın çabalarıyla bir şeyler yapılmaya çalışılmaktadır. Türkiye gemi inşa sektörüne modern üretim tarzından uzak bir yaklaşım hâkimdir. Çizimler masa başında gerçekleştirilmekte, kesimler sırasında santimetrelere



Marmara Transport için inşa edilen Yüksel Güler gemisi, 1982

Denizlerimizimizin gururu

135 metre uzunluğunda, 12 bin 500 DWT taşıma kapasiteli ve tamamı Türk mühendis ve işçileri tarafından yapılan M/S Hasat gemisi, 800 adet konteyner taşıyor. Gemi saatte 16.3 deniz mili hız yapıyor.



Türk tersanelerinde inşa edilen en büyük konteyner gemisi olma özelliğini taşıyan "Hasat" Cumhurbaşkanı Süleyman Demirel'in de katıldığı bir törenle denize indirildi. Kocaeli-Yarıncı'daki Marmara Tersanesi'nde düzenlenen törende Cumhurbaşkanı Demirel bir konuşma yaptı.

Kendisinin 16 ay önce söz konusu geminin kızağa konulması törenine de katıldığını hatırlatan Demirel, Türkiye'nin kısa sürede gemi gibi önemli bir vasıta yapabilecek güce ulaştığını, bunu kendi mühendisi ile kendi işçisiyle ortaya çıkardığı için gurur duyduğunu açıkladı.

"Kendimize güvenelim"

"Dünyanın en modern cihazlarıyla bu gemi donatılıyor, bu gemi dünyanın en modern tersanelerinde yapılan gemilerle rekabet edebiliyorsa, buna herkesin sevinmesi lazım" diyen Demirel konuşmasına şöyle devam etti:

"Türkiye, bir kabiliyeti ve bir yapılıme gücünü ortaya koyuyor. Bugüne bir günde gelinmiş değil. Kendi kendimize, geleceğimize güvenmemiz için pek çok neden var. Kendi geleceğimize güvenmemiz için, önce kendimize güvenmemiz lazım."

"Hasat"ın özellikleri

135 metre uzunluğunda, 12 bin 500 DWT taşıma kapasiteli ve tamamı Türk mühendis ve işçileri tarafından dizayn ve inşa edilen M/S Hasat gemisi, dünya standartlarında bugüne kadar Türkiye'de inşa edilen en büyük konteyner gemisi. Yaklaşık 800 adet konteyner taşıyabilen gemi, kendi sınıfında saatte 16.3 deniz mili hız yapabilen en süratli gemi olma özelliğini de taşıyor.

Gemide, 3 adet 35 tonluk vinçle çok süratli yükleme ve boşaltma yapılabildiği belirtildi. Buzlu sularla seyir yapılabilir şekilde yapı ve ekipmana sahip "M/S Hasat" gemisi, tam otomasyon sistemine de sahip. Yapımına 5 Kasım 1994 tarihinde başlanılan gemi, dış krediyle tamamlandı.

Mariner için inşa edilen Hasat gemisi, 1996

varan hatalar oluşmaktadır. Blok inşaat kavramı henüz başlamamıştır; gemiler omurga üzerine inşa edilmektedir. Bütün bunların aşılması, modern üretim şekillerinin Türkiye'de de uygulanabilir hale gelmesi gerekmektedir. Batı mühendislik kültürünü almış bir kişi olan Sadullah Bigat, bu açığın farkına varır. "Gemi inşasında esas olan dizayndır" düşüncesiyle yurt dışından proje satın almaya karar verir. Ancak bunun için her şeyden önce bir müşteriye ihtiyaçları vardır.

Beklenen müşteri, bir süre sonra karşlarına çıkacak olan genç bir Alman armatördür. Biri opsiyonlu olmak üzere iki gemi sipariş eder. Üstelik nasıl bir gemi istediğini de bilmektedir. Örnek olarak Almanyadaki bir tersanenin projesini gösterir. Ancak bu proje üzerinde değişiklikler de istemektedir. Söz konusu tersaneyle irtibat kurulur ve proje alımı ile ilgili anlaşma sağlanır. Proje blok inşaat esasıyla yapılmıştır ancak henüz onlarda da bilgisayar çizimi yoktur. Sayfalarca resimden oluşan proje satın alınırken Alman



Phoenix Reederei firması için inşa edilen Fockeburg, 1999

tersanenin mal temini konusunda da danışmanlığı sağlanır. Sonunda, 1990 yılında projeye başlanır; avanslar alınır, saclar tedarik edilir; makinelerden kamara bölmelerine kadar hemen hemen her şey yurt dışından getirilecektir. Projeye başlanır başlanmasına ama bitirmek o kadar kolay olmaz. İlkel üretim koşullarından kaynaklanan hatalar yapılmaktadır; kesimler istenen düzeyde değildir, taşlama yapılamamaktadır, boya tekniği diye bir şey yoktur... Bütün bu olumsuzluklar yetmezmiş gibi bir de ilk defa Alman Loydu ile çalışıyor olmanın zorlukları yaşanmaktadır. Üstelik Alman armatörün istekleri de bitmez; her tür konteynere uyacak, değişken yüklemeye yapılabilecek bir gemi istemektedir. Armatör bir gün karavanını alır, Yarımca'da

boş bir araziye çeker ve burada kalmaya başlar, geminin denetimini yerinde yapacaktır. Tersane ise ilk yabancı müşterisinin bu kaprislerini sineye çekmek zorunda kalır. Her şeye karşın iki taraf da memnundur. Armatör ucuza gemi yaptırmamanın, Marmara Tersanesi ise tecrübe kazanmanın avantajını kullanmaktadır. Sonunda gemi zararlı bitirilir. 4.800 tonluk, 400 konteyner taşıma kapasiteli gemi 15 ay gibi bir sürede tamamlanır. Bu süre ikinci gemide 13 aya kadar çekilir. Tersane zarar etmiş, ancak pahalı ama iyi bir tecrübe edinilmiştir.

Ardından Marmara Tersanesi benzer bir gemiye daha başlar. Bu kez de Danimarkalı bir armatör talip olur gemiye. Ancak



YM Earth, 2005

onun da değişiklik talepleri vardır. Gemi inşa halindeyken bazı blokları kesilir, adeta yeni bir dizayn yapılır. Bu gemiden de beklenen kâr elde edilemez.

Bütün bu projelerden para değil ama ciddi bir tecrübe kazanılmıştır. Derken yine bir Alman armatör, bu kez boya konusundaki eksikliklerin farkına varılmasına vesile olur. Özellikle boyanın geminin ömrü üzerindeki etkileri, tank boyalarının ve her aşamada gerçekleştirilecek ciddi denetimlerin önemi bu sayede dikkate alınır hale gelir. Bu zorlu projeler, Marmara Tersanesi'nin modern üretim

biçimlerini kullanmaya başlamasında olduğu kadar Türkiye gemi inşa sektörünün gelişiminde de önemli rol oynar. Zira Marmara Tersanesi'ndeki projelerde yer alan taşeronlar, öğrendikleri yöntemleri diğer tersanelere de taşımaya başlamışlardır.

Marmara Tersanesi için bu da yeterli değildir, yıllarca tersanelerde çalışmış bir İngiliz uzman istihdam edilir. Amaç aşamalı inşaatın metodolojisi hakkında tersane çalışanlarını eğitmektir. İngiliz uzman, tersane mühendislerini; ön imalat, parça kesimi, ilk birleştirmeler, alt blok üretimi, blok üretimi

gibi konularda eğitir. Amerikalılar tarafında geliştirilen bu yöntem önce Japonlara, ardından Korelilere öğretilmiştir. Ancak Türkiye’de henüz tam anlamıyla kullanılmamaktadır. Ardından, tersane bilgisayar teknolojisine yatırım yapar. Marmara Tersanesi’nin bu anlamda da sektöre ciddi bir katkısı olur.

Tersane gelişimini büyük bir hızla sürdürmektedir. Bu değişim çok geçmeden meyvelerini vermeye başlar; kısa bir süre önce boya konusunda eksikleri olduğunu belirten Alman armatörden arka arkaya dört sipariş gelecektir. İlk sipariş ise bir kimyasal tankerdir. Bu, Marmara Tersanesi’nin ilk kimyasal tankeri olacaktır.

Her şey yolunda gitmekte, tersanede aynı anda iki proje yürümektedir. Ancak 1999 yılında, bu iki geminin inşaatının sürdüğü sırada patlayan ekonomik kriz her şeyi altüst eder. Marmara Tersanesi’nin de içinde bulunduğu grup zor bir döneme girmiştir. Hacizler birbirini izler. Marmara Tersanesi kendine yetebilen bir kuruluş olmasına rağmen kızaktaki gemiler, arsa, tersanenin taşınmazları, kısacası her şey haczedilen mallar arasındadır. Durum kötüdür; yurt dışına verilen teminat mektupları, alınan avanslar vardır... Hemen bankalarla görüşülmeye başlanır. Başvurulmuş ancak henüz alınmamış teşvikler de devreye sokularak bankalarla anlaşma sağlanır. Gemilerin inşaatına devam edilecektir. Tünelin sonundaki ışık görünmektedir artık. Fakat terslikler bununla sınırlı kalmaz. Bir süre sonra yaşanacak acı bir olay Marmara Tersanesi’ni de vuracaktır. Binlerce kişinin hayatın kaybettiği 1999 Gölcük Depremi’nde kızaktaki gemilerden biri ekseninden kayar ve savrulur. Zaten çalkantılı bir dönemden geçmekte olan tersane, içinden çıkılması çok zor bir sorunla daha karşı karşıyadır. Geminin sahibi olan Alman armatör parasını geri alıp siparişi iptal etme peşindedir. Ancak tersane için tek çıkış yolu bu gemilerin tamamlanması ve elde edilecek gelirle banka borçlarının ödenmesi olacaktır. Sonunda gemi santim santim kaldırılarak yerine oturtulur, yeniden takarya sürülecek hale getirilir ve inşaatı tamamlanarak bin bir zorlukla denize indirilir. Marmara Tersanesi ardı arkası kesilmeyen sınavlardan başarıyla geçmiştir. Sonunda gemiler tamamlanır, borçlar eritilir. Hatta bir miktar kâr da elde edilmiştir.

Ancak kriz ortamında tersanenin faaliyetlerine devam etmesi kolay değildir. Yurt dışından sipariş almak, kredi bulmak imkânsız denecek kadar zordur. Tersane bu şartlar altında işçilik üzerinden çalışmaya başlar. Armatör malzemeyi getirir, tersane o malzemeyle inşayı gerçekleştirir. Fakat bu şekilde elde edilen kâr minimum düzeyde kalmaktadır.

2002 yılına bu olumsuz koşullarla girilir. Bu tarihten sonra, Marmara Tersanesi’nin müşterileri arasına Yıldırım Holding girer. 2005 yılında başlayan ilişki, en büyüğü 15 bin tona kadar çıkan 6 tanker inşaatıyla devam eder ve sonunda 2007 yılında Yıldırım Holding tersaneyi devralır.

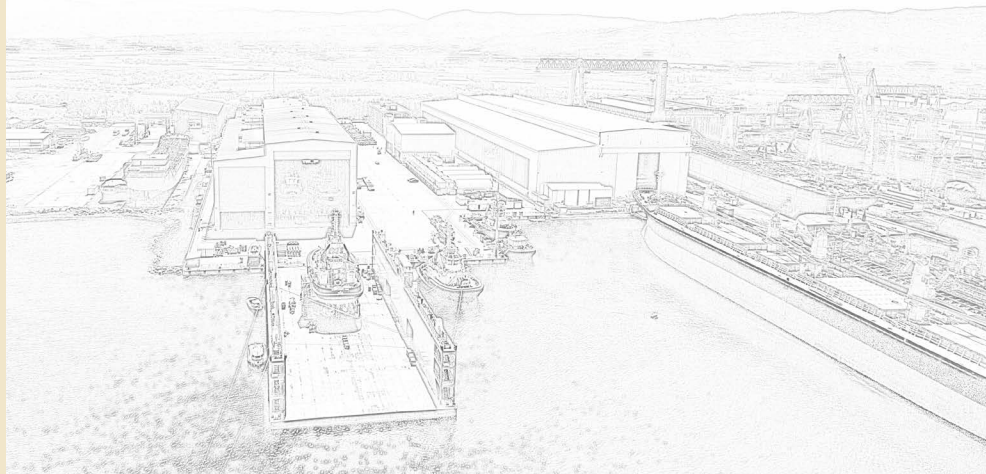
Bugün Marmara Tersanesi hem bünyesinde yer aldığı gruba, hem de üçüncü şahıslara ait gemi ve tankerler için düzenli bakım ve onarım hizmetlerini gerçekleştirmekte, bunun yanı sıra yeni inşa faaliyetlerine de devam etmektedir.



YM Earth, 2005



Anlatı: Orhan Gürün



Türkiye'nin dünya markası

1976 senesinde, Bostancı Tren İstasyonu'nun hemen arkasında bulunan çay bahçesinde oturan üç kişi, önemli bir karar almak üzere hararetle sohbet etmektedir. Bu üç kişiden ikisi Orhan Gürün ile Gökçen Seven, diğeri ise bir aile dostlarıdır. Ortakları arasında, kendileri ile birlikte Ahmet Ötkür'ün de yer alacağı, yeni kuracakları şirkete verecekleri ismi düşünmektedirler. Ancak saatler süren fikir alışverişine rağmen bir sonuca varılamamıştır. Orhan Gürün, isimde "sanayi" kelimesine atıfla "san" kısaltmasının; Gökçen Seven ise İngilizcede "deniz ile ilgili" anlamına gelen "marine" kelimesinin bulunması gerektiğini düşünmektedir. Sonunda bu iki istek birleştirilir ve sonuca varılır. Şirketin ismi "Sanmar" olacaktır.

İsme karar verilmiş, geriye şirketin kuruluş prosedürlerinin tamamlanması kalmıştır. Orhan Gürün, Gökçen Seven ve Ahmet Ötkür, Beşiktaş'taki noterde işlemleri tamamlamak üzere bir araya gelir. Fakat geleceğe açılan yelkenler yokluklarla örülmüştür. Noter masrafı bile eşten dosttan toplanarak bir araya getirilebilir.

Ardından, Kalafat Yeri'nde, o zamanki balıkhanenin hemen karşısında bir atölye kiralanır. Sanmar, faaliyetlerine gemi tamirleriyle başlar. Ancak yeni kurulmuş bir şirketin, başlangıçta üç aileyi geçindirmesi mümkün görünmemektedir. Vatani görevinin ardından gemilerde çalışmaya başlayan Orhan Gürün, bu işine devam etmekte, denizde geçen bir iki aylık sürenin ardından gelen izin günlerinde de Sanmar'daki arkadaşlarına destek olmaktadır. Düzen 1982 yılına kadar bu şekilde devam eder. Aynı yıl Ahmet Ötkür ortaklıktan ayrılır, Gürün ise tüm mesaisini Sanmar'a vermeye başlar.

Orhan Gürün, 1960'ların sonlarında Yüksek Denizcilik Okulu'nda eğitim gören, sosyal ilişkileri gelişmiş bir öğrencidir. Hatta eğitimine devam ederken bir süre müzikle ilgilenmiş; okuldan arkadaşlarıyla birlikte, solistliğini Seyyal Taner'in yaptığı bir de grup kurmuştur. 1970 senesindeki mezuniyetinin ardından ise müzikten koparak gemilerde

çalışmaya başlamış, 12 yılın ardından karaya, gemi inşa sektörüne geçiş yapmıştır. Ancak gemi tamiri kolay bir iş değildir; sektörde tanınmış olmak, girişkenlik ve cesaret, olmazsa olmazlar arasındadır. Gürün'ün okul yıllarından genel sosyal ilişkilerdeki becerisi iş hayatında da ön plana çıkacaktır. 1979 yılında hedeflenen atılım gerçekleşir. Sanmar, BOTAŞ'ın bünyesindeki Deniz Römorkör İşletmeciliğinin ihalesine girer. Fakat 2,5 milyon lira teminat mektubu istenmektedir. Bu paranın öz kaynaklarla temin edilmesi neredeyse imkânsızdır. Arayışlar sonucunda para Gökçen Seven'in bir arkadaşından bulunur. Büyük bir risk ve cesaretle girilen bu iş hem Sanmar'ın toparlanmasını sağlayacak hem de 1995 yılına kadar sürecek bir işbirliğinin temelini oluşturacaktır. Bu uzun süreli çalışmanın gelişerek devam etmesinde, Türkiye'de pilotajın önemli isimlerinden olan ve BOTAŞ'ta çalışan Burhanettin Özbilen'in de büyük payı vardır.

Özbilen, Sanmar'a büyük bir güven duymakta, Gürün ve Seven ise şartlar ne olursa olsun, BOTAŞ'ın Türkiye sathındaki tüm römorkörlerine hızlı bir şekilde hizmet vermektedir. Bu güvenin oluşmasında özellikle Gürün'ün mesai saati ve mekân tanımaksızın verdiği hizmetin de payı vardır. Bir gün mesai bitiminde Sanmar'a bir telefon gelir. Burhanettin Özbilen, Adana'daki römorkörlerden birinin çalışmadığını, Orhan Gürün'ün acilen soruna yerinde müdahale etmesi gerektiğini belirtenmektedir. Gürün, hiç vakit kaybetmeden Harem'den otobüse biner ve sabaha karşı Adana'ya varır. Orhan Gürün'ün sabah 06.00'da başlayan çalışması birkaç saat içinde sonuç verir, bir haftadır çalıştırılmayan römorkör tıkrır tıkrır çalışmaktadır. Elbette herkes şaşkıncıdır; ancak tecrübe ve bilgi problem karşısında yine galip gelmiştir.

Sanmar artık römorkör tamirinde önemli bir noktaya ulaşmış, yeni bir atılımın zemini oluşmuştur. Fikir 1989 yılında, yine Bostancı'da, bu kez bir restoranda ortaya atılır. Gökçen Seven, bir anda "Römorkör inşa etmeliyiz!" der Gürün'e. Peki ama nasıl olacaktır bu iş? Yeni inşa yapacak ne



Sanmar I römorkörü, 1989

tecrübeleri ne de tesisleri vardır. Ancak çok daha fazlasına; dostlara, cesarete ve bir de Orhan Gürün'ün zor günler için dışından tırnağından artırarak biriktirdiği 20 cumhuriyet altınına sahiptirler. Karar verilir, hazırlıklar başlar. BOTAŞ'ın Kurtkular adlı römorkörü ile o zamanlar adı Deniz İşletmeleri olan Kıyı Emniyeti'ne ait benzer bir römorkörün projeleri alınır. Römorkörü Ayhan Diren yapacaktır ama nerede? Dostlar tam da bu aşamada devreye girer. İsmet Üner'in Gemak Tersanesi'nde o sırada herhangi bir faaliyet yoktur. Üner, hem tersanedeki belirli bir alanı hem de kaynak makinelerini Sanmar'a tahsis eder ancak tersanenin herhangi bir proje alması halinde kaynak makineleri geri

verilecektir. Çok geçmeden Gürün ile Seven'in ayağının Üner için de uğurlu geleceği anlaşılacaktır. Gemak yeni bir proje alırken Sanmar işe kiralık kaynak makineleri ile devam edecektir.

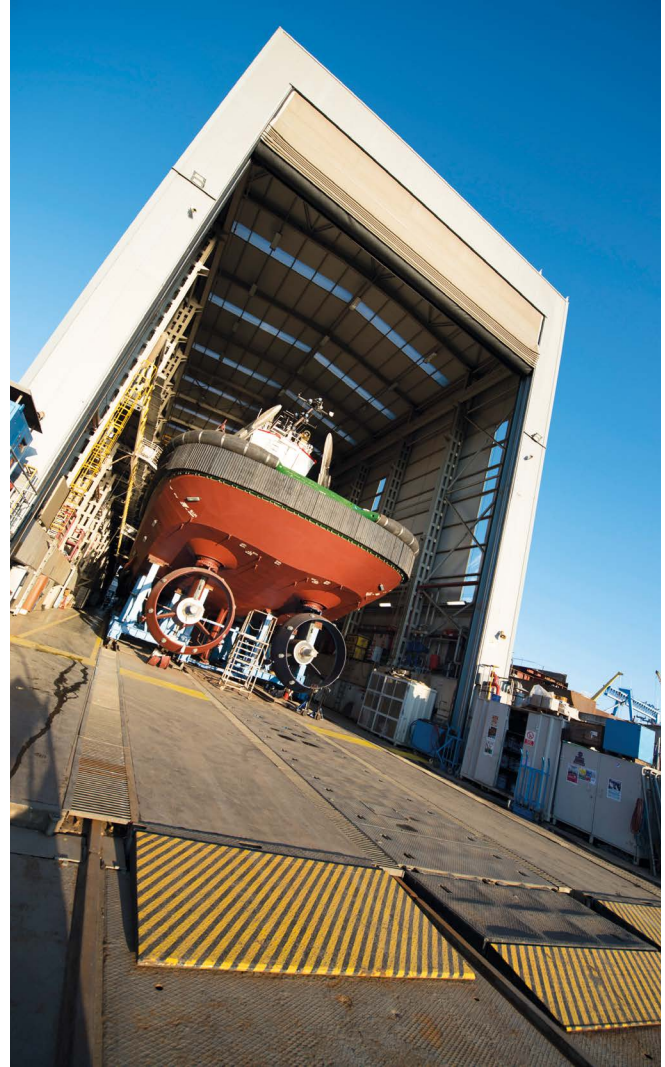
Orhan Gürün römorkör inşasıyla tek başına ilgilenmekte, son derece stresli bir süreç yaşamaktadır. Römorkörün inşası bitirilmiş, seyir testlerine geçilmiştir. Gürün, bir cumartesi günü kendinde bir tuhaflık hisseder, iyi değildir, mide kanaması geçirmektedir. Başta doktora gitmeyi reddeder ve geleneksel bir yöntem olan kudret narı kullanarak kendini toparlamaya çalışır. Ardından Kadıköy'de çekilen

mide röntgeninde gözlemlendiği üzere kudret narı mideye iyi gelmiştir. Tabii olaylar bununla da son bulmayacaktır. Kadıköy'den dönüşte, Bostancı civarında Gürün'ün dikkatini denizin ortasında dönüp duran bir römorkör çeker. Sanmar'ın römorkörüne benzemektedir. Bu sırada römorkör zor da olsa kıyıya yanaştırılmıştır. Gürün hemen arabasını park edip hasta haliyle römorköre doğru ilerler. Denizin ortasında gördüğü gerçekten de kendi römorkörleridir, test sırasında arızalanmıştır. Orhan Gürün; mide kanaması, hastalık dinleyecek durumda değildir. Vakit kaybetmeden makine dairesine inip römorkörü tamir eder. Ciddi bir sağlık probleminde mal olan römorkör, sonunda tamamlanmış ancak dertler bitmemiştir.

Sanmar 1 ilk göz ağrısı, el emeği göz nurudur; yıllar içinde Sanmar römorkör serisi olarak inşa edilecek yüzlerce römorkör arasında her zaman gönüllerin birincisi olur. *Sanmar 1* hizmete hazır, Gemak Tersanesi'nde öylece beklemektedir. Deniz İşletmeleri'nin yasağı nedeniyle özel römorkör çalıştırmak mümkün değildir. Üstelik borçlar da birikmiştir. Bu sırada İstanbul'da yaşanan büyük su sıkıntısı Sanmar için bir fırsata dönüşmek üzeredir. Ancak bu fırsat bile zorlayıcı bir sürecin sonucunda değerlendirilebilecektir.

Yerel yöneticiler, kuraklığa çare olarak Yalova'dan İstanbul'a gemilerle su getirilmesine karar verir. Bu işin için, gemi sahipleri, başını Hıdır Selek'in çektiği bir konsorsiyum kurmuştur. Gemileri Yalova'daki iskeleye yanaştırmak için çekici kullanmak gerekmektedir, bu ihtiyaç Sanmar için bir çıkış yolu olacaktır. Orhan Gürün vakit kaybetmeden Hıdır Selek'ten randevu alır. Fakat hiç beklemediği bir tepki ile karşılaşacaktır. Selek, "Biz o işi hallettik, gemileri palamar botları ile çekeceğiz" diyerek Gürün'ün isteğini geri çevirir.

Ancak ne Orhan Gürün ne de Gökçen Seven bu işin peşini bırakmayacaktır. Bir kez daha dostlar girer devreye. Gökçen Seven'in yakın arkadaşı olan ve konsorsiyuma Gebze gemisi ile katılan Erim Akat, palamar botlarının güvenli olmadığı ve römorkör kullanılması gerektiği konusunda Hıdır Selek'i ikna eder. Kullanılacak römorkör ise *Sanmar 1*'dir. Bu ilk işten elde edilen kazanç ile verilen sözleri yerine getirme mutluluğu içinde tüm borçlar 6 ay gibi bir sürede kapatılır.



Gökçen Seven'in durmaya niyeti yoktur. İkinci römorkör Celal Çiçek'in Çiçek Tersanesi'nde, yine taşeronlar tarafından inşa edilir. *Sanmar 1* ve *Sanmar 2*, İzmit Körfezi'nde çalışır bir süre. Sanmar kendisine ait bir tersanesi olmaksızın uzun yıllar geçirir. Fakat koşullar firmaya ait bir tersane tesisini zorunlu kılmaktadır; sipariş verenler inşaların Sanmar'a ait bir tersanede gerçekleştirilmesini şart koşmaya başlamıştır.



Orhan Gürün ve Rahmetli Gökçen Seven, Sanmar I römorkörünün inşası sırasında Gemak Tersanesi'nde...

Buna karşın Gökçen Seven tersane yatırımına taraftar değildir. Hatta Sanmar'ın şu an kurulu bulunduğu tersane alanı epey uygun bir bedel karşılığında teklif edildiğinde bile Seven'in tutumunda bir değişiklik olmaz. Ancak Orhan Gürün bu konudaki arayışını sürdürmektedir.

Aradan geçen dört yılın sonunda tersane yatırımı ile ilgili bir olanak daha çıkar. Yine aynı, yani bugün Sanmar Tersanesi Tuzla'nın bulunduğu alandır söz konusu olan. Bu arada Gökçen Seven'in de yaşı ilerlemiş, bazı sağlık problemleri baş göstermeye başlamıştır. Orhan Gürün bir kez daha açar konuyu Seven'e. Bu kez ondan da onay almayı başarır.

Seven "Hayırlı olsun" diyerek olur vermiştir. Yıllara dayanan dostlukla ilmek ilmek örülen karşılıklı anlayış, yeni bir yolculuğun itici gücü olur.

Orhan Gürün hiç vakit kaybetmeden tersanenin kuruluş çalışmalarına başlar. Ancak günü kurtaracak bir yatırım yapmayı istemez; her türlü ihtiyacı ve modern üretim gerekliliklerini karşılayabilecek, teknolojinin tüm olanaklarını barındıran bir tersane kurmak için kolları sıvar. Sanmar, artık kendi tersanesine sahip olan, müşterilerinin her türlü talebine kendi bünyesinde çözüm üretebilen bir firma olarak öne çıkar.

Tersane günbegün gelişir, römorkör üretiminde bir dünya markası haline gelir, çalışan sayısı taşeronlarla birlikte 600'e kadar çıkar. Dünya üzerindeki birçok limanda Sanmar tarafından üretilen römorkörler hizmet vermektedir artık. Türkiye'nin adını dünyanın dört bir yanında gururla temsil eden Sanmar, büyük ilgi görmektedir. Yalnızca limanlar değil, dünyanın önemli tersaneleri bile römorkör üretiminde uzmanlaşan Sanmar'ı tercih eder. Kanada'nın en büyük tersanelerinden biri olan Seaspan de bunlardan biridir. Sanmar, Seaspan için 5 tane römorkör üretir. Römorkörlerin isim koyma töreninde yaşananlar ise Orhan Gürün için büyük bir gurur ve mutluluk kaynağı olur. Sanmar römorkörlerinin dünyaca ünlü tasarımcısı Robert Allan ve işleri birlikte yürüttüğü oğlu, Orhan Gürün'ün koluna girip onu dünyanın dört bir yanından gelen seçkin davetlilere takdim ederler. Gürün büyük bir onur yaşamaktadır. Bu gururun sebebi yalnızca Sanmar'ın elde ettiği büyük başarı değildir, Gürün aynı zamanda yanında götürdüğü Türk Bayrağı'nı dünyanın bir ucunda dalgalandırmanın da onurunu yaşamaktadır. Kalafat Yeri'nden Kanada'ya ve dünyanın dört bir köşesine uzanan başarı öyküsü hiç durmadan ve sürekli büyüyerek devam etmektedir.

Römorkör işletmeciliği ve römorkör inşasında Türkiye'nin dünyada en saygın ve üretken markası Sanmar Denizcilik ve Makina A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı Orhan Gürün bakın ne diyor: "Gökçen Abim ile biz yola koyulduğumuzda kimseler bu işlere henüz el atmamıştı, öncü olduk diyebiliriz. Bugün Türkiye römorkör işletmeciliği hizmetlerinde ve römorkör inşasında önemli bir değer kazandı. Sağolsun; sevenlerimiz, adımızı duyanlar, devlet büyüklerimiz, iş çevremiz, müşterilerimiz bu azmi tebrik ediyorlar. Liman hizmetlerimizde sıfır kaza ile iş yaptığımızı, en iyi filo ile hizmet verdiğimizizi altını çize çize söylüyorlar. Ulusal, uluslararası ödüllerle taçlandırıyorlar. Eksik olmasınlar diyorlar ki: "Türkiye'nin değil, Dünyanın LNG yakıtıyla çalışan ilk römorkörünü, ilk insansız ve ilk hibrit römorkörünü Sanmar Tersanemiz inşa etti." Bunu yapabilmenin temelinde aslında Türkiye'nin ilk römorkör, palamar, pilot botunun işleticisi olmak yatıyor, gururla diyebilirim ki imkânsızlıklar içinde Türkiye'nin ilk römorkörünü inşa etmiş olmak yatıyor ya da Türkiye'den

dünyaya römorkör ihraç eden ilk şirket olmamız yahut bugün dünyanın en saygın römorkör tasarımcısı olan Robert Allan'ın ilk uluslararası müşterisi olmak bulunuyor. Şimdi Cem (Seven), Ali (Gürün), Pınar (Gürün Korkmaz) gayet başarıyla işlerimizi yeni nesil teknolojilerle daha ileri taşıdıkları gibi üçüncü kuşağı da işe hazırlıyorlar. Bu güzel vatanımız daha iyilerine layık ve biz dünya liderliğini hedef aldık Allah'ın izniyle bunu da başaracağız."



Sanmar'ın inşa ettiği, dünyanın LNG yakıtıyla çalışan ilk römorkörleri

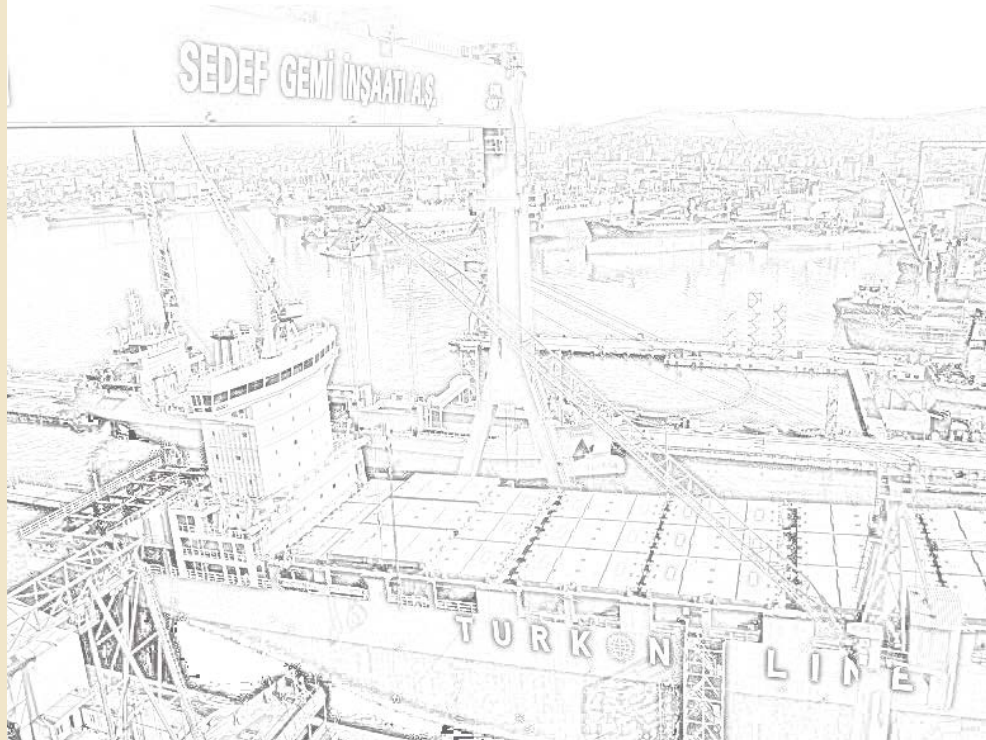


Seaspan Kanada'ya teslim edilen römorkörlerin isim verme töreni



Anlatı: Nevzat Kalkavan

Sedef Tersanesi - Turkon Holding



Tersaneciliğin karşı konulmaz heyecanı

Türk denizcilik sektörünün temelleri Karadeniz kıyılarında atılmıştır. Karadeniz insanı kuşaklardan denizden geçinir, hayatını denize bağlar. Zaten yapacak başka bir şeyi de yoktur; gözünün gördüğü her yer deniz, çevresindeki herkes denizcidir. Zonguldağ'tan, Kastamonu'dan, Rize'den yola çıkıp İstanbul'a gelmiş aileler, günümüz modern denizciliğinin yapı taşlarını oluşturan küçük ama cefakâr adımların sahipleridir.

Kalkavan Ailesi'nin kökleri de tıpkı diğer Karadenizliler gibi engin maviliklerdedir. Onları İstanbul'a taşıyan ise Kaşif Kalkavan olur. 1951'de ağaç motorlarla armatörlüğe başlayan Kaşif Kalkavan, takip eden yıllarda faaliyetlerini burada yürütmeye başlar. Bir süre sonra, 1962 yılında ise bu kez çocuklar düşer büyük şehir yollarına.

O yıllar, Türkiye'de armatörlüğün henüz yeterince gelişmediği; bir elin parmaklarını geçmeyecek sayıda armatörün, az sayıda gemiyle elinden geldiğince çabaladığı bir döneme tekabül eder. Hatta ağaç motorlardan sac gemilere geçiş bile bu gerçeği tam anlamıyla değiştiremez. Türkiye 1980'lere, hatta 1990'lara kadar büyük tonajlı gemilerle tanışamaz. Bugün koster denilebilecek büyüklükteki gemiler hayal bile edilemez noktada kalır. 1980'lerin başlarında yaklaşık 3 milyon dwt olan Türk deniz ticaret filosu, ancak 1990 ve 2000'lerde 30 milyonları görebilmiştir. Atılım geç olsa da, Türk denizciliğini dünyanın sayılı sektörleri arasına sokacak düzeydedir.

Kalkavan Ailesi'nin gemi inşa sektörüne el atmasını sağlayan temel faktör de bu atılım olur. Ancak bundan önce, gerek Haliç'teki gerekse daha sonraları Tuzla'daki tersanelerde yaptırılan gemiler de önemli tecrübeler olarak haneye yazılmıştır. Kalkavanlar, genellikle yerli gemi yaptıran bir armatörlük firması olarak dikkat çeker.

Gemi inşa sektörünün Tuzla'ya taşınmasından önce Balat ve Fener'de inşa edilen gemilerin ardından, Tuzla'ya geçiş ile başlayan yeni dönem başka gemileri beraberinde getirir.

Kalkavanlar 4 bin tonluk üç, 10 bin, 12 bin, 16 bin, 25 bin tonluk birer ve 40 bin tonluk iki gemiyle faaliyetlerini sürdürmektedir. Üstelik bu filo, henüz 40 bin tonluk gemilerle tanışmamış olan Türk armatörlüğü için son derece önemli bir büyüklüğe sahiptir. Kuru yük taşımacılığına ağırlık veren Kalkavanlar, bu alanın önde gelen firmalardan biri olmayı başarır.

Derken Kalkavanların gemi inşa sektörüne girişinde etkili olan bir başka gelişme yaşanır. Aile 1995 yılında kuru yük taşımacılığından çıkarak konteyner taşımacılığına girmeye karar verir. Bu, filodaki gemilerin elden çıkarılarak yeni gemiler alınması anlamına gelmektedir. Kalkavanlar ikinci el gemi almak yerine inşa etme yoluna gider. Aynı yıl, Sedef Tersanesi ile yapılan anlaşma gereğince seri gemilerin üretimine başlanır. Dört gemilik serinin ilki olan *Mukaddes Kalkavan*'ın 1997'de tamamlanmasının ardından 3 gemiye daha başlanır. Bu arada Sedef Tersanesi'nin satılacağı haberi alınmıştır. Kaşif Kalkavan'ın yıllardır kurduğu hayal gerçekleşmek üzeredir; görüşmeler yapılır, protokoller



Metin, Nevzat, Kaşif, Mehmet Salih Kalkavan, 1997



MV. Mukaddes Kalkavan, 1997

imzalanır ve Sedef Tersanesi, 1999 yılının son aylarında Kalkavanlar tarafından satın alınır.

Bu satın almanın ardından tersanede konteyner filosu için 16 gemi daha inşa edilir ve toplam 23 gemi olur. Ardındansa yeni büyük seri gemilere geçilir. Kalkavanlar gemi inşa sektörüne geç girmiş ama bu işin keyfine varmıştır adeta. Tersane faaliyetleri büyük bir hızla sürmektedir. Japon tersanelerinin 6 ayda gemi inşa etmelerine şaşırdığı bir dönemde, Kalkavanlar bir buçuk ay gibi bir sürede gemi tamamlar hale gelir.

Artık atılım yapma zamanı gelmiştir. Hedef ise Türkiye'nin en iyi tersanesi haline gelmektir. Hemen gerekli çalışmalara başlanır. Bir Alman tersanesinden teknoloji satın alma yoluna gidilir. Gelişim öylesine dikkat çekicidir ki, Japonya'dan bazı tersaneler incelemelerde bulunmak üzere Sedef Tersanesi'ni ziyaret eder. Gerek sahip olduğu teçhizatı gerekse havuzuyla Avrupa'nın önde gelen tersaneleri arasına giren Sedef Tersanesi, Türkiye'nin yüz akı haline gelir.

Fakat kısa süre sonra yaşanacak bir gelişme yatırımlarda ipin ucunun kaçtığına göstergesi olur. Sektörü etkisi altına alan 2008 krizinin koşulları son derece olumsuzdur.



TCG Anadolu imza töreni, 2015



TCG Anadolu sac kesim töreni, 2016

Kalkavanlar birçok varlığını satmak pahasına da olsa tersaneciliği sürdürür. Uzun yıllar armatörlük yapan aile, gemi inşa sektörünün heyecan verici karakterini derinden hissetmektedir. Gemi indirme törenlerinde dökülen mutluluk gözyaşlarında ya da Türkiye'nin ilk uçak gemisini inşa etmenin gururunda gizlidir bu heyecan.

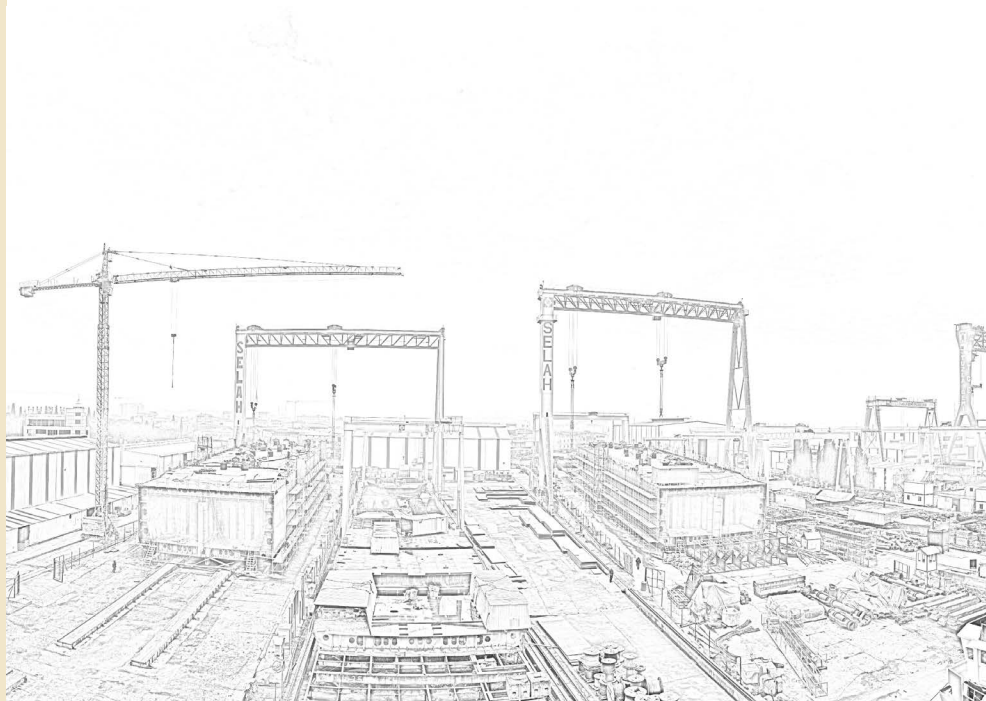
Kalkavan Ailesi, gemi inşanın en hızlı olduğu, binlerce çalışanın Tuzlada büyük bir kalabalık oluşturduğu dönemde girmiştir sektöre. Krizin ardından ise bambaşka bir havayla karşılaşır. Ancak ok yandan çıkmıştır artık. Sektörün yeniden altın çağına kavuşup kavuşamayacağı belli olmasa da onların sektördeki yeri bellidir.



TCG Anadolu, Türkiye'nin ilk uçak gemisi



Anlatı: Erkan Selah



Bakanlıktan gelen yazı

Türkiye, 1950'lerin başlarını yaşamaktadır. Adnan Menderes liderliğindeki Demokrat Parti iktidarının uluslararası kapitalist ekonomi ile entegre olma yolunda önemli adımlar attığı yıllardır. Ülke yeni bir döneme girmektedir. Değişim, özellikle sanayi alanındaki kıpırdanmalarla kendini göstermektedir.

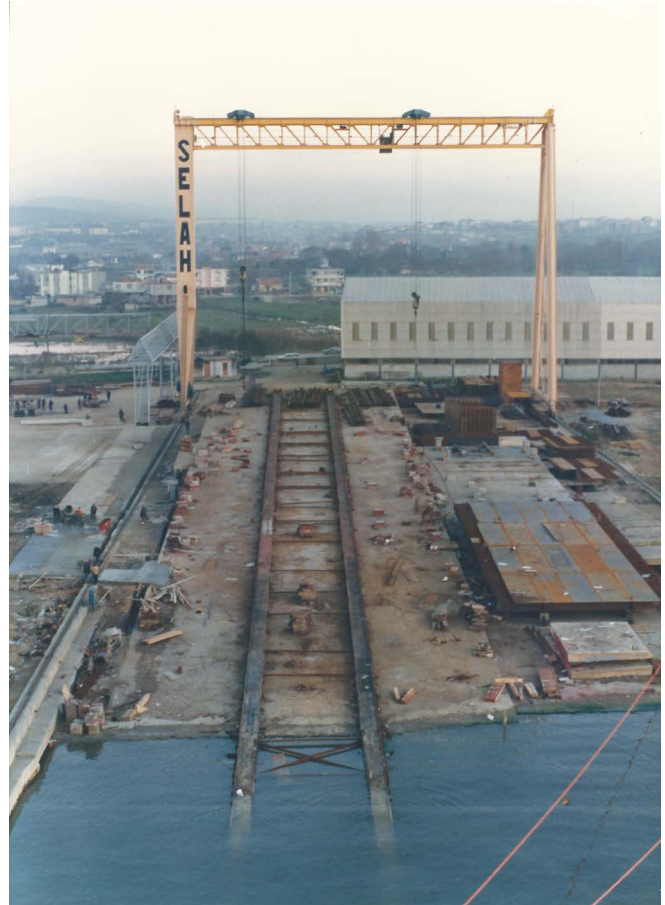
Bu değişime kayıtsız kalamayan girişimcilerden biri de Sezai Selah olur. 1954 yılında, İstanbul'un Levent semtinde onun kurduğu imalathaneye başlayan Selah Makine serüveni, daha sonra üretim ve ticaret faaliyetlerini birleştirerek devam eder. Selah Makine, zaman içinde özellikle hidrolik makineler üzerinde ciddi bir uzmanlık elde ederek sektörün önde gelen firmaları arasındaki yerini alır. Otomotiv yedek parçaları, forkliftler, presler ve çelik ağırlıklı yan sanayi ürünleri Selah Makine'nin üretim faaliyetinin temelini oluşturmaktadır.

Zaman hızla ilerlemektedir. Bu arada, Sezai Selah'ın tek oğlu olan Erkan Selah da lise yıllarından itibaren babasının iş yerine gidip gelmeye, baba mesleğini öğrenmeye başlamıştır. İstanbul ve Türkiye'nin önemli sanayi kuruluşları arasındaki yerini her geçen gün sağlamlaştıran Selah Makine bu şekilde 1970'lerin sonlarına kadar gelir.

Sene 1977 olmuştur. Bu arada Türkiye 10'ar yıl arayla bir askeri darbe, bir de muhtıra görmüş ve üç sene sonra yapılacak bir başka askeri darbenin eşiğine kadar gelmiştir. Ancak hayat öyle ya da böyle devam etmektedir. Erkan Selah da babasının izinden gitmekte, firmanın ürünlerini pazarladığı Taksimdeki ofisinde çalışmaktadır.

Aynı yıl bakanlar kurulundan bir karar çıkar. Yüzyıllardır gemi inşa sektörüne ev sahipliği yapan Haliç'in boşaltılıp buradaki firmaların Tuzla'ya taşınması gündemdedir. Bu önemli karar bir süre sonra Selah Makine'nin yaşayacağı büyük değişimin de habercisi gibidir. Karar alınmıştır ama uygulama düşünüldüğü kadar hızlı olmaz. Araya sosyal çalkantılar ve ardından 1980 askeri darbesi girer. Ülke askeri

darbenin yarattığı yıkımın acılarını her alanda yaşamaktadır. Bu süre zarfında Selah Makine de tüm zorluklara karşın faaliyetlerini sürdürmüş, hatta yurt dışı bağlantılarını geliştirme yoluna gitmiştir. 1982'de, Sezai Selah'ın yurt dışında olduğu bir dönemde şirkete Ulaştırma Bakanlığı'nda bir yazı gelir. Bu yazıda, Tuzla Özel Sektör Tersaneler Bölgesi'nde yer tahsisi yapılacağı ve ilgilenen firmaların



Selah Tersanesi, Tuzla



Selah Tersanesi'nin ilk yılları

müracaat etmeleri gerektiği belirtilmektedir. Tebligat, babası gibi girişimci bir ruha sahip olan Erkan Selah'ın eline geçer ve oğul Selah bu çağrıya olumlu yanıt verir. Henüz 21 yaşında olan Erkan Selah, babasının haberi olmasa da gemi inşa sektörüne girmeyi aklına koymuştur.

Sezai Selah'ın Almanya'da bulunduğu sırada konu ile ilgili bir toplantı düzenlenir. Karaköy'deki tarihi Yolcu Salonu'nda yapılan toplantıya Erkan Selah da katılır. Böylece Selah Makine'nin yer tahsisi talebi resmiyete dökülmüştür. Çok geçmeden karar çıkar, Tuzla bölgesindeki 40 bin metrekaarelik bir alan Selah Gemi İnşa Endüstrisi A.Ş.'ye tahsis edilmiştir.

Sezai Selah yurt dışından döndüğünde büyük bir sürprizle karşılaşacaktır. Üstelik söz konusu yer tahsisinin belirli yükümlülükleri de vardır. Katılımcılardan yıllık 36 bin ton çelik işleme kapasiteli bir yatırım beklenmektedir. Hızlı bir şekilde çalışmalara başlanır. İlk iş olarak gemi inşa mühendisi Erdal Korkmaz'a bir fizibilite raporu hazırlatılır. Korkmaz, aynı zamanda Celal Çiçek için de fizibilite çalışması yapmıştır. Bu arada Sezai Selah, kara sektörü ile ilgili işlerine devam etmektedir. Tuzla'daki kuruluş çalışmaları çok büyük oranda 21 yaşındaki Erkan Selah'ın sorumluluğundadır.

Tuzla'nın o günkü şartlarında yatırım yapmak ise hiç kolay değildir. Tahsis edilen yerler insanların denize girdiği, çadır kurup kamp yaptığı toprak arazilerden ibarettir. Ancak devlete verilen taahhütler nedeniyle yatırımların vakit kaybedilmeden yapılması gerekmektedir. İşe dış duvarlarla başlanır, ardından arazinin betonlanması ve kızak inşaatı gelir. Son olarak küçük bir ofis bölümü inşa edilir. Bütün bu işler üç yıl gibi bir sürede tamamlanır. Yıl 1985 olmuştur, tersane öyle ya da böyle hayat bulmuş, sıra iş yapmaya gelmiştir.

Selah Gemi İnşa Endüstrisi, öncelikle armatörlerle irtibata geçme yoluna gider. Uzun bir arayıştan sonra bir anlaşma sağlanır ve hazırlıklara başlanır. Gerekli öz kaynak bulunmuş, kadro kurulmuş, hatta saclar bile tedarik edilmiştir. Tam anlamıyla faaliyete geçmek içinse kredinin çıkması beklenmektedir. Ancak o sırada finansman bulmak hiç de kolay değildir. Askeri darbenin izleri halen sürmekte, ülkede sıkıyönetim devam etmektedir. Tüm çabalara rağmen, o dönem bir devlet bankası olan Denizbank'tan beklenen kredi çıkmaz. Tüm hazırlıklar boşa gitmiştir. Her şeye karşın Erkan Selah pes etmez. Onca yatırım ve Haliç'in önde gelen ustalarından kurulu kadro ortada kalacak değildir. Şirket açısından kritik bir karar verilir: Selah Gemi İnşa Endüstrisi ilk gemiyi kendisi için yapacaktır. Selah Tersanesi, Denizbank'a bu kez kendi adına kredi başvurusunda bulunur. Projenin onaylanması halinde, tersane, o zamana dek özel sektörde inşa edilen en büyük gemiye imza atacaktır. Sonunda beklenen haber gelir. 10 bin tonluk kuru yük gemisinin kredisi 10 milyon dolar olarak çıkar.

Faaliyete başlanır, ilk gemi Sezai Selah'ın adını taşıyacaktır. İnşaat ilerlemektedir, sıra makinelerin tedarikine gelmiştir. Sezai Selah ilgilendir bu işle. Daha önce de ilişki halinde oldukları MAN firması ile görüşme yapmak üzere Almanya'ya gider baba Selah. Ancak burada beklenmedik, beklenmedik olduğu kadar da hazin bir olay yaşanır. Sezai Selah, Almanya'da yaptığı bir tren yolculuğu sırasında, 1986 yılının eylül ayında kalp krizi geçirerek hayata veda eder. Ömrü yetmemiştir kendi adını taşıyan geminin denize indirilişini görmeye.

Erkan Selah genç yaşında büyük bir sorumlulukla baş başa kalır. Gemi tamamlanmıştır ancak oğul Selah'ın hem gemi işletmeciliği hem de gemi inşasıyla ilgilenecek ne isteği ne de zamanı vardır. Gemi işletmeciliği bambaşka bir ihtisas, uzman kadrolar, özel ilgi gerektiren bir alandır. Bu sırada Denizbank'tan geminin satışı yönünde bir teklif gelir.

Kalkavan Ailesi ile bir görüşme yapılır. Bir tarafta Erkan Selah, diğer tarafta baba Kaşif Kalkavan ile oğulları Nevzat ve Metin Kalkavan vardır. 1987 yılında Nevzat Kalkavan'ın Karaköy'deki ofisinde yapılan ilk toplantıda anlaşmaya varılır. Koskoca geminin satışı iki üç gün içinde, hiçbir pürüz yaşanmadan gerçekleştirilir. Her iki taraf da yükümlülüklerini harfi harfine yerine getirir. O dönemler dikkate alındığında, ne alıcı ne de satıcı açısından kolay kolay üstesinden gelinir bir durum değildir bu.

Selah Tersanesi, genç bir tersane olmasına karşın, kısa zamanda gemi inşa sektörünün önde gelen temsilcilerinden biri haline gelir. Özellikle Almanya ve Hollanda'dan siparişler alınır.

Tıpkı Selah Tersanesi gibi Erkan Selah da kısa süre içinde gemi inşa sektöründe kendine yer edinmeyi başarır. Sektörün önde gelen isimleriyle, gemi inşa sanayisinin daha ileriye taşınması hedefi doğrultusunda önemli çalışmalar imza atar. Erkan Selah genç yaşına karşın duayenlerle sık sık bir araya gelmektedir. Özellikle Gemi İnşa Sanayicileri Birliği (GİSBİR) çatısı altında yürüten çalışmalar birçok anıyı da beraberinde getirir. Birliğin hem kurucuları hem de başkanları arasında yer alan Yılmaz Karahanoğlu ile Celal Çiçek arasındaki iyi niyetli ve sektörün çıkarlarını gözeterek çekişmeler bu anılar arasında önemli bir yer tutar. İki isim arasındaki hoş atışmalara arabuluculuk yapmak Erkan Selah ile Murat Bayrak'a düşmektedir. Bu toplantılarda sektörün nabzını tutan isimler bir araya gelmektedir. Yılmaz Karahanoğlu, Celal Çiçek, Engin Balmumcu, Murat Bayrak, Kenan Torlak, Erkan Selah, zaman zaman Baki Gökbayrak, daha sonraları İsmet Üner gemi inşa sektörünün gelişimi için kafa kafaya verip çalışırlar. Bu isimler aynı zamanda 1987 yılında GİSBİR Yönetim Kurulu'nu oluşturan isimlerdir.

Selah Tersanesi ilk geminin ardından yoğun bir tempoya girer. Bir yandan Hollanda'ya, bir yandan İtalya'ya gidilip gelinir. Bu arada Türk armatörlere gemi yapma şansı çok fazla doğmaz. Daha çok yurt dışına çalışılır. Bu durumu değiştiren gelişmeler ise 1992'de, Tansu Çiller'in başbakanlığı döneminde çıkarılan teşviklerle olur. Önce Ahmet Ağaoğlu'na, daha sonraları ise PAK Holding'e gemiler yapılır. PAK Holding için altı büyük gemi inşa eder Selah Tersanesi. Birlikte çalışılan armatörlerle uzun süreli ilişkiler kurulur. Bu yaklaşım bir gelenek haline alır daha sonraları. Örneğin Ahmet Ağaoğlu ile 22 yıllık bir işbirliği söz konusu olur. Yurt dışındaki armatörlerle de aynı şekilde, uzun süreli işler yapılır. Amaç beklentileri en iyi şekilde karşılayabilmek ve iyi servis verebilmektir.

Selah Tersanesi'nin ürettiği en büyük gemi 17 bin dwt'luk bir kimyasal tanker olur. Yine aynı büyüklükte, çimento yükleme ve boşaltma fabrikası niteliğinde, Avrupa 2010 Dizayn ödülüne sahip iki gemi daha yapar tersane ve bunlardan biri İtalya'ya, diğeri Yunanistan'a teslim edilir. Sektöre 1982 yılında giren Selah Tersanesi, geride kalan yıllar içinde çimento gemisinden kuru yük gemisine, konteyner gemisinden yata, offshore gemisinden askeri gemilere kadar toplam 88 farklı projeye imza atma başarısı gösterir.

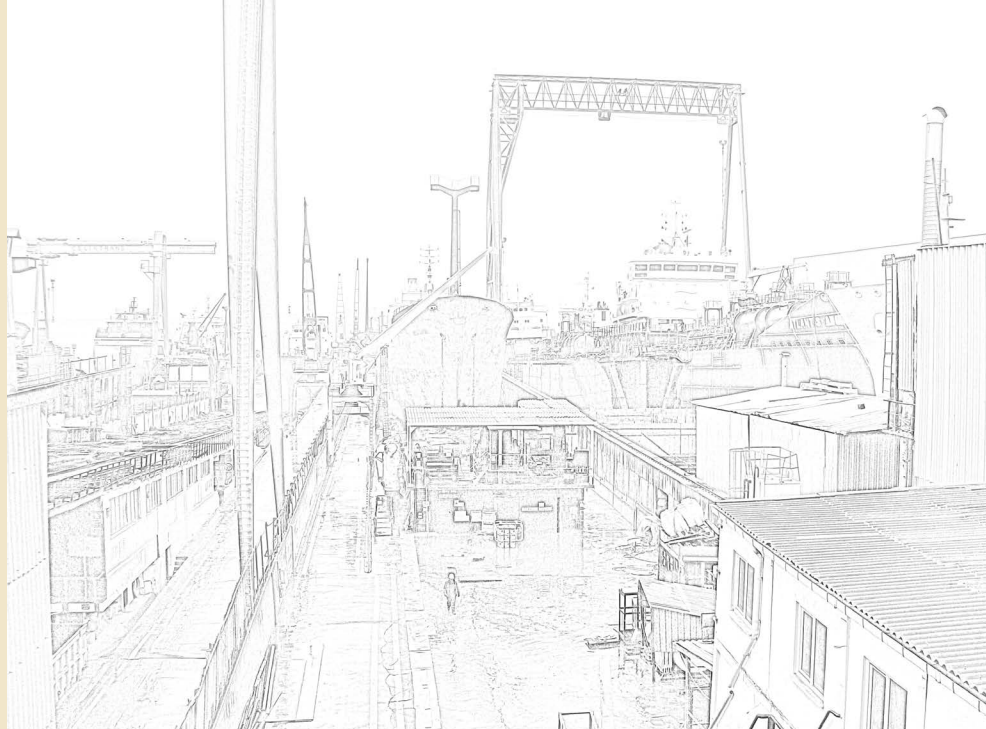


Tersanede gerçekleştirilen bir gemi indirme töreni

Selahattin Aslan Tersanesi (ASTAŞ - SELTAŞ)



Anlatı: Sebahattin Aslan



Kollara kuvvet

Bugün Astaş ve Seltaş tersaneleri, öncesinde Selahattin Aslan Tersanesi ve ondan çok daha öncesi... Gemi inşa sektöründeki 130 yıllık geçmişin en kısa ve kestirme ifadesi belki de bu cümle. Ama kuşaklara yayılan bir tersanecilik geleneğinin tarihini tek cümleyle anlatmak, anlamak, anlamlandırmak mümkün değil elbette.

Astaş Tersanesi 1982 yılında Tuzla'da, Seltaş Tersanesi ise 2008'de Altınova'da tesis edilmiş iki tersanedir. Ama bu iki tersanenin temelleri yalnızca üzerinde kurulu oldukları arazilere atılmaz; o temeller, günümüzde beşinci kuşakla temsil edilen emek, alın teri ve inancın üzerine kuruludur. 1898 yılında Hasköy'de başlar Aslan Ailesi'nin tersanecilik geleneği. O dönem başrolde Koca Mustafa vardır. Bugün bayrağı başarıyla devralan beşinci kuşağın dedesinin dedesidir Koca Mustafa. Ardından oğul Kara Yusuf sürdürür bu önemli mirası. Kara Yusuf, 1950'de, 51 yaşında vefat edene kadar işin başında kalır.

Bu dönemde iki ayrı mekânda hizmet verir tersane. Hasköy ve Piri Paşadaki iki çekek yerinde ahşap teknelerin bakım-onarımı ve yeni inşa faaliyetleri sürmektedir. Piri Paşada elektrik bile yoktur henüz. Fatih'in torunları, İstanbul'un fethinden 450 yıl sonra, hâlâ insan gücüyle çekmektedir gemileri tersaneye. Yüz tonu bulan gemilerdir bunlar. Kurulan palanga sistemiyle, "kollara kuvvet" sarılır halatlar... Henüz çelik tekneler yoktur ortada, ahşaba hayat verir ustalar.

Çoğunlukla yelkenli olan gemilerin Boğaz'ı geçmesi bile ciddi bir sorun olabilmektedir. Karadeniz'e açılmak isteyen yelkenli gemilerin ters rüzgârlar ve akıntılar nedeniyle halatlarla bağlanıp, karadan çekilerek yol alması sağlanır. Şartlar zorlu, olanaklar ise son derece iptidaidir kısacası... Ardından çocukluk yıllarından itibaren tersane ile içli dışlı olan Selahattin Aslan geçer işin başına. 10 yaşındayken ırgatçılıkla başlamıştır işe. Bir gün, hastalandığı için işe gelemeyen çalışanlarının yerine ırgat odasına sokar Kara Yusuf oğlunu. Burada ırgatı çalıştıran bir şalter vardır; baba

"çalıştır" der oğul çalıştırır, baba "kapat" der oğul kapatır... İleride kendi adını taşıyacak olan baba yadigarı tersane, Selahattin Aslan'a okul olur.

Selahattin Aslan, Piri Paşadaki çekek yerini bırakır, Hasköy'de devam eder işe. Zorlu zamanlardır; kışın gemiler çalışmadığından işler durma noktasına gelmektedir. Çalışanlar da mevsimlik tarım işçileri misali kışları memleketlerine, köylerine dönerler. Baharla birlikte tersanelerin hareketlenmeye başlamasıyla Hasköy de bilindik canlılığına kavuşur. Yağ ve zift kokuları ile ateş ve duman birbirine karışır.

Hasköy tersanelerle yaşayan bir yerdir; gerek tersane sahipleri gerekse çalışanlar için hem iş yeri hem ikamet alanıdır. Tersane sahiplerinin evlerinde yapılan yemekler çalışanlarla paylaşılır iş yerlerinde. Sabah işbaşı öncesinde bir insan seli akar Hasköy sırtlarından Haliçe doğru, akşam paydos sonrasında ise tersine döner bu akış.

Selahattin Aslan Tersanesi de bu hareketlilik içinde faaliyetlerine devam etmektedir. Bu arada, tersaneye gelen



Selahattin Aslan gemisi.



Deniz Onak gemisi.

teknelerin bakım ve onarımlarından artan ahşap parçalar zaman zaman işin bedeli olarak para yerine kabul edilir. Bu parçalarla *Hüdaverdi* ve *Mürefte* adlı iki gemi yapılır tersanede. Aslan Ailesi'nin armatörlük geçmişi de bu gemilere dayanır.

Ardından çelik tekneler geçilir. Selahattin Aslan Tersanesi, yeniliklere ayak uydurarak hem yeni inşa hem bakım-onarım faaliyetlerine devam etmektedir. 1982 yılına kadar ağaç ve çelik olmak üzere 26 yeni gemi inşa edilir ve sayısız bakım onarım hizmeti verilir Hasköy'deki tersanede. Kimi zaman anlaşmazlıklar da yaşanır sektörde. Bugünkü yazılı sözleşmelerin yerine sözlerin kontrat kabul edildiği günlerdir. Taşeron bir firma elindeki gemi inşa projesi

için Selahattin Aslan Tersanesi ile anlaşır. Yer ve elektrik karşılığında kira ödeyecek ve proje kapsamındaki faaliyetlerini tersanede yürütecektir. Ancak gel zaman git zaman taşeron firma ile armatör arasında anlaşmazlık çıkar. Gemi inşası durur, ihtilaf uzar da uzar... Gemi tamamlanmadan, tam 7 sene boyunca tersanede öylece kalır. Hatta taşeron firma, armatör denize indirmesini diye geminin altını kesme yoluna bile gider.

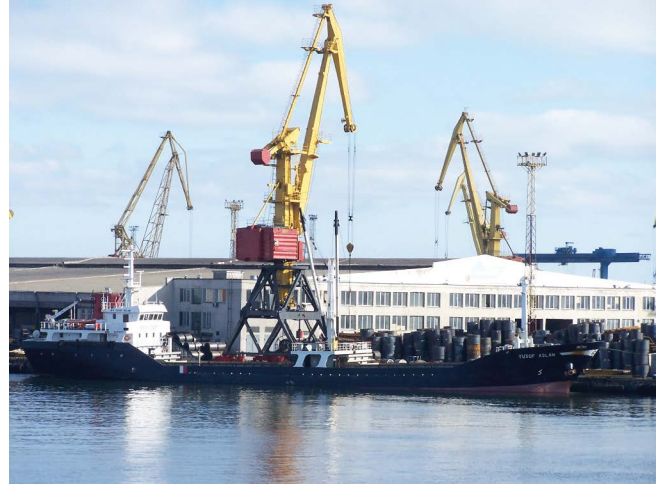
Bu arada zaman ilerlemiş, Türkiye 1980'deki askeri darbeye sarsılmış, köklü bir değişimin eşğine gelmiştir. Gemi inşa sektörü de bu değişimden payını alır. Tersaneler birer birer Tuzla'daki yeni tersaneler bölgesine taşınmaktadır. Selahattin Aslan Tersanesi de aynı dönemde yerini alır Tuzla'da.



Alışıldık bir çevreyi, alışıldık yaşam biçimini; Haliç'i bırakmak kolay değildir ama Tuzla'da sektörün ihtiyacı duyduğu rahat çalışma alanı vardır. Selahattin Aslan Tersanesi yeni yerinde de hem gemi inşa hem de bakım-onarım faaliyetlerini sürdürür. Ayrıca kendileri için ürettikleri gemilerle armatörlük faaliyetlerine de devam ederler.

Yıllar, Tuzla'da gerçekleştirilen yatırımlar ve tamamlanan başarılı projeler eşliğinde birbirini takip eder. 2007'ye gelindiğinde şirketleşme yoluna gidilir ve tersanenin adı Astaş olarak değiştirilir. Aslan Ailesi'nin bir sonraki yatırımı ise 2008 yılında Yalova-Altınova bölgesine olur. Burada 40 dönümlük bir arazi alınır ve Seltaş Tersanesi kurulur. Selahattin Aslan, bünyesinden ikinci tersaneyi çıkarmıştır. Yeni durum, yeni planlama gereğini de beraberinde getirir. Buna göre Tuzla'daki Astaş Tersanesi bakım-onarım, Altınova'daki Seltaş Tersanesi ise yeni gemi inşa merkezi olacaktır.

Bu planlama çerçevesinde, 1982'den bu yana 13 bin tona kadar çıkan farklı büyüklüklerde toplam 16 yeni inşa gerçekleştiren tersane, birçok bakım-onarım hizmeti vererek bugünlere kadar gelir. Aslan Ailesi beş kuşak öncesinden başlayarak babadan oğula aktarılan, Selahattin



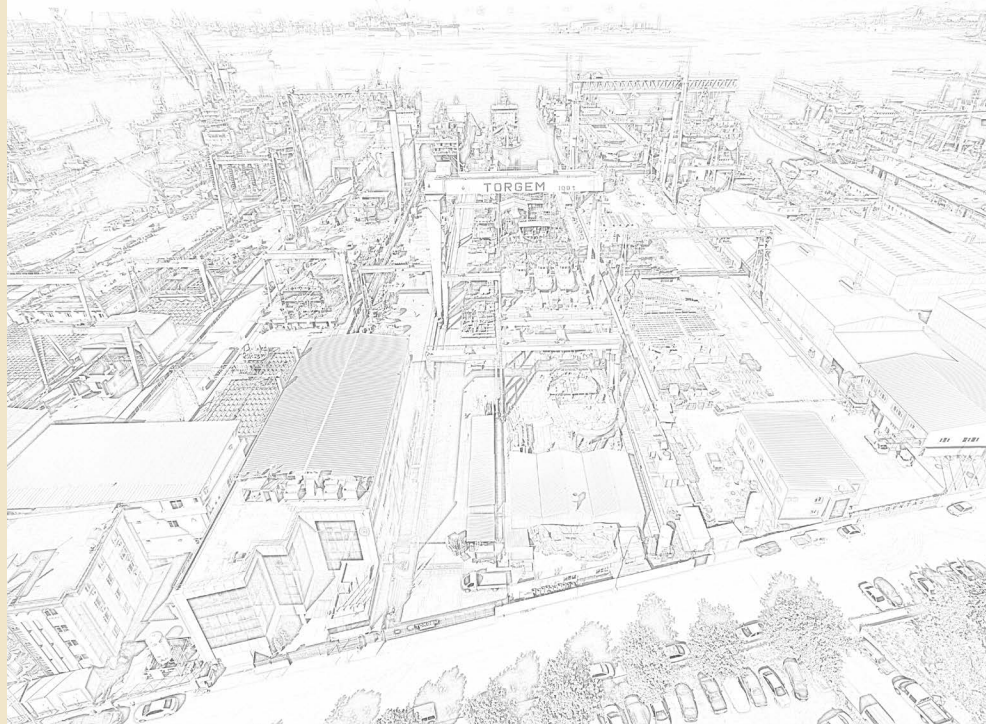
Aslan Tersanesi ile devam eden ve son olarak Astaş ile Seltaş tersaneleriyle yeni bir döneme giren tersanecilik faaliyetlerinin yanı sıra sahip olduğu sekiz gemi ile armatörlüğe de devam eder. Aile bugün de kendi armatörlük firması için ürettiği gemiler ve yine kendi gemilerinin yanı sıra başka armatörlere verdiği bakım-onarım hizmetleriyle Türk gemi inşa sektörüne katkı sunmayı sürdürmektedir.



Enver Aslan gemisi.



Anlatı: Kenan Torlak



Sektörün temellerine atılan imza

Haliç'in hemen kıyısında, Balat'ın Köprübaşı mevkiinde, 10 yaşlarında iki çocuk hummalı bir çalışma içindedir... Önlerindeki 3 metre 30 santimetrelilik teknenin başına eğilmiş, küçük ellerine zar zor sığdırdıkları büyük iş aletleriyle kendilerinden beklenmeyecek ustalıklarını sergilemektedirler. Tamamen kendi çabalarıyla yaptıkları kaygın gururu bakışlarında çakan bir kıvılcım gibidir adeta. Gelecekte Torlak Ailesi'nin tersanecilik geleneğini dördüncü kuşak olarak sürdürecektir Kenan ile Adnan, bu tablonun parçası olmak üzere emin adımlarla ilerlemektedir.

Az ilerde ise başka bir çalışma sürmektedir. Küçük ama becerikli çocukların aile büyükleri, bir taraftan tersane işleri ile ilgilenirken diğer taraftan göz ucuyla iki kardeşi kontrol etmektedir. Hemen yan tarafta, iki işçi, koca bir ağaç parçasını işlemeye uygun hale getirmek için büyük bir uğraş içindedir. İki tarafından tuttıkları hızar, dalgalarda bir aşağı bir yukarı inip çıkan gemiler gibi gidip gelmektedir. 1950'lerin sonları ve 1960'lar boyunca Haliç çevresinin alışılmış görüntüleridir bunlar. Ancak Torlakların gemi inşa geleneği daha eskilere, Osmanlı Devleti'nin son dönemlerine kadar dayanır. Kenan ile Adnan'ın büyük dedesi ile başlayan serüven Rize'den İstanbul'a kadar uzanmıştır. Büyük dede Marango Mustafa, Rize'de yaptığı ağaç tekneleri İstanbul'a kadar yüzdürerek burada donatmaktadır. Ailenin İstanbul günleri de bu şekilde başlar.

Ardından işi Durmuş Ali devralır. O da babası gibi ahşap tekne konusunda eline su dökülemeyecek ustalardan biridir. Bu ustalık kuşaktan kuşağa aktarılır Torlak Ailesi'nde. Üçüncü kuşak Mustafa Torlak ve daha sonraları Kenan Torlak, geleneğin temsilcisi olarak Türkiye gemi inşa sanayinde dikkat çekici projelere imza atarlar. Ahşap teknelerle başlayıp sac gemilerle devam eden gelenek, sektörde önemli bir yer kazandırır Torlaklara.

Aile, henüz ahşap tekneler döneminde bile Gümrük Bakanlığı'na gemiler yapacak kadar maharetlidir. Tersanenin inşa ettiği ilk sac gemi ise 1967'de iner denize. Şener

Güven adlı bu gemi özel sektör tersaneleri tarafından sac kullanılarak yapılan ilk tekne olma özelliğini taşımaktadır. Zaten bu adımın ardından ağaç tekne üretimini tamamen bırakır Torlaklar. Bu arada tersanenin başına Mustafa Torlak geçmiş, onun liderliğinde 1970'lere gelinmiştir. Ülkede gerilimlerin had safhaya ulaştığı, görüşlerin şiddetle ifade edildiği bir süreç yaşanmaktadır. Dördüncü kuşak temsilcisi Kenan Torlak, bu olayların da etkisiyle lise öğrenimini yarında bırakır ve tersanede çalışmaya başlar.



Karaya çekilmiş olan 100 tonluk çektirme tipi ahşap bir teknenin bakımı yapılıyor.



Torlaklar, 1958-1962 yılları arasında Gümrük Bakanlığı ile Sahil Sıhhiye'ye ait motorların yapım ve bakımını da üstlenir. Bu teknelerden birinin teslimi sırasında Mustafa Torlak ve devlet yetkilileri birlikte görülüyor.

Çelik gemi üretimi giderek hız kazanmakta, projeler ardı ardına gelmektedir. Zamanla gemilerin boyları da uzamaya başlar. Balat'taki mekânsal olanaksızlıklar bazı pratik çözümleri kaçınılmaz kılmaktadır. Her yeni ve büyük gemi siparişiyle birlikte tersane alanı deniz doldurularak genişletilir. Talepleri karşılamanın başka bir yolu yoktur. Torlaklar bu sayede, Haliç'te buldukları süre boyunca 1.800 tona kadar gemiler inşa eder. Hatta bir keresinde 3 bin tonluk bir gemiyi iki parça halinde yapıp Haliç Tersanesi'nde birleştirirler.

Bütün bu gelişmeler yaşanırken Kenan Torlak da ustalığını her geçen gün ilerletmektedir. Endaze konusunda büyük bir beceri edinmiştir. Çizdiği projelere göre kalıplar çıkarmakta, gemileri bu kalıplara göre inşa etmektedir. Tersaneden bağımsız olarak, eniştesi Şadan Bayraktar ile yapmaya karar verdikleri gemi bu ustalığın kanıtı olur. Torlak Ailesi'nin Balat'taki tersanesinde baba Mustafa Torlak ve iki kardeşinin ortaklığı bulunmaktadır; Kenan Torlak ise kendi hesabına bir gemi yapmak istemektedir. Babası ve amcalarından olur aldıktan sonra işe girer. İnşa edilecek gemi 720 dwt

olacaktır, çünkü Denizcilik Bankası'nın o dönemde verdiği krediler 700 dwt'dan büyük gemiler için geçerlidir. Geminin tüm projeleri Kenan Torlak'ın elinden çıkar. Sıra onay almaya gelmiştir, resimler Amerikan klas şirketine gönderilir ve büyük bir sürpriz yaşanır; klas kuruluşundan bir tek revize bile gelmemiştir. Birçok mühendisin projesinde revize talep eden kuruluş, Kenan Torlak'ın çizimlerinde düzeltme yapılmasına gerek görmez. Geminin projesi gibi yapım aşaması da başarıyla tamamlanır; bir yılda bitirilen geminin adı *Arif Kaptan*'dır. Kenan Torlak, 1972 yılında, yüzde 50 ortaklıkla ilk gemisine sahip olmuştur.

Bu girişim, yıllar sonra kurulacak olan Torgem Tersanesi'nin de çıkış noktasını oluşturacaktır. Torlaklar, Haliç'te geçirilen süre boyunca 1.000 dwt'un altında 200'e yakın gemi inşa eder. Kenan Torlak'ın 1977'de kurduğu Torgem Tersanesi'nin günümüze kadar imza attığı çeşitli büyüklüklerdeki gemi sayısı ise 130'u bulacaktır.

Kenan Torlak, genç yaşına rağmen aynı zamanda sektörün gelişimi için de çeşitli faaliyetler yürütmektedir. Celal Çiçek, İsmet Üner, Necati Özer ve Erhan Kemahlı gibi isimlerle birlikte Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği'nde (GİSBİR) görev alır. Girişim henüz emekleme döneminindedir. Kemahlı'nın Beşiktaş'ta bulunan ofisindeki küçük bir odada yapılan toplantılar ve iki, üç klasörden oluşan evrakla bir şeyler yapılmaya çalışılmaktadır.

Kenan Torlak ve Torgem Tersanesi, sektörde Tuzla'ya taşınan ilk isimler arasında yer alır. Tersane, buradaki faaliyetlerine, 1983 yılında, Yıldırım Tersanesi için tahsis edilen alanda başlar. Aynı dönemde inşa ettiği *Morkoç* adlı 5 bin tonluk kuru yük gemisiyle zamanının en büyük gemilerinden birine imza atar.

Bu sürecin ardından, Tuzla'daki yer tahsisi gerçekleşir ve Torgem Tersanesi kendi yerine taşınır. Ancak bu boş alana yatırım yapmak zorunluluktur. Kenan Torlak kendisine ait olan iki gemiden birini satarak kaynak yaratma yoluna gider. Bu gelirle önce kredi borçları ödenir, ardından gerekli yatırım yapılır. Biga'da kurulması planlanan, ancak başarısız bir girişim olarak kalan Kıyı Tersanesi'nin Japonya'dan getirttiği teçhizata talip olur Kenan Torlak. Vinçler, kaynak



Kış bakımları için Torlakların Balat'taki çekek yerine çekilen motorlar.

makinaları ve bir tersane için gerekli olan ne varsa buradan temin edilir. Bir hizmet binası inşa edilir ve teçhizat Tuzla'ya getirilip kurulur.

1989 yılında, Tuzla'nın ilkleri arasına girecek olan havuz yatırımı gelir. Erkal Tersanesi'nin küçük bir havuzu vardır ancak Torgem'in sahip olduğu havuz bölgenin bu alandaki ilk ciddi yatırımıdır. Rusya'dan getirilen bu havuz bir devlet tersanesinden satın alınır. Normal şartlarda bu türden bir alışverişin yapılması olası gözükmemektedir. Çeçen bir aracı tarafından gerçekleştirilen bu alımın nasıl mümkün olduğu ise bir muammadır. Sonuçta havuz Boğaz'dan geçmiş, Tuzla'ya ulaşmış ve parası ancak bundan sonra ödenmiştir. Torgem artık tüm gücüyle yeni projeler için hazırdır. Yatırımlar karşılığını bulur ve tersane, 1995 yılında, o zamana kadar Türkiye'de yapılmış en büyük gemiyi inşa eder. Nevzat Kalkavan için inşa edilen bu gemi 12.500 tondur.

Kenan Torlak, 1990'lı yılların başından itibaren, tersanecilik ve sahip olduğu 4 gemi ile yürüttüğü armatörlük faaliyetleri

sayesinde denizcilik sektöründe önemli bir yer edinir. Bu yükseliş GİSBİR'in çalışmalarına da yansımacaktır. Torlak, 1994'ün aralık ayında Celal Çiçek, İsmet Üner, Necdet Özer, Yılmaz Karahanoğlu ve Murat Bayrak gibi isimlerin de desteği ile birliğin başkanlığına getirilir. Bu adım, GİSBİR için yeni bir dönemin de başlangıcı olur. Her şeyden önce yeni bir tüzük çalışmasına ihtiyaç vardır. Kenan Torlak, Yılmaz Karahanoğlu ve Murat Bayrak sabahlara kadar süren çalışmalarından tüzük tadilatını gerçekleştirir. Ardından aidatlar ile ilgili çalışmalar yapılır ve birlik aidatlarının tersanelerin sahip olduğu alan temel alınarak belirlenmesi sağlanır. Torlak'ın getirdiği önemli değişikliklerden biri de profesyonellerle çalışmak olur. Birlik bünyesinde bir genel sekreter istihdam edilir. Bu dönem, Kenan Torlak'ın GİSBİR'e ağırlık verdiği ve sektöre büyük katkılar sağladığı yıllar olarak dikkat çeker. Kenan Torlak, Ankara ile yakın ilişkiler kurma yoluna gider. Sektörün sorun ve taleplerini bürokrasi ile paylaşmak için büyük çaba sarf eder. Bu sayede, Gemi İnşa Sanayi A.Ş.'nin (GİSAŞ) bugün kullandığı binaların da GİSBİR'e kazandırılmasını sağlar. Kenan Torlak, 1998 yılına kadar yürüttüğü GİSBİR yönetim kurulu başkanlığı görevinin ardından, 2011'e kadar da Yüksek İstişare Konseyi Başkanlığı görevini yerine getirir.

GİSAŞ'ın kuruluşunda da Kenan Torlak'ın büyük emeği vardır. Tuzla bölgesinde faaliyet gösteren tersaneler ve yan sanayi firmaları tarafından kurulan şirketin fikir babalığından yanı sıra kurucu başkanlığını da yapar. Bu girişimin hedefi, özelleştirilmesi planlanan Pendik Tersanesi'nin ihalesini alabilmektir. Ancak çeşitli nedenlerden dolayı bu plan gerçekleşemez. Buna karşın GİSAŞ'ın misyonu tamamlanmamıştır. 1998 yılında, yine Torlak'ın yoğun çabaları sonucunda Tuzla Liman Başkanlığı'nın sorumluluğunda olan Aydınli Koyu'ndaki kılavuzluk, römorkaj ve liman hizmetlerinin şirket tarafından yürütülmesi sağlanır.

Kenan Torlak diğer taraftan Torgem Tersanesi'ne yaptığı yatırımları da sürdürür. Torgem bugün kimyasal tankerler, yük gemileri, römorkörler ve mega yatların işlenmesi, onarımı, bakımı ve dönüştürülmesi faaliyetlerini sürdürmektedir.



Anlatı: Ali Torlak



Hayaller ve gerçekler

Torlak Tersanesi, Türkiye'de faaliyetlerine halen devam eden en eski tersanelerden biridir. Torlak Ailesi'nin, Karadeniz kıyılarında, 1800'lerin sonlarında hayat bulan tersanecilik serüveni bir süre sonra İstanbul'la buluşur. Yıl 1955'tir. Geçmiş eskilere dayanan birçok tersane gibi Haliç kıyılarında, Balat'ta sürer hikâye. Ardından ilk şirket kuruluşu gelir 1970'te. Uzun yıllar Haliç'in cefası çekilir. 2.500 metrekaare gibi bir alanda özveriyle hizmet vermeye çalışan Torlak Ailesi, son derece başarılı projelere de imzasını atar, bütün zorluklara rağmen. O kadar küçük bir alanda 3 bin tonu bulan gemiler inşa edilir. O da yetmez, senede iki gemi inşa edebilecek verimliliğe ulaşılr.

Ancak o günün şartları günümüz şartlarından çok farklıdır. Sac bulmak bile bir derttir, hadi onu buldunuz işlemek ayrı bir dert... Teknoloji yerine el emeğinin hüküm sürdüğü günlerdir. Öyle ki, düzlenmesi gereken sac lar yollara serilir zaman zaman, üzerinden geçen arabaların insafına bırakılarak. Bu arada çalışanlarla birlikte ailenin erkek çocukları da işlerle yakından ilgilidir. Torlak Ailesi'nin çocukları özellikle yaz tatillerinde tersanedeki yerlerini alır. Ne de olsa tersanecilik bir aile geleneğidir; nesilden nesle aktarılmalı, genç kuşaklar işi temelden öğrenmelidir.

Yıllar; ülkenin içinde bulunduğu çalkantılar, sektörün kendine özgü zorlukları ve fiziki olanakların yetersizliği ile geçmektedir. Şartlar çetindir. Ancak her şeye karşın Torlak Tersanesi hem sektöre hem de ülkeye hizmet etmeye devam etmektedir. Bu arada ailenin büyük bir kısmı tersanecilikle ilgilense de bazı üyeleri inşaat gibi farklı alanlarda şanslarını denerler, ta ki 1980'li yıllara kadar.

Haliç artık gemi inşa sanayine dar gelmektedir. Türk tersaneciliğinin daha ileri gidebilmek için daha iyi koşullara ihtiyacı vardır. Bu amaçla Tuzla Gemi İnşaat Sanayi Bölgesi'nin kuruluşu gerçekleştirilir. Haliç bölgesinde faaliyet gösteren tersaneler birer birer Tuzla'ya aktarılır. Torlak Tersanesi de 1983 yılında buradaki yerini alır. Bu önemli değişim tüm aile bireylerini yeniden tersane etrafında toplar.

Değişim büyüktür, ancak gelişim mütevazı olmak zorundadır. Evet, Haliç'teki iki buçuk dönümlük alandan 25 dönümlük koca bir alana geçilmiştir ama önemli olan bu alanı yaşatacak kapasiteyi tam anlamıyla kullanabilmektir. Endişeler bu yöndedir. Hatta bu endişeler nedeniyle, tersanenin hemen yanından bir parsel daha alma fikrinden vazgeçilir. Zira bu dönem Torlaklar için hiç de kolay



Kormel, 2008



Kurtefe, 1999-2000

geçmemiştir. Haliç'ten Tuzla'ya taşınmak bile bir maliyettir, üstelik yeni tersaneyi yaşatacak iş imkânları da beklenen düzeyde değildir.

Torlak Ailesi bu şartlar altında kritik bir karar verir: Tersaneye ek gelir elde etmek amacıyla aynı zamanda çekek yeri olarak da hizmet verilecektir. Vakit kaybetmeden faaliyetlere başlanır. Denizciliğin kaderinde olan zorluklarla boğuşmaya devam edilmektedir. Ancak bir süre sonra yaşanacak bir gelişme Torlak Tersanesi'nin geleceği açısından belirleyici olacaktır.

Aile büyüklerinden Kenan Torlak'ın teklifi üzerine, onun yönetim kurulu başkanlığında bir şirket kurulur ve Koray Yurdaer genel müdürlüğe getirilir. Tek tersane olarak çıkılan yola üç tersaneyle devam edilecektir: Torgem, Dentaş ve Torlak.

Bu birleşmenin ardından yatırımlar da hız kazanır. Uzun yıllar yatçılık üzerine odaklanan Torgem Tersanesi gemi inşa alanına yönelir. Torlak Tersanesi ise yatçılığa başlar. Bu arada tersane çekek yeri olarak da hizmetini sürdürmektedir. Bu alanda da önemli başarılar elde edilir, Türkiye'nin en değerli yatlarına ev sahipliği yapılır. Yatçılık serüveni 1995 ile 2005 arasında, yaklaşık 10 sene devam eder. Torlak

Tersanesi kızığa sahip olmadığı için yeni gemi inşa alanına girmez, ancak tersaneye eklenen 60 metrelik iskelede tamir bakım faaliyetlerini de sürdürür. Kızak yatırımı ise 1997'de gerçekleşir. Tekne ve yatlarla başlayan yeni inşa süreci gemi inşasıyla devam eder.

1997 yılındaki yatırımlar bununla da sınırlı değildir. Bu dönemde önemli adımlar atılır. Tersane baştan sona elden geçirilir; yeni kızaklar yapılır, iskeleye boy verilir, Türkiye'nin en büyük vinçlerinden biri tersaneye kazandırılır; bu vinç, 14 tır ve 2 gemiyle Tuzla'ya taşıyacak kadar büyüktür.

Yatırımlar yapılmaktadır ancak beklenen iş yoğunluğu henüz sağlanamamıştır. Elde avuçta olanlarla gerçekleşen atılımın karşılığının alınamaması sıkıntılı bir dönemi de beraberinde getirir. Çıkış yolu ise 1997 yılında kendiliğinden gelir. Tersanenin kapalı alanını kullanmak üzere bir teklif alınır. Torlak Tersanesi için bir dönüm noktası olan bu iş ilişkisi yıllar sürececek bir çözüm ortaklığının da habercisidir. İtalya'dan alınan siparişler tersanede yapılır, donatımı ise kiracı firma üstlenir. Torlak Tersanesi'nde inşa edilen tekneler tüm dünyaya satılmaktadır.

Sıkıntılı günlerin ardından düzlüğe çıkmıştır. Ancak bütün o zorluklarla boğuşulan dönemde bile Torlak Ailesi denizcilik ve gemi inşa sektöründen çıkmayı aklının ucundan geçirmez. Kimi zaman kayıplar yaşanır, kimi zaman kazançlar elde edilir; kazanılan her bir kuruş yeniden tersaneye aktarılır.

Havuz yatırımının da zamanı gelmiştir artık; 2004 yılında İzmir'den bir havuz alınır. Bu havuzun Tuzla'ya getirilişi maceralı olur. 20 kişilik bir ekip ve 8 römorkör eşliğinde, kötü hava koşulları altında yolculuk başlar. Çanak kale Boğazı'ndan geçiş izni alınamaz önce, bir gece su alan havuzun içinde, batma tehlikesiyle karşı karşıya beklenir. Neyse ki ertesi gün izinler alınır ve büyük zorluklara karşın kazasız belasız tersaneye ulaşılır. Yıllarca kullanılacak bu havuz için 1.300 tona yakın sac değişikliği gerçekleştirilir. Hedefler büyümüştür, hayallerde bin kişinin aynı anda istihdam edileceği günler vardır. Çok geçmeden bu hayaller de gerçeğe dönüşür. Yıl 2006'dır, 500 kişiye ulaşan tersane



Yazıcı IV (Beyaz), Kaptan Ayhan Karayel (Turuncu), 1999-2000

çalışanı ve 600 kişiyi bulan taşeron personeliyle aynı anda iki gemi inşa edilmektedir.

Torlak Tersanesi'nin sıradaki hedefi offshore alanında uzmanlaşmaktır. Bu yolda çok önemli bir projeye imza atılır. 2008 yılında, o ana kadar Türkiye'de inşa edilen en büyük platform destek gemisi olan *Viking Lady* tamamlanarak teslim edilir.

Bu olumlu gelişmelerin ardından, 2008 yılında, beklenmeyen fakat denizcilik için alışılmış bir durumla karşılaşılır. Kriz kapıyı yeniden çalmıştır, üstelik bu kez tüm dünyayı etkisi altına alır. Sipariş miktarında ciddi bir düşüş yaşanmakta, var olan siparişlerin de büyük bir kısmı iptal edilmektedir. Birçok tersane gibi Torlak Tersanesi için de kazanç dönemi

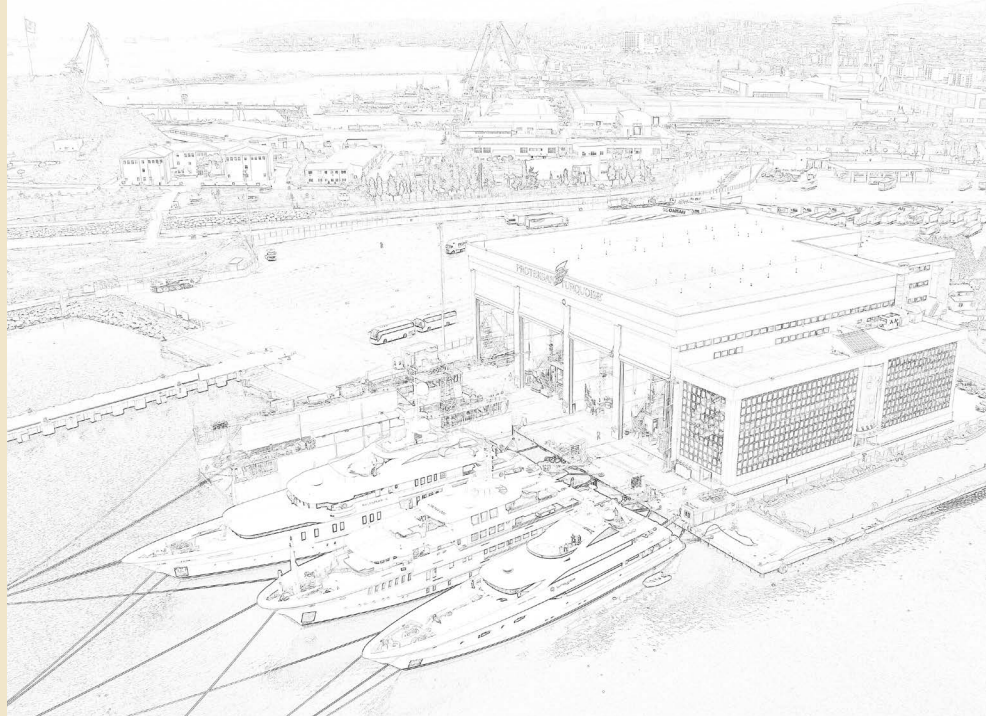
kapanmış, durgunluk dönemi başlamıştır. Bu şartlarda, dört yıl önce büyük zahmetlerle tersaneye kazandırılan havuz elden çıkarılmak zorunda kalınır.

Ancak Torlak Ailesi için denizcilik vazgeçilmez bir tutku, her şeye yeniden başlamak ise tanıdık bir duygudur; 2011 yılına gelindiğinde iki adet yeni inşa kızıağı ve Tuzla bölgesindeki en büyük yüzer havuzlardan biriyle denizciliğe verdikleri hizmeti sürdürürler.

Torlak Tersanesi bugün, 100 yıldan daha uzun bir zamana yayılan kökleri, imza attığı 60'dan fazla yeni inşa projesi ve verdiği 5 milyon dwt'un üzerindeki bakım - onarım hizmetiyle Türkiye'de gemi inşa sektörüne kazandırdığı değerlere değer katmaya devam etmektedir.



Anlatı: Necdet Salgür



Dünyaya yat yapmak

1970'li yılların başlarında, Mecidiyeköy'deki bir fabrikanın bahçesinde, daha önce İstanbul'da hiç görülmemiş bir deniz aracı inşa edilmektedir. Bu, 32 metre uzunluğunda C132 adlı bir yattır. İnşası tamamlanan yat bir tır marifetiyle önce denize indirilir, ardından da donatılmak üzere Haliç'teki tersaneye çekilir. İstanbullular şaşkındır; birçoğu, şaşırtıcı uzunluktaki bu teknenin askeri bir gemi olduğunu düşünür. Ne de olsa, o zamana kadar Türkiye'de üretilen yatlar 7-8 metrelik kotralardan ibarettir.

Daha sonra Motivator gibi farklı adlarla da anılacak olan bu tekne, Türkiye'nin dünya yat pazarında gelecekte edineceği önemli yerin de habercisi niteliğindedir. C132, İtalya'daki bir müşteri için inşa edilmiştir. Daha doğrusu, Proteksan Tersanesi'nin yetkilileri öyle düşünmektedir. Sonradan anlaşılır ki, müşteri sanılan İtalyan, yatı Arap bir alıcıya satmak üzere yaptırmıştır.

Bu olay, henüz 1970'lerin başlarında Türkiye'de nelerin başarılabileceğinin göstergesi olur. Ancak aynı olay bir başka gerçeği daha kanıtlar: Markalaşma olmadan dünyaya hitap etmek, bir Türk üreticisi olarak son alıcıya ulaşmak pek de mümkün değildir. Alıcılar, ülkenin içinde bulunduğu koşullar altında direkt olarak Türkiye'ye sipariş vermekten çekinmektedir. Türkiye'deki mega yat imalatında katma değer yüzde 70-75'lere ulaşırken, bu oran, sanayide elde edilmesi güç bir değerdir. Yine bu imalatın, toplam tekne değerinin yüzde 25'i civarında olan ve çok detay içeren bir ithalatı vardır. Dolayısıyla bir mega yatı tamamlayabilmek için inşaatın yanı sıra donatım ile ilgili birçok kalemin de yurt dışından ithal edilmesi gerekmektedir. Ancak, geçmişte 10 yılda bir gelen askeri müdahalelerle alt üst olan, ithalatın bin bir güçlkle gerçekleştirilebildiği hatta yasak olduğu bir ülkede yat yapmaya çalışmak, deveye hendek atlatmak kadar zordu.

Diğer taraftan, Haliç de uygun koşulları sağlamaktan uzaktır. Yatların denize ulaştırılması bile ciddi bir meseledir. Boğaza açılabilmesi için Galata ve Unkapamı köprülerinin

kaldırılması gerekmektedir. Boğaz'da ise sınırlı bir alanda çalışma zorunluluğu, şartları iyice zorlaştırmaktadır. Proteksan'ın inşa ettiği *Tarabya* isimli teknenin denize indirilmesi sırasında yaşananlar Haliç'in zorluklarını ve risklerini tüm çıplaklığıyla ortaya koyar. İtalyan bir müşteri için üretilen tekne, her zaman olduğu gibi Haliç'e indirilir. Ancak teknenin Boğaz'a ulaşabilmesi için önce Haliç'in ağzına kadar çekilmesi ve ardından Galata Köprüsü'nün açılmasını beklemesi gerekmektedir. Diğer taraftan dibi çamur birikintileri ile dolu olan Haliç, tekneler için tehlikeli bir yerdir. Bu nedenle burada inşa edilen tekneler, öncelikle, Taşkızak Tersane Komutanlığı'ndan kiralanın ve "katır" tabir edilen düşük draftlı çekicilerle çekilmektedir. *Tarabya* için de aynı prosedür uygulanacaktır, bu doğrultuda tekne bağlanır ve işlem başlar. Ancak görevliler *Tarabya*'yı olması gerekenden hızlı bir şekilde çektiğinden, çamur tepelerine takılan tekne bir o tarafa bir bu tarafa yatarken defalarca batma tehlikesi atlatır. Kıyıdan olanları izleyen Necdet Salgür hop oturup hop kalkmaktadır, *Tarabya*'da meydana gelebilecek olası bir hasar her şeyin sonuna gelineceği anlamını taşımaktadır. Zira tekne sahibine bu olayı anlatmak mümkün olmayacak ve tüm sorumluluk Proteksan'ın üzerine kalacaktır. Neyse ki tüm risklere rağmen *Tarabya* denize açılmayı başarır.

Üstelik Haliç yalnızca tekneler açısından değil, imaj açısından da sorunlu bir yer olmaya başlamıştır. Tersanenin birkaç yıl sonra İsviçreli bir alıcı için tamamlayıp teslim edeceği siparişlerin anlaşma safhasında karşılaşılan olay, bu durumun açık bir örneği olur. Alıcı, eşi ile birlikte Türkiye'ye gelmiştir.

Necdet Salgür, müşterilerini havaalanında karşılar ve tersaneye götürmek üzere yola çıkarlar. Fakat yolda karşılaşacakları Haliç gerçeğini açıklamak kolay olmayacaktır. Sütlüce'de bulunan bir mezbahadır bu gerçeğin nedeni. Anadolu'nun çeşitli yerlerinden mezbahaya gelen binlerce koyun haftanın üç günü kesime gitmekte, sırasını bekleyen yüzlerce koyun ise bölgede bekletilmektedir. Salgür



Proteksan'ın inşa ettiği ilk tekne C-132, 1975

ve beraberindekiler Sütlüce Kavşağı'nı döndüklerinde şok edici bir durumla karşılaşır. Koyunlar hızla arabaya doğru koşmakta; sağından, solundan hatta üzerinden atlamaktadır. Amerika'da yaşayan İsviçreli konuklar gördükleri manzara karşısında büyük bir şok ve panik yaşarlar. Elbette durumu anlatılabilmek mümkün olmaz. Dünyanın herhangi başka bir yerinde yat siparişi vermeye giderken koyunların istilasına uğramak kolay kolay karşılaşılabilecek bir olay değildir.

1980'lerin başlarına gelindiğinde imdada Tuzla yetişir, şu sıralar RMK Tersanesi'nin bulunduğu alana taşınır Proteksan. Burada fiziki olanaklar bir miktar da olsa daha iyidir. En azından daha geniş alanlarda, daha rahat çalışma olanağına kavuşulmuştur. 1980 askeri darbesi ve öncesinin ekonomik koşulları da farklılaşmaya başlar. Turgut Özal'ın

başbakanlığı dönemi ile birlikte ithalat serbestisi gelir. Fakat bu kez de teknolojik olanaklar sıkıntı yaramaktadır. Bugün saatler içinde verilebilen malzeme siparişleri o günlerde inanılamayacak kadar uzun zamanlara yayılmaktadır. Önceleri mektupla verilen siparişler ancak 3-4 ayda bağlanabilirken, malzemelerin Türkiye'ye ulaşması bir yılı bulmaktadır.

Zamanla bu zorluklar da aşılır. Önce faks teknolojisi yaygınlaşır. Bu gelişme bir devrim niteliğindedir adeta. Ardından gelen elektronik posta teknolojisi ise işleri olabildiğince hızlandırır. İletişim açısından önceden öngörülemeyen bu hız bir başka sorunu daha beraberinde getirir. Evet, artık siparişler kolaylıkla alınmakta, malzeme büyük bir hızla tedarik edilebilmektedir; fakat bu hızın

getirdiği iş yoğunluğunu karşılayabilecek insan kaynağı aynı hızla yetişmemektedir. Çoğu zaman yetişmiş eleman ihtiyacı; binaların, hangarların, ekipmanların çok daha ötesinde bir ihtiyaç haline gelmektedir. Fakat Proteksan, sektörün ihtiyaçlarını karşılamayı başararak yat sektöründe bir dünya markası olacaktır. Bu başarının temelleri ise 1970'lerin sonlarında atılır. Yıllar boyunca inşa edilen tekneler, uluslararası alıcılar tarafından beğeniyle karşılanmaktadır.

Proteksan kuruluşundan itibaren yalnızca yat sektöründe üretim yapar. Bunun tek istisnası ise 1977 ile 1979 yılları arasında inşa ettikleri balık fabrika gemisi olur. Benzerlerine ancak günümüzde rastlanan bu gemi, dönemi için son derece komplike, zorlu ve zamanını aşan bir proje olarak göze çarpar. Sipariş, Hasan Papila tarafından verilir; amacı, toplanan balıkları gemideyken işleyip ürüne dönüştürmektir. Daha önce Türkiye'de yapılmamış olan bu proje Proteksan'da da heyecan uyandırmıştır. Hemen çalışmalara başlanır. Proje, Kalyon Mühendislik tarafından dizayn edilir ve inşası iki sene sürer. Proteksan yalnızca gemi yapmamıştır bu projeye, aynı zamanda da bir fabrika inşa etmiştir. Balıklar gemiden hiç çıkmadan parçalanıp kurutulmakta ve fırınlanmaktadır. *Papila* adı verilen gemi yıllarca Karadeniz'de çalışır, daha sonra ise satılır ve bugüne kadar Hazar Denizi'nde hizmet vermeyi sürdürür.

Balık fabrika gemisinin ardından 1981 ile 1984 arasında 3 tekne daha inşa edilir. Bunlar, Haliç'teki koyunlarla yüzleşen İsviçreli alıcı için üretilen yatlardır. Ancak yine ticaret yapmak üzere alınmışlardır; üretici Proteksan, satıcı ise İsviçrelidir... Markalaşma yolunda önemli adımlar atılmasına karşın henüz beklenen seviyeye gelinmediğinin de işareti bu aynı zamanda.

Söz konusu teknelerden *Texas* adlı yatın seyir tecrübesi öncesinde yaşananlar da unutulmaz anılar arasındaki yerini alacaktır. *Texas*'ın bağlanması için Bebek'te, kaldırma babalar monte edilir. Ancak aynı gece gelen beklenmedik haber, planların değişmesine neden olur. Teknenin başında bulunan personel, kıyıya monte edilen babalar nedeniyle gözaltına alınmış ve karakola götürülmüştür.

Çalışanların kurtarılması için babalar kaldırılır ve tekne sahilde bulunan banklara bağlanır. Asıl tehlike ise birkaç gün sonra, teknenin seyir tecrübesine çıkacağı sırada yaşanır. Kalkış esnasında, halatların çözümünde geç kalınca banklar yerinden sökülerek havada uçmaya başlar. Neyse ki kimseye zarar gelmez ve bu anı da yıllar sonra tebessümle anlatılacak olaylar arasındaki yerini alır.

Diğer taraftan Proteksan fiberglass tekne üretimi de yapar. 1979 ile 1986 yılları arasında 28 tanesi 12 metre civarında olmak üzere 100'den fazla fiber tekne üretirler. Bu teknelerin arasında, halen Sierra Leone'de dalgıç araştırma gemisi ve İspanya'da balıkçı gemisi olarak kullanılan iki tekne de vardır.

Bu arada hedef hep aynıdır: Markalaşmak, dünyaca tanınmak ve kendi teknesini üretilip satabilen bir tersane haline gelebilmek. Bu hedefe 1990'lı yılların başlarında ulaşırlar. 1997'de Proteksan Turquoise adını alan firma, 1999 yılında ilk 50 metrelik yata imza atar. Adı *Mosaique* olan tekne bir İngiliz için inşa edilir. O yıllarda dünyada 50 metre ve üzeri yat sayısı 50'yi bulmamaktadır.



MY Tarabya, 1981



MY Texas, 1984

Mosaique'in yapılış hikâyesi de ilginçtir. Proteksan Turquoise, yatın üretiminden hemen önce tersane alanını Koç Grubu'na (Bugünkü RMK Tersanesi) devreder. Ancak anlaşma gereği, 10 yıl boyunca tersanenin bir kısmında faaliyetlerine devam edeceklerdir. Amaç geçmişten gelen birikimi bir süre daha sürdürmek ve ardından işi tamamen sonlandırmaktır. Bu sırada beklenmedik ama olumlu bir gelişme yaşanır; *Mosaique* henüz üretim aşamasındayken alıcı bulmuştur. Bu olay yeni hedeflerin de başlangıcı olur. Siparişler gelmeye devam eder. Önce iki tekneyle başlanır, ardından üçüncüsü gelir; ilk iki yat tamamlandığında bu kez de dördüncü sipariş alınır. Gelişmeler hedeflerin değişmesine neden olmuştur.

Seyir tecrübeleri, birbirinden ilginç hatıraların biriktiği anlar olmaya devam etmektedir. Bu kez, seyir sırasında, teknelerden birinin gaz kumandası yerinden çıkar. Yat kontrolsüz şekilde, tıpkı bir pinpon topu gibi etrafa

savrulmaktadır; önce Çelik Tekne Tersanesi'ndeki bir tekneye, ardından bir diğerine ve son olarak da rıhtıma çarparak kısmen karaya çıkar. En kötüsü ise bütün bunlar yaşanırken tekne sahibinin de yatta bulunmasıdır. Bir süre sonra gaz kolunda meydana gelen arıza çözülmüş ve tekne kendi imkânlarıyla tersaneye dönmüştür. Tehlike güç bela atlatılır ama şimdi de asıl sorunun üstesinden gelmek gerekmektedir. Acaba tekne sahibi nasıl bir tepki verecektir ve bu durumu açıklamak mümkün olacak mıdır? Ancak Amerikalı tekne sahibinin olay sırası ve sonrasındaki yaklaşımı şaşırtıcı olur. Son derece eğlendiği anlaşılan adamcağız karaya çıktıktan sonra Necdet Salgür'e teşekkür eder, ardından da "O kadar yere çarptık yata hiçbir şey olmadı, sağlam tekne yapmışsınız" diyerek Salgür'ü tebrik eder.

Bu arada *Mosaique* dünya denizlerindeki seyrine başlamış, rüştünü ispatlamış, herkes tarafından beğenilen bir yat

olarak ün kazanmıştır. Dünyaca ünlü bir isim de *Mosaique*'in büyümesine kapılanlar arasındadır. Bu isim Formula 1'in o dönemki sahibi Bernie Ecclestone'dur. Ecclestone önce *Mosaique*'i satın almak ister fakat yat sahibinin teknesini satmaya niyeti yoktur. Bu sırada Proteksan Turquoise'da da bu tekneye çok benzeyen fakat daha büyük bir yatın inşası sürmektedir. Durum Ecclestone'un kulağına gider ve ünlü işadamı tekneyi yerinde görmek üzere Türkiye'ye gelir. Anlaşma sağlanır, tekne yapılır, Ecclestone'a teslim edilir. Bir süre sonra tekneyi satacak olan Ecclestone, bu teknenin 6 metre büyüğünü yine Proteksan Turquoise'a yaptıracaktır. Faaliyetler devam etmektedir ancak bir süre sonra RMK Tersanesi'nin terk edilmesi gerekecektir. Önce Pendik'teki, ardından da Kocaeli Serbest Bölge'deki araziler alınarak tersane kuruluş çalışmalarına başlanır. Kocaeli'deki tesis 2004 yılında tamamlanır ve 2005'te faaliyete geçer. Bu arada bir sorunla daha karşılaşmıştır; tüm donatım olanakları Pendik ve Tuzla bölgesindedir. Çözüm çok geçmeden üretilir; yatlar Kocaeli'deki tesislerde inşa edilecek, ardından yüzer havuzla Pendik'e getirilerek burada donatılacaktır. Birçok idari zorluğa rağmen, bu şekilde tamamlanan iki tekne de satılır. Proteksan-Turquoise daha sonraki teknelerini de, başarısı kanıtlanan bu yöntemle tamamlayarak ihraç edecektir.

Yat sektörü, özellikle de mega yat üretimi, beklentileri son derece yüksek bir hedef kitleye hitap etmektedir. Bu durum alıcının taleplerini sorunsuz bir şekilde yerine getirmeyi zorunlu kılar. Olmadık zamanlarda, olmadık isteklere yanıt verebilme beceri ve esnekliği anahtar unsurlardan biridir. Tam yat bitti derken istenen bir değişiklik birçok şeyin baştan başlamasına neden olabilmektedir. Proteksan Turquoise, bu isteklere sorunsuz ve hızlı bir şekilde adapte olabileme kabiliyeti ile öne çıkar. Bernie Ecclestone için yapılan ilk yatta da bu türden sorunlarla boğuşurlar zaman zaman.

Bir gün Ecclestone'un eşi, tamamlanmak üzere olan yatı incelemeye gelir ve beklenmedik bir şekilde mobilyaların değişmesini ister. Oysa ilk seçim de kendilerine aittir ama yapacak bir şey yoktur, gerekli değişiklikler hemen yerine getirilir. Başka bir gün, bu kez Ecclestone'un kendisi Türkiye'ye gelir. Özel uçayla Sabiha Gökçen Havalimanı'na

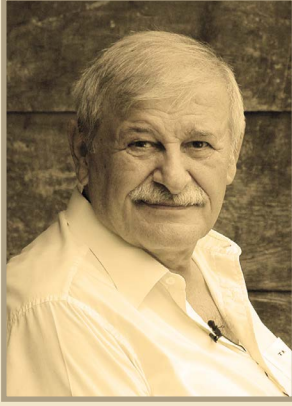
iner. Beraberinde yatta kullanılacak bir kamyon dolusu eşyayla gelmiştir. Ancak eşyaların Türkiye'ye sokulması sorun olur.

Mega yat sektöründe ekstrem müşterilere hizmet verme olasılığı Proteksan Turquoise'in sık sık karşılaştığı bir gerçektir. Bu türden bir durumun en uç örneğine ise İtalyan bir müşteri için yaptıkları teknede rastlarlar. Teslim edildikten kısa süre sonra bir başkasına satılan yat, bakım ve rötuş işleri için tersaneye geri döner. Firma ancak o zaman yeni müşterisinin kim olduğunu öğrenecektir. Yatın yeni sahibi Rusya Federasyonu Devleti olmuştur. Rusya Devlet Başkanı Vladimir Putin ve Başbakan Dmitri Medvedev yatın yeni sakinleridir.

Proteksan Turquoise hız kesmeden, sürekli gelişerek tüm dünyayı etkisi altına alan ekonomik krizin başladığı 2008 yılını sıkıntısız geçirir ve başarısını tam hızla sürdürür. Krize rağmen aynı yıl 7 teknenin inşaatına başlayarak bu krizden de alınının akıyla çıkmayı başarır. 2015 yılında, bünyesine büyük ortak olarak giren Ummanlı işadamı ile birlikte Turquoise Yachts adını alan şirket mega yat alanında Türkiye'nin gururu olmayı sürdürmektedir.



MY Tivoli, 1999'daki seyir tecrübesi sırasında karaya çıkar.



Anlatı: Turgut Kiran

Tuzla Tersanesi - Kiran Holding



Bir torna atölyesi ile başladı her şey

Rize'den bir aile çıkar yola 1949 yılında. Yanına Rumutlarını, geleceğini de alıp İstanbul'a gelir Kıran Ailesi. İçlerinden biri çocuk yaştadır henüz; adeta İstanbul'un Kalafat Yeri'nde dünyaya açar gözlerini 11 yaşındaki Turgut. Burada tornacı çıraklığı yaparken aynı zamanda Tophane Akşam Sanat Okulu'na devam etmektedir.

Çalışkan bir kişiliği vardır Turgut Kıran'ın; 1956'da başlayan askerliğini 1958'de tamamlar ve teskeresini alalı henüz üç gün olmuşken, hiç vakit kaybetmeden yeniden çalışmaya başlar.

Turgut Kıran işinin ehli bir ustadır artık, kendi atölyesini açmanın vakti gelmiştir. 1959 yılında hedefine ulaşır. Kıran, atölyesini açmıştır ancak Türkiye şanssız bir dönemden geçmektedir. 1960 yılında gerçekleşen askeri darbe ülkeyi bir belirsizliğin içine sürüklemiştir. Pek çok yakını, yeni iş yeri açmak için uygun bir zaman olmadığı yönünde uyarılarda bulunur. Ama o kararını vermiştir bir kere.

Yeni atölye, Turgut Kıran için yeni bir dönemin de başlangıcı olur. Bitmek bilmeyen çalışma saatleri birbirini takip eder. Atölyedeki tek torna tezgâhı 24 saat çalışır haldedir. Kıran sabah yedi ile akşam yedi arasında mesaisini sürdürürken, yanında çalışan Necmi Usta da gece boyunca devralmaktadır tezgâhı. Başka çare yoktur; yeni bir atölye kurmak kolay değildir ve borçlar ancak bu şekilde ödenebilmektedir.

Bu yoğun temponun karşılığını alır Turgut Kıran. Borçlar kısa sürede temizlenir. Dahası, yeni tezgâhlarla büyütür atölyesini. İşler gelişir, çeşitlenir. Hatta Kıran, Rus işgali altındaki ülkesinden kaçan Macar bir mühendis subayla plastik makinesi imalatına girişir bir dönem. Başarılı da olur ama bu iş çok yorucudur. Ardından Türkiye'de ilk kez, film naylon yapımında kullanılan "bodinoz" makinesini üretir. Bu yenilik Türkiye için büyük bir atılım olmuştur.

Ama onun gönlü de akıllı da gemi bakım-onarım sektöründedir. Uzun süre ağaç teknelerin buharlı makineleri

üzerinde çalışır, ardından içten yanmalı motorlar gelir. Bu arada ağaç tekneler de yerini sac gemilere bırakmıştır. Turgut Kıran, 1973 senesinde Deniz Nakliyat'ın *Kar* isimli frigorific gemisini ihaleyle satın alır ve armatörlüğe ilk adımını atar.

Bu gemi, acemiliğin tecrübe ve ustalığa döndüğü yılları da beraberinde getirir. 1.560 ton yük alma kapasiteli gemiyi geliştirmek için çalışmalara başlanır. Boy verme dahi yapılmadan kapasite 2.200 tona çıkmıştır. Kıran, bir süre bu şekilde çalıştırdıktan sonra bu kez boy verir gemiye; küçük bir gemiden, o dönem için hatırı sayılır bir kuru yük gemisi elde eder ve uzun süre çalıştırır bu gemiyi.

Turgut Kıran buradan gelen gelire yeni bir gemi yaptırır. Sene 1978'dir, devletin gemi inşa sektörünü teşviklerle desteklediği bir dönemdir. Kıran başlarda bu teşviklere ve borçlanma fikrine soğuk bakar. Ancak sektördeki birçok firma söz konusu teşviklerden yararlanmaktadır.



Tahir Kıran



Gökhan Kıran

Su akmaktadır ve artık bu akışa karşı koymak zordur. Öz sermayeyle başlanan gemi, teşviklerin de eklenmesiyle 11 ayda tamamlanır. Fakat *Tamer Kıran* adını taşıyan gemi ilk seferinde büyük bir şanssızlık sonucu yanar. İspanya'da meydana gelen olay sonucunda gemi Türkiye'ye getirilir ve tamir edilir.

Kıranların iki gemisi vardır; biri Deniz Nakliyat'tan satın alınan *Tahir Kıran*, diğeri ise İspanya'da yandıktan sonra tamir edilen *Tamer Kıran*. Bu gemi Kıranların Haliç'te inşa ettikleri ilk ve son gemi olur.

Kıran Ailesi artık iyiden iyiye Türkiye'nin armatörleri

arasındaki yerini almıştır. Ardından *Gökhan Kıran* isimli bir gemi daha eklenir filoya; bu üçüncü gemi Tuzla'da yapılır. Gemi inşa sektörü Tuzla'ya taşınmış ve yeni bir döneme girilmiştir. Çok geçmeden dördüncü gemi, 26 bin tonluk bir başkası ve diğerleri birbirini takip eder.

Aileye ait gemi sayısı bir ara 40'lara yaklaşır; en ufağı 6 bin ton, en büyükleri ise 38 bin tonluk gemilerdir. Bu şekilde 2003 senesine gelinir, Kıranlar hatırı sayılır bir birikim elde eder. Sektörün belirli bir süre sonra düşüşe geçeceğini öngörmektedir Turgut Kıran. Fakat ilerleyen yıllarda doğruluğu kanıtlanacak olan bu düşüş henüz etkisini göstermemiştir. Bugün için inanılması güç meblağlar



Tamer Kiran

konusulmaktadır. Armatörlerin bir gemiden günde 80 bin dolar kazandığı, gemi fiyatlarının 10'larca milyon dolarla ölçüldüğü yıllardır.

Bugün, Kiran Holding çatısı altında denizcilik sektörünün farklı alanlarında faaliyetlerini sürdüren Kiranlar, 1,2 milyon tonaja ulaşan 17 gemi ile armatörlüğe devam etmektedir.

Turgut Kiran, armatörlüğe başlamasının ardından gemi bakım-onarım sektöründe çalışmayı tercih etmez. Yıllar

sonra oğlu Murat Kiran bu alana girme konusunda ısrarcı olur. Bu ilk girişim baba Turgut Kiran tarafından kabul görmez. 2008 yılında bu kez Kahraman Sadıkoğlu'nun Tuzla Tersanesi'nin satın alınması gündeme gelir. Murat Kiran'ın isteği yerine gelmiştir. Tuzla'nın en büyük tersanelerinden biri olan Tuzla Tersanesi, Kiran Holding bünyesine katılmıştır.

Kiran Holding halen denizcilik, gemi inşa, inşaat, otel, marina ve diğer alanlarda serüvenine devam etmektedir.



Anlatı: Cemal Yıldırım



Krizin önlenemez darbesi

Yıldırım Tersanesi'nin kurucusu olan Cemal Yıldırım, çalışma hayatına 1954 yılında, Perşembe Pazarı'nda girer. Zamanla kendini geliştirerek kaynak ustası olan Yıldırım, askerliğinin ardından daha büyük işler için hazırdır artık. Dönüşte gemi inşa ve bakım-onarım faaliyetlerini bir arada yürütmeye başlar. Bu değişim, Cemal Yıldırım'ı Haliç'in karşı kıyısına taşımıştır, çünkü o dönemde çekek yerleri daha çok Ayvansaray, Balat, Fener gibi yerlerde yoğunlaşmış durumdadır. 1970'li yıllarda başlayan faaliyetleri, sektörün Tuzla'ya taşınmasına kadar burada sürer.

Gemi inşa sektörüne, yoğun emek ürünü olan perçinli gemiler hâkimdir. Özellikle Boğaz'dan gelen gemilerde yapılan dönüşüm işlerinde ciddi bir çaba gerekmektedir. Günümüz gemileriyle kıyaslanamayacak kadar küçük gemilerde bile sırf perçin işleri için altı kişilik bir ekip kurmak zorunludur. Tavlama, nakletme, destek ve en son perçinleme işleri tamamen insan gücüyle yürümektedir. Perçin işlerinin devam etmesinde en büyük etkenlerden biri de kaynak yöntemine henüz tam anlamıyla güvenilmemesidir. Ancak yeniliklere karşı koymak mümkün değildir ve sonunda perçin yerini kaynağa bırakır. Cemal Yıldırım'ın imza attığı son perçinli gemi ise Zeki Kalkavan için inşa edilir.

Diğer taraftan tonaj bakımından da henüz çok fazla ilerlenememiştir. Yüksek tonajlı gemiler genellikle ithal edilirken, Türk gemi inşa sektörü için 300 tonluk gemiler bile büyük bir başarı olarak algılanmaktadır. Cemal Yıldırım'ın Yaşar ve Mehmet Gündoğdu için, yine bu isimlere ait olan tersanede inşa ettiği 300 tonluk gemi de aynı şekilde ilgi görür. O dönemlerde denize indirme törenleri protokol kadar halkın da katıldığı, bayram havasında geçen özel günler olarak algılanmaktadır. Geminin denize indirilişine semt papazından mahalle sakinlerine kadar herkes katılmış, bu koca geminin denizle buluşmasına şahit olmak için yarışmıştır adeta.

Bu arada gemi inşa sektörünün Tuzla'ya taşınması gündeme gelir. Ancak henüz bir belirsizlik hâkimdir. Sektör temsilcileri sık sık Ankara'ya giderek ilgililerle görüşürken, bu heyetlere zaman zaman Cemal Yıldırım da katılır. Celal Çiçek, Kenan Torlak, Yılmaz Karahanoğlu, Necati Özer gibi isimlerden oluşan sektör temsilcileri, devlet kademelerinde her zaman ilgi ve muhatap bulur. Ana gündem ise Tuzla'daki arazilerin tahsis süreleri ile ilgilidir genellikle. Sonunda bu konuda bir uzlaşmaya varılarak bölgenin 49 yıllığına tahsisi sağlanır. Ancak bu henüz ilk adımdır, taşınmanın gerçekleşmesi için uzun yıllar beklemek gerekecektir.

1970'li yılları bu şekilde geçiren Türk gemi inşa sektörü 1980'lerde Tuzla'ya taşınmasının ardından yeni bir döneme girmiştir. Yıldırım Tersanesi, Tuzla'ya ilk taşınan tersaneler arasındadır. Artık daha büyük alanlara sahip olan tersaneler, daha büyük gemiler inşa etmek için gerekli olan altyapıya kavuşmuştur. Bu dönemde 3 bin tonlara varan gemiler yapılabilmektedir artık. Yıldırım Tersanesi'nin Tuzla'da inşa ettiği ilk gemi *Erhan Bayraktar* adlı kuru yük gemisi olur. Ardından *Ekrem Birinci* ve *Hacı Abdullah Tonga* gelir. Bu arada bakım onarım faaliyetleri de sürmektedir.



Yıldırım Tersanesi, yıllar içinde birçok yeni inşa projesinin yanı sıra bakım-onarım faaliyetlerini de yürütür.



Yıldırım Tersanesi, 12 Eylül 1980 askeri darbesi sonrasında gerçekleştirilen ilk greve ev sahipliği yapar.

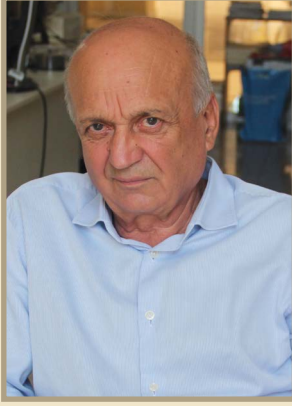
Türkiye'de faaliyet gösteren tersanelerin birçoğu gerek Haliç'te gerekse Tuzla'da çeşitli badireler atlattır. Maddi kaynak bulma zorluğu genellikle en önemli sorunlar arasındadır. Ancak Yıldırım Tersanesi, Tuzla'da bu anlamda bir ilki yaşayarak dikkat çeker. Sektörde, 12 Eylül 1980 askeri darbesinin ardından yapılan ilk grev Yıldırım Tersanesi'nde gerçekleşir. Yaklaşık bir yıl süren grev sonunda anlaşma sağlanır ve faaliyetler yeniden yürümeye başlar.

Tersane için asıl büyük yıkım ise 2008 kriziyle başlar. Sanki akan suyun vanası biri tarafından kapanmış, işler bıçak gibi kesilmiştir. Tersanenin bu şartlara dayanabilmesi çok zordur.

Büyük çabalarla geçen üç yılın ardından, 40 yıllık geçmişe sahip olan Yıldırım Tersanesi faaliyetlerini durdurmak zorunda kalır.



40 yıllık geçmişe sahip olan tersane 2008 krizine yenik düşerek faaliyetlerini durdurur.



Anlatı: Baki Gökbayrak



Malta Şahini: Dünya yatçılığının parlayan "Yıldız"ı

Amerika Birleşik Devletleri'nin Michigan Üniversitesi'nden bir Türk genci mezun olur, 1970'li yılların başlarında. Gemi inşa alanında öğrenim gören Baki Gökbayrak mezuniyetinin hemen ardından vakit kaybetmeden ülkesine döner.

Genç mühendisin gemi inşa hikâyesi de böyle başlar. 1974 yılında Deniz Kuvvetleri'ne girişi, ardından Gölcük ve Taşkızak tersanelerindeki tecrübeler derken, aradan 10 yıl geçer. 1970'ler geride kalmış, 1980'lerin ilk yarısının sonlarına gelinmiştir. Gökbayrak, 1984 yılında askerlik hayatına son verip yeni bir hayatın kapılarını aralar. Şansını yine gemi inşa alanında ama bu kez bir girişimci olarak deneyecektir.

Bu sırada Türk gemi inşa sektörü bir geleneği; Haliç'i geride bırakmış, Tuzla'da dünyaya ayak uydurmaya çalışmaktadır. İstanbul'un yeni tersaneler bölgesi, zorlu ama geleceğe uzanan bir yapılanmanın eşliğindedir. Baki Gökbayrak da askerlik kariyerini noktaladığı yıldan başlayarak bu yapılanma çabalarının bir parçası olacak ve sektöre katkı verecektir.

Gökbayrak, Dentaş Tersanesi'nden kiraladığı alanda, iki adet motor yatın inşaatına başlar. Daha sonra ise ilerleyen yıllarda Yardımcı adını alacak olan İyi Denizcilik Tersanesi'ni satın alır. Küçük, tersaneden çok çekek yeri denebilecek bir yerdir burası.

İnşa edilen yatlar, Baki Gökbayrak'ın aynı zamanda Türkiye'deki ortaklığını ve genel müdürlüğünü yürüttüğü bir İsviçre firması için yapılmaktadır. Bu teknelerden özellikle birinin sahibi ise son derece dikkat çekicidir; müşteri, Formula 1 efsanelerinden Nelson Piquet'dir.

Gökbayrak'ın yat macerasına bu denli hızlı bir şekilde atılmasında, Deniz Kuvvetleri mensubu olduğu dönemde yarı zamanlı olarak çalıştığı bir tersanenin payı büyüktür. Burası, o dönem Profilo Holding'e ait olan Proteksan

Tersanesi'dir. Proteksan, Gökbayrak'a çok şey katar ve daha sonra Dentaş'ta geçecek, yaklaşık bir buçuk senenin temellerini atar.

Fakat bu daha başlangıçtır. Baki Gökbayrak'ın yolu ünlü İtalyan yat üreticisi Fabio Perini ile kesişir. Ortaklık kurulur ve 1986'da Yıldız Tersanesi'nin kurulum çalışmaları başlar. İnşaat 1988'de tamamlanır. Yatırımın neredeyse bir yıl gibi bir sürede bitirilmesinin ardından, aynı anda iki tane 37



Malta Şahini, Yıldız Tersanesi





Dearsan, ürettiği askeri gemilerle adından söz ettiren bir tersane.

metrelik motor yatın inşası başlar. Yıldız Tersanesi, ilerleyen yıllarda, İtalyan yat üreticisi Perini Navi ile birlikte bu müthiş başlangıcı bile gölgede bırakacak başarılarla imza atacaktır.

1992 yılına gelindiğinde Baki Gökbayrak bir tersane yatırımı daha yapar. Bu kez gemi inşa sektörüne girmiştir. 1980 yılında kurulan Dearsan'ı satın alır. Burası da yıllar içinde pek çok gemi inşa, bakım-onarım ve modifikasyon projesine imza atar. Gökbayrak bir anda üç tersanenin birden sahibi olmuştur. Ancak kısa bir süre sonra İyi Denizcilik'i, Yardımcı Tersanesi'ne satar. Dearsan ise uzunca bir süre kendi halinde gelişen bir tersane olarak ilerlemesine karşın birbirinden önemli askeri projelere imza atar ve 2013'te satılır.

Baki Gökbayrak'ın tüm dikkati yatçılıkta ve dolayısıyla da Yıldız Tersanesi'ndedir. 1987'den, ayrıldığı tarih olan 2008 yılına kadar tersanenin genel müdürlüğü ve yönetim kurulu başkanlığını yapar. Yıldız Tersanesi, onun yönetiminde geçen 20 yılda, mega yat segmentinde 40'a yakın proje tamamlar. Yıldız - Perini Navi işbirliği, bu süreçte dünya üzerinde üretilen toplam "mega sailing" yatların üçte ikisine imza atar. Bu inanılmaz istatistik dünya yatçılığının efsanesi "Malta Şahini" ile taçlanacaktır.

"Malta Şahini" hem Yıldız Tersanesi hem de Türkiye için bir gurur kaynağı olur. Proje yine Perini Navi - Yıldız Tersanesi işbirliği ile gerçekleştirilir. 2003 yılında inşasına başlanan bu muhteşem yelkenli yat, üç yıl sonra, 2006 yılında denize indirildiğinde özel mülkiyetteki en büyük yelkenli, dünyanın en uzun yelkenlisi, dünyanın en modern yelkenlisi gibi unvanları elde edecektir. Yelkenlinin inşaatında 200 işçi çalışır, sahibi ise Amazon ve HP gibi markaların hissedarlarından dünyaca ünlü milyoner Tom Perkins'tir. Perkins, 88 metrelik yelkenliyi Çırağan Sarayı'nda düzenlenen resepsiyonla teslim alır.

Dünyanın ilk karbon fiber yelken direklerine sahip olan, bir futbol sahası büyüklüğündeki yelkenleri otomatik olarak çalınan, Atlantik Okyanusu'nu 10 günde geçebilen "Malta Şahini" dünya yatçılığının parlayan "yıldızı" olur.



Anlatı: Taşkın Çilli



Sektörün lokomotifi devlet tersaneleri

Özel teşebbüsün son derece kısıtlı bir paya sahip olduğu dönemde, Türkiye gemi inşa sektörünün lokomotifi kamu tersaneleri olmuştur. Bir taraftan Cumhuriyet'in kuruluşuyla elde edilen kabotaj hakkı sonucunda ortaya çıkan Türk ticari filosunun geliştirilme zorunluluğu, diğer taraftan devletin denizcilik sektörüne verdiği önem hatırı sayılır bir gelişmeyi de beraberinde getirir. 1960'ların başlarından itibaren uygulamaya konulan planlı ekonomi çerçevesinde sektöre verilen destek de bu ivmenin hızlanmasını sağlayan etkenlerden biridir.

1970'lere gelindiğinde, bazılarının geçmişi yüzyıllar öncesine dayanan kamu tersaneleri, imza attıkları projelerle özel sektörün önüne ciddi örnekler sunmuştur. Bu tersanelerin bir diğer işlevi de, henüz özel sektörde yer bulmakta zorlanan gemi inşa mühendislerinin gelişiminde oynadıkları roldür. Genç gemi inşa mühendisleri buralarda yetişecek ve ilerleyen dönemlerde özel sektörün yapılanmasına ciddi katkılar vereceklerdir.

1970 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi Makine Fakültesi'nden mezun olan Taşkın Çilli de bu isimlerden biridir. Çilli'yi diğerlerinden ayıran özelliği ise kamuda bürokrat, Gemi Mühendisleri Odası'nda başkan, Türk Loydu'nda yönetici ve özel sektörde girişimci olarak edindiği tecrübelerdir. Taşkın Çilli, bu görevler sayesinde sektörü tüm yönleriyle gözlemleyebilen nadir isimler arasına girer.

Çalışma hayatına Camialtı Tersanesi'nde başlayan Taşkın Çilli, 1972'de tamamladığı askerliğinin ardından Haliç Tersanesi'nin makine atölyesinde görev alır. Bu dönemde, bir kamu kurumu olan Denizcilik Bankası Anonim Ortaklığı'na bağlı beş tersane bulunmaktadır. Bunlar Haliç, Camialtı, Hasköy, İstinye ve İzmir'deki Alaybey tersaneleridir. Tersanelerde, kalkınma planları çerçevesinde her yıl 10 şehir hatları gemisi inşa edilmektedir. Bir süre sonra Haliç Tersanesi'nde önemli bir proje hayata geçirilir. Polonya'dan alınan Ankara Feribotu'nun bir eşi olacak İskenderun Feribotu'nun inşasına başlanır. Taşkın Çilli proje

koordinatörlüğü görevini üstlenir. Proje Polonya'dan satın alınır ve o günkü şartlarda "yapılamaz" denilen gemi, başarılı bir mühendislik çalışması sonucunda tamamlanır. Ardından inşa edilen İstanbul Feribotu'nu 10 tane şehir hattı gemisi daha takip eder.

Bu arada Camialtı Tersanesi'nde de büyük bir konteyner gemisinin inşasına başlanmıştır. Taşkın Çilli'nin bir süre sonra makine şefi olarak tayin olacağı Hasköy Tersanesi ise bünyesinde bulunan kızakla bakım onarım faaliyetlerini yürütmektedir. Çilli'nin bir sonraki durağı, sahip olduğu 3 havuzla bakım-onarım alanında çok önemli bir yere sahip olan ve zaman zaman özel sektöre de hizmet veren İstinye Tersanesi'nin işletme müdürlüğü olur.

Aynı dönemde kamu tersaneciliği açısından çok önemli bir yatırımın da ilk adımları atılır. İstanbul Tersanesi olarak bilinen Pendik Tersanesi'nin kurulum çalışmalarına başlanmıştır. İnşa faaliyetleri yaklaşık sekiz yıl sürecek olan tersane, tamamlandığında, 600 milyon dolara varan maliyetiyle Orta Doğu'nun en büyük tersanesi olacaktır. Aslında Pendik Tersanesi'nin tahsisi Atatürk döneminde yapılmış ancak aradan geçen yıllar içinde proje bir türlü hayata geçirilememiştir. Tersanenin Japonlar tarafından yap-işlet-devret modeliyle inşa edilmesi planlanmaktadır.





Ancak bu dönemde Haliç ve İstinye tersanelerinde görevli olan Taşkın Çilli ile Gemi Mühendisleri Odası başkanlığını yürüten Ali Osman Adak'ın yoğun çabaları, tersanenin yerli imkânlarla yapılmasını sağlar. Bir Japon firmasından alınan proje hayata geçirilecektir.

Projeler yürümektedir ancak Türkiye her anlamda derinden sarsılacağı bir döneme yaklaşmaktadır. 12 Eylül askeri darbesi gerçekleşir ve Taşkın Çilli'nin özel sektör macerası da bu şekilde başlar. Kamudaki çalışma düzeninde yaşanan değişim bu adımı kaçınılmaz kılmıştır. Çilli, 1981 yılında kurduğu şirketle özel sektöre ilk adımını atar. Müteahhit olarak aldığı inşaa işlerini daha çok İstinye Tersanesi'nde hayata geçirir.

Özel sektör tersaneciliği dikkat çekici bir kabuk değişimi yaşamaktadır bu sırada. Değişimin yönlendiricisi ise devlettir. Tuzla'daki özel tersaneler bölgesinin çalışmaları hız kazanmış, tersaneler için yapılacak arazi tahsisi ile ilgili hazırlıklar tamamlanmıştır. İlk planlamada 4 büyük parselin tahsisi gündeme gelir. Ancak beklenenden fazla taleple karşılaşılınca parsel sayısı 8'e çıkarılır. Desan, Çelik Tekne, Sedef ve RMK'nın da içinde bulunduğu 8 tersane bu tahsisten yararlanır. Ancak Haliç'teki tersanelerin de taşınması gündeme gelince 20 tersaneli bir alan daha bölgeye dâhil edilir. Bu dalgadan ise o günkü adı Ada olan Dearsan, Selah, Torlak, Çeksan, Yardımcı (Gisan) tersaneleri yararlanır. Sıra Sütlüce'ye gelmiştir, bu bölgedeki çekekçiler de Tuzla'dan yer talebinde bulunur. Onlar için de 12 parsellik

bir plan projeye dâhil edilir ve böylece Tuzla'daki tersane sayısı 40'a yükselir.

Pendik Tersanesi'nin inşaa çalışmaları da tüm hızıyla sürmektedir. Burada çalışacak 50 mühendis, Polonya ve İngiltere'ye eğitime gönderilir. Uzun uğraşlar sonucunda tamamlanan tersane 1980'lerin sonlarında hizmete girer. Tersane ilk olarak Denizcilik Bankası Deniz Nakliyat A.Ş. adına yurt dışına yapılan 75 bin tonluk üç gemiyi teslim eder. Ardından Polonya'ya yapılan 26 bin tonluk 3 gemi ve diğerleri gelir. Bu yeni inşaların ardından bakım-onarım hizmetleri başlar.

Diğer taraftan, tersane bünyesinde Sulzer patentiyle bir de motor fabrikası kurulur. Haliç Tersanesi'nde inşaa edilen şehir hatları gemilerinin ana makineleri burada yapılır. Yedek parçaların bir kısmı ise Haliç Tersanesi'ndeki dökümhanede üretilmektedir. Dönemin Türkiye'si için büyük bir adım olan bu gelişme sonucunda yan sanayi de güç kazanacaktır. Kamu tersaneleri, mühendisler ve Haliç Tersanesi'nin içinde yer alan teknik meslek lisesi mezunları için ikinci bir okul olur. Burada yetişen değerli ustalar sektörün gelişiminde büyük rol oynar. Nitekim 2000'li yıllarda Desan Tersanesi'nde restorasyonu yapılacak olan perçinli bir Norveç yelkenlisinin projesinde de bu ustalar büyük bir rol oynayacaktır. Taşkın Çilli, Haliç Tersanesi'nde çalıştığı dönemden tanıdığı ustaları toplayarak bu tarihi geminin yeniden hayat bulmasını sağlar. 1990'ların başında Taşkın Çilli için bir kez daha kamuda görev alma zamanı gelmiştir. Çilli, Türkiye Gemi Sanayi Genel Müdür Muavinliği ve yönetim kurulu üyeliğine getirilir. 1994 yılına kadar sürdürdüğü bu görev sırasında Pendik, Camialtı, Alaybey tersaneleri ona bağlıdır. Bu dönemde özellikle Pendik Tersanesi, bakım-onarım açısından çok önemli bir noktaya gelmiştir. Karadeniz ülkeleri ve Rusya'nın birçok gemisi buradan hizmet alır. Taşkın Çilli kamuda görev yaptığı dönemde özel sektör girişimcilerine de elinden gelen desteği verir. Kahraman Sadıkoğlu'nun İtalya'dan satın alıp getirttiği dünyanın en büyük beton havuzunun Tuzla'ya çekilme hikâyesi bunun örneklerinden biridir. Sadıkoğlu havuzu almıştır, fakat Türkiye'de o dönem havuz ithalatı serbest değildir. Bu nedenle açıkta bekletilen havuzun tersaneye bağlanması

olanaksızdır, üstelik olumsuz hava koşulları nedeniyle parçalanma riski ile karşı karşıyadır. Çözüm önerisi Taşkın Çilli'den gelir. Çilli, yasanın kendisine verdiği yetkiye dayanarak kurduğu komisyonda bir rapor hazırlar ve beton havuzun bu rapor doğrultusunda, en azından kıyıya çekilerek bağlanmasını sağlar. Ancak dönemin bakanı bu hareketten rahatsız olur. Görev için İstanbul'da bulunan Çilli'yi arayan bakan "Nasıl böyle bir şeye izin verirsin?" diyerek hesap sorar. Aslında Çilli herhangi bir izin vermemiş, yalnızca teknik bir rapor hazırlamıştır. Bu örnek, özel sektör tersaneciliğinin zaman zaman yaşadığı bürokratik sorunları bir kez daha gözler önüne serer. Taşkın Çilli ise hem özel sektörde hem de kamu alanında görev yapan biri olarak bu zorlukların en yakın şahitlerinden biridir. Dünyanın en büyük beton havuzunun Türkiye'ye katacağı değerin farkında olan Çilli ufak bir manevrayla yatırımın önünü açmayı başarır.

1980'lerin başından itibaren Tuzla'ya taşınan özel sektör tersaneleri Haliç ve çevresini boşaltmıştır. Boğaz'daki İstinye Tersanesi ise hizmete devam etmektedir. Ancak hızlı bir değişimin içine giren ülkede öncelikler farklılaşmaktadır. Bu anlamda İstinye Tersanesi'nin kurulu olduğu alan, özellikle turizm yatırımları bakımından dikkatleri üzerine çekmektedir. Sonunda beklenen gelişme yaşanır ve İstinye Tersanesi, 1992 yılında kapatılır.

Değişim bakanlıklar düzeyinde de hissedilmektedir. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı 1993 yılında yeni bir yapılanma içine girer. Aynı yıl kurulan Denizcilik Müsteşarlığı, teşkilatını genişletmektedir. Bu kapsamda İstanbul Bölge Müdürlüğü kurulur. Taşkın Çilli bu dönemde Gemi Mühendisleri Odası başkanı olarak Denizcilik Bakanlığı kurulması için yoğun bir mesai harcar ancak tüm çabalara rağmen devletin denizcilikle ilgili teşkilatlanması müsteşarlık düzeyinde kabul görür. İstanbul Bölge Müdürlüğü'ne de Taşkın Çilli getirilir. Çilli'nin bu görevi 1998 yılına kadar sürer.

Taşkın Çilli böylece kamudaki ikinci dönemini de tamamlamış olur. Şimdi yeniden özel sektörde faaliyet gösterme zamanı gelmiştir. Ancak Taşkın Çilli'nin 1970 yılında girdiği gemi inşa sektöründeki görevleri bunlarla

sınırlı değildir. Yaklaşık 20 sene sürdürdüğü Gemi Mühendisleri Odası başkanlığı ve bir o kadar süren Türk Loydu yönetim kurulu üyeliği boyunca sektörü çok farklı açılardan mercek altına alma fırsatı bulur. Özellikle Gemi Mühendisleri Odası'nın Türk Loydu Yönetim Kurulu'nda temsil edilebilmesi için gösterdiği yoğun çaba meyvelerini verir. Ayrıca Çilli, Türk Loydu'nun devlet tarafından kabul gören bir klas kuruluşu haline gelebilmesi için yürütülen çalışmalarda da pay sahibi olur.

1962 yılında kurulan Türk Loydu, her ne kadar gemilere onay belgesi verme yetkisine sahip olsa da bu belgelerin kabul edilirliliğini sağlayamamıştır. Çilli'nin Türk Loydu yönetimine girmesi, dolayısıyla Gemi Mühendisleri Odası'nın kurulda temsil edilir hale gelmesi bir milat oluşturur. 1974 yılında yaşanan bu gelişmenin ardından Türk Loydu, Harbiye'de bir ofis tutar. Ardından Camilati Tersanesi'nde çalışan Sami Özdemir survey olarak görev getirilir. Bir süre sonra Tophane'de bir bina satın alınarak restore edilir. Artık en önemli hedef Türk Loydu'nun uluslararası kabul gören bir klas kuruluşu haline gelmesidir. Bu çabaların başarıya ulaşabilmesi için seneler geçmesi, 1980'in geride kalması gerekecektir. 1982'de Teoman Özalp'in de çabalarıyla yasada gerçekleştirilen bir değişiklik sayesinde Türk Loydu milli klaslama kuruluşu olarak kabul görür. Kurum bu şekilde ilk gelişim evresini tamamlar. Alman ve Norveç loydularıyla yapılan işbirlikleri sonucunda özgün kuralların oluşturulması, Tuzla'da yer tahsisinin sağlanması ve nihayetinde 2008'den sonra başlanan askeri projelerde milli klaslama kuruluşu olarak Türk Loydu'nun görev alması, kurumun önünü açan etkenler olarak göze çarpar.

Yıllar içinde denizcilik sektöründen ağır adımlarla çekilen devlet kurumları, Cumhuriyet'in kuruluşundan itibaren sektörün lokomotifini olmayı sürdürmüştü, 1980'lerde Tuzla bölgesinin tahsisıyla düzenleyici bir rol üstlenmiş, yetiştirdiği mühendis ve ustalar eliyle özel sektörün yapılanmasına katkı sağlamış ve nihayetinde 2000'lerden itibaren özel sektöre verilen askeri projelerle de işveren konumuna geçmiştir. Devlet kurumları bugün de düzenleyici ve destekleyici olarak sektörün önünü açmaya devam etmektedir.

Teşekkürler

Ahmet Esen Bolak

Ahmet Ötkür

Ali Torlak

Asuman Özer

Baki Gökbayrak

Başaran Bayrak

Biröl Alpay

Bülent Hüroğlu

Celal Çiçek

Cemal Yıldırım

Cengiz Kaptanoğlu

Engin Balmumcu

Erkan Selah

Faruk Ürkmez

İlhan Bayrak

İrfan Erdem

İsmail Oyar

İsmet Üner

Kahraman Sadıkoğlu

Kayhan Çindemir

Kenan Torlak

Mehmet Aksoy

Mehmet Taylan

Metin Akgül

Mustafa Gürsoy

Necdet Salgür

Nevzat Kalkavan

Orhan Gürün

Ramazan Gündoğdu

Saffet Yılmaz

Sebahattin Aslan

Taşkın Çilli

Turan Şahin

Turgut Kıran

