TÜRK ARMATÖRLERİ TARİHİ

V.CİLT

Eser

OSMAN ÖNDEŞ

TÜRK ARMATÖRLERİ TARİHİ

V.CİLT

Bu kitap İMEAK Deniz Ticaret Odası ve Türk Armatörleri Birliği tarafından yürütülen
Belge - Bilgi toplama, arşivleme, sergileme ve yayınlama projesinin ürünüdür.

İMEAK Deniz Ticaret Odası
Meclis-i Mebusan Cad. No.22
Fındıklı - Beyoğlu / İstanbul
Tel: +90 212 252 01 30
www.denizticaretodasi.org.tr

Eser
Osman ÖNDEŞ

Grafik Tasarım ve Uygulama
M. Tannur AYBERK - Nusret Çalışır

Baskı - Cilt
Pirintaş Basım San. ve Tic. A.Ş.
Esenkent Mah. Dudullu OSB 2. Cad. No: 5
Ümraniye / İSTANBUL
Tel: +90 216 645 63 63

ISBN
978 - 605 - 137 - 486 - 4 (Tk.)
978 - 605 - 137 - 554 - 0 (5.C.)
İMEAK Deniz Ticaret Odası Yayınları: 94

I. Baskı
Nisan 2017
© Telif Hakkı, IMEAK Deniz Ticaret Odası

İMEAK - Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Metin Kalkavan'ın Önsözü



Bu eser, Türk denizciliğinin sancağını asırlar boyunca denizlerde dalgalandırmış, ismi bilinen veya bilemediğimiz vefakar Türk denizcilerine adanmıştır. Onlar ki, denizciliğimizin bugünlere gelmesinde çok zor ve ağır şartlar altında çok çalışmışlar ve denizciliğimizin bu noktaya gelmesi için alın teri dökmüşler, büyük emek harcamışlardır.

Bu özel çalışma İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın ve aynı zamanda Türk Armatörleri Birliği'nin ortak çalışmalarının değerli bir adımı olarak sunulmaktadır. Biliyoruz ki, üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizin milli ticaret filosu ve çağdaş limanları olmadan ekonomik olarak sağlıklı bir şekilde kalkınmasını beklemek düşünülemez. Millî filo, Türk Deniz Ticaret Filosu demektir. Bu filoyu oluşturanlar ve bugünkü konumuna getirenler yani dedelerimiz, atalarımız gerçekten meşakkatli koşullarda mücadele ederek Türk Ticaret Filomuzun bugünlere gelmesini sağlamışlardır. Her birinin yaşamı ayrı bir destan olan, mücadeleden vazgeçmeyen, yılmadan çalışan bu insanları, büyüklerimizi yani Türk armatörlerini saygıyla anıyoruz. Bu eser aynı zamanda bir vefa borcudur.

İstanbul Ticaret Odası Ticareti Bahriye Şubesi'nin 1926 yılı Raporu'ndan günümüz Türkçesine uyarlayarak bir alıntıyı paylaşmak isteriz: Bu raporda; "...Bu nedenle arz ettiğimiz koşullar altında, hükümetin tesis edebileceği tüm imkanlara sahip ve tüm ülke deniz ticaretini temsil edecek bir denizcilik cemiyetinin kurulması, bir Türk Armatörleri Cemiyeti teşkili lâzımdır. Bu cemiyet, her iki tarafın da maddi ve manevi beklentileri bakımından aynı derecede gereklidir ve önem taşımaktadır" denilmektedir. Bu husus, Türk armatörlerinin ilk örgütü olan "Milli Vapurcular Birliği"nden uluslararası anlamda "Türk Armatörleri Birliği"ne açılan yolu işaret etmektedir.

Dünya denizlerinde Türk ticaret denizciliğinin doğuşunu, büyümesini ve kaynağını teşkil eden Türk armatörlerinin yaşam öyküleri, bu eserle bir tarih metodolojisi içersinde kaydedilerek gelecek kuşaklara aktarılmaktadır. Mustafa Kemal Atatürk'ün söylediği gibi "Geçmişini bilmeyen geleceğine yön veremez". Gelecek kuşaklarımıza, gençlere Türk denizciliğinin geçmişini iyi anlatmalıyız. Bugünlere nasıl geldiğimizi bilirsek, azimle, birlik beraberlik içinde Türk denizciliğini çok daha ileri götüreceğimizi biliyoruz.

Denizcilik zor ve meşakkatli bir iştir. Denizde dümen tutmak, fırtınadan sağ salimen çıkmak yürek işidir. İşte bu yürekli büyüklerimizi rahmetle ve saygı ile anıyoruz. Denizde her şey hafızada kayıtlıdır. Bu eserle tarihe not düşüyoruz. Unutmamak ve unutturmamak adına...

Bu vesile ile beşinci cildini sunduğumuz "Türk Armatörleri Tarihi" başlıklı eseriyle, Araştırmacı Meslek Yazarı Osman Öndeş'e ve emeği geçenlere teşekkür ediyoruz.

Metin Kalkavan
İMEAK Deniz Ticaret Odası
Yönetim Kurulu Başkanı

Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Bedri İnce'nin Önsözü



Dünyanın yüzde 71'i denizlerle ve Okyonuslarla kaplı. Bu denizlerin yüzde 64'ü ulusal hükümranlık alanının dışında kalmaktadır.

230 bayrak ülkesi ulusal hükümranlık alanının dışındaki denizlerde serbestçe seyrediyor.

BM - Birleşmiş Milletler'e üye 193 devletin uluslar arası deniz yönetimine katılımı söz konusu olsa da tek bir kapsayıcı yapı bulunmuyor.

BM çatısı altında çalışan Uluslar arası Denizcilik Örgütü (IMO)'da Türkiye etkin şekilde temsil edilmesi önem arzetmektedir. Bunun için güçlü bir yapıya ve güçlü filoya ihtiyaç var.

AB - Avrupa Birliği denizciliği, refah, kalkınma, rekabet gücünü artırma, ekonomik sorunlardan arınma, istihdam sorunlarını çözme gibi hedeflere ulaşmada en önemli araçlardan biri saymaktadır. AB Komisyonu'nda "Denizcilik ve Balıkçılık Bakanlığı"nın da bulunması denizciliğe verilen önemi göstermektedir.

Türkiye'nin dış ticaret yüklerinin yüzde 90'nın denizyoluyla yapıldığını hatırlatmak isterim.

Bize verilen böylesine saygın sorumluluklarımızın bilincinde olarak, üstlendiğimiz görevlerimizde, ebediyete intikal etmiş tüm büyüklerimizi saygıyla ve rahmetle anıyor ve tüm bu değerleri en iyi şekilde kucaklayıp, bugünden yarınlara azimle ve şevkle devam ediyoruz.

Türk Armatörlerinin ilk resmî örgütü "Milli Vapurcular Birliği"ydi. O yıllardan nice mücadelerle ve çabalarla "Türk Armatörleri Birliği"ne ulaşıldı.

Türk Armatörlerinin yaşam öykülerini arşivlemeliyiz ve anlatmalıyız.

"Türk Armatörleri Tarihi" başlığını verdiğimiz bu eser böylesine bir amaçla; İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın ve Türk Armatörleri Birliği'nin ortak kararı olarak kararlaştırılmıştır.

Dünya denizlerinde Türk ticaret denizciliğinin doğuşunu, büyümesini ve kaynağını teşkil eden Türk armatörlerinin yaşam öyküleri, bu eserle gelecek kuşaklara emanet edilmektedir..

Beşinci cildini sunduğumuz "Türk Armatörleri Tarihi" başlıklı eseriyle, Araştırmacı Meslek Yazarı Osman Öndeş'e ve emeği geçen tüm katılımcılara teşekkür ederiz.

Ahmet Bedri İnce
Türk Armatörleri Birliği
Yönetim Kurulu Başkanı



Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ı ziyaret anısı.
(Soldan) Koray Deniz, Servet Yardımcı, Metin Kalkavan, Yalçın Sabancı,
Eşref Cerrahoğlu, Yılmaz Ulusoy, Erol Yücel, Cengiz Kaptanoğlu,
Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan,
Bedri İnce, Kemal Yardımcı, Halim Mete, Nevzat Kalkavan,
Ulaştırma, Haberleşme ve Denizcilik Bakanı Binali Yıldırım,
Bayram Aslan, Erhan Bayraktar, Cihan Ergenç, Rıdvan Kartal

Başlarken



Türk Armatörleri Birliğinden :

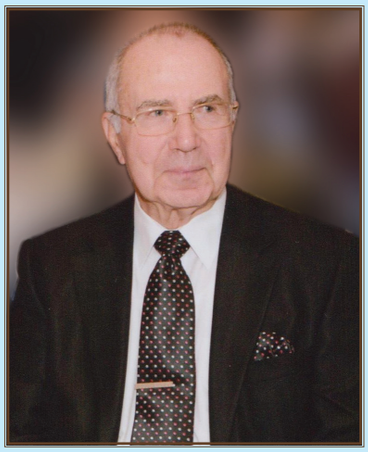
İstanbul Vilâyetince tescil edilen (Türk Armatörleri Birliği) idare heyeti intihabı için 10/8/939 perşembe saat 16 da Galatada Rıhtım caddesinde Kefeli Hüseyin hanında 10 numaralı dairede umumî heyet içtimaı yapılacağından müessis azaların işbu toplantıya tesrifleri rica ve ilân olunur.

Türk Armatörleri Birliği

Milli Vapurcular Birliği'nden Türk Armatörleri Birliği'ne

İstanbul Vilayeti tarafından tescil edilen "Türk Armatörleri Birliği"nin 10 Ağustos 1939 Perşembe günü Saat 16.00'da Galata'da Kefeli Hüseyin Hanı 10 Numaralı dairede ilk Umumi Heyet toplantısı ilanı ve haberi.

Kaynak: Cumhuriyet Gazetesi arşivi.



Bir yolun sonuna gelirken

"Tarih" dediğimizde belgelere ulaşmak, arşiv çalışması yapmak, bilimsel araştırma kaynaklardan ve eserlerinden yararlanmak anlaşılır.

Deneyim ister, bilgi ister.

Tarih günü değil, geçmişi anlatır.

Türk Armatörleri Tarihi'ni meydana getiren altı ciltlik çalışmalarımın hemen büyük çoğunluğu kişisel araştırma çalışmalarımın ürünü olarak meydana gelmiştir. Neşredilen bu belgelerin tamamı ilk kez bu eserin bütününde yer almaktadır.

Batı dünyasında denizcilik kavramındaki kayıtlar, gerek yazılı metinler ve gerekse fotoğraflardan oluşan arşivler son derece ayrıntıları içerir ve muntazamdır.

Bu anlamda, diğerleri gibi örneğin Kefelizâde Hamdi Bey'in 1924'de satın alarak "Hilâl" adını verdiği geminin sicili kaydı İngiliz denizcilik arşivlerinde yer almaktadır.

Bir örnek vermek isterim;

Bu örnek için seçtiğim İngiltere kaynaklı belge "Clyde Build Ships" arşivi. Bu arşivin gemi sicilindeki bilgiler Kefelizâde Hamdi Bey'in 1924'de satın alarak "Hilâl" adını verdiği gemiye ait tüm ayrıntıları vermekte.

"Hilal" in ilk adı "Dragut" ve bayrağı Fransız.

Bu geminin ilk armatörü St. Nazaire merkezli Compagnie General Transatlantique. İnşa Tersanesi Clyde, Scott & Co, Greenock Cartsdyke East. Dragut 25 Mayıs 1880 tarihinde denize indiriliyor.

1907'de Livorno merkezli Carter & Del Corona firmasına satılıyor ve "Malfada" adı veriliyor. Bu noktada bir tereddütüm var. Geminin adının " Mafalda" olduğuna dair bir başka kayda da rastladım.

1914'de Pire merkezli Yunanlı armatör M.Strapoulos satın alıyor ve "Argos" adını veriyor.

1921'de Londra merkezli Egypt & Levant Steam Ship Co. – Thomas Bowen Rees & Co. Ltd.,'e satılıyor ve"Elpiniki" adını veriliyor.

Çok ilginç bir bilgi ortaya çıkmakta; Zira Thomas Rees İzmir'e yerleşmiş İngiliz Levantenlerdendir ve art-nuveau mimariyle inşa edilmiş olan "Rees House" halen İzmir Pasaport-Konak'ta sahilde yer almaktadır. Bu binanın girişi aynen korunmaktadır ve özellikle denizcilik dünyasından dostlarımıza öneririm.

Thomas Rees hakkında çok geniş bilgi ve fotoğraflar Vapur Donatanları ve Acenteleri Tarihi başlıklı eserimde görülebilir.

Merkezi İstanbul'da olan Hacıpaşazâdeler ve Kefelizâde Abbas Remzi Bey, Thomas Rees'den 1923'de satın aldıkları bu gemiye "Hilal" adını vermişlerdir.

Clyde Built Ships arşivindeki gemi sicili bize Kefelizâde ailesinde Abbas Remzi Bey isminde bir armatörü da işaret etmektedir.

Kefelizâde Hamdi Bey 1924'de "Hilâl" i satın almıştır.

"Hilâl" 15 Mart 1931 tarihinde Zonguldak'tan kömür yüklü olarak İstanbul'a seyrederken Kefken Burnu civarında batmıştır.

Günümüz yazılım teknolojisi, arşiv çalışmaları için hudutsuz imkanlar vermektedir. Belge ve bilgi toplanması ve bunların bir plan doğrultusunda kayda geçirilmesi, araştırmacıların hizmetine sunulur hale getirilmesi bu konuda kurumsallaşmayı gerekli kılıyorsa, bu husus karar vericilerin tarihin önemini algılamasına bağlı bulunmaktadır .

Bu araştırmaları yaptığım üç yıl boyunca ulaşılabilen hemen çoğunluk İngiliz denizcilik arşivleri ayrı vakıflar, yardım cemiyetleri veya müzeler bünyesinde toplanmış ve bilgiye ulaşmak, fotoğraflardan yararlanmak toplamı hayli yüksek rakamlara mâl olacak hale gelmiştir.

Türk Armatörleri Tarihi çalışmalarım bu anlamda da bir ayrıcalık ifade etmektedir. Bundan böyle çalışma yapması istenecek bir araştırmacı çıkarsa, talep eden kurum ve araştırmacı için bilgiye ve belgeye ulaşmak hayli parasal külfetli olacaktır.

"Türk Armatörleri Tarihi" kavramında beni ilgilendiren bütünsel hedef, bu bağlamdaki tarih araştırmalarıydı.

Neticede Milli Vapurcular Birliği'nden Türk Armatörleri Birliği'ne kadar uzanan tarihsel süreci belgeleriyle ortaya çıkardım. Böylece artık Türk Armatörleri Birliği dediğimizde, başlangıç tarihinin 10 Ağustos 1939 ve ilk Yönetim Kurulu Başkanı'nın Mütercimzâde İsmail Hakkı Denizaşan ve ilk genel kurul üyesinin Abdi Vehbi Dural olduğunu hatırlayabiliriz ve varsa yanılgıları düzeltebiliriz.

Bu eser ayni zamanda Beşinci ve Altıncı ciltlerde hemen büyük çoğunluğu günümüz armatörlerinin yaşam ve meslek öykülerinin yer aldığı söyleşiye dayalı kayıtlardan oluşmaktadır.

Her yolun sonu, bir başka yolun başlangıcıdır.

Diyenler "Bâki kalan bu kubbede hoş bir sedâ" demişlerse, ben de böyle hatırlanacak benzersiz bir eseri meydana getirdiğime inanmaktayım.

Osman Öndeş

10 AĞUSTOS 1939'DE KURULAN TÜRK ARMATÖRLERİ BİRLİĞİ'NİN TARİHİNE AİT SATIR BAŞLARI



Türk Armatörleri Birliği'nin 1939 yılında kuruluşundan günümüze kadar olan Yönetim Kurulu Başkanları

. Türk Armatörleri Birliği'nin 1939 yılında kuruluşundan itibaren günümüze kadar 25 Yönetim Kurulu Başkanı görev üstlenmiştir.

. 1920 ve sonrası yıllarda Türk Armatörlerini bir araya getiren ilk meslek kuruluşu "Milli Vapurcular Birliği" idi.



Milli Vapurcular Birliği üyeleri

. O yıllarda herhangi bir özgün armatörlük örgütü olmadığından Milli Vapurcular Birliği, Dersaadet/ İstanbul Ticaret Odası bünyesinde bir meslek komitesi gibi faaliyet gösterdi.

. "Türk Armatörleri Birliği" İstanbul Vilayeti tarafından onaylandı ve ilk Genel Kurul Toplantısı 10 Ağustos 1939 günü, Rıhtım Caddesindeki Kefelizâde Hüseyin Han'daki ilk merkez adresinde yapıldı.

. İlk Yönetim Kurulu Başkanı Mütercimzâde İsmail Hakkı Denizaşan (1)'dır.

. Fakat ilerleyen rahatsızlığı nedeniyle kısa sürede istifa etmek zorunda kalmıştır.

. Abdi Vehbi Dural(2) 2 Şubat 1940 günü yapılan Genel Kurul Toplantısı'nda Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı oldu.

. Rıza Sadıkoğlu (3) 31 Temmuz 1940 tarihli kararla Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı oldu.

. Lütfi Yelkenci (4) 21 Temmuz 1941 tarihinde yapılan Genel Kurul Toplantısı'nda Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı oldu.

. İbrahim Kalkavan(5) 18 Ağustos 1942 günü yapılan Genel Kurul Toplantısı'nda Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı oldu.

. Ali Sohtorik(6) 30 Ağustos 1942 günü yapılan toplantıda Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanlığına getirildi.

. Ali Sohtorik(7) 2 Ağustos 1945 günü yapılan Genel Kurul Toplantısı'nda yeniden Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı oldu.

. Ali Sohtorik 6 Haziran 1947 tarihinde Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanlığından istifa etti.

. Hamdi Selimoğlu(8) 18 Ağustos 1949 günü yapılan Genel Kurul Toplantısı'nda Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı oldu.

. Rıza Kalkavan(9) 28 Aralık 1949 günü Hamdi Selimoğlu yerine Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı oldu.

. İbrahim Kalkavan(10) 31 Temmuz 1950 günü yapılan Genel Kurul Toplantısı'nda yeniden Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı oldu.

. Kemal Sadıkoğlu(11) 23 Temmuz 1954 günü yapılan Genel Kurul Toplantısı'nda Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı oldu.

. Kemal Sadıkoğlu(12) 31 Temmuz 1956 günü yapılan Genel Kurul Toplantısı'nda yeniden Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı oldu.

. Vehbi Aldıkaçtı(13) 4 Ağustos 1959 günü yapılan Genel Kurul Toplantısı'nda Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı oldu.

. Hilmi Daregenli(14) 3 Ağustos 1960 günü yapılan Genel Kurul Toplantısı'nda Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı oldu. (Başkanlık tarihleri 08.08.1960/28.09.1961)

. Fuat Sadıkoğlu(15) 31 Temmuz 1961 günü yapılan Genel Kurul Toplantısı'nda Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı oldu.

. Fuat Sadıkoğlu 16 Temmuz 1961 günü Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanlığı görevinden istifa etti.

. Şevket Manioğlu(16) 29 Eylül 1961 günü yapılan Genel Kurul Toplantısı'nda Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı oldu. (Başkanlık tarihleri 28.09.1961/06.08.1968)

. Vehbi Aldıkaçtı(17) 6 Ağustos 1968 günü yapılan Genel Kurul Toplantısı'nda Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı oldu. (Başkanlık Tarihleri- 06.08.1968/04.08.1969)

. Şevket Manioğlu(18) 4 Ağustos 1969 günü yapılan Genel Kurul Toplantısı'nda yeniden Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı oldu.

. Şevket Manioğlu 15 Ağustos 1969 gecesi vefat etti.

. Şükrü Deniz(19) 24 Ağustos 1970 günü yapılan Genel Kurul Toplantısı'nda Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı oldu.

. Şükrü Göksu(20) 2 Haziran 1973 günü yapılan Genel Kurul Toplantısı'nda Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı oldu.

. İrfan Cerrahoğlu(21) 5 Temmuz 1974 günü yapılan Genel Kurul Toplantısı'nda Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı oldu.

. Şükrü Göksu(22) 8 Ağustos 1975 tarihinde Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı oldu.

. Ziya Kalkavan(23) 17 Ağustos 1975 tarihinde Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı oldu.

. Şadan Kalkavan(24) 30 Haziran 1992 tarihinde Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı oldu.

. Bedri İnce(25) 25 Şubat 2015 tarihinde Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı oldu.

Türk Armatörleri Birliği'nin İlk Genel Kurul Üyeleri:

. Abdi Vehbi Dural, Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk Genel Kurul Toplantısı'nda 1.ci üye olarak kaydedilmiştir.

. Müezzinzâde Ahmet Behçet (Dürer) ,Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk Genel Kurul Toplantısı'nda 2.ci üye olarak kaydedilmiştir.

. Adnan Barsilay (Barzilay) , İsak oğlu 1297 -1881 İstanbul doğumlu Adnan Barsilay Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk genel kurul toplantısında 3.cü olarak kaydedilmiş ve yönetim kurulu üyesi seçilmiştir. Bu karar 14 Ağustos 1939 tarihinde yapılan toplantıda onaylanmıştır.

. Ali Bayrı , Türk Armatörleri Birliği kuruluş safhasında bazı motor sahibi armatörleri de üye kaydetmiştir. Bu armatörlerden biri Amasya motorunun sahibi Ali Bayrı'dır. Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk genel kurul toplantısında 4.cü üye olarak kaydedilmiştir.

. Arslan Sadıkoğlu , Arslan Sadıkoğlu oğlu Arslan Sadıkoğlu Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk genel kurul toplantısında 5.ci üye olarak kaydedilmiştir.

. Hasan Basri Tumanbay , Türk Armatörleri Birliği'nin ilk toplantısının yapıldığı 10 Ağustos 1939 tarihinde kaydı yapılan 6.cı armatör olmuştur.

. Faik Üster, Türk Armatörleri Birliği'nin ilk toplantısının yapıldığı 10 Ağustos 1939 tarihinde kaydı yapılan 7.ci armatör olmuştur.

. Faik Zeren, Türk Armatörleri Birliği'nin ilk toplantısının yapıldığı 10 Ağustos 1939 tarihinde kaydı yapılan 8.ci armatör olmuştur.

. Fehmi Sadıkoğlu , Türk Armatörleri Birliği'nin ilk toplantısının yapıldığı 10 Ağustos 1939 tarihinde kaydı yapılan 9.cu armatör olmuştur.

. Ferit İnal, Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk Genel Kurul Toplantısı'nda 10.cu üye olarak kaydedilmiştir.

. Fuat Akbaş, Recep oğlu 1311 - 1895 Trabzon doğumlu Ferit İnal Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk Genel Kurul Toplantısı'nda 11.ci kurucu üye olarak kaydedilmiştir.

. Mütercimzâde İsmail Hakkı Denizaşan, Yusuf Bahri oğlu 1311 - 1895 İstanbul doğumlu Mütercimzâde İsmail Hakkı Denizaşan Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk Genel Kurul Toplantısı'nda 12.ci kurucu üye olarak kaydedilmiştir.

. Hamdi Selimoğlu, Salih oğlu 1309 - 1893 Rize doğumlu Hamdi Selimoğlu Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk Genel Kurul Toplantısı'nda 13.cü kurucu üye olarak kaydedilmiştir ve yönetim kurulu üyesi seçilmiştir.

. Hasan Mete,1305 - 1889 Rize doğumlu Hüseyin oğlu Hasan Mete Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk Genel Kurul Toplantısı'nda 14.cü kurucu üye olarak kaydedilmiştir.

. Hüseyin Avni Sohtorik, Cafer oğlu 1303 - 1887 Rize doğumlu Hüseyin Avni Sohtorik Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk Genel Kurul Toplantısı'nda 15.ci kurucu üye olarak kaydedilmiştir ve yönetim kurulu üyesi seçilmiştir. Ancak 28 Ekim 1939 günkü dilekçesiyle Birlik'ten istifa etmiştir.

. Hüseyin Tavil (Taviloğlu) , Tavilzâde Mahmud oğlu 1298 -1882 İstanbul doğumlu Hüseyin Tavil Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk Genel Kurul Toplantısı'nda 16.cı üye olarak kaydedilmiştir ve yönetim kurulu üyesi seçilmiştir.

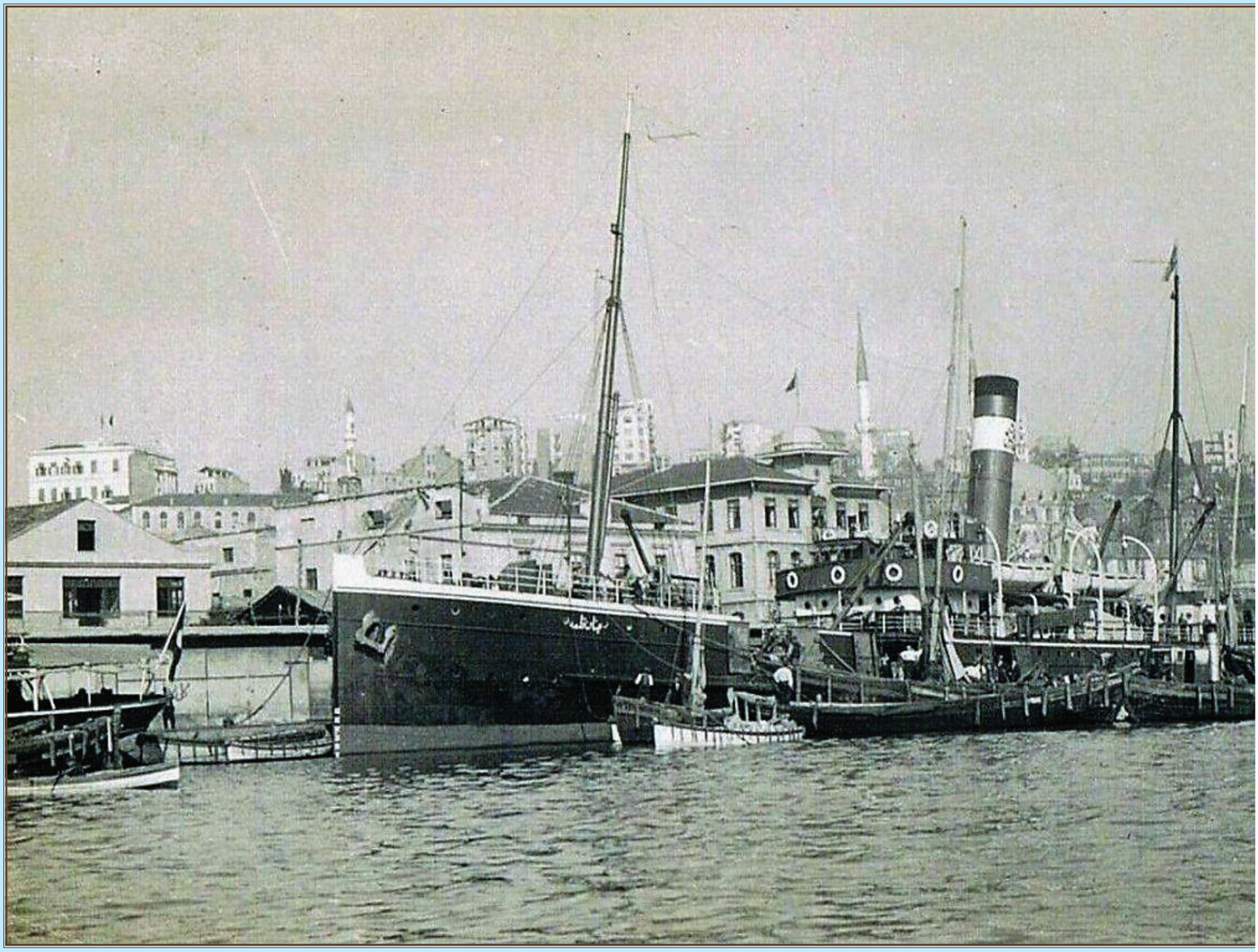
. Hayik Keleşyan , Karabet oğlu 1307 -1891 İstanbul doğumlu Hayik Keleşyan Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk Genel Kurul Toplantısı'nda 17.ci üye olarak kaydedilmiştir.

. İbrahim Kalkavan , Rize eşrafından Rıza oğlu 1301 -1885 doğumlu İbrahim Kalkavan Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk Genel Kurul Toplantısı'nda 18.ci üye olarak kaydedilmiştir.

. İsmail Kalkavan , 1312 -1896 Rize doğumlu Rıza oğlu İsmail Kalkavan Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk Genel Kurul Toplantısı'nda 19.cu üye olarak kaydedilmiştir.

. Kadir Hantal , Tayyar oğlu 1310 -1894 Rize doğumlu Kadir Hantal Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk genel kurul toplantısında 20.ci üye olarak kaydedilmiştir.

. Lütfi Yelkenci , 1307 -1891 Samsun doğumlu Şükrü oğlu Lütfi Yelkenci Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk Genel Kurul Toplantısı'nda 21.ci üye olarak kaydedilmiştir.

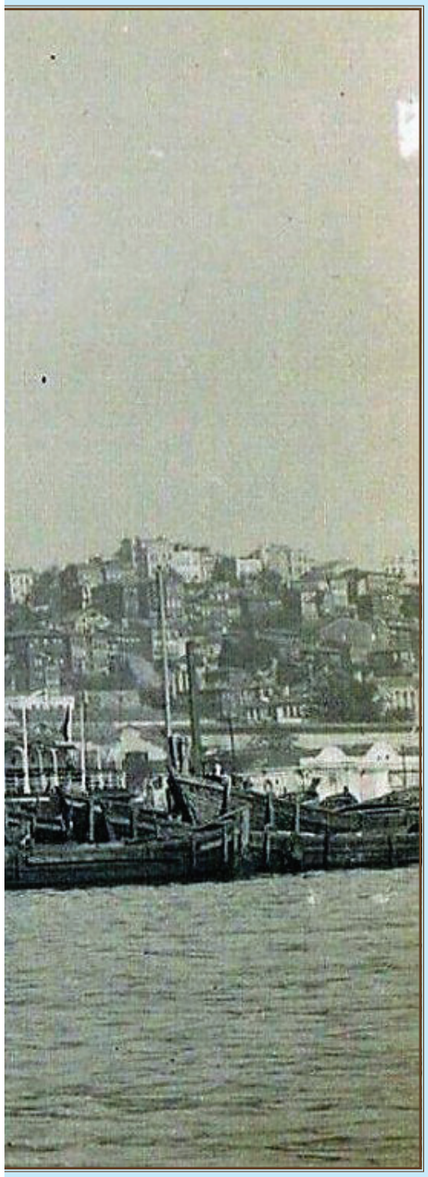


Kefeli Hüseyin Han'dan ayrılarak Kemankeş Mustafa Paşa Sokak'taki Kozluca Han'a intikal eden Türk Armatörleri Birliği giderek Tophane'ye doğru yer değiştirmiştir. Fotoğraf, sahil kısmında Seyrisefain Genel Merkez Binası ve Rıhtımlarda yine gemilerden, mavnalardan , römorkörlerden ve gemicilerden oluşan mahşeri semti Galata'yı resmetmektedir.

. Mahmut Acar , Mehmet oğlu 1318 -1902 İnebolu doğumlu Mahmud Acar Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk Genel Kurul Toplantısı'nda 22.ci üye olarak kaydedilmiştir.

. Mehmet Kazancı, Samsun eşrafından Süleyman oğlu 1307 -1891 Samsun doğumlu Mehmet Kazancı Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk Genel Kurul Toplantısı'nda 23.cü üye olarak kaydedilmiştir.

. Mehmet Tahsin Cerrahoğlu, Cerrahzâde Eşref oğlu 1307 -1891 Karadeniz Ereğlisi doğumlu Mehmet Tahsin Cerrahoğlu Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk Genel Kurul Toplantısı'nda 24.cü üye olarak kaydedilmiştir.



. Muharrem Tavil, Tavilzâde Mahmud oğlu 1307 -1891 Samsun doğumlu Muharrem Tavil (Taviloğlu) Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk Genel Kurul Toplantısı'nda 25.ci üye olarak kaydedilmiştir.

. Nazım Sadıkoğlu, Sadıkzâde Arslan oğlu 1307 -1891 Samsun doğumlu Nazım Sadıkoğlu Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk Genel Kurul Toplantısı'nda 26.cı üyesi olarak kaydedilmiştir.

. Reşit Eskin, Dursun oğlu 1307 -1891 Samsun doğumlu Reşit Eskin Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk Genel Kurul Toplantısı'nda 28.ci üye olarak kaydedilmiştir.

. Rıza Kalkavan, 1284 -1868 Rize doğumlu Kalkavanzâde İbrahim oğlu Rıza Kalkavan Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk Genel Kurul Toplantısı'nda 29.cu üye olarak kaydedilmiş ve Yönetim Kurulu Üyesi seçilmiştir.

. Rıza Sadıkoğlu, Sadıkzâde Hüseyin oğlu 1313 -1897 Rize doğumlu Rıza Sadıkoğlu Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk Genel Kurul Toplantısı'nda 30.cu üye olarak kaydedilmiş ve Yönetim Kurulu Üyesi seçilmiştir

. Sırrı Dede, Şükrü oğlu 1313 -1897 Rize doğumlu Sırrı Dede Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk Genel Kurul Toplantısı'nda 31.ci üye olarak kaydedilmiştir.

. Şükrü Uzuner, Sürmene eşrafından Hacı Yakup oğlu 1310 -1895 Sürmene doğumlu Şükrü Uzuner Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk Genel Kurul Toplantısı'nda 32.ci üye olarak kaydedilmiştir.

. Vehbi Aldıkaçtı, Samsun eşrafından Mustafa oğlu 1310 -1895 Samsun doğumlu Vehbi Aldıkaçtı Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk Genel Kurul Toplantısı'nda 33.cü üye olarak kaydedilmiştir.

Türk Armatörleri Birliği'ne 1939 - 1940 yıllarında üye olarak katılan bazı armatörler;

. Ali Sohtorik, Sohtorikzâde Hüseyin Avni oğlu 1327 - 1911 Rize doğumlu Avni Sohtorik Türk Armatörleri Birliği'nin 29 Nisan 1940 tarihli toplantısında 34.cü üye olarak kaydoldu.

. Muzaffer Pehlivan, Hakkı oğlu 1316 - 1900 Karadeniz Ereğlisi doğumlu Muzaffer Pehlivan Türk Armatörleri Birliği'nin 23 Ekim 1939 tarihle 35.ci üye olarak kaydoldu.

. Mustafa Umman, İsmail oğlu 1299 - 1883 Trabzon doğumlu Mustafa Umman Türk Armatörleri Birliği'nin 18 Aralık 1939 tarihle 36.cı üye olarak kaydoldu.

. Şevket Mânioğlu, Mânizâde Hüseyin oğlu 1314 - 1898 İstanbul doğumlu Şevket Mânioğlu

Türk Armatörleri Birliği'nin 18 Aralık 1939 tarihle 37.ci üye olarak kaydoldu.



Ömer Abed Han

. Dr. Nihat Arkat, Kıbrıs 'lı Aziz Arkat ve Meryem Arkat'ın oğlu 1309 -1893 Kıbrıs doğumlu Dr.Nihat Arkat Türk Armatörleri Birliği'nin 29 Nisan 1940 tarihle 38.ci üye olarak kaydoldu.

. Yusuf Arısan, Kayseri eşrafından Mehmet oğlu 1311 - 1895 Kayseri doğumlu Yusuf Arısan Türk Armatörleri Birliği'nin 11 Ekim 1939 tarihle 39.cu üye olarak kaydoldu.

. Ali Oytun,Mehmet oğlu 1313 - 1897 İstanbul doğumlu Ali Oytun Türk Armatörleri Birliği'nin 20 Ekim 1939 tarihle 40.cı üye olarak kaydoldu.(Tarihlere göre sıra kaydında hata olmalıdır)

Türk Armatörleri Birliği'nin 17 Eylül 1975 tarihinde yapılan Genel Kurul Toplantısı'nda Taksim, Gümüşsuyu, İnönü Cad. Park Palas K.1'de olan genel merkezinin, Galata, Karaköy- Ömer Abed Han K.4 No. 21-22'ye nakledilmesine karar verilecektir. Bu tarihten sonra Türk Armatörleri Birliği'nin Genel Merkezi Galata'da Ömer Abed Han olmuştur.. Günümüzdeki durağı ise Meclisi Mebusan Caddesi'ndeki Dursun Han'dır.

Türk Armatörleri Birliği'nin Fotoğraflarla Karaköy Rıhtımı'ndaki "Geçit Resmi"



Rıhtımda görülen gemi "Sakarya"dır. 1889 yılında Hamburg- Sudamerikanische Dempfrchiffahrts Gesellschaft- Hamburg adına Blohm Und Voss inşa edilmiş 2574 grt. buharlı posta vapuru idi. 1890'da "Montevideo" (II) adıyla hizmete girdi. 1898'de Woermann Linie'ye satıldı ve "Helen Woermann" adı verildi. 1907'de Hamburg Amerikanische Packetfahrt A.G.'ye satıldı ve " Lome" adı verildi. 1914'de Aslan Sadıkoğlu Mahdumu Şti'ye satıldı ve "Sakarya" adı verildi. 19 Mayıs 1943 günü Fethiye'nin 25 Mil Güney Doğu mevkiinde karaya oturdu ve battı. Fotoğraf Renklendirme: Kristal Color, Şeref Mat.

Çok ender bir Karaköy Rıhtım Caddesi fotoğrafı; solda halen klasik bir otele dönüşmekte olan Rıhtım Han görülmekte. Hanın denize bakan çatısında "Lloyd Triestino" levhası yer alıyor. Yol hizasında ise Lloyd Triestino'nun İstanbul genel merkezi yer almakta. Diğer bina "Çinili Han". En ötedeki bina ise Frank Han'dır. Daha yakın plandan bakıldığında; Spido, Dabcovich ve Foscolo Mango levhaları farkedilecektir. Galata rıhtımlarının son şeklini almadığı yıllarda rıhtım yoldan üç metre kadar daha aşağılardaydı ve rıhtım hem çok dardı ve hem de barakalar vardı ve dekovil hattı bulunuyordu. Rıhtımda görülen gemi *"Sakarya"* dır. Bu gemi Sadıkzâde Biraderler'e aitken, Avni Nuri Meserretçioğlu akrabası Aslan Sadıkoğlu ile ortak olmak suretiyle bu gemiyle armatörlüğe adım atmıştır. (1)

"Muntazam ve Lüks Posta Vapuru" diye ilan edilmesine karşın, o yıllardaki tüm gemilerde olduğu üzere yük yolcu gemisiydi. Stanford J.Shaw'un kitabında(2) Nazi zulmünden kaçan Musevileri Romanya'dan alıp Türkiye üzerinden Filistin'e ulaştıran birkaç Türk ticaret gemisinden biri olarak anılmaya devam etmektedir.

---

1) *1888 Blohm & Woss Hamburg inşa ve 2,612 grt. olan S/S Sakarya'nın ilk inşa adı "Montevideo" idi. Satıldı ve "Woermann" adı verildi. 1930 yılına kadar* üç kez *eldeğiştirdi ve "Helene","Lome","Africshore" adlarını aldı.1930'da Sadıkzâde Biraderler ve* Şurekası*'na satıldı. Gemiye "Sakarya" adı verildi.*

.1934'de Vapurculuk Türk *Anonim Şirketi'ne devredildi.*

.1937'de Devlet Denizyolları İdaresi'ne intikal etti.

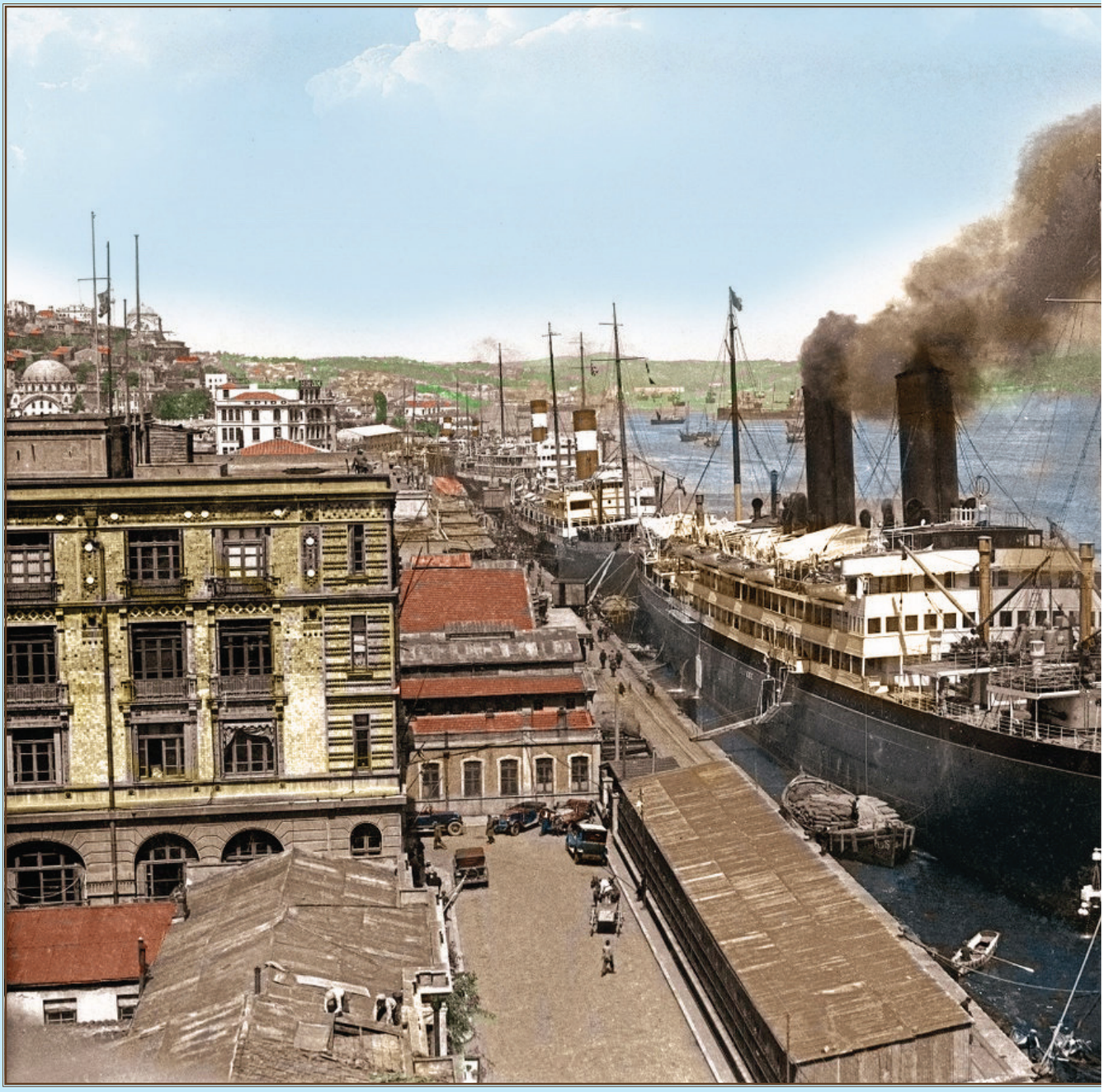
.1938'de asıl armatörü Sadıkoğlu Aslan Kaptan'a iade edildi.

.1941'de şirketin adı "Sadıkoğlu Aslan Kaptan ve Mahdumu" olarak yenilendi.

.Akrabası Avni Nuri Meserretçioğlu Sakarya'ya ortak olarak armatörlüğe adım attı.

Hizmet dışı kaldığında 68 yaşındaydı.

2) *Stanford J.Shaw, "Turkey And Holocaust"- Turkey's Role in Receiving Turkish And European Jewry from Nazi Persecution. Houndmills, Basingstoke, Hampshire: Macmillan, 1993.*



Köprünün üzerinden Galata Rıhtım Caddesi'ni ve gemileri gösteren bir fotoğtaf; Açıkta şamandıralara bağlı gemilerden biri Gülcemal. Rıhtımda bağlı iki gemi, bordasında mavnalar, yolcu bekleşen sandallar, sandalcılar ve görülen tek bina Kefeli Hüseyin Han'dır.

Çok nadir bilinen bu fotoğrafta Çinili Han'ın çok yakınından Karaköy Rıhtımı'nı ve rıhtımdaki gemileri görmekteyiz.

"Bir Deniz Ticaret Merkezi Olarak İstanbul" XIX. Yüzyıldan günümüze kadar meydana gelen temel değişikliklerle, yük ve geleneksel anlamda yolcu hareketleri bakımından artık Osmanlı İmparatorluğu devrindeki ve hatta Cumhuriyet'imizin 70'li yıllarına kadar gelen *"Cihanın sayılı*



liman kentlerinden biri olmak gibi" özelliğini, kimliğini değiştirmiştir. Bu değişim daha da hızlı şekilde devam etmektedir.

İstanbul XX. Yüzyılın ortalarına kadar, temelinde yük ve ayni şekilde yolcu hareketlerinin bölgedeki ilk deniz kapısı önemindeydi. Bu görünümü ile "Uluslararası kavramda bir liman kenti" iken, İstanbul bundan böyle bir yük elleçleme limanı olmak gibi anlamını yitirmiş bulunmaktadır. Liman kenti İstanbul bundan böyle birbirinden şık turistik yolcu gemilerinin artan bir cazibeyle uğrak yapacağı bir turistik yolcu limanı olarak tanınacaktır.

Neden Karaköy, neden Galata?

Galata ve Karaköy en az iki asır gemilerin ve gemicilerin mekanı olmuştur. Necati Kalkavan hatıratında Rize'den kalkıp İstanbul'a gelişlerini anlatırken şöyle der; *"Arif Kalkavan ağabeyim zaten gidip kendi teknesini almıştı. Kâşif Kalkavan ağabeyim de 1960 senesinde ailesiyle Çengelköy'e yerleşti. Hepsi ayrı ayrı iş kurdular.*

Üç kardeş ortak bir sac gemi yaptırmaya başladık. *Beni de Rize'den* İstanbul'a çağırdılar..

O zamanlar bütün deniz taşımacılığı Karaköy İskelesi civarında yürüyordu. Yazıhaneler de, gümrük de, gemiler de oradaydı. O zaman bugünkü gibi çok sayıda şirket ve gemi yoktu.

Yapılmakta olan 500 tonluk sac gemimiz aslında tek sermayemizdi. Büromuz da vapur iskelesinin karşısında Kefeli Hüseyin Han'da idi."

Tamamı altı cilt olan bu eserin sayfalarını çevirdikçe Ömer Abed Han gibi, Murat Han gibi, Mocan Han gibi, Tavilzâde Han gibi, Hovagimyan Han gibi, Kozluca Han gibi, daha da fazlası pek çok denizcilik firmasının Kefeli Hüseyin Han'ı tercih ettikleri görülecektir.

Bir tarihi anlatımı 1920'lerden alıp bugünlere getirirken, Karaköy Rıhtımı'nın hikayesini Maximillian, Abdullah Freres, Othmar gibi o yılların ünlü fotoğraf sanatçıların fotoğraflarından birkaçını seçerek bir görsel geçit resmi yapalım;

"Geçmişten Günümüze İstanbul Hanları" başlıklı kaynak eserin yazarı Sadettin Fidan, bu eserinde Kefeli Hüseyin Han'ın 1934'den başlayarak kiracısı olmuş bazı firmaların adlarını vermekte; 1933'de Ringwald & Co., Viyana, 1934'de Mustafa, Ahmet ve Vehbi Aldıkaçtı armatörlük şirketi, Haim Benbassat, Deutsche Lufthansa A.G., Dış Ticaret Türk AŞ., İhsan Rasim Bey,1941'de İsveç Stockholm merkezli Emil R. Boman, Viyana merkezli Kühner & Sohn, Anvers merkezli Georges Stavrianides, T.K.Paskalidis, Hans Walter Feustel, G.Castaldi ve yıllar içersinde gerek gemi acentesi olarak ve gerekse armatörlük şirketleri olarak bir hayli firma bu handa faaliyetine devam etmiş. Kefeli Hüseyin Han, 1939'da Türk Armatörleri Birliği'nin ilk genel merkezi olmuş. En az iki asır gemicilerle kaynayan Galata'nın birkaç fotoğrafla sergilenen görünümleri o rıhtımlarda nasıl bir yaşamın var olduğu resmetmekte..



Bu sayfada Galata Rıhtımı'nın değişmeyen bir görünümüne yer verdim; Kefeli Hüseyin Han hemen ileride fark edilmekte. Kaynak- Abdullah Freres.

Galata'nın denizci kimliği tamamiyle kaybolurken

Tanzimat Devri'nin en güzel mimari örneklerinden sayılan Kemankeş Mustafa Paşa Sokak'taki Hovagimyan Han, Mimar Levon Nafilyan'ın eseriydi. Gerek armatörlerin ve gerekse vapur donatanları ve acentelerinin birçoğunun yazıhaneleri bu handaydı.



Sönmez Denizcilik Han (Hovagimyan Han) 1894.

Hilmi Sönmez'in başkanlığındaki Sönmez Denizcilik Şirketler Grubu adına satın alındı ve adı "Sönmez Denizcilik Han" oldu. Bu hanın ilk katı bir süre İstanbul Deniz Ticaret Odası'nın genel merkezi olarak hizmet verdi. Artık Polimeks Holding bünyesinde çok şık bir otel olmak üzere yeniden doğacağı güne yaklaşmaktadır.

Kemankeş Mustafa Paşa Sokağı'nın Yolcu Salonu sonunda sola dönen ilk sokak Şarap İskelesi Sokak'tır. Bu sokakta Zihni Holding'e ait olan 1897 inşa Liman Han da yine Polimeks Holding tarafından çok şık bir otel olmak üzere yeniden doğacağı güne yaklaşmaktadır.

"Galata'nın denizci kimliği tamamiyle kaybolurken" demek bile artık çok geç!

Galata'nın denizci kimliği çoktandır bir tarih olmuştur ve dalgalara karışmıştır, ya da gök yüzünde uçuşmaktadır!



Liman Han 1897.

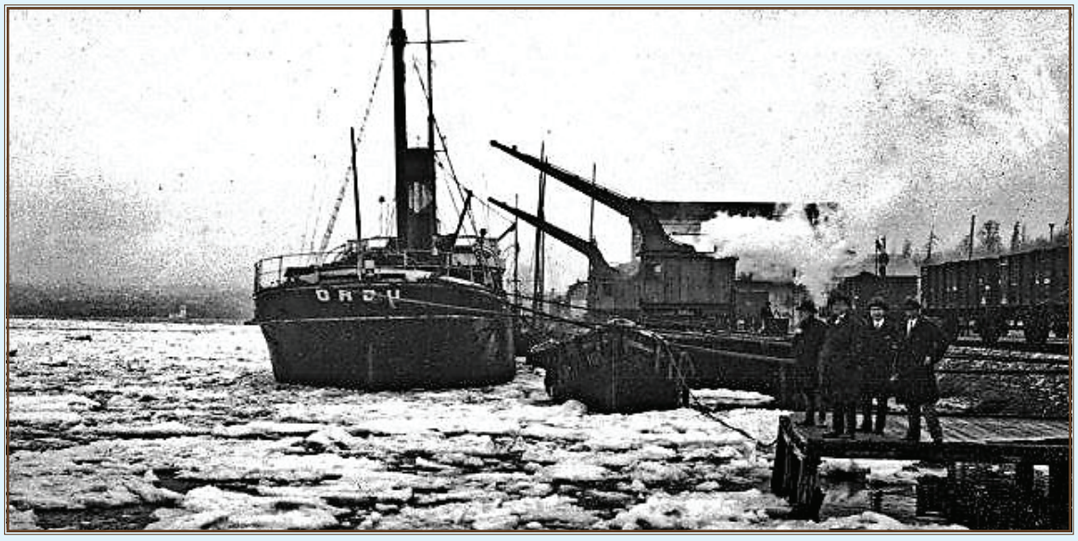
İçindekiler

Başlarken 11
Bir Yolun Sonuna Gelirken 13
Hacı İsmail Kaptanoğlu 27
Engin Kaptanoğlu 45
Merey Gündüz Kaptanoğlu 51
Cengiz Kaptanoğlu 53
Dr. Şadan Kaptanoğlu 62
Mehmet Kaptanoğlu 65
Hantalzâde Şevki Kaptan 79
Hantal Mahmud Kaptan 83
Mustafa Hantal 87
Muzaffer Hantal 87
Halim Mete 88
Hasan Mete 95
Hakkı Uzunoğlu 100
Bedri İnce 104
Turgut Kıran 127
Tahir Kıran 137
Tamer Kıran 139
Gökhan Kıran 144
Murat Kıran 148
Barbaros Kıran 156
Şadan Bayraktar 158
Erhan Bayraktar 168
Adnan Bayraktar 174
Bayram Aslan 175
Hilmi Sönmez 187
Lucien Arkas 191
İbrahim Güngen 207
Erol Yücel 209
Hacı Ali Kemal Akbaşoğlu 231
Emin Akbaşoğlu 233
Şevket Yardımcı 239

Halis Kalkavan 246
Arif Göksu ve Adil Göksu 255
Osman Azmi Karavelioğlu - İlhan Karavelioğlu 264
İsmail Göksu 271
Kenan Kolotoğlu 272
Kâzım Kolotoğlu 272
Mehmet Şekerci 274
Edip Asım Karahasan 277
Hıdır Selek - Tuğrul Selek 281
Kaptan M. Alev Tunç 291
Hüsamettin Fuat Ergenç 300
Cihan Ergenç 307
Kaptan Salih Zeki Çakır 309
Cafer Kalkavan 319
Necati Kalkavan 324
Hasan Kalkavan 335
Hüseyin Kalkavan 336
Selahattin Kalkavan 337
Atila Kalkavan 340
Arif Kalkavan 343
Cafer Kalkavan 347
Çetin (Turgay) Kalkavan 349
Necdet Aksoy 353
Yaşar Kaptan Çebi 365
Ahmet Nur Çebi 371
Gabi Nakkaş 373
Kaynakça 380
Anılardaki Gemiler 383
Osmanlıdan Cumhuriyete Türk Armatörlük Şirketlerinin Bayrakları ve Baca Forsları 390
Dizin 398
Armatörler - Alfabetik Dizin 400

Geçmiş zaman olur ki.

Ordu Vapurunun Öyküsü



Bu fotoğraf 1 Mart 1929 günü çekilmiş. Fotoğrafın kenarında " Ordu Vapuru Sarayburnu'nda kömür tahliye ederken" yazılı. Karadeniz'den gelen buz kitleleri Marmara'ya kadar her yeri kaplamış..

Ordu vapuru 1888 T.Boyden & Sons, Liverpool inşa 1535 grt. buharlı bir yük yolcu gemisi idi. Ana buhar makinesi 2 genişlemeli idi ve 168 nhp güç üretiyordu. İnşa adı " Berneamore"du. Satıldı ve "Eser-i Cedîd" adı verildi. Tekrar satıldı "Julia" adı verildi. Tekrar satıldı ve " Valetta" adı verildi. Birkez daha satıldı ve " Marie Louise" adı verildi.

.1928'de Kırzâde Şevki ve Şurekası satın aldı ve sırasıyla "Mesud", " Turgut", ve "Ticaret" adları verildi. 1930'da "Ordu" adı verildi. 1932'de Kırzâde Yekta Bey satın aldı. 1933'de Kaptanzâde Yekta Bey'in defterdarlığa vergi borcu nedeniyle Ziraat Bankası ve Kalkavanzâde Rıza Bey ortaklığına devrolundu. 1937'de Kaptanzâde Yekta Bey yeniden gemiyi satın aldı.

.10 Ocak 1938 günü Salipazarı önünde demirde yatarken, şiddetli boğaz akıntısında demir tarayarak Dolmabahçe önünde demirde yatmakta olan Hamidiye Okul gemisinin bastarafına bordadan bindirmek sonucu süratle battı.

Tespit edilen son kaydı 2010 yılıdır.

HACI İSMAİL KAPTANOĞLU



Hacı İsmail Kaptanoğlu'nun yaşam öyküsü *"Kaptanoğlu Ailesi"* öyküsünün başlangıç kısmını teşkil eder. Bu bakımdan Mehmet Kaptanoğlu ile küçük kardeşlerinden İsmail Kaptanoğlu'nun yaşam öykülerinin ayrılış satırlarına kadar aynı anlatımla karşılaşacaksınız.

Bunu bir tekrar olarak görmemenizi dilerim; Zira Kaptanoğlu Ailesi'ni Engin - Gündüz - Cengiz Kaptanoğlu ile Turgut - Yılmaz - Bülent Kaptanoğlu'nun yaşam öyküleriyle devam ettirmek için, büyük ağabey Mehmet Kaptanoğlu'yla çocuklarını, küçük kardeşlerden İsmail Kaptanoğlu ile çocuklarını kendi sayfalarında anlatabilmenin doğru yolu bu olabilirdi.



Hacı İsmail Kaptanoğlu ve eşi Sabahat Kaptanoğlu. Kaynak: Şadan Kaptanoğlu aile arşivi

Türk Deniz Ticareti dünyasının köklü ailelerinden biri olan *"Kaptanoğulları"* diye tanımlayacağımız bu ailenin yaşam öyküsü yirminci yüzyılın ilk yıllarına gitmektedir.(1)

Bu aile öyküsü, yine Karadenizli bir babanın oğlu olan Mehmet Kaptanoğlu'yla başlamaktadır.

Mehmet Kaptanoğlu Rize'nin Çayeli Kazası Limanköy'lüdür ve memleketinden Fatma Hanım'la hayatını birleştirir. Bu aile yaşamlarını aynı köyde sürdürürler.

Mehmet Kaptanoğlu bir taraftan balıkçılık yaparak geçimini sağlar, diğer taraftan kendi arazilerinde tarımcılık ve hayvancılık yaparak ailesine biraz daha fazla gelir temin eder. Bu gayretlerinde eşi Fatma Hanım hep yanında olur.

Mehmet - Fatma Kaptanoğlu'nun sırasıyla; Mehmet, Hasan, Maksut, İsmail ve Kâzım adlarını verdikleri beş erkek evlatları olur.

Seneler boyunca aile rızkını çıkartmak için yaşam mücadelesine devam ederken, Mehmet - Fatma Kaptanoğlu ailesinin iki kızı daha dünyaya gelir.

Mehmet Kaptanoğlu ilk erkek evladının yetişkin yaşa gelmesiyle, oğlunu yanına alır ve tüm Karadenizliler gibi onlar da motorlu tekneleriyle denize açılırlar.

Karadeniz'de *"Kotra"* tabir edilen yelkenli ve motorlu tekneleriyle Batum'a kadar seyrederler. Şeker, un ve yörenin diğer ihtiyaçları olan malları satın alıp, memleketlerine dönerler.

Onlara bu imkanı veren, geçmiş yıllarda sürdürdükleri balıkçılık ve yaptıkları tarım ve hayvancılık faaliyetleridir. Ancak ilk uğraşları ailenin geçimi için hep yetersiz kalmıştır. Çaresiz yaşamı denizlerde aramaya dönerler.

Nitekim derler ki, Allah herkesin rızkını bir somun ekmek yapmış "Alınyazısı" diye dünyaya serpiştirmiş. Ekmeğin bittiği yerde artık durulamaz. Rızkı, Allah nerede vermiş ise, oraya göç edilecektir.

Karadeniz'in sarp yamaçları, insanına toprağında çalışarak rızkını temin için fazla bir imkan vermemiştir. Hele o yıllarda karadan ulaşım yollarının hemen hiç olmadığı bir yaşam ortamında, tüm ticaret yolu, denizler olmaktadır. Onun içindir ki, Karadenizli gözlerini ufka çevirir, deniz onun geleceği, evinin rızkıdır.

1) Osman Öndeş; "Bir Denizcinin Portresi - Kaptanoğlu Ailesi Sayı 4. Deniz Ticaret Odası,1998.



Karadeniz'in Çayeli kazası doğa güzellikleriyle dolu bir kıyıdan başlamaktadır.

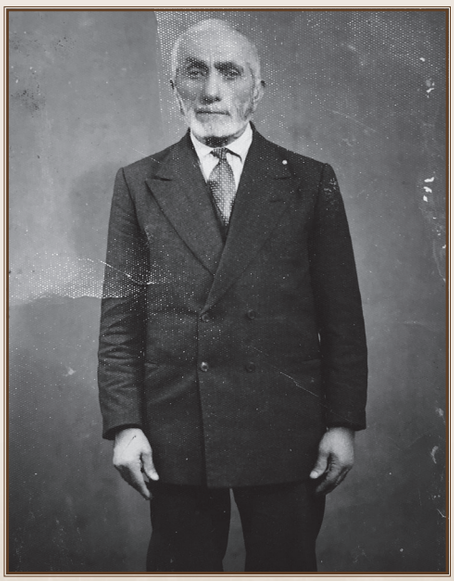
O yıllarda Karadenizli denizciler, yelkenlileriyle "Sermayecilik" yaparlar. Hem denizcidirler hem de mal alıp satarlar.

Mehmet Kaptanoğlu, büyük oğlu Mehmet'le yelkenlisini kendilerine mekan ederler ve Batum'a sık sık sefer yaparlar. O yıllarda bu iş "*Sermayecilik*" diye anılır. Bunun kısaca adı elindeki birkaç kuruşu değerlendirip ticaret yapmaktır. Armatörlüğe uzanacak olan bu başlangıç tüm dünya deniz ticaretinde görülen bir gelişmenin aynısıdır.

İnsanoğlu, başka ülkelerde olan malları kendi ülkesine taşıyarak veya başka ülkelere naklederek tüccarlık yapmış, böylece ticaret amacıyla armatörlüğü denemiştir.

Tanrı'nın verdiği imkanlarla Kaptanoğlu ailesinin çocuklarının büyümesi, genç bir erkek evlât olmalarıyla hem bu yaşamın idamesi, hem de yeni iş imkanlarının aramasıyla seneler geçer. Mehmet Kaptanoğlu'nun eşi Fatma Hanım da, iki kızıyla bu çabaya tüm güçleriyle katkıda bulunurlar.

Mehmet Kaptanoğlu, Karadeniz'in hırçın dalgalarında oğullarını sakınmak için hep dikkat gösterir. Onları canı kadar sever ve gözünden sakınır. Hep korkusu Karadeniz'in onlara bir kötülük yapmasından ileri gelmektedir.



Muhammet Kaptanoğlu. Kaynak: Şadan Kaptanoğlu arşivi.

Gücü yetmediği bir sene, ikinci büyük oğlu Hasan'ı da teknesine alır. Ama bu sıralarda Doğu Karadeniz sahillerine kadar yayılan Rus istilası başlamıştır. Kars ve Ardahan'ı işgal eden Ruslar, Karadeniz sahillerinde ilerlemeye başlarlar. Köyleri, kasabaları kuşatmakta, sonra halka ağır zulümler yapmakta ve yakıp yıkmaktadırlar.

14 Mart 1915 günü Ruslar cepheden saldırıp, yandan da hafif donanmalarının yardımıyla Arhavi'ye girerler. 20 Mart günü Artvin'e saldırmaya başlarlar. 27 Mart 1915'de Artvin Rusların eline geçer.

Bu hadiseler özetle şöyledir; 28 Mart günü Avni Paşa Lazistan Çevresi Komutanlığı'na atandı. Yarbay Vasıf, kurmay başkanlığına getirildi. Avni Paşa'nın emrinde Stange Müfrezesi, Teşkilât-ı Mahsusa gönüllü grupları ve Trabzon Seyyar Jandarma Alayı bulunuyordi. Bu arada Stange hastalanmış ve cepheden ayrılmıştı.

4 Nisan 1915 günü Ruslar Milo'yu işgal ettiler. Yüzbaşı Halit komutasındaki 1500 mevcutlu Milo Müfrezesini Göldağ - Cicim hattına sürdüler. Bunun üzerine Erzurum'da yeniden kurulan 29 uncu Tümenin Tortum'a gönderilmesi için hazırlıklara başlandı.

8 Nisan günü Ruslar İşhan'ı işgal ettiler. 29 uncu Tümen 9 Nisan'da Tortum'a geldi,19 Nisan günü Vihik - Kisha'ya yerleşti.

Erzurum Muharebesi devam ederken, Karadeniz ve Muş - Bitlis bölgelerinde de Ruslar taarruza geçmişlerdi. Sahil Müfrezemiz 14 ve 25 Ekim 1915; 29 Aralık 1915, 7 - 8 Ocak 1916, 18 Ocak 1916 tarihlerinde Rus mevzilerine üst üste saldırmış, fakat Rusları atmayı başaramamıştı.

16 Şubat 1916 tarihinde Türkler yine geri çekilmek zorunda kaldılar. Ruslar, Büyükdere'nin Batı sınırlarına kadar takip ettiler. Burası gayet sarp ve sağlam olduğundan, Ruslar durdular.

Mehmet Kaptanoğlu o zaman kararını verir ve Mehmet ve Hasan'ı daha güvenli olduğundan İstanbul'a gönderme çaresini arar. Oysa, onları İstanbul'a ulaştıracak doğru dürüst bir yol yoktur. Yoksulluk içinde kıvranan vatanda, tek ulaşım imkanı takalar ve gelebilirlerse posta vapurları olmaktadır.

Mehmet Kaptanoğlu sonunda Mehmet ve Hasan'ın İstanbul'a ulaştırmayı başarır. İki genç bu kocaman kentte yaşamlarını sürdürebilecek bir iş ortamı yaratırlar. Başlarını sokacakları bir evleri olur. Peşinden diğer kardeşlerini ve nihayet ailelerini İstanbul'a aldırırlar.

Kaptanoğlu ailesini tek düsturları; *"Birbirine destek olmak ve yılmadan çalışmak"* tır.

Denizlerde verdikleri mücadelenin nice güçlüklerini, İstanbul'a geldiklerinde, yıkılmış bir İmparatorluğun karmaşası içinde unutmaya çalışırlar. Fakat onları ağır zorluklar beklemektedir. Zira bir denizci olarak nereye iş için atılım yapmak isteseler loncaların engeliyle karşılaşırlar.

Nitekim loncalar İstanbul'daki iskeleleri çoktandır paylaşmışlardır. Yüklerin taşınması, bu loncaların baskısı ve denetimi altına girmiştir. Gelen giden gemiler, çok eskilerden kalmış bir *"Balta asmak"* deyimi gibi bu loncaların nüfuzları altındadır. Karadeniz'den yeni gelmiş Kaptanoğlu ailesinin bu loncaların nüfuz alanlarında biryerde iş yapmak istemeleri dahi tehlike yaratır bir cesaret demektir. Yine de çalışarak, daha verimli hizmet vererek, mal sahibine tercih hakkı kazandırarak, bu hegomonyadan kademe kademe aşıp sıyrılırlar.

Ellerinde biriken sermayeleri, Kaptanoğlu ailesine böylece ilkkez gazla çalışan motorların

piyasaya çıktığı yıllarda yeni bir tekneyi donatmak şansını verir.

Günümüzün insanı Kaptanoğlu kardeşlerin yaşam öyküsünü okurken, daha nicelerinin hep aynı mücadeleden geçerek bugünkü imkanlara ulaştıklarını hatırlamalıdırlar.

Beş kardeş taşımayı üstlendikleri yükleri, sandıkları veya çuvalları kendileri sırtlanırlar. Teknelerine istif ederler veya teknelerini kendileri tahliye ederler.

Kaptanoğlu ailesinin fertlerine, Allah yapısal olarak cesaret ve güç vermiştir. Uzun boylu ve dirençli insanlardır. Artık İstanbul'la Mürefte, Şarköy arasında yeni bir mal türünü taşımakta ve denizcilik yapmaktadırlar.

O yıllarda Rumların yetiştirdikleri ve dünyaca ünlü Mürefte ve Şarköy üzüm bağlarından toplanan üzümleri ve çoğunlukla fıçılar içinde nakledilen şarapları taşırlar. Bir nev'i basit şarap tankerciliği işidir bu! Mürefte ve Şarköy'den getirilen şarap fıçıları Galata'da Şarap İskelesi sahilinde karaya taşınır. Boş fıçılar buradan yüklenir.

Sürmene'de 250 tonluk bir gulet inşa ettiriyorlar

Şarap taşımacılığı onlara yeni bir kazanç ve iş sahası açmıştır. Kazandıklarını, dişlerinden tırnaklarından artırdıklarını 250 dwt'luk çift direkli bir gulete yatırırlar.

Sürmene'de inşa ettirdikleri bu ahşap gulet, onların aylarca rüyalarından eksilmez. Peşinden Bartın Deresi'nde 250 dwt'luk bir çektirme inşaatına girişirler. O yıllarda bu tonajlardaki tekneler "Çok büyük gemiler" sayılır. Bu nedenle teknenin omurgasını kızağa koymak ve denize indirmek büyük bir meseledir.

Derler ki, *"Kaptanoğulları 250 tonluk çektirme inşa ettiriyorlarmış!"*

Derler ki *"Vay canına, yahu bu kadar büyük bir tekneyi nasıl abrayacaklar?"*

Köyün kahvehanesinde bu konuşmaları dinleyenlerden biri der ki; *" Ola ki, tekneyi bitirdiler. Nasıl denize indirecekler o koskoca gemiyi? Söylesinler bakayım ha?"*

Ama çatılar çakılır, omurga biçimlenir, derken kemereler, küpeşte, derken güverte sürülür ve armuzlar katranlanırken, birtaraftan da direk dikilir.

Yelkenbezi hazırlanmakta, yeke, dümen yerine oturtulmaktadır.

Sıra çektirmenin denize indirilmesine gelmiştir.

Bartın Deresi nedense aman vermez. Suları öylesine azalmıştır ki, çektirmeyi yüzdürecek derinlik olamaz. Bunedenle tam iki sene Bartın Deresinde sular yükselsin diye beklemek zorunda kalırlar.

Kocaman iki yıl.

Hep aylar gelip geçer. Kaptanoğulları karada kalmış olan çektirmelerine bakıp beklemek zorunda kalırlar. Umudlarının kırıldığı olur. Hep yağmurları gözlerler.

Bakarlar ki, Bartın deresi bunca emek verdikleri teknelerine aman vermeyecek, onlar da Fatih Sultan Mehmed'in yaptığı gibi, 30 - 40 manda buldururlar. Çünkü tekneyi çekmeleri için elektrik ceryanı yoktur, ırgat yoktur.

Çektirmeyi oturttukları felekleri biryandan domuzyağıyla yaparlar; diğer taraftan sağlam suya varıncaya dek, derenin kenarından bağrına uzanan çakılları, toprağı düzlerler, derinletirler.

Peşinden *"Ya Allah!"* sesleri yükselir ve yürya ederler. Mandalar koşuldukları halatlara asılırlar. Ağabey Mehmet Kaptanoğlu, gür sesiyle bağırır; *"Yürya beraber!"*

Felekler gıcırdar ve çektirme sonunda kendini derede, oradan denizde bulur. Böylece engin denizlere açılacağı suya kavuşmuştur.

Kaptanoğlu kardeşlerin etrafında halka oldukları ağabey Mehmet Kaptanoğlu ile denizlerdeki yaşamlarına renk ve güç katan yeni yatırımları böylece yeni bir şekil almaktadır.

Ceylan-ı Bahrî fırtınaya yenik düşüyor

Büyükoğul Mehmet Kaptanoğlu Ceylan-ı Bahrî adını koydukları 90 tonluk bir çektirmesiyle Karadeniz'de sefer yaparken, Samsun yakınlarında ağır bir havaya maruz kalır. Samsun'da liman olmadığı için, karaya düşer.

Travers yapmak ne mümkün! Azgın dalgalar kaldırır kaldırır karaya kurur. Canını ve mürettebatını zor kurtarır. Buna rağmen Kaptanoğlu ailesi ellerindeki ahşap tekne sayısını artırırlar. Yeni taşıma imkanları yaratmak için geceli gündüzlü çalışmaya devam ederler.

Ailenin 250 tonluk birdiğer teknesi Bartın'da inşa edilmiştir. Bu tekneye *"Çankaya"* adını verirler. Çankaya'nın öyküsü, savaş yıllarının başına tesadüf eder. Zira Çankaya, Zonguldak'tan 225 ton pik demir ve İstanbul'dan 30 ton kendir alarak Bulgaristan'ın Burgaz limanına sefer yapmış, yükünü tahliye ettikten sonra, 170 ton demirden su borusu ile 30 ton tuğla yükleyerek İstanbul'a doğru denize açılmıştır.

Çankaya motorunun denize açıldığı tarih 23 Şubat 1942'dir. Hatırlanacak olursa, II. Dünya Harbi o sırada bütün şiddetiyle devam etmektedir . Sovyetler Birliği topraklarına giren Alman Ordusu, Rus ordusuna komuta eden Mareşal Korochef komutasındaki birliklerin sert direnişi karşısında geri çekilmeye başlamıştır.

Ünlü Alman zırhlıları Scharnhorst ve Gneisnau kahramanca bir seyirden sonra Brest'ten denize açılmışlardır. Fakat akıbetleri feci olacaktır!

Vichy Hükümeti halen Fransa'da hakim durumdadır. Almanya, Fransızlara inşaatı yarım kalmış olan Jean Bart muharebe gemisini süratle tamamlayarak hizmete hazır etmelerini istemiştir.

Böyle bir dünya savaşı ortamında Karadeniz tehlikelerle doludur. Ne var ki, Çankaya motoru denizin kabarması karşısında Sezebolu'da demirler ve denizin durmasını beklemektedir. Akşam Saat 22.00 sularında Kaptan Maksut Kaptanoğlu bir torpitonun kendilerine doğru seyretmekte olduğunu fark eder. Artık saniyelerle yarışmaktadırlar! Bu torpido neyse ki teknenin yanından sıyırır geçer.

Bakarlar ki, bir denizaltı kendilerini hedef almıştır. Bunun üzerine Kaptanoğlu denizaltının menzilinden çıkmak umuduyla dümen kırar.

Motorun varolan birkaç ışığını da söndürürler. Borda fenerlerini karartırlar. Fakat bu kez top ateşi başlar!

Denizaltı Çankaya Motoru'nu batırıyor

26 Şubat 1942, Perşembe tarihli Tan Gazetesi'nin birinci sayfasında fotoğraflı olarak verilen haber şöyledir: *"Bu vaziyet karşısında kaptan ve tayfa motorun sandalına binerek uzaklaşmışlardır. Busırada bir denizaltı motora yaklaşmış ve motorun terk edilmiş olduğunu görmüştür. Denizaltı projektörle kayığı taramış ve tespit ettikten sonra kayığı batırmak istemiştir. Fakat denizin çok dalgalı oluşu isabeti güçleştirmiş ve sandal içindekilerle beraber salimen kıyıya ulaşmıştır. Bunun üzerine denizaltı Çankaya'yı top ateşine tutmuştur.*


Perşembe 26 ŞUBAT 1942

TAN EVİ

TAN

GÜNLÜK SİYASİHALK GAZETESİ

KULA

Denizaltı Hâbi Geniledi

Müttefiklerin Gemi Kayıpları Artıyor

Türk Kara Sularında Bir Motörümüz Top Ateşiyle Batırıldı

Müteaarrız Denizaltı, Filika İle Gemiden Uzaklaşmakta Olan Mürettebatı da Topa Tuttu, Fakat Ölen Yok

Urfa Mebusu Refet Ülgen Tahliye Edildi

Çankaya motorunun kaptanı ve tayfaları yeniden denize açılmışlar ve yolda Hüdaverdi motoruyla karşılaşmışlardır. Hüdaverdi, sandalı yedeğe alarak İstanbul Boğazı'na doğru seyrederken, onun da pruvası kırılmıştır. Bunun üzerine sandaldakiler kürek çekerek Rumeli Feneri'ne, oradan da limanımıza gelmişlerdir. Kaptanın ismi, motorun sahiplerinden Maksut Kaptanoğlu'dur. Makinistin adı ise Mehmet'tir."

Çankaya Motoru'nun batırılışına ait 26 Şubat 1942 tarihli Tan Gazetesi'nin 1. sayfasındaki haber. Kaynak Şadan Kaptanoğlu arşivi.

Aynı gün Cumhuriyet Gazetesi "Çankaya Mürettebatı İstanbul geldiler" başlığıyla olayı birinci sayfasından vermiştir. Haberde mürettebatın sözlerine atfen, Çankaya motorunun Bulgaristan'ın Burgaz limanından demir boru yükleyerek İstanbul'a müteveccihen hareket ettiği, Saat 22.00'de Kurukaya civarına geldiklerinde 20 - 30 metre önlerinde bir denizaltının belirdiğini belirterek şöyle demişlerdir; *"Keyfiyeti derhal diğer mürettebata haber verdik ve sandalla motordan ayrıldık. Denizaltı bir torpido atarak motoru yaraladı ve ikinci torpido atışıyla batırdı (Aslında top atışıyla yaralamıştır).*

Mechul denizaltı bundan sonra filikaya da ateş açtı. Gecenin karanlığından filikayı keşfedemediğinden sahile ulaştık."

Kaptanoğlu kardeşlerin II. Dünya Harbi yıllarında sahip oldukları bir diğer gemi 250 tonluk *"Turgut"* idi. Ayrıca *"Kaptanoğlu"* adını verdikleri 550 tonluk bir gemi inşa ettirdiler.

Ayrılık zamanı

Kaptanoğlu kardeşler doğanın evrensel kuralına uymadan edemediler. Kardeşler kendi işlerinin başına geçme zamanının geldiğine inanıyorlardı. *"Kendilerinin yönetecekleri bağımsız bir denizcilik şirketinin armatörü olmak"* kişisel beklentileriydi. Nitekim, Hasan ve Maksut Kaptanoğlu 1950 yılı içersinde kendi şirketlerini kurmak üzere ayrıldılar. Onları İsmail Kaptanoğlu takip etti. En büyük ağabeyleri olan Mehmet ve Kâzım Kaptanoğlu 1961 yılına kadar beraber çalıştılar ve nihayet onlar da kendi şirketlerini kurmak üzere vedalaştılar.

Bu zamana gelinceye kadar ahşap tekneler yerini sac teknelere bırakmaya başlamıştı. Kaptanoğlu kardeşler yetişen çocuklarının da katkılarıyla filolarını güçlendirmeye, ayrıca karadaki bürolarını yeniden düzenlemeye özen gösterdiler.

Birlikte oldukları yıllarda satın aldıkları 350 tonluk *"Nil"* gemisi buharlı bir makineye sahipti. Bu gemiye Turgut isimli gemideki 220 nhp'lik Ansaldo motoru koyarak yenilediler. Turgut gemisine ise 250 nhp'lik Ansaldo motor koymuşlardı.

Kaptanoğlu kardeşler, uzun yıllara dayanan beraberliklerini noktalarken, çocuklarına daha rahat çalışabilecekleri yeni bir imkanı hazırlıyorlardı. Onların kendi şirketlerinin başına geçmesini istemek en doğru olanı yapmak demek olurdu.



S.S İsmail Kaptanoğlu - (Ex - Skinningrowe; Ex - Pierre - Paul; Ex - Isafold; Ex - Prado; Ex - Lieutenant Corriol ; Ex - Alpha Charalambos; Ex - Vaiannis; Ex - Hacı Eşref)

347grt., 194 nrt. olan "Skinningrove" koster tipi gemi, 1891 yılında Wood, Skinner & Co. Ltd (Skinningrove Iron Co. Ltd. / Middlesbrough) adına Bill Quay / Upon - On Tyne'de 33 Kızak Numarasıyla Aralık 1891'de inşa edildi. Boyutlar; Tam boy 140.7 ft., Kaimeler arası genişlik 22.1 ft., Derinlik 10.ft. idi.

- Ana makinesi 40nhp gücünde T3cyl (10.5, 17 & 28 x 21ins'di ve 1954'de 2SA 6 cyl, motorin dizele çevrildi.
- Makinesi North - Eastern Marine Engineering Co. Ltd. Wallsend (Upon - On Tyne) imalatıydı. 1954'de Burmeister & Wein dizel motor monte edilmiştir.
- 1895'de P. Biraben & Fils/Bordeaux firmasına satıldı ve *"Pierre - Paul"* adı verildi.
- 1900'de JPT Bryde, Kopenhag merkezli firmaya satıldı ve *"Isafold"* adı verildi.
- 1901 JPT Bryde, Reykjavik'e bağlandı.

- 1911'de SA des Transports Cotiers, Marsilya firmasına satıldı *ve "Prado"* adı verildi.
- 1911 aynı sene Fransız Deniz Kuvvetleri adına askerileştirildi ve lojistik nakliye gemisi olarak kullanıldı.
- 1923'de J. Filippi & Cie./Marsilya firmasına satıldı ve *"Lieutenant Corriol"* adı verildi.
- 1924'de MME Papadimitrou & Co. Pire firmasına satıldı ve *"Alpha"* adı verildi.
- 1930'da adı değiştirildi ve *"Mariam"* adı verildi.
- 1931'de Vaiannis & Kariaktides, Pire firmasına satıldı *ve "Charalambos Vaiannis"* adı verildi.
- 1933'de Cerrahzâde Mehmet Tahsin/İstanbul firmasına satıldı ve *"Hacı Eşref"* adı verildi.
- 1936'da Cerrahoğlu Mehmet Tahsin firmasına adına tescil edildi.
- 1944'de Faik Nadir Zeren firmasına satıldı.
- 1947'de İzzet Demirtaş'a satıldı.
- 1958'de İsmail Kaptanoğlu ve Ortakları, İstanbul firmasına satıldı ve *"İsmail Kaptanoğlu"* adı verildi.
- 1965'de İsmail Kaptanoğlu adına tescil edildi.
- 1977'de Turan Karakaya'ya satıldı *ve "Karakayalar"* adı verildi.
- 2 Ağustos 1997 günü Heybeliada'nın bir mil kadar açığında Şehirhatları vapuru Suadiye ile çarpışması sonucu battı.

Kaptan Ali Rıza Gören'le yaptığım ve bu satırlara nakledeceğim röportaj 27 yıl öncesine gider ve *"Bir Denizcinin Portresi"* özel sayısında neşretmiştim.[2]

Kaptan Ali Rıza Gören'le Arif Kalkavan'ın yazıhanesinde buluşmuştuk.

82 senelik bir ömrün, daha nice sağlıklı yıllara ulaşması dileğiyle, yürekli, gönlü ve fikri aydın bir denizciden üç çeyrek yüzyılın anılarını dinlemiştim.

Rize'li olan Kaptan Ali Rıza Gören, denizlerdeki yaşamının ilk yılları için *"Çok zaruret dolu senelerdi"* demişti.

"Karadeniz halkının geçimini sağlayacak imkanları inanılmayacak kadar kıttı. Yaşamak, ayakta durmak için insanları tüm zorluklara göğüs germekteydiler.

Ekmeklerimiz mısırdandı. Buğdaydan yapılan ekmek ancak misafir içindi, ya da bayramda ikram edilirdi."

Kaptan Ali Rıza Gören şöyle diyordu; "Ben çocukken, dedelerimin 20 tonluk yelkenlileri vardı ve mısır taşırlardı. Kotra tabir edilen bu yelkenliyle Poti'ye gider, Batum'a gider un, şeker, tuz, gazyağı alır getirirlerdi. Köylerinin adı Arkotiri idi. Rize'den bir saat daha Doğu istikametinde kalırdı.



Kaptan İsmail Kaptanoğlu'nun gençlik yıllarından bir fotoğrafı.

2) Osman Öndeş; "Bir Denizcinin Portresi - Kaptanoğlu Ailesi Sayı 4. Deniz Ticaret Odası, 1998.

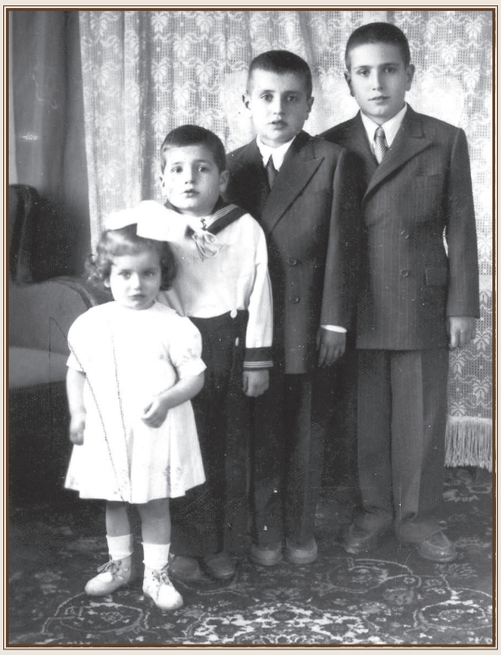
Bizim çevremizdeki köylerin adları da hep Rumcaydı. Koskoca Osmanlı İmparatorluğu bunca yıl sahip oldukları toprakların, köylerinin, kasabalarının adlarını bile Türkçe olarak benimsememiş. Nitekim oralarda bizim köyün adı Miraskoloz'du. Değil ki bizim ailelerimiz Preveze'den getirilip buraya iskan edilmişler. Saysam sana; Ationos, Tikara, Hamolyos, Arkotir, Mapavli, Athine. Neden sonra Pazar adını verdiler. Çay adını verdiler. Bunlar da ancak Cumhuriyet döneminde oldu.

Kaptanoğlu Ailesinin köyünün ilk adı Arkotiri'ydi ve anlamı "Burunbaşı" denebilir. Gerçekten doğa güzelliği çok yüksek olan burun şeklinde bir sahil köyüydü. Karadeniz halkı 1917 Rus İhtilali'ne kadar bu memlekete gider fırıncılık, pastacılık, balıkçılık yaparak geçimini sağlardı. Ancak Çarlık Rusya yıkılınca bu geçim kapısı da kapandı. Göç akımı giderek çoğaldı.

1930'dan itibaren çay ekimi başladı ve halk yerlerine dönmeye başladı.

O yıllarda çok baskı mevcuttu. Zamanla gençlerin öğrenim ve eğitimine verilen önem çok arttı. Bizler ise üretici değildik. Rusya'ya satacak tek malımız portakal ürünü olurdu.

İsmail Kaptanoğlu çok yakın dostumdu. Gençliğimizde İsmail Kaptanoğlu ile çok yakın dostluklarımız vardı. Birbirimize çok yakındık, bazen de kavga ederdik. Bana kızdığında "Seninle konuşmayacağım" derdi, ama yine de dayanamaz konuşurduk. İşte kavgamız böyle olurdu.



Dört Kardeş - Gündüz, Engin, Cengiz ve Eser Kaptanoğlu. Kaynak: Şadan Kaptanoğlu arşivi.

Nitekim ertesi gün döner dolaşır, boynuma sarılırdı. Hacı İsmail Kaptanoğlu büyük meziyetleri olan, gönlü ve rızkı bol bir insandı.

Bu meziyetinden bahsederken birbaşka yanını da anlatmak isterim; sohbetine doyulmaz ve hitabeti güçlü bir kişiydi. Hitabetiyle hepimizi etkilerdi. Onun içindir ki semtimizde İsmail Kaptanoğlu'nu karşımıza alır konuşturur, anlattıklarını zevkle dinlerdik.

Kaptanoğlu Kardeşler hep çalıştılar. Elbirliğiyle tekneler inşa ettiler. Soğan taşıdılar. Mürefte'de küfeyle üzüm taşıdılar. Etin kilosunun 20 kuruş olduğu o yıllarda bir seferde 200 - 300 lira kazanıyorlardı.

Benim de o yıllarda 75 tonluk bir ahşap teknem vardı. Bizim tabirimizle ben fakirdim! İleriki senelerde İsmail Kaptanoğlu ile birlikte çalıştım. Arkadaşlığımız kısmen iş ortaklığı halinde devam etti.

Beş yıl birlikte çalıştık. Benim gibi, çabuk ateşlenen biri değildi. Temkinliydi, herşeyi sükunetle iyi düşünür, tartar, öyle karar verirdi. Yatırımlarını ne zaman ve nereye yapacağını iyi hesap ederdi. Borç almayı sevmez, çevreye borçlu kalmaktan çok çekinirdi.

Kardeşlerinden ayrıldığında o günkü parayla galiba 45,000 lira gibi bir nakit sermayesi ve biraz da altını vardı. Daima çalışarak, üreterek kazandı. Allah da onun rızkını geniş tuttu. Allah o kulunu bir anlamda ödüllendirdi.



Sağdan; Gündüz Kaptanoğlu, Eser Kaptanoğlu, Cengiz Kaptanoğlu Engin Kaptanoğlu.
Kaynak: Şadan Kaptanoğlu arşivi.

Benim tanıdığım bu aile, insana saygılı ve gözütok olmayı hep şiar edinmiştir.

Bir önemli hatıramdan bahsetmeliyim; Romanya, Rusların işgali altına girerken, Romen tüccarlar ülkelerinden kaçmaya çalışıyorlardı. Servetlerini kaçırmak için de çare aramaktaydılar.

İsmail Kaptanoğlu kaptanlık yaptığı yıllarda, Romanya'da tüccarların ricası üzerine çok tehlikeli olmasına rağmen, kendisine emanet ettikleri servetlerini gemiye alıp İstanbul'a getirdi. Sahipleri olan Romen tüccarlar, İstanbul'da servetlerine yeniden kavuştuklarında, belki de çok şaşkındılar. Zira tüm güvenmelerine rağmen, böylesine büyük bir servetin kendilerine iade edilmemesi halinde, yapacakları hiçbir hak talebi olmazdı.

Ama, işte Allah İsmail Kaptanoğlu'nu birkez daha denedi. Onun dürüstlüğüne, sonraları o Romen tüccarlar çok iş ortamı sağlayarak cevap verdiler.



Soldan; Cenk Kaptanoğlu, Zeynep Kalkavan, Cengiz Kaptanoğlu, Şadan Kaptanoğlu, Atiye Kaptanoğlu, Sabahat Kaptanoğlu Çiçek.

Nusret Mayın Gemisinden yapılan koster

İsmail Kaptanoğlu satışa çıkartılan Nusret Mayın Gemisi'ni satın alarak koster haline getirmiştir. Bunu neden söylüyorum; Çanakkale Boğazı'nı geçilmez yapan bu tarihi gemi, Allahtan kıymet bilen Kaptanoğlu Kardeşler'e intikal etti.

İsmail Kaptanoğlu zamanı geldiğinden şirketinde canla başla çalışan oğulları Engin, Gündüz ve Cengiz Kaptanoğlu'na tüm sorumluluklarını devretti.

Ağabeylerden birisi olması nedeniyle Gündüz Kaptanoğlu'na daha büyük sorumluluklar nasihat etmiş ve böyle devretmiştir. O da böylesine bir emaneti daha yükseklere doğru götürerek, kardeşleriyle ve haliyle kardeşlerin yetişen çocuklarıyla çok daha geniş ufuklara doğru taşıdılar.



Gündüz Kaptanoğlu

Gündüz Kaptanoğlu'nun anılarında Babası Hacı İsmail Kaptanoğlu

1905'lerde başlayan bu yaşam öyküsünün Haci İsmail Kaptanoğlu'yla devam ceden yaşam serüvenine baktığımızda;*"Kaptanoğlu Denizcilik ve Tic. Ltd. Şti. Hacı İsmail Kaptanoğlu"* firmasından başka, *"Eser Denizcilik ve Tic. Ltd. Şti. İsmail Kaptanoğlu Denizcilik ve Tic. AŞ."*yi ve *"Güneş Gemicilik ve Tersanecilik AŞ." ve " Limanköy Denizcilik ve Tic. AŞ."* yi görürüz.

Gündüz Kaptanoğlu ile *Bir Denizcinin Portresi* dizisi için bu söyleşiyi yaptığımda yıl 1988 olduğuna göre, günümüze dek Kaptanoğlu grubu holdingleşerek çok büyük gelişmeleri gerçekleştirmiş bulunmaktadır.

Gündüz Kaptanoğlu 1950'li yıllardan öncesinin hatırlamanın kendileri için zor olduğunu ifade ederek, şöyle anlatmıştı; *"Türkiye'de motorculuk ve gemi inşa sanayinin çok sınırlı olduğu yıllarda, denize gönül verenlerin işletme yapacakları yazıhaneleri dahi bulunmuyordu.*

Karaköy rıhımlarında deniz ticaretinin yük hareketi kadar, gemici bulup işe almak gibi konular hep Geyikli ve Selanik kahvehanelerinden yönetilirdi. Yük simsarlarının, tüccarların, armatörlerin bulunmadığı bir ortamdı bu.



Gündüz Kaptanoğlu'nun "Deniz Ticaretinde armatör olarak güçlenmemiz bu handaki yıllarda başlamıştır diyebilirim." diye tanımladığı han.

Türkiye'nin iş kapasitesi çok kısıtlıydı. Telefon yok, şirketler yok. Haberleşme ancak telgraflarla yapılabiliyor. Onun için de postahanelerde kuyruğa gireceksin. Karadenizli tüccarlar bu kahvenhanelere gelip yük için tekne ararlardı.

Babam İsmail Kaptanoğlu , Karaköy'de Eski Gümrük Sokak'ta ve uzun yıllar devam ettiğimiz handa bir yazıhane katını *satın almıştı. Kaptanoğlu'nun deniz ticaretinde armatör olarak güçlenmesinin ilk şekillendiği adres bu handır diyebilirim.*

1950'li yıllarda iki ahşap motorla, vapurdan bozma motorlarla çalışmanın zorlukları tarif edilemeyecek kadar büyüktür."

Boğaz'dan giriş yapacak tekneleri bir gün boyunca beklerdi.

O yıllarda haberleşme zaten dünya genelinde kısıtlıydı; telefon ve telgraftan öteye giden başka bir haberleşme çeşidi bulunmuyordu. Teleks'in çıktığı yılları, büyük bir teknolojik devrim diye görüldüğü diye hatırlarsak, günümüzün haberleşme ve yazılım teknolojisindeki ulaşılan noktaya mucize dememiz doğru olacaktır.

O yıllarda bir motor Hopa'da ise, İstanbul'a haber vereceği tek imkan, telgraf çekmekten ibaretti. Postahaneye gidilir ve telgrafla varacağı gün, süratli, hava koşulları tahmin edilirdi.

Gündüz Kaptanoğlu şöyle devam etti; *"Babam, Büyükdere'ye gider ve sabahın köründen akşama kadar hep orada teknesini beklerdi. Biz de küçük yaşlarda onunla birlikte Büyükdere'ye giderdik. Boğaz'dan giren ve sancak iskele seyir fenerlerinden başka varlığını belli edecek hiçbir şekli olmayan teknelereden hangisinin bize ait olup olmadığını anlamaya çalışırdı.*

Babam, bize belli etmez, ama eğer gelen tekne bizim değilse, kalbinde ve aklında binbir heyecan ve sorularla mücadele ederek geri dönerdi. Bu bekleyiş, nihayet salimen Boğazdan giren teknenin görülmesiyle sona ererdi.

Haliç Fener'de yaşam

Motorlar hep Fener'de kızaklanırdı. Babam bize seslenir; "Hadi bizim tekne kızaklanacak. Sizi Fener'e götüreyim. Orada oynarsınız" der, bizi böylelikle, sıkmadan yanına alırdı.

Bir ahşap teknenin kızağa çekilmesi, karinasının temizlenmesi ve bakımının yapılıp yeniden denize atılması sırasında haliyle biz de meraklanır, yapılanları seyrederdik.

Babam, Boğaz'dan giren veya Karadeniz'e çıkan teknesinin, gemisinin işlerini takip için muhakkak Kömür İskelesi'nde bulunurdu. Geminin kumanyasının ve sair ihrakiyesinin alınması, suyunun ikmali için bizzat çalıştığı olurdu.

Onlar, demek ki, giderek sanayileşen bir deniz ticareti sektörünün temel taşlarıydılar.

Kaptan İzzet Demirtaş'tan Hacı Eşref gemisinin satın alınmasıyla, o yıllarda en büyük tonajlı kosterin sahibi olmuştur."

İsmail Kaptanoğlu, Türk denizciliğinin güçlenmesi kadar, tanımı adına da arkadaşlarıyla çalışmalarını israrla ve inançla sürdürdü

İsmail Kaptanoğlu, o yıllarda Türk denizciliğini temsil eden çok kısıtlı dernek faaliyetleri içersinde Türk Motorlu ve Yelkenli Gemi Armatörleri Kooperatifi'nin daha da etkin hale getirilmesi için arkadaşlarıyla adeta soluk almaksızın çalışmalarını sürdürdü.



Derneğin yönetim kurulu üyeleri olarak özellikle Ankara'da devlet yetkililerine ulaşarak, varlıklarını tanıtmaya ve sorunlarını izah ederek çözümler aramaya özen gösterdi.



CUMA 23 EKİM 1953

ZAFER

DEMOKRASİNİNDİR

Bu ne cüret bu ne küstahlık?

Millet partililer hâkime de hakarete cüret ettiler!

Hâkim, Ardıçoğlunu ve Boyacıgilleri mahkemeden çıkardı ve davayı huzur ve sukûn içinde göremediğinden istinkâf kararı aldı sanıklar hakkında ayrıca hâkime hakaret suçundan takibat yapılıyor

Cumhuriyet Bayramı

Deniz armatörlerinin temasları

Türk Motorlu ve Yelkenli Gemi Armatörleri Kooperatifi yönetim kurulu denizcilik sorunlarını anlatmak ve sektörü daha güçlü şekilde tanımak adına, Ankara'da devlet yetkilileri nezdinde zaman zaman görüşmeler yaparlardı.

İsmail Kaptanoğlu faal üyelerden biri olarak bu çalışmaları daima destekledi ve çalışmalarda yeraldı. 23 Ekim 1953 tarihli Zafer Gazetesi'nde bu konudaki bir haber *"Deniz Armatörlerinin Temasları"* başlığıyla birinci sayfadan verilmiştir.

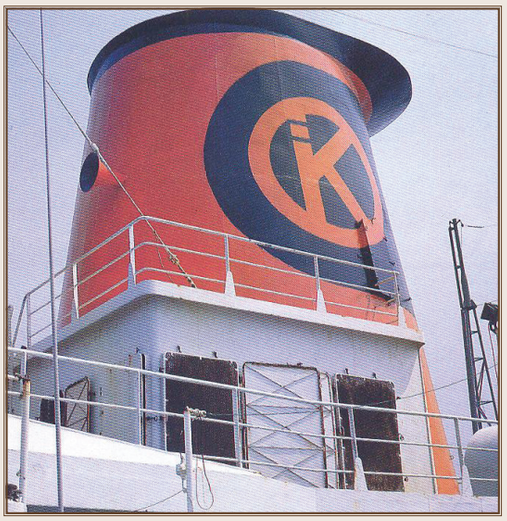
Türk Motorlu ve Yelkenli Gemi Armatörleri Kooperatifi yönetim kurulu üyelerinin Ankara'daki görüşmelerini birinci sayfadan veren 23 Ekim 1953 Tarihli Zafer Gazetesi



Cemiyet Fahrî Başkanı Yaşar Bir ve Nusret Kocamanoğlu başkanlığında, Ali Ziya Yılmaz, Hüsnü Şişmanyazıcı, İsmail Kaptanoğlu, Mehmet Kurtuluş Cumhurbaşkanı Celal Bayar'ı ziyaretlerinde. Kaynak Şadan Kaptanoğlu arşivi.

Memleketimizde serbest teşebbüsün denizcilik sahasına mensup bulunan büyük bir çoğunluğunu temsil eden Türk Motorlu ve Yelkenli Gemi Armatörleri Kooperatifi cemiyetinden bir heyetin denizciliğimizi ilgilendiren önemli temaslarda bulunmak üzere Ankara'ya geldikleri belirtilen haberde şöyle denilmektedir; *"Cemiyet Fahrî Başkanı Yaşar Bir ve Nusret Kocamanoğlu başkanlığında, Ali Ziya Yılmaz, Hüsnü Şişmanyazıcı, İsmail Kaptanoğlu, Mehmet Kurtuluş'tan meydana gelen heyet dün Başbakan Adnan Menderes'le görüşmüşlerdir.*

Deniz Nakliyat Vergisi hakkındaki armatörlerin görüşlerini ve diğer beklentilerini dinleyen Başbakan Adnan Menderes, bu konuların önemle inceleneceğini ve ihtiyaçların temin edileceğini belirtmiştir.



Daha sonra Dışişleri Bakanı Fuat Köprülü'yü ziyaret eden Armatörler yakın alâkayla karşılanmışlardır.

Cumhurbaşkanımız Celal Bayar dün akşamüzeri armatörler heyetini kabul ederek kendileriyle denizcilik mevzuundaki dilekleri üzerinde görüşmelerde bulunmuş ve selam ve sevgilerini iletmiştir."

Mahdut Mesuliyetli Motorlu ve Yelkenli Gemi Armatörleri Kooperatifi'nin kuruluşu

Hacı İsmail Kaptanoğlu, 1951 senesinde *"Mahdut Mesuliyetli Motorlu ve Yelkenli Gemi Armatörleri Kooperatifi"* nin kuruluşundan öncü ismi olmuştur. Diğer kurucularla birlikte 1985 yılına kadar, sonraları adı değişen S.S Motorlu Gemi Armatörleri Kooperatifi'nin başkanlığını yapmıştır.

Bu görev yıllarında, gerek armatörlerimizi ve gerekse gemi inşa sanayicilerini maddi ve manevi anlamda teşvik etmiştir.

Türk bayrağına tutkundu

Gündüz Kaptanoğlu bu konuda da şöyle devam ediyordu; *"Genç kuşak olan bizlere 1980 yılında şirketlerini yönetme hakkını verdi. Yapacağımız yatırımlarda daima yardımcı oldu. Hatta 'Zarar etmesini bilmeyen, kâr etmesini bilzmez' derdi. 'Kâr, zararın kardeşidir' derdi. Bu sözleri hep bizi yüreklendirmek için kullanırdı.*

Bir özelliği de Türk bayrağına olan tutkusuydu. Bir gemi satın alındı mı, güzel bir Türk bayrağı ile gemiye gider, kaptana 'Allah geminin kazadan beladan saklasın. Ama, sana yüce bir Türk bayrağını emanet ediyorum' derdi.

Çalıştırdığı personeliyle yaşamı aile ortamı olarak görürdü. Nitekim motorlarında ve sonraki yıllarda gemilerindeki gemi adamlarının çoğunluğu meslekte yirmi yıla varmış kişilerdi. Tasada ve kıvançta bir aile anlayışını daima korudu. Bir de, denizin hata kabul etmediğini söyler, limandan çıkacak bir geminin neta olmasına özen gösterirdi.



Cengiz Kaptanoğlu

'Bir gemi sefere çıkacaksa, her şey denizbağı yapılacak, neta olunacak. Denizciliğin kuralı budur. O zaman yaşamak hakkınız olur!' derdi"

Cengiz Kaptanoğlu'nun anıları ve S.S Motorlu Armatörler Kooperatifi

Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Cengiz Kaptanoğlu bir sohbetimizde Deniz Ticaret Odası'nın kurulmasından önceki yıllarda S.S Armatörler Kooperatifi ve Armatörler Birliği'nin tüm denizciliğin ana merkezi durumunda olduğunu belirterek şunları söylemişti; *"Ağabeyim Gündüz Kaptanoğlu'nun denizciliğimizin teşkilatlanması yönündeki* çabası da daima takdirle hatırlanmalıdır.

Gençlik yaşlarımızı sürdüğümüz yıllarda, Türk Denizciliğinin çok büyük lideri Ziya Kalkavan'dı. Ağabeyim Gündüz Kaptanoğlu'na ve bana verdiği değer, sözlerine yansırdı.



Kaptanoğlu Ailesinden günümüz kuşağı hanımlar gemi indirme töreninde. Kaynak - Osman Öndeş arşivi.

Yaşantımdan anımsadığım bazı örnekleri de anlatmak isterim. S.S Motorlu Armatörler Kooperatifi'nde bir süre Genel Müdür olarak çalıştım. Buradaki gerekçem mesleği öğrenmek adına bir sorumluluk almaktı. Böylece bir taraftan öğrenimime devam ederken babam İsmail Kaptanoğlu'nun kararı doğrultusunda bu göreve başladım.

Demektir ki, 1970 - 71 yılları idi. Galatarasaray İktisadi Ticari İlimler Akademisi'nde okuyordum. Kamuran Azizoğlu Ağabeyimiz Karaköy piyasasını tanımam için benim böyle bir görev almamı babamla konuşmuş. O devirde şirketlerden bahsedilirken "Yazıhane" denirdi. Bizim Kaptanoğlu Yazıhanesi Karaköy'de Küçük Han'da idi. Benim okulum ise, Beyoğlu'nda Mısırlı Han'da ve Kooperatif Karaköy'de Ömer Abed Han'da idi.

Benim günlük yaşantım evimizin olduğu Fatih'ten başlar, Mısırlı Han, Ömer Abed Han ve Küçük Han arasında sürüp giderdi.

1971'de Atiye Hanım ile evlendim. Böylece ömürboyu sürecek mesut bir yuvanın adımını attık. Evliliğimizin başlangıcında ben kooperatifte Müdür Yardımcısı idim. Bir süre sonra Müdür olarak görevlendirdiler. Deniz Ticaret Odası 1982'de kurulduğuna göre arada geçen on yıl benim için çok çetin ama bir o kadar da önemli mesleki birikimlerle dolu yıllar olmuştur.

O yıllarda armatörler için 'Yukarıdakiler' diye hafif mizah ile ifade edilen tabirler vardı. "Yukarıdakiler" denildiğinde İpar Denizcilik, Cerrahoğulları, Denizcilik A.Ş., Sohtorik Denizcilik, Koçtuğ, Mânizâdeler ve Sadıkoğulları'nı sayabilirim. Diğerleri ise bu grubun dışında kalan ve hemen tamamı Karaköy'de Ömer Abed Han'da temsil edilen S.S Motorlu Armatörler Kooperatifi

ve bu grubu temsil eden Armatörler Birliği'nden oluşuyordu. Yukarıdakiler büyük armatörlerdi. Onlardan bahsedilecekse, 'Vapurcu' denirdi. Bizden bahsediyorlarsa 'Motorcu' derlerdi.

Ben Selanik Kahvesini çok iyi hatırlıyorum. Selanik Kahvesi Karaköy'de vapur iskelesinden çıktıktan sonra soldaki yolun köşesinde idi. Bir tarafı denize bakardı. Bütün denizcilerin buluşma yeri idi. Tüm umutlar orada belirir, tüm dostluklar orada daha pekişir, dertler duyulur, paylaşılır, çözümler aranır, saygı ve selam gönderilirdi. Büyümenin yolları orada aranırdı. Armatör Ziya Sönmez'in yazıhanesi de tam sokağın başında Selanik Kahvesinin karşısındaydı.

Deniz Ticaret Odası'nın nüvesini teşkil eden Selanik Kahvesi bir anlamda İngiliz Denizciliğinin simgesel adresi olan Lloyd's Coffee House - Lloyd'un Kahvehanesi gibi denizcilik tarihimizde önem taşımaktadır. Ömer Abed Han'daki *S.S Motorlu Armatörler Kooperatifi kabotaj yükleri taşınmasında tek adresti.*

Düzenleyiciydi, hak dağıtıcı idi. O yıllarda bulabildiğimiz yüklerin hemen büyük çoğunluğu devlet kurumlarına ait olan kömür, buğday, süperfosfat, şeker, *tuz gibi yüklerdi. Kömürü Zonguldak'tan hemen bütünüyle taşıma hakkını tek başına üstlenmiş olan Mânizâde grubunun taşığını hatırlıyorum.*

Çimento taşıması bile çok kısıtlı hacimde idi. Günümüzdeki gibi çimento fabrikaları yoktu. Yapılan üretim torbalı sevkiyat halinde idi. S.S Motorlu Armatörler Kooperatifi'nin üyesi olan armatörlük şirketlerine sağladığı yüklerden en önemli bir kalemin de İzmir'in Çamaltı Tuzlası'ndan yüklenen tuz olduğunu söylemeliyim.

Ne gariptir ki, o yıllarda bizlerin en büyük ekmek kapısı diyeceğimiz yük Çamaltı Tuzlası'dan yüklenen tuz oluyordu. Kereste ve maden taşımalarını da eklemeliyim. Bütün bunların içerisinde büyük hacmin kömür olduğu kuşkusuzdur.

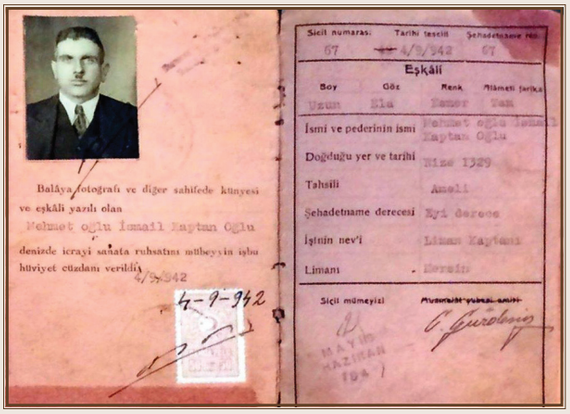
1970'lerden sonra gemi tonajlarında büyümeler başladı. Çok kısıtlı da olsa kredi imkanları bu büyümeyi teşvik etti ve Haliç'de genelde 1000 - 1500 tonluk kosterlerin inşa edildiğini görürüz. Orta vadeli ve reeskont kredileri veriliyordu. O yıllarda Denizcilik Bankası Genel Müdürü Rüstem Markaloğlu idi.

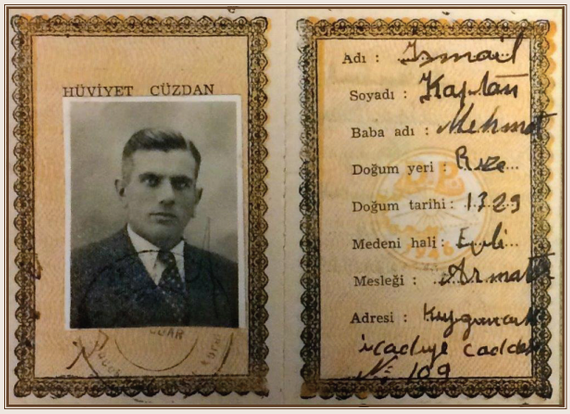
S.S Motorlu Armatörler Kooperatifi kendimi geleceğe hazırlamam adına çok önemli bir dönem olmuştur. Yıllık yük 3 milyon ton civarındaydı. Ben o yıllarda da 'Birlik Beraberlik' ruhunu aşmak adına çok genç yaşıma rağmen, hakka hukuka saygılı olacak en mümkün olan uygulamayı sağladım. En büyük gücü büyüklerimden aldım. İşime olan saygım ve ilgim dikkatlerini çektiğinden bana gösterilen alaka, çok ilginçtir yaşa bakmadan saygıya dönüşüyordu.

Bizim kuşağımız.

Bizim kuşağımız hayli meşakkatli siyasal çalkantılar içersinden geçerek deniz ticaretimizi korumaya, geliştirmeye kendini adamıştır. Ancak asıl zahmeti göğüsleyenler, umudu da paylaşanlar, bizim büyüklerimizdi. 50'li yıllarda Yunanlı komşularımız dünya denizlerinde hüküm sürerken, bizler ancak dernekler halinde bir şey yapmaya çalışıyorduk.

En büyük denizcilik kuruluşu Motorlu Yelkenli Gemi Armatörleri Kooperatifi idi. Cemiyetin Fahrî Başkanı Yaşar Bir başkanlığında İsmail Kaptanoğlu, Nusret Kocamanoğlu, Ali Ziya Yılmaz, Hüsnü Şişmanyazıcıoğlu ve Mustafa Kurtuluş'un gayretleri asla unutulmamalıdır.









Bunlardan biri Mehmet oğlu İsmail Kaptanğlu'na verilmiş olan Liman Kaptanlığı hüviyet cüzdanıdır. Bu belge 4 Eylül 1942 tarihli olup, "Balâya fotoğrafı ve diğer sahifede kümyesi eşkâli yazılı olan Mehmet oğlu İsmail Kaptanoğlu denizde icrayı sanata ruhsatını mübeyyin işbu hüviyet cüzdanı verildi." denilmektedir.

İsmail Kaptanoğlu Demokrat Parti üyesi olmuş ve kendisine Hüviyet Cüzdanı verilmiştir. Bu belgede Meseleği Armatör olarak gösterilmektedir ve adresi: İcadiye Caddesi No.109, Kuzguncuk yazılıdır.

Diğer bir hüviyet kartı, Türk Armatörler Birliği kooperatifi hüviyet kartıdır. Bu belgede Türk Armatörler Birliği Kooperatifi Yönetim Kurulu Başkanı Ziya Kalkavan imzasını taşır ve 26 Mayıs 1949 tarihlidir.

İsmail Kaptanoğlu armatör olarak sahibi olduğu şirket nedeniyle de İstanbul Ticaret Odası üyesiydi. Kendisine 14 Kasım 1956 tarihi itibarıyla Kimlik Kartı verilmiştir.

ENGİN KAPTANOĞLU



Kaptanoğlu Holding bünyesinde 1970 senesinden itibaren Türk tersanelerinden inşa ettirdikleri 11 adet geminin tersane sorumluluğunu ve donatma sorumluğunu üstlenmiş olan Engin Kaptanoğlu sosyal yaşamında 1984- 1986 yıllarında Galatasaray Spor Kulübü'nde yöneticilik, 1990 - 1998 yılları arasında Divan 2.ci Başkanı olarak görev yapmıştır.

Halen Kaptanoğlu Holding Yönetim Kurulu Üyesi olan Engin Kaptanoğlu, Hacı İsmail Kaptanoğlu ve Hacı Sebahat Kaptanoğlu'nun ilk oğlu olarak İstanbul'da 10 Şubat 1943 yılında doğdu. İlkokulu Fatih'te Akşemsettin İlkokulu'nda okuduktan sonra Galatasaray Lisesi ve Robert Kolej'in imtihanlarına başvurup ikisinde de başarılı oldu. Bu okullar arasında Galatasaray Lisesi'ni tercih etti. Galatasaray Lisesinin ilk kısmının deniz kenarında olmasının kendisi etkilediğini söylemiştir.

Çocukluktan gençliğe geçiş yıllarını şöyle anlatmıştır; "Robert Kolej'den kaçmanın daha zor olacağını düşünerek Galatasaray'ı tercih ettim ve o zaman ihsari denilen hazırlık sınıfıyla okula başladım. İstanbul'da oturmamıza rağmen babam yatılı okumamı istedi. Ailesi İstanbul dışında olup daimi yatılı olan öğrenciler de vardı.



Engin Kaptanoğlu ve annesi Hacı Sabahat Kaptanoğlu.

Galatasaray Lisesi'nde öğrenci olmak, "Galatasaraylılar Ruhu" dediğimiz çok müstesna bir birlik beraberlik, efendilik, başarılı olmak ruhunu aşılar. Galatasaraylılar'da birlik, birbirine kenetlenme ruhu çok güçlüdür.

Ben artık koyu bir Galatasaraylıydım. Galatasaray Lisesi'nden 1962 yılında mezun oldum.

1986 senesinde Galatasaray Spor Kulübü Yönetim Kurulu'na seçildim.

Bir anımı anlatmak isterim; Bizim yönetimde olan Özhan Canaydın işi gereği Monaco vatandaşıydı ve Monaco'da yaşamaktaydı.

O günlerde Galatasaray ile Monaco maçı hazırlıkları yapılmaktaydı. Bir gün Özhan Canaydın beni aradı ve Monaco'da büyük bir kokteyl vermeyi önerdi. Bu güzel teklifi hemen kabullendim. Kendisinden sadece kokteyl için görkemli bir yeri seçmesiydi.

Özel bir uçakla Monaco'ya gittik. Her şeyi İstanbul'da hazırlatmıştık.

Özhan şehirdeki en iyi kulübü kiralamış. Diplomattan sokaktaki insana kadar sayısız insan bir araya geldi.

Davette bizim devreden on bir sınıf arkadaşıydık. Bir ara beyefendi birinin bize doğru yaklaştığını farkettik. Siması hiç de yabancı değildi. Kendisini tanıyorduk ama nereden derken, doğru yanına gittik. Birden lise son sınıftaki matamatik hocamız Mösyö Libyerman olduğu hatırladık. Çok hoş bir nükteyle yine hocalık tavrını takınarak, hepimizi adımızla, numaramızla yanına çağırdı. Bizi bir kenara topladı ve 'Çıkarın kağıtları, sınav yapıyorum' dedi. 'Hocam gecenin ikisinde sınav mı olur' diye yalvarıyoruz. Muhteşem bir geceydi, maçı kazandık.

Galatasaraylı olmak ruhunu şöyle anlatmıştır; *"Galatasaray gibi bir cemiyet Türkiye'de yoktur; Galatasaray bize sadece eğitim vermedi. Dostluk, arkadaşlık, ileri görüş verdi, yardımlaşma verdi."*

Fatih'ten Kuzguncuk'a taşınıyorlar

Hayatımla ilgili başlangıç senelerine döneceğim; 1959 senesinde Kuzguncuk taşındık. Babam Kuzguncuk'a hayrandı ve derin bir sevgiyle bağlıydı. O kadar ki Kuzguncuk'u kendisine miras kalmış değerli bir emanet gibi görürdü. Bizler de hâlâ Kuzguncuklu olmaktan gurur ve mutluluk duymaktayız.

Babam Kuzguncuk'la öylesine bütünleşmişti ki, sokak lambası yanmamış olsun hemen belediyeyi arar, gelmiyorlarsa takipçisi olurdu. Sokaklarda çöp olmasını istemez, çöpçülerin sokakları zamanında temizlemesine bile karışırdı. Biz de öyleyiz; kendimizi Kuzguncuk'un sahibi zannediyoruz. Ne yazıktır ki Kuzguncuk bizim günlerimizin renklerini kaybetti. Sakinleri ya göç ettiler ya da ebediyete karıştılar. Çok başka yerleşimler meydana geldi ve komşuluk da kalmadı.

Kuzguncuk, İstanbul'un insan dokusunda en has semtlerinden biriydi. Biz Ermeni, Rum, Musevi, Türk hep bir arada, yan yana çok içtenlik dolu komşular olarak yaşadık. Zamanla bu semtin insan mozayiği değişti. Rum, Ermeni komşular başka ülkelere göç ettiler.

Kuzguncuk'ta bu dört dinin de ibadethanesi var. Ermeni Kilisesi ile cami arasında bir duvar var. Kuzguncuk çok özel bir yer. Eskiden dostluklar da öyleydi ama bu dostlukların olmasında gayrimüslimlerin olması en büyük etkenlerin başında gelir. Onlar gitti, maalesef bu dostluklar yavaş yavaş azaldı.

Kuzguncuk'ta beni tanımıyorlar, ben kimseyi tanımıyorum. Eskiden gelen giden vapurları beklerdik. Gelenleri gidenleri bilirdik. Bütün Boğaz öyleydi."

1964 senesinde Galatasaray Lisesi'nden mezun olduktan sonra babamı çabalarına ve onun adeta ömrünü vererek meydana getirdiği şirketin büyümesine yardımcı olabilmek kararıyla, yanında yer almaya karar verdim. Böylece üniversiteye devam etmek gibi bir önceliğim kalmadı.

O sırada biri 500 diğeri 350 tonluk iki geminin inşaatında çalışmaya başladım. Dayım Numan Uzun'un Perşembe Pazarı'nda sac ticareti yapardı. Vakit buldukça yanına giderek Perşembe Pazarı'ndaki sac ticaretinin nasıl yapıldığını öğrenmeye önem verdim. Böylece meslek yaşamım için çok önemli deneyimler kazandım.

Hacı İsmail Kaptanoğlu "Nusret Mayın Gemisi'ni satın alıyor

Gençlik yıllarımda askerlik hizmeti bir yıldı.1965 senesinde yapılan celp uyarınca askerlik kaydımı yaptırdım ve böylece 24 ay süren bir vatanî görevim oldu. Terhis olduğum sene 1967 başlarıdır. Artık tamamiyle baba mesleğine dönüş yapmıştım.

O sırada babam hurdaya çıkartılarak Maliye tarafından satılan Nusret Mayın Gemisi'ni satın almıştı. Haliç'te mayın gemisini bir yük gemisi olarak değerlendirmek üzere büyük tadilatlar yaptırmaktaydı. Askerlik dönüşü bu geminin donatımında çalıştım.

Yine o yıllara ait bir konuyu anlatmalıyım; yurtdışına seyahat çok kolay değildi. Döviz sıkıntıları vardı. Kolay pasaport alınamıyordu. Oysa gemici cüzdanı olan gemicilerin yurtdışına gitmeleri çok kolay oluyordu. Bu süreçte ben gemici kağıdı çıkardımsa da kullanmadım.

Gemici kağıdını gemiye verirdik, personel listesine adımız da yazılırdı. Çünkü kaptan imtihanına girmek için bizzat denizde çalışmış olmak lazımdı. Bir usta gemicinin gemide beş sene çalışması gerekiyordu. Reis olmak üçüncü sene sonunda mümkün olabiliyordu. Reis'ten sonra gelen unvan "Kıyı Kaptanlığı" idi.

Günü geldiğinde Kıyı Kaptanı olmak için çok iyi hazırlandım ve 1970 yılında girdiğim ilk imtihanda Kıyı Kaptanı kağıdını kazandığım gibi, ardından Telsizci İmtihanı'nda da başarılı oldum. Böylece "Telsizci" kağıdım da tamamlandı.

Kitap okumaya derin ilgi duydum.

Çocukluğumdan beri kitap okumaya derin ilgi duymuşumdur. Galatasaray bana Fransızcayı ve İngilizceyi verdi. Meslekî yayınları çok dikkatle okurdum. O kadar ki, İngilizcesini, Fransızcasını ve varsa Türkçesini okurdum ve karşılaştırırdım.

1971'de denize çıkmaya karar verdim. O yıllarda Alman gemiciler en deneyimli gemiciler olarak bilinirdi. Hatta "Alman gemisinde çalışmayan, denizciliği bilmez" derlerdi.

Ben de Alman bayraklı bir gemide iş buldum. O kadar bilgiye sahiptim ki, benim bilgimi değerlendirerek ikinci ay Reis, dördüncü ay II. Kaptan yaptılar.

Babam ise "Şadan Kaptanoğlu" adını verdiği 2,000 dwt'luk bir gemi inşa ettirmekteydi. Bana gönderdikleri mektupta geminin inşaatının bitmek üzere olduğunu, geminin donatımı için yurda dönmemi istiyorlardı.

Tersaneler o yıllarda Haliç'te Fener veya Balat gibi sahillerde toplanmıştı. Şadan Kaptanoğlu gemisi tamamlandıktan sonra 1,000 dwt'luk bir gemiyi daha kızağa koyduk.

Bu gemiye "Engin Kaptanoğlu" adı verildiğinden çok heyecan duymuşumdur.

Gemimizi Fener'de, Sadi Birkök Bey'in kızağında Rafet Bey'e inşa etmekteydi. Babamın gemi inşaatında tek güvendiği isim ise, o zaman Bureau Veritas'ın Türkiye temsilcisi Turgut Giray olmuştur.

Yeni bir geminin ilk yükü "Kömür" ise nimet sayılırdı!

O devrin insanlarının yük kavramında ilk öncelikleri "Kömür yükü" idi. İlk seferde kömür yükü taşımak nimet sayılırdı. Geminin şansı açık olacak derlerdi.

Gerçekten de ilk yükü Zonguldak'tan aldık ve İstanbul'da tahliye ettik. Ama ben babama gemiye boy vermemiz halinde geminin 900 ton yerine 1,000 ton yük alabileceğini anlattım. Bunun üzerine gemiyi kızağa çektik ve boy verdirttik.

12 Eylül 1980 İhtilali'nden önceki aylardı. Gemide çalışıyordum ve İskenderun Limanı'ndayken Şadan Kalkavan ve Güzdüz Kaptanoğlu ağabeylerimizden bir haber geldi.



Engin Kaptanoğlu M/V Leyla K.'nın teslim alınma töreninde.

Şile'de bir gemi karaya oturmuş. Çok acele Şile'ye gelmemi ve gemiyi kurtarmamı istiyorlardı. Şile'ye intikal ettiğimde müthiş sert bir hava vardı. Yüksek dalgalar nedeniyle geminin yanına sandalla filan gitmeye de imkan yoktu..

O zaman değerlendirme yapmaya başladım.
Karaya oturmuş olan geminin çevresinde yüksek dalgalar kırılmadan geminin bordasına vuruyordu. O dakikada geminin açık deniz tarafında denizin derin olduğunu anladım. Dalga geliyor ileride kırılmıyor, geminin bordasına vuruyor, demek ki bunun bir tarafı derin.

Hafta sonu oldu. Deniz hafif kalınca Recep Yazıcı'nın sekiz metre kıçtan takma motorlu teknesiyle gemiye gidebildik. Bu motor 60 santim kadar su çekiyordu. Gemiye 500 metre yaklaşmıştık ki motor hafifçe kumlarda karaya oturdu.

O zaman tekneden indim ve derinliğin dizime kadar olmadığını gördüm. Sonradan anlatmışlardır; Dalgalarla bu sahillerde rüzgar patlarsa kum kitleleri yer değiştirirmiş. Açık ifadesiyle kum kitleleri sahiller boyunca gezermiş!

Dedikleri, rüzgarlı hava başladıktan sonra geminin bordasına yığılan kum kitleleri oradan başka yere gidebilirmiş. Gerçekten de böyle oldu ve Ramazan'ın birinci günü başladığımız kurtarma çalışmalarını 23 günde başarıyla tamamladım ve gemiyi kurtardım.

Öylesine iş hayatına dalmıştım ki..

Yoğun iş hayatı yıllarında bir yuva kurmak, evlilik yapmak için pek önceliğim olamadı. Ta ki, babam bir gün " Yahu gençlik senelerin geçiyor.. Sen daha evlenmeyecek misin?" diye bir bakıma çıkıştı.

O zaman babamın nasihatını çok derinden hissettim. 42 yaşıma gelmiştim! Yuva kurmuş olmanın bir insan yaşamı için ne kadar büyük mutluluk olduğunu ömrüm boyunca hissetmişimdir. Pınar ve İsmail adını verdiğimiz iki evladımız dünyaya geldi. Çocuklarımızla iftihar ettik.

Dört ortaklı İleri Denizcilik şirketi kuruluyor

Kardeşlerimle bize emanet edilmiş olan aile şirketimizin tüm sorumluluklarını paylaşarak çalışmaya yönelmiştik. "Ağabey" diye hürmet gösterdiğimiz Şadan Kalkavan, Fuat Miras ve Asaf Güneri'ile "İleri Denizcilik" adını verdiğimiz dört ortaklı bir şirket kurduk.

O yıllarda Gemi Teşvikleri Ankara'da Teşvik Dairesi'nden alınıyordu. Ekrem Pakdemirli de Teşvik Dairesi Başkanı idi. Bize 3,2 milyon dolar gibi bir teşvik verildi. Bu teşvikle iki gemi satın aldık. Bu gemilerden birini ben, ikinci gemiyi Asaf Güneri bizim için satın aldı.

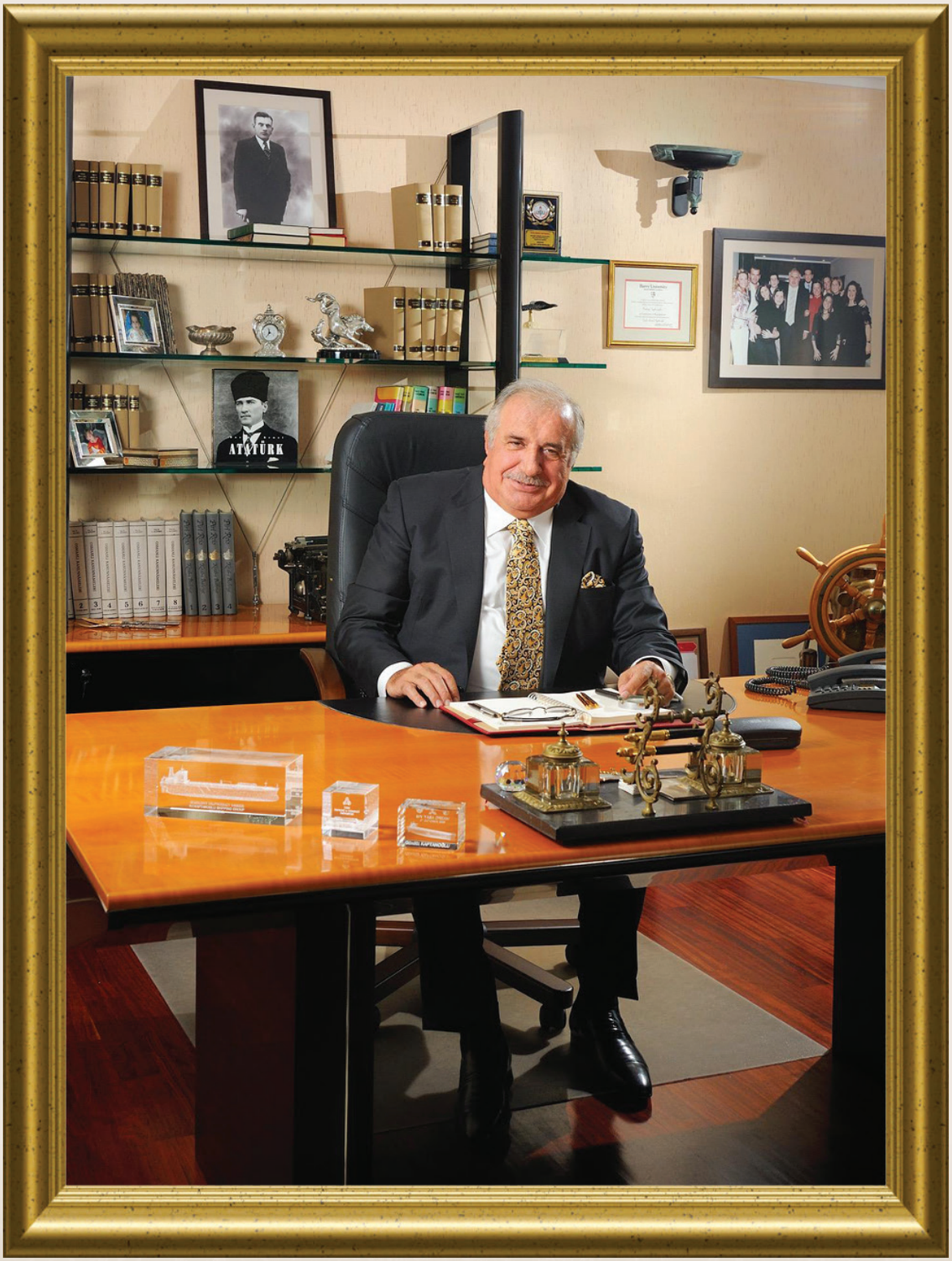
900 bin Dolara mâl olan geminin adı "Oktay Tarık" olmuştur. Biz gemiyi görmemiştik. Fakat Gemlik'e geldiğinde babam gemiyi gidip inceliyor. Bir akşam beni çağırtmış.. *"Geminin halini görünce mahcup oldum. Sen bu gemiyi görmeden nasıl aldın?..Bu gemi bir harabe"* diye çıkıştı. Gemi yeniden onarılmalıydı. Uyarısı doğrultusunda gemiyi Tuzla'ya çektik ve kırk günde pırıl pırıl hale getirdik.

Hacı İsmail Kaptanoğlu vefat ediyor.

Babam tam istediği gibi vefat etmiştir. İleri yaşına rağmen sağlıklıydı. Hepimiz fâniyiz ve Allah'ın takdiri neyse o olacaktır; Vefatından bir gün önceydi; Karaköy'de toplanmamızı istedi. Beş araba ile tüm aile bireyleri Karaköy'de birlikte toplandık. Hepimiz çok neşeliydik.

Babam öyle kolay aferin demezdi.. Babayla çocuklar asında saygıya dayalı bir mesafe olurdu. Babam ilk defa beni yanaklarımdan öptü.. Hepimizi teker teker çağırıp yanaklarımızdan öptü..Biz ayrıldıktan sonra rahatsızlanıyor ve ertesi sabah hastaneden ruhunu teslim ettiği haberi geldi.

MEREY GÜNDÜZ KAPTANOĞLU



20 Temmuz 1946 tarihinde İstanbul Fatih'te dünyaya geldi. Öğrenim yıllarından sonra babası Hacı İsmail Kaptanoğlu'nun kurduğu Hacı İsmail Kaptanoğlu Denizcilik şirketinde çalışmaya başladı.



Eser Bayraktar, Merey Gündüz Kaptanoğlu, Yasemin Kaptanoğlu, Ömer Kaptanoğlu, Ayşegül Bayraktar, Erhan Bayraktar.

Dünya denizlerinde faaliyet gösteren Hacı İsmail Kaptanoğlu Denizcilik Grubu'nun, Deniz Nakliyatı T.A.Ş.'nin Kurulu Başkanı olan Gündüz Kaptanoğlu, Kasım 2016'da yapılan DATİ Yatırım Holding Olağan Genel Kurulu'nda, Yönetim Kurulu Başkanı Fuat Miras'ın yerine Başkan seçildi.

Bu seçimde Yönetim Kurulu Başkan Vekili M.Faruk Ürkmez seçilirken, Başkan Yardımcıları Metin Kalkavan ve Burhan Deval oldular.

Yönetim Kurulu üyeliklerine Servet Yardımcı, Gökhan Kıran, Ömer Faruk Miras, Nazım Kalkavan ve Cengiz Kaptanoğlu seçildiler.

İş dünyasının yanı sıra sosyal yaşamda önemli görevler üstlenen Gündüz Kaptanoğlu, Tüdev/ Türk Deniz Eğitim Vakfı'nın, Turmepa/ Deniz Temiz Derneği'nin, İstanbul Eğitim Vakfı ve Rize Vakfı'nın kurucu üyelerinden bulunmaktadır.

Sipahi Ocağı Binicilik Kulübü, Moda Deniz Kulübü üyesidir ve Beşiktaş Spor Kulübü As Başkanı olarak da görev yapmıştır. Siyasi yaşamda Adalet Partisi Büyük Kongrede delege olmuş ve Doğru Yol Partisi'nde Merkez Karar Kurulu üyesi olarak görev yapmıştır.

Circle d'Orient/ Büyük Kulüp Yönetim Kurulu 2.ci Başkanı olarak da sosyal sorumluluklar üstlenen Gündüz Kaptanoğlu TOBB/Türkiye Deniz Ticaret Odaları Konsey Başkanlığı, Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Üyeliği, Doğuş Üniversitesi Mütevelli Heyet Üyeliği, İMEAK- Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu ve Meclis Üyeliği, TOBB Genel Kurul Delegeliği gibi görevlerde bulunmuştur.

35 yıla ulaşan bir süredir S.S. Gemi Armatörleri Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi'nin Yönetim Kurulu Başkanlığı görevini yürütmektedir. Eşi Ayşegül Kaptanoğlu'dur.Çocukları, Eser Kaptanoğlu ve Ömer Kaptanoğlu'dur.

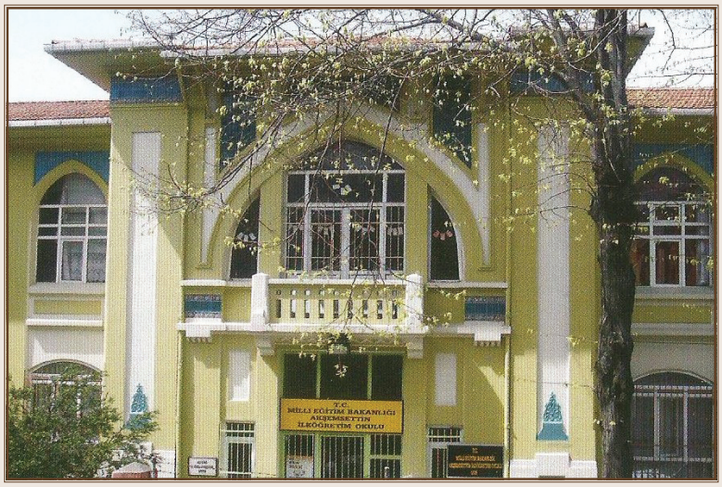
CENGİZ KAPTANOĞLU



Lloyd's List Ömürboyu Başarı Ödülü'ne lâyık görülen Cengiz Kaptanoğlu ve eşi Atiye Kaptanoğlu.

Cengiz Kaptanoğlu 17 Ağustos 1948 tarihinde İstanbul Beşiktaş'ta Yıldız Abbas Ağa Mahallesi'ndeki evlerinde dünyaya geldi.

Altı aylık iken pek çok Karadenizli ailenin yaşadığı Fatih semtine taşındılar. Okul yaşamı, adını Fatih Sultan Mehmed'in hocasından alan Fatih Akşemsettin İlkokulu'nda başladı.



Cengiz Kaptanoğlu'nun okul yaşamı adını Fatih Sultan Mehmed'in hocasından alan Fatih Akşemsettin İlkokulu'nda başladı.

Çocuk yaşlarından hayli çekingen bir yapıya sahipti. İkinci sınıfa geçmesinin ardından aile Fatih'ten Kuzguncuk'taki evlerine taşınmasıyla Cengiz Kaptanoğlu bütünüyle başka bir yaşama adım atmış oldu.

Kuzguncuk onun için güzellikler dolu bir Boğaziçi köyü idi. Burada severek yaşadı ve Kuzguncuk İlkokulu'ndan mezun oldu.

Öğrenim yılları

İlkokul yaşamındaki en belirgin anısı; çok sevdikleri öğretmenlerinden Müşerraf Hoca'nın kızının güzellik yarışmasında Türkiye Birinci Güzeli seçilmiş olmasıdır. Bu konu günlerce okuldaki öğrencilerin en önemli övünç nedeni olmuştur.

Kuzguncuk İlkokulu o yıllarda tarihi dokusunu bütünüyle koruyan Kuzguncuk'un Boğaziçi'ne hakim bir noktasındaki Marko Paşa Köşkü idi. Bu bina okulu barındırmakla birlikte, ayni zamanda Beylerbeyi Ortaokulu kimliğini de taşıyordu. Cengiz Kaptanoğlu böylece ayni binadaki Beylerbeyi Ortaokulu'na devam ederek bu okuldan mezun oldu.



İlkokul öğrencisi olarak (Ortada) öğrenimine Kuzguncuk İlkokulu'nda devam etti.

Lise öğrenimi için o yıllarda yeni açılmış olan Beyoğlu Ticaret Lisesi'ni tercih etti. Amacı iş yaşamına ve ticarete yakın olduğunu düşündüğünden bu okulda gelecek meslek yaşamı için eğitim almaktı. Öğrenim yıllarında babasının Karaköy Eski Gümrük Sokak'taki işyerine uğraması, iş yaşamına olan ilgisini de artırıyordu. Başından geçen iki üzücü olay bu arada öğrenimine ara vermesini zorunlu kıldı.

Edebiyat dersinde yazılı imtihan oldukları bir gün, aslında edebiyat derslerine yakın olmamasına rağmen, sorular hoşuna gitmişti. Dolu dolu üç sayfa yazarak, çok iyi not alacağı umuduyla imtihandan ayrıldı. Fakat öğretmeni imlâ hataları nedeniyle kırık not vermişti. Bu

olay Cengiz Kaptanoğlu'nda büyük bir hayal kırıklığına neden oldu.

Onu öğrenimden uzaklaştıran ikinci olay Müdür Yardımcısı Fikret Bey'in bir sabah okula geç kalan Cengiz Kaptanoğlu'nu ve kendisi gibi geç kalmış birkaç arkadaşını yakalayarak avuçlarına sopa ile vurmak suretiyle cezalandırması olmuştur.

Bu iki olaydan sonra kaydını Suadiye Ticaret Koleji'ne naklettiren Cengiz Kaptanoğlu bu okulda bir sene kaybetmesine rağmen öğrenimini tamamlayarak mezun oldu.

Cengiz Kaptanoğlu üniversite öğrenimi için Beyoğlu İstiklâl Caddesi Mısırlı Apartımanı'ndaki İstanbul İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi'ne bağlı İşletmecilik Fakültesi'ne kaydoldu. Bu öğrenim kurumu Marmara Üniversitesi'nin temellerinden birini oluşturan İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi'ne bağlıydı. Galatasaray İktisat ve İşletmecilik Fakültesi olarak adlandırılan bu okul, Beyoğlu Ticaret Lisesi gibi ulaşımı kolay bir semtte yer alıyordu. Böylece babasının işyerine yakın olduğundan okulun ilk yılından sonra öğrenimini ve iş yaşamını birlikte sürdürebildi.

Üniversite'nin ikinci sınıfında iken 1972 yılında Kuzguncuk'un en güzel kızı Atiye ile evlendi. Bu mutlu evlilikten önce kızları Şadan ve 1973'de ikinci çocukları Cenk dünyaya geldi.



Bahri Mete'nin anlattığı gibi Kuzguncuk Spor Futbol takımı olarak Bağlarbaşı ve Beylerbeyi'nde maceralı ve kavgalı maçlar yaparlardı.

Gençlik yıllarının yakın arkadaşlarından Bahri Mete şöyle yazmıştır; *"1956-57* yılında tanıştığım Cengiz Kapt*anoğlu ile çocukluk, orta okul, üniversite ve daha sonra siyaset ve bilahare iş hayatında ve halen de devam eden uzun bir arkadaşlığımız vardır.*

Bahri Divan'ın başkanı olup AP Gençlik Kolları'na Muhsin Divan ve Cengiz Kaptanoğlu ile birlikte kayıt yaptırıp, birlikte çalışmıştık.

Çocukluğumuzda Kurban Bayramı'nda ailelerimizin kurbanlarını sürü yapıp Kuzguncuk Korusu'nda otlatırdık. Kuzguncuk *Spor Futbol takımı olarak Bağlarbaşı ve Beylerbeyi'nde maceralı ve kavgalı maçlarımız olurdu..*



Üniversite'nin ikinci sınıfında iken 1972 yılında Kuzguncuk'un en güzel kızı Atiye ile evlendi.

Kuzguncuk'tan yüzerek, o zamanlar Demir yeri olan Ortaköy'de gemilere çıkardık. Sandalla kürek çekerek Göksu'ya giderdik. Kuzguncuk'ta kurduğumuz Halka Hizmet Derneği vasıtasıyla fakir halka yardım ve sorunlarına yardımcı olmak için çok çalışmışızdır."

Cengiz Kaptanoğlu 1976'da dört buçuk ay süreyle Zonguldak Devrek'te jandarma olarak askerlik görevini tamamladı. Askerlik görevinden sonra iş hayatına olduğu kadar cemiyet yaşamına da büyük ilgi gösterdi. Özel yaşamında insanlığa hizmetin önemini daima ön sıralarda savundu.

Cengiz Kaptanoğlu'nun cemiyet yaşamı

Aslında cemiyet hayatı yıllar öncesinde başlamıştı. Daha çocuk yaşlarında, Kuzguncuk'ta arkadaşlarıyla birlikte "Amatör Şeytan Spor Kulübü" nü kurdular. Cengiz Kaptanoğlu bu futbol takımında kaleci olarak yer aldı.

Gençlik yıllarında Kuzguncuk'taki sportif faaliyetlerinden sonra 12 Eylül 1980 Darbesi ardından siyaset yasaklısı olunca, sosyal yaşamda adeta kendisini işsiz bulan Cengiz Kaptanoğlu, çalışmalarını sporla ilgili alana yönlendirdi ve başarılarından dolayı 1982 yılında Beylerbeyi Spor Kulübü Başkanlığı'na seçildi.

2002 yılında ise taraftarı ve üyesi olduğu BJK/Beşiktaş Jimnastik Kulübü üyeliğine seçildi ve As Başkanlık görevinde bulundu. BJK'nın 100. Yıl Şampiyonluğu'nda da herkesin sevgisini kazanarak As Başkan olarak görevine devam etti.

Yaşamına egemen olan sosyal faaliyetlerin en önemli alanı siyaset oldu. Demokrat bir insan olarak en etkili hizmet yolunun siyasetten geçtiğine inanmaktaydı. Bu alanda Demokrat Parti Kuzguncuk Ocağı'nda ve Üsküdar İlçe Teşkilatı'nda üye olarak görevler aldı.

27 Mayıs İhtilali'nden sonra Demokrat Parti'nin devamı olarak kurulan AP/Adalet Partisi'nin Üsküdar'daki kurucularından birisi de İsmail Kaptanoğlu olmuştu. Cengiz Kaptanoğlu ailesinin siyasete gösterdiği yakınlık doğrultusunda 1965 yılında AP Üsküdar İlçe Başkanlığı'nda üye olarak göreve başlamıştı. Bir süre AP İstanbul İl Yönetim Kurulu Üyesi olarak görev üstlendi. 12 Eylül 1980 darbesiyle siyasi partiler kapatılmış ve yöneticilerine yasaklar getirilmişti. Cengiz Kaptanoğlu da on yıllık yasak kapsamına alındı. Ancak en zor koşullarda AP'nin devamı olarak oluşturulan DYP/ Doğruyol Partisi'nin kuruluş çalışmalarına katıldı. Üsküdar ilçe yönetimlerinde ve İstanbul İl Yönetimi'nde

önemli görevler üstlendi. Cengiz Kaptanoğlu bir dönem süren AK Parti milletvekilliğini hayatının gururla dolu bir dönemi olarak ailesine bırakacağı en önemli bir anı ve miras saymaktadır. Fiilen siyasi yaşamı 22 Temmuz 2007 seçimleriyle sona eren Cengiz Kaptanoğlu, ayni zamanda Milli Savunma Komisyonu Başkanlığı da yaptığı milletvekilliği döneminde, çok önemli yasaların çıkarılmasında, Türk Silahlı Kuvvetleri ile her rütbede iyi ilişkiler ve dostluklar kurulmasında önemli hizmetler ifa etti ve ordunun üst kademeleriyle Türk Silahlı Kuvvetleri için çok yakın çalışmalar sürdürdü.

Milletvekilliği döneminde, Kabotajda ÖTV Muafiyeti, Liman Masraflarının Düşürülmesi, Türk Ticaret Kanunu'nda yapılan değişikliklerle Deniz İhtisas Mahkemeleri'nin kurulmasına olanak sağlanması, Denizcilikte Yabancı Finansman imkanlarının genişletilmesi, TÜDEV Kanunu'nun çıkartılması gibi konularda hep öncü rol üstlendi.

Dostlukları ve arkadaşlıkları uzun yıllara giden Köksal Toptan, Rize kaynaklı hemşehriliğe dayanan yakınlığı hakkında yazarken; "Bir Çift yürek" başlıklı eserin yazarı Marlo Morgon'ın "Sonsuzluğun Mesajı" başlıklı bir başka eserinde *"Kafanın konuşması toplumun bir ürünüdür. Kalbin konuşması ise sonsuzluktan gelir. Yargıda bulunmadan gözlemlemeye Koşulsuz Sevgi denir."* diyerek Cengiz Kaptanoğlu'nun eşi Atiye Hanım'a olan sevgisini şöyle tanımlar; "*Cengiz Bey, Atiyem derken çocuklarından, torunlarından bahsederken, dostlarından ve dostluktan söz açılırken Cengiz Kaptanoğlu'nun parlayan gözbebeklerinde bunu hep görürsünüz. Bu anlamda ona bakıp yüreğinizde tarttığınızda, karşınızda 'Kuş yürekli bir Dev Adam' vardır."*

Cengiz Kaptanoğlu demek, Denizcilik Demektir

Cengiz Kaptanoğlu, ailesinin geleneklerine bağlı olarak denize ve denizciliğe sevdalıdır. Gençlik yıllarında Türk Armatörleri Birliği ve Armatörler Kooperatifi deniz ticaretimizin en önemli iki kurumuydu. Bu iki kurumun başında ise iki efsane isim bulunuyordu; Türk Armatörleri Birliği'nin Başkanı Ziya Kalkavan benzersiz bir liderdi. Armatörler Kooperatifi'nin başkanı ise babası Hacı İsmail Kaptanoğlu idi. Denizcilik camiasının önemli ve cefakâr tüm isimlerini bu ortamda tanımakla kalmadı, Armatörler Kooperatifi'nde çeşitli kademelerde görevler üstlendi ve sonunda müdürlük görevinde bulundu.

1980 yılı başında İstanbul Ticaret Odası Meslek Komitesi Üyesi olarak görev yaparken, denizciliğin Türk toplumunun gündemine taşınabileceği öngörüsüyle yeni bir heyecanla yoğun çalışmalar üstlendi. O sırada eski Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Bülent Ulusu Başbakan olmuştu. Denizciliğimizin önemine yürekten inanan Amiral Bülent Ulusu, Türk denizcilik sektörünün mesleki alanda örgütlenmesini de böylece ülke gündemine taşımıştı.

1982 yılında DTO/ Deniz Ticaret Odası'nın kuruluş çalışmalarında gecesini gündüzüne katarak görev yapan Cengiz Kaptanoğlu, Oda'nın kurucu yönetiminde Başkan Yardımcısı seçildi. İMEAK- Deniz Ticaret Odası yönetiminde çeşitli görevleri sürdürdü ve 11 Nisan 1989'da Yönetim Kurulu Başkanı seçildi.

Cengiz Kaptanoğlu örgütlü topluma çok önem verir ve bu sayede başarıya ulaşmanın daha kolay olacağına inanır. Dolayısıyla bir kamu kurumu olan DTO'nun kurulması ve zamanla yetkilerinin tüm Türkiye kıyılarına yayılması, denizcilik halkasının, denizcilik ailesinin büyümesi ve bütün denizcilerin birbirlerini daha yakından tanıması sonucunu doğurmuştur. Böylece Türk denizcilerinin ülkedeki etkinliği ciddi anlamda artacaktı. Tek üzüldüğü nokta ise Oda'nın Türkiye Deniz Ticaret Odası ismini alamaması olmuştur!

Bu göreve seçilirken yakın arkadaşları Erol Yücel ve Eşref Cerrahoğlu ile tam bir uyum içersinde görev yapıldı. DTO Yönetim Kurulu Başkanlığı görevini sürdürürken ayni zamanda altı yıl süreyle TOBB Yönetim Kurulu Üyeliği ve daha sonra TOBB Deniz Ticaret Odaları Konsey Başkanlığı görevlerinde bulundu. Genç yaşlarında Haliç'te yaptırılan MV Kaptan Mehmed gemisine sırtında köşebent taşıyan Cengiz Kaptanoğlu günümüzde ayni heyecanla Türk denizciliğinin hizmetindedir.

Milletvekiliğinin sona ermesinden sonra da denizcilik sektöründe görevler üstlendi. 14 Nisan 2008'de İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis üyesi oldu. 23 Şubat 2009'da gerçekleştirilen Oda seçimlerinin ardından 28 Şubat 2009 tarihinde yapılan görev dağılımı ile Meclis Başkanı seçildi.

Akrabası ve denizcilik dünyasındaki seçkin dostlarından olan Nevzat Kalkavan Cengiz Kaptanoğlu'nu anlatırken şöyle demiştir; *"Denizcilik camiasının her kademesinde bulunmuş, her kademesinde görev üstlenmiş, camiaya büyük hizmetler vermiş ve hâlâ doymadan yorulmadan devam etmekte. Tanıdığım Cengiz Kaptanoğlu yaşadığı müddetçe, Allah ona sağlıklı, uzun ömür versin, emekliliği bir tarafa bırakarak gençleri kendi düşünce tarzına getirene kadar da devam eder.Aslında Cengiz Kaptanoğlu'nu anlatmadan önce eşi Atiye Hanım'dan bahsetmek isterim. Denizcilik camiasının bir araya gelmesine büyük katkı sağlayan biridir. İnsanların birbirini tanımasında, yakınlaşmasında ve bütünleşmesinde emeği çok büyüktür. Bu nedenle kendisine teşekkürü, denizcilik camiasının bir ferdi olarak görev sayıyorum.*

Cengiz Kaptanoğlu'nu anlatmaya, yaşadığımız bunca güzelliklerin yanında, tartışmalarımız ve kimi zaman aramızdaki kırgınlıklara rağmen, her zaman sevgi, saygı çemberi içinde *konularımızı konuşarak* çözebilmemizden başlayabilirim. *Bu da bize her zaman huzur vermiştir.*

Cengiz Kardeşimin çalışmada sınırı *yoktur. Yorulmak nedir bilmez. Aklına geleni söyleyen, içinde hiçbir şey tutmayan, karşısındaki ağladığında ağlayacak, güldüğünde gülecek kadar duygusal, örf ve ananelerine sıkı sıkıya bağlı, inanılmaz bir aile reisi, bütün Karadenizliler gibi hırslı, hatta biraz yüksek sesle konuşmayı seven, başka şekilde mutlu olmayan, kabına sığmayan bir Aslan burcu insanıdır."*

Rahmi Koç da *"Cengiz Bey'in arkasında çok sağlam duran bir hanımı vardır. Hanımına eminim çok şey borçludur. Cengiz Kaptanoğlu içtenlik dolu, müthiş ikna kabiliyeti olan bir dostudur."* diye yazmıştır.

Rize'yi asla unutmadı

Bir Karadenizli olarak memleketi olan Rize'yi ve hemşehrilerini çok seven Cengiz Kaptanoğlu, yine 80'li yılların ikinci yarısından sonra Rize Vakfı'nın kuruluş çalışmalarında bulundu ve 1989'da Rize Vakfı'nın kurulmasında bir ağabey saydığı Orhan Keçeli'nin başkanlığında Yönetim Kurulu'nda sürekli olarak görev aldı.

Türk Denizciliği için ilk önemli adımlar

1989'de DTO Yönetim Kurulu Başkanı seçildiğinde bir heyet halinde ANAP/ Anavatan Partisi Genel Başkanı ve Başbakan olan Turgut Özal'ı ziyarete gitmişti. Bu ziyaret sırasında Turgut Özal'ın geniş vizyonu ve sıcak kişiliğinden derinliğine etkilendi. Turgut Özal ortaya koydukları sorunlarla çok yakından ilgilenmişti.



Cumhurbaşkanı (Başbakan) Recep Tayyip Erdoğan'la 2000 yılından kalan bir anı; (Soldan) Berke Çiçek, Metin Kalkavan, Gündüz Kaptanoğlu, Recep Tayyip Erdoğan, Cengiz Kaptanoğlu, Şadan Kalkavan, Erol Yücel, Muzaffer Dikici, (Önde) Kenan Torlak ve Nevzat Kalkavan.

Yine o dönemde ekonomiden sorumlu Devlet Bakanı Ekrem Pakdemirli, Türk denizciliğinin tarihi dönüm noktalarından biri olan 2581 Sayılı Kararname'yi kaleme alıyordu.

21 Ocak 1982 Tarih ve 17582 Sayılı Resmî Gazete'de yayınlanan "Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkında Kanun" kararnamesi hazırlanırken Cengiz Kaptanoğlu neredeyse iki cümleden ibaret olan kararname taslağını gördüğünde şaşırmış, Ekrem Pakdemirli ise "Artık çağımız sür'at çağı. Göreceksin bu kararname sayesinde sabah gemi alacak, akşam satabileceksiniz. Bu işi bürokrasiye boğdurmayacağız. Çağdaş dünya nasıl yapıyorsa, biz de öyle yapacağız" demişti.

O dönemin bakanlarından Güneş Taner'in denizciliğe verdiği destekte Cengiz Kaptanoğlu yine farklı partilerden olmalarına rağmen payı büyük oldu. Türk denizciliğinin en önemli dönüm noktalarından biri olan TUGS/ Türk uluslararası Gemi Sicili veya 2.ci Sicil'in yaşam bulması Türk denizciliğinin dünyanın denizci ülkeleriyle eşit koşullarda rekabet imkanına kavuşmasını sağlamıştır. Cengiz Kaptanoğlu bu zor konuyu da hemen her kurumla sağlıklı ilişkiler kurma becerisi sayesinde çözüme götürmeyi başardı.

Kamu Yüklerinin alınarak filonun büyümesi

Cengiz Kaptanoğlu'nun çabalarıyla Erdemir ve Ditaş gibi kamu kurumlarıyla uzun vadeli sözleşmelerin yapılması, bu kurumların yüklerinin Türk bayraklı gemilerle taşınması imkanı sağlanmış ve bu sayede Türk Deniz Ticaret Filosu'na uzun vadeli kredilerle, yeni ve büyük tonajlı gemilerin katılım olanağı yaratılmıştır.

Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetleri

Cengiz Kaptanoğlu kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerine, özelleştirilmesi yolundaki çabalarıyla büyük katkılarda bulundu. Yine ülke limanlarının modernizasyonu, yeni bir anlayışla yönetilmesi ve giderek verimliliğin sağlanması anlamındaki politikaların öncü destekçilerinden oldu.

Sosyal faaliyetleri içersinde TÜDEV/ Türk Deniz Eğitim Vakfı ve TURMEPA/ Deniz Temiz Derneği çok ayrı bir önem taşımaktadır. Yıllar boyu sürdürülen üstün gayretler sonucu günümüzde her iki önemli kuruluş de denizcilik sektöründe çok ayrıcalıklı bir yere sahip bulunmaktadır.

Bu yoğun çalışmalara rağmen aile yaşamını asla ihmal etmedi

Aynı zamanda çok iyi bir aile reisi olan Cengiz Kaptanoğlu, eşi Atiye Kaptanoğlu ile mutlu bir evlilik sürdürürken, çocukları Cenk ve gelini Melis Kaptanoğlu, torunları Alara ve Leyla; kızı Şadan ve eşi Muzaffer ve onlardan olan torunları Eylül ve Güney; kızı Sebahat ve damadı Berke Çiçek ile onlardan olan torunu Ezgi ve küçük kızı Zeynep Kaptanoğlu'ndan oluşan büyük bir ailenin arasında olmaktan da her zaman keyif almaktadır. Aile bütünlüğüne derin saygı duyan Cengiz Kaptanoğlu için ağabeyleri Gündüz Kaptanoğlu ve Engin Kaptanoğlu ve onların aileleri kendi ailesi gibi vazgeçilmez aile bağlarını meydana getirmektedir.

Hizmete Adanmış bir Ömür

Cengiz Kaptanoğlu İngiltere'de kurulu Lloyd's List tarafından "Ömür Boyu Başarı Ödülü"ne lâyık görülmüştü. 2001 yılında ise insanlığa yaptığı hizmetlerden dolayı Melvin Jones Dostluk Plaketi almıştır. Cengiz Kaptanoğlu bir söyleşi sırasında "Masamda bilgisayar yok, e-postam yok" demiş ve şöyle devam etmişti; "Şu anda işin fiili kısmını yeni kuşağa bırakmış durumdayım. Çocuklarımla ve yeğenlerimle gurur duyuyorum. Bazı konularda gelip bizden yardım istiyorlar, biz de elimizden gelen yardımı yapıyoruz. İnsanlığa, topluma, sektörüne, işyerine hizmet var, bunları sıralayacaksın.

Birinci görevin işin. İkinci görevin nedir? Bir vakıfta veya dernekteysen oralara ayıracağın saat önemli. Genç kuşaklara en büyük tavsiyem; zaten çok akıllılar ve sistemliler, yaşamlarını bir de disipline ederlerse, saatlere her şeyi sığdırırlar."
Ömrü boyunca çok koşturduğunu, zaman zaman yorulduğunu, ama artık birikimini aktararak hizmet etme yaşına geldiğini düşünen Cengiz Kaptanoğlu şöyle demiştir; "Ben çok yoğun çalıştım ama yorulmadım. Yani ürettikçe ürettim.



(Soldan) Kız kardeşleri Eser Kaptanoğlu, Cengiz Kaptanoğlu, anneleri Hacı Sebahat Kaptanoğlu, Gündüz Kaptanoğlu ve Engin Kaptanoğlu.

Ziya Amca (Kalkavan) bana takılır *'Çok ağır yüklerin altına giriyorsun'* derdi. Birikimimizi aktarmak, insanlığa hizmet edebilecek derecede çalışmak, toplum içinde olmak, bunların hepsi benim yaşam felsefem olmuştur. İşleyen demir pas tutmaz."

Cenk Kaptanoğlu

Cenk Kaptanoğlu, Atiye ve Cengiz Kaptanoğlu'nun oğlu olmaktan büyük onur duyduğunu belirterek şöyle devam etti; "Ben Karadenizli bir ailenin ilk erkek torunu olarak dünyaya geldim. Benim yetişmemde annemle babam kadar amcalarımın da emeği vardır. İlk çocukluk yıllarım dedemle ve babaannemle doludur.



Cenk Kaptanoğlu

Kız kardeşim Şadan'la çocukluk kavgalarımız, amcamın beni lunaparka götürüşü, dedemin nazar değer diye babamın beni kahvehaneye götürmesine izin vermeyişi ve annemin çok şımardığımızda bizi gönderdiği köşe cezası çocukluk yaşlarımızdan kalmış anılardır.

Çamlıca'daki evin tamamlanarak bu yeni evimize taşınmamızla beraber tekrar amcalarımla kocaman bir aile olduk. Bilardo oynamaya adeta tutkundum.

Bağdat Caddesi'ne gidip bilardo oynamayayım diye bahçeye bilardo salonu kurulması aile büyüklerimizin bizlere gösterdiği sevginin örneklerinden biri olmuştur. Bilkent günlerim, Miami'de son bulan üniversite yıllarım ayni şekilde bu büyük ailenin çocuklarına sağladığı imkanlarla gerçekleşmiştir. Kendilerine minnettarım ve bizlere emanet edilen bayrağı daha ilerilere götürmenin sorumluluğunu asla unutmuyorum.

DR. ŞADAN KAPTANOĞLU



İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Felsefe Bölümü'nden mezun olan Dr. Şadan Kaptanoğlu, sonraki eğitim hayatına İngiltere'de devam etmiştir.

City of London College Denizcilik bölümünde okumuş olan Dr. Şadan Kaptanoğlu, City University Cass Business School'da Denizcilik, Finans ve Ticaret alanında yüksek lisans yapmış ve doktorasını De Montfort Üniversitesi'nde tamamlamıştır.

Ocak 2014'e kadar aile şirketi olan H.İ Kaptanoğlu Denizcilik Grubu'nda Genel Müdür olarak görev alan Dr. Şadan Kaptanoğlu, kariyerine Kaptanoğlu Denizcilik Tic. A. Ş. Yönetim Kurulu Üyesi olarak devam etmektedir. IMEAK Deniz Ticaret Odası'nda Yönetim Kurulu Üyesi olan Dr. Şadan Kaptanoğlu aynı zamanda Piri Reis Üniversitesi'nde de Mütevelli Heyeti Üyesi'dir.

2016 yılında Yönetim Kurulu Üyesi olduğu Deniz Temiz Derneği / TURMEPA'nın Yönetim Kurulu Başkanlığı'nı üstlenmiştir. Aynı zamanda Lloyd's Register Gözetim Ltd. Şirketi ile Rina Denizcilik ve Belgelendirme Ltd. Şirketinin Türkiye Komitelerinin Başkanı'dır.

Bimco tarihinde ilk kez bir kadın başkan- Dr.Şadan Kaptanoğlu

Dr. Şadan Kaptanoğlu, 2008'de Londra'da Seatrade Ödülleri kapsamında "En Başarılı Genç Denizci" ödülüne layık görülmüş ve 28 Mayıs 2013 tarihinde dünyanın en önemli uluslararası sivil denizcilik örgütü olan Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi- Bimco'nun ilk kadın başkan yardımcısı olarak da tarihe geçmiştir.

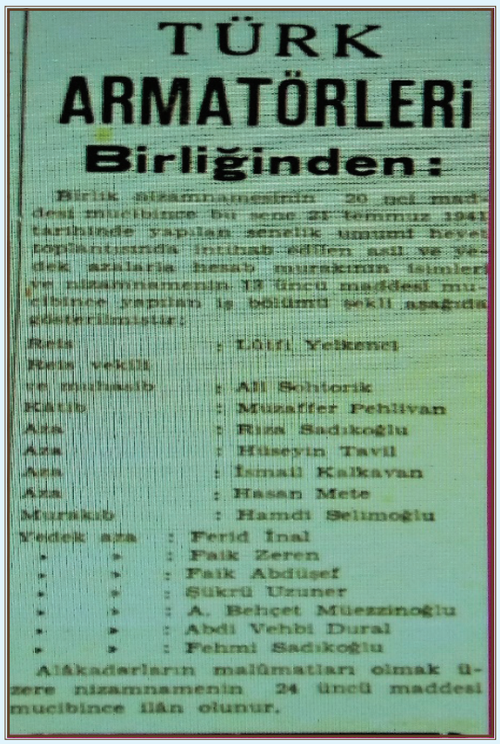
Başarılarını sürdüren Dr. Şadan Kaptanoğlu 6 Haziran 2017'de Roma'da Dünya denizciliğinin de en büyük ve en etkili şirketlerinin üçte ikisini temsil eden Bimco'nun Olağan Genel Kurulu'nda Anatassios Papagianopoulus'dan sonra gelecek dönem başkanı olarak seçilmiş bulunmaktadır.

Dr. Şadan Kaptanoğlu aldığı yeni sorumlulukla ilgili olarak "BIMCO, dünyada ve ülkemizde denizcilik camiası için çok önemli lider bir kuruluştur. Şu andan itibaren Bimco'da gelecek başkan, sonra yönetim kurulu başkanı, son olarak da geçmiş dönem başkanı olarak altı sene boyunca dünya armatörlerini temsil ediyor olacağım. Yüz yıllık bu dev organizasyonun ilk kadın ve ilk Türk başkanı olmanın gururu ve heyecanını yaşıyorum.

Türkiye Cumhuriyeti'ni kuruluşundan bugünlere hatta daha evvelinden günümüze, büyük bir sorumluluk ve aşkla taşıyan soylu atalarımızdan devraldığımız denizciliğimizi, daha da büyüyeceğine inandığım Türk ticaret filomuzla, genç gemilerimizle, donanımlı limanlarımızla, milli harikalar yaratan tersanelerimizle; sektörümüzü yaşatan her bir ferdimizin; hukukçusundan, doktoruna, üniversitelerimizin değerli hocalarından, genç öğrenci kardeşlerimize, balıkçısı, tedarikçisi, kaynakçısı tüm hizmet sağlayıcılarına kadar emek verip, gelişmesine katkı sağlayan her bir ferdimizle birlikte daha çok önemli makamlarda gururla temsil etmeye devam edeceğim" ifadelerini kullandı.

Dr. Şadan Kaptanoğlu, evli ve iki kız çocuğu annesidir.

Geçmiş zaman olur ki.



TÜRK
ARMATÖRLERİ
Birliğinden:

Birlik nizamnamesinin 20 nci maddesi mucibince bu sene 21 temmuz 1941 tarihinde yapılan senelik umumi heyet toplantısında intihab edilen asil ve yedek azalarla hesab murakkın isimleri ve nizamnamenin 13 üncü maddesi mucibince yapılan iş bölümü şekli aşağıda gösterilmiştir:

Reis	: Lütfi Yelkenci
Reis vekili ve muhasib	: Ali Sohtorik
Kâtib	: Muzaffer Pehlivan
Aza	: Rıza Sadıkoğlu
Aza	: Hüseyin Tavil
Aza	: İsmail Kalkavan
Aza	: Hasan Mete
Murakıb	: Hamdi Selimoğlu
Yedek aza	: Ferid İnal
»	: Faik Zeren
»	: Faik Abdüşef
»	: Şükrü Uzuner
»	: A. Behçet Müezzinoğlu
»	: Abdi Vehbi Dural
»	: Fehmi Sadıkoğlu

Alâkadarların malûmatları olmak üzere nizamnamenin 24 üncü maddesi mucibince ilân olunur.

. Lütfü Yelkenci Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı oluyor

Türk Armatörleri Birliği her Genel Kurul Toplantısı'ndan sonra yapılan yönetim kurulu seçimi sonuçlarını aralıksız gazetelerde yayınlamıştır.

"Geçmiş Zaman Olur ki" başlığı altında verdiğimiz bu ilanlardan biri; Türk Armatörleri Birliği'nin 21 Temmuz 1941 tarihinde yapılan Genel Kurul Toplantısı'nda seçilen asil ve yedek üyelerle denetçinin isimleri ve Dernek Tüzüğü'nün 13.cü Maddesi uyarınca yapılan iş bölümünü duyurmaktadır.

Türk Armatörleri Birliği Dernek Tüzüğünün 24.cü maddesine uyularak yapılan Basın Duyusu şöyledir;

Yönetim Kurulu Başkanı: Lütfü Yelkenci

Yönetim Kurulu Başkanı Yardımcısı ve Muhasib: Ali Sohtorik

Kâtib: Muzaffer Pehlivan

Üye: Rıza Sadıkoğlu

Üye:Hüseyin Tavil

Üye:İsmail Kalkavan

Üye:Hasan Mete

Denetçi: Hamdi Selimoğlu

Yedek Üyeler: Ferit İnal, Faik Zeren, Faik Abdüşef, Şükrü Uzuner, A.Behçet Müezzinoğlu, Abdi Vehbi Dural, Fehmi Sadıkoğlu.

MEHMET KAPTANOĞLU



Turgut Kaptanoğlu, Yılmaz Kaptanoğlu ve Bülent Kaptanoğlu kardeşlerin babasını resmedecek aile öyküsü, yine Karadenizli bir babanın oğlu olan Mehmet Kaptanoğlu'yla başlamaktadır.

Büyükbaba Mehmet Kaptanoğlu Rize'nin Çayeli Kazası Limanköy'lüdür ve memleketinden Fatma Hanım'la hayatını birleştirir. Bu aile yaşamlarını aynı köyde sürdürürler.

Mehmet Kaptanoğlu bir taraftan balıkçılık yaparak geçimini sağlar, diğer taraftan kendi arazilerinde tarımcılık ve hayvancılık yaparak ailesine biraz daha fazla gelir temin eder. Bu gayretlerinde eşi Fatma Hanım hep yanında olur.



Mehmet - Emine Kaptanoğlu'nun sırasıyla; Mehmet, Hasan, Maksut, İsmail ve Kâzım adlarını verdikleri beş erkek evlatları olur.

Mehmet - Emine Kaptanoğlu ailesi ilk çocuklarına Mehmet adını vermişlerdir.

Bu satırlarda anlatılmak istenen Turgut Kaptanoğlu, Yılmaz Kaptanoğlu ve Bülent Kaptanoğlu kardeşlerin yaşamını resmedecek olan babaları Mehmet Kaptanoğlu'dur.

Bu öykünün bütünü *"Kaptanoğlu Kardeşler"* olarak başlıkla belirttiğim ve İsmail Kaptanoğlu metninde yeralan aile öyküsünün başlangıç bölümleriyle aynidir. Bu bölümde aynı metin tekrar gibi görünse de, kısaltılarak yeniden verilmiştir;

Seneler boyunca aile rızkını çıkartmak için yaşam mücadelesine devam ederken, Mehmet - Emine Kaptanoğlu ailesinin Saniye ve Fatma adını verdikleri iki kızı daha dünyaya gelir.



Mehmet kaptanoğlu ilk erkek evladının yetişkin yaşa gelmesiyle, oğlunu yanına alır ve tüm Karadenizliler gibi onlar da motorlu tekneleriyle denize açılırlar.

Karadeniz'de "Kotra" tabir edilen yelkenli ve motorlu tekneleriyle Batum'a kadar seyrederler. Şeker, un ve yörenin diğer ihtiyaçları olan malları satın alıp, memleketlerine dönerler.

Onlara bu imkanı veren, geçmiş yıllarda sürdürdükleri balıkçılık ve yaptıkları tarım ve hayvancılık faaliyetleridir. Ancak ilk uğraşları ailenin geçimi için hep yetersiz kalmıştır. Çaresiz yaşamı denizlerde aramaya dönerler.

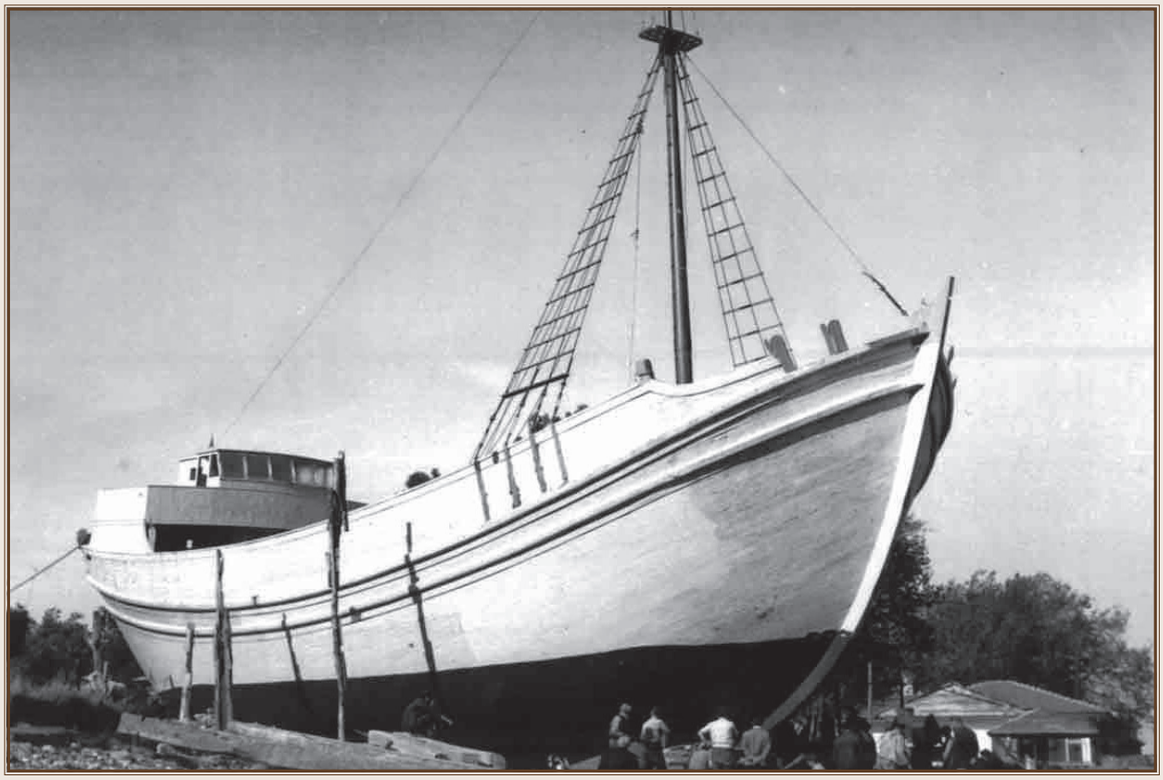
Nitekim derler ki, Allah herkesin rızkını bir somun ekm ek yapmış "Alınyazısı" diye dünyaya serpiştirmiş.

Ekmeğin bittiği yerde artık durulamaz. Rızkı, Allah nerede vermiş ise, oraya göç edilecektir.

Karadeniz'in sarp yamaçları, insanına toprağında çalışarak rızkını temin için fazla bir imkan vermemiştir. Hele o yıllarda karadan ulaşım yollarının hemen hiç olmadığı bir yaşam ortamında, tüm ticaret yolu, denizler olmaktadır.

Onun içindir ki, Karadenizli gözlerini ufka çevirir, deniz onun geleceği, evinin rızkıdır.

Mehmet Kaptanoğlu, büyük oğlu Mehmet'le yelkenlisini kendilerine mekan ederler ve Batum'a sık sık sefer yaparlar. O yıllarda bu iş *"Sermayecilik"* diye anılır. Bunun kısaca adı; Elindeki birkaç kuruşu değerlendirip ticaret yapmaktır. Armatörlüğe uzanacak olan bu başlangıç, tüm dünya deniz ticaretinde görülen bir gelişmenin aynisidir.



Kaynak: Turgut Kaptanoğlu arşivi.

İnsanoğlu, başka ülkelerde olan malları kendi ülkesine taşıyarak veya başka ülkelere naklederek, tüccarlık yapmış, böylece ticaret amacıyla armatörlüğü denemiştir.

Seneler, Tanrı'nın verdiği imkanlarla Kaptanoğlu ailesinin çocuklarının büyümesi, genç bir erkek evlât olmalarıyla hem bu yaşamın idamesi, hem de yeni iş imkanlarının aramasıyla geçer. Mehmet Kaptanoğlu'nun eşi Fatma Hanım da, iki kızıyla bu çabaya tüm güçleriyle katkıda bulunurlar.

Mehmet Kaptanoğlu, Karadeniz'in hırçın dalgalarında oğullarını sakınmak için hep dikkat gösterir. Onları canı kadar sever ve gözünden sakınır. Hep korkusu Karadeniz'in onlara bir kötülük yapmasından ileri gelmektedir.

Gücü yetmediği bir sene, ikinci büyük oğlu Hasan'ı da teknesine alır. Ama bu sıralarda Doğu Karadeniz sahillerine kadar yayılan Rus istilası başlamıştır. Kars ve Ardahan'ı işgal eden Ruslar, Karadeniz sahillerinde ilerlemeye başlarlar. Köyleri, kasabaları kuşatmakta, sonra halka ağır zulümler yapmakta ve yakıp yıkmaktadırlar.

Mehmet Kaptanoğlu o zaman kararını verir ve Mehmet ve Hasan'ı daha güvenli olduğundan İstanbul'a gönderme çaresini arar. Oysa, onları İstanbul'a ulaştıracak doğru dürüst bir yol yoktur. Yoksulluk içinde kıvranan vatanda, tek ulaşım imkanı takalar ve gelebilirlerse posta vapurları olmaktadır.

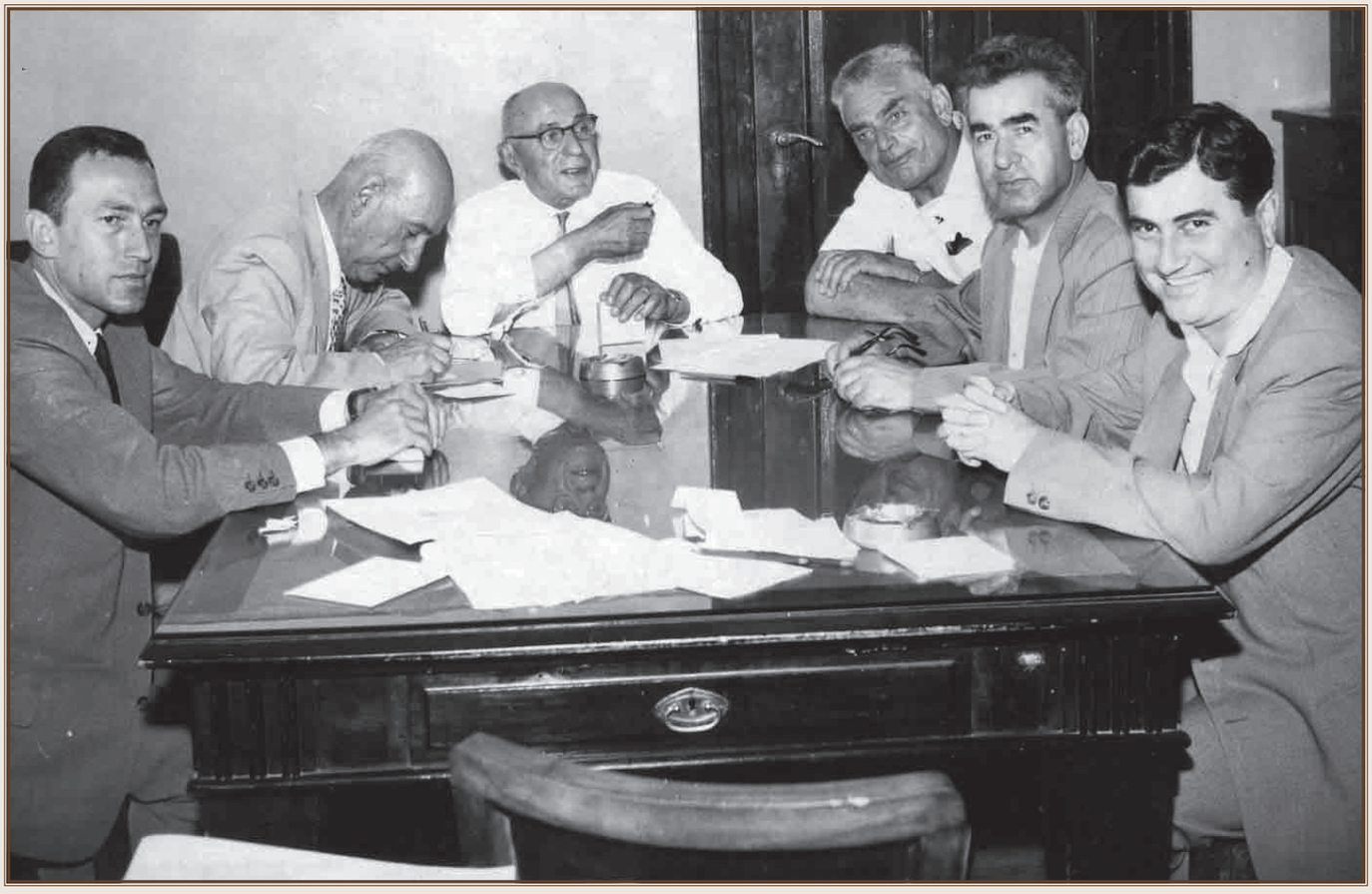
Mehmet Kaptanoğlu sonunda Mehmet ve Hasan'ın İstanbul'a ulaştırmayı başarır. İki genç bu kocaman kentte yaşamlarını sürdürebilecek bir iş ortamı yaratırlar. Başlarını sokacakları bir evleri olur. Peşinden diğer kardeşlerini ve nihayet ailelerini İstanbul'a aldırırlar.

Kaptanoğlu ailesini tek düsturları; *"Birbirine destek olmak ve yılmadan çalışmak"* tır.

Denizlerde verdikleri mücadelenin nice güçlüklerini, İstanbul'a geldiklerinde, yıkılmış bir İmparatorluğun karmaşası içinde unutmaya çalışırlar. Fakat onları ağır zorluklar beklemektedir. Zira bir denizci olarak nereye iş için atılım yapmak isteseler loncaların engeliyle karşılaşırlar.

Kaptanoğlu ailesinin fertlerine, Allah yapısal olarak cesaret ve güç vermiştir. Uzun boylu ve dirençli insanlardır. Artık İstanbul'la Mürefte, Şarköy arasında yeni bir mal türünü taşımakta ve denizcilik yapmaktadırlar.

O yıllarda Rumların yetiştirdikleri ve dünya ünlü Mürefte ve Şarköy üzüm bağlarından toplanan üzümleri ve çoğunlukla fıçılar içinde nakledilen şarapları taşırlar. Bir nev'i ilkle şarap tankerciliği işidir bu! Mürefte ve Şarköy'den getirilen şarap fıçıları Galata'da Şarap İskelesi sahilinde karaya taşınır. Boş fıçılar buradan yüklenir.



Tarihi bir fotoğraf - İstanbul Ticaret Odası Armatörler Meslek Komitesi Toplantısı - (Sağdan) Mehmet Şekerci, Şükrü Göksu, Mehmet Kaptanoğlu, Hayri Baran,..., Lütfü Yelkenci'nin oğlu Melih Yelkenci. Kaynak - Turgut Kaptanoğlu Arşivi

Sürmene'de 250 tonluk bir gulet inşa ettiriyorlar

Şarap taşımacılığı onlara yeni bir kazanç ve iş sahası açmıştır. Kazandıklarını, dişlerinden tırnaklarından artırdıklarını 250 dwt'luk çift direkli bir gulete yatırırlar.

Sürmene'de inşa ettirdikleri bu ahşap gulet, onların aylarca rüyalarından eksilmez. Peşinden Bartın Deresi'nde 250 dwt'luk bir çektirme inşaatına girişirler. O yıllarda bu tonajlardaki tekneler "Çok büyük gemiler" sayılır. Bu nedenle teknenin omurgasını kızağa koymak ve denize indirmek büyük bir meseledir.

Ailenin 250 tonluk birdiğer teknesi Bartın'da inşa edilmiştir. Bu tekneye *"Çankaya"* adını verirler. Çankaya'nın öyküsü, savaş yıllarının başına tesadüf eder. Zira Çankaya, zonguldak'tan 225 ton pik demir ve İstanbul'dan 30 ton kendir alarak Bulgaristan'ın Burgaz limanına sefer yapmış, yükünü tahliye ettikten sonra, 170 ton demirden su borusu ile 30 ton tuğla yükleyerek İstanbul'a doğru denize açılmıştır.

Çankaya motorunun denize açıldığı tarih 23 Şubat 1942'dir. Hatırlanacak olursa, II. Dünya Harbi o sırada bütün şiddetiyle devam etmektedir . Sovyetler birliği topraklarına giren Alman ordusu Rus ordusuna komuta eden Mareşal Korochef komutasındaki birliklerin sert direnişi karşısında geri çekilmeye başlamıştır.



Ayrılık zamanı

Kaptanoğlu kardeşler doğanın evrensel kuralına uymadan edemediler. Kardeşler kendi işlerinin başına geçme zamanının geldiğine inanıyorlardı. *"Kendilerinin yönetecekleri bağımsız bir denizcilik şirketinin armatörü olmak"* kişisel beklentileriydi. Nitekim, Hasan ve Maksut Kaptanoğlu 1950 yılı içersinde kendi şirketlerini kurmak üzere ayrıldılar. Onları İsmail Kaptanoğlu takip etti. En büyük ağabeyleri olan Mehmet ve Kâzım Kaptanoğlu 1961 yılına kadar beraber çalıştılar ve nihayet onlar da kendi şirketlerini kurmak üzere vedalaştılar.

Kaptanoğlu kardeşler, uzun yıllara dayanan beraberliklerini noktalarken, çocuklarına daha rahat çalışabilecekleri yeni bir imkanı hazırlıyorlardı. Onların kendi şirketlerinin başına geçmesini istemek en doğru olanı yapmak demek olurdu.

Hepbirlikte doğru olanı yaptılar.

Kardeşler ellerindeki filoyu hak kuralına göre aralarında bölüştüler. Böylelikle Nil gemisi İsmail Kaptanoğlu'na kaldı.

Kaptanoğlu kardeşlerin en büyüğü olan Mehmet Kaptanoğlu kurduğu "Kaptanoğlu Denizcilik Koll. Şti." armatörlük şirketini oğlu Turgut Kaptanoğlu'nun başarılarına ve sorumluluğuna emanet ederek, 1970 yılında bu fâni dünyadan göç etti.



(Soldan) Mehmet Kaptanoğlu, Şükrü Deniz, Mustafa Alişoğlu ve Nazmi Öktem. Kaynak - Turgut Kaptanoğlu Arşivi

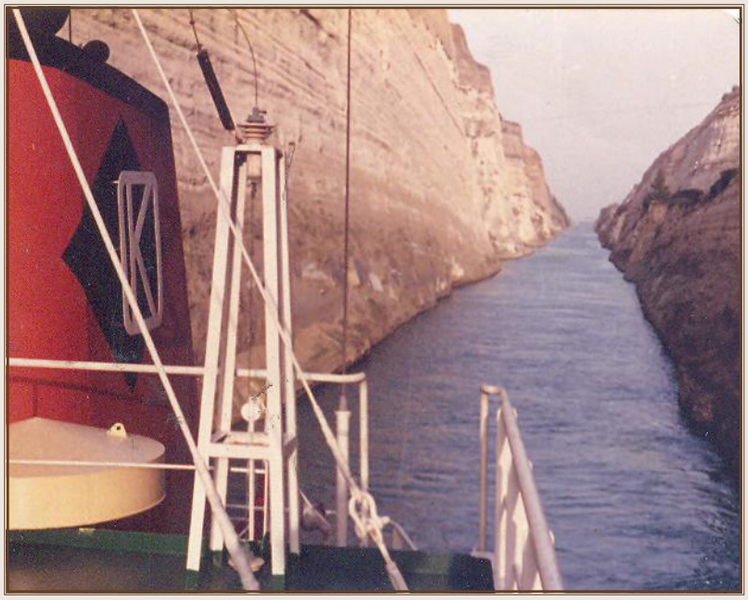
Turgut Kaptanoğlu anlatıyor

Turgut Kaptanoğlu şöyle anlattı; Kardeşlerim Yılmaz ve Bülent Kaptanoğlu ile babamızdan sonra da biz yolumuza devam ettik.

Ancak babamın verdiği ve mücadele dolu yıllara ait bir anımı nakletmek isterim; Döviz sıkıntısı olduğu yıllardı. Bir dolar 2.82 TL idi. Aldığımız bir gemi için Burmaister marka bir ana makine ithal edeceğiz. Önce permi verilmiyor. Bu herkes için aynı durum.

Babam Ankara'ya giderek nihayet müsaade alabiliyor. Yılmaz Kaptanoğlu adını verecekleri gemiye, diğer bir gemiden aldıkları vinç, hatta direğine varıncaya kadar nekadar işe yarar ne varsa naklediyorlar.

Koster olmaya daha elverişli olan ve Deniz Yolları İdaresi'nin hurdaya çıkardığı Bartın isimli gemiyi hurdacıdan Yılmaz vapuruyla takas ederek ve üstelik 15.000 TL vererek alan babam, Fener'deki kızağa çektiklerinde, karinasının tamamen beton olduğunu hayretle görüyor!



M/V Ferzan Kaptanoğlu yüklü olarak Korent Kanalı'ndan geçiyor.

O yıllarda elektrik kaynağı yok. Haliç'te o yılların Filip Ustası, bu işin üstadı diye tanınıyor. Filip Usta yeniden endaze çıkartıyor ve perçinle gemiyi yeniden inşa ediyor.

Bartın gemisinin özetle hikayesi bu. Düşününüz ki, ilk sahibi Denizyolları, sonra bu gemi iki kez Marmara Adası kıyılarında karaya gidiyor. Müteakiben hurdaya çıkıyor. Babam bu gemiyi hurdacıdan alıp, yeniden inşa ederek koster haline getiriyor.

Bugünün Türk ticaret filosunun yapısının anlaşılması için, bizlerin büyüklerinin hangi zorluklar içersinde mücadele verdiklerinin anlaşılması adına bu çok önemli bir örnektir.

O yıllarda gemi inşa sanayii yok. Avrupa'dan ithal edilen buharlı gemileri motorlu gemiler haline devşiren bu insanların, teknik deneyimleri, sadece melekeleri idi. Kalafatyeri olarak bilinen Haliç'teki Fener, Balat sahillerinden birkaç usta, tüm gemi inşa sanayini temsil ediyorlardı.

1968/69 gibi senelerde gemi inşa kredisi çıktı. O yıllardan itibaren Türk armatörü 500, 600 ve nihayet 1000 dwt'luk gemiler inşa ettirmeye başladı. Biz, ilkkez 1969'da 1100 dwt'luk *"Bülent Kaptanoğlu"* gemisinin omurgasını kurduk. Türkiye'nin en büyük tonajlı kosteriydi. Tüm makinalarını ithal ettiğimiz bu gemiyi 15 ayda inşa ettik.

Bu gemi 18 Eylül 1971'de Karadeniz'de batarak kayboldu.

1976'da sefere koyduğumuz 3238 dwt'luk *"Ferzan Kaptanoğlu"* gemisini de biz inşa ettik. İnşaat sırasında Ecevit Hükümeti iktidardaydı. Kredi imkanı yoktu. Kendi olanaklarımızı kullanarak gemiyi tamamladık.

Ferzan Kaptanoğlu denize indikten sonra Büyükdere'de donattık. Derken 13 Milyon lira kredi çıktı. Düşününüz 13 Milyon lira ne büyük bir paraymış ki, kredi olarak veriliyormuş. Şimdi ise bozdur bozdur harca! Bu gemimiz 1976 Ekim ayında sefere çıktı.

1982 yılında filomuza *"Derya Kaptanoğlu"* gemisini ilave ettik. 1983 yılı Nisan ayında sefere girmesine rağmen, dünya deniz ticaretinde büyük bir bunalım başladı. Hertürlü güçlüğe göğüs gererek daha güvenli yıllara ulaştık.

1981'de *"Pek"* gemisini satın almıştık. Bu gemiyi yeniledik ve *"Selim - 1"* adını verdiğimiz bu gemiyi 1985'de sattık.

Gençlik yıllarından bir anıyı eklemek isterim; 6 - 7 metre boyundaki kotra tabir edilen yelkenli tekneyle çalışılan yıllara döneceğim. Pay usulüyle emeğin üretildiği senelerde, böylesine

küçükbir takayla Karadeniz'i aşıp Rusya'ya giden bu insanlar, oradan tuz, şeker, un, tenekeler içinde gazyağı alıp yeniden Türkiye'ye seyrederler ve bu malları pazarlayarak ticaret yaparlardı. Bunun adı, "Sermayecilik".

Sözle anlatmak kolay, ama onların çektiklerini takdir etmek asla kolay olmayacaktır.

İsmail Kaptanoğlu amcam birtaraftan çocuklarının yetişmesi için büyük fedakarlıklar gösterirken, o da atılımlarını sürdürmüştür. Kaptanoğlu ailesinin İsmail Kaptanoğlu ile yücelen atılımlarını üç kardeş; Gündüz Kaptanoğlu, Cengiz Kaptanoğlu ve Engin Kaptanoğlu birbirlerine destek olarak sürdürmüşler ve bugünün dev bir şirketler topluluğunu yaratmışlardır.

Kâzım Kaptanoğlu amcam ise kendi çapında gemi yatırımlarına girişti. Fakat büyük bir talihsizlik dönemi yaşadı ve 550 tonluk guleti 1966'da, 1400 dwt'luk Yalıköy kosteri ise 1967'de Kefken'de battı.



(Soldan) Turgut Kaptanoğlu, Çetin Kalkavan ve Nevzat Kalkavan'la bir törende. Kaynak: Turgut Kaptanoğlu Arşivi

Talihsizlikler bundan sonra da devam etti; 1100 dwt'luk Kâzım Kaptanoğlu gemisini 1972 yılında Midilli açıklarında kaybettik.



Mehmet Kaptanoğlu gemisi



Yılmaz Kaptanoğlu gemisi

Turgut Kaptanoğlu ile baba - oğul Mehmet Kaptanoğlu'nun ilişkilerinden bazı anılar

Babam aynı zamanda kaptandı. Birgün yazıhanede gençliğin verdiği ataklıkla ortaya atığım fikrimin benimsenmesinde ısrarcı oldum. Babam bu tavrımdan son derece rahatsız oldu. Ben ise yazıhaneden hırsla çıktım. Maltepe'de kömür tahliye etmekte olan Mehmet Kaptanoğlu gemisine gittim. Geminin kaptanının ehliyet muayene süresinin bittiğini ve geminin öğlene kadar kömür için Büyükdere'de sıraya gireceğini de biliyordum.

Kızgınlık bir yana, bu konuyu bilerek Maltepe'ye yöneldim. Ama ben gemiye çıktığımda babamı salonda oturur buldum.

Ben dolmuşla gidene kadar babam en seri vasıtayla gemiye ulaşmış ve kaptan açığını kapatmıştı bile!

Kızacak diye ödüm kopmuştu; Fakat aksine benim denize olan tutkumu bilerek, *"Hadi git eve; annen bavulunu hazırladı, al gel"* dediğinde, sandım ki beni göndermek için bahane uyduyuruyor.



Turgut Kaptanoğlu Conrad Hilton'da yapılan 1989 yılı Döviz Ödülleri töreninde, İTO Başkanı Nejat Basmacı tarafından tebrik edilirken.

Çaresiz Beşiktaş'a oradan Yıldız'daki evimize geldim. Baktım annem gerçekten bavulumu hazırlamış. Sarılıştık, vedalaştık ve ben uça uça yeniden gemiye döndüm. Benim İtalya'ya sefer yapan gemimizdeki maceram böyledir.

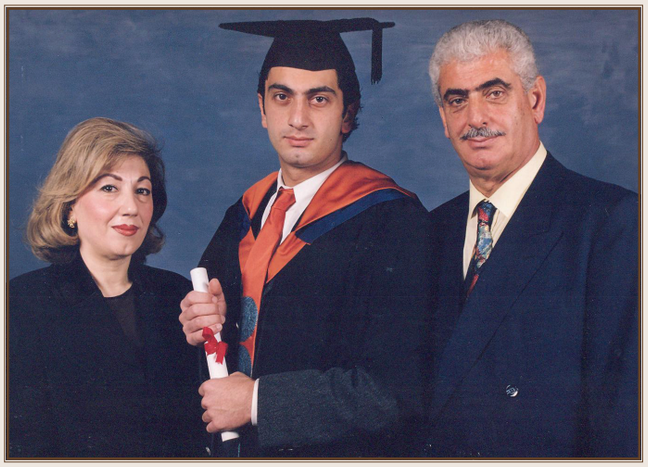
Babam bizlere hep ders anlatırcasına öğütler verirdi.

Evimiz Yıldız Maşuklar Yokuşu Beşiktaş'daydı. Yıldız'dan gemilerimizin zaman zaman bulunduğu Cibali'ye, Sütlüce'ye yürüyerek giderdik. Babamı hep gemilerde bulurduk.

Şunu hatırlıyorum; küçük olduğumuz için babam gemiye gelmemizden çekinirdi. Zira düşeriz, yaralanırız gibi çekinceleri vardı. Ama onun gemilere olan tutkusu, bizleri de sardı ve gemilere olan sevgimizi fark eden babamız, giderek bizi denizciliğe teşvik etti.

Öylesine saatlerce bizlere öğüt verdiğini söyleyemem. Onun yaşamına dikkat ettiğinizde zaten alacağınız çok önemli dersler vardı. Sanırım, onun hiçbir öğüt vermeden öğrettiği ve bizlere aşıladığı en kutsal meslek denizcilik oldu.

Değil ki, o sessiz ve sakin tavrıyla gemisinin onarımı takip eder, veya yeni bir atılım yapar, çevresindekilere bir nev'i örnek olurdu.



Yılmaz Kaptanoğlu ve eşi Yasemin Kaptanoğlu, oğlu Mehmet Kaptanoğlu'nun Plymouth Üniversitesi'nde 1996 yılında mezuniyet töreninde.

Derlerdi ki *"Mehmet Kaptan gemisini şöyle tamir etti!", "Mehmet Kaptan gemisine şöyle bir makine monte etti!"*

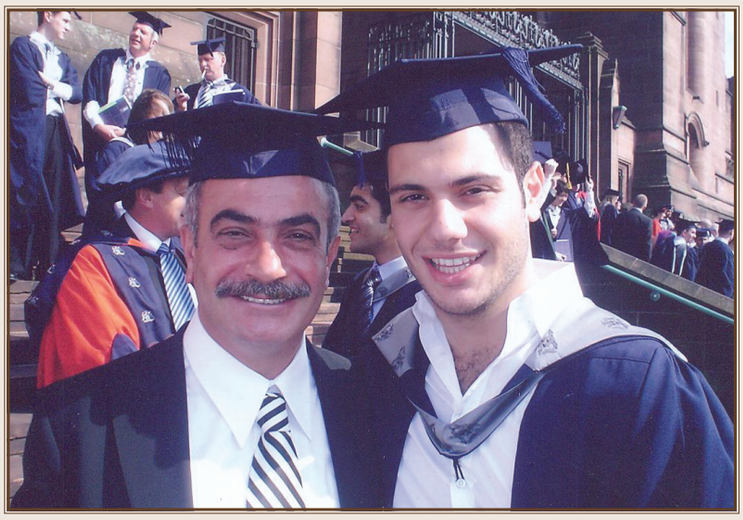
Tavrıyla, uygulamalarıyla örnek bir insandı, takdir edilen bir denizciydi.

Kızağa çekilen geminin diyelim ki, pervanesi onarım görmüş ve takılacak. Başında bekler, somunların son kez denetimini yapar, gerekirse varakulayı en son kendisi vururdu. 140 kilo ağırlığında olan heybetli, cüsseli bir insandı.

Bir gençlik anımı da ilave etmek isterim; Bu mesleğin o yıllarda bir okulu yoktu. Aileden gelen bir tutkuyla öğrenmek için babamın peşine takılırdım, bazen de babamdan sonra yazıhanesine giderdim. Babam son derece mesleğini seven ve çevresinde sayılan bir insandı. Ben de bazen onunla yarışa girmekten hoşlanırdım.

O yıllarda Karaköy'de Selanik ve Geyikli Kahvehanesi vardı. Buraları denizcilerin buluştukları yerlerdi. O zamanlar herkesin bir yazıhanesi yoktu. Herkes cebindeki küçük bir defterle hareket ederdi. Bizim ise Sermet Han'da yazıhanemiz vardı.

O yıllarda pay usulüyle çalışıldığından Kaptan üç pay alırdı. Makinist 2, ve gemiciler 1 pay alırdı. Bu sebepledir ki, pay fazla olsun diye büyük bir feragatle çalışılırdı. Öyle kamaralar filan yoktu. Hatta yataklar bile birlikte getirilirdi.



Bülent Kaptanoğlu, oğlu Levent Kaptanoğlu'nun Liverpool John Mars Üniversitesi'nden mezuniyet töreninde.

Babamla çalıştığım senelerde, kardeşlerim de büyüdüler. En ufağımız Bülent Kaptanoğlu'dur. Benden bir yaş küçük olan ise Yılmaz Kaptanoğlu'dur.

Babam 1970 yılı Aralık ayı ortalarında bir gece ani bir kalp krizi sonucu vefat etti. Haliyle perişan olduk. Ama fâni âlemde yüce Allahın takdirine boyun eğmekten başka çaremiz olamazdı. 18 Aralık 1970 Cuma günü cenazesini evden aldılar ve Şişli Camii'nde öğle namazı kılındı. Oradan da son mekanı Zincirlikuyu'daki mezarlığa defnedildi.

Üzüntülerimizi bağrımıza basarak, geçen günler, haftalar içersinde babamızın bize miras bıraktığı "Kaptanoğlu Denizcilik" firmasını daha ileri ufuklara taşımak üzere iki kardeşimle yeniden yola koyulduk.



M/V Tara Kaptanoğlu.

Kaptan Mehmet Kaptanoğlu vefat ediyor.



ÇOK BÜYÜK KAYIP

Rize Çayeli eşrafından merhum Mehmet ve merhume Fatma Kaptanoğlu'nun büyük oğlu Şöhret Kaptanoğlu'nun kıymetli eşi Necla Çavuşoğlu, Turgut, Yılmaz, Bülent Kaptanoğlu'nun biricik babaları, Saniye Salihoğlu, Maksut, İsmail, Kâzım ve merhum Hasan ve merhume Fatma Kaptanoğlu'nun kıymetli ağabeyleri, Nurettin Çavuşoğlu, Yıldız, Yasemin Kaptanoğlu'nun kayınpederleri, Mehmet ve Osman Salihoğlu'nun dayıları, Ferzan Kaptanoğlu, İsmail Cüneyt, Selim'in sevgili büyük babaları tanınmış fedakar iş adamı

ARMATÖR

MEHMET KAPTANOĞLU

ani bir kalp krizi neticesi bizleri sonsuz ve büyük acılara garkederek Hakkın rahmetine kavuşmuştur. Merhumun cenazesi 18.12.1970 Cuma günü saat 10'da evinden alınarak Şişli camiinden öğle namazını müteakip Zincirlikuyu mezarlığındaki ailevi kabristanına defnedilecektir. Mevla rahmet eylesin.

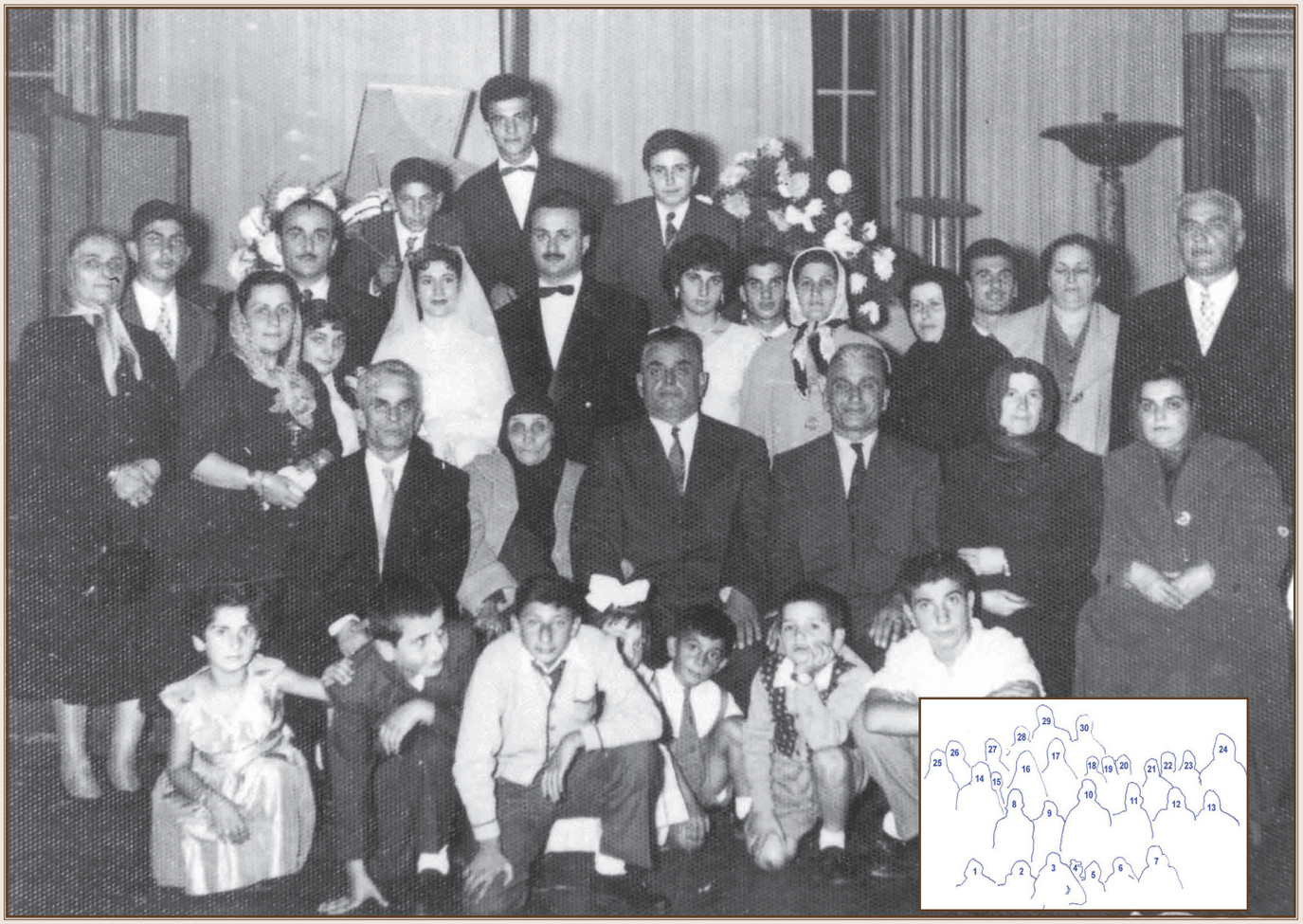
Ev adresi: Yıldız Maşuklar Yokuşu 103 - 4 Beşiktaş.

EŞİ VE EVLATLARI

Milliyet 19429

Tarih - 18 Aralık 1970, Cuma; Rize'nin Çayeli eşrafından Mehmet ve Fatma Kaptanoğlu'nun büyük oğlu, Şöhret Kaptanoğlu'nun eşi, Necla Çavuşoğlu, Turgut, Yılmaz, Bülent Kaptanoğlu'nun babası, Saniye Salihoğlu, Maksut, İsmail, Kâzım, Hasan ve Fatma Kaptanoğlu'nun ağabeyi, Nurettin Çavuşoğlu, Yıldız ve Yasemin Kaptanoğlu'nun kayınpederi, Mehmet ve Osman Salihoğlu'nun dayısı, Ferzan Kaptanoğlu, İsmail Cüneyt ve Selim'in büyükbabası Armatör Mehmet Kaptanoğlu ani bir kalp krizi sonucu 17 Aralık 1970 Perşembe günü vefat etmiştir. Cenazesi 18 Aralık 1970 Cuma günü Saat 10.00'da Yıldız Maşuklar Yokuşu No.103 D.4 Beşiktaş'taki evinden alınarak Şişli Camii'nde öğle namazını müteakiben Zincirlikuyu Asri Mezarlığındaki aile kabristanına defnedilmiştir.

Kaptanoğlu Ailesi



1 - Sevim Kaptanoğlu, 2 - Gündüz Kaptanoğlu, 3 - Orhan Kaptanoğlu 4 - Safiye Kaptanoğlu, 5 - Bülent Kaptanoğlu, 6 - Cengiz Kaptanoğlu, 7 - Nihat Kaptanoğlu (Hasan Kaptanoğlu'nun oğlu), 8 - Maksut Kaptanoğlu, 9 - Fatma Kaptanoğlu (Turgut Kaptanoğlu'nun babaannesi), 10 - Mehmet Kaptanoğlu, 11 - Hasan Kaptanoğlu, 12 - Fatma Kaptanoğlu (Hasan Kaptanoğlu'nun eşi), 13 - Hafize Kaptanoğlu (Kâzım Kaptanoğlu'nun eşi), 14 - Memnune Kaptanoğlu (Maksut Kaptanoğlu'un eşi), 15 - Sema Kaptanoğlu (Kâzım Kaptanoğlu'nun kızı), 16 - Süleyha Salihoğlu, 17 - Osman Salihoğlu,18 - Necla Kaptanoğlu (Turgut Kaptanoğlu'nun ablası), 19 - Talat Kaptanoğlu (Hasan Kaptanoğlu'nun oğlu), 20 - Şöhret Kaptanoğlu (Turgut Kaptanoğlu'nun annesi), 21 - Sabahat Kaptanoğlu (İsmail Kaptanoğlu'nun eşi), 22 - Suat Kaptanoğlu (Hasan Kaptanoğlu'nun oğlu), 23 - Fatma Kaptanoğlu, 24 - Kâzım Kaptanoğlu, 25 - Samiye Samihoğlu (Mehmet Kaptanoğlu'nun ablası), 26 - Turgut Kaptanoğlu, 27 - Y. Müh. Mehmet Semihoğlu, 28 - Yılmaz Kaptanoğlu, 29 - İsmet Kaptanoğlu (Hasan Kaptanoğlu'nun oğlu), 30 - Engin Kaptanoğlu. *Kaynak - Turgut Kaptanoğlu arşivi.*

Kaptanoğlu ailesi Rize'nin Çayeli Kazası Limanköy'ündendir. Ailede bireyler zamanla Limanköy'nden ayrılarak çoğunlukla iş imkanı nedeniyle İstanbul'a yerleşmişlerdir.

HANTALZÂDE ŞEVKİ KAPTAN



Halim Mete'nin anlatacağı Hantal ailesi konusunda, aile soyağacından bahsetmek isterim; Bu soyağacı çok önemli bir kaynağı meydana getirmesine karşın, bir önemli eksikliği var. O da doğum - ölüm tarihlerinin yazılmamış olması. Yine de bu sıralamada ilk bilinen isim Mahmud Hantal; Mehmet Ali, Kerim Hantal ve Ömer Hantal isimli üç çocuğu oluyor.

Kerim Hantal'in Kerim ve Mahmut adını verdiği iki oğlundan Mahmud Hantal'ın da Mehmet, Hızır ve Kâmil olmak üzere üç oğlu oluyor.

Mehmet Hantal'ın; Mustafa, Hurşit, Hacı Hakkı, Ahmet, Halit ve Mehmetali Arif Hantal adlarında altı oğlu oluyor.

Bu oğullarından Mehmetali Arif Hantal'ın Mahmut, Hatice, Rızvan, Mustafa, Ayşe, Emine, Gülşen, Zinnet ve Şevki ve Kasım adını verdiği dokuz çocuğu olduğunu görüyoruz.

Şevki Hantal Kaptan'ın oğlu İbrahim Hantal'ın çocukları; Zinnet, Mukaddes, Münevver, Mukadder ve Mustafa.

Şevki Hantal Kaptan'ın diğer oğlu İsmail Hantal'ın çocukları; Şazimet, Şadiye, Selma, Şakire, Şadan.

Hantalların da çok kalabalık bir aile oldukları görülmekte.

Halim Mete babası *"Yetim Osman"* la başlayarak, Hantalları ve Meteleri şöyle anlattı; Babam *"Yetim Osman"* veya diğer bir deyişle *"Osman Müftü"* dokuz yaşında yetim kalıyor!

Dedem Halim Mete'nin on çocuğundan altıncısı. Dedemin babası "Memiş Efendi". Efendi lâkablı ama, bir ağa. Ünvanlarında "Ağa"lık varsa da, yolsulluk diziboyu.

Dedem Halim Mete'nin 65 yaşında ikiz iki kız çocukları dünyaya geliyor; Ayşe ve Emine adlarını veriyorlar. Dedem bir sene sonra vefat ediyor.

Vefat ettiğinde babam 9 yaşında, amcam 12 yaşında, halalarım dört ve birer yaşlarında. Aileyi geçindirsin diye babam gurbete gönderiliyor. Gurbete gittiği yer Hantallar'ın takalarıdır.

Babaannem Seher de Hantallardandır; Seher Hantal, Mahmut Hantal Kaptan'ın kızıydı. Seher Hanım'ın oğlu Yetim Osman, böylece Hantal'ın takalarından gurbete çıkıyor. Düşünün, o daha çok küçük bir çocuktur!

Gemilerin adları; Meri, Karaca, İmdat. Bunlar makineli ahşap motorlar. Anlattığım yıllar 1935 - 36 yıllarıdır.

Yetim Osmanlı lâkabı nereden gelmektedir, bunu açıklamak isterim; Kendisi gibi babaları ölmüş 17 - 18 yaşlarındaki gençlerle birgün bir araya geliyorlar. Birisi artık para kazanmaya başladığını ileri sürerek yetimlikten çıktığını söylüyor. Öbürü de para kazanmaya başladığını söyleyerek, yetimlikten çıktığını ilan ediyor. Babam da *"Ula, siz para kazandım diye yetimliği terk ettiniz. Bütün yetimlikleri sizin yerine ben alıyorum ve lâkabım Yetim Osman olarak kalacaktır"* diyor.

Babam derdi ki; *"Sokağa çıktığın zaman yüksek sesle konuşmak istiyor musun, dürüst ol. Birisi sana demesin ki, Uşağım ne yaptın ki. Bir sürü kabahatlerin var. Bir de yüksek konuşup, sesini mi duyuruyorsun bana!!"*

Babamım hayat felsefesi asla değişmedi ve 53 yaşında vefat etti. Ben beş kardeşimin en büyüğü olarak babamın bu felsefesini sadece kardeşlerime değil, çocuklarıma ve yeğenlerime de babamın bir vasiyeti olarak anlattım, onlara tenbihatlarda bulundum ve itina gösterdim.

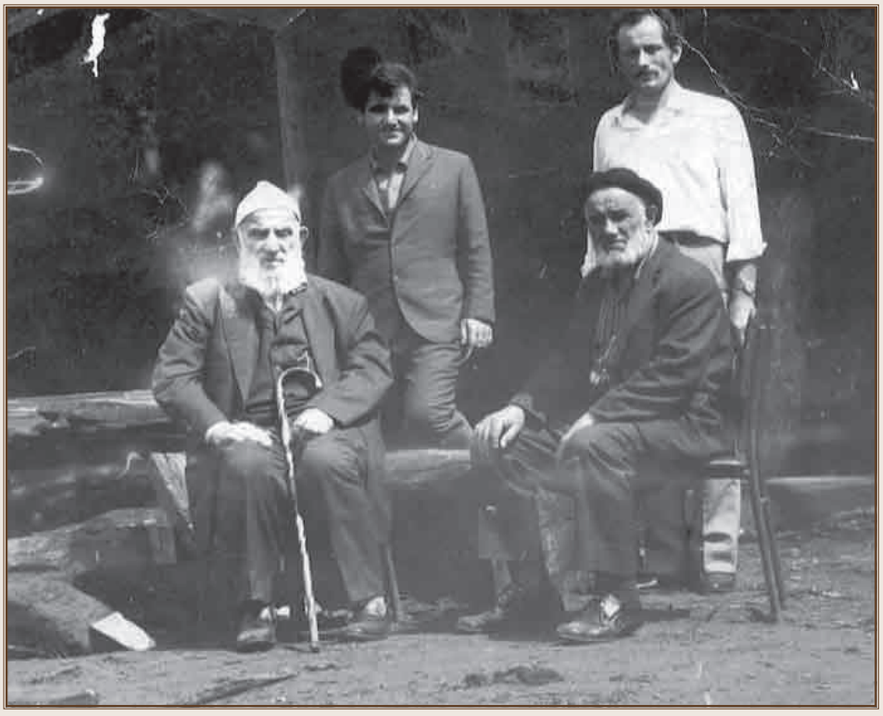
Artık torunlarıma diyorum ki; *"Çocuklar büyük dedenizin bize sermaye olarak verdiği bu söz bizi bugünlere taşıdı. Sizler eğer ilerilere doğru yürümek istiyorsanız, bu sözü kendinize rehber edininiz."*

Babamım bir başka sözü şuydu; *"Ben size haram yedirmedim. İnşallah siz de çocuklarınıza haram yedirmezsiniz."*

Çok nadir bir kişilik olan Hantal Şevki Kaptan'ı anlatacağım; Ben Hantal Şevki Kaptan'ın oğlu Hantal İbrahim Kaptan'ın torunu ve Yetim Osman'ın oğluyum.

Hantal Şevki Kaptan, denizcilikte çok önemli bir isimdi. Başlıbaşına ayrı bir kişilik, hatta simge bir şahsiyetti!

Hududsuz diyeceğim kadar kendini denizciliğe adamış, asla müsamaha kabul etmeyen, çelik iradeli, yılmayan, yorulmak nedir bilmeyen birisini hayal ediyorsunaz; Hantal Şevki Kaptan ilk sırada yeralırdı.



Hantalzâde Şevki Kaptan(solda oturan), köyden akrabalarıyla Kaynak: Halim Mete aile arşivi.

Çok usta bir armadordu, Türkiye Cumhuriyeti'nde ikinci olarak Kaptan ehliyetini almış yine Rize İyidere eşrafından olan kendisidir.

Kıyı Kaptanlığı Ehliyeti G - 2/2135 Numaralıdır. 1303 doğumlu Şevki Hantal'a İstanbul Deniz T. Müdürlüğü tarafından verilmiş olan "Liman Kaptanlığı" Ehliyet Belgesi kaydı bulunmaktadır.

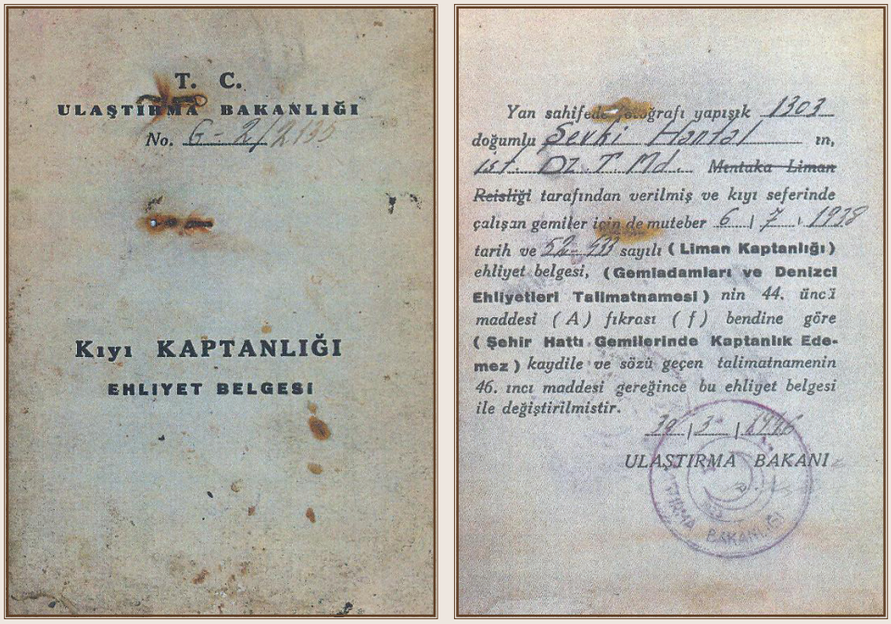
Hantal Şevki Kaptan'ın dürüstlüğü kadar, dirayetine ve çelik gibi ödün vermeyen liderlik yapısına anlatması bakımından yaşamından bir örnek vermek isterim; Karadeniz'de bir iskeleden tüccarın fındığını yüklüyor, İstanbul'a götürüp oradaki tüccara teslim edecekler.

Gemicilerine *'Sakın tüccarın malının olduğu çuvalları delerek fındıklarından yemeyin, ben size beş on torba fındık aldım. Yolda bunları yersiniz'* diyor. Ama gemiciler çuvalların birisini deliyorlar ve fındıkları yemeye başlıyor. Bunu gören Şevki Hantal Kaptan teknesini Çarşamba Deresi'nin ağzında demirliyor. Birisi Sarı Ahmet dediğimiz torunu, diğeri damadı, bir üçüncüsü de oğlu İsmail Hantal Kaptan ve nihayet köyün en muteber insanı Hüseyin Amcayı ayakları çıplak vaziyette Çarşambaağzı'nda dışarı atıyor. Kendisi de teknesinde kalan ya bir veya iki gemiciyle yoluna devam ediyor.

Karaya attıkları çıplak ayaklarına dikenler bata bata, hem de Hantal Şevki Kaptan'a küfrede küfrede gidiyorlar!

Nevzat Kalkavan ile kuzen olduğumuzu belirmeliyim. Nitekim Kâşif Kalkavan'ın annesi, Mukaddes Kalkavan bir Hantal kızıdır.

Karadeniz'in kimyasında armatörlük kavramında çok ilginç bir tabloyla karşılaşıyoruz. "Rize'de İyidere ilçesi" armatörlüğün kalbi, membaı oluyor. Bakınız Trabzon'da, Sürmene'de balıkçılar vardır. Oysa Rize'nin İyidere ilçesindeki çoğu aileler ya denizcidir, ya da armatördür. Mesela Kastamonu'lular, İnebolu'lular daha ziyade gemiadamı olurlar. Derepazarı'nda da çok az sayıda armatörler vardır. Çayeli'nden Kaptanoğulları yetişmiştir.


T. C.
ULAŞTIRMA BAKANLIĞI
No. 6-8/1195

Kıyı KAPTANLIĞI
EHLİYET BELGESİ

Yan sahifede fotoğrafı yapışık 1303
doğumlu Şevki Hantal ın,
ut. Dz. T. Md. ~~Mıntaka Liman Reisliği~~ tarafından verilmiş ve kıyı seferinde çalışan gemiler için de muteber 6 / 7 / 1938 tarih ve 58-111 sayılı (Liman Kaptanlığı) ehliyet belgesi, (Gemiadamları ve Denizci Ehliyetleri Talimatnamesi) nin 44. üncü maddesi (A) fıkrası (f) bendine göre (Şehir Hattı Gemilerinde Kaptanlık Edemez) kaydile ve sözü geçen talimatnamenin 46. ıncı maddesi gereğince bu ehliyet belgesi ile değiştirilmistir.

30 / 3 / 1946
ULAŞTIRMA BAKANI

Şevki Hantal Kaptan'a 1938 yılında Ulaştırma Bakanlığı'nca verilen "Kıyı Kaptanlığı" ehliyet belgesi. Kaynak: Halim Mete aile arşivi.

Neticede Rize'nin İyidere ilçesindeki hemen ailenin fertleri arasında ya bir armatör vardır veya soylarında denizciler bulunur.

Erol Yücel'le İyidere'ye gitmiştik. Birara köyün mezarlıklarını dolaşırken Erol Yücel bir şeylerin fotoğraflarını çekiyordu. Bana mezartaşlarına dikkat etmemi söyledi. Zira taşlarda Deniz Nakliyatın arması yeralıyordu.

Demektir ki, köyden gemici olarak gidenlerden Deniz Nakliyatı TAŞ'de çalışıp da vefat edenlerin taşlarına bu arma işlenmişti.

İyidere için bu anlamda bir hikayeyi dile getirmek isterim; Adamın birisi *"Bu İyidere'de bu ağalardan kendimize yer bulamayacak mıyız? Kalkavanlar, Meteler, Hantallar,* Çakıroğu*lları, Eşkioğulları. Bunların hepsi ağa. Biz bukadar ağanın arasında nasıl dolaşacağız?"* diyor.

Bunu dinleyen ve köyün en mukallit adamı Behzat Dayı sesleniyor; *"Oğul ağalık mı istiyorsun?"* diyor.

Her aileyi bir dörtlükle tanımlıyor; *"Vereyim sana Kalkavanların ağalığını, kırk kulaç sudan dalıp balık alabilir misin?."*

Rize İyidere'de mazileri en eski ve birbirlerine daima destek olmuş olanlar Kalkavanlar'dır.

Bir aile daha vardır ki, bu aile de Hantallar'dır.

Dedeme sormuştum; Hantal Şevki Kaptan'ın oğlu Hantal İbrahim Kaptan da çok renkli bir insandı. Dedem sonra İzmir'de gemilere yük veren bir iş kurdu. Orada yaşlandı ve İzmir'de vefat etti.

Allah rahmet etsin. Gazeteci olan Ömer Lütfü Mete, amcamın oğluydu. Ona köklerimizin nereden geldiğini sormuştum. İki sene kadar köklerimizin araştırmasını yaptı ve birgün bana köklerimizin Kafkaslardan geldiğini ve birçok Türk boyu gibi, en büyük özelliklerinin kendilerinden başka lider tanımamalarıyla ün yapmış Kıpçak Türkü soyundan olduğumuzu söyledi.

En büyük özellikleri lider karakterli olmaları ve kendilerinden başka önder tanımamalardır. Denizciliğin özelliği de budur. Böylece 128 Türk boyu Doğu Karadeniz'e yerleşiyor, birkısmı da Bursa'ya kadar yayılıyorlar.

Hantallardan bir kardeş Rize yerleşiyor ve Kalelioğulları adını alıyor. "Hantal" deniz adamı demektir. İkinci kardeş bizim eskiden Pelikana dediğimiz günümüzdeki İyidere'de teknesi kayalıklara gidip parçalanınca, orada karaya çıkıyorlar. Bu aile da buraya yerleşiyor.

İyidere'li Hantallar tekne inşa ediyorlar. Mesela Babaannem Seher Hanımın babası Hantal Mahmud Kaptan'ın 1200 tonluk yelkenli gemisi olmuş ve sermayecilik yapıyormuş. Mısır yüklüyor, Rusya'da satıyor. Oradan tenekelerle gazyağı yüklüyor. Gelip Karadeniz sahillerinde satıyor.

Gaz o yıllarda ısınmak için değil, daha çok gaz lambalarında ışık sağlamak için kullanılıyor. Gazyağı olmadan önce yunus balığı yağı kullanılırmış. Yunus balığının yağını eritirler, *"Likmen"* dediğimiz bir tenekenin ucunu kıvırıp fitil yaparlar ve yakarlarmış.

Ancak yunus balığı yağı ışıktan çok kara duman çıkartırmış. Gazyağı gelmeye başlayınca yunus balığı yağı kullanımı ortadan kalmış...

HANTAL MAHMUD KAPTAN

Hantal Mahmud Kaptan da çok inadçı bir kişiliğe sahipmiş. Çok kötü bir havada Boğaz'a doğru seferine devamda israr etmiş. İki oğluyla beraber, Karadeniz Boğazı ağzı diye Karaburun'da karaya oturuyorlar. İki oğlu karaya ulaşıyor. Ama babaları tekneden kalıyor. Sermayesi olan altınları beline kuşak yapar öyle taşırmış. Oğulları babaları teknede kaldı diye geriye dönüyorlar. Onlar da maalesef boğuluyorlar!

Oğullarından biri kırk günlük evliymiş. Karısı da kırk günlük hamile. Oğluna Sarı Ahmet adını veriyorlar. Sarı Ahmet Hantal'ın oğlu da Mahmud Hantal'dır!

Mahmud Hantal Kilyos Podima'dan yüklediği kumu getirirken Boğaz dışında hava patlak veriyor ve kum kayınca birkaç gemicisi boğulmasına rağmen saatlerce denizde kalıyor ve nihayet bitkin birhalde kıyıya ulaşabiliyor.

Yarıölü halde buluyorlar. Kendine geldiğinde " *Dedemin ekmeği denizden kesildi. Benim de bundan böyle denizden ekmeği yok."* diyor. Rize'nin başarılı tüccarlarından biri olmuştur.

İyidere'de deniz kazaları ve boğulma hikayeleri hemen hemen her ailenin hayatında yürekler burkan anılar arasında yeralır.

Mesela Sallabaş Memişoğlu Rıza, annemin dayısıdır aynı zamanda; Onun da *"Memişoğlu"* isimli gemisi batıyor ve izine bile rastlanılamıyor.

Hantal Mahmud Kaptan'ın kardeşlerinden biri Hantal Rızvan Kaptan'dır.

Hantal Mahmud Kaptan babaannemin babası. Onun kardeşi Hantal Rızvan Kaptan'ın da gemisi vardı. Yine Hantal Şevki Kaptan'ın da gemisi var. Bu üçünün ismi armatör olarak daima önsıralarda olmuştur.

Derepazarı'da Memişoğulları, Selimoğlu gibi ailelerin armatör olduklarını biliyoruz. Ama sayıları çok az.

Bir armatör gemiden kazandığını daima gemisine harcamalıdır. Eğer gemiden kazandığını başka alanlara harcarsan, sonra gemini tamir ettirmezsin, hatta geminin 20 - 30 senede ömrü bittiğinde, yerine yeni gemi alamazsın! Hantalların armatörlükleri sona ermiştir!

Sadece *"İmdat"* gemisinin armatörü Salih Hantal kalmıştı, vefat etmiştir. Bir de Motorlu Gemi Armatörleri Kooperatifi'nde Muzaffer Hantal vardı. İzmir'deydi. O da vefat etmiştir. Çeşme'de olan kuzenlerinin günübirlik tekneleri vardır. Yine denizle bağlarını devam ettirseler de, bizim anladığımız manada armatörlükleri sona ermiştir.

Ben ne bileyim rüzgar hertaraftan fırfır esiyor.

Hantal Mahmud Kaptan sermayecilik yapardı. Sabaha kadar yelken kullanıyorlar. Kendisi gibi iki çocuğunu sabahlara kadar çalıştırıyor.

Ama onları nezaman istirhate çekilseler, sabah namazına kaldırıyor! O çocuklar yorgunluktan perişan halde yine de namazlarını kılıyorlar.

Köye döndüğünde büyük ninemiz olan Fatma Nine'ye soruyor; *"Fadime buraya hele* çık dışarı *bir bak; hava nereden esiyor. Ona göre yelken kullanacağım."*

Fadime Nine bahçeye çıkıyor ve dönüş içeri giriyor. Diyor ki; *"Ben ne bileyim rüzgar hertaraftan fırfır esiyor."*

Belki de gönlünde yeniden gurbete çıkmasın diye bir isyan esmektedir.

Rızvan Hantal Kaptan'ın gemileriyle olduğu kadar, çok yapılı oluşuyla da meşhurdu. Eskiden çok büyük bohçalar olurdu. Paraları böyle bir bohçaya koyuyor, sefere çıkarken İyidere'de bakkal Karaman Dayı'ya emanet ediyor. *"Ha pu paraları buraya kodum. Seferden dönüşte gelip senden alaca*ğım." diyor. Emanet ettiği para da bir şey değildi.

Karısının adı Gülcemal'di. Biz *"Gülcemal Hala"* derdik. Kocasının ömrü denizlerde tükendi. Vefatında naaşının altına serecekleri şiltesi bile olamadı. Eşi de yokluk içinde vefat etmiştir!



Metozâde Hüseyin Ağa

Günümüz armatörlerine sesleniyorum; *"Birinci kuşak armatörler zor kazanmanın ne olduğunun bilincindeydi. Emeğinin karşılığını hep bir diğer gemisi için biriktirdi, sakladı. İkinci kuşak armatör babasından gördüğünü bir müddet devam ettiriyor. Üçüncü kuşağa geldiğimizde, gemi artık eskimiştir. O gemiyi yenilemek yerine o gemiden kazanılan paralarla nasıl rahat bir hayat sürdürebilirim, buna bakıyor! Maalesef gemiler yenilenemeden armatörlükler sona eriyor."*

Metozâde Hüseyin hakkında da birkaç söz söylemek isterim;

Metozâde Hüseyin Ağa Kuva-ı Milliye kahramanlarındandı. Kuva-ı Milliye döneminin başlarında Adapazarı'nda yaşıyordu. Bu dönemde düşman işgaline karşı çıkmak ve reddetmek üzere ve bu amaçla teşkilatlanmak üzere Müdafaa-ı Hukuk dernekleri kurulmaya başlanmıştı. Metozâde Hüseyin Ağa Adapazarı bölgesinde Kuva-ı Milliye teşkilatı içersinde yeralan ilk vatanperver insanlarımızdandır.

Nitekim 1920 yılı Ağustos ayı sonlarında Yunanlıların genel bir taarruza başlayacağı haberleri gelirken, Geyve Boğazı bölgesinde Metozâde Hüseyin Efendi komutasındaki Fatih Taburu da mevzilenmiş ve yine Göynük ve Kandıra dolaylarında harekata katılmıştır.

Kendisine yüzbaşı rütbesiyle tabur komutanı olmak gibi şerefli bir mevki verilmiştir.

Kaptan İsmail Hantal, Hantal Şevki Kaptan'ın ikinci oğlu, benim de annemin amcasıydı. Ayrıca İsmail Hantal'ın annesi Mete kızıdır ve Metozâde Hüseyin Ağa'nın kızkardeşidir.

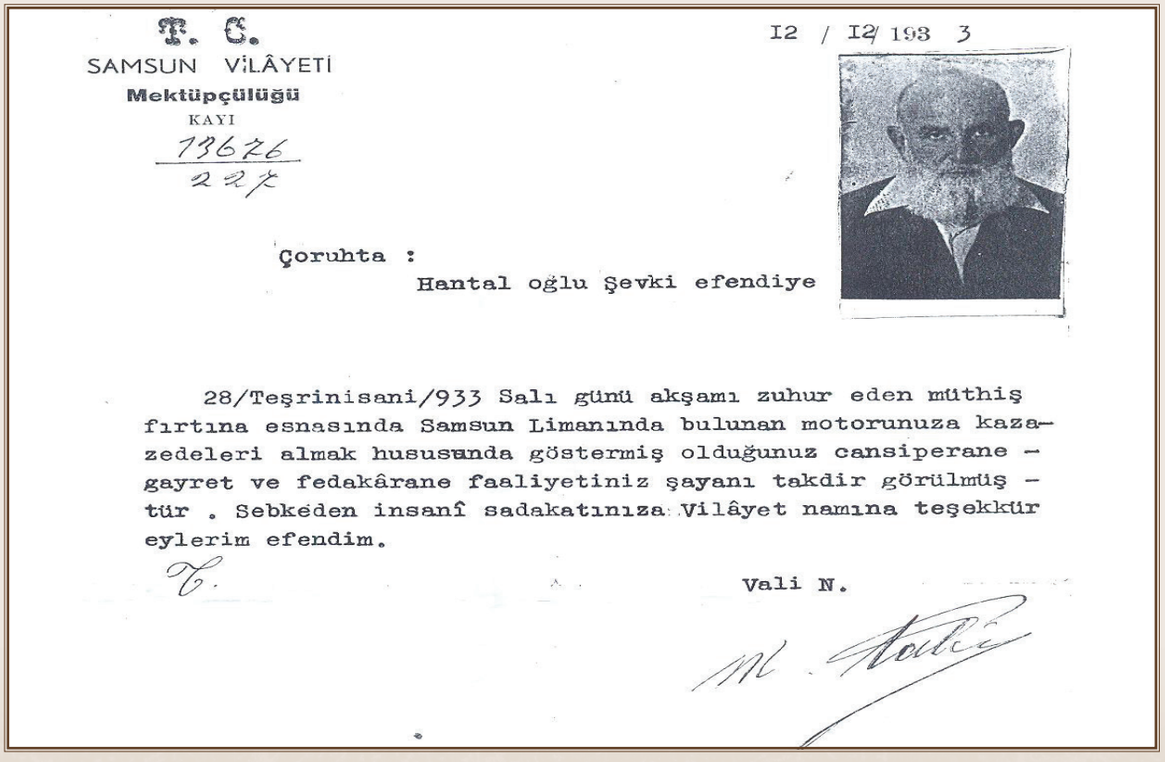
Hantal Şevki Kaptan 1915 Çanakkale Muharebeleri sırasında bir römokörde kaptanlık yapmış. Herhalde asker ve cephane naklinde çalışmış.

Bir de Hüdaverdi gemisinden bahsedeceğim. İlk ismi farklı. 1933 yılı kışında bir seferinde gemisiyle Samsun'da iken hava çok sert esiyor. Karadeniz'de hiçbiryerde liman yok. Açıkta bütün gemiler batıyor, karaya vuruyor. Hantal Şevki Kaptan *Hüdaverdi* ile denize dayanıyor, dökülen gemicileri topluyor. Atatürk'ün emriyle adı *"Hüdaverdi"* olarak değiştiriliyor.

Samsun Vilayeti'nden kendisine verilen bir belge var. Bu belgede bakın neler yazılı;

"Çoruh Vilayeti'nde Hantaloğlu Şevki Efendi'ye

28 Teşrinisani/Ekim 1933 Salı günü akşamı zuhur eden müthiş fırtına esnasında Samsun Limanı'nda bulunan motorunuza kazazedeleri almak hususunda göstermiş olduğunuz cansiparane gayret ve fedakarane faaliyetiniz şayanı takdir görülmüştür. Sebkeden insanî sadakatınıza Vilayet namına teşekkür eylerim efendim. 12 Aralık 1933 Samsun Valisi namına"



T. C.
SAMSUN VİLÂYETİ
Mektüpçülüğü
KAYI
13676
227

12 / 12/ 193 3

Çoruhta :
Hantal oğlu Şevki efendiye

28/Teşrinisani/933 Salı günü akşamı zuhur eden müthiş fırtına esnasında Samsun Limanında bulunan motorunuza kazazedeleri almak hususunda göstermiş olduğunuz cansiperane — gayret ve fedakârane faaliyetiniz şayanı takdir görülmüş — tür . Sebkeden insanî sadakatınıza Vilâyet namına teşekkür eylerim efendim.

Vali N.

Hantal Şevki Kaptan çok iyi bir donanımcıydı. Diyelim ki, çok usta bir armadordu. Gemiyi suya atmakta üstüne yoktu. Rize'nin içersinde kum üzerinde bir gulet inşa ediyorlar. Ama kumsal düzlükte inşa ettiklerinden birtürlü denize indiremiyorlar. Hantal Şevki Kaptan ters donanım yapıyor. Bu guleti suya atmak istiyor. Fakat verdiği komutları dinlemiyorlar, önem vermiyorlar. O da kızıyor, Rize ile İyidere arasında günümüzde otomobille on dakikada alınacak bir yola vuruyor kendini, yayan geri gidiyor Bir haftada ancak ikna edebiliyorlar. Tekrar geri geliyor ve guleti suya atabiliyorlar.

Emekli olup evine yerleştikten sonra, aradabir kaptanları gelip soruyorlar; Ortak olduğu tekneleri vardı. Sefere çıkacak gemisinin gemicilerini çağırıyor. Cebinden birkaç lira çıkartıp onlara veriyor ve diyor ki; *"Oğullar gittiğiniz limandan bana bu parayla telgraf çekin."* Ortaklarına külfet olsun istemiyor.

Çok sert adamlar olmalarına karşın, Karadenizlililer aynı derece nükteye açık insanlar



Akar Motoru.

Çok sert adamlar olmalarına karşın, Karadenizlililer aynı derece nükteye açık insanlar olduklarını da belirtmeliyim.

Temel ve Fadime fıkraları Karadenizlinin nükte zenginliğinin ürünüdür. Böyle yüzlerce fıkra Karadenizlinin nükteye açık kişiliğini ve hoşgörüsünü ortaya koyar.

Hani Temel - Fadime fıkrasında anlatırlar;

Hergün işten eve ıslak olarak gelen Temel'e karısı Fadime sorar:

- Ula Temel nedur pu halin hercun aynu şey eve ıslak celiyorsun.

Temel cevap verir:



Hantal Şevki Kaptan'a ait Kervan Takasının Önünde; Hızır Hantal, İsmail Mete ve Akrabaları. Kaynak: Halim Mete aile arşivi.

- Valla ben de anlamayrum karucum. Sandalla eve celurken cigaramu denize atayrum. Tam sönsün diye bi de üstüne basayrum, sonra böyle ıslanayrum.

Hantal Şevki Kaptan günün birisinde daha büyük gemi yapmaya karar veriyor. Sinop'un Akliman denen kıyısında Karaca Köyü'nde oranın ağaçlarıyla bin tonluk bir gulet yaptırıyor. İki seneden fazla zamanda tekne inşaatı devam ediyor. Bu gulet maalesef bir yangın sonucu harap olup, batıyor. Adı Karaca'ydı. Bir de *Kervan* Takası vardı.

Babam Yetim Osman çok iyi bir makinistti. Askerliğini Erzurum'da Maraşal Çakmak Hastahanesi'nin jeneratöründe görevlendirmişler. Hatta sivil olarak kalması için israr etmişler.

Askerlik sonrasında Kervan takasında çalışmaktaydı. Kervan takası kışın, diğer takalar gibi İyidere'de sahilde karaya çekilirdi.

Kamanyol derler, karaya çekildiği yer denize meyilli kumsal olmalıdır. Hantal Şevki Kaptan kumda bir çizgi çekiyor ve takayı o çizgiye kadar çekmelerini tembih ediyor. Biraz sonra Yetim Osman geliyor ve bu çizgiyi silip daha düzlüğe çekilmesini isteyince *" Aman etme."* diyorlar, *"Hantal Şevki Kaptan bu çizgiyi çekti. Daha ileri geçemeyiz."*

Yetim Osman da eliyle kumdaki çizgiyi siliyor ve geriye bir çizgi daha çekiyor.

Biraz sonra Hantal Şevki Kaptan geri geldiğinde Takayı ileriye çektiklerini görünce, müthiş hiddetleniyor.

Neticede *Karaca* guletinin akıbeti fena olmuş ve yanarak batmıştır. Derken diğerleri zamanla eskiden veya battılar ve böylece Hantallar armatörlükten çekildiler.



Nevzat Kalkavan'ın Kayınpederi (Ortada) Şaban Hantal; (Soldan) Salih, Şadan, Mustafa Hantal. Kaynak: Halim Mete aile arşivi.

MUSTAFA HANTAL

Rize İyidere eşrafından Hantal Şevki Kaptan'ın torunu, İbrahim ve Hanife Hantal'un oğlu, Zinnet Mete, Mukaddes Kalkavan ve Münevver Hantal'ın kardeşi, Şazime Hantal'ın eşi Mustafa Hantal 5 Ekim 2006 Perşembe günü vefat etmiştir. Uzun yıllardır İzmir'e yerleşmişti. Cenazesi 6 Ekim 2006 Cuma günü, Altunizâde İlahiyat Fakültesi Camii'nden kaldırılıp, Çengelköy Aile Mezarlığında defnedildi.

Mustafa Hantal, İsmail Hantal, Fatma Hantal, Şaban, Nâzım, Salih Hantal, Havva Karamahmutoğlu'nun yeğeni, Hacer ve İsmail Hantal'ın damadı, Şevki Cilasun, Selcen Melek ve İbrahim'in dedesi, İsmail Saim'in babasıydı.

Mukaddes ve Kâşif Kalkavan, Nevzat Kalkavan, Leyla, Mehmet ve Metin Kalkavan, dayıları Mustafa Hantal için verdikleri vefat duyurusunda *"Yüzelli sene denizcilik yapan Hantal ailesinin değerli evladı"* diyerek, aynı zamanda Hantal ailesinin Türk denizciliğindeki yerini ve mazisini hatırlattılar.

Mustafa Hantal, diğer taraftan Halim Mete, Bekir Mete, Mehmet, Fazlı, Fatma Mete olmak üzere Mete ailesinin de çok yakın akrabasıydı. Halim Mete, Mustafa Hantal'ın İzmir'de denizciliğe yıllarını vermiş bir denizci torunu olduğunu belirtmiştir.

MUZAFFER HANTAL

Rize İyidere Sarayköy mahallesinden, Halim, Selim, Gülşen, Merve, Başar ve Kadir'in babası Armatör Muzaffer Hantal 2 Nisan 2014 günü vefat etti. Cenazesi 03 Nisan 2014 Perşembe günü Eyüp Sultan Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Eyüp Mezarlığı'na defnedildi.

HALİM METE



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu eski Başkan Vekili ve halen Meclis Üyesi, Mete Kardeşler Şirketler Grubu'nun Yönetim Kurulu Başkanı Halim Mete.

Rize'nin İyidere Köyü, Osmanlı İmparatorluğu dönemlerinden başlayarak Yirminci yüzyıla kadar bir tarama yapsak; önce yelkenli Ahşap teknelere ve sonra saç gemilere gemi sahiplerinin büyük çoğunlukla Karadeniz'den, fakat yine Karadeniz'de Rize İyidere Köyü ahalisinden olduklarını görürüz.

Karadeniz Ereğlisi *"Cerrahzâde"* ailesiyle isim yapmıştır. İnebolu ve Giresun'dan da birkaç armatör yetişmiştir. Samsun'da *"Yelkencizâde"* dersek, İyidere geleneksel Türk armatörlüğünün memleketi, kaynağı olmuştur.

Çok ilginç bir benzetme yapmak isterim; Yunan armatörlüğünün ana vatanı, Ege'de Sakız Adası'dır. Bu çarpıcı gerçeği, Prof. Dr. Gelina Harlaftis şöyle anlatır.[6]

Akrabalığa ve Geleneklere Bağlı Yunanlı Armatörlerin kökleri nereden geliyor

"Geleneksel bağları olan Yunanlı armatörlerin büyük çoğunluğu Ege adalarından geldiğinden, Yunan denizcilik firmalarının sayısal ve tonaj bakımından ağırlığı, geleneksel armatörlerinkine uyma meyli göstermişlerdir. Bu iki grubu ayırt edebilmek için, armatörleri 'Gelenekçi' ve 'Gelenekçi olmayan' armatörler diye iki gruba ayırdım.

'Geleneklere bağlı olan armatörler' ikinci kuşak olarak, bu mesleği babadan devralmışlardır. 'Geleneklere bağlı olmayan' armatörler ise, daha önceleri başka mesleklerde bulunmuş olup, İkinci Dünya Harbi'nden önce armatörlük yapmamış babaların oğullarıdır.

Gelenekçi denizcilik firmaların yapısı, armatörlükleri, Londra, New York ve Pire'de bulunan idare ve temsilci büroları, hep ailedeki ve adadaki bağlar üzerine kurulmuştur. Her denizcilik firması, büyük hissedar ve karar alma yetkisine sahip tek kişi tarafından işletilirdi.

Bazen de, P. Goulandris Sons, Lyras Bros veya Fafalios Bros gibi şirketler, aynı aileye mensup bir grup üye tarafından yönetilirdi. Şirketin başındaki kişinin ölümü halinde şirket idaresi, kendi soyundan gelen veya diğer yakın akrabasına verilirdi.

Çok ender olarak, aileden olmayan yabancılara'da verildiği olurdu. Bu mesleğin genç kuşaktan birine miras kalmasına ait hazırlıklar çok erken yaşlarda başlardı. O kişi, enbaşta gelen ilgi konusunun gemi alım - satımı ve navlun ücretlerindeki iniş - çıkışlardan olan bir sosyal grup içinde büyürdü. Gelecekteki mesleği için çıraklık dönemi geçirmesi bakımından, birkaç ay gemiye çıkarılması adet haline gelmişti.

Başarılı olacakları garantili değilse de, çoğunlukla yerine oturmuş armatörlerin genç oğulları, baba mesleğini devam ettirirlerdi. Eğer kendi oğulları yoksa, diğer denizci ailelerden gelen damatlarını aday olarak seçerlerdi.

Prof. Peter Mathias'ın, ondokuzuncu asır İngiltere'sindeki Kuveykerlar (Bir dini mezhep üyeleri) için inceleyip sunduğu bu davranışlar ve örgütlenme yapısı, yirminci asırdaki Yunanlı armatörler için pek de geçerli olamaz. Hele kurumsal yapısı zayıf ise, akrabalık ve birçok iş sahasında örgütlenme, kural haline gelmişti.

Bir kimse kuzenine itimat etmek zorunda idi. Çünkü felsefeleri şuydu;'Kan, sudan koyudur'.

Tanınan birinin akrabası ve şahsen bilinen arkadaş grubundaki insanların birbirine güveni, iş baskılarını ve kuşkularını önlemek için en emin yoldu. İş yaşamındaki güvence, akrabalık ve aynı çevrelerden seçilen kişilerin evlilikleriyle pekiştiriliyordu.

6) Gelina, Prof. Dr. Harlaftis, "Greek Seamen And Greak Steamships", Aegean Maritime Museum,1994

Ortaklık için yine oğullarından seçiliyordu. Armatörlük, sermaye, üyelere başarı sağlanması ve teşebbüslerin büyümesi, hep aynı toplum ve inanç içinde yapıldı ve çoğunlukla da akrabalık bağları ile çerçevelendi.

Londra veya New York'da ikamet eden Yunanlı armatörlerin aileleri bile kendi yapısallıklarını dışa kapalı tutmuşlardır. Evlilikler çoğunlukla, mesleğin aile içinde tutulması amacı ile yapılmıştır.

Yunanlı armatörlerin, sağlam aile kurmak için gösterdikleri yolu takip ederek yapılan bu gibi evlilikler, şahıs firmalarının kaynaşmasında herzaman başarılı olmamıştır. Bunun için verilecek tipik örneklerden biri; Niarchos ve Onassis'in S. Livanos'un kızları ile evlenmeleridir. O zamanlar, Livanos, Sakız Adası'nın en zengin armatörü idi.

Yunan armatörlerinin ana vatanı Ege Denizi adalarıdır. Ama Ege Denizi adalarından Yunan armatörlerinin ana vatanı Chios - Sakız Adası'dır.

Sakızlı armatörler, dar bir denizcilik halkası içinde, Londra ve New York'da yerleşmiş, dışa en kapalı grup halindeydiler. Sakızlı armatörler arasında, adanın değişik kısımlarından olan dört aile grubu öbürlerinden farklı bir üne sahiptiler. Bunların içinde en güçlü aile grubu Sakız Adasının kuzey - doğusunda bulunan ve çok küçük bir ada olan Oinoissai'dan gelmişti. Bu grup içindeki armatör olan dört aile Lemos, Pateras, Hadjipateras ve Lyras aileleriydi.

Diğer aile grubu ise Kardamyla'nın ufak bir köyünden gelmişti. Bunların arasında en önemlileri; Livanos, Carras, Xylas ve Frangos idi. Daha sonraki grupta Andreades, Fafalios, Los, Pittas, Margaronis ve Michalenos vardı. Bunların aile kökleri de gene bir köy olan Vrontados'da bulunuyordu. Sonuç olarak tüm ege Denizi Yunan adalarından sadece Sakız Adası Yunan armatörerinin ana memleketi oldu ve hatta Chandris ve Nichalos da Sakız Adalıydı.

Daha sonraki aile arası evlilikler sonucu, Lemos, Pateras, Hadjipateras ve Lyras aileleri onlarla yakın akraba olmuşlar."

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu eski Başkan Vekili ve halen Meclis Üyesi, Mete Kardeşler Şirketler Grubu'nun Yönetim Kurulu Başkanı Halim Mete ile, 2015 yılı Ocak ayında "Alarga" daki ofisinde "Hantal" ve "Mete" ailelerinin tarihini dinlemek için buluştuğumuzda, çok şiirsel ve maziye hasret dolu *"Rize İyidere Köyü"* öyküsünü dinledim ve çektiği fotoğrafları seyrettim.

Emin olasınız ki, Halim Mete'nin mizah yüklü sözleri nasıl yaşam umudlarını coşkuya dönüştürürse, resmettiği konular da o denli renklerle yüklü olur.

Yunan armatörlüğünün kalbi Ege'de Sakız Adası ise, Türk armatörlüğünün asıl vatanı da Rize'nin İyidere Köyü olacaktır. Bu konunun değerlendirilmesi araştırmacıları bekler durur!

Halim Mete fotoğraflarına "Rize İyidere'deydim yılbaşında." diye bir başlık vermiş ve anlatmış; *"Ailemle tatil yaptım. Komşularımla, akrabalarımla bir araya geldim; Bizi ziyaret edenler oldu, biz bazı kardeşlerimizin evine misafirliğe gittik.*

Torunlarımla birlikte çocukluğumun geçtiği yerleri, köyümü dolaştım; Köyün gençlerine geçmişimizi, akrabalarımızı, hısımlarımızı, komşularımızı, mahallemizin insanlarını, çoğunlukla rahmete kavuşmuş büyüklerimizi anlattım. Sonra da torunlarımla Fethiye Mahallesi'ndeki çay bahçemizden aşağıya küçük derenin kenarına indik.

Etraftaki çaylıklara el değmiş, ama yüzlerce yıl önce yapılmış Arnavut Kaldırımlarına hiç el değmemiş.

Dereboyu'ndan yukarıya kaldırımlara basa basa yürürken, bir gün önce doya doya yağan yağmurdan kaygan hale gelen zeminde, aradabir kayarak ve bitki örtüsünü seyrederek ilerliyorduk.

Kış olmasına rağmen her yer yemyeşildi. Çay bahçeleri daha da güzellik katıyordu. Zaman zaman küçük şelalelerin görüntüsü ve su sesi geziye başka bir tad katıyordu. Bizde "Fuska" derler, Böğürtlen bitkileri meyva vermek için yazı bekliyor, komar ağaçları da çiçek açmak için son baharı, Eğrelti otları örtüyü süslüyordu. Yerel adlarıyla mamuli, zimbil ağacı, fuska, hamuçira yemek için yaz aylarını bekliyordu. Yine yerel adlarıyla, mamoli, çiçili, farfatuka, langona, çarambula gibi böcekler ve hayvanlar doğaya yayılmak için yaz aylarını özlüyorlardı.

Bir yandan gezimize devam ediyor, bir yandan fotoğraf çekiyor, bir yandan da hatıralarımı aktarıyordum. Doğa beni sarhoş etmişti.

Sol tarafımızda Turhanlı mahallesi, sağımızda da şimdiki adı "Çanakçeşme" olan çocukluk yıllarımın Kayluklar Köyü görünmeye başlamıştı."

Sonra bu fotoğrafları ve yazısını kendi Facebook sayfasına kaydedip, yayınlanmış. Birzaman sonrasında bakmış ki, nice hasret dolu yazılar gönderilmekte.

Bu yazılardan birinde Necati Patruna isimli bir denizci şöyle yazmıştı; *"İstanbul Sultanahmet'te 1950 senesinde doğmuş ve orada büyümüş, askerlikten sonra yolu hasbelkader denize düşmüş, kökeni paycılık, motorculuk, çektirmecilikten gelenlerle 70'li dönemde Akdenizi saran Türk Bayraklı kosterlerde çalışan birinin yolu günün birinde İyidereli Hantallardan Nihat Kaptan denilen biriyle kesişmiş; Önce önemsememiş, sonra da tanıyınca onun adam gibi adam olduğunu fark etmiş ve yaşı ondan çok fazla olmasa da 'Baba' demiş ona! O bir abi olmuş, Bir yol gösteren olmuş hayatında.*

Denize ve hayatta dair çok şey öğrenmiş ondan! Denizi gemiyi bıraktıktan sonra sonra başladığı acentelikte bugün bir şeyler başardı ise, her geri baktığında. bir gün İyidere'de evinin bahçesine defnettiği o 'Adam gibi adam Nihat Hantal'ın hayatına yaptığı katkıları görmüş. Mekanın cennet olsun.. Babam.. Nihat Kaptan"

Yerel kaynaklarda(7) İyidere Kasabası şöyle anlatılıyor; *İyidere yeşilliklerin sonsuz olduğu bir yer gibidir. Coğrafi yapının yarattığı koşullar dolayısıyla köy ve kasaba arasında bir profile sahiptir. Genel iş kaynakları, tarım, hayvancılık, balıkçılık ve çay tarımıdır. Çay tarımında genellikle kadınlar çalışırken, erkekler de bölge sayısı yaklaşık 15'i bulan çay fabrikalarında çalışmaktadır. Ayrıca ilçenin sahilde bulunması balıkçılık yapılmasına da olanak vermiştir.*

İyidere nüfusunu etnik köken bakımından başta Türkler ve Laz kökenli aileler oluşturmaktadır.

Yaklaşık yüzölçümü 25 kilometre karedir. Trabzon sınırına çok yakındır. Rize iline mesafesi 14 km'dir. Doğusunda yine Rize ilinin Derepazarı ilçesi batısında ise Trabzon ilinin Of ilçesi bulunmaktadır. Güneyinde Rize'nin Kalkandere ilçesi kuzeyinde ise Karadeniz sahili vardır. Doğu ve güneye gidildikçe rakım yükselir. Kıyıda iklim iç bölgelerine göre daha ılımandır.

Ortalama sıcaklık 14 derece, ortalama yıllık yağış miktarı ise metrekareye 230 kilogramdır. Her ne kadar yağış miktarı Türkiye ortalamasına göre fazla olsa da özellikle sahilleri oldukça

7) Rize İyidere Kaymakamlığı web sitesi.

ilgi çekicidir. Turistlerin sıklıkla ziyaret ettiği metropol ilçe İyidere'nin namını plajlarıyla birkaç sene sonra tüm Türkiye'de duyuracağına kesin gözüyle bakılıyor. Ayrıca son yapılan ölçümlerde deniz suyunun son derece temiz olduğununda altı çiziliyor.

Tarihi bakımından İyidere MÖ 700'lü yıllarda Miyetoslularca kurulmuş zamanla sırasıyla Roma, Bizans ve Pontus Rum egemenliği altında kalmıştır. Fatih Sultan Mehmet tarafından 1461 yılında Osmanlı topraklarına katılmıştır. Eski adı 'Aspet' olarak bilinmektedir. Aspet ismi eski Yunanca Taspeta (Evler) kelimesinden geldiği sanılmaktadır. İyidere ismi ise ilçenin içinden geçmekte olan eski adı Yunanca 'Kalapotamos' çayının Türkçeye tercüme edilmesi ile bugüne gelmiştir. Osmanlı dönemindeyken nahiye durumunda olan ilçe, cumhuriyetin ilanından sonra bucak durumuna gelmiştir."

Hantal ve Mete ailelerini anlatan Halim Mete 15 Mayıs 1948'de Rize'de doğdu. İlk öğrenimini Rize'de, orta öğrenimini Rize Lisesi ve Pendik Lisesi'nde, yüksek öğrenimini İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesinde tamamladı.

Lise yıllarında (1964) babasının yanında denizcilik şirketinde çalışmaya başladı. Daha sonraki yıllarda şirketlerin ortağı olarak genellikle uluslararası deniz taşımacılığı sektöründe işine devam etti. Mete Kardeşler Şirketler Grubu'nun Başkanı. Grup bünyesi ve dışında 15 civarındaki şirketin ortağı.

Bu sohbeti yaptığımız sırada tüm diğer önemli uğraşları yanında, TOBB Başkan Yardımcısı idi.

METE AİLESİ

Halim Mete, Mete ailesinin en büyüğü olan Hasan Mete'nin aynı zamanda yaşı nedeniyle çok daha eskilere ait anıları ve tanıklığı olduğunu belirterek, Hasan Mete'yi aramak suretiyle çalışmalarım hakkında bilgi verdi ve görüşmemi sağladı. Ayrıca kendi anılarındaki ve tanıklığındaki Mete'leri anlattı.

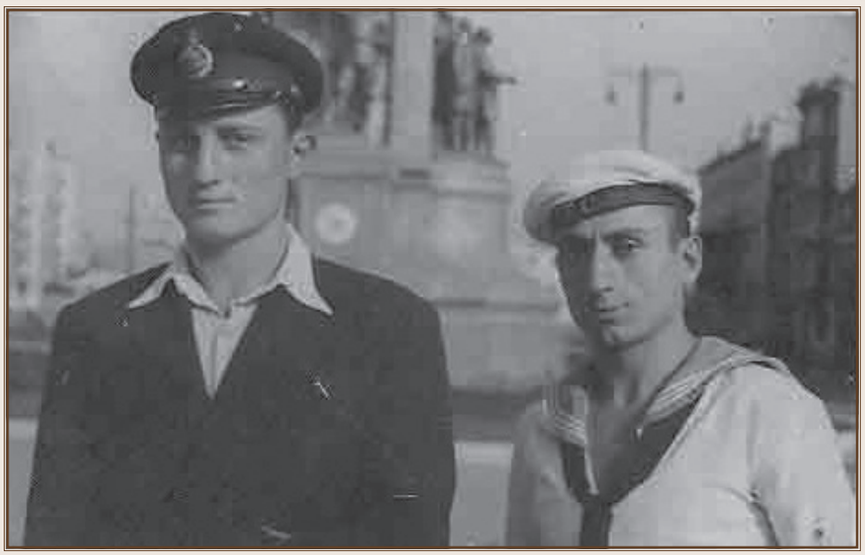
Meteler'e ait ilk anlatım Halim Mete'ye aittir ve şöyle devam eder;

Mete ailesinin armatörlükleri Kalkavan ailesi kadar çok yaygın değildir. Mete'ler olarak aslında daha kalabalık bir aileyiz. Bizim yöremizdeki yerleşik aileler, zamanla birbirlerine akraba olmuşlardır. Akrabalıklar sayesinde aralarındaki anlaşmazlıklar sona ermiştir. Önce hısım, derken akrabalar olmuşlardır. Metelerde denizciler var, armatörler var, ama Kalkavanlar gibi çok ileri gitmiş olanlara rastlamıyoruz. Ancak son dönemde Mete soyadıyla Halim Mete olarak ben ve kardeşlerim olarak bizler varız. Bahri Mete de var.

Dedem Helim Memiş Efendi'nin küçük bir yelkenlisi varmış. O yelkenli ile Rize'den kavurmayı, pileki taşını, bazen çekirdeksiz mandalinayı yükler Samsun'da satarlarmış. Samsun'da kışı geçirmek amacıyla bir kahvehaneyi kiralar, aynı zamanda bu kahvehaneyi çalıştırırlar ve üç beş kuruş kazanır, tekrar İyidere'ye dönerlermiş.

Meteler'de Ali Rıza Mete ve İbrahim Mete Kaptanlar ilk uzakyol ehliyeti olanlardandır.





(Solda) Halim Mete'nin babası "Yetim Osman" lâkablı Osman Mete. (Sağda) Bahriye eri olarak askerliğini yapan bir akrabasıyla Taksim Meydanı'nda.

Bizler anaerkil aile olduğumuzdan, annem ve babaannem de Hantallar'dandır. Ben Hantalların denizliklerini daha iyi biliyorum.

Meteler'e gelince babam Yetim Osman 1926 doğumlu. Önceki anlatmamda belirttiğim gibi dokuz yaşında gurbeye çıkıyor. 1956 yılında teyzensinin çocuklarıyla *"Yeni Hayat"* adını verdikleri bir taka alıyorlar. Armatör olarak denize ilk çıkışı bu takadır. Daha sonra bu takayla Yunus Çimento'dan yüklediği çimentoyu Bartın'a götürüyor. Ardından hamsicilik de yapıyor. O yıllarda hamsicilik son derece zor; güçlü kuvvetli olmak lazım. Ağ çekmek için aslında makaralar var. Ama onlar ağı pazu kuvvetiyle çekerlermiş. Bu son derece zor ve yıpratıcı bir çalışma. Babam çok güçlü yapısı sayesinde hamsiciliği bir süre devam ettirmiş.



Halim Mete, Zinnet Mete ve akrabaları. Kaynak: Halim Mete aile arşivi.

1958'de "Kürek kumculuğu" dediğimiz bir şekilde kumculuk yapmış. Bu kumculukta sahilden kum yükler, küfelerle takaya taşırlarmış. 1967'de ilk olarak Tahsin Düzgider'den *"Düzgider"* kosterini satın aldı. Tahsin Düzgider Yağkapanı'nda yakıtçılık yapardı. Düzgider aynı zamanda algarnaydı.

1973'de Ziya Sönmez'den dört yaşında 500 tonluk *"Ümran"* kosteri satın alındı. Bu gemiye yeniden isim vermek üzere konuşurken, biz "Yetim Osman" adını vermek istediğimizi söylediğimizde, biran düşündü ve kabul etti. Babam, bu gemisini çok sevmiştir. Bu gemiyi daha sonra halamın çocuklarına sattık. Hâlâ Rize'de çalışmaktadır.

Bu gemiden sonra 1965 yılında babamın yanında çalışmaya başladım. Babam Yetim Osman gemisiyle uluslar arası sularda sefer yapmak kararını verdi ve Selanik'e yükaldı. Oradan Kıbrıs'a sefer yaptı ve oradan yükleme yaparak Beyrut'a sefer yaptı. Fakat o sıralarda İmralı Adası'nda kum ocakları açılmıştı ve çok bereketli bir çalışma imkanı sağlıyordu. Babam seferden döner dönmez İmralı'dan kum çekmeye başladık ve ayda 48 sefer yaptığımızı hatırlarım.





1973'de Ziya Sönmez'den dört yaşında 500 tonluk "Ümran" kosteri satın alındı. Bu gemiye "Yetim Osman" adını verdiler.

Büyükdere'de Yavuz Mete'nin tersanesi'nde 600 tonluk "*Mete Turan*" adını verdiğimiz bir gemi inşa etti. Babam bu geminin inşaatından çok büyük keyif aldı. "*Yeni gemi inşa etmeyi Allah bana nasip etti*" diye dua ettiğini hatırlarım. Boğazdan gemi geçerken şöyle dermiş; "Bu İstanbul'da o kadar ışık yanıyor, o ışıkların içinde bizim bir likmen ışığımız bile yanmıyor."

Onun içindir ki inşa ettiğimiz gemiden çok haz aldı.

Babam 1980 yılında vefat etti; Onun vefatından sonra filomuzu genişletmeye devam ettik. Denizcilik piyasasında devamlılık çok başka bir gelenektir. Artık armatörlük çok derin bir görüş ister. Dünyaca ünlü George Livanos İstanbul'a geldiğinde bize şöyle demişti; "*Geminize çocuklarınızın, eşlerinizin, kızlarınızın adlarını verin. Ama hiçbir zaman duygusal davranmayın. Gemi bir sermayedir. Sırası geldiğinde satınız. Sonra satılamayacak hale geldiğinde, alacak kimseyi bulamazsınız!*"



Memiş Mete Kosteri - Osman Mete'nin vefatından sonra oğulları yatırımlara devam ettiler.

HASAN METE "METE AİLESİ"Nİ ANLATIYOR



Halim Mete, Mete ailesini en etraflı anlatacak kişinin Hasan Mete olduğunu söylemiş ve telefon ederek, hem çalıştığım eseri anlatmış ve hem de buluşmamız için adresini vermişti.

Hasan Mete Bey'le Maltepe Camii'nden hayli sonralardaki *"İyidere Eğitim Kültür Ve Dayanışma Vakfı"*nda buluştuk. Elinde yaptığı hazırlığı içeren bazı sayfalar vardı.

"Böylesine geniş ailemizin tarihini anlatmak için, önce çalışma yaptım, maddelerle sıraladım." dedi.

Şöyle anlattı: Annemin babası Batum'dan göçetmiştir. Batum onların yaşadığı devirde, Doğu Karadeniz'in İstanbul'u sayılırmış. Batum'da kahvahaneleri varmış.

Yelkenli gemi zamanında *"40 karış"* dedikleri tekneleri varmış. Halim Mete'nin babası Yetim Osman çok iyi bir makinistti. Allah Rahmet eylesin, çok yakından tanırdım. Kayınpederinin gemilerinde başlamıştır. Sonra kum tekneleri yaptı. Hatta Halim Mete'nin amcası Şaban Mete de kum tekneleri yapmıştır.

Mete ailesinde denizcilik bir gelenek olmuştur. Büyük dedemiz Mehmet Ağa'nın dokuz oğlu olmuştur. Dokuz kardeşden denizciliğe girenlerden biri İbrahim Ağa'dır. Onun soyundan gelen denizciler; Mehmet Mete Kaptan, Osman Reis, Salih Reis, Ali Kaptan, Recep Kaptan, Niyazi Kaptan, Recep Kaptan ve armatör olarak Ali Rıza Kaptan, Sait Mete Kaptan hem de dolmuş motoru armatörüdür. Ömer Mete Kaptan'ın amcasının oğlu Yüksek Denizcilik Okulu mezunu uzakyol kaptanıdır. Ayrıca makinist olarak Suat Mete, Ender Mete Kaptan da aynı zamanda makinistti.

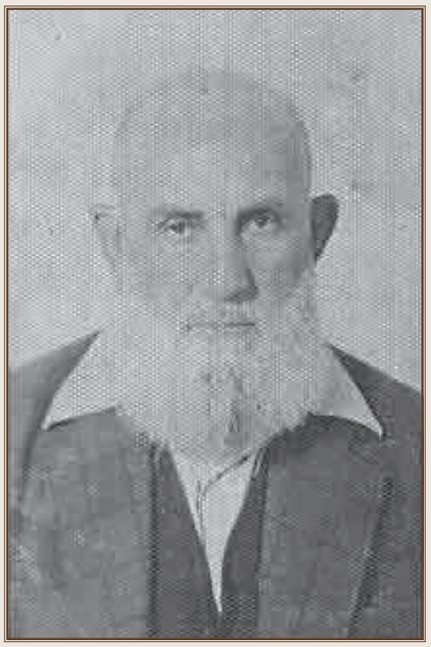
Ali Rıza Mete Kaptan'la ortaklığımız olmuştur. Bizden evvel onun bir tankeri vardı. Dolayısyla kaptan ve armatördü.

Tahir Ağa soyundan gelenler; Mehmet Kaptan, Tahir Kaptan, Şükür ve Ahmet, İsmail, Hilmi, ve Halit Kaptan'ı sayacağım. Bu saydıklarım hep yelkenli teknelerin armatörüydüler.

İkinci oğlu Tahir Mete Ağa soyundan gelen denizciler; Mehmet Kaptan, Tahir Kaptan, Şükür Kaptan ve onun oğlu Ahmet, İsmail ve Halit Kaptan'dı. Bunlar ahşap gemi armatörüydüler ve çektirme tabir edilen tipi 200 tonluk yelkenlileri vardı. Ben Ahmet Kaptan'ın 'Başak' isimli çektirmesini hatırlıyorum.

Tahir Mete Kaptan'ın denizci torunları; Sami, Rahmi, Recep kaptanlardır. Bunlar dolmuş motoru armatörüydüler. Tahir Kaptan oğlu Nuri Salih Kaptan.





Halim Mete'nin dedesi İbrahim Hantal ve Şevki Hantal.

Beşir Mete Ağa soyundan denizci olanlar ise ki benim aile grubumu meydana getirir; Ali Mete, Hasan Mete Kaptan saç gemi armatörüydü. Gemilerinin isimleri, *Ceyhun, Demirtaş, Kenan*'dı ve bu gemiler takribi 200 - 300 tonluk eski posta vapurlarından tadil edilmiş, motor takılmışlardı. Ceyhun Marmara'da batmıştır.

Demirtaş 300 tonluktu. Daha sonra *Kenan* isimli bir gemileri daha vardı. Bu posta gemisinin eski adı *Küçük İnönü* idi. Bu gemiyi Kalafatyeri'nde perçinlerini dahi kendileri yenileyerek tadil ettiler. Tüm işleri babam yapardı. Babam vefat ettiğinde ben bir buçuk yaşındaydım. Bu gemiler babamın ve babamın amcasının oğlu Hasan Kaptan'ın ortaklığındaydı. Tadil sonrasında motor takılan bu eski posta vapurları 3 - 4 mil sürat yaparlardı!

Hasan Kaptan Adapazarı'ndan Kuvayı Milliye teşkilatına katılmış Hüseyin Efendi'nin oğludur. Mustafa Kemal babasına yüzbaşı rütbesi vermiş bir milli kahramanlardan biriydi. Biz onlarla kardeş çocuklarıyız.

Ali Mete Kaptan soyundan denizci olanlar; Ağabeyim Nuri Kaptan ahşap gemi armatörüydü. Çektirme tipi gemileri Sevil, Uluza ve diğerleriydi. Ben bunları görmedim.

Ahmet Mete Kaptan ahşap çektirme tipi gemi armatörüydü. Ömer Mete Kaptan yine ağabeylerimden biri olan denizciydi ve dolmuş motoru armatörlüğü yapardı.

Mehmet Mete Kaptan, İbrahim Mete Kaptan ahşap gemi ortaklığı yaparlardı. Gemilerinden hatırladıklarım *"Lûtfuhuda", "Mete"* yaklaşık elli, yüz tonluk çektirmeydiler.

Çocukluğumda evlerinin duvarında Lûtfuhüda'nın fotoğrafı olduğunu hatırlıyorum.

Derviş Mete ağa soyundan gelen denizciler; Mehmet Mete Kaptan ve oğulları Hızır Musa, Derviş ve dolmuş motoru armatörleridir. Halen devam ediyorlar.

Osman Mete Bey soyundan gelen denizciler; Halil Efendi oğulları İsmail Kaptan, İlyas Kaptan, Hızır Kaptan, Salih Kaptan, Ali Kaptan, Hasan Kaptan, Mehmet Kaptan, Erol Kaptan, Metin Kaptan, Kaptan Meto Halim Ağa. Birkısmı dolmuş motoru armatörüdürler. Ancak Ali Mete Kaptan römorkörlerde kılavuz kaptanlık yapmıştır. Kaptan Meto Halim Ağa'nın dolmuş motoru vardı. Askeri bir teknede kaptanlık yapmıştır.

Abdurrahim Mete Ağa soyundan olan denizciler; Abdurrahim Kaptan *"Kırk Karış"* boyunda yelken gemisi armatörüydü. Batum'da yaptırmıştı. Vefat ettiğinde bu tekne henüz bitmiş ve ticarete girmemişti. Bu tekneyi sattılar.



Abdurrahim'in kardeşleri Tufan Reis, Süleyman Reis, Kâmil Mete makinist denizci, Ali Mete Kaptan, Ali Mete Kaptan (2), bunlar babamla teyze çocuklarıdır ve babamın gemilerinde kaptanlık yapmışlardır. Kamil Mete Kaptan (2), Kamil Mete Kaptan (3), Şevket Mete Kaptan ve torunu Tahsin Mete Kaptan.

Ömer Mete Ağa soyundan gelen denizler; Tahsin Kaptan Ali Sohtorik'in annesi Tahsin Reis'in ablası olduğundan dayısıdır. Tahsin Kaptan'ın oğulları Hızır Mete Baş makinist, İlyas Mete Kaptan, Bahri Mete armatör, aynı zamanda sigorta şirketinde önemli bir mevkidedir. Ömer Mete Reis, Salih Mete Reis, Metin Mete Kaptan ve telsiz operatörü Şadan Mete. Koç'un yaptırmış olduğu Aygaz tankerindeydi. Bu gemi alabora olup battığında şehit düşmüştür.

Murat Mete Efendi'nin denizci olan oğulları; Ali Rıza Mete, Ali Sohtorik'in dayısının oğludur.

Ben de pratikten Uzakyol Kaptanı ehliyeti aldım. Bu amaçla Ortaköy'deki Yüksek Denizcilik Okulu'nda imtihanlara girdim. Fakat her meslek alanında olduğu üzere ayrı okullardan gelenler arasında çekişmeler vardı. Yüksek Denizcilik Okulu'nda Seniye Abla dediğimiz bir hocamız vardı. Onun yardımıyla gece gündüz demeden çalıştım ve ilk imtihanda başarılı oldum. Son zamanlarda Türk Armatörleri Birliği'nden halamın oğlu İbrahim Mete de üye olarak heyette yeralıyordu.

Bahriyenin *"Uyanık"* isimli bir gemisi kadrodışı bırakıldığında talip oldular ve büyük onarımdan sonra yük gemisi olarak hizmete aldılar. Bu gemiye *"Ararat"* adını vermişlerdi.

Kardeşleri İsmail Mete de denizciydi. Çetin Mete, Ali Rıza Kaptan'ın oğlu güverte zabitiydi. Genç yaşta vefat etmiştir. Nihayet Murat Mete Kaptan.

Alemdarzâde Biraderler'in sahip oldukları 1186 grt. ve 1780 dwt.'luk 1880 yapısı *"Canik"* isimli kuruyük gemisi Fransız şirketine ait iken adı *"Ararat"*tı. Bu bakımdan benim belirttiğim *"Ararat"* ile alâkası yoktur.

Ömer Mete Ağa soyundan gelen denizciler; Hamit Mete Reis, Dursun Mete Reis ve Ömer Mete Kaptan'dır.

25 Şubat 2014 Salı günü vefat etmiş olan Hasan Fehmi Mete, Rize İyidere eşrafından Kaptan Recep Mete ve Emine Mete'nin oğluydu. Eşi Filiz Mete, çocukları Metehan ve Atahan'dı.

Niyazi Mete, Sevcan Aynacı, Fatma Mete, Meral Konan ve Hayal Sürmeli ile amca çocukları olurlar.

Cenazesi 27 Şubat 2014 Perşembe günü öğle namazını müteakiben Ataköy 5. Kısım Camii'nden kaldırılarak Kuzguncuk Nakkaştepe'deki aile kabristanlığına defnedildi.

Bana gelince armatörlük yaşamıma nokta koydum. Gemideki adamlarım çok uzun yıllar bizlerde çalışmış ustaydılar. Mete ailesinde annem Hatçe Mete, Abdürrahim Mete'nin en ufak kızıydı. Babam Ali Mete Kaptan 41 yaşında vefat ettiğinde Rize'nin İyidere Yapraklar Mahallesi'nde oturuyorduk ve ben bir buçuk yaşındaydım.

Biz Nuri, Ahmet, Ömer, Hasan olmak üzere dört kardeştik.

İlkokulu İyidere'de okudum. Ortaokul Rize'de vardı. Ama Rize'ye gitmek çok zordu. Annem durmadan kilo alayım diye şuruplar içirirdi. Bir de uzaklara gidip hastalanırım diye Rize'ye göndermekten çekindiler. Demokrat Parti'nin ilk kurucularından Mehmet Fahri Mete babamın akrabasıydı. Beni yanına almak istedi. Fakat hastalanırım diye vermediler.

Annem dul kaldığında 24 yaşındaydı. O sıralarda çay fabrikaları başlamıştı ve oradaki akrabalar da beni denize göndermek istemiyorlardı.

Çay fabrikalarında çalışırsam, biz ailece ölmeyiz, ama olmayız da. Bunu anneme söyledim; Ben de dedemin gibi denizci olarak şanını yaşatmak istiyordum. O kadar israr ettim ki sonunda annem benimle baş edemedi ve halamın oğlu Ali Rıza Kaptan'a emanet edildim. Annem kışın geri gelmem kaydıyla bana müsaade etti. Teknelerdeki ilk işim kamarotluk oldu.

İsmini tam hatırlayamıyorum ama, bahriyeden emekli Bülent Talu olacak bir denizci kaptandı. Fakat her şey aslında halamın oğlunun elinin altında oluyordu. O yıllarda gemiler çok ilkeldiler. Buz odaları yoktu. Bunedenle et ihtiyacı için hayvanı canlı olarak gemide beslerdik. Baştaraflarda gladoralar olurdu. Seferlerde kömür oralara stok edilirdi. Hayvanları orada samanla besledik. İhtiyaç oldukça hayvanları keserdik.

Kamarot olmakla kalmadım, tüm armadorluk işlerini öğrendim. Ali Sohtorik'in dayısının oğlu Ömer gemiye alınmıştı ve kaptan ona ders verirken yanlarında durur dikkatle dinlerdim. Miyar pusulayı, kertelerine kadar ve kullanmasını o seferlerde öğrendim.

Pratik yönden yetiştiğime inandığımdan Kıyı Kaptanlığı ehliyetimi aldım. O sırada Ali İpar'ın gemileri vardı. Babası Hayri İpar'ın Emirgan'da büyük yalıları vardı. Ali İpar Haşim Mardin'in *"Haran"* isimli bir gemisini hacizli olduğu Ticaret Bankası'ndan satın aldı.

Ali İpar gemiyi aldıktan sonra, adını *"Necip İpar"* olarak değiştirdi. Ardından Liberty sınıfı *"Virginia İpar, "Mehmet İpar"* ve *"Nezihi İpar"* adını verdiği üç gemi daha satın aldı. O seneler biz Amerikadan varillerde soya yağı taşıdık. Bu seferlerde Kaya Demirsoy Kaptan'la tanıştım. Zamanla güverte zabitliği imtihanına girdim ve ehliyet aldım.

Faik Zeren'in *"Türkiye"* gemisiyle İzmir'den Amerika'ya sefer yaptık ve buğday yükleyerek Poti'ye tahliye ettik. Oradan sonra Zonguldak'tan kömür yükledik ve İstanbul'da tahliye ettik. Bu seferlere dördüncü kaptan olarak katılmıştım. Yavuz'un son komutanı Güverte Albay Hilmi Okçugil üçüncü kaptandı.

Böylece üçüncü kaptanlığa yükseldim. Atlantik seferlerinde gemiyi tamir ederdik. Bizim denizlerdeki yaşamımız böyleydi.

Sohtorik'te de çalıştım. Cerrahoğulları'nda Mehmet Ereğli gemisini almaya gittiğimizde üçüncü kaptan olarak bulundum. Başkaptanımız Zonguldak'lı tam denizci biriydi ki, adını hatırlayamadım.

Kosterlerde de başkaptan olarak çalıştım. İlk gemim *"Profilo"* isimli bir gemiydi. Bu gemiyi Karahasan firması satın almıştı.

Kaptanoğullarının *"Şadan Kaptanoğlu"* gemisinde bir iki sene çalıştım. Yine Şevket Yardımcı'nın 2.000 tonluk *"Hüseyin Yardımcı"* gemisine kaptan oldum.

Şevket Yardımcı hem arkadaşımdı ve hem de çok akıllı adamdı. Oğulları da beni amca gibi bilirler!

Zamanla ben Rum ve Türk arkadaşlarla beraber Yunanistan'dan 3,000 dwt'luk bir gemi satın aldım. Daha sonra Tahsin Kalkavan'ın da olduğu birbaşka ortaklıkla gemi daha satın aldık.

Elefsis'te geminin tüm bakımlarını yaptırttım. Ömrüm denizlerde geçti ve artık denizlerdeki yaşama nokta koydum.

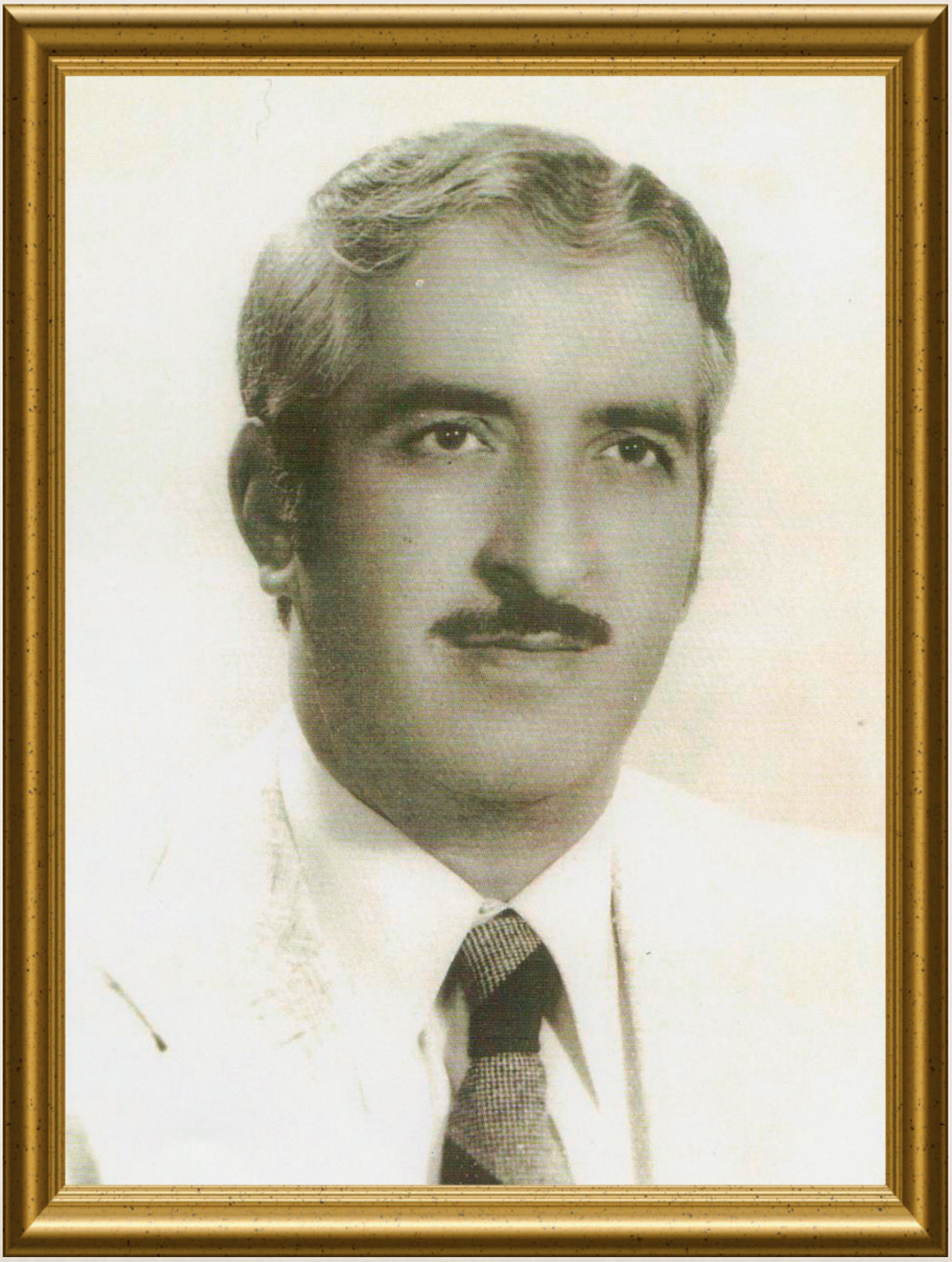
Bizim gençlik yıllarımızda özellikle yelkenli gemilerde, ya da posta vapurlarından tadil edilmiş küçük gemilerde yaşam son derece zordu. Özellikle yelkenli teknelerde çalışmak için herkes yatağını yastığını yorganını denk yapar getirirdi.

Kumanya olarak biraz zeytin, peksimet veya ekmek, biraz soğan verilirdi. Baştarafta sancak iskele başaltında tahta ranzalar olurdu. Bir de herkesin tahta küçük dolapları vardı. Yiyeceklerimizi oralara koyardık. Ama heryeri kakalaklar basardı.

Kış geldi mi gemiler ya karaya çekilir veya korunaklı koylara bağlardı. Kış süresince teknede kalınır, onarımlar yapılır, ama yevmiye verilmezdi.

Gemiciler iş bulmak için karada kahvehenelerde bekler, işbulurlarsa sevinirler, bulamazlarsa denklerini yeniden sırtlarına vurur, köylerine dönmek zorunda kalırlardı. Türk denizcilik tarihini okuyanlar, o insanların hangi zor koşullarda çalıştıklarını hatırlamalıdırlar.

HAKKI UZUNOĞLU



Bedri İnce'nin dayısı Hakkı Uzunoğlu Kaynak- Bedri İnce arşivi.

Aile köklerinin İnebolu Evrenye Köyü'nden geldiğini belirten Bedri İnce şöyle anlatmıştır; Tüm Karadeniz halkı gibi, o zamanda karadan yollar olmadığından İnebolu ahalisi de denizyolunu kullanmışlar ve deniz ticareti yaparak geçimlerini sağlamışlardır.

Benim her iki dedem de Evrenye'lidir; Büyükbabam Mahmut İnce, Babaannem Emine İnce ve annemin babası, yani Dedem Mehmet Uzunoğlu ve Anneannem Pembe Uzunoğlu'dur.

Dedem *"Kara Mehmet"* olarak tanınırdı. Diğer dedem Mahmut İnce ise yakışıklı olması, boylu boslu olması nedeniyle *"İnce Mehmet"* lâkabıyla anılmıştır.

Her iki dedemi de tanıdım. Yelkenli kayıklarla çalışmaya başlıyorlar. O zaman Rusyacılık dedikleri bir deniz ticareti mevcut. Bolşevikler gelmeden önce Kırım'a ve diğer iskelelere seferler yapıyorlar ve buradan mısır gibi tarım ürünlerini götürürler, dönüşte çoğunlukla tenekelerde gazyağı yükler, hatta İstanbul'a da götürürlermiş.

Daha iyi bir yaşam amacıyla İstanbul'a yerleşiyorlar. Tam senesini bilmeme imkan yok. Fakat Rıza Eniştemi hatırlıyorum. Doksan beş yaşlarında vefat etmiştir. O da aynı köydendir. İstanbul'a yerleştiklerinde daha çocuk olduğunu söylerdi. *"Padişahım Çok yaşa"* diye bağırırlar ve el sallarlarmış. Buradan bizim dedelerimizin İstanbul'a yerleştikleri tarihin Sultan II. Abdülhamid'in zamanına rastladığını söyleyebiliriz.

Evvela Küçükpazar'a ve birsüre sonra Arap Camii mahallesine yerleşiyorlar. Burada da kayıkçılık yaparak geçimlerini sağlamaktalar. Galata'da Yağkapanı ve kayıklar onların yaşam dünyaları oluyor.



Mehmet Uzunoğlu (Kara Mehmet) Kaynak: Bedri İnce arşivi.

Biz daha ziyade Karaköy - Unkapanı arasında Arap Camii civarındaki yaşantımızla tanınırız. Orada çok geniş bir evimiz vardı. Bu ev hayli onarımlardan geçmiş olsa da, halen mülkiyetimizdedir.

Giderek tasarruflarıyla römorkörcülük yapmaya yöneliyorlar. O safhada bir Rumla ortak oluyorlar. İsmini hatırlayamadığım bu ahbabımızın çok çalışkan, becerikli bir insan olduğunu bahsederlerdi. Ortaklıkları II. Dünya Harbi başlarına kadar devam ediyor.

İlişkileri sadece işleri ile sınırlı kalmıyor, aile dostlukları ortaklığın sona ermesinden sonra da eksilmiyor.



Bedri İnce'nin dedesi tüm ailesini alarak evvela Küçükpazar'a ve birsüre sonra Arap Camii mahallesine yerleşiyor. Burada da kayıkçılık yaparak geçimlerini sağlamaktalar. Galata'da Yağkapanı ve kayıklar onların yaşam dünyaları oluyor.

Ben 1938 yılında Beylerbeyi'nde dünyaya gelmişim. Neden Beylerbeyi derseniz; zira Beylerbeyi'ne yazlık kiracı olarak gelirlermiş. Dedem Beylerbeyi'ni öylesine seviyor ki, orada bir köşkü satın alıyor. Bu köşk Beylerbeyi Vapur İskelesinin denizden bakınca sağında biryerdedir ve bugün de mevcuttur. Hacı Annem, dostları Rum aileyi Beylerbeyi'nde ağırlarmış ve birbirlerine misafirliğe giderlermiş.

Ortaklığın sona erdiği yıllarda, sahip olduğumuz çektirmelerin sayısı 15 civarındaydı. 50'li yıllarda 150-200 tona kadar olan bu çektirmelerle hayli güçlü bir taşıma faaliyeti yürütülüyordu. Hatta çok iyi hatırlarım Sürmene'de üç direkli kabasorta bir gulet inşa ettirdiler. Gulet'e *"Mehmet Uzunoğlu"* adı verildi.

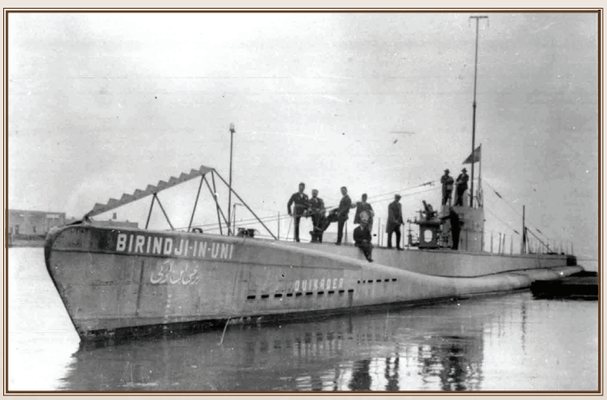
Sürmeneli'ler gulet tipi teknelerle meşhur olmuşlardır ve Allah için çok değerli ve denizci guletler inşa ederlerdi. Mesela İnebolu - Evrenye'de çektirmeler, mavnalar inşa edilirdi. Fakat gulet denilince Sürmeneli ustalar akla gelirdi.

Ellili yıllarda makine yok, saç yok, buharlı gemilerin ömrü tükenmiş ve dizele geçmek kaçınılmaz hale gelmişti.

Dedem bir denizaltı gemisi satın almıştı!

Dedem askeriyeden ihaleyle satışa çıkartılmış olan I. İnönü ve II. İnönü denizaltı gemisinden birini satın alıyor ve getirip Kalafatyeri Azapkapı sahilinde Pek gemisinin yanına kıçtankara bağlıyor.

Pek gemisi stimli ve artık son derece yorgun bir gemiydi. Geminin stim kazanı ve makinesi nevarsa çıkartıyorlar. Denizaltıda ise MAN dizel makinesi var. Gulet de denizaltının bordasında ve tüm hurdaları gulete yüklüyorlar.



Cumhuriyet döneminin ilk denizaltıları I.İnönü ve II. İnönü denizaltılarıdır. 674 tonluk olan bu denizaltılar 1925 yılında Hollanda'ya sipariş edildi. 1928 yılında inşaatları tamamlanarak ülkemize gelen bu denizaltılara "I.İnönü" ve "II.İnönü" isimleri verildi. Bu gemiler 1948 yılında hizmetten çıkarılmışlar ve ihaleyle hurda olarak satılmışlardır.

Bu guletin başından bir macera geçmiştir. Hurdaların gulete yüklenmesinin nedeni, bu macerayla bağlantılıdır.

O yıllarda pay hesabıyla çalışılırdı. Kaptanı *"Doğu Akdeniz'de iyi yük buldum, Mısır'dan da yük var"* deyip Doğu Akdeniz'e yöneliyor. Mısır'a gidiyor ve oralarda çalışıyorsa da, çekilen tüm telgraflara birsüre sonra cevap dahi vermiyor.Meğer gemiyi oraya kaçırmış!

Durum anlaşılınca, bizimkiler bir ekip kuruyorlar ve Mısır'a gidip gemiyi de kaptanı buluyorlar. Adamı gemiden atıp, guleti büyük güçlüklerle İstanbul'a getiriyorlar. Zira çok su yapmaktadır. Onarımı hem çok masraflı ve hem de artık çok yıpranmış olduğundan getirip denizaltının bordasına bağlıyorlar. Hurdaları da gulete yüklemelerinin nedeni budur. Gulet artık Azapkapı'da bağlı olarak kalacak ve ömrünü tamamlayacaktır.

Daha sonra Pek gemisi sefere başladı. Artık hava püskürtmeli MAN dizel makinesi vardı. Aşağı yukarı bu makineyle on sene dahili kabotajda çalıştı. Pek 1895 İngiliz yapısıydı. Balıkçı gemisi olarak inşa edilmiş. Türkiye'ye geldiğinde satılıyor ve el değiştire değiştire bize intikal ediyor ve bizde kalıyor.

Pek'in gemisinin fotoğrafını buldum. Dayım Hakkı Uzunoğlu bu gemide çok çalıştı. Dayım *"Pek"* gemisiyle ve sahibi olduğumuz römorkörlerle son zamana kadar çalıştı. Son zamana kadar dersem dayım 1990 yılına kadar çalıştı.



Kalafatyeri sahilinde mavnalar ve römorkörler. Römorkörlerden sağdaki Hakkı Uzunoğlu'na ait Yılmaz römorkörüdür. Fotoğraf: Ara Güler.

Evrenye'de yetişen kaptanlar

Evrenye'nin Güde, Ayvat Keti ve Çeçille köyleri dahil buralardan yetişmiş olan ve çektirme sahibi kaptanlar, günümüzün kavramında o yıllardaki armatörlerdendir. Uzunoğlu Kara Mehmet, kardeşi Kara Cemal, Uzunoğlu Mahmud, Kaptan Yahya Üstün ve Salih Uzun gemilerinde 60-70'li yıllara kadar kendi gemilerinde kaptanlık da yaptılar.

Moran Gülü lâkablı Kara Mustafa ve oğlu'nun Mustafa Göztepe Okyar ve Mesut adlı gemicileri vardı. Bu gemicilerin 100-150 tonluk ahşap çektirmeleri vardı ki, herbiri armatördü.

H. Mustafa Telli'nin oğlu Ahmet Telli, Hayri Telli, Kemal Telli bir devre damgalarını vurmuş fedakâr armatörlerimizden olmuşlardır. Torunlarının aynı yolda devam ettiklerini görmekten mutluluk duyuyorum.

BEDRİ İNCE



Hacının Ahmet aslında Ahmet Topaloğlu'dur. Sahibi olduğu gemiler Aktaş Delikbaş ve oğlu, hatta torunları ile devam etmiştir.

Evrenye'den *"Kör Suzi"* derlerdi. Mesut'un motorunda kaptan olarak fırtınada karaya vurdu ve hayatını kaybetti.

Ahşap yelkenli ve motorlu tekne sahiplerinden yine Evrenye ve civar sahil köylerinden olmak üzere Apli Kaptan Okur Selâmet ve Sarık Kaptan motorlarını hatırlarım. Kardeşi Ahmet Okur da kaptandı.

Ziya Yazıcı Kaptan, Selâmet motoru ile Çokroz'da batmıştır. Osman Talat ve oğlu Yalçın Kaptan 70'li yıllara kadar Karadeniz'in fırtınasına göğüs germiş kaptanlardan oldular.

Sac gemi armatörlüğüne geçmeden kaybolan kaptan armatörlerden Malak ailesinin tamamı kaptandı. Malaklar'dan Osman Gürsoy Kaptan'ın oğlu Hüseyin Gürsoy Kaptan oğlu Ahmet Gürsoy Kaptan, torunu Osman Gürsoy Kaptan hep ahşap çektirmeleri, guletleri olan kaptanlardı.

Malaklardan Cemal ve Cemal Gürsoy Kaptan'nın Necat ve Çacuş isimli çektirmeleri vardı.

Yine Niyazi Kaptan ve Kâhya Kaptan, Mehmet Gürsoy Kaptan hep Malaklar'dandılar.

Kenan Kaptan 500 tonluk Şişman Sarıcam guletinde kaptandı. Ayancık'ta inşa edilmişti.

Hacı Mustafa Telli'nin çift direkli guleti Neriman Ak fırtınaya yenik düşerek limanda batmıştır. Evrenye'de 500 tona kadar çektirme ve gulet inşaatı 70'li yıllara kadar sürmüştür. Böyle yelkenli motorlu teknelerden Orsa ve Kara Molla, Kuru Molla isimli çektirmeleri söyleyebilirim.

Çakır Reis çektirmesinin armatörü Hacının Mehmet'ti ve bu tekne 200 tonluktu.

Aktaş 250 tonluktu çift direkliydi. Sahibi Hacının Ahmet'ti Şile'de motoruyla birlikte batmıştır.

Evrenye'de inşa edilmiş olan Yahya Üstün ve Nuri Uzun çektirmeleri vardı. Cemal Yazıcı'nın sahibi olduğu *bu çektirmelere kaptanlarının adlarını vermiştir.*

"Kerim 1" çektirmesinin sahibi Saffet Okyar Kaptan'dı. Bu tekne 200 tonlukdu ve 1956'da Evrenye'de inşa edildi.

Evrenye'de inşa edilmiş çektirme ve guletlerin mimarı lâkabı *"Yolcalu"* olan Cemal Yazıcı idi. Bu şahsın okuması yazması yoktu. Fakat mükemmel bir ustaydı.

Evrenye'den olup tanınmış, ün yapmış bazı kaptanlar bilinir. Mesela, Nargileci Cemal Kaptan, Çakır Salih Kaptan, Güde Seydeli Kaptan, Güde Afyoncu Hasan Kaptan, Ayvat Köylü Yaşar Kaptan, Salokor Rıza Kaptan, Evrenye Ziya Yazıcı Kaptan, Malaklardan Hüseyin Kaptan'ın kardeşi Ahmet Kaptan, Şaban Kaptan, Salih Kaptan, Mehmet Kaptan, Osman Talat Kaptan, Kahya Mehmet Kaptan, Nuri Uzun Kaptan bu ünlü kaptanlardandır.

Bu kaptanların hepsi miçoluktan gelerek kaptan olmuşlardır. Evrenye'li Osman Üstün kaptanlar hakkında çok geniş kayıtlar tutmuştur ki, önemli belgedirler.

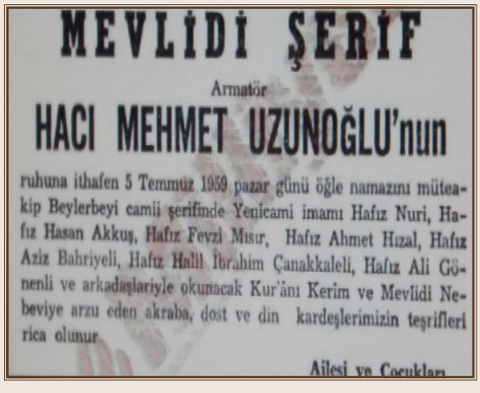
Dünya denizlerinde buharlı gemilerin alabildiğine yayıldığı, hatta dizel motorlu gemilerin buharlı gemilerin yerini aldığı 40'lı ve sonrası yıllarında, hatta 70'li yıllarda yelkenli motorlu ahşap teknelerle deniz nakliyatının sürdürülmek istenmesi şaşırtıcı olmamalıdır.



Salih Uzun'un adını taşıyan Salih Uzun motoru. Kaynak: Dr. Mustafa Fakazlı arşivi.

Bunun tek nedeni, Kapitülasyonlarla yok edilmiş sanayi ve ticaret gücünün küllerinden Cumhuriyet Türkiyesi'nin sıyrılması öyle kolay olamamaktadır. Halbuki Batı dünyasında böyle ahşap ticaret gemisi inşaatını hayal etmeye bile imkan bulunmamaktadır, zaten böyle teknelere ihtiyaç da kalmamıştır.

Hacı Mehmet Uzunoğlu vefat ediyor



MEVLİDİ ŞERİF

Armatör

HACI MEHMET UZUNOĞLU'nun

ruhuna ithafen 5 Temmuz 1959 pazar günü öğle namazını müteakip Beylerbeyi camii şerifinde Yenicami imamı Hafız Nuri, Hafız Hasan Akkuş, Hafız Fevzi Mısır, Hafız Ahmet Hızal, Hafız Aziz Bahriyeli, Hafız Halil İbrahim Çanakkaleli, Hafız Ali Gönenli ve arkadaşlariyle okunacak Kur'ânı Kerim ve Mevlidi Nebeviye arzu eden akraba, dost ve din kardeşlerimizin teşrifleri rica olunur.

Ailesi ve Çocukları

Hacı Mehmet Uzunoğlu 26 Mayıs 1959'da vefat etti. Vefatının kırkıncı gününe rastlayan 5 Temmuz 1959 Pazar günü öğle namazını müteakiben Beylerbeyi Camii şerifinde Yeni Cami İmamı Hafız Nuri, Hafız Hasan Akkuş, Hafız Fevzi Mısır, Hafız Ahmet Hızal, Hafız Aziz Bahriyeli, Hafız Halil İbrahim Çanakkaleli, Hafız Ali Gönenli Kur'ânı Kerîm ve Mevlidi Nevebi icra ettiler.

Pek gemisinin macerası 1965'de Man makinesinin sökülmesiyle yeni bir devreye girdi. O tarihte artık MAN makinesi ömrünü tamamlamıştı. Yerine dışarıdan MAK makine ithal edildi ve gemiye bu makineyi monte ettiler. *"Pek"* gemisi bu makineyle uzun süre çalışmaya devam etti. Çok bereketli bir gemiydi. Bu gemiden herkes iyi para kazandı.

Bedri İnce *"Pek"* gemisinin dışında römorkörcülük de yaptıklarını anlatarak şunları söyledi; Üç römorkörümüz olmuştu. Mavnacılık o yıllarda, hatta çok uzun yıllar limanlarda gemilerle sahil arasında yüklerin nakledilmesi için vazgeçilmez deniz vasıtaları olarak yeraldılar.

Mavnalar yedeklemek için römorkörler kullanılıyor

Gemiler şamandıralara bağlandığından gemilerden mal tahmil ve tahliyesi ancak mavnalarla yapılırdı. Mavnalar, Yağkapanı'ndaki Mavnacılar Kooperatifi'ne bağlıydılar. Bir de Şirketi Hayriye'nin de mavnaları vardı ve Haliç'te Silahtar - Kasımpaşa arasında bağlı olurlardı.

Bu mavnaları götürüp getirmek için römorkörler kullanılırdı. Römorkörler sahildeki ve hatta bazen bir mavna üzerindeki bekçi mavnasına bağlı olarak beklerler ve talep olunca mavnaları kıçına bağlar gemilere götürür getirirdi. Mesela Kuruçeşme'de kömür deposu vardı. Zonguldak'tan gemilerle getirilen kömür burada tahliye olur, sonra mavnalarla Kağıthane'deki santrale giderdi. Ayrıca daha eskiye gidersek, eski yelkenli kayıkları Boğaz'dan Karadeniz'e açılacakları zaman akıntıyı yenemediklerinden Karadeniz ağzına kadar römorkörlerin yedeğinde çekilirlerdi. Mesela 10-15 yelkenli römorkörlerin arkasına bağlanır ve çekilirdi.

Dedem Kara Mehmet *"Mehmet Uzunoğlu"* Danimarka'dan İngiliz Upon-On Tyne South Shields 1909 yapımı *"Sadâkat"* adını verdiği bir gemiyi satın aldı. Buradan tayfalar hazırlandı. Danimarka'ya gidildi. Norveç'ten kereste yüklendi ve bu seferle İstanbul'a gelindi.

Bu stimli bir gemiydi. Kömür ikmalleri ara yolda Gibraltar'da yapılırdı. Gemi oradan İzmir'e geldi ve yükünün bir kısmını İzmir'de tahliye ettikten sonra İstanbul'a geldi.

Sadâkat gemisi devrilerek batıyor

Yat gibi çok güzel bir gemiydi. Binası ortadaydı. Bu gemi 1960 yılında Tuna nehrine giriyor. Romanya'nın Kalas limanına yanaşıyor. Oradan kereste yükleyecek. Yükleme sırasında geminin bir tarafından kazıklara oturduğunun farkında olamıyorlar. Gemi yerinden kıpırdamayınca, halatları fora ediyorlar. Gemi yüküyle birlikte sancak tarafına tumba oluyor. Tam devrilmiyor, sadece sancak bordası üzerine yatıyor. Fakat asıl olanlar ondan sonra oluyor. Zira yattığı tarafta bir lumbuz açık bırakıldığından sular hızla gemiye doluyor ve sonunda gemi alabora olarak batıyor.

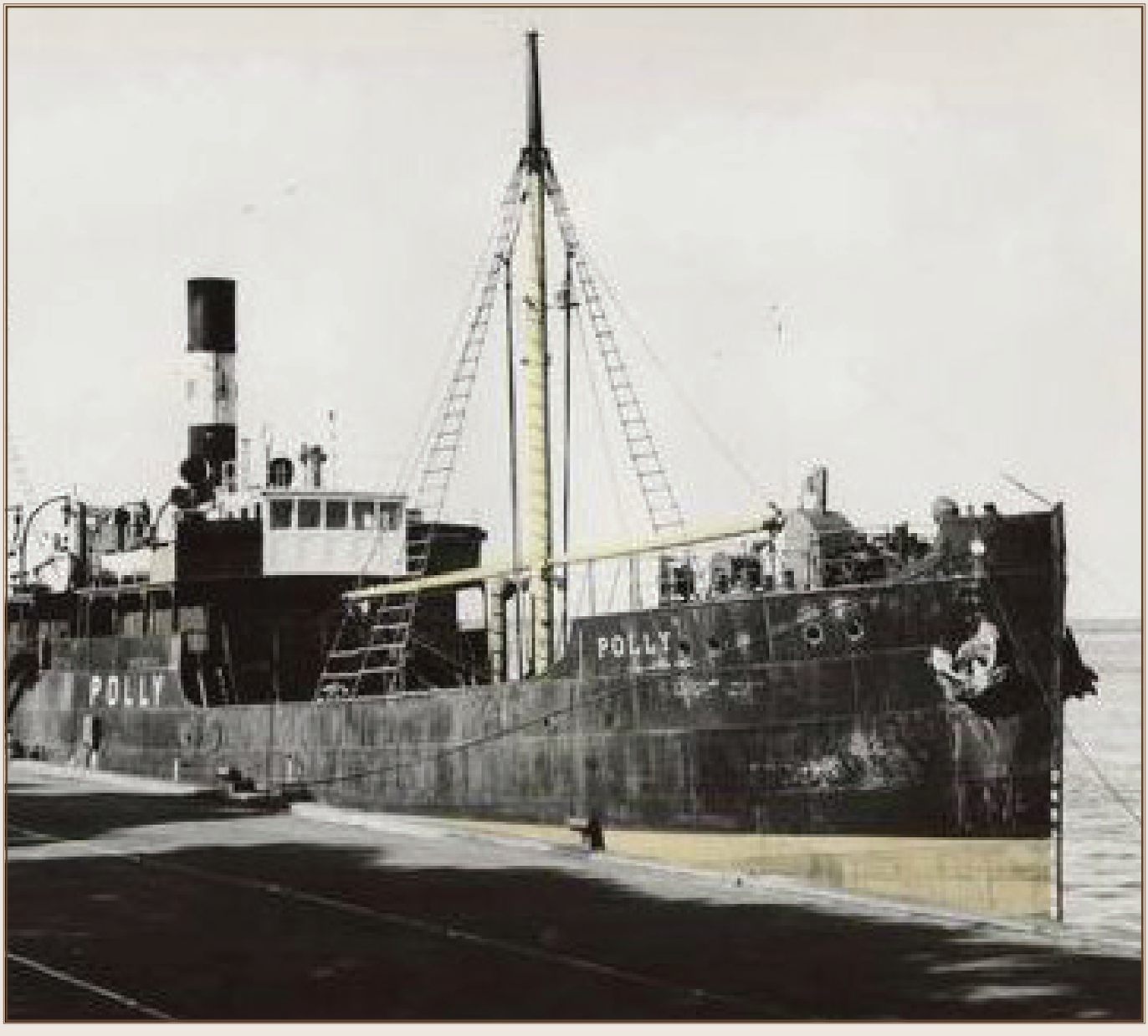
Bu olay denizin hatayı asla affetmediğine bir örnektir.

Gemiyi bizden sonra Romenler yüzdürdüler ve maalesef yaptığımız tüm müracaatlara rağmen, gemiyi geri alamadık. Romenler bu gemiye başka isim vererek Karadeniz'de çalıştırdılar. Biz çaresiz kaldık.

Gazetelerde geminin nasıl battığı bilinmediğinden ilk günlerde bir serseri mayına çarpmış olduğu söylentileri yazıldı. Mesela Milliyet ve Cumhuriyet Gazeteleri' nde haberin doğruluk derecesinin mürettabatı İstanbul'a geldiğinde anlaşılacağı yazılmıştı. 27.02.1955 tarihli Milliyet Gazetesi Haberde şöyle deniliyordu; *"Armatörlerden Mehmet Uzunoğlu'na ait Sadâkat şilebi 20 Şubat 1955 Pazar günü Romanya'nın kalas limanında devrilerek battı. Geminin 18 kişilik mürettebatı kurtarılmıştır."*

7 Mart 1955 tarihli Milliyet Gazetesi'ndeki haberde ise şöyle bir haber yeralmıştı; *"Gemi 1952 yılında İngilizlerden alınmıştır ve 300.000 lira değerindedir.*

Gemi kereste yüküyle battığından zarar ve ziyanın 1 milyon liraya yakın olduğu belirtilmektedir."



Sadakat - Genel yük gemisi 15 Temmuz 1911 Belçika, Antwerp Engineering Co. Ltd. inşa 798 grt.'lik bir gemiydi. İlk adı "Polly" idi buhar makinesi Sunderland North Eastern Marine Engineers Ltd. imalatıydı. Geminin azami seyir sürati 9 knotsdu.

Daha sonra dedem *"Osman"* vapurunu satın aldı. Sahibi Osman Kaptan'dı. Bu gemi 6.000 dwt. idi ve gemiye *"Kaptan Osman Uzunoğlu"* adını veriyorlar. Bu gemi Zonguldak ağırlıklı kömür seferlerinde çalıştırıldı. Bir seferinde kesif sis içinde kalıyor ve baştankara kayalıklara bindiriyor. Gemi Ereğli başında Karadeniz'in dalgalarına kurban gitmiştir.

Bir macera da, Victory sınıfı gemileri ABD Müttefiklerine çok düşük, hatta yok bahasına değerlerle satıyordu. Daha doğrusu bir anlamda hibe ediyordu. Türkiye'ye de 10 adet Victory sınıfı gemi düşmüştür. Bizimkiler bu gemiler çok büyük tonajlı buldular, derken limanlarımız yetersiz dediler.



S.S Mehmet Uzunoğlu Ex - "Vicia" . Kaynak: Sjöhistoriska Museet - Stockholm, İsveç Milli Deniz Ticaret Müzesi (Fotoğraf-Nyström, C.G.)

Bu da yetmedi bu gemileri çalıştıramayacağımız mazeretleri ileri sürüldü ve biz reddederken Yunanlılar yüzlerce Victory sınıfı gemiyi aldılar.

Dedem Mehmet Uzunoğlu 1950'de Yunanistan'dan bir gemi daha satın almaya karar veriyor. Seçtiği gemi *Diamandis Eikidi Naftiliaki Eteria* firmasına ait 6,904 grt'lik Empire tipi bir gemi.

Gemi için kaparo dahi verdi. Daha Kore Harbi başlamamıştı. Gemiyi Yunanlı armatör adeta gözden çıkartmış ve Sakız Adası'nda bir derenin ağzına, tatlı suya baştankara resmen bırakmış. Kendilerine göre gemiyi Laid-Up yapmışlar.

Dedem anlaşma gereğince yüzde 10 gibi bir kaporayı Atina'da bankaya yatırıyor, Türkiye'den de tayfalar İzmir'e ve oradan Çeşme'ye, oradan da bir motor tutup Sakız Adası'na geçiyorlar. Geminin adı *"Diamandis"* idi.


ÖLÜMDEN KURTULANLAR

Ölümden kurtulanlar - Armatör Mehmet Uzunoğlu'na ait iken Romanya'nın Kalas limanında devrilerek batmış olan Sadâkat şilebinden kurtulan 18 kişilik mürettebattan altısı Nevye vapuruyla İstanbul'a gelmiştir. Geminin neden battığı halen anlaşılamamıştır. Kaynak: 7 Mart 1955 tarihli Milliyet Gazetesi arşivi.



Mehmet Uzunoğlu (Ortada sakallı olan) Evrenye'de denizci arkadaşlarıyla. Kaynak: Bedri İnce arşivi.

İlk adı "Empire Sidney" 6,904 grt.'luk genel yük gemisi 4 Eylül 1941'de Harland & Wolff Ltd. , İskoçya tersanesinde denize indirilmiş ve Mayıs 1942'de hizmete girmiş. 1943'de Hollanda Hükümeti emrine devredilmiş *"Van der Helst"* adı verilmiş. 1946'da Belçika- Hollanda ortaklığı Koninklijke'ye satılmış ve *"Netherlands"* adı verilmiş. Birsüre sonra adı *"Tjimenteng"* olarak değiştiriliyor.

1963'de Diamandis Eikidi Naftiliaki Eteria firmasına satılıyor *ve "Diamandis"* adı veriliyor. Sakız Adası'nda hizmetdışı bırakılıp satışa çıkartıldığı için dedem talip oluyor.

Sakız adasına gittiklerinde gemiye gitmek için vasıta araştırırlarken, Sakızlı Yunanlılar *"Türkler siz buraya neden geldiniz?"* diye soruyorlar.

Bizimkiler geliş gerekçelerini açıklayınca karşı çıkıyorlar ve bir geminin Türklere satılmasını onur meselesini yapmakla kalmıyorlar, Atina'ya geminin armatörüne bir telgraf çekerek *"Nekadar paraya ihtiyacın varsa, bildir. Bu gemiyi Türklere vermeyiz"* diyorlar.

Nitekim geminin bedelini ödüyorlar ve bizimkiler elleri boş geri dönmek zorunda kalıyorlar.

Şansa bakınız ki kısa bir zaman sonrasında Kore Savaşı patlak verdi. Bu gemi Kore'ye yaptığı seferler sayesinde neredeyse her seferinde bir gemi parasına eşit olacak şekilde muazzam navlunlar kazanmıştır. Biz de Diamandis gemisinin armatörüyle davalık olmuşuzdur. 1970 yılı başlarında İspanya Cartagena'da söküldüğünü duymuştuk.

Dedem Mehmet Uzunoğlu



Mehmet Uzunoğlu (Önde oturan sakallı olan kasketli kişi) Uzunoğlu motorunda. Kaynak: Bedri İnce arşivi.

Dedem Mehmet Uzunoğlu denizi seven, denizi yaşayan, denize yatırım yapan, yine denizden kazandıklarının bir kısmıyla karada da yatırım yapan müteşebbis bir insandı. Arap Camii'nin hemen önünde o yıllarda hep ahşap evler vardı. Dedem Arap Camii civarında kagir bir işhanı yaptırmıştır ki bugün de mevcuttur ve mülkiyeti bize aittir.

Beylerbeyi'ne yerleştiğimizi söylemiştim; Ben 1938'de Beylerbeyi'ndeki evimizde dünyaya geldiğime göre demektir ki dedem Beylerbeyi'ndeki köşkü 1930 sonrasında satın almıştır ki Küplüce Caddesinde idi. Bizim evimiz ise Orta Sokak'taydı.

Daha sonra dedem İskele Meydanı'nda Hacılar Apartımanı'nı inşa etti. Bu binayı kalfalar yapmıştır ve dedemizden bizlere kalmış bir miras olup kiradadır.

Vapurlarla İstanbul'a gidip gelmekle hayatımız renklenmiştir. En son 750 dwt'luk Uzunoğlu çektirmemiz vardı. Bu çektirme Mersin, İskenderun, Fethiye taraflarında çalışır ve İstanbul taraflarına gelmezdi. Kaptanı çok becerikli Laz Faik Kaptan'dı.

Ege'den aşağı inmek eskiden çok kolay değildi. Faik Kaptan Ege ve Akdeniz sahillerinin kurdu sayılırdı. Çok iyi iş yapar ve bize de hayli pay gönderirdi.

Günün birinde Taşucu'nu geçtikten sonra bir havaya yakalanıyorlar ve zorunlu olarak Köselecik Koyu'na sığınıyor. Burada havanın geçmesini beklerken bukez çapa tarıyor ve ardından dümen kayaya vurup iğneciklerinden kurtulup denize düşüyor. Teknede lambalı Scandia makine vardı. Makine ısınıncaya kadar karayı buluyorlar. Öyle bir yerdeler ki karadan hiçbir yol yok.

Bir adamı dağlardan yola çıkartmış ve biz o sayede haber aldık. Karaya düştüğü yere gittiğimizde kayalara yaslamış halde ve artık umudsuz bir durumda olduğunu gördük. Tayfalar da brandalarını karaya taşımış, balık tutarak yaşama tutunmaya çalışıyorlardı.

Enson makinesiyle çapasını aldık ve tekneyi orada bıraktık. Sonuncu çektirmemizin akıbeti bu olmuştur.

Bedri İnce yeni bir atılıma başlıyor



Hami Kaynak Tersanesi'nde inşa edilen Bedri İnce kosteri denize indiriliyor. Kaynak: Bedri İnce arşivi.

1965'den sonra Süleyman Demirel zamanında gemi alımına ait teşvikle ilgili birinci teşvik döneminde yepyeni bir sayfa açtılar. Teşvik vermekle kalmadılar, aynı zamanda bankalara talimat verdiler. Bu teşviklerle gemi inşaatına bir kapı aralanıyordu.

1971'de Büyükdere'de Selvi Burnu'nda dedemden kalma tersanemiz vardı. Bunu Hami Kaynak'a[8] kiralamıştık. Burası Hami Kaynak Tersanesi olarak tanımıştır. Yanında da Hayri Baran'ın Meltem Tersanesi mevcuttu.

Orada dayımla beraber iki adet 1000 dwt'luk gemi kurduk. Osmanlı Bankası'ndan kredi aldık. Çok ilginçtir; sadece bir imza atmamın yeterli olduğunu söylediler. İpotek işlemleri çok sonra gelmiştir. Gemiyi inşa ettik ve *"Bedri İnce"* adını verdik. Diğeri de *"Uzunoğlu"* adını aldı.

Gemiyle kabotajda çalıştığımız gibi, dönüş ayağında Romanya, derken Ege, Akdeniz yapar İtalya'ya yük taşırdık ve Avrupa'dan da dönüş yüklerimiz olurdu. Romenler gemilerimizi çok beyendiler ve onlara kiraya verdik.

Uzun süre Romenlerle çalıştık ve derken Libya hattı açıldı. Türkiye'den inşa malzemeleri yüklerdik. O gemi de 1978 yılına kadar çalıştı. Son seferinde Mersin'den Mısır'a götürmek üzere ambarlarına ve güverteye Çayırova'nın pencere camlarını yükledi. Gemi hareket ettikten sonra gemi kayboldu. İki gün süreyle haber alamadık. Birgün bir Polonya gemisinden arandığımızı söylediler. Telefonu aldığımda bizim çarkçının ağlamaklı sesiyle şaşırdık . Orada ne işi olduğunu sorduğumda faciayı anlattı. Kıbrıs'a yaklaşırken gemi gece fırtınaya tutuluyor . O zaman kaptan fırtınaya başvermek için alabanda yapıyor. Gemi yatınca camlar kasalarını kırarak

8) Hami Kaynak 1905'de Anadolu Kavağı'nda doğdu, Babası Fevzi Kaptan Sait Halim Paşa yalısının önüne 30 metrelik 3 direkli Uskuna yatı sadece yelkenle aborda edebilen zamanın en meşhur Boğaziçi kaptanlarındandı. Deniz Ticaret Okulu'ndan mezun olduktan sonra Sahil Kurtarma ve Deniz İtfaiyesi'nde görev aldı. 1930 yılında o zamanki Sahil Muhafaza sonradan Jandarmaya ait olan Haliç'teki (Halen Rahmi Koç Müzesidir) sahada ilk modern bakım tersanesini kurdu. 1931 yılında soyadı kanunu çıktığında maaş alabilmesi için soyadı sorulduğunda o sırada kaynak yapmakta olduğundan "Kaynak" demiş ve o günden itibaren Hami Kaynak olarak tanınmıştır. Haliç Halıcıoğlu'nda kendine ait ilk torna atölyesini kurdu. Bu sırada Zeki Rıza Sporel'in teşviki ile Moda Deniz Kulübü Kayıkhanesinin işletmeciliğine geçti. 1945'de Fikret Bayraktar'la beraber, Büyükdere'de "Arma Deniz Kızakları"nı kurdu. 1950 yılında Büyükdere Ermeni Kilisesine ait deniz kenarındaki yeri kiralayarak Amerikan Sefaretine ve Amerikan Yardım Heyeti Tuslog'a ait Kumandanlık Servis Botlarının yıllık bakım işlerini yapmaya devam etti. 1969 yılında 1000'er tonluk "Uzunoğlu" ve "Bedri İnce" isimli kosterlerini inşa etti.

güverteye dökülüyor. Gemi daha da bayılıyor. Gemi bayıldıkça diğer kasalar da parçalanarak diğerlerinin üzerine yığılıyorlar ve gemi kendini kurtaramayarak tumba oluyor.

Filikayı bile denize indirmeye vakit bulamıyorlar ve hepsi denize dökülüyorlar. Servis botu dahi batıyor. Hepsi sağ ve iki gün boyunca maalesef gelip geçen gemilerden hiçbiri bunları görmüyor ve çarkçıbaşı hariç diğerleri boğuluyorlar. Sadece Çarkçıbaşı Ahmet Taşkıran hayatta kalıyor. Onu da yakından geçen bir Polonya gemisinden fark edip gemiye alıyorlar. Günlerdir güneşten yanmış ve yüzünde yaralar oluşmuş. Şişko olduğundan denizde kalması kolaylaşmış!

İyileştikten sonra gemilerde çalışmaya devam etmiştir.



Hami Kaynak Tersanesi'nde inşa edilen Uzunoğlu kosteri denize indiriliyor. Kaynak: Bedri İnce arşivi.

İnce kosterini inşa ediyorlar

İmar Bankası çok ciddi bir kredi kurumuydu. Bu bankadan teşvik ve yatırım kredisi aldık. 1978'de bu krediyi kullanarak 1800 dwt'luk *"İnce"* adını verdiğimiz gemimizi Ayvansaray'da Musa'nın Tersanesi'nde inşa ettik.

1980'de 12 Eylül İhtilali oldu. Bülent Ulusu Amiralimiz Başbakan olmuştu. Türk denizcilik dünyasına sahip çıktı ve Allah razı olsun Teşvikli dönemi daha da hızlandırdı. O sırada Turgut Özal Başbakan Yardımcısıydı.



1800 dwt'luk İnce kosteri, İmar Bankası'ndan alınan teşvik ve yatırım kredisiyle Ayvansaray'daki Musa Tersanesi'nde inşa edildi. Kaynak: Bedri İnce arşivi.

Bülent Ulusu Amiralimiz bizlerin resmen temsil edileceğimiz Deniz Ticaret Odası'nın kurulmasına öncülük etti. O kadar ki, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na ait Deniz Müzesi'nin arşiv binasını bizlere tahsis ettirdi ve ilk Deniz Ticaret Odası bu binada faaliyete başladı.



İnce Denizcilik adına Japonya'da inşa edilen gemilerine Takdim edilen bir anı süslemesi.

Odamızın kurulması Türk Denizcilik sektörü için bir milattır. O odanın kurulmasıyla bizler kimlik kazandık, adam sınıfına konulduk.

Eski yıllarda armatörlük önemsenmezdi ve hep İstanbul Ticaret Odası'nda bir şube olarak kalmıştı.

Ankara, armatöre itibar etmezdi. Bülent Ulusu Amiralimizin açtığı yol bir çığır oldu ve Oda Türk ekonomisinde, sanayi ve ticaret dünyasında bir otorite olarak kabul edildi, danışılacak, dinlenecek adres oldu.

Başbakan olarak Bülent Ulusu Amiralimiz sadece Oda'yı kurmakla kalmadı, aynı zamanda Haliç ve Büyükdere'de çok kısıtlı imkanlarla çalışmakta olan tersaneler için Tuzla yarımadasında muazzam bir alanı tahsis ederek Tuzla Tersaneler Bölgesi'ni yarattı.

Daha da yardımlarına devam etti ve Gisat - Gemi İnşa kredisini uygulamaya koydurdu.

Biz de 1982 yılında daha tersaneler inşaatlarını ve eksiklerini tamamlamaya çalışırken Gisat sayesinde bir gemi inşa ettik. O dönemde bu teşvikle gemiler inşa edildi. Armatörlerimiz 5.000 dwt'na kadar gemiler inşa ettirdiler.

Bizim Tuzla Tersaneler bölgesinde ve Haliç'ten Tuzla'ya intikal etmiş olan Musa'nın Tersanesi'nde inşa ettiğimiz gemiye *"Merve"* adını verdik. Bu gemi 3.000 dwt'luktu. Yılmaz Karahanoğlu'nun projesidir.

Ardından bir teşvik belgesi alarak aynı tersanede *"Kaptan Fehmi"* adını verdiğimiz eş gemiyi inşa ettik. Fakat o yıllarda tersaneler çok zor koşullarda çalışmaktaydılar; usta, işçi bulmak bir hadiseydi, Gemi inşaatında kullanılacak malzemelerin büyük kısmının ithal edilmesi gerekiyordu.

İşçilerin Ayvansaray'dan otobüslerle taşındığı dönemi hatırlarım. Kaptan Fehmi gemisini tamamladıksa da biz de ömrümüzden verdik diyebilirim. Bu zor koşullar karşısında bu gemiden sonra Tuzla Tersaneler bölgesinden uzak durmaya karar verdim.

Yine de çok güzel iki kosterimiz olmuştu.

Gisat kredisi sayesinde Akdeniz'de giderek güçlenen koster filosu oluşmuştu.

1985 senesinde dünyada müthiş bir ekonomik kriz başladı. Gemiler Laid-up oluyor ve hurda fiyatına satılıyordu. Biz yine de gemi almak için arayışlarımıza devam ettik ve 10.000 dwt'luk bir gemiye talip olduk. Fransız Bankası Crédit Commercial De France'den 505.000 dolar kredi aldık. Bu parayla 10.000 dwt'luk bir emiyi satın almıştık!



Kaptan Fehmi genel yük gemisi.

1983 yılında Günsin Tersanesi'nde inşa edilen 2,160 grt. ve 3,465 dwt. olan Kaptan Fehmi genel yük gemisi 1995'de satıldı ve "Akaylar" adını aldı. 2005'de satıldı ve " Mamuli Med" adı verildi. 2008'de satıldı ve "M. Turhan Mildon" adı verildi.

Geminin durumunu görmek ve incelemek için Hamburg/Bremen'e gitmiştik. Bu gemi Afrika'dan ağaç kütük taşıyordu. Yusuf Mardin'le beraber gemiyi gezip incelediğimizde ağaç kütüklerin gemiyi hayli hırpalamış olduğunu gördük. Fakat makine dairesi pırıl pırıldı. Sonunda gemiyi İstanbul Yenikapı'da teslim alma kaydını koştuk. İstiyorduk ki gemiden Hintli personel gemiden çıksın.

Gemi İstanbul'a geldi ve biz Tuzla Tersanesi'nde yüzerhavuzun bordasına bağladık. Gemiyi gezen arkadaşlar *"Bedri galiba intihara karar vermiş. Bu gemi alınır mı?"* diye takılıyorlardı.

Gemiyi üç ay boyunca baştan sona yeniledik ve havuza aldık. Gemi pırıl pırıl oldu. İlk seferini İspanya'ya yaptık ve oradan yükleme yapıp ve tekrar Türkiye'ye geldik. Birsüre zararına çalıştık ve gün geldi para kazanmaya başladı ve hatta bir seferinde bir gemi parası navlun kazandı. Bu gemiyi senelerce çalıştırdık ve hep para kazandık. Çok bereketli bir gemiydi.

Bu gemi sayesinde 1990'da Japonya'dan 28,000 dwt'luk Handy-Size bir kuru dökmeyük gemisi satın aldık.

Geminin sahibi, asla unutulmaması gereken çok vasıflı bir armatördü. Gemi Mitsubishi Tersanesi'nde havuza girdi. O zaman geminin halinden rahatsız olmuştuk. Oysa bir samuray olan bu Japon armatör geminin gerekli tüm onarımları tamamlandıktan sonra bize teslim edilmesi talimatını verdi. Satılmış gitmiş bu gemiye muazzam masraf yaptı. Onunla sonraları çok dost olmuşuzdur ve dostluğumuz devam etmektedir.



Mehmet İnce kosteri. Kaynak: Bedri İnce arşivi.

Bu gemimize *"Mehmet İnce"* adını verdik.

Daha sonra bir Amerikalı armatörden Seattle'de 28.000 dwt'luk bir gemi satın aldık. Geminin sahibi hurda tersanesi olan Alman kökenli babacan biriydi. Gemi o kadar mükemmel bir haldeydi ki, doğrusu neden sattığını sorduk. Bize eşiyle karar verdiklerini ve artık çalışmayacaklarını ve California'da resmen keyif sürdüreceklerini söyledi.

Bize gemiyi Kore'de teslim edeceklerini bildirdiler. Pusan'da gemiye çıktık. Gemide Burmiester makine vardı. Muazzam bir gemiydi. Baktık ki gemi sessiz şekilde kayıyor ve böylece gemiyi aldık.

Koreli mürettebattan da çok şeyler öğrendik. Bu gemiye *"İnce"* adını vermiştik.

Bu gemi uzun yıllar seferler yapmıştır. Merve gemisini günü geldiğinde hurdaya verdik. Filoyu yenileme adına İnce gemisini Tahir Sarıoğlu'na sattık.

Artık filo yeni gemilerle ve daha yüksek tonajdaki gemilerle değişiyordu. *"İnce Marmara"* bu gemilerden biri olmuştur.

Handy-Max sınıfına geçmiştik. 2002'de Tsunishi Tersanesinde inşa edilen yeni bir gemiyi satın aldık ve hem yeni inşa gemi alarak filoyu büyütürken ikincel gemiler de satın alıyorduk.

2009'dan itibaren Çin'de Cosco'ya 3 adet 58.000 dwt'luk gemisi siparişi verdik.

Ayrıca 2 adet 105.000 dwt'luk gemilerden birini satın aldık ve diğerinde kusur bulduğumuzdan ikincisini iptal ettik.

Buarada Japon İmebari tersanesinde 28.000 dwt'luk iki gemi inşa ettirdim. Daha sonra 612.00 dwt'luk Super Handy Max gemi inşa ettirdim.76.000 dwt'luk 2 adet Panamax gemi inşaatımız devam etti. Bu gemiler filomuza katıldılar.



İnce 1 genel yük gemisi. Kaynak: Bedri İnce arşivi.

Bu gemilerle birlikte 14 gemilik bir filo kurduk.

Japonlar çok ciddi ve düzgün insanlar. Onlar bize çok güvendiler ve yardımcı oldular. Mitsubishi ilk defa bir Türk armatörüne kredi verdi.

Babam Mehmet İnce, dedemle birlikte çalışırdı. Daha sonra yorgunluk hissederek emekli oldu ve genç yaşta vefat etti. 1974'de ilk gemimiz denize indirilmişti. Babam dört ay sonra vefat etti.

Annem Hatice İnce 91'de vefat etti. Biz dört kardeşiz; Ben dört kardeşin en büyüğüyüm. Diğer kardeşlerim; Hicri İnce, Sami İnce, Nuran Şahinkaya'dır.

Eşim Halime İnce ve çocuklarımız Mehmet İnce, Emin İnce ve Merve İnce olmak üzere üç evladım ve sekiz torunum var. Hayli kalabalık bir aile olmaktan mutluluk duyarız ve bir aile şirketi olduğumuzu da belirtmek isterim.

Beylerbeyi'ne olan sevgim ve bağlılığım hep devam eder. Orada çocukluk ve gençlik anılar var. Ayrıca Boğaziçi'nin nadide sahil köylerinden biri olmuştur. Orada inşa ettirdiğim okul babam Mehmet İnce'nin adını taşımaktadır.

İlk ve orta tahsilimi İstanbul´da tamamladıktan sonra iş hayatına atıldım. Ticaret ve imâlat sanayinde çalışmalar yaptım. Denizci bir ailenin üyesi olarak 1970 yılından itibaren tamamen denizcilik sektörüne yöneldim ve İnce Şirketler Grubu'nu kurdum.



İnce Marmara kuru dökmeyük gemisi.



İnce Akdeniz, İnce Kastamonu ve İnce Karadeniz inşa edildikleri tersanede

İnşaatlarının tamamlanacağı güne hazırlanmaktalar.

Türk denizcilik sektörünün gelişmesinde pekçok faaliyetlere gönüllü olarak iştirak etmişimdir. Motorlu ve Yelkenli Gemi Armatörleri Kooperatifi'nin yönetim kurullarında çalıştım. Deniz Ticaret Odası'nın kurucu üyelerindenim. Sırasıyla Meclis üyeliği, Yönetim Kurulu Üyeliği ve Meclis başkan vekilliği yaptım. Türkiye Odalar ve Borsalar Birliğinde, Türk Deniz Ticaret Odaları Konsey Üyeliği ve daha sonrada Odalar ve Borsalar Birliği Yönetim Kurulu üyeliğinde bulundum. Türk Deniz Eğitim Vakfı - Tüdev ve Deniz Temiz Derneği -Turmepa´nin kurucu üyelerindenim. Ayrıca İstanbul Büyük Klüp Derneği gibi pek çok sivil toplum kuruluşlarının da üyesiyim. Son olarak Türk Armatörleri Birliği gibi çok önemli bir meslek kuruluşumuzun Yönetim Kurulu Başkanı seçilmiş olmaktan ayrı bir gurur duymaktayım.

Singapur'da bir şirketimiz var. Orada brokerlik de yapıyoruz. Tüm işletmeyi kendimiz yapıyoruz. Gemilerimi Spot çalıştırıyorum.

Ekonomik sıkıntıların yaşandığı dünyada çok dikkatli bir işletme politikası uyguluyoruz.



M/V İnce Akdeniz

Karadeniz'e çalışan 15 çektirmemiz vardı.

Dedem Mavnacılar Kooperatfi kurucusu ve derneğin başkanıydı. Karadeniz'e çalışan 15 çektirmelerimiz vardı.

İnebolular Karadeniz ve İzmir hattnda gemi çalıştırmayı tercih etmişlerdir. Biryerde de bizim meslekdaşlarımız olan Rize'lilerin de Karaköy'de aynı yapıda bir başka kooperatifi vardı. Onlarınki Motorlu ve Yelkenli Gemi Armatörleri Kooperatifi'ydi. Başkanı İsmail Kaptanoğlu birgün dedem Mehmet Uzunoğlu'yla Arap Camiinin bahçesinde oturup sohbet ediyorlar. İsmail Kaptanoğlu motorların ayrı ayrı çalışmasının doğru olmadığını belirterek kooperatifleri birleştirmeyi öneriyor.



Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ı ziyaret anısı. (Soldan) Bedri İnce, Halim Mete, Metin Kalkavan, Bayram Aslan, Eşref Cerrahoğlu, Servet Yardımcı, Rıdvan Kartal, Erhan Bayraktar, Cihan Ergenç, (Sağ sıra) Başbakan Binali Yıldırım, Cengiz Kaptanoğlu, Kemal Yardımcı, Nevzat Kalkavan, Yılmaz Ulusoy, Yalçın Sabancı, Erol Yücel, Koray Deniz.



Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ı ziyaretlerinde Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı Bedri İnce.



Bedri İnce ve eşi Halime İnce, Jotun'un davetlisi olarak Norveç'e yapılan seyahat sırasında.

Kaptanoğulları dört beş kardeştiler ve Hal'deki Baltacı denilen Siirtli vesair birtakım haraç peşinde olan loncalara karşı direnişleriyle de tanınmışlar ve Hal'den bu loncaları temizlemek suretiyle denizcilerin daha kolay çalışmalarını sağlamışlardır.

Böylece Yağkapanı'ndaki dernek kapatılıyor ve Ömer Abed Han'daki Motorlu ve Yelkenli Gemi Armatörleri Kooperatifi bünyesinde birleşiyorlar.

Dedem Mehmet Uzunoğlu vefat ettikten sonra Hakkı Şekerci İnebolu'lu olarak kooperatife üye olmuştur. Ben de gemi sahibi olduğumda hem kooperatife ve hem de Ziya Kalkavan Türk Armatörleri Birliği başkanı olduğunda, oraya da üye oldum.

Ziya amcamız beni genç ve çalışkan görünce yönetim kuruluna üye yapmıştır. Allah rahmetler eylesin.

İsmail Kaptanoğlu ise benim Kooperatif'te çalışmamda israr ediyordu. Nitekim Kooperatife yönetim kurulu üyesi yaptılar. Velhasıl İsmail Kaptanoğlu rahmetli oluncaya kadar Kooperatifte meccanen çalıştım.

Deniz Ticaret Odası kurulduğunda Meclis Üyesi seçildim. Ardından Odalar Birliği Konsey Üyesi seçildim.

Daha sonra Meclis Başkan Yardımcılığı yaptım. Odalar Birliği'nde Fuat Miras'ın istifasını takiben birinci yedek olarak onun yerine geçtim. Halim Mete Başkan yardımcısı idi.

Şadan Kalkavan Türk Armatörleri Birliği başkanı olarak uzun yıllar çalışmıştır. Rahmete kavuştuğunda arkadaşlarımızın teveccühü sonucu Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu başkanı olarak bu onurlu görevi üstlendim.

Evrenye'yi unutmadım ve bir gemime *"İnce Evrenye"*, diğerine *"İnce İnebolu"* adını verdim.



Kaynak: İnebolu Belediyesi fotoğraf arşivi.

Haritalarda, turizm broşürlerinde tanımlandığı üzere, *"Gemiciler"* İnebolu'nun doğusunda, Abana yolu üzerinde bir köydür. İnebolu'ya 12, Abana'ya 9 km uzaklığındadır. Eski adı olan Evrenye daha çok bilinir. Kastamonu iline 102 km, İnebolu ilçesine 12 km,İlişi köyüne 11 km uzaklıktadır.

İsterim ki, bu değerli eser vasıtasıyla köklerimizin geldiği yöreleri daha ayrıntılı olarak anlatalım ve bu eserde yerverelim.

Büyük Türk gezgini Evliya Çelebi de meşhur Seyahatnamesi'nde İnebolu'ya ve 12 km doğusundaki köye uğradığını, köyün güzelliğini, tarihi çınarlarını, halkının çalışkanlığını ve devlete bağlılığını çok güzel bir şekilde anlatmaktadır.



Kaynak: İnebolu Belediyesi fotoğraf arşivi.

"Evrenye", ya da *"Gemiciler"*, Kastamonu ilinin İnebolu ilçesine bağlı bir köydür.

Evrenye'nin kuruluşundan beri Evrenyeliler ve İnebolular devletin tüm savaşlarına bütün imkânlarıyla katkıda bulunmuştur. Milli Mücadele yıllarında, Kurtuluş Savaşı'nda İstanbul'dan kaçırılan cephanelerin mağnalarla İnebolu'ya sevkinde, karaya çıkarılıp kağnı arabalarıyla Ankara'ya ve Anadolu'ya ulaştırılmasında kadın erkek, genç yaşlı bütün halkın emeği ve alın teri vardır.

Onun için Türk Cumhuriyeti'nin kurucusu Türk Orduları'nın Başkumandanı Mustafa Kemal Atatürk, Kurtuluş Savaşı'nın en karanlık günlerinde *"Gözüm Sakarya'da kulağım İnebolu'da"* demiştir. Savaş kazanıldıktan sonra da yöre halkının bu fedakarlığını İnebolu Mavnacılar Cemiyeti'ne Türkiye Büyük Millet Meclisi kararıyla İstiklâl Madalyası vererek ödüllendirmiş ve savaş sonrası İnebolu'ya gelerek halkı kucaklayıp, teşekkür etmiştir.

İnebolu nice yıllar sonrasında karayoluyla diğer illere ve anayola bağlanmıştır. Evrenye'de kalan komşulardan otobüslerle çok zahmetli yolculuklar yaptıklarını dinlerdik

Nihayet doğasıyla, insanının misafirperverliğiyle, Evrenye gezilecek, görülecek ve tatil yapılacak Karadeniz'in şirin sahil ilçelerinden biri olmaktadır.



İnebolu, Evrenye yöresinden otobüslerle yapılan yolculuk hayli yorucu olmaktaydı. Ancak anayola bağlanmış olması sayesinde artık bazı yükler kamyonlarla Ankara'ya ve İstanbul'a taşınır hale gelmişti. Fotoğraf- Foto Necdet/ İnebolu. Kaynak: Bedri İnce arşivi.

İstanbul'daki Yağkapanı ve Balkapanı iskeleleri

Yağkapanı ve Balkapanı deniz vasıtaları yoluyla yük taşımacılığında çok önemli işlevlere sahiptiler. İstanbul'a dışarıdan giren ürün, kapanlarda gerekli işlemi gördükten sonra, bir kurul tarafından dağıtıma tabi tutulurdu. Böylece halkın muhtaç olduğu zaruri maddelerde karaborsa önlenir, âdil bir dağıtım sağlanırdı. Bu da halkın ve halkın ihtiyaçlarının devletçe gözetilmesi, fırsatçı kişilerden korunması adına önemli bir uygulamadır.

Kapanlara her türlü zahire ve hububat türü malları getirme işlerini yüklenen büyük tüccarlara ve gemi sahiplerine *"Kapan tüccarı"* veya *"Kapan hacıları"* denirdi. XVIII. yüzyıl ortalarında İstanbul'un zahire (yağ, bal, peynir vb. ihtiyaç malzemeleri) ihtiyacının yüzde doksandan fazlasını bunlar karşılıyordu. Bu kişiler Osmanlı topraklarından veya dış ülkelerden yüklendikleri malzemeleri İstanbul'a getirdiklerinde ilgili kantara boşaltırlar, "Çardak" (gümrük) işlemlerini yaptırırlardı. Kapanlardaki fiyatlandırma da kapan hacılarının bildirdikleri alım fiyatı ve diğer ücretler dikkate alınarak yapılmaktaydı.

Osmanlı Devrinde İstanbul'da Faaliyet Gösteren Kapanlar; Eminönü'deki *"Unkapanı"*, Galata'daki *"Yağkapanı"* ve Tahtakale'deki *"Balkapanı"* ydı. Bu semtler adlarını buradan almışlardır.

Yelkenli motorlu çektirmeler ve guletler devri neden 70'li yıllara kadar gelmiştir.

İstanbul'da gemilerin yanaşacağı doğru dürüst ve yeterli liman ve rıhtımlar olmadığı gibi, özellikle Karadeniz kıyılarında gemilerin barınacağı mendireklerle donatılmış ve gemilerin yanaşabileceği rıhtımlara sahip limanlar çok sonraları gerçekleşebilmiştir.



1930'lu yıllarda İnebolu iskelesi.

İngiliz Konsolosluk belgelerine göre yabancı ülkelerle ticarî ilişkilerin yoğunluğu nedeniyle 1892 sonu itibarıyla uğrak yapan 278 geminin büyük çoğunluğu yabancı bayraklı buharlı gemilerdi. İnebolu'ya en çok mal ihraç eden ülkeler İngiltere ve Fransa idi. Uğrak yapan Osmanlı gemilerinin tamamı yelkenli çektirmelerden veya guletlerden oluşuyordu. Birdiğer fotoğraf da İnebolu'nun diğer Karadeniz sahil yerleşimleri gibi nasıl limandan mahrum halde olduğunu göstermektedir.

Gemiler deniz derinliği yeterli olduğundan sahilin biraz açığında demirlemek zorunda kalmaktadırlar. Ama yanaşacakları bir iskele yoktur, bir rıhtım yoktur.

Fırtınalı havalarda barınacakları bir mendirek mevcut değildir. Haliyle gemilere ulaşmak, gemilerden karaya ulaşmak için mavnalara, motorlara, kayıklara olan ihtiyaç bu kıyı kentlerinde korunaklı limanlar inşa edilinceye kadar devam edecektir.

Bu sayfada ve arka sayfada yeralan fotoğraflar iki gerçeği görüntülemektedir; Bunlardan biri 30'lu yıllara aittir ve İnebolu iskelesine nedenli fazla sayıda geminin uğrak yaptığını göstermektedir. Bu gemiler o devrin geleneklerine göre Posta Vapurlarıdır; tarifeli seferlerle hem yolcu ve yük taşıması yapmaktadırlar. Ayrıca fotoğraflarda yeralan gemiler Hususi Müteşebbis olarak adlandırılan Türk armatörlerine ait olan posta vapurlarıdır.

İkinci fotoğraf 50'li yıllara aittir ve balıkçı barınağının inşa edildiği görülmektedir. 1945'de inşaatı başlayan Kdz.Ereğli limanı mendireği ve rıhtımları inşaatı 1952'ye kadar devam edecektir. 1948'de başlayan İnebolu limanı inşaatı ise birçok gecikmelerle 1975'e kadar devam edecektir. Limanların yetersizliği nedeniyle Karadeniz boyunca gemiler yine sahilin karşısında demirlemek zorunda kalmışlardır.



İnce Denizcilik adına 2014 yılında Japon İmabari Tersanesi'ne sipariş edilen 2 supramax geminin birincisi olan M/V İnce Tokyo isimli kuruyük gemisi Şubat 2016'da teslim alındı. 199 metre boyunda, 32 metre genişliğinde ve 61,494 dwt. olan , M/V İnce Tokyo isimli kuruyük gemisine Singapur bayrağı çekildi.

İnebolu Dek Kayıkları

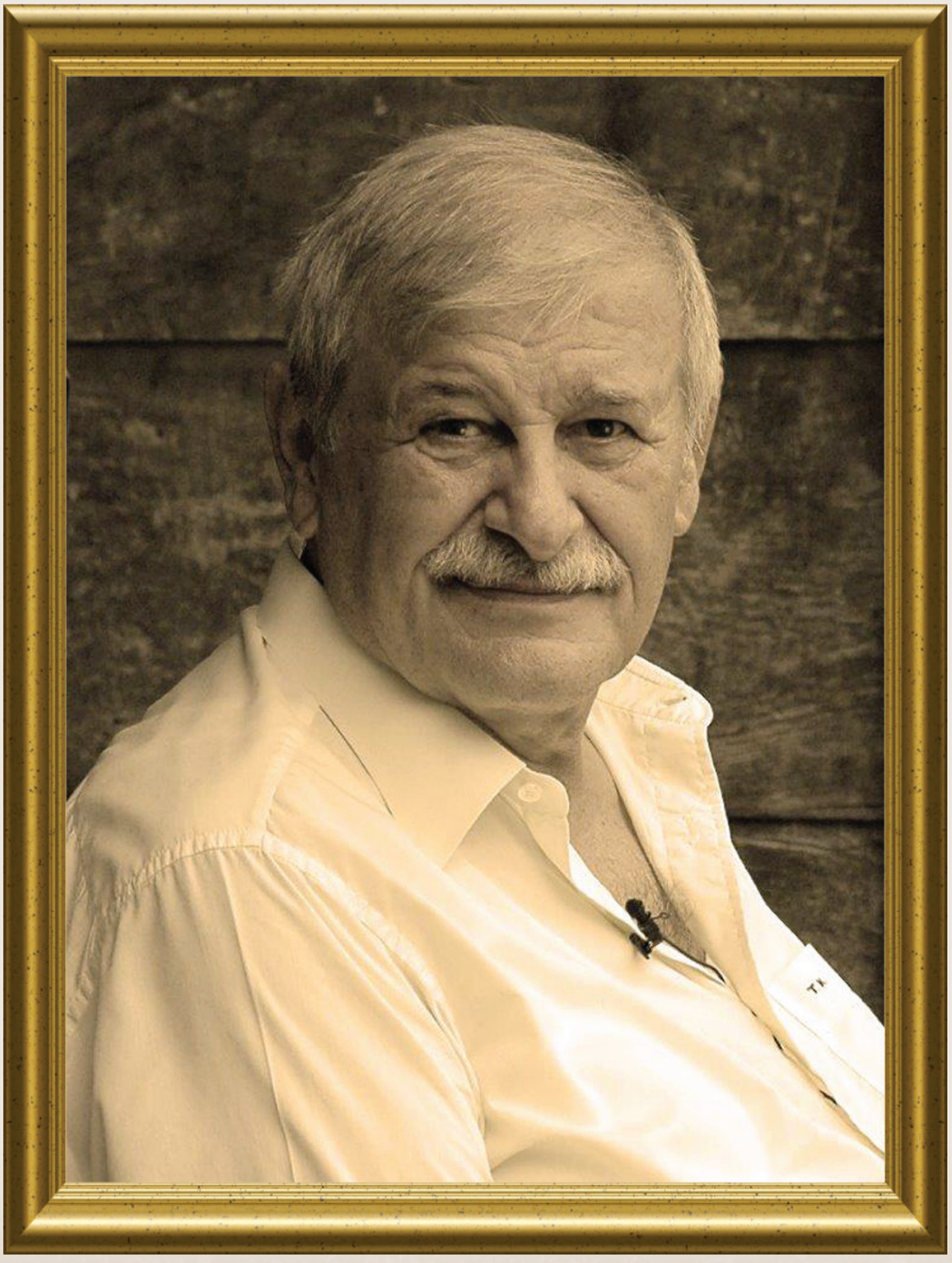


Bu tekne, günümüz yapım tekniklerinden farklı olarak inşa edilmiş ve bu özelliği ile bir bütün olarak korunabilmiş dünyada bilinen tek örnektir. 8.80 m boyunda, 1.92 m eninde ve 0,90 m yüksekliğinde ki tekne *"Kabuk yöntemi"* olarak tanımlanan yapı tekniğine göre inşa edilmiştir. Bu tekniğe göre teknenin önce dış kaplamaları eğri ve kesme çivilerle bağlanmakta, daha sonra ısıtılarak şekil verilmiş nal şeklindeki postalar ile tekne yapısı kuvvetlendirilmektedir.

Dek Kayıkları yine liman olmayışından, gemilerin açıkta demirlemelerinden ötürü İnebolu'lu tekne yapımcılarının denizde süzülerek gidebilen, dalgaları yarabilen, narin, fakat denizci sandallar üretmek düşüncelerinden doğmuştur.

İstiklal Harbi'nde İnebolu ve Kastamonu havalisinden yapılan silah, cephane ve askeri malzeme naklinde görev alan İnebolu Kayıkçılarının gösterdikleri özverili ve insan üstü gayretleri ile kahramanlıkları TBMM'nce takdir edilmiş ve Kayıkçılara 11 Şubat 1924 tarihinde törenle Beyaz Şeritli İstiklal Madalyası ve Beratı verilmiştir. Bu kayık o dönemde cephane naklinde kullanılan kayıklardan biridir.

TURGUT KIRAN





Turgut Kıran'nın yaşam öyküsü

1935 yılında Rize'nin Derepazarı ilçesinde doğdu. Annesi ve babasıyla birlikte 6 yaşına kadar Fatih Fener semtinde yaşadı.

1941'de babam Tahir Kıran vefat etti. O yıllarda Türkiye İstiklal Savaşı ardından Türkiye Cumhuriyeti olarak yeniden kurulmanın heyecanı ve yeniden ekonomik ve sosyal kalkınmasını tesis çabası içersindeydi. Türkiye II. Dünya Harbi'ne katılmasa da dünya harbinin zorluklarıyla karşılaştı. Annesi Zehra Hanım çocuklarını alarak Rize'ye dönmeye karar verdi. Denizyolları İşletmesi'nde kaptan olan dayısı, annesinin ve kızkardeşiyle birlikte Turgut Kıran'ın Rize'ye dönmesini sağladı.

Turgut Kıran, ilkokulu Rize'de bitirdi. 12 yaşında çalışmak için tekrar İstanbul'a döndü. Çocuk denecek yaşta Perşembe Pazarı'nda bir torna atölyesinde çırak olarak işe başladı. Onu gelecek yıllara başarıyla taşıyacak olan değişim ve ustalaşma, bu torna atölyesinde ilk çalışması ve edindiği deneyimler oldu.

II. Dünya Dünya Harbi sonrasında ülkede hakim olan yaşam zorluklar içersinde hem torna atölyesinde çalıştı ve hem de Tophane Akşam Sanat Okulu'nda okudu ve Torna Tesviye bölümünden mezun oldu.

Turgut Kıran, 1956-58 yılları arasında vatani görevini Kırklareli - Lüleburgaz'da topçu sınıfında tamamladı. Askerlik dönüşü azmi sayesinde mesleğinde çıraklıktan ustalığa terfi etti. Girişimci ruhu o genç yaşında Perşembe Pazarı'nda 1959 yılında kendi torna atölyesini kurdu ve ticari hayata girmesini sağladı.

Turgut Kıran Bey'le seneler öncesinde yaptığım bir röportaj vardı. Bu röportajı Referans Gazetesi Deniz Ticareti sayfalarında yayınlamışımdır.

2 Kasım 1015 günü ise Tamer Kıran'ın yönlendirmesiyle Altunizade'deki Denizcilik İş Merkezi'deki Kıran Holding'de Turgut Kıran'la yeniden sohbet imkanını buldum.

Anlattığı yaşam öyküsü bir tekrar olarak görülmemelidir. Turgut Kıran yaşam öyküsünü şöyle anlattı; Babam Tahir Kıran İstanbul işgal altındayken İstanbul'a göçetmiş ve Azapkapı'da kahvehane açmıştı.

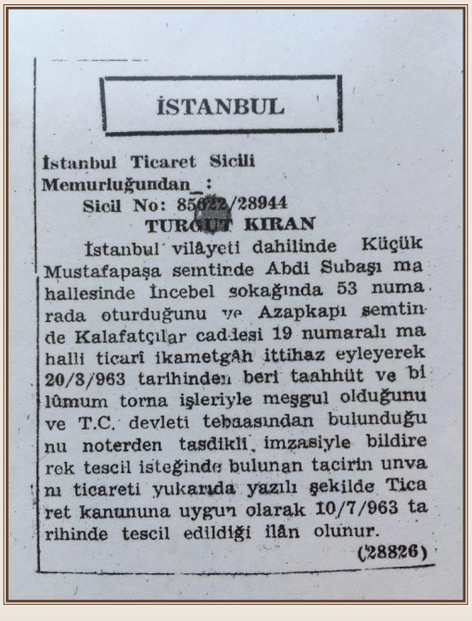
Anneannem Hasan Kaptan'ın kızı Nezihe Hanım'dır. Anneannem 1852 doğumluydu.

Hasan Kaptan'ın yelkenli tekneleri vardı.

Baba tarafından dedem Muharrem Ağa idi. Onların lâkabı *"Delihüseyinoğulları"* idi. Zamanında Konya'dan Rize'ye iskan edilmişlerdir. Dedem İstanbul'da anneannemi görüyor ve tutuluyor. Sonunda evleniyorlar. Dayım Osman Aksu Kaptan'dı. Yolcu gemilerinde kaptandı. O devirde Türkler sadece asker olur, devlet kapısında memur olur, ya da tarlada reçber olurdu. Zanaatkârlık hep diğer ekalliyete aitti.

Soyadı kanunu çıkmadan önce lâkapları "Delihüseyinoğulları" iken soyadı kanunu çıkınca kimi *"Demirtaş"*, kimi *"İlk bahar"*, kimi *"Tufanoğlu"* soyadını almıştır. Babam da *"Madem ki Delihüseyinoğlu demişler, ben de Kıran diyeyim" diyerek, kırıp döken gibi bir Karadeniz nüktesi yapmış ve soyadımızı böyle yazdırmış."*

Anne tarafımın lâkapları *"Hacıalioğulları"* idi. Onlar da soyadı kanunu sonrasında *"Aksu"*, *"Göksu"*, *"Güneysu"*, *"Tarı"*,*"Acar"* gibi soyadları almışlardır.



İSTANBUL

İstanbul Ticaret Sicili Memurluğundan_:
Sicil No: 85622/28944
TURGUT KIRAN
İstanbul vilâyeti dahilinde Küçük Mustafapaşa semtinde Abdi Subaşı mahallesinde İncebel sokağında 53 numarada oturduğunu ve Azapkapı semtinde Kalafatçılar caddesi 19 numaralı mahalli ticari ikametgâh ittihaz eyleyerek 20/3/963 tarihinden beri taahhüt ve bilûmum torna işleriyle meşgul olduğunu ve T.C. devleti tebaasından bulunduğunu noterden tasdikli imzasiyle bildirerek tescil isteğinde bulunan tacirin unvanı ticareti yukarıda yazılı şekilde Ticaret kanununa uygun olarak 10/7/963 tarihinde tescil edildiği ilân olunur.
(28826)

Çok ilginçtir 1963 yılında İlyas isimli bir bey geldi ve bana "Tahir Ağabeyin oğlu musun?" diye sordu. Ben çok şaşırmıştım. Samsun'luymuş. Ben o yıllarda tornacıydım. Adamcağız babamı çok sevdiğini, çok saygı duyduğunu ve vefatından dolayı çok üzüntü duyduğunu söyledi. O kadar acıdım ki, benden para mı isteyecek derken, vefatını çok geç duymaktan derin üzüntü duyduğunu belirtti. Samsun'da eşinin hastalanması nedeniyle İstanbul'a geldiğini söyledi. Ben de beni nasıl bulduğunu sordum.

"Azapkapı'da kunduracı Salih Usta var. Ona sordum. O anlattı" dedi.

Sonra oturup babama ait anılarını dinledim. Babamla kendisinin vartaları varmış. Bunlar o zamanın yelkenli sandalları. Babamın idaresiyle Milli Mücadele'de Anadolu'ya silah ve cephane aktardıklarını, kürekle Sakarya'ya kadar sandalla ve bazen de yelken açarak gittiklerini hatırlattı. Bir seferinde cephane yüklü olarak gece Karadeniz'e açılmak üzereyken, muazzam bir mehtap varmış. Onun deyimiyle "Tam ay denizi kaldırıyor."

İngiliz devriyesi gelip, etrafında dolanmış, ama bozuntuya vermeden kürek çekmeyi sürdürmüş ve bir dağın eteğine sığınmış. Ardından rüzgarı yakalamış ve yelken açıp Sakarya'ya kadar seyretmiş. Bunlar hep babamın arkadaşlarıydılar.

Bana gelince Remzi Kayaer dayım çarkçıbaşıydı. Benim de Perşembe Pazarı sahilinde torna tezgahım vardı. Birgün bana Deniz Nakliyat'ın Kar gemisinin ihale yoluyla satışa çıkartıldığını ve bu gemiyi benim almamı tavsiye etti. Benim gemi sahibi olmak gibi bir düşüncem yokken, dayım beni gemi almaya yönlendirdi. Kısa zamanda bir teklif hazırladım ve ihaleye girip kazandım.



Turgut Kıran'nın babası Tahir Kıran
Kaynak: Kıran ailesi arşivi.

Çocukken Fener'de Dr. Sadık Ahmed Caddesi'ndeki evimizde oturduk. Evimiz "Kırmızı Mektep" dedikleri kırmızı tuğlalı Rum okulunun yanındaki Sancaktar Yokuşu'nun sonudaydı. Ardından yine Fener'de Camcı Çeşmesi Yokuşu'na taşındık. Arada plasik enjeksyon makineleri yaptım. Macar makineci bir subay Türkiye'ye kaçmıştı. Onunla tanışmıştım. Birlikte plastik makinesi yaptık. Sonradan bu makineyi yurtdışında bir İtalyan'a sattık.

Kar gemisini satın aldıktan sonra bizim atölyenin önünde kıçtan kara bağladım ve çok büyük tadilat yaptım. Mesela köprüüstü baştaraftaydı, söktüm kıçtarafa aldım. Tüm soğukhava donanımlarını söktüm çıkardım ve koster tip bir kuruyük gemisi haline çevirdim ve *"Tahir Kıran"* adını verdim.

Askerden geldikten sonra 1965 yılında evlendim. Aynı zamanda Küçükmustafa Paşa Karadeniz Caddesi'nde bir apartmandan daire satın aldım ve oraya taşındık. O yıllarda üç gemi daha inşa ettim. Ardından Yıldız'da Barbaros Bulvarı üzerinde diyeceğim bir apartımandan daire satın aldım ve ailemle bu daireye taşındım. Annem ise camiye yakın diye Küçükmustafa Paşa'da oturmaya devam etti.

Şirket ilk olarak yazıhanem Kalafatyeri'ndeydi. Sonra Torna atölyesini oradan Topkapı'ya taşıyınca yazıhane de orası oldu. Birkaç sene sonra Galata Karaköy'de Murat Han'da kiraya çıktım. Murat Han Kefeli Hüseyin Hanın arkası oluyordu. Daha sonra Altunizade'deki Denizciler İş Merkezi'ne taşındık.

Beş oğlum var ve her birini yurtdışında okumaya gönderdim ve hepsi de çok başarılı oldular. Dört numara olan Murat Kıran benimle çalışmayı sevdi ve gemi inşaatı alanında ilerledi. Halen tersanenin başında olduğu gibi Gisbir'in de yönetim kurulu başkanıdır.

Birdiğer oğlum Tahir Kıran, onun da bizi de aşan hamiyet hislerine derin saygı duyuyorum. Tahir Kıran memleketimizin muhtelif yerlerinde benden fazla okullar inşa ettirmiştir.

Bir gemimiz daha 11 aylık iken İspanya'da yanmıştı. Bu gemiyi yedekleyerek Türkiye'ye çektik. Bana bu geminin hurda olduğunu söylediler. Ben ise israr ettim ve gemiyi yeniden denizlere kavuşturdum. Sigortası paramızı ödemişti.

Bu amaçla saç almıştım. 1984'de teşvik çıkmıştı. Böylece Kırantaş adına Gökay adı verilen gemi inşa oldu.





Derepazarı Belediyesi'nin kayıtlarına göre;Derepazarı'ının tarihi olarak çok kapsamlı bir bilgi henüz araştırmalara rağmen çıkmamıştır. Bulunan kalıntılarda toprakların eskiden Filandoz, şimdiki adıyla Derepazarı, Rize merkezin hemen yanında bulunduğundan her zaman Rizenin uğradığı işgallerden nasibini almıştır. Fakat şöyle bir durum var ki Derepazarında o zamanlar iskân olmadığı için hiçbir şekilde bir zarar görmemiş, sadece işgal eden her devlet uzun kıyıları sebebiyle denizden ticaret, askeri ve sıhhiye açısından destek almıştır. Ticaret açısından belli günlerde satışların su kenarında yapılıyor olmasından mütevellit isminin Derepazarı koyulduğu yönünde bir inanç hakimdir.

Gisbir- Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği'nin Başkanı olan oğlu Murat Kıran babası Turgut Kıran'ı şöyle tanımlamıştır; *"Babamın Topkapı'da 1973 yıllarında bıraktığı ama sahibi olmaya devam ettiği torna atölyesi vardır. Ben 19 yaşında bu atölyede çalışmaya başladım. Babam, çok deneyimli ve mahir bir tornacıydı. Yaratıcı kişiliği mesleğine yansımış ve mesela Türkiye'de ilk plastik enjeksiyon makinesini 1961'de babam yapmıştır.*



Turgut Kıran babası Tahir Kıran'la
Kaynak: Kıran ailesi arşivi.

Türkiye, plastik üretimiyle de babam sayesinde tanışmış. O yıllarda Pirelli, Goodyear gibi araç lastiği fabrikaları açılmıştı. Bu firmaların burada imâl edilemediği için yurtdışından getirdiği bazı malzemeler varmış, Onları da babam üretmiş ve böylece yerli üretim tesis edilmiş.

Babamın torna atölyesi, o zamanlar Türkiye'nin en büyük atölyesiydi. 1972'nin sonunda ise armatörlüğe adım atıyor ve ilk gemisini Deniz Nakliyat'ın ihalesinden alıyor. armatörlük yaşamı böyle başlamıştır ve yıllar içersinde o gemiyle ustalığa dönüşmüştür. Nitekim 2013'de filomuz 20-30 gemiye ulaşmış bulunuyordu."

Edindiği tecrübeler sayesinde 1959-2008 yılları arasında geçen elli yılda kendi şirketleri yanısıra Türk Denizcilik sektörünün gelişmesine yoğun emek vererek önemli etkiler tesis etti. Türkiye'nin önde gelen armatörlük şirketleri arasında yeralan Turgut Kıran'ın başkanlığındaki Kıran Holding, sahibi olduğu gemilerle dünya denizlerinde Türk bayrağını gururla dalgalandırmaktadır.

1.2 Milyon dwt'u aşan güçlü filosu ve hizmet sağladığı sektörlerdeki bin çalışanıyla büyük bir aile konumunda olan Turgut Kıran'ın beş oğlu; Tamer Kıran, Tahir Kıran, Murat Kıran, Barbaros Kıran, Gökhan Kıran Holding yönetiminde görevlerini başarıyla sürdürmektedirler.





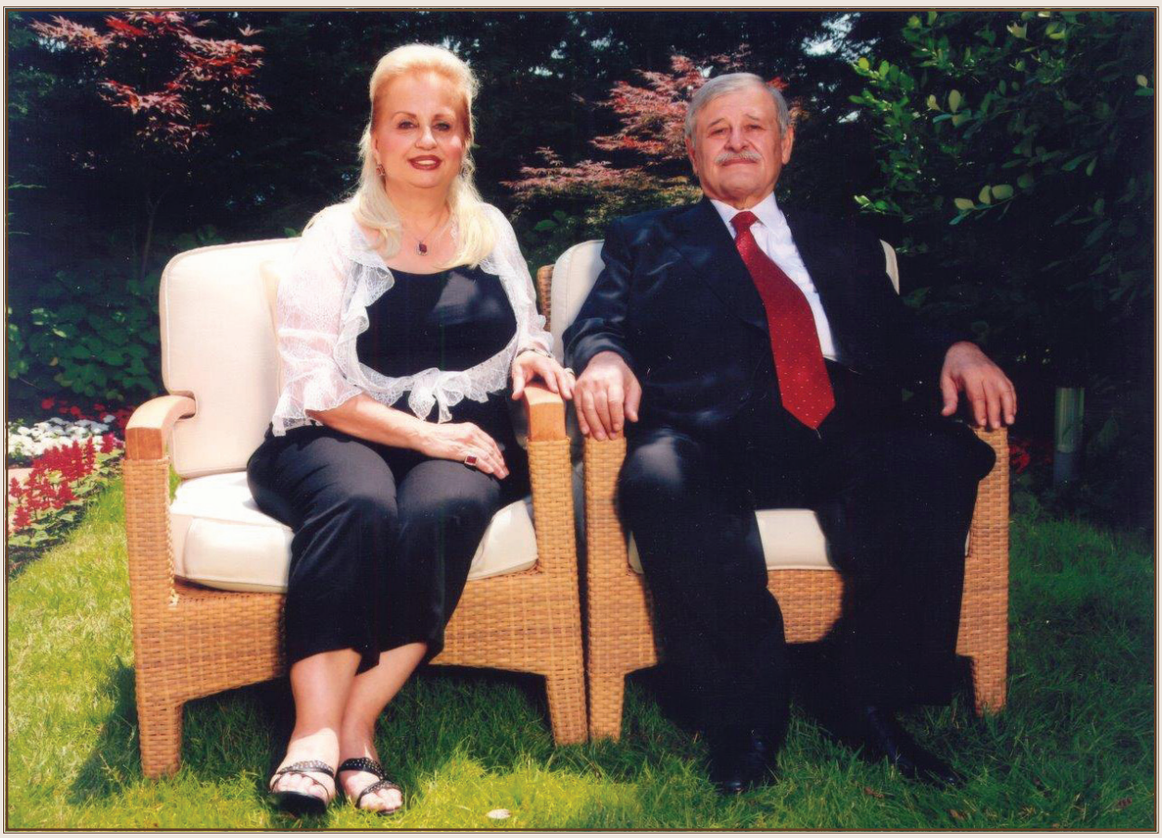
Rize, Derepazarı Rize Üniversitesi Turgut Kıran Denizcilik Yüksek Okulu'nun Açılış törenine o yıllarda başbakan olan Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan Onur misafiri olarak davet edilmişti.

Rize ve Derepazarı için söyleyeceklerim var

Turgut Kıran *"Rize ve Derepazarı için söyleyeceklerim var"* diyerek memleketine olan tutkusunu şöyle anlatmıştır; "Rize zaten, doğası, iklimi, denizi ve çalışkan, misafirperver insanlarıyla Türkiye'nin, hatta dünyanın sayılı en güzel şehirlerindendir.

Doğduğum ilçem Derepazarı Karadeniz'in sahili bozulmamış doğallığını koruyan en bakir en nezih ilçelerindendir. Sahilde evlerimin bulunduğu Yanıktaşköyü'nün hemen altında ilçemizin girişinde, kendi ismimi taşıyan Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi Turgut Kıran Denizcilik Yüksek Okulu'nu yaparak, o yıllarda Başbakan olan Cumhuşbakanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan ve Hanımefendinin katıldığı bir törenle hizmete açtık.

Yine İlçemizde eşim Günay Kıran'ın ismini taşıyan Anaokulunu ve Kültür Merkezi'ni hizmete açtık. Yüksek okulumuzun hemen yanında Okulun dekan ve öğretim üyelerinin ailece oturduğu modern bir lojman binası yaptırdım.



Turgut Kıran ve eşi Günay Kıran

Rize Vakfı'nın kurucusuyumdur. Netice'de sosyal sorumluluk kapsamında Rize şehrimiz başta olmak üzere ülkemizin değişik şehirlerindeki eğitim kurumlarına, burs, staj ve benzeri hayır yardımlarımız devam edecektir. Türk gençlerinin uluslar arası standardlarda eğitim ve öğrenim alması adına her yıl lise ve üniversite düzeyindeki kendi vakıf okullarına burs sağlıyoruz. Holding sosyal sorumluluk projeleri kapsamında günümüze dek çağdaş koşullara uygun olarak yenilediği köy okullarıyla eğitimin her an takipçisi durumundadır.

Artık emekliliğimi yaşıyorum. Ben senenin üç ayını Derepazarı ilçemde bulunun ikametgâhımda geçiririm. İlçenin tüm halkıyla kaynaşırım. Ramazanları eşimle birlikte ilçemde tutarım. Dokuz torunum vardır. Onlar da gelirler; günlerimi burada veya İstanbul'da eşimle birlikte onlarla ilgilenerek geçiririz. Torun sevgisi bambaşka bir duygu, yaşamak lâzım.

Burada geniş bağ ve bahçelerim vardır. Bu bahçelerle ilgilenirim, toprakla birebir temas ederim. Bahçelerime yöremizde yetişen her türlü meyve ve sebzeyi dikmişimdir, ekmişimdir. Kendi elimle toplar yerim, eşe dosta ikram ederim. Neticede topraktan geldik, bir gün toprağa döneceğiz. Allah herkese sağlıklı, hayırlı ve huzurlu ömürler versin."





Turgut Kıran Denizcilik Yüksek Okulu ve okulun dekan ve öğretim üyelerinin ailece oturduğu modern lojman binası.





Turgut Kıran'ın, Rize Üniversitesi'ne bağışlamak üzere Derepazarı'nda inşa ettirdiği "Turgut Kıran Denizcilik Fakültesi" 600 öğrencinin hizmet verecek niteliktedir. Birdiğer eğitim hizmeti ise yine Derepazarı'ndaki "Günay Kıran Anaokulu ve Kültür Merkezi" dir.

TAHİR KIRAN



Ailemizin ilk evi Fatih Karadeniz Caddesi'ndeydi. Ben de 26 Mart 1967 tarihinde bu evde doğdum. İlkokulu Şair Nedim İlköğretim Okulu'nda, Ortaokulu Tarhan Koleji'nde, Liseyi ise Beykoz Su Ürünleri Denizcilik Meslek Lisesi'nde okuyarak iş hayatına 1984 yılında adım attım.



Eşim Türkan Hanım ile 27 Haziran 1992 tarihinde dünya evine girdik. İlk çocuğumuz Zehra 1993 yılında dünyaya geldi. Oğlumuz Turgut 1996 yılında, küçük kızımız Dilanaz ise 2001 yılında aramıza katıldı. 1999 - 2000 yıllarında Fenerbahçe Alt Yapı Derneği'nde 2. Başkan olarak görev yaptım. 2002 - 2003 yıllarında Fenerbahçe Alt Yapı İcra Komitesi Başkanlığı görevini üstlendim. O sezon başkanlığını yaptığım PAF takımının rekor puan ve rekor golle şampiyon olması, bir Fenerbahçeli olarak gurur dolu unutulmaz bir sezon yaşamamı sağladı. 2006 Ocak ayından 2008'e kadar Türkiye Futbol Federasyonu'nda Asbaşkan ve Tesislerden Sorumlu Yönetim Kurulu üyesi olarak görev yaptım. 2008 Avrupa Şampiyonası Finalleri bileti alan milli takımımızda emeğim olması da unutulmaz anılarım arasında yer alır. 2009 yılında Kıran Denizcilik olarak kuruluşumuzun 50. yılını kutladık. Bu vesile ile Onursal Başkanımız, babamız Turgut Kıran, ailemizin ve çalışmalarımızın tarihçesi anlatan bir mesaj yayınlamıştı;

O mesajında "Kıran'ın öyküsü 1959 yılında bir Bakım-Onarım Atölyesinde başladı. Uzun yıllar sonra, satılığa çıkartılan eski bir yük gemisi, şirketin denizciliğe başlamasında öncü rol üstlendi. 'Kar' isimli, 1.500 dtw kapasiteli gemi, Kıran Denizcilik Filosunun tarihindeki yerini aldı." diyordu. İşte bu gemi "Tahir Kıran" adıyla tescil edildi. Dedemiz Tahir Kıran'ın anısı yaşatacak olan bu gemi ayni zamanda benim için de çok büyük bir değer ifade etmiştir. Zira dedemizin adı bana verilmişti. Kıran ailesinin ilk gemisi "Tahir Kıran" bizler için olduğu kadar benim için unutulmaz bir anı ve gurur vesilesi olmuştur.

Denizcilik hizmetlerinde yarım yüzyıl sonrasında arkamıza dönüp baktığımızda, o küçücük gemiyle başlayan tutkunun hiç azalmadan, hatta daha da artarak sürdüğünü görüyoruz. Biz, denizcilik aşkımızı, mesleki prensiplerimizi, dürüstlük ilkelerimizi hiç bozmadan, azim ve kararlılıkla işimizi yaptık. Dünya denizlerinde bayrağımızı şerefle dalgalandırdık. Türk denizcilik sektörünün gelişmesi, büyümesi için elimizden geleni seve seve yaptık. Bundan sonra da nesiller boyunca aynı istek ve inançla yapmaya devam etmekteyiz. Çocuklarımız hep daha iyi eğitim alsınlar, daha rahat imkânlarda okuyabilsinler isterim; özellikle çocuklar ve daha da ötesinde kız çocukları benim hassasiyetlerimin başında gelir. Bu nedenle memleketimizin hangi yöresinden olursa olsun, yapabildiğim kadarıyla ihtiyacı olan okullarımıza destek oldum. Muş Şatırlar Barbaros Kıran İlköğretim Okulu, Kastamonu Hasan Kaynar İlköğretim Okulu, Kastamonu Hamit İlköğretim Okulu, Iğdır Ramazan Kent İlköğretim Okulu benim bu çabalarımdan bazı örnekler oluşturmaktadır.

TAMER KIRAN



Kıran Holding Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Tamer Kıran yaşam öyküsünü, mesleki çalışmalarını şöyle anlattı; 8 Ağustos 1969 İstanbul'da dünyaya geldim. O zamanlar evimiz Fatih'te idi. 1973 yılına kadar Fatih'te oturduk. Müteakiben Beşiktaş Balmumcu'daki evimize taşındık. 1989 yılına kadar burada oturmaya devam ettik.

İlk okulu Beşiktaş Şair Nedim İlkokulu'nda, Ortaokulu İtalyan Lisesi'nde, Liseyi ise Behçet Kemal Çağlar Lisesi'nde okuyup 1988 yılında mezun oldum.

Bizim işimiz denizcilik; o zamanlar, denizcilik alanında eğitim veren okullar İngiltere'de vardı. Ben de London City College'de; Gemi işletmeciliği, Deniz Hukuku, Gemi inşa teknolojisi, kiralama, gemi sigortacılığı gibi doğrudan mesleğe yönelik derslerin verildiği iki yıl süreli bir kursa devam ettim.

Türkiye'ye döndükten sonra Üniversite öğrenimimi Anadolu Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Bölümü'nde tamamladım.

1984'e kadar babamın işyeri Azapkapı'da Unkapanı Köprüsü'nün yanında sahildeydi. Ayrıca Topkapı'da bir torna atölyemiz vardı.

Okuldan arta kalan zamanlarda çoğunlukla babamın Kalafatyerindeki işyerine giderdik. Bundan amaç bize çalışmayı sevdirmek, bizi çalışmaya hazırlamaktı.

Babamın 1973'de Kar gemisini satın almak suretiyle başlayan armatörlük serüveni 1981 yılında ikinci gemiyi inşasıyla devam etmiştir. 1983 yılında *"Tamer Kıran"* isimli gemimizi Haliç'te Atılım Tersanesi'nde inşa ettik. Hafta sonlarımız bu tersanede geçerdi.. Bu alışkanlıklar sayesinde gelecekteki mesleğimize ısınmaya başladık.

1985'de *"Gökay- K"* isimli gemimizin inşaatına başlanıldı. Bu gemi Tuzla'da Tuzla Gemi Endüstrisi AŞ Tersanesi'nde inşa ediliyordu. Böylece çok yeni deneyimler kazanmamız devam etti. Çocukluktan gençlik yaşlarıma kadar geçen on yıl gibi bir sürede çok yoğun diyeceğim deneyimler elde ettim.

1990'da şirketimizde işe başladım. Benden üç ay sonra kardeşim Gökhan da çalışmaya başladı.

Babam Gökhan'la benim aramda bir iş bölümü yapmıştı; bana mali işler, operasyon ve teknik konularda sorumluluk verdi. Gökhan'a gemi kiralama, sigortalar vb konuları verdi. Nihai kararlar babam tarafından verilmesi kaydıyla bu alanlarda giderek daha yoğun deneyimler kazanmaya başladık. Bu görev dağılımı son derece önemliydi, cesaretli bir karardı. Zira daha önce hiçbir deneyimi olmayan bizleri doğrudan yetkilerle ve sorumluluklarla baş başa bırakmıştı. Karşılaştığımız sorunlar karşısında bir çözüm bulmasını böyle öğrendik!

Şirketimiz iki odalı bir ofisti. Bir odada babam, ben, Gökhan ve işletme müdürümüz Adnan Bey birlikte otururduk. Diğer odada da enspektörümüz, muhasebe müdürümüz ve birkaç daha elemanımız vardı.

Bir hedef seçmiştik

Bir hedef seçmiştik; filomuzu daha güçlü hale getirmeliydik. Gemilerimizle uluslararası sularda taşma yapmalı, dünya markası olmalıydık. Yıllar içersinde özellikle ilk on yıl, 1990'dan 2000'e kadar daha büyük tonajlı yeni gemiler aldık.



Tamer Kıran Gemisi
1983 inşa 6,500 dwt
genel yük gemisi.

Üç konteyner gemisi inşa ettirdik

Bu arada Tuzla Çelik Tekne Tersanesi'nde üç adet konteyner gemisi inşa ettirdik. Bu gemiler bizler için önemli deneyim oldu; hem gemi inşaatında yeni deneyimler kazandık, hem de bu yatırımlar filomuzun gelişmesinde önemli bir yer aldılar. Zira bu gemiler aranan tonajlardı. Konteyner gemilerimizi yedi sekiz yıl çalıştırdık. 2004-2005 yıllarında konteyner gemi sahipliğinden çıkmaya karar verdik ve bu gemilerimizi sattık.

Haziran 2001 yılında Senem Hanım'la evlendim. Hakan, Kaan, Ömer isimleri verdiğimiz üç erkek evladımız var. Hakan 15 yaşında, Kaan 13 ve Ömer 9 yaşında.

İş hayatındaki ilk on yılım bir profesyonel yönetici gibi çalışma hayatının içinde geçti.

Bunun bir nedeni işi öğrenmekti. O günkü koşullarda yapmamız gereken buydu. Fakat 2000 yılından sonra kadromuzu güçlendirip, şahsen biraz daha günlük işlerin dışında kalmaya yöneldik. Amacımız kurumsallaşmayı tesis etmekti.

Kurumsallaşmaya ağırlık verdik

Böylece günlük işleri profesyonel kadroya devrederek, bizler de yönetim kurulu gibi çalışmak üzere yeni bir strateji oluşturduk.

Kurumsallaşmak deyimi çok klişe bir kelime olsa da, biz gerçek anlamda kurumsallaşmaya ve kurumsallaşmayı hayata geçirmeye çalıştık. Bunu başardığımızı düşünüyorum ki bu sayede Kardeşler olarak Sivil Toplum Kuruluşlarında aktif görevler üstlenmek için daha fazla imkan bulduk.

Beş kardeş sektörde ayrı görevler üstlendik

Sektörde gerçekleştirilen hemen hemen bütün ortak yatırımlarda yer aldık; Gökhan Kıran halen DATİ Yatırım Holding AŞ'nin Yönetim Kurulu üyesi ve İcra Kurulu Başkanı, Murat Kıran Gisbir - Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği'nin Yönetim Kurulu Başkanı'dır. Böylesine etkin görevler üstlenebilmemiz şirket içindeki kurumsallaşma sayesinde olduğu kadar beş kardeş olmamızın da etkisi bulunmaktadır.

Bu başarımızda günlük işlerin içinden çekilmemizin ciddi bir payı olduğunu düşünüyorum. Bu doğrultuda çok daha büyük yatırımları gerçekleştirdik; Çalışmalarımızın yine de bitmeyecek bir süreç olduğunu biliyoruz. Elimizden geldiği kadar bu bayrağı daha yukarılara yükseltmeye gayret edeceğiz ve böyle bir inançla da çalışmalarımızı sürdürüyoruz.

2007 yılı sonunda Tuzla'daki Sadıkoğlu tersanesini satın aldık. Bu tersanenin Yönetim Kurulu Başkanı Murat Kıran'dır.

Filomuz 56,000 dwt'dan 1.2 milyon dwt.'na yükseldi.

1990 yılında toplamı 50,000 dwt olan dört gemiye sahiptik. Filomuzu bu süreçte 1,2 milyon dwt'a yükselttik. Filomuzun bugünkü yaş ortalaması 3'dür.

Karaköy Azapkapı'da olan işyerimiz 1984 yılında kentsel dönüşüm kapsamında yıkılınca Karaköy Kemankeş Sokağı'nda Murat Han'a taşımıştık. 1994 yılında Altunizade Denizciler İş Merkezi'deki kendi ofisimize taşındık.

Bizden sonra Karaköy ve kısmen Kabataş'a kadar dağılan denizcilik şirketleri, geleneksel denizcilik semti diyeceğimiz Karaköy'den ayrılmaya başladılar. Günümüzde Karaköy bu işlevini tarihe bırakmış durumdadır ve giderek otellerin, restaurantların yer aldığı çok başka bir hüviyete dönüşmektedir.

Futbol benim için bir tutkudur

İş hayatımın dışında ben de futbola tutkuyla bakmaktayım. Denizcilik sektöründe futbol, en sevilen ve hatta içersinde yer alınmak istenen bir spor alanıdır. Hatta Beşiktaş, Fenerbahçe ve Galatasaray'ın yönetim kurullarında yer almış armatörlerimiz vardır.

2013 yılında Beşiktaş Futbol Kulübü Yönetim Kurulu üyeliği yaptım. O dönemde fut-

boldan sorumlu yönetim kurulu üyesi olarak sorumluluk üstlendim. Görevim onüç ay sürmüştür. Benim için çok ilginç ve farklı deneyimler kazandığım bir dönem olmuştur. O gün ektiğimiz tohumlar bugün meyvelerini vermektedir. Artık Beşiktaş Kulübü çok farklı bir yere ulaşmış bulunmaktadır. Çok sıkıntı çektiysek de, bugünlere gelinmesinde benim de payımın olmasından mutluluk duymaktayım.

Denizcilikle ilgili görevlerim var. Bu görevler benim çok zamanımı almakta. Fakat bunların dışında birinci sırada zamanımı aileme ayırırım. Ailem benim için birinci önceliği ifade etmektedir.



2000 yılından beri Deniz Ticaret Odası'nda Yönetim Kurulu üyesi olarak yer almaktayım. Bunun yanında dört yıl boyunca Deniz Ticaret Odası adına İktisadi Kalkınma Vakfı'nda yönetim kurulu üyeliği yaptım. Yine Deniz Ticaret Odasını temsilen Uluslararası Deniz Ticaret Odası'nda dört yıl yönetim kurulu üyesi olarak yer aldım.

Yine 2000'li yılların başından itibaren Türk Armatörleri İşverenler Sendikası Yönetim Kurulunda görev aldım, son üç yıldır da Başkanlığını yapmaktayım.

Bunların yanında Türk Deniz Eğitin Vakfında (TÜDEV) dört dönem Yönetim Kurulu Üyesi olarak görev yaptım. Halen de Piri Reis Üniversitesi Mütevelli Heyet Üyesi olarak görev almış bulunuyorum.

GÖKHAN KIRAN



17 Eylül 1970 ailemizin üçüncü çocuğu olarak Kasımpaşa'daki İstanbul Hastahanesinde dünyaya geldim. Biz o tarihte Fatih'de oturuyormuşuz. Daha sonra ben üç yaşımda iken Balmumcu'daki evimize taşındık. Benim çocukluk ve delikanlılık yılların orada geçmiştir.

İlk okulu Şair Nedim İlkokulu'nda tamamladım. Orta öğrenime ayni okulda devam ettim. Lise öğrenimine Anadolu Ticaret Lisesi'nde devam ettim. Mezuniyetten sonra vakit kaybetmeden ağabeyim Tamer Kıran'la birlikte denizcilik eğitimi almak üzere Londra'ya gittik.



22,446 grt. ve 36,626 dwt. 1985 inşa kuru dökmeyük gemisi M/V Gökhan Kıran.

Londra'da önce lisan öğrenimi aldım . Bu okulda öğrenim görürken bana The London School of Foreign Trade'i önermişlerdi.Ben de bu okulda öğrenim gördüm.Benim eğitim alanım işletmeydi. Burada sertifika eğitimi yapmış oldum. Bu öğrenim iki sene sürmüştür. Mezuniyetten sonra İstanbul'a döndüm ve doğrudan aile şirketimizde görev aldım. Kemankeş caddesi Murat Han'da olan merkezimizde 7 Temmuz 1990'da işbaşı yaptım. Tamer Kıran benden biraz daha önce işbaşı yapmıştı. O tarihte bizim şirketimizin 2,000 dwt'dan başlayan 26,000 dwt'a kadar giden dört gemisi vardı. Bu gemilerden ikisi bir ortaklık halindeydi. Bu gemilerden 6,500 dwt.'luk *"Tamer Kıran"*, 7,800 dwt.'luk *"Gökay K."* zaten babamın Türkiye'de inşa ettiği gemilerdi. Bu gemiler tüm hayatlarını şirketimizde geçirmişlerdir ve daha geçen sene artık ömürlerini tamamlamış olarak söküme gönderdik. Ayrıca 10,000 dwt.'luk *"Barboros Oktay"* ve 26,000 dwt.'luk *"Tahir Kıran"* isimli gemilere sahip bulunuyorduk.

Çocuk yaşlarımızda bile babamızın denizcilik işleriyle çok alâkalıydık. Ağabeyimle beni hemen her hafta sonu işyerine götürürdü veya gemi inşa ediliyorsa biz de kendisiyle birlikte tersanede olurduk. Ondört on beş yaşlarında denizcilik konularında hayli bilgi ve görgü sahibi haline gelmiştik. Hiç unutmam on üç yaşındaydım. Tamer Kıran gemisi daha henüz sefere hazırlanıyordu. Haziran ayının sonlarına doğru bir mevsimdi. Babam o tarihlerde Azapkapı'daki yerinde çalışmaktaydı. Yanımızda daha önceleri Balıkhane vardı. Boş bir sahil arazisi halinde olan o sahilden ağabeyim Tamer'le motorumuzla Tamer Kıran gemisine kumanya, malzeme ve gemici taşırdık.

Küçük yaştan beri hep denizle büyüdük. Açıkcası farklı bir meslek alanı da düşünmedik. Sadece nedenini hatırlayamasam da Hava Harp Okulu'na girmek istemiştim. Bu isteğimi babama söylediğimde, havacı olmanın çok değerli olduğunu belirtse de, ailenin iş alanının denizcilik olduğunu hatırlatarak beni şirket bünyesinde görev almaya davet etmişti. Ben de babamın dediğini uyguladım. Tüm yaşantım ailemizin sahip olduğu denizcilik olmuştur. Böyle bir seçimi yapmış olmaktan hem memnunum ve hem de beş kardeş olarak şirketimizi daha geniş ufuklara taşımak çabamızdan heyecan ve gurur duyuyorum.

Haberleşmenin en önemli yolunun teleks olduğu yılları yaşadık

1990'lı yıllar daha bilgisayar teknolojisinin yaşantımıza girmemiş olduğu son senelerdi. Haberleşmenin en önemli yolu teleksti.. Teleks kullanmak adeta bir marifet gibi görülürdü. Gönderdiğiniz bir mesaja cevap alabilmek için bazen gece yarılarına kadar teleksin başında beklerdiniz. Gümünüzde herkes cep telefonuyla bile gemi bağlaması yapabiliyor. Haberleşme teknolojisinde mucizeler meydana geldi. Bizler, büyüklerimizin anlattığı zorlukların sonlarına tanık olduk. Karaköy armatörlüğünün yaşamı gerçekten iyi anlaşılmalıdır. Onlar bizlere nazaran çok büyük zorluklarla mücadele ettiler. Bizden beş on sene küçük olanlar tanık olduğumuz teleks gibi bir cihazı dahi tanımadılar. Beş altı yıl çok önemli süreçtir. Fotokopi makinesi şirketlerde bulunmazdı. Bir evrakın kopyası mı alınacak, Karaköy'de fotokopi çeken kırtasiyecilere gidilirdi. Ofisler için daha fotokopi makineleri lükstü. Sonraki yıllarda internet tüm yazışma hayatında süratle yerini almaya başladı.

Brokerlik pazarı çok hızlı gelişmiştir.

Ben gemi kiralama bölümünde işe başladım. Türkiye'de üç dört armatörlük firmasından başka diğerlerinde doğru dürüst İngilizce konuşan personel bulmak da zordu. Yetişmiş olanlar da zamanla ayrılarak kendi şirketlerini kurmuşlardı ve çoğu Brokerlik yaparlardı. Gemi kiralama ve brokerlik pazarı neticede üç dört firmanın elindeydi. Türkiye'ye döndüğümde bu tablo beni hayli şaşırtmıştı. Bilgiye ulaşmak da kolay değildi. Yurtdışında bu alandaki etkili firmaları ve onların yöneticilerini tanımak gerekiyordu. Ben o zaman bu alanın çok müsait bir pazar olduğunu gördüm. Türkiye'de 25,000- 30,000 dwt'luk handysize gemiler için öyle bir pazar vardı ki, bu gemileri bağlamak büyük sorun olmaktaydı. Nitekim demir yüküyle Uzak Doğu'ya sefer yapan gemisi için armatörü Uzak Doğu'dan yük bulmak için birkaç broker firmanın masasının önünde çözüm beklerdi.

Brokerlik pazarı çok hızlı gelişmiştir. Türk armatörlerinin sahibi olduğu gemiler, gemilerin tonajları o yıllarda çok hızlı büyüme göstermiştir. Yurtdışı finansmanları, gemi alımları benim uğraş alanım oldu.

Biz bir dünya markası olmalıyız demiştik.

Ağabeyim Tamer Kıran'la " Biz bir dünya markası olamalıyız" demiştik. Hayli zaman bu hedefe ulaşmak için nasıl bir yöntem uygulamalıyız diye görüş alışverişi yaptık. Bu ko-

nuda diğer kardeşler de görüşümüze katıldılar. Allah'a şükrederiz ki bugünlere geldik.15 Temmuz 1995'de Denizli eşrafından tamamiyle tekstil kökenli çok kıymetli bir ailenin kızı olan Sinem Hanım'la evlendim. Zeynep (17) , Efe (13) yaşlarında iki çocuğumuz var. Tutkularıma gelince; spor anlamında okul yaşlarımda yüzme, basketbol, futbol hep oyunlarımız arasındaydı. Fakat iş hayatımız çok yoğun. Benim en büyük tutkum balıkçılıktır. Olta balıkçılığını da çok severim. Balıkçılık konusunda özellikle en büyük ağabeyim Tahir Kıran ve kardeşim Murat Kıran'la çekişmelerimiz olur. Hepimiz iddialıyızdır.

Ben doğa aşığıyım. Fakat denize ayrıca saygı duyarım. Sadece yiyeceğim balığı tutarım. Mevsime göre balıkçılık yaparım. Mevsiminde palamut avına çıkmak, palamut sürülerini izlemek için Karadeniz'de onlarca saat denizde koştuğumuz zamanlar olmuştur. Lüfer'i avlamak da bir zevktir. Balık avcılığı beni daha çok huzurlu kılan bir dinleme zamanı olmaktadır. Gün içinde hep kapalı ortamdayız. Büro hayatı masa başında geçmekte. Oysa açık denizde çok dingin bir hayatı, anları yaşıyorsunuz. Benim için kar yağarken de balık tutmanın bir zevki vardır.

Hayat deneyimine çok önem veririm

Babamın hayat deneyimleri dinlemek hep ondan çok değerli dersler almak demektir. Her gün en az bir saatten fazla kendisiyle sohbet ederim. Bilgi önemlidir. Bilgiyi satın alabilirsiniz, ama tecrübe satın alınamaz. Denizle şaka yapılamayacağını babamdan öğrenmişimdir. Babamla bağlantılı bir anım vardır. Tahir Kıran isimli gemimizin Süveyş'te yanmakta olduğu bir olayla karşılaştığımızda bu olay bende derin izler bırakmıştır. 1997 yılıydı; Ramazan Bayramı'nın birinci günüydü. Ailece dedemin ve anneannemin yaşadığı Adapazarı'na bayram ziyareti yapmak üzere yola çıkmıştık. Araçta babam var, eşim var ve ben varım.

Cep telefonları daha yeniydi. Ağabeyim beni aradı. Biz de Sapanca'ya yaklaşıyorduk. Bana "Çabuk geri dön, İstanbul'a gel!" dedi. Ben bir sevimsiz olay olduğunu anladım. Ama babama da sezdirmemeye çalıştım. Adapazarı'na vardığımızda bize mükemmel bir sofra hazırlanmıştı. Babama " Ben beklemeden geri dönmeliyim" dedim. Babam gayet sakin bir şekilde " Oğlum bak burada bizler için bayram sofrası kurulmuş. Önce burada sohbet edelim, Yemeğimizi yiyelim..Anlıyorum ki sevimsiz birşeyler var. Yemekten sonra beraber İstanbul'a döneriz" dedi.

Ben babama baktım.. Gayet neşeli, hiçbir şey yokmuş gibi sohbetlerde bulundu. Bir saat kadar sonra "Hadi bize müsaade"dedi. Ben babamın bu halinde öylesine rahatladım ki, olayı anlattığımda, " Bizim işimiz bu.. Denizde herşey meydana gelir. Herşey çözülecektir." diye cevapladı.

Bana çok önceki yıllarda Tamer Kıran gemisinin de uğradığı bir yangın olayını anlattı. Biz o zaman çocuk yaşlarındaydık. İstanbul'a geldiğimizde olağan şekilde sabaha kadar geminin kurtarma işleriyle uğraştık. Allah yardım etti; Hiçbir can kaybı olmadan bir kazadan kurtulduk. Şirketimizin sorumlulukları dışında Dati Yatırım Holding AŞ'nin Yönetim Kurulu Başkan yardımcılığı ve İcra Kurulu Başkanlığı görevimi sürdürmekteyim.

MURAT KIRAN



1973 yılı Ağustos ayında ailemizin dördüncü çocuğu olarak İstanbul'da dünyaya geldim. İlkokul eğitimimi Şair Nedim İlkokulu'nda, ortaokul eğitimimi Balmumcu Ortaokulu'nda, lise eğitimini Ümraniye Lisesi'nde tamamladım. Lise eğitimi sonrasında öğrenime devam amacıyla Londra'ya gittim.

İngiltere'de aldığım mesleki ve dil eğitiminin ardından Türkiye'ye döndüm. O zamanlar şirket merkezimiz olan Karaköy'deki Murat Han'da olan ofisinde 1992 yılında çalışmaya başladım. O yıllarda ağabeylerim Tahir Kıran, Gökhan Kıran ve Tamer Kıran da şirkette görev almış bulunuyordu.

Çocukluk dönemimde, okul tatilleri de dahil her fırsatta babamızla beraber işyerine giderdik. Ayrıca, babamın 80'li yıllarda Tuzla'da yürüttüğü yeni gemi inşasıyla alâkalı çalışmalarda her hafta sonu bizler de babama katılırdık. Hatta en büyük keyfim, babam içerde toplantı yaparken onun arabasını alıp tersane çevresinde tur atmaktı.

Çocuk yaşlarımızda gemileri seyretmek ve bir gemiyi gezmek bizi mutlu ederdi.

Daha 11-12 yaşlarındaydım. Babamızın yarattığı gemiler dünyasını giderek keşfediyorduk; Bir gemiyi görmek ve içinde gezmek muazzam derecede hoşumuza giderdi. Cumartesi günleri ofise de gitmeye özen gösterirdik.

Gemi inşaatı varsa zaman ben daha çok babamla beraber Tuzla'ya tersaneye giderdim. Şunu rahatlıkla ifade edebilirim ki tersaneciliği o zaman sevdim, aşinalık o zamanlarda kazanıldı ve bugüne kadar derinleşerek devam etti.

Profesyonel hayatım boyunca denizcilik alanından başka bir alanda etkin olmayı düşünmedim. Bilindiği gibi insanlar gördükleriyle yoğrulurlar. Bu yoğrulma noktasında biz babamızdan denizciliği gördük, armatörlüğü gördük, gemileri gördük. Bahsi geçen zaman ve mekânlar kapsamında kulağımız bunları duydu, gözlerimiz bunları gördü, imgelerimiz böyle şekillendi. Bu vesileyle ne ben, ne de ailemizin diğer fertleri farklı mesleklere yönelmeyi hiç düşünmemiştir.

Babamın tek evlat olması, Turgut Kıran'ın çocukları olarak, bizleri olması gerekenden daha erken yaşlarda işlere girmeye teşvik etti, biraz da mecbur etti diyebiliriz aslında.

Makine ve teknik konular beni hep ilgilendirdi

Ben şirketteki görevime gemilerin teknik işlerine ağırlık vererek başladım. Bu da şu şekilde gerçekleşti; bilindiği üzere babamın armatörlükten yıllar evvel sürdürmüş olduğu meslek tornacılıktır. Babamın uzun yıllardır Topkapı Fazıl Paşa'da bulunan bir atölyesi vardı. Ben 17 yaşındayken bir buçuk sene kadar o torna atölyesini bizzat işlettim. Dolayısıyla teknik olarak birçok bilgiyi orada edindim. Valf nedir, sekman nedir, piston nedir, kaver nedir, bu teknik terimlerin hepsini orada yaşadım ve işin içinde olduğumdan alaylı olarak öğrenme fırsatım oldu. Müteakiben kendi şirketimizde işe başladığımda hakim olduğum teknik bilgi dağarcığı ile doğrudan teknik bölümün sorumluluğunu üstlendim ve işletmeden ziyade geminin teknik işlerine yöneldim; teknik adam olarak, teknik işlerin sorumlusu olarak iş hayatıma devam ettim.

Torna atölyesinde teknik konularda kazandığım deneyimler kadar, tecrübe ettiğim işletme süreci bana çok büyük şeyler katmıştır. Birincisi, teknik olarak işleri öğrendim, bir dükkân nasıl işletilir, irsaliye nedir, fatura nedir bunları yerinde öğrendim. İkincisi, insan ilişkileri, iş alabilmek, o dükkâna iş getirebilmek için verilen mücadelelerin her biri birer yaşamsal ders olmuştur. Daha on yedi yaşındayken bunları öğrenmiş oldum.

Teorik eğitimin aksine, hata durumunda kapital kaybının yaşanabildiği bu hakiki iş ortamında geçirdiğim aylarda, teknik bilgilerin yanı sıra çalışma hayatının inceliklerini de öğrenmiş oldum. İlaveten, sadece kendi sanayi kolumuzda değil, başka sanayi kollarında da birebir etkileşim kurarak edindiğim bilgiler de oldu. Çünkü bizim atölyemizin yanında dökümhane, presçi, oto tamirhaneleri gibi başka sanayi kolları da mevcuttu. Onlarla olan dostluklarım, benim o yaşlarımda, biraz da meraklı yapım sayesinde, başka şeyleri de görüp nasıl yapıldığını öğrenmeme fırsat tanıdı. Mesela ben ilk defa orada bir arabayı boyamışımdır. Belki de arabalar konusundaki hobim ve el yatkınlığım da o yıllardan geliyordur.



1985 Nippon Kaiji Kyokai inşa 38.888 dwt.'luk dökmeyük gemisi MV Murat Kıran.

Ağabeylerimle yeni ufuklara yol aldık

Babamdan devraldığımız aile şirketimizi, ağabeylerimle birlikte daima bir adım ileriye taşımaya gayret gösterdik. Benim kişisel olarak bu süreçteki tavrım şu şekilde olmuştur: 1990'lı yıllarda Türkiye'deki armatörlük firmalarına baktığımızda elle tutulan büyük tonaja sahip firmaların sayısının oldukça az olduğunu görüyoruz. Genelde hep Avrupalılar örnek alınmıştır; Benim kafamda da daima Avrupalı armatörlerin seviyesinde bir armatör olmak konusu vardı. Yani geçim derdinden ziyade dünya çapında ses getirecek bir firma nasıl kurabiliriz sorusuyla, o aşkla yola çıktık. Haliyle bu doğrultuda karşılaştığımız zorluklara göğüs germekteki psikolojimiz de daha güçlüydü.

Başlangıç safhalarında çok sıkıntılar çektik. Ne var ki denizcilikle ilgiliyseniz ve gemileriniz varsa bu sıkıntılar kaçınılmaz. Gemicinin şahsıma göre en büyük sorunlarından bir tanesi, siz İstanbul'da olsanız da gemilerinizin dünyanın her yerinde seyirde olmasıdır. Bu gemileri sürekli kontrol altında tutabilmeniz gerekiyor.

Haberleşme imkanlarının çok zayıf olduğu yıllarda Armatörlük yapmak çok zordu

Günümüze geldiğimizde teknolojinin ilerlediğini görüyoruz; fakat geçmişte böyle değildi. Eskiden gemiyle irtibat kurabilmek bile çok büyük bir mevzuuydu. Babamın zamanını hiç anlatmıyorum bile; Gemi gidiyordu, seferden geri geldiği zaman *"Gemi geldi, Hoş geldi"* gibi bir durum vardı. Dolayısıyla teknolojinin gelişimiyle anlık gelişmelerde iletişim sağlanabiliyor. Bizim baştaki hedefimiz dünyada söz sahibi, saygı duyulan bir firma kurup bizden sonraki nesillere aktarabilmekti, halen de aynı hedeften sapmış değiliz. Bugün geldiğimiz noktaya baktığımızda, dünyada ismi duyulmuş, ne yaptığı bilinen bir firma kurabilmiş olmanın haklı gururunu yaşıyoruz.

Eşim için çocukluk arkadaşımdı diyebilirim

Eşimle Güzey'le 17 yaşımda tanıştım, çocukluk arkadaşımdı diyebilirim. 19 yaşımda flört etmeye başladık. Evlilik yuvamızı 25 yaşımdayken 1999 yılında kurmak nasip ve evlendik.

İki kızımız var; Büyük kızımız 2002 yılında dünyaya geldi ve kızımıza sevgili annemin ismini verdik; adı *"Günay"* oldu!

Annemin isminin kızımın adı olarak devam etmesinin bizim ailemizdeki yeri çok farklı ve özeldir. Küçük kızımız ise 2003 yılı doğumlu, *"Melis Aslı"*, gibi iki ismi var. Çünkü isim konusunda bir ikilem olmuştu; Ailedeki bayanlar *"Melis"* ismini istiyordu, erkekler de *"Aslı"* ismini istiyordu. Dolayısıyla iki isim koyarak *"Melis Aslı"* adını verdik.

Antik otomobillere karşı derin bir merakım var

Profesyonel hayatım dışında sahip olduğum hobiler ve tutkulardan bahsedecek olursak öncelikle şunu belirtmeliyim ki hobilerim çok fazlaydı. Fakat iş hayatına bu derece yoğun girilmesiyle beraber ve biliyorsunuz ki diğer önemli görevlerin yanı sıra Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği - Gisbir Başkanlığı görevim de var. Hobilerime eskiden olduğu kadar çok vakit ayıramıyorum.

Yine de fırsat buldukça hoşlandığım aktiviteleri yapmaya çabalıyorum. Örneğin eski otomobiller meraklarım arasında ilk sıralarda yer alır. Özellikle eski otomobil alıp kendim toplayabilmeyi başardım ve örnekleri şu an garajımda yer alıyor. Yeterli vaktim olacağına inansam, tekrar toplamaya değer bir araç bulsam alır gelir tek tek uğraşırım, saatlerimi verebilirim bunun için çünkü çok severim. Fakat ifade ettiğim gibi çok ciddi ve yorucu bir iş. Her bir parçasıyla tek tek uğraşmanız gerekiyor.

Evimde şu an hâlihazırda yapmış olduklarıma arada bir cila atabilirsem ne mutlu bana. Severim bu tür mekanik işleri. Onun dışında spor yapmayı çok severim. Ama onunla da alâkalı ne yazık ki hem yaşımız da biraz herhalde ilerledi ki eski enerjimiz yok. Herşeye rağmen spor yapmak için de ayrıca uğraşıyorum. Çocukluğumdan beri hep spor yaptım ve hiç bırakmadım.

Buz Hokeyi Takımı kurulmasında çok emeğim vardır

Benim en çok severek yaptığım, çoğu kişinin de bilmediği spor buz hokeyidir. 80'li yıllarda buz hokeyi oynamaya başlamıştım, 90'lı yıllarda bıraktım. O yıllarda Milli Buz Hokeyi Takımı kurulmasında da bizzat çok emeğim vardır.[9]

9) *Buz Hokeyi, buzun* üzerinde iki takımla oynanan bir spor veya oyundur. Oyuncular hokey patenlerini giyip hokey sopalarıyla diski (pakı) kontrol etmeye çalışırlar. Oyuncular diski (pakı) kaleye sokarak sayı bulurlar. Takımda biri kaleci olmak üzere altı oyuncu molasız oynar. *Aslen bir takımda 20'den fazla oyuncu vardır. Bir oyuncu kuralları ihlal ederse hakem ceza olarak takımı bir süreliğine 5 kişiyle oynatır. 26x56 mt. genişlikte*

Türkiye'de o yıllarda Buz Hokeyi gibi bir spor dalı yoktu. O zamanlar ben İstinye Kulüp'te oynuyordum, hatta kaptan da olmuştum. Fakat bazı zorluklar vardı; ekipmanlar temin edilemiyordu, yurt dışından birilerine rica ediyordunuz ve tahsisi, nakliyesi kolay malzemeler de değildi.



Murat Kıran Boğaziçi Patinaj Kulübü'nde bir buz hokeyi oyuncusu arkadaşlarıyla (Arka sırada soldan birinci)

Yaklaşık on yıl boyunca amatör olarak buz hokeyi oynadım. Hatta Buz Hokeyi Milli Takımı kuruldu. Fakat o zaman babam benim daha fazla devam etmeme izin vermedi. Haliyle açıkçası 1992'de bırakmak zorunda kaldım Buz hokeyi oynayamasam da patenlerim hala arabamın bagajındadır.

Buz hokeyini bıraktıktan sonra bireysel sporlara yöneldim. Body Building alanına çok ilgi duydum, hatta ileri noktalara da geldim. Fakat bu alanda bazı gerçekler var, devam etmek istiyorsanız belli bir noktadan sonra bir takım ilaçlar kullanmanız gerekiyor. Ben de bırakma kararı aldım ve yaklaşık 2-3 sene elimi demire sürmedim. Ardından fitness diyebileceğimiz alana yöneldim. İnsan hayatı boyunca spor yapmışsa spor yapmadan duramıyor. Spora alışkın kaslar, insanı sportif faaliyetleri sürdürmeye zorluyor. Dolayısıyla bugüne kadar belirli aralıklar vererek de olsa sportif faaliyetleri sürdürdüm ve işyerimde de kurulu olan aletler sayesinde spor yapmaya devam ediyorum.

bir alanda oynanır. 15 ya da 20 dakikalık üç devreden oluşur. Buz hokeyi 19. yüzyılda Kanadalı güverteciler tarafından bulunmuştur. Bu sporun en *rağbet gördüğü ülkeler ABD, Kanada, Rusya, İsveç, Finlandiya ve Çek Cumhuriyeti'dir.*

Buz Hokeyi, İstanbul'da halen İstinye'deki tesisleri kapanmış olan Boğaziçi Patinaj Spor Kulübü Başkanı Akar Çiçek'in destekleriyle Türkiye'de ilk kez 1983 yılında oynandı. Ancak o zamanlarda ne buz hokeyi ayakkabısı, ne korumaları, ne de hakem vardı. Özel dostluk maçları yapılıyordu. Bu sporun nitelik kazanmasında ABD'li subay Glenn Brown'un katkıları büyüktür. O dönemde Türkiye'de görev yapan Brown, bu sporun teknik altyapısını kurmuş ve modern haliyle Türkiye'de oynanmasında önemli bir rol üstlenmiştir.

Balık tutmak paylaştığımız bir dinlenme zamanı olmakta

Bu hobilerimin yanı sıra balık tutmaktan da zevk alırım. Fakat bu hobimde de diğer örneklerde bahsettiğim gibi zaman mefhumu büyük bir etken. Özellikle Gisbir Başkanı olarak seçilerek göreve geldiğim 2011 yılından bu yana bu tür hobilere çok fazla vakit ayıramaz oldum. Bir gün bu görevleri bıraktığımızda, eminim ki ilk yöneleceğimiz uğraşlar bunlar olacaktır.

Babamın sağ olsun Silivri'de 1970'li yıllarda inşa ettirmiş olduğu çok güzel bir yazlığımız var. Oranın denizi de güzel, teknemizle lüfer zamanında lüfer, istavrit zamanında istavrit, tekir zamanında tekir tutmak hoşumuza gidiyor açıkçası.

Babamızın tecrübeleri bize her zaman yol göstermiştir.

Babam Turgut Kıran'la ilgili söylemek istediklerime gelirsek özetle şunları ifade edebilirim: Babamıza Allah sağlıklı ve uzun ömürler versin, başımızdan eksik etmesin. Babamızın tecrübeleri bize her zaman yol göstermiştir.

Babamızın bize yaptığı en büyük iyilik bence küçük yaşlarda bize duymuş olduğu güvendi. Tabii ki tedbiri ve denetimi elden bırakmadı. Buna karşılık bize yetki ve sorumluluk verdi. Türk ailelerine baktığımızda görüyoruz ki, çocuklarına sorumluluk veriyorlar fakat yetki vermiyorlar. O zaman da iş yürümüyor. Sorumluluk verdiğiniz kişiye yetki de vermeniz lazım ki bir şeyler yapabilsin. Yanlışsa yanlış, doğruysa doğru.

Deneyim konusu öyledir ki yanlış yapmayı da bileceksiniz, ona göğüs germeyi de bileceksiniz. Dolayısıyla özelikle benim alanımda -tabii teknik olarak, benim işim ofis işi değil - hep gemilerin içinde, tankların içinde bulundum ve o anda o tankın içinde karar vermeniz lazım. İşte bu kararı verebilmek için de hem yetkiniz hem de sorumluluğunuz olması gerekiyor, ilaveten bunun da bilincinde olmanız gerekiyor.

Şükürler olsun Allah'a ki genelde doğru kararlar vermişim ve bir şeyler başarmaya vesile olmuşum. Dolayısıyla babamın vermiş olduğu en büyük hediye budur. Bu bizim hayat tarzımızı da çok etkilemiştir.

Yaşamımızın diğer alanlarında, diğer insanlara göre daha erken yaşlarda karar verebilme yetimiz arttı. Özellikle Türkiye gibi dinamik yapıya sahip ülkelerde çabuk karar verebilme yetisine sahip olmanız lazım. Yoksa siz bir şeyleri uzun sürede hesap ederken fırsat elinizin altından kayar gider. İyi hesap edip doğru kararlar verebilmek de hem yetki, hem sorumluluk, hem de deneyimle mümkün olabiliyor. Başlarda deneyim kısmını sağ olsun babamız her sorduğumuzda engin tecrübeleriyle bizimle paylaşarak öğretti bize. Allah uzun ömürler versin.

Adil olmak, Kıran ailesi için olmazsa olmaz ve değişmez bir kuraldır.

Bir diğer önemli nokta ise, şahsım adına konuştuğumda -ki ailemde de aynısıdır- bizim en çok dikkat ettiğimiz şey, yaptığımız işlerde diğerlerinin zarar görmemesidir. Ben yaptığım birçok işte, bana hizmet veren kişinin, bana verdiği fiyatta zarar etmesi durumunda onun zararını mutlaka telafi etmişimdir. İş bilmiyorsa bir daha onunla çalışmamışımdır, o ayrı bir konudur. Fakat adil olmak, hakka saygı göstermek, Kıran ailesi için olmazsa olmaz ve değişmez bir kuraldır. Dolayısıyla yaptığımız her işte, hem sorumluluk hem yetki verdiğim arkadaşlara öncelikle adil olmasını emrediyorum. Çünkü adalet olmayan yerde huzur olmaz. Mutlaka bir kaynama ve kırılma olur.

Bugün geldiğimiz noktada şunu da gönül rahatlığıyla iddia edebiliyorum, beni tanıyabilen, tanışmış olduğum insanlara Murat Kıran'ı üç kelimeyle tarif et diye sorulsa, verecekleri yanıtlarda en çok kullanılan kelimenin *"Adalet"* olacağını düşünüyorum. Çünkü az değil, yaklaşık 25 yıldır sürdürdüğüm profesyonel bir ticaret hayatım var. Çocukluğum da, gençliğim de bu sektörde geçti, şimdi de orta yaşlarımdayım. Acemiliğimiz, tecrübesizliğimiz olmuştur. Fakat hiçbir zaman adaletsiz olmamışımdır.

Kişisel olarak çok zarar gördüğüm durumlarda dahi adaleti elden bırakmadım. Bu doğrultuda benimle beraber çalışan her insan, o güvenin de sayesinde yaptığı işi en layığıyla yerine getirmeye çalıştı. Ekipte çalışan herkes görevini tam yaptığı sürece başarı da kaçınılmazdır. Benim kendi işimdeki felsefem aslında bundan ibarettir; Küçük büyüğünü sayacak, büyük küçüğünü sevecek. Benim olduğum yerde unvanlar daha sonra gelir. Unvanlardan önce küçüğün büyüğe saygısı elzemdir. Unvanı ne olursa olsun küçük büyüğe saygı göstermek zorundadır. Ben kendi yaşantımda da aynı anlayışa sahibimdir. Aksini saygısızlık olarak addederiz ve o tip arkadaşlarla çalışmamayı tercih ederiz.

Babamdan kazandığım nice güzel anılarım var

Babamla şükürler olsun ki sayısız güzel anıya sahibim. Birini paylaşmam gerekirse şunu anlatabilirim: Herhalde 3-4 yaşlarındaydım çünkü hayal meyal hatırlıyorum fakat gerek insani, gerek fedakârlık yönünden her yönüyle etkileyici bir anımdır. Bir hafta sonu Pazar günü arabamızla ailecek gezmeye çıkmıştık. Babam her Pazar bu aile gezisini gerçekleştirirdi. O gün ayrıca zannediyorum Tahir Kıran isimli gemimiz de Maltepe'de bulunan limana yanaşacaktı, yük boşaltacak olsa gerek. Biz de oradayız, gemiyi bekliyoruz annem ve ağabeylerimle beraber.

İskelede olduğumuzu hatırlıyorum. Bir kış günü, hafiften kar da yağıyor. Yan tarafta çocuklar oyun oynuyor. Tahir ağabeyim benden altı yaş kadar büyüktür. O da iskelenin oralarda geziniyor. O an dört yaşlarında olan bir çocuk, arkadaşının itmesi sebebiyle denize düşmüş. Tahir ağabeyim "Baba çocuk denize düştü!" diye bağırınca babam üzerindeki ceket ve kıyafetleri dahi çıkarmadan ve bir an bile duraksamadan denize atladı ve çocuğu tek eliyle kavradı. Hava ve haliyle deniz, insanın kalbini durduracak kadar soğuk. Bir yandan bir eliyle yüzmeye çalışıyor, bir eliyle de çocuğu suyun üzerinde tutarak kıyıya ulaşmaya çabalıyor. Nihayet babam yüze yüze kıyıya ulaştı ve çocuğu kurtardı.

Babam sırılsıklam bir halde arabanın içerisinde üzerini çıkararak ısınmaya çalıştı ve ailecek eve geri döndük.

O yıllarda evimiz Barbaros Bulvarı'nda idi. Babamın, birçok insanın tereddüt edip yapmaktan çekineceği hareketi yaparak ve hayati tehlikeyi göz ardı ederek, üzerini dahi çıkarmadan denize atlayıp çocuğu kurtarışını, ailemizin etik değerlerini en iyi şekilde özetleyen yaşanmış bir örnek olduğunu değerlendiriyorum. Bugün aynı durumda ben olsam, kuşkusuz ben de öyle davranırdım diyemiyorum, yapmam da diyemiyorum, çünkü o anı yaşamak gerekiyor.

Ancak babamın bize verdiği bir ders vardır; Babamın bu şekilde davrandığına şahit olduğum için yaparım diyebiliyorum. Çünkü biri zor durumdaysa, içinde bulunduğun şartların hiç önemi kalmayabiliyor, hayat kurtarmak birinci sırada gelebiliyor.



Tuzla Shipyard
Kıran Tersanesi

Gisbir Başkanı olarak arkadaşlarımla 2011 yılında söylediklerimizi bugün hayata geçirmiş olmanın onurunu ve mutluluğunu paylaşıyoruz.

Şirketimizin sorumlulukları ve diğer önemli görevler dışında, biraz önce de bahsettiğim gibi Gisbir Yönetim Kurulu Başkanıyım. Kırk beş yılı aşkın geçmişiyle Türkiye'nin en eski sivil toplum kuruluşlarından biri olan Gisbir'in yönetimine gelmiş olduğum 2011 yılından beri yola çıkış nedenimiz Gisbir'i sektörün her kesiminin, her farklı düşüncenin, her farklı anlayışın kendisini temsil etme imkânı bulup her yönüyle Türkiye'nin ülke ekonomisine katkısıyla orantılı kurumsal, kendi imkânlarıyla ayakta durabileceği mali yapıya ve imkânlara kavuşmuş bir çatı örgütü haline getirmek olmuştu.

Arkadaşlarımla 2011 yılında söylediklerimizi bugün hayata geçirmiş olmanın onurunu ve mutluluğunu paylaşıyoruz. Birlikten güç doğacağı, sesimizin daha gür çıkacağı ve tespitlerimizde gerçekçi olduğumuz sürece küresel gelişmelerin yarattığı riskleri etkili bir şekilde yönetebilmemizin mümkün olabileceği gerçeğini hep birlikte tecrübe ediyoruz.

Yürüttüğümüz tüm faaliyetlerin yanı sıra, Türkiye'de ve yurt dışında sürdürdüğümüz atlımcı basın ve tanıtım yöntemleri kapsamında, Türk gemi inşa sanayimizi ulusal ve uluslar arası arenada, ayrıca yazılı ve görsel medyada net bir şekilde ortaya koyduğumuzu; ayrıca çağdaş yönetim anlayışının en önemli ilkeleri olan hesap verilebilirlik ve yönetimde şeffaflık konularında yalın ve anlaşılabilir içeriğimizle güzel örnekler verdiğimizi ve kurumsal bir temsil gerçekleştirdiğimizi belirtmek istiyorum.

BARBAROS KIRAN



3

Mart 1981 günü İstanbul'da dünyaya geldim. Doğduğumda ailemiz Balmumcu'daki evde oturmaktaydı.

İlk okulu Ata Koleji, Orta ve Liseyi Özel Gökdil Lisesi'nde okudum. Daha sonra Cenevre'deki Collége du Léman'de on ikinci sınıfı tamamladım. Mezuniyetten sonra Amerika'daki üniversitelere başvuru yaptım. New York'ta Manhattan College'de öğrenime başladım. Dört sene işletme ve finans öğrenimi gördükten sonra 2004 yılı yaz ayında Türkiye'ye döndüm. Bir sene süreyle kendi firmamızda Gökhan ağabeyimin başında olduğu Hanbulk şirketinin gemi kiralama bölümünde çalıştım.



1985 inşa 22,466 grt. ve 36,626 dwt. M/V Barbaros Kıran dökme yük gemisi.

Ardından yüksek lisans yapmak için Londra'ya gittim ve aynı anda Galbraith's isimli firmanın "kuru yük kiralama" bölümünde çalışmaya devam ettim. Bir sene sonra Türkiye'ye döndüm. Önce altı ay askerlik yaptım ardından kendi şirketimizin gemi kiralama bölümünde çalışmaya başladım ve halen de bu görevime devam etmekteyim.

Denizcilik, benim hayatım ve derin sevgim olmakla birlikte onun yanında farklı konular ile de ilgilenmek istedim ve tarım ve hayvancılık konularında innovatif çalışmalar yaptım. Bu anlamda halen "topraksız tarım" konusunda çalışmalarım devam etmektedir.

ŞADAN BAYRAKTAR





Rize'nin Derepazarı Köyü.
Kaynak: Derepazarı Belediyesi Fotoğraf arşivi.

Karadeniz kentleri boyunca olduğu gibi, Rize kökenli Türk denizcilik ailelerinin memleketlerinde inşa ettirerek vakfettikleri eğitim ve sağlık amaçlı tesisleri, bir vefa borcu olarak yücelirler.

Rize'de *"Rize Üniversitesi Kaptan Arif Bayraktar Öğrenci Yurdu"* Şadan Bayraktar öncülüğündeki Bayraktar ailesinin genç kuşaklara daha iyi ortamlarda öğrenim görmeleri için armağan ettikleri eserlerden biri olmaktadır.

Bu satırları yeniden hazırlamakta olduğum 2016 Ekim ayında, bir yıl önce güler yüzüyle beni karşılayan otuz yıllık dost Şadan Bayraktar'ı Eylül ayında kaybetmiş olmanın üzüntülerini yaşıyorum.

Şadan Bayraktar, Bayraktar ailesinin öyküsünü anlatırken çocukluk yıllarından başlayarak anılarını nakletmişti; "Dedelerimiz Rize'de Derepazarı'na, bazıları da Of'a, Pazar'a yerleşmişlerdir.

Rivayete göre Konya'dan göç edenler Hüseyin Remzi Bey ailesinin dedeleri; Dedem Şakir Efendi, Babannem ise Fatma Hanım, Rize doğumludurlar. Hamdi Efendi dedemin babası, dedem Şakir Efendi de Rize doğumludur.

Dedem Şakir Efendi, küçük bir ahşap yelkenli tekne inşa ettiriyor. Bu tekne motorludur. Rize'den Trabzon'a, Rusya'ya Batum'a seferler yapıyor. Rusya'dan tenekelerle gazyağı taşıyor.

Dedemin teknesi yuvarlak kıçlıydı. Zaman zaman Derepazarı'nda karaya çekerlerdi. Babaannem Fatma Hanım, dedemin dayısının kızıydı.

Annem Mürvet, Rize'nin Sandıktaş Köyü'nden Selimoğlu ailesindendir; Üç kız, üç erkek olmak üzere üç çocuğu oldu; Adnan, Atıfet, Nadide, Şadan, Orhan, Aydanur.

Aile olarak İstanbul'a yerleştiğimizde ben daha 4-5 yaşlarındaydım. Yine de ana ve baba yurdu Rize'ye ve oradan Derepazarı'na zaman zaman giderdim. O hayatı beynimde canlandırmak beni çok duygulandırmıştır. Bir de o yörelerin tarihine ait bazı kitapları bulmuştum; Bulunan kalıntılarda buralar eskiden *Filandoz* adı ile anılırmış. Filandoz, yani şimdi ki adıyla *Derepazarı,* Rize merkezinin hemen yanında bulunduğundan her zaman Rize'nin uğradığı Rus işgalinden çok etkilenmiş.



Merkez ilçeye bağlı olarak 1949 yılında bucak ve 1954 yılında da belediye teşkilatı kurulmuş. Arazisinin tarıma elverişsiz oluşu ve yağışlı iklim, Derepazarı'nın ekonomik yapısını da biçimlendirmiştir. Bu sert arazi yapısı nedeniyle tarımsal üretimin düşük olması, gurbetçiliğin kaçınılmaz olmuş. Benim ailemin de göç nedenlerinin başında bunlar yer almaktadır.

Senelerdir halkın %90'ı çay tarımıyla uğraşmakta, ailenin ihtiyacını karşılayacak kadar da kısmen balıkçılık yapılmakta. Haliyle yıllar ilerledikçe buraları büyük gelişmeler göstermiştir.

Ben her yeri kaplayan çay bahçelerini, yamaçlara serpiştirilmiş kırmızı kiremit kaplı evlerini çok sevgiyle seyrederim."





Kaptan Arif Bayraktar (üstte) ve 9 Haziran 1945 tarihli Kıyı Kaptanlığı Ehliyet Belgesi. Kaynak: Erhan Bayraktar arşivi.

Kardeşlerimle birlikte armatörlüğe yöneldik. Ancak ilk hareketi başlatan babam Kaptan Arif Bayraktar olmuştur.

Rize'den İstanbul'a taşındığımızda ben 3-4 yaşlarındaydım. 250 tonluk ahşap bir motorumuz vardı. Balat, Küçük Mustafa Paşa'da, Fener'de İncebel'de oturduk.

Babam tornacılık öğrenmem için beni Perşembe Pazarı'nda Adil Göksu'nun babası Arif Göksu'nun torna atölyesine verdi. Kalafatcılar'daki en güzel dükkanlardan biriydi. Oraya gemiler kıçtankara gelirdi ve gemilerin onarımını yapardık. Bir zaman sonra hiç unutmuyorum Babam, Arif Göksu'dan 23 milyona *Kotil* isimli gemisini satın aldı, Arif Göksu bu geminin satışında çok yardımcı olmuştur.

Arif Bayraktar Kaptan

1903 Rize Dere Köy doğumlu Kaptan M. Arif Bayraktar çok genç yaşlarında başlayan denizcilik yaşamıyla anılmaktadır. Denize olan sevgisini ve azmini, ayni zamanda yaşam mücadelesinden almıştır.

Bayraktar adı ilk kez 1920'lerde küçük bir atölye ile şekillenmeye başladı. O yıllarda gemi pistonlarının ve şaftlarının onarımını üstlenen bu atölyeden 150 tonluk ahşap bir tekneye geçtik ve bir anlamda armatörlük yaşamı da başlamış oldu. Bu küçük tekneyle Karadeniz'de kömür taşıyorduk. Zamanla 1947 yapısı 250 dwt'luk ahşap bir tekneye daha sahip olduk *"Şanal"* adını verdiğimiz bu motorlu gemiyle Karadeniz'le Marmara sahilleri arasında hangi yük varsa taşıyorduk."

1975'de ilk sac gemileri olan 1250 dwt'luk *M/V Arif Kaptan* adını verdikleri koster inşa ettirdiler. 1976'da Şadan Bayraktar'ın Haliç'te babasının yardımıyla kurduğu torna atölyesinde başlayan yaşamı, diğer taraftan da armatörlük alanındaki atılımlarla devam etti. Ufak Kardeş Orhan Torna Atölyesinde devam ediyordu, Abi Adnan kendi gemilerinde çalışıyordu o sıralarda. Kaptan M. Arif Bayraktar 1976 yılında dünyaya veda etti.

Aile yıllar geçtikçe elde ettikleri deneyimlerle, çok daha dengeli, uzun süreçli bir uzmanlık alanında yerlerini aldı. Böylece yeni inşa gemilere yönelirken, çok maksatlı konteyner gemilerine ağırlık verdiler.

Elde ettikleri deneyimler sayesindedir ki, bundan böyle gemi işletmeciliğinde uzman bir şirket olmanın gururunu da yaşamaktadırlar.

Şadan Bayraktar'ın anılarındaki Bayraktar ailesinin öyküsü

Şadan Bayraktar on dört yaşına bastığında babası Arif Kaptan kendisini karşısına alır ve okula devam etmesinin önemini anlatır. *"Okumalısın"* der.

Zaman zaman bu isteğini tekrarlarsa da, Şadan Bayraktar'ın aklında fikrinde bir meslek sahibi olmak kararı, babasının bu isteğini bastırır. Bu kez okumak istemediğini, fakat bir sanat elde etmek istediğini ifade eder.

Babasıyla aralarında şöyle bir konuşma geçer:

-Oğlum gel buraya! Bak, artık okula devam etmelisin.

Oğlu duralayınca, sorar:

-Ağabeyin gibi sen de motorcu olmak mı istersin?

Şadan Bayraktar'ın cevabı babasını daha da şaşırtır:

-Baba ben tornacı olmak istiyorum. Torna tezgahlarım olsun istiyorum.

Haliç'in gemi onarımının kalbi olduğu yıllar

O yıllarda Kalafat Yeri, Haliç'te tamir edilen gemiler için en önemli onarım, bakım atölyeleriyle doludur. Bunlardan biri de sonraları armatörlüğe atılan Göksu ailesine ait Göksular Atölyesi'dir.

Kaptan Arif Bayraktar oğlunu Kalafat Yeri'ne götürür ve orada hemen her yeri dolaştırır. Sonra, yeniden Karaköy'e yakın bir yerdeki Kaptan Paşa Çeşmesi'nin taşlarına oturur soluklanırlar.

Kaptan Arif Bayraktar oğluna sorar:

-Oğlum, bak seni Kalafat Yeri'nde dolaştırdım. Buradaki hayatı ve yaptıkları işleri gösterdim. Şimdi bana söyle bakalım, ne olmak istiyordun?

Şadan Bayraktar şöyle devam eder: "Gözlerimi babama diktim. Öylesine kararlı ve öylesine heyecanlıydım ki; *"Baba ben tornacı olmak istiyorum. Bu dükkanları gördükten sonra daha da kararlıyım. Bana tornacı dükkanı açmak için yardım et."* dedim.

Hayallerim zamanla gerçekleşmeye başladı. Çıraklıktan başlayarak tornacılık mesleğini öğrendim. Ama nasıl bir hırsla ve dikkatle kendimi adamıştım ki, gece gündüz nedir bilmiyordum. Azmettim ve çok başarılı oldum. Bu çalışmalarım sırasında askerlik çağım gelmişti. 1961'de

askerliğimi bahriyede yaptım. Terhis olduğumda yaklaşık bir yıl geçmeden babama ısrarla dükkan açmamız için yalvarmaktaydım.

Ailenin umudu bir ahşap tekneydi.



Tarih 8 Ocak 1955. Adnan Bayraktar ailenin umudu "Şanal" çektirmesinin başında.

Mevcut ahşap motorumuzla Dikili'den kömüre çekiyorduk. Her seferinde 5,500 TL navlun kalıyordu. Ağabeyim de motorda çalışıyordu. Üç beş kuruşumuzla Ayvansaray'da küçük bir dükkan açtım. Açık ve net; önce bir matkap tezgahı aldık ve işe başladık. Öylesine çalışıyordum ki, kimseler bana erişemez haldeydim. Aklımda fikrimde bu tezgahı nasıl ikiye çıkartırım, nasıl daha büyük bir atölye kurarım diye düşünceler vardı.

Artık 1968 yılına gelmiştik. Başka bir torna atölyesinde çalışan küçük kardeşimi de yanıma aldım ve gecemizi gündüzümüze katarak, yeni siparişler aldık. Bu çalışmalarımız sayesinde atölyemizi büyüttük. Ardından daha büyük alanlarda çalışmak kararıyla Ayvansaray'da hayli geniş bir kapalı olan bir binayı satın aldık. Haliç'te inşa edilen ve onarım gören her gemi için artık vazgeçilmez bir adres olmuştuk.

18 Mayıs 1971'de İlknur hanım ile evlendim. Kayınpederim son derece muhterem bir insandı. Torgem Gemi İnşa Sanayii AŞ Başkanı olan Kenan Torlak'ın babasıdır. Mürüvvet, Mehtap, Erhan ve Meltem adlarını verdiğimiz 3 kızımız ve 1 oğlumuz dünyaya geldi;

Bir gün Kayınpederimle birlikte Kuruca Şile'ye gittik. Orada motor beğeneceğiz. Babam da gitmeden nasihatta bulundu.

Kuruca Şile'de ağaç motorlarını inceledim. Dönüşte her şeyi babama anlattım. Kayınpederim, ben ve ağabeyim bir yerde oturup kaba bir hesap yapmıştık; 500 tonluk ağaç motoru alırsak, içine Rus motoru da koysak maliyeti 3 milyon lira tutuyordu. Bu hesapları tekrar tekrar gözden geçirdik. Fakat bir an geldi ki, benim kafam bu hesaplara yatmadı. Onlar hâlâ tartışırken, babama dönerek:



Bir Bayraktar gemisi daha denize kavuşuyor. Kaynak:Osman Öndeş.

-Ben bu işten vazgeçtim, dedim.

Birden bir suskunluk oldu. Ben ise büyük bir kararlılıkla devam ettim:

-Param var.. Ele avuca sığmıyorum. Ben sac gemi inşa edeceğim. Ağaç motor devri de, sevdası da bitmiştir..

Vallahi kimsenin gıkı çıkmadı. Benim nasıl inatçı, kararlı ve akılcı olduğumu biliyorlardı. Babamdan habersiz elde avuçta ne varsa Ereğli Demir ve Çelik Fabrikaları'na sac almak için yatırdım. Ayvansaray'da ilk gemimizi inşa etmeye başladık. Bittiğinde adını *"Arif Kaptan"* koyduk. 1976 yapısı olan bu gemimiz yakın yıllara kadar çalışmaktaydı.

Arif Kaptan gemisini üç yılda tamamladık

Bu gemiyi üç yılda tamamlayabilmiştik. O yıl teşvik belgesi aldık. Tektük teşvik belgesi veriliyordu.

Kayınpederimin tavrını asla unutamam. Yaşamı boyunca beni evlat olarak gördü, her çabamın ardındaki mücadele etmek azmimi, verdiğim mücadeleyi hep saygıyla izlerdi.

Bir gün, bana *"Oğlum bu hamurda bizim de bir katkımız olsun, bana da bir hisse ver.. Ama hisse nedir, ne kadardır, ne eder sormayacağım"* dedi.

Kayınpederimin katkısıyla daha da güçlendik ve Şadan Bayraktar Gemi İşletmesi Ltd. adına teşvik aldık. Kredi benim adıma verildi. Gemiyi 1976'da tamamladık ve o yıl sefere aldık.

Gemi İşletmeciliğine ilk adım

Fakat artık gemiye daha zaman ayırmam gerekiyordu. Gemimize devamlı yük bulmalıydım. Durum böyle olunca, o zaman ağabeyimle bir değerlendirme yaptık.

Ağabeyim bana atölye yerine, gemi işletmesinin başına geçmemi önererek şöyle dedi: *"Şadan bak, buradan ayrıldığında kaybımız 50 kuruş olsa, işletmede göstereceğin başarı sayesinde 150 kuruş kazanacağız. Bu kazancımızı daha da artırabileceğiz. Onun içindir ki, sen gemiye ağırlık var."*

Gemiyi çok seviyordum. Aklım fikrim bir taraftan da babamın gemicilik mesleğinde kalmıştı. Anladım ki, gemi işletmek, armatör olmak güzel bir duygu. Fakat atölye işini de ihmal etmedim. Ayvansaray'da çok büyük binayı satın aldık. Bu bina yerinde büyük bir işhanı inşa ettim. Atölyeyi

adeta fabrika haline getirdim. Dur durak bilmiyordum.

Fakat ne var ki, Bedrettin Dalan'ın Belediye Başkanlığı zamanında bu yerlerin hepsi deniz kıyısında olduğundan yıktırıldı.

Bülent Ulusu hükümeti zamanında 3,320 dwt'luk bir kosterine omurgasını kızağa koymuştuk. O sırada oğlum Erhan Bayraktar çok ufaktı.

İşe başladık. Derken yeğenim Arif Bayraktar çalışkanlığıyla bize güç kattı.

Erhan büyüdü ve onu İngiltere'ye üniversite öğrenimine gönderdik.

Çocuklarımız işlerimize yürekten destek oldukları içindir ki, biz daha da başarılı olduk. Babam Kaptan M. Arif Bayraktar'ı 1976 yılında ebedî âleme emanet ettik. Bizler ise çalışmaktan asla yılmadık. Yıllar ilerledikçe Bayraktar Denizcilik Şirketler Grubu doğdu ve güçlenerek yolumuza devam etmekteyiz.



Rize Üniversitesi Derepazarı Kaptan Arif Bayraktar Öğrenci Yurdu

Sadece iş yaşamında daha başarılı olamaya çaba sarfetmedik. Ayni zamanda ailemizin geldiği Rize'de gençlerin daha iyi öğrenim görmeleri ve öğrenimlerine daha rahat ortamda devam edebilmeleri için yardımlarda bulunmayı da kutsal bir görev saydık.

Rize Valisi Kasım Esen'le bu doğrultuda nasıl bir hizmet vereceğimizi kararlaştırmıştık. 2008 yılında Derepazarı ilçesinde Rize Üniversitesine bağlı 600 öğrenci kapasiteli yurt binasının protokolü için düzenlenen imza töreninde yer aldım.



Şadan Bayraktar, Rize Valisi Kasım Esen ve diğer yetkililerle Rize Üniversitesi Derepazarı Kaptan Arif Bayraktar Öğrenci Yurdu inşa töreninde.

Yapılan törende Rize Üniversitesinin hayırsever işadamlarının katkılarıyla büyüdüğünü ve geliştiğini ifade eden Kasım Esen Derepazarı'nda daha önce bir hayırsever iş adamına ihtiyaç olduğunu belirtmiş ve bu ihtiyacın katkılarımla giderileceğini söylemişti. Vali Kasım Esen'in anlattığı yurt binası İl Özel İdare Müdürlüğüne ait 2 bin 500 metrekare alanda kurulacaktı. Yurt binası 5 katlı olacak ve Çift kişilik odalarda 600 öğrenci konaklama imkânı bulabilecekti.

Bize yurt binası yapmalarına vesile olanlara teşekkür etmiş ve Yurt binasını kısa sürede tamamlayarak hizmete sunmak sözünü vermiştim. Bu eser, bizlere gurur vermektedir.

Bugün yarın tarih olacaktır..

Şadan Bayraktar kardeşimizle Türk Armatörleri Tarihi için şirketinde yaptığımız son sohbet toplantısından bu yana bir yıl geçti. Ancak vefat haberinin duyulduğu Eylül ayında bir başka karar verdim. Üzüntülerin kısmen de olsa azaldığı bir süreci bekledim ve Erhan Bayraktar'la yeniden çalışma yaparak bu öyküyü yeniden şekillendirdik.

Yüreğimizi yaralayan haber şöyleydi*; "Bayraktar Denizcilik Şirketler Grubu Yönetim Kurulu Başkanı Şadan Bayraktar, akşam saatlerinde hayatını kaybetti."*

Bayraktar Denizcilik Şirketler Grubu İcra Kurulu Başkanı Erhan Bayraktar'ın babası Şadan Bayraktar 7 Eylül 2016 Çarşamba günü Fatih Camiinde öğle namazı akabinde kılınan Cenaze Namazı sonrası, Pier Loti'deki Aile Kabristanı'na defnedildi. Allah kendisine rahmetler diliyoruz.

Ani vefatı Türkiye'de denizcilik çevrelerinde ve dostları arasında derin üzüntü yarattığı kadar, yurtdışında denizcilik ve diğer sektörlerde de üzüntülere neden oldu.

Vefatı nedeniyle gönderilen mesajlardan ikisini Şadan Bayraktar'ın insan olarak kişilik çizgilerini ve hayat ve felsefesini anlatması bakımından bu sayfalara almak isterim;



Üç kardeş- Adnan Bayraktar, Şadan Bayraktar ve Orhan Bayraktar.

Napoli merkezli Unitramp Shipbrokers adına Aldo Frulio ve Vincenzo Frulio şöyle diyordu;

"Sevgili Erhan,

Senin çok değerli bir şahsiyet olan baban Şadan Bey'in vefatı, hiç beklenilmeyen üzücü bir haber olmuştur.

Oğlum Vincenzo ve ailem ve Unitramp çalışanları sana ve ailene, dostlarınıza derin üzüntülerimizi belirtmek isteriz.

Biz babanın kişiliğini keşfettikçe, daha da hayran olmuşuzdur. Onun içindir ki kendisine "Maestro di Vita" adını vermiştik. O yaşamın maestrosu idi.

Çok sağlam kişiliğiyle ve engin insanlık anlayışı ile hayran olduğum *Şadan Bey'i tanımış olmayı bir şans saymaktayım. Onu daima saygıyla hatırlayacağız."*

Sizin İtalyan arkadaşlarınız."

Wilson Europe Limited. Genel Müdürü Julian South, Erhan Bayraktar'a gönderdiği mesajında şöyle diyordu;

"Sevgili Erhan,

Babanın vefat haberini aldım. Kendisiyle P&I konusunda yaptığımız görüşme yıllarını, çok genç olduğu o günlerden, seni de daha çok genç olduğun o eski senelerden hatırlıyorum. Bu güzel anıları yeniden yaşarken babanın vefatından hâlâ derin üzüntü duymaktayım.

Eminim geride kalan yılları hep mutlulukla ve şükranla anacaksın. Baban ve a*nnen sizleri dünyaya getirmekle muhteşem bir annelik ve babalık yaptılar.*

Özellikle kurdukları şirketin sorumluluklarını yükleneceğini bilerek sana ayrı bir eğitim kazandırdılar. Bu sayede artık sen ailenizin işlerini çok daha büyük başarılara götürecek bilgiye ve deneyime sahipsin.

Bu çok üzüntülü zamanda sana en derin sevgilerimi ve sabır dileklerimi iletirim."



Şadan Bayraktar

ERHAN BAYRAKTAR



Bayraktar Denizcilik Şirketler Grubu Başkanı ve CEO'su Erhan Bayraktar yaşam öyküsünü anlatırken ailenin denizcilik kökenli oluşunun bugünlere kadar gelişte önemli bir neden olduğunu belirterek şöyle devam etti; Baba tarafından Dedem Kaptan Arif Bayraktar, Büyük Dedem Şakir Efendi ve büyük büyük dedem Hamdi Efendi. Bu aile fertlerinin hepsi Rize'de dünyaya gelmiş. Aile *"Bayraktarzâde"* olarak tanınıyor. Soyadı Kanunu ile birlikte soyadı alınmıştır.

Konya'dan göçettikleri ve Karamanoğulları soyundan oldukları bilinir. Ancak Konya'dan kalkıp Rize'ye yerleşmeleri, Osmanlı'da uygulanan iskan geleneği olabileceği veya ailenin daha iyi yaşam imkanları bulmak ümidiyle Rize'ye göçettikleri düşünülebilir.

Rize'deki yaşamlarında Batum ve Rize arasında 150-200 tonluk çektirme tipi yelkenli tekneleriyle bakkalcılık dedikleri ticaret yapıyorlar. Batum'dan daha ziyade genel ihtiyaç malzemelerini sağlıyorlar.

Dedem Arif Bayraktar, hemen çoğu Karadeniz insanının kaderini paylaşırcasına ailesini alarak İstanbul'a göç ettiğinde babam Şadan Bayraktar daha 5 yaşındadır.

Arif Bayraktar İstanbul'da kaptanlığı bırakıyor. Fatih Küçük Mustafa Paşa semtinde bir ev alarak oraya yerleşiyorlar.

Ben buradaki evde dünyaya geldim. Üçüncü kuşak Bayraktar'ların hepsi İstanbul doğumludur. Biz dört kardeşiz; Diğer kardeşlerim, Mürvet, Mehtap ve Meltem.

Doğum tarihim 11 Eylül 1975'dir. 1986'ye kadar biz bu semtteki evimizde yaşadık.

Annem İlknur Bayraktar, bizim yetişmemiz için büyük feragat göstermiştir. Anne tarafım Torlak ailesinden gelmektedir. Babası Hacı Mustafa Torlak, anne tarafından dedem olmaktadır.

Büyükbabam Arif Bayraktar ile Hacı Mustafa Torlak hem Rize'den ve hem de İstanbul'dan arkadaşlar. Daha sonraki yaşamlarında babamla annem tanışıyorlar ve 1972'de evleniyorlar. 1973'de ablam Mürvet dünyaya geliyor. 1974'de Mehtap ve 1975'de ben ailenin ikinci ve 1973'de küçük kızkardeşim Meltem üçüncü çocukları olarak dünyaya geldik.

1985 yılına kadar yaşadığımız Fatih Camii'nin yanındaki Taşmektep'te okudum. Benim ilkokul öğrencilik yıllarımda çok iyi öğrenim veren bir okuldu.

Küçük Mustafa Paşa semtinde amcam Adnan Bayraktar'la evlerimiz yanyana idi. 1985 yılında annem burada Anadolu yakasına taşınmamızın daha yerinde olacağını söylüyor ve aile işlerinin daha kolay sürdürülebileceği görüşüyle Suadiye'de iki daire satın alıyorlar.

Kaptan Adnan Bayraktar, bizim gemilerimiz dahil olmak üzere muhtelif armatörlerin gemilerinde kaptanlık yapmıştır. Diğer amcam Orhan Bayraktar'dır kendisi de Tuzla da Atölyelerimizin başındadır. Babam, 3 kız ve 3 erkek olmak üzere altı kardeştirler.

1986'de Suadiye'deki yaşantımız başladı. Beni Anakent Lisesi'ne yazdırdılar. Bu mükemmel okuldan mezun olduktan sonra babam benim İngiltere'de deniz ticaret ağırlıklı bir öğrenime devam etmemi istedi. Anakent Lisesi'ndeki çok değerli İngilizce öğrenim Bay Rogers'ın önerisiyle Plymouth Üniversitesi'ne kaydoldum. Lisanımın iyi olması sayesinde bu üniversitede 1993 yılından itibaren lisan hazırlık öğrenimi görmeden üç yıl süren bir öğrenimden sonra (Maritime Business and Maritime Law) dallarından BS derecesiyle mezun oldum.

1996'de üniversiteden mezun olduktan sonra iş deneyimi kazanmak üzere Londra'ya geldim ve burada Institute of Chartered Shipbrokers'a ICS yapmaya gittim. Ayni süreçte bir P&I şirketinde bir sene staj gördüm. 1997'de Türkiye'ye döndüm ve artık bütünüyle Şadan Bayraktar Denizcilik şirketinin bir mensubu olarak göreve başladım.



Şadan Bayraktar oğlu Erhan Bayraktar'la Tuzla Yildirim Tersanesi'inde çok maksatlı Erhan Bayraktar gemisinin omurga kaynağını yaparken. Tarih-14/11/1981. Kaynak: Erhan Bayraktar arşivi.

Babam gemi satın almaya karar vermişti.

Hep mutlulukla hatırladığım bir anım vardır; Plymouth'da ikinci sınıfta okurken babam telefon etti. Bir gemi alacaklarını ve işlemlerini yapmak üzere birlikte Hamburg'da buluşmamız gerektiğini söyledi. Önce İstanbul'a geldim. O yıllarda Broker olarak Mahmut Serter ile armatörlerimizden ve benim artık kayınpederim olan Gündüz Kaptanoğlu Bey ile toplantılar yaptık.

Gündüz Kaptanoğlu da 1993 ve 1994'de iki gemi satın almıştır. Bu gemilerin işlemlerinin hazırlanması safhasında, Nordbank'daki kredi banka işlemlerinin yapılmasında çalıştım.

Bu olaylar benim ilk finansman deneyimlerim olmuştur ki, daha 19 yaşındaydım!



Nadir bir karşılaşma; M/V Ece Nur Bayraktar, 2011 inşa, 34,422 grt. ve 58,450 dwt.ve M/V Kaptan Arif Bayraktar, Ekim 2010 inşa,35,509 grt., 57,453 dwt. Kaynak- Erhan Bayraktar arşivi.

Bu konuda tüm vekaletler benim üzerime yapılmıştır. Hamburg'dan sonra yeniden İstanbul'a döndük. Böylece filomuz beş gemiye çıkmış oldu Daha önce Kaptan *Arif , Erhan Bayraktar, Tayfun Bayraktar* gemileri vardı. İkinci el aldıklarımıza *Murvet Ana* ve *Ayhan Bayraktar* isimlerini verdik.

Plymouth'dan İstanbul'a döndüğümde, şirketin yönetici ihtiyacı nedeniyle olduğu kadar askerliğim sırasında bile her fırsatta şirkette çalışmalarıma ağırlık verdim.

1995 -1997 yıllarında genel piyasalarda görülen sıkıntılardan etkilenmekteydik. Yine de bir atılım yapmamız gerektiğine dair görüşüm, dünya denizcilik piyasaları üzerine yaptığım çalışmalarım sonucunda güç kazanmıştır. Bu kararla konteyner gemileri inşaatına giriştik.

Çok maksatlı konteyner gemileri inşa ettiriyoruz.

Çok maksatlı gemi inşaatı projelerimiz birer birer gerçekleşmeye başladı. Daha önce Nordbank'la yaptığımız anlaşmalar doğrultusunda uzun vadeli finansman sağlamış oluyorduk. Senede ancak bir gemi teslim alabiliyorduk. 1998 - 2003'e kadar maliyetler göreceli olarak daha düşük olmasına rağmen, gemi inşaatları son derece sıkıntılı bir süreç içersindeydi!

1998'de gemiler çoğunlukla toprak, hatta çamur zemin üzerinde inşa edilmekteydi.. Yüksek kalitedeki tersaneler belki bir elin parmakları kadardı. O yıllarda Nordbank'ın surveyörü Mr. Wesselman sayesinde birçok tersane büyük edinimler sağlamıştır. *Mehtap Bayraktar* ve *Denizhan Bayraktar* adlarını verdiğimiz ilk iki konteyner gemimiz bu süreçlerde inşa oldu. Bu gemilerin çalışabileceği pazar ortamını araştırırken karşımıza uluslararası yüksek deneyimlere sahip brokerlerden teklifler geldi ve bu gelişmeler bize daha fazla cesaret verdi. Böylece 6.250

dwt'luk çok maksatlı gemi sınırını da aşarak 8,000 dwt'lik Şadan Bayraktar gemisini inşa ettirdik. Peşinden 2004'de 12,000 dwt'luk 900 teu'luk *Burak Bayraktar* ve *Adnan Bayraktar* gemileri geldi.



M/V Ece Nur Bayraktar, 2011 inşa, 34,422 grt. ve 58,450 dwt. Kaynak- Erhan Bayraktar arşivi.

Yeni yatırımlar peşinde

Dünya piyasalarında düzelmeler devam ediyordu. Babam tüm zorluklara karşın daima yeni yatırımlar yapılmasından taraftardı. Birikimlerimizi dikkate alarak 2005 yılında bir kabuk gemi satın aldı. Böylece 2006 yılında 2,250 dwt'luk *Orhan Bayraktar* gemisi filomuza katıldı.

MAN Burmeister temsilcisiyle anlaşarak beş gemilik ana makine siparişi verdi. Bu tarihlerden sonra büyük gemi yatırımlarımız devam etti; 1,250 teu'luk *Ayşe Naz Bayraktar* ve *Gözde Bayraktar* gemilerini tamamladık. Artık 2009 yılına gelmiştik; Küresel krizin en dehşetli şekilde hüküm sürmeye başladığı bu süreçte Türk bankalarından köprü finansman kredileri kullanıyorduk. Bu bankaların hiçbirinin kapatılacağı beklenilmiyordu. Ama yine tesis ettiğimiz güven, iş ahlakımız sayesinde Türk bankalarındaki finansman bağlantılarımızı kapatarak yurtdışındaki bankalara yönlendik. Halen 14 gemiden oluşan bir filoya sahibiz. Bu filomuzun en eski, en ufak, fakat bizim için çok değerli olan gemisi; Arif Kaptan gemisi olmaktadır. Filomuzun sancak gemisi gibi görürüz. Artık çok yaşlı olduğundan korunaklı bir limanda adeta bir müze gemi gibi bakımını sürdürüyoruz. Diğer 13 gemimiz dünya denizlerinde çalışmaktalar.

Bugünlere çok meşakkatli dönemlerden geçerek geldik. Türk tersanelerinde en yüksek tonajlı dökme yük gemisini biz inşa ettirdik. Manen ve maddeten yorulduk ve çok büyük sıkıntılarla karşılaştık. Babamın ani vefatıyla çok sarsıldığımı belirtmek zorundayım;



Şadan Bayraktar, Ömer Kaptanoğlu ve Erhan Bayraktar.
Kaynak: Bayraktar aile arşivi.

Fakat büyüklerimizin bize emanet ettiği şirketimizi onlara lâyık şekilde yaşatmaya ve sadakatle daha ilerilere götürmeye önem veriyorum.

26 Temmuz 2003'de Gündüz Kaptanoğlu ailesinin kızı Eser Kaptanoğlu ile evlendim.

Eşim Eser Bayraktar'la mutlu bir evliliğimiz var. Çocuklarımız; Ayşe Naz Bayraktar (2006), Ece Nur Bayraktar (2007) ve Şadan Bayraktar (2010).

Babamın ani vefatı, tüm dostlarını nasıl derinden üzdüyse, vefatının şirketimizde cereyan etmesiyle bende çok daha derin üzüntülere neden olmuştur. Zira birkaç dakika evvel sohbet ettiğim babamın *"Erhan!"* diye seslenişi duyup tekrar ofisine koştuğumda masasının başında makam koltuğunda nefessiz kaldığını görmek hepimiz için şok olmuştur. Adeta tam bir görevbaşı şehidi olan babamı maalesef tüm tibbî müdahelelere rağmen kurtarmak mümkün olamadı. Ağabeyi, amcamız Adnan Bayraktar'ın birsüredir yoğun bakımda olmasından çok etkileniyor ve hastahaneden bir an önce çıkmasını istiyordu. Sanırım çok uzun yıllara giden kardeşlik bağları ve sevgisi, onu derinden üzmüş ve ağabeyine bir şey olur korkusu sarmıştı.

Gülen yüzünü, yaratıcı ve insan sevgisiyle dolu dünya kişiliğini hasretle anmaktayım.

ADNAN BAYRAKTAR



Rize Derepazarı eşrafından Kaptan Arif Bayraktar ve Mürvet Bayraktar'ın oğlu, İhsan Selimoğlu ve Emine Selimoğlu'nun damadı, Şadan Bayraktar, İlknur Bayraktar, Orhan Bayraktar, Beyhan Bayraktar, Aydanur Bayraktar'ın ve Ahmet, Nadide Ertan ile İbrahim ve Atıfet Kuleli'nin ağabeyi Armatör Kaptan Adnan Bayraktar 9 Kasım 2016 günü vefat etti.

Eşi Şükriye Bayraktar, çocukları Tahsin ve Fatma Selimoğlu ile Nihal, İnci, Gönül, Ayhan, Arif Bayraktar'dır.

Aydın ve Mürüvvet Özerden ile Erhan Bayraktar, Eser Bayraktar, Mehtap Bayraktar, Meltem Bayraktar, Tuğba Bayraktar, Tayfun Bayraktar, Merve Bayraktar, Burak Bayraktar ve Metin Bayraktar'ın amcası oluyordu.

Bayraktar Denizcilik Şirketler Grubu kurucularından ve Yönetim Kurulu Üyesi Adnan Bayraktar'ın cenazesi 10 Kasım 2016 Perşembe günü Fatih Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Eyüp Mezarlığı'nda bulunan aile kabristanında defnedildi.

BAYRAM ASLAN



Dedelerinin aile memleketi olan Kastamonu'nun Cide sahil kasabasından yelkenli teknesiyle 1880'de göç ederek İstanbul'a geldiğini belirten Bayram Aslan şöyle devam etmiştir; "Burada ticarete atılan "Koca Mustafa" lakaplı büyük dedem mısır, zahire benzeri ürünleri taşır ve ticaretini yapar.

Ailenin en büyüğü Koca Mustafa Bey'in 1880' li yıllarda gemi tamir işleri yapıyor. Balat'taki Musevi Hastahanesi'nin yanında deposu olan büyükbabam, sonradan Hasköy'de Şirket-i Hayriye'nin yanında bir yer kiralayarak, motor sökme, tamir ve yeniden yerine monte edip çalıştırmak gibi atölye işleri yapıyor. Ben kardeşlerimle 1954 yılında döküm ve makine alanına atılım yaptık ve 1961 yılında ilk haddehaneyi kurduk. 1969 yılında ise İstanbul Çelik Demir İzabe Sanayi A.Ş. kurulmuştur.



Cide Ailemizin anılarıyla doludur

Göçettiğimiz Cide'yi sadece anlarımızda yaşatmıyoruz. Zaman zaman Cide'ye gidiyorum. Orada eğitim yatırımlarına önem vermekteyim.

Cide,İnebolu'dan sahil boyunca batıya doğru yol alırsak, Doğanyurt ve Çayyaka'dan sonraki en önemli sahil ilçesidir. Cide'den sonra Kurucaşile gelir.

Cid'den içerilerilere gidersek, Dağlı Geçidi'nden Şenpazar'a, Andavay'a veya Ağlı'ya varılır. Buraların da Karadeniz'e has derin güzellikleri vardır. Ama ben Cide'yle hiçbirini değişemem.

Misafirperver Anadolu kültürünü en iyi şekilde yaşayabileceğiniz yerlerden biri Cide'dir. Cide için *"Kastamonu'nun bu güzide ilçesi"* derler. Gerçekten de Cide Karadeniz'in doyumsuz doğal

güzelliklerinin en iyi örneklerini teşkil ediyor. Cide upuzun sahil şeridine sahip. Gümrah ormanları ve Küre Dağları'nın ihtişamlı manzarası ile Cide, adeta bir masal diyarı tadında. Ben Cide'de yorgunluğumun kaybolduğunu hissederim.

Çılgın Türkler diyorsanız

Ailedeki başarmak azmi denizcilikle ve tersanecilikle tanışmanın ilk adımları olmuştur. Vurgulayan.

Baba mesleğini ilk ağabeyim Selahattin Aslan öğrenmiştir. 50-100 tonluk ağaç motorları oradaki atölyeye çeker tamir ederlermiş. Biz yedi kardeşiz. En küçükleri de benim. 1983'te Haliç'ten Tuzla'ya taşınan tersanelerle birlikte sahibi olduğu Selahattin Aslan Tersanesi›nde gemi onarımı yapılıyormuş. Şimdilerde ise gemi inşaatına devam ediliyor.

Gemilerin şaft, kovan, pervane kanatlarının onarımı hep bizim işlerimiz arasında yeralıyordu. Şanzıman dişlilerinin tamir, motor rektifiyesi, iki zamanlı dizel motorlarının onarım bakımı, metal yatak dökümü yapar, tornalar alıştırırdık. Bir motoru bütünüyle söker, tamirini yapar, yeniden monte eder ve yepyeni hale getirirdik. O yıllarda yeni motorlar gelir, fakat şaft pervane kovan Avrupa'dan gelmediğinden bunları biz imal ederdik.

Söz konusu dönemde Türkiye'de demir çelik üretiminin son derece kısıtlıydı ve sadece Karabük Demir Çelik fabrikalarından gelen kütük demirden haddehanelerde muhtelif köşebent veya inşaat demiri çekilebilmekteydi. Buralarda hurda gemi saclarından lama, köşebent imalatı da yapıldığı yıllardı.

Ağabeylerinin Haliç'teki tersanede haddehane kurmayı kabul etmediler ve tersaneci olarak yollarına devam etme kararı aldılar. Bunun üzerine üç kardeş; Tacettin Aslan ve Necati Aslan ağabeylerimle birlikte haddehane kurmak üzere kolları sıvadık.

Çılgın Türkler diyorsanız, bugünkü kuşaklar nerelerden geldiğimizi bilmelidirler. Sanat Okulu'nda okuduğum öğrencilik yıllarımda sabahladığım çok olmuştur.

Mahmut Nalçacı'nın teşviki

Türkiye'de doğru dürüst sanayinin olmadığı bir zamanda sanayi makineleri imalatına geçmiştik. Başarırız, biz yaparız diyorduk. Müthiş bir güvene sahiptik!

O dönem Haliç'te birkaç haddahane vardı. Biz hadde topları veya valflarının rektifiyesini, kanallarının açılmasını, hadde şanzımanlarının imalatını yapıyorduk.

1960'a doğru kum motorlarının sayısında yaşanan artış, bunların kepçelerinin şanzımanlarını gerektirince kum motorcularının taleplerine cevap vermeye başladık ve böylece kum kosterleri armatörlerinin aradığı usta isimler olduk.

Bütün bu çalışmalarla yetinmedik; Atölyemizde planyalar, üç dört torna tezgahı, frezeler ve giderek artan iş hacmiyle yolumuza devam ederken sanayi makinesi imalatı için Kağıthane'de yer aramaya başladık.

Bir anımı anlatmalıyım; birgün kapımızın önünde bir kamyonet durdu. İçinde bir hadde ayağı var. Fötr şapkalı biri bize yaklaşıp, *'Benim tamamlanmamış bir hadde makinem var. Ben Perşembe Pazarı'nda imkan aradım, çaresiz kaldım. Bulduğum kişi de beni savsakladı. Sizi tavsiye ettiler. Ben de kamyona koyup size getirdim.*

Bu makineyi tamamlar mısınız' deyince, *'Tabii işinizi yaparız'* dedik.

Adanalı Mahmut Nalçacı isimli bir beydi. Öylesine memnun oldu ki, bizi herkese methedermiş. Burada Haliç'in kıyısında Halıcıoğlu civarında birçok haddehane vardı. Hasköy'de Kemal Sünnetci bunlardan tanınmış olan biriydi. Demir çekerlerdi. Haddehanelerin her makine onarım veya imalat talebine yoğun şekilde cevap verirken biz de iyice büyümüştük.

Mahmut Nalçacı Bey'in birgün bize *"Neden kendinize haddehane kurmuyorsunuz"* diye bir soru yöneltti. O arada daha Türkiye'de demir çelik üretimi son derece kısıtlıydı ve sadece Karabük Demir Çelik fabrikalarından gelen kütük demirden haddehanelerde muhtelif köşebent veya inşaat demiri çekiliyordu. Ya da hurda gemi saclarından lama, köşebent vs imalat yaparlardı. Ailece 1960'da kendi makinalarımızı imâl ettik!

Kütük demir ile üretim

Başlangıçta, hammadde Karabük'ten Filyos'a geldiği ve oradan da Halıcıoğlu'na bir haddehaneye gittiği için, buradaki tersaneleri aracılığıyla taşımaları izlerdik. Sonunda Hasköy'de yatırım yapmayı planladık, veSilahtarağa'da bir yeri satın aldık.

Herşeye rağmen devletin ve özel sektörün gücü o yıllarda ülkemizin demir-çelik üretimini karşılayamıyordu, üretim dünyanın dörtbir yanından gelen kütük demirle sürdürülüyordu. Bu nedenle sektör doğal olarak dışarıya bağımlı olarak gelişiyordu. Artık dışa bağımlılıktan kurtularak, kendi milli demir çelik üretimimizi gerçekleştirmenin ve kendi haddehanelerimizin demir-çelik ihtiyacını karşılamanın zamanı gelmişti.

1969'da iç piyasadaki atıl hurda kapasitesini görerek, ark ocağı kurmak üzere araştırmalara başladık. O yıllarda Ayvansaray Cıvata fabrikasının sahibi İshak Alfandari ve ortağı Haydar Kaynak vardı. Birgün hammadde yokluğunu konuşurken, fabrikaların hammadde yokluğundan durmasının sıkıntıları içersinde bir fabrika kurulmasını önerdik.

İshak Alfantari ve Haydar Kaynak bu öneride yeralmaya hazır olduklarını söylediler. Dolar o sırada 970 kuruş gibiydi. Bizden ne kadar sermaye koyabileceğimizi sordu. Bize nazaran çok yüksek sermaye birikimine sahiptiler. Yüzde 60'ı onlara ait olmak üzere 1969'da bir şirket kurduk. Adı İstanbul Çelik Demir İzabe Sanayii Fabrikaları idi. Kısa adı İçdaş olmuştur.

219 milyon TL'lik proje

Yaptığımız sanayi yatırımlarıyla çok kapsamlı bir hizmet ve üretim ağı tesis ettik. Biz ağır sanayii temsil ediyoruz. Ağır sanayi her ülkenin ufkunu açar. Ağır sanayiler yeni sanayileri doğurur. Çok emek verdik!

1970 yılından bu yana inşaat çeliği ve alaşımlı çelik üreten İÇDAŞ, üretim kapasitesiyle Türkiye'nin 2. Büyük çelik üreticisidir.

(İSO) İstanbul Sanayi Odası Belirlemelerine göre kamu dahil Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi kuruluşu arasında genel sıralamada 2014 yılında 6'ıncı sırada yer alan İÇDAŞ'ın grup şirketleriyle birlikte 10.000'e yakın çalışanı bulunmaktadır.



Ulusal Çelik endüstrisinin stratejik öneminin Türk ekonomisine etkisinin bilincinde ve köklerine bağlı bir şekilde, İCDAŞ çelik endüstrisinde teknoloji ve kalitede önderdir.

Bütün gelişmiş ülke ekonomilerinde lokomotif sektör daima çelik sanayisi olmuştur. Dünyamız çeliğin ışıltısında gelişiyor. Ülkemizin en büyük özel sektör çelik üreticisi olan İÇDAŞ, Ülkemizin çağdaş medeniyetler seviyesine ulaşma amacına çelik potasındaki alın teri ile katkı vermektedir.

İÇDAŞ Çanakkale yatırımlarındaki entegrasyon ve teknoloji kullanımıyla dünya kalite standartlarını karşılarken, yaratmış olduğu rekabet gücüyle dünya çelik liginin saygın bir kuruluşu olmuş ve ülkemizin geleceğini yansıtan küresel rekabet gücüne de önemli bir katkı sunmuştur.

İstanbul'dan Karabiga'ya yöneldiğimizde İçdaş demir çelik endüstrisinde bir devrimden geçmiştir. Biz Karabiga'da çağdaş bir demirçelik sanayiini en ileri teknolojileri kullanarak tesis ettik ve aynı zamanda bir de gemi inşa tersanesi kurduk.

İçdaş Grubu

İçdaş grubunda yeralan Mardaş Liman İşletmesi, hurda ve kütük demir tahliyesi ile inşaat demiri yüklemeciliği yaparken zamanla çeşitli açık ve dökme yükleri elleçlemeye başlamış ve 2002 sonunda konteyner elleçlemesine geçilmesinden sonraki süreçte, uluslararası kalite ve emniyet standartlarının uygulandığı modern bir terminale dönüşmüştü. Mardaş günümüzde modern bir liman işletmesi olarak yoluna devam etmektedir.

Gruba bağlı bir diğer şirket olan Kardeniz Denizcilik İşletmeleri AŞ ise gemi kiralama ve brokerlik hizmetleri veriyor. Ağırlıklı olarak, kiracı ve armatörlerin 2 bin-50 bin mt/dwt tonajındaki

yük ve gemileri için rekabetçi kiralama hizmeti sunuyor. Firma, filosunu tamamıyle yenilemek üzere yeni yatırımlara gidiyor. Bu doğrultuda başlangıç yıllarda IHI ve Tsuneishi tersanelerine 3 adet 58 bin dwt'luk, 3 adet de 57 bin dwt'luk olmak üzere 6 adet supramax tip kuru dökmeyük gemisi inşa siparişi vermiştik. Bu gemiler 2009 sonu ile 2012 yılı üçüncü çeyreğinde teslim alınarak filoya katıldılar.

Turgut Özal'la olan anılar

Turgut Özal'la unutulmaz anılarım olmuştur; 1971'de Turgut Özel DPT'de müsteşardı. Zeki Aykaç, Turgut Özal'ı Silahtarağa'daki Çelik Endüstrisi Elektrometal Fabrikası'nın başına genel müdür tayin etti.

Erenyollar da bu fabrikaya ortaktılar. Bizim izabe tesis çalıştığı halde üretimimiz hammadde olarak yetmiyordu. Kapasitemiz açısından Türkiye'nin enyüksek seviyesindeydik. Böylece Metaş ve Çolakoğlu'ndan sonra otomasyonla döküm yapan fabrika İçdaş olmuştur. Hemen her hafta Turgut Özal'a gider, sohbet ederdik. Elektrik mühendisiydi, teknolojileri takip eden ve ileri görüşü olan bir insandı. Birgün fabrikamıza geldi ve neden günde 4-5 dükümde kaldığımızı ve neden sekiz dokuz döküm yapmadığımızı sordu. Japonya'ya gitmiş, ve bu gerçekleri gözlemlemişti. O masabaşı insanıydı ama, çok güçlü bir zekaya sahipti, araştırmacıydı ve çok iyi bir gözlemciydi. Fabrikamızdaki teknik adamlarımıza bu sözlerini ilettiğimde itiraz ettiler ve bunun olamayacağını söylediler. Fakat yavaş yavaş Turgut Özal'ın dediği noktalara geldik.

İhracatı İran ile öğrendik

Turgut Özal'ın işçi sendikalarının çok ağır grevlere gittiği dönemlerde de unutulmaz hizmetler vermiştir. Ne yazıktırki o yıllarda kapanan fabrikalardan biri Gislaved olmuştu.

Turgut Özal sabah namazını fabrikasında kılarmış. Elektrometal'da o yıllarda 900 işçi çalışmaktaydı. İşçilerine hertürlü haklarını vermeye kendini adamıştı. İçdaş olarak biz de hertürlü gücümüzle işçilerimizle bir aile olarak yaşadık.

Turgut Özal ile yaptığımız seyahatten sonra ilk demir çelik ihracatımızı kamyonlarla İran'a yaptık. İhracatı da İran'la öğrendik. İhracat bize aynı zamanda demir çelikte kalitemizi artırmayı da öğretti. Şu hususu da belirtmeliyim; Avrupa'dan bize hep ikinci üçüncü kalite hammaddeleri ihraç ederlerdi. Fabrikalarımızda laboratuarlar kurduktan ve kalite kontrolüne başladıktan sonra Avrupa'nın Türkiye'ye kendi kullanmadığı düşük kalite demir kütük ihraç ettiğinin de farkına varmışsızdır.

Fabrikamızın yakınındaki Hürriyet Medya Towers'ın yerinde kireç ocağı vardı

Son yıllara kadar Hürriyet grubunun bulunduğu Hürriyet Medya Towers'ın etrafı bomboş bir araziydi ve tektük evler vardı.

Biz kendimize arazi ararken oradan arsa almak istemiştik. Bize metrekaresine 13 liradan teklif etmişlerdi! İçdaş'ın olduğu birkaç kilometre ötedeki yerde ise arsanın metrekaresi 30 liraydı.Ne yol var, ne iz var... Hürriyet'in bulunduğu bugünkü araziyi alalım dediğimde İshak Bey, 'Öylesine yolu bile olmayan, kimsenin yaşamadığı yere işçileri götüremezsin. Issız yolda adamları soyarlar' diyerek karşı çıktı. Oysa Deve Kaldırımı denilen kısma ilkel de olsa yol geliyordu. Onun sözünden çıkamazdık ve insanlar güvenli şekilde işe gelir gider diyerek, kıt bir sermayemiz olmasına rağmen İçdaş'ın ilk fabrika arazisini aldıksa da çok hafriyat yapmak zorunda kaldık.

İçdaş nihayet üretime başladı. O zaman otomatik makineler yok, kokillere döküm yapılıyordu ve aylık üretimimiz Senede 10-15 bin ton üretim ya yapılır ya yapılamaz, böyle bir imkan vardı. Zamanla günlük üretimimiz 10 bin tona yükseldi! Nereden nereye geldik!

Batık Tersane

Gün geldi, Haliç'in çevresinde "temizlik" adımları atılmaya başlandı. O dönemde Bahattin Gören'in borçlarından dolayı İş Bankası'na geçmiş olan Çanakkale'deki tersanesini satın alıp, gemi yapım işini oraya taşıma yolunu seçtiler.

Derken bir gün, "Kağıthane'de haddehane çalıştıramazsınız" noktasına da geldik! Şirket-i Hayriye'den yetişme Tacettin Aslan ile Tophane Sanat Okulu mezunu kardeşim Bayram Yusuf Aslan, *"Haddehanemizi Kağıthane'den taşıyacak yer arıyoruz. Bize öyle bir yer gösterin ki, kısa sürede yeniden taşınma gündeme gelmesin."* diyerek İstanbul Belediyesi'nin kapısını çaldılar.

Bize yer gösteremediler. İskenderun'a gitmeyi düşündük. Orada da yatırım arazisi konusunda istediğimiz noktaya varamadık.

Bizim İstanbul'da Mahmutbey bölgesinde yatırım yapmaya karar vermemiz böyle olmuştur. Mahmutbey'deki fabrikayı kurarken, bölge tankların atış alanıydı. Orada çok uzun yıllar kalabileceğimizi düşünüyorduk, ama olmadı. Çanakkale'yi demir-çelik için de üretim bölgesi seçtik. Bekirli'ye adım adım yerleştik. O günlerde yaşadıkları enerji sorununu anlattı: Demir-çelik üretimi güçlü enerji gerektiriyor. Burada tesislerimize güçlü enerji sağlayacağımız altyapı yoktu.

Soruşturduk, o altyapının sağlanmasının 10 yıl süreceğini öğrendik. Beklemek mümkün değildi. Bursa'dan 180 kilometre enerji nakil hattı çektik. Bugün bölgedeki santrallar bile o hattı kullanıyor.

Mahmutbey'de üretim 42 yıl devam etti. Mahmutbey'deki üretimi sonunda tamamen durdurduk. Çanakkale'ye toplam 5.5 milyar dolar yatırım yapmış olduk. Bunun içinde limandan elektrik santrallarına kadar her şey var.

Bekirli'den ana yola bağlanmak için 7 köyden geçmek gerekiyordu. Bizim TIR'lar köylünün bir tavuğunu ezse sorun olacaktı. Bunun üzerine 7 köyü by-pass eden yolu da biz yaptık. 25 kilometrelik yol 18 kilometreye düştü. Yol güzergahında iki de köprü inşa ettik. Yatırımlara devam ettik; Önce Bekirli'de kendi ihtiyacımız için bir termik santral kurduk. Enerji piyasasında serbestleşme adımları hızlanınca biz de Değirmencik'deki termik santral yatırımına da giriştik. Başlangıçta 600 megavatlık üretim vardı. İkinci ünite devreye girince 1200 megavata çıktı.

Çanakkale hep İbrahim Bodur'un kurduğu Kalebodur ve Kale Grubu'yla anılıyor. Biz İbrahim Bodur Bey'in bu başarından gurur duyuyoruz. Aslan Ailesi de 5.5 milyar dolarlık yatırımla kente damga vurmuştur. İçdaş, demir-çelikten tersaneye, limandan elektrik üretimine uzanan tesislerinde 5 bin 500 kişiye doğrudan istihdam sağlamaktadır.

Denizden çektiği soğutma suyu ile elektrik üretiyor

Deniz suyu ile elektrik üreten 4 HES'imiz var. Tesislerimizde soğutma işlemi için denizden çektiğimiz suyu kullanıyoruz. İşlem sonrası o suyu yeniden denize salarken belirli bir yükseklikten akıtıyoruz. O yükseklikten akan suyun gücünü elektriğe dönüştürüyoruz.

Mardaş, Kardeniz ve Mardeniz konusunda

Denizcilik yatırımlarımızı "Mardeniz Denizcilik İşletmeleri AŞ.", "Mardaş Ambarlı Liman İşletmeciliği AŞ, "Kardeniz Denizcilik İşletmeleri AŞ." olarak üç grupta topladık.

Ambarlı Liman Tesislerinde bulunan Mardaş, liman işletmeciliği faaliyetlerine 1991 yılında, grup şirketlerinin ticaretini gerçekleştirdiği demir türevi yük elleçlemeleri ile üçüncü şahısların açık yüklerin elleçlemeleri hizmetiyle başlamıştır.

Deniz ticaretinde yüklerin her geçen gün daha fazla konteyner ile taşınmasının sonucu olarak

2002 yılına gelindiğinde Mardaş limanında konteyner elleçlemesine başlanılmıştır. Ambarlı bölgesinin başlıca konteyner terminallerinden biri olan Mardaş uzmanlaşmasını konteynere kaydırmış elleçleme ekipmanları konusunda büyük yatırımlar yapmıştır.

Mardaş Deniz İşletmeciliği *"Asport Liman ve Gemi Servis Hizmetleri Ticaret A.Ş."*olarak; liman işletmesi ile beraber armatörlük, gemi işletmeciliği, gemi kiralama brokerlik ve acentelik hizmetleri sunan dev bir ailedir.

Şirketimiz yurtdışında *"Mardeniz"* ismi ile daha çok tanınmaktadır. Zira armatörlük, gemi işletmeciliği ve kiralama gibi hizmetleri bu marka adı altında gerçekleştirmekteyiz. Ayrıca İçdaş exclusive brokerliği faaliyetleri *"Kardeniz"* ismi altında sürdürülmektedir.

Mardaş acente departmanı ise İçdaş ithalat ve ihracat gemileri ile tüm armatörlere transit boğaz geçiş acenteliği hizmetleri vermektedir.

Mardaş'ın denizcilik alanındaki gelirlerinin bir kısmını turizm yatırımlarına da kaydırarak 2007 sezonunda kapılarını müşterilerine açan Antalya Belek'teki *"Susesi De luxe Resort & Spa"* inşa edilmiştir.

Tonajları 37,000 ile 55,000 arasında değişen 8 adet kuru yük gemisi ve 4 adet kimyasal tankerin; kiralama, operasyon, teknik, ISM, satınalma, personel hizmetleri grup şirketlerimiz tarafından gerçekleştirilmektedir. Hedefimiz, filomuzdaki gemi sayısını 20'ye ve dwt kapasitesini 1,5-2 milyon dwt tona çıkarmaktır.

2007 yılında Tacettin Aslan tarafından kurulan; denizcilik, lojistik, inşaat, gayrimenkul, demir çelik, gıda ve turizm sektörlerinde iştirakleri bulunan Asmar Holding A.Ş. giderek büyüyen bir yapıda hızla ilerlemektedir.

1970 yılında iş yaşamına, Özel sektörde Türkiye'nin en büyük demir çelik üreticisi olan İçdaş A.Ş.'nin kurucu ortağı olarak başlayan Tacettin Aslan, 1986 yılında demir çelik satışı alanında faaliyet gösteren Gürsan demir Çelik A.Ş. ile yatırımlarına devam etmiştir. Daha sonra Denizcilik, Gayrimenkul, İnşaat, Lojistik sektörlerinde de faaliyetlerde bulunmak üzere atılımlarda bulunmuştur.

Birçok alanda faaliyette bulunan şirketleri ve iştirakleri ile Asmar Holding A.Ş., doğrudan iştirakleri, stratejik ortaklıkları ile çeşitli sektörlerde tüketicisine kaliteli bir hizmet vermekte ve yatırımlarına devam etmektedir.

Kurduğumuz Asmar Holding AŞ'nin grup şirketleri; *"Aslan Denizcilik A.Ş."*, *"Gürsan Demir Çelik A.Ş."*, *"Aslan Gayrimenkul A.Ş."* ve *"Aslan İnşaat - Tacettin Aslan"* firmalarından oluşmaktadır.

İştiraklerimiz ise; *"Mardaş Marmara Deniz İşletmeciliği A.Ş."*, *"Mardeniz Denizcilik İşletmeleri A.Ş."*, *"Kardeniz Denizcilik İşletmeleri A.Ş."*, *"Susesi Hotel & Spa."*, *"Bursa* Çimento Fabrikası A.Ş.*"*, *"Sunar Turizm ve Gıda Hizmetleri A.Ş."*, *"Asport Liman ve Gemi Servis Hizmetleri A.Ş."*dir.

Susesi Luxory Resort oteliyle turizme yatırım



Antalya'da yaptığımız Susesi oteliyle girdiğimiz turizm sektörünü çok sevdiğimizi ifde etmeliyim.

Turizm yatırımlarınız sanayinin önüne geçer mi denilirse; Demir-çelik erir, haddelerden geçer. Onun sesiyle yaşadık. Çocuklarımız daha hafif işlerle hayatlarını geçirsinler istiyoruz.

Demir-çelikte akşam zengin yatıp sabah fakir uyanabilirsin, ya da tam tersi. Turizm bana daha kolay geliyor. Turizmde yeni fırsat çıkarsa elbette değerlendiririz.

Sanayicilik bir virüs; bünyeye bulaşınca bir daha çıkmıyor. Susesi, 554 odalı, 2'si kapalı 7 yüzme havuzuna sahip. Otelimizin yüzde 15'i su ile kaplı. Önümüzdeki yıllarda sebze ve meyveyi kendi arazilerimizde organik olarak yetiştireceğiz. Otelin ihtiyacını karşılayacağız.

Aslan ailesinde gelenekler hakimdir

Ben kardeşlerimin en küçüğüyüm. Ama çocukluk yıllarımda asla şımarmadım.

Çocukluk hayalim pilot olmaktı. Hasköy'de babamın tersanesi vardı. Hali vakti yerindeydi. Mesleğinde 'ağa' kabul edilirdi. Okuldan çıkar kızağa giderdim. Biz 7 kardeşiz, en küçüğü benim. Ben motorların arasında büyüdüm. Ağabeylerim tersanede çalışırdı.

11 yaşımdaydım, 5'inci sınıfa geçmeden babam vefat etti.

En küçük çocuk şımarıklığım olmadı. Tophane Endüstri Meslek Lisesi'ni bitirdim. Sonra 3 kardeş ortak olduk. Her şeyin temeli böyle atıldı.

Odamı iki oğlumla paylaşıyorum

Bizim tesislerimiz durmadan sabaha kadar çalışır. Bir tek Kurban Bayramı'nda bir gün tatil yapılır.

Yönetim kurulu toplantıları haftada bir yapılırdı artık ayda 3 kez yapılıyor. Biz burada her an toplantı yapabilir haldeyiz. Her an işin içindeyiz zaten.

Odamı iki oğlumla paylaşıyorum. 17.00'den sonra toplantı yaparız, yemek yeriz. 22.00'ye kadar sürebilir.

Genişletilmiş toplantılar yaparız, sadece yönetim kurulu katılmaz; müdürler, genel müdürler katılır. Satır başlarını konuşuruz. Çok konuştuğumu söylerler.

Güne başlarken dua okur, bir saat spor, meditasyon ve yoga yaparım. Her sabah 07.00'de uyanırım. Günün şartlarına göre iyi ya da kötü kalkarım. Vakıa son yıllarda mutlu kalkmak zorlaştı. İçimden dualarımı okurum, meditasyon, yogamsı şeyler yaparım. Bizim gibi iş adamları için çok faydalı.

Birkaç yıldır 5-6 saat uyku yetiyor. Yaşlandıkça uyku kaçarmış. Yakın zamana kadar 7 saat uyurdum.

Beslenme alışkanlıklarıma gelince; tavuk, inek ve sebzemizi kendimiz yetiştiriyoruz. Eskiden çok et yerdik. Son 15 yıldır haftada 1-2'yi geçmiyor. Çoğunlukla balık yiyorum. Beslenmeye mecburen, ayakta kalmak için dikkat ediyoruz.

Kahvaltıda 4-5 zeytin, domates, salatalık, yeşillik ve çavdar ekmeği yerim. Öğlen ofiste özel sebze çorbası pişer. Ya da sebze. Akşamları da az yerim. Tatlı severim, çikolata hastasıyım.

Silivri Kavaklıköy'de kendi tavuğumuzu, ineğimizi, sebzemizi yetiştiriyoruz. Ticari değil sadece kendimize yetecek kadar.

Rezidans inşaatı yaparken Yakup 2'yi keşfettim. Balık restoranını tercih ederim. 50 yıldır Yeşilköy'de yaşıyoruz. O civardaki mekanları tercih ederim.



Bayram Yusuf Aslan tarafından İstanbul Bağcılar'da inşa edilerek 2006 yılında MEB'e devredilen "İçdaş İlköğretim Okulu"

Kendi halı sahamda top koştururdum. Sabahları bir saat kültür fizik yapıyorum. Ayrıca haftada 3 gün yüzerim. 35 dakika hiç durmadan yüzmek iyi geliyor. Bu 1 kilometreden fazla mesafe demek. Aslında havuzda canım sıkılır. Denizde 2-3 saat yüzdüğümü bilirim. Seneler öncesinde top onlardım. Hakiki çim futbol saham vardı. 1980-2000 arası orada top oynadım. Futbolu yeni bırakmış futbolcular da katılırdı; top peşinde koştururduk.

Ben gerçek bir işkoliğim.

Bir işkoliğin en büyük hobisi de doğal olarak işi. Koleksiyoner bir yanım yok.

Bizde resimleri falan hanım alır. Benim hayatım iş, spor ve seyahat üzerine kurulu. Gemi, tersane gezmeyi çok severim. Türk sanat müziği severim. Çocukluğum öyle geçti. Hamiyet Yüceses, Perihan Altındağ Sözeri dinlerim. Gece uyumadan mutlaka birkaç satır da olsa okurum.

İlk arabayı 3 kardeş ortak almıştık!

İlk arabamı 1960'ta almıştım, 1956 model Mercedes'ti. Üç kardeş ortak alabilmiştik Daha evvel kendim kullanırdan ama 30 yıldır şoför var.

25 yaşımdan beri her yaz Bodrum'da 7-10 gün geçiririm. Biraz otelde kalırım, biraz eş dostla takılırım. Bir tane guletim var. Yavru vatana (KKTC) da tatil için bayılırım. Ben deniz çocuğuyum. 6 yaşında Haliç'te yüzmeyi öğrendim. Unkapanı'na kadar yüzerdik. Bazen yurtdışına da tatile giderim.[10]

10) Hürriyet / Demet Cengiz Bilgin

Markalaşmak çok önemli

2015 yılında Kastamonu Sanayici İşadamları Derneği (KASİAD) Başkanı Ayhan Aslan ve yönetim kurulu üyeleri, derneğe üye işadamları ile Kastamonulu genç girişimcileri Ataköy Sheraton Otel'deki kahvaltıda birayaya getirdi.

Kastamonulu tanınmış işadamlarının da katıldığı toplantının ardından panel düzenlendi. Panelin onur konukları olan Kastamonululların ve Türkiye'nin yakından tanıdığı ünlü iki iş adamı Remzi Gür ve Bayram Aslan, genç Kastamonulu iş adamlarına ticarette başarılı olmanın yollarını ve edindikleri tecrübelerini anlattı.

İÇDAŞ Yönetim Kurulu Başkanı Bayram Yusuf Aslan ile RAMSEY Yönetim Kurulu Başkanı Remzi Gür'ün konuşmacı olarak katıldığı panelin moderatörlüğünü, Zen İstanbul Reklam Ajansı sahibi Esma Bitirim yaptı.

Panelin açılış konuşmasını gerçekleştiren KASİAD Genel Başkanı Ayhan Aslan, önceliklerinin Kastamonulu iş adamlarını bir araya getirmek olduğunu belirterek, *"Bugün Kastamonulu olan ve Türk ticaret hayatına katkıları olan iki değerli ismin tecrübe ve birikimlerinden istifade etmek için toplandık. Bu tür toplantıları önemsiyoruz ve bu toplantılara seri bir şekilde devam edeceğiz"* dedi. Konuşmasında meslek okullarının önemine değinen İÇDAŞ Yönetim Kurulu Başkanı Bayram Yusuf Aslan, iş hayatında yakaladığı başarıda meslek okulu mezunu olmasının katkısının büyük olduğunu açıkladı.

Bayram Aslan, genç girişimcilere başarılı olmak için yapmaları gerekenleri şöyle anlattı: *"Bugün iş kurmak için iyi düşünmek, araştırmak lazım. Markalaşma işin önemli bir ayağıdır. Tasarruflu olmak, sizi farklılaştırmayan iş faaliyetlerini fasona vermek, iş süreçlerinizi basitleştirip operasyonlarını mümkün olduğunca yalın hale getirmek ve takibe almak başarıya yelken açan önemli faktörlerdir."*

Çok iyi eğitimli bir gençliğin yetişmesine önem verdiklerini ve bu amaçla katkıda bulunmaya özen gösterdiklerini belirten Bayran Aslan "Kastamonu Cide Bayram-Yusuf-Aslan-Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi"nden başka "Kastamonu Cide Bayram Yusuf Aslan Otelcilik ve Turizm Meslek Lisesi"ni inşa ederek MEB'e devrettiklerini, ancak ihtiyaçlarını daima takipçisi olduklarını söyledi.

Başarmanın en önemli adımının yaptığımız her işi sevmek olduğunu belirten Bayram Aslan şöyle devam etti; "*Başarının en büyük sırrı* işimizi sevmektir. Her zaman dürüst olmak ve sabırla çalışmak adeta bir iman olarak görülmelidir.

Önümüze çıkan engellerin üstesinden sabırla gece gündüz çok çalışarak, ortaklarımı ve çalışanlarımı da ikna ederek geldim. İkincisi yapacağım işi önce araştırdım. Gelecek gördüğüm işlere girdim, onları büyütmeye çalıştım. Yaptığım işi birilerinin bir gün yapacağına ve o işe ihtiyaç olduğuna inandım. Niye ben en iyisini hemen yapmayayım diye düşünerek hareket ettim. Çünkü zaman çok önemli.

Üçüncüsüyse teknolojik gelişmeleri çok iyi takip ettim. Dergileri, teknik bültenleri ve konferansları elimden geldiğince ve zamanım oldukça izledim. Seminerlere müdürlerim ve teknik ekibimizle katıldım.Teknolojik gelişmelerden anında haberdar oldum. Araştırdım, bünyemize uygun olanları işimizde uygulamaya başladım. *yatırımlara karar verirken çok düşündüm. Kısa sürede karar verdim ve uygulamaya hemen geçtim."*

HİLMİ SÖNMEZ



Deniz Ticaret Odası'nın ilk yönetim Kurulu Başkanı olan Armatör Hilmi Sönmez, Armatör Ziya Sönmez ve Ümran Sönmez'in oğlu olarak dünyaya geldi. Babası Ziya Sönmez Karadeniz Ereğlisi eşrafından Armatör Hilmi Cerrahzâde (Sönmez) ve Münire Cerrahzade'nin oğlu, Ümran Sönmez'in eşi, Armatör Zeki Sönmez ve Hacı Hacer Karavelioğlu ve Hilmiye Abalı'nın kardeşiydi. Düriye Sönmez ve Hacı Osman Azmi Karavelioğlu ile Mehmet Abalı'nın kayınbiraderi, Hacı Eyüp Tufan ve Hakipay Tufan'ın damadı, Hilmi Sönmez, Münire Kalkavan ve Billur Sönmez'in babası, İncilay Sönmez'in amcası ve aynı zamanda kayınpederi, Deniz ve Ziya'nın,Yeşim, Yeliz, Yavuz Kalkavan'ın dedesi, Özden Kanbay, Gülden Tanyeri, Nurdan Oğuz, Melek Özışık'ın amcası, Doktor Halim Tanyeri, ve Rıza Kerim Tanyeri'nin kardeş çocuğu, İlhan, Orhan, İhsan Karavelioğlu, Seyla ve Ejder Tarhan, Halit Abalı ve Ülkü Şenel'in dayısı; Feriha, Figen, Zeki, Füsun Tanyeri'nin amcası oluyordu.

Sönmez ailesi Karavelioğlu ailesiyle yakın akrabalık bağına sahiptirler; Tüccar Armatör Osman Azmi Karavelioğlu, Mehmet Abalı, Düriye Sönmez ve Ümran Sönmez'in kayınvaldesi; İlhan Karavelioğlu, Orhan Karadevlioğlu, İhsan Karavelioğlu ve Seylâ Tarhan, Ülkü Şenel, Halit ve Ayça Abalı'nın anneannesiydi. Özden Kanbay, Gülden Tanyeri, Nudan Oğuz, İncilay ve Hilmi, Münire, Billur, Melek Sönmez'in bababannesi oluyordu.

Armatör Hilmi Sönmez'in babası Zeki Sönmez Karadeniz Ereğli'si eşrafından Hacı Eşref'in torunuydu. Babası Armatör Hilmi Cerrahzade , annesi Münire Hanım'dı. Eşi Düriye Sönmez, kardeşleri Hacer, Hilmiye ve Armatör Hilmi Sönmez'di. Osman Azmi Karavelioğlu'nun kayınbiraderi oluyordu. Ümran Sönmez ve İrfan Tufan'ın eniştesiydi. Hakipay Hanım'ın damadı, Hilmi, Münire ve Billur'un amcası, Özden, Gülden, Nurdan, İncilay Sönmez ve Nurmelek'in babasıydı. Ünal Kanbay ve Kerim Tanyeri'nin kayınpederi oluyordu.

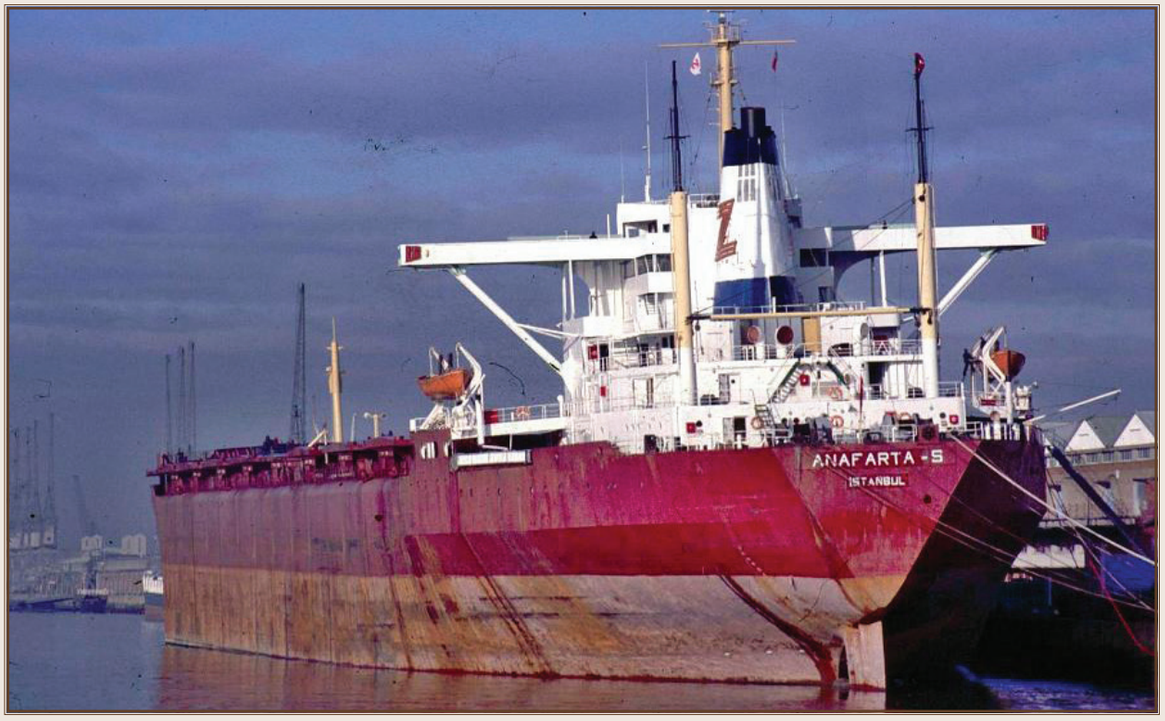
Ziya Sönmez eşraf kızı Ümran Hanımla evlendi. Bu evlilikten Hilmi, Münire ve Billur isimli üç çocuğu dünyaya geldiler. Hilmi Sönmez, İncilay Hanımla evlenecek ve Deniz ve Ziya isimli iki çocukları olacaktır.

Hilmi Sönmez İngiltere'de gördüğü eğitimle, armatörlük alanında ciddi atılımları gerçekleştirdi. Babasından devraldığı sorumluluğu özellikle kuru dökmeyük gemilere yönelik filo yatırımlarıyla devam etti ve zamanında 1,1 milyon dwt'luk bir filo meydana getirdi.

Bu süreçte Türk deniz ticaret filosu önemli büyüme göstermiştir. Nitekim Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı olarak Hilmi Sönmez, Türk bayraklı gemilere öncelik verilmesi için mücadele vermeyi sürdürmüş ve 1985 yılında basına yaptığı bir açıklamada; *"Deniz Ticaret Filomuzun son beş yıldaki büyümesinin sonucunda Türk gemileri artık fiilen ve ikame yoluyla ülkemize yılda ortalama 400 milyon dolar döviz kazandırabiliyor. Eğer bu imkan bazı kademelerde iyi değerendirilebilseydi,bu kazanç daha fazla olabilirdi. Bu konuda şimdiye kadar ilgililerin dikkatini çekmeye çok çalıştık. Gönül isterdi ki hiç olmazsa bundan sonra Türk bayraklı gemilerin varlığını gözden kaçıran veya gözden kaçırmayı tercih eden zihniyet bazı karar mevkilerinden uzaklaşır."* demiştir.

Sönmez Denizcilik Şirketler Grubu olarak bünyesindeki armatörlük şirketleriyle 1988 yılına gelindiğinde, bankalara olan kredi borçlarının ödenmesine ait sorunların artmasıyla, zorluklarla karşılaşıldığı görülmüş ve zamanla ekonomik zorluklar sonucu, Sönmez Denizcilik Şirketler Grubu faaliyetine son vermiştir.

Halen "Ray Deniz Nakliyat Sanayi ve Tic. A.Ş." ile çalışmalarını sürdürdüğü bilinmektedir.



48,410 grt., ve 108,649 dwt. dökmeci olan M/V Anafarta-S, Belfast, Harland & Wolf Heavy Industries Tersanesi'nde "Skaufast" adıyla 1968 yılında inşa edildi. 1978'de satıldı ve "Mount Pelion" adını aldı. 1983'de satıldı ve "Graigffion" adını aldı. 1985'de satıldı ve "Nassau Pride" adını aldı. 1988'de satıldı ve "Anafarta-S" adını aldı.



M/V Marmara



Meclis Başkanı Ziya Kalkavan'ın ve Yönetim Kurulu Başkanı Hilmi Sönmez'in başkanlığındaki yıllarda bir yönetim kurulu toplantısı. Kaynak: Osman Öndeş arşivi.



1966 inşa 36,900 grt. olan dökmeci M/V Topkaıpı- S 29 Ekim 1987 tarihinde Karadeniz'de müessif bir kaza sonucu battı.

LUCIEN ARKAS



Lucien Arkas'ın anne tarafı olan Pagy ailesinin bir ferdi 1711 yılında üzüm, incir gibi gıdaları Fransa'ya ihraç etmek amacıyla İzmir'de yaşayan akrabalarının yanına gelir. Kısa sürede de bu amacına ulaşıp kuru meyve ihracatında hatırı sayılır bir yol alır.



Gabriel Jean Baptiste Arcas



Lucien Gabriel Arcas

19. yüzyılın sonlarına gelindiğinde Pagy'ler İzmir'deki Levanten kolonisinin en güçlü aileleri arasında gösteriliyor. Baba tarafı ise Waterloo savaşı sonrası Korfu adası İngilizler'in eline geçince adadan ayrılarak İzmir'e yerleşir.

Guiseppe Arcas Pagy ailesinden genç bir kadınla evlenir, bu evlilikten 1902 yılında Gabriel Jean-Baptiste Arcas dünyaya gelir.

Gabriel J. B. Arcas ticaretle ilgilenir ve aynı yıl 1902'de iki Fransız ortak Tissot ve Champsaur'la bir ithalat şirketi kurar. I.Dünya Harbi başlayınca Tissot ve Champsaur İzmir'den ayrılır. Gabriel J.B. Arcas tek başına çalışmayı sürdürür .

1935 yılında Gabriel J.B. Arcas'ın vefatıyla birlikte Marsilya'da yaşamakta olan oğlu Lucien Gabriel Arcas Türkiye'ye çağrılır ve 1944 yılına kadar *"Gabriel J.B. Arcas Halefi Lucien Gabriel Arcas"* adını verdiği şirketiyle baba mesleğini sürdürür.

1944'te dünyanın sayılı armatörlerinden Fratelli Sperco, Arcas'a bölge acentesi olmasını teklif eder. Aynı yıl Lucien Gabriel Arcas kendi adına bir deniz acenteliği kurar ve ailenin denizcilikle tanışması bu noktada başlar.

Sperco'nun gönderdiği ilk gemi 1945 yılında İzmir Limanı'na yanaşır. *"Pahang"* adlı gemiye Mısır'a gönderilmek üzere meşe palamudu yüklenir.

Lucien Gabriel Arcas ailesi Pahang'ın İzmir limanına geldiği yıl olan 1945'te ailece mutlu bir olay daha yaşarlar ve bir erkek evlatları olur. Bu çocuklarına *"Lucien Arkas"* adını verirler.

Sperco'nun acenteliğini almalarının aynı döneme denk gelmesi aileye oğullarının kendilerine şans getirdiğini düşündürtür. Gerçekten de o yıl II. Dünya Harbi biter ve Avrupa'ya deniz ticareti yeniden başlar.

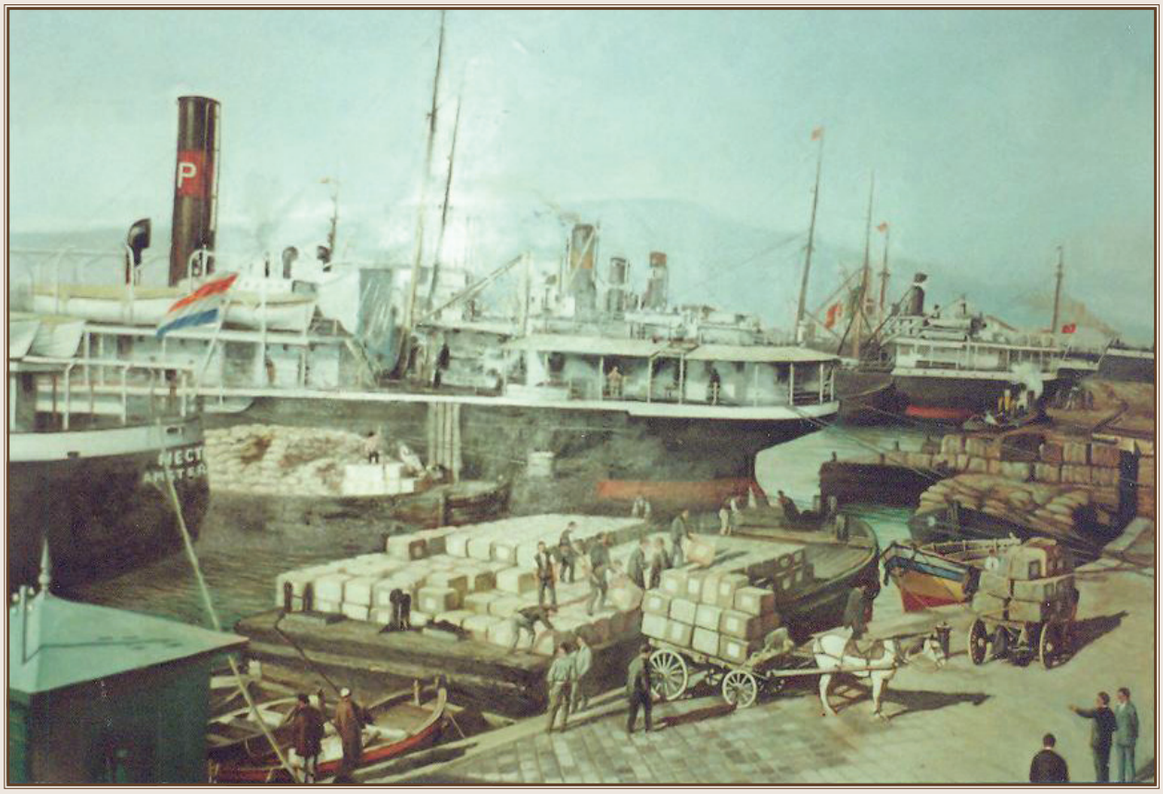
"Gabriel J.B. Arcas Halefi Lucien Gabriel Arkas" şirketi 1963'te DSR "Veb Deutsche Seereederei Rostock", sonraki adıyla "Senator Lines"ın temsilciliği alır ve Kuzey Avrupa/Baltık –Türkiye seferleri başlar.

Lucien Arkas önce Fransız anaokuluna gider, ilkokulu İtalyan okulunda, ortaokulu ise yatılı olarak St. Joseph'te okur.

19 yaşında bir patron

1964'te 19 yaşında şirketin başına geçen Lucien Arkas hemen hemen hepsi babasının yanında işe başlayan altı-yedi kişilik ekibi ile işe devam eder. Çalışanların hem şirkete, hem babasına ve kendisine gönülden bağlılığı Lucien Arkas'a cesaret verir

Çalışmayı çok seven Lucien Arkas, gemilere yük bulmak için müşteri ziyaretlerini eksik etmez. Müşterinin ihtiyaçlarına çözüm geliştirmenin yanında verilebilecek hizmetler



konusunda proaktif yaklaşım göstermeye o günlerde başlar. Gemi kaptanları ile olan ilişkilerini hep iyi tutar. Kaptanlarla girdiği bu iyi işbirlği başkalarının "Bu sorun çözülmez" dediği sıkıntıları ortadan kaldırır.

İlk iki yıl işi öğrenmek, kendini piyasaya tanıtmak, Türkiye ve dünya pazarında neler olup bittiğini kavramakla geçer. 1966'da turizm ve ithalat işlerini bırakmaya karar vererek tümüyle deniz ticaretine yoğunlaşır. 1968'de Rotterdam menşeli Van Nievelt Goudriaan N.V. ile Yugoslavya menşeli Mediteranska Plovidba Korcula şirketlerinin temsilciliğini alır. Bir yıl sonra Hayfa menşeli Ophir Brothers'in temsilciliğini üstlenmekle kalmaz, Van Nievelt Goudriaan adına seferlere başlar.

Yetmişli yıllara gelindiğinde İzmir Limanı'nda Arkas'ın yükleme ve boşaltma yaptığı gemilerin sayısı artsa da, gelen gemi sayısı ayda hâlâ dört beşi geçmemektedir. Lucien Arkas bu sayıyı yükseltmesinin yeni temsilciler almakla mümkün olduğunu görerek, çalışmalarını bu yönde ilerletir. 1972 yılında DSR Lines'tan İstanbul temsilciliği teklifi alındığında Lucien Arkas Vapur Acenteliği'nin İstanbul'da, bir şubesi açılır. Nevar ki, hazırlıklar tamamlanıp, iş geminin gelmesine kaldığı günlerde Doğu Alman hükümeti verimli bir hat olmadığı gerekçesiyle Türkiye seferlerini durdururyor. Bu olumsuzluk Lucien Arkas'ı yıldırmıyor, aynı yıl Yugoslavya, Slovenya'dan Splosna Plovba şirketiyle Uzak Doğu, ABD Pasifik kıyısı ve Akdeniz turu yapmak üzere temsilcilik anlaşması yapıyor.



Lucien Arkas

Taşımacılıkta Konteyner Devrimi

Lucien Arkas 1978 yılının başlarında, Türkiye'ye yeniden hat açınca acenteliğini üstlendiği DSR'tan (Deutsche Seerederei Rostock) bir davet almıştır. Şirketin Genel Müdürü Dr. Joachim Wassmann dünyanın dört bir yanına dağılan acenteleriyle Belçika'nın Anvers kentinde görüşmek ister.

Wassmann toplantıda yaptığı konuşmada bundan sonra konteyner taşımacılığına geçileceğini, tüm acentelerin müşterilerine bu yeni sistemi anlatıp ikna etmelerini ister. Türkiyeli ihracatçı ve ithalatçıları ikna etme görevi de Lucien Arkas'a düşer.

Wassmann'ı dikkatle dinleyen Arkas nakliye sırasında üzüm, incir gibi ezilen, cam, seramik gibi kırılan malların ihracatçı firma ile alıcı arasında yaşattığı sıkıntıları anımsayıp konteyner taşımacılığının Türkiye için de biçilmiş kaftan olduğunu görmüş ve ihracatçı firmalara bu yeni sistemi önermiştir. Ancak dökme, diğer bir ismiyle kırk ambar taşımacılığa alışkın firmaların kuşkulu bakışlarıyla karşılaşmıştır. İhracatçıların çekingenlikleri, hem yeni bir yöntem denemenin riskinden, hem de maliyetin artacağından duyulan korkudan ileri geldiği gibi, konteynerli taşımacılığın geçici icatlardan biri olduğunu, pazarda pek uzun soluklu kalamayacağını düşünmüşlerdir. Lucien Arkas bu yanılgıları gidermek için hemen bütün ihracatçılarla neredeyse tek tek görüşmelerine devam etmiş, onları ikna etmek için asla yılmamıştır.

Lucien Arkas, Bodur, Ülker ve Boyner ile görüşüyor



Lucien Gabriel Arcas oğlu Lucien Arkas'la. Kaynak: Lucien Arkas arşivi.

Çanakkale Seramik Grubu Başkanı İbrahim Bodur'un kapısını çalar. Hollanda'ya ihraç edilen seramiklerin yüzde yirmi-otuz fire vermesinden muzdarip olan Bodur'a konteyneri denemesini önerir. O yıllarda Suudi Arabistan'a içine kola konulması için şişe gönderen Şişe Cam'a, bisküvileri, çikolataları alıcıya parçalanmış olarak ulaşan Ülker'e de aynı öneriyi götürür, denemeleri için ısrar eder. Arkas'a ilk "Evet" yanıtını, Altınyıldız kumaşlarının sahibi Osman Boyner verir.

Altınyıldız üretimde kullandığı yünü Yeni Zelanda ve Avustralya'dan alır. Ancak o hatlarda çalışan gemiler daha yüklü miktarda mal taşıdıkları için, ancak yılda bir kaç kez, malın en çok toplandığı zamanlarda sefere çıkar. Bu nedenle Altınyıldız yünü Avrupalı tüccardan almak zorunda kalır. Arkas, Boyner'e maliyeti de yükselten bu sisteme alternatif sunar ve şöyle bir çözüm önerisi sunar: "Ben koca gemiyi İstanbul'a getiremem, çünkü bunun maliyetini karşılayacak miktarda yük yok, ama malı Pire Limanı'na indiririm, oradan da kamyonlarla İstanbul'a, fabrikanıza getirilmesini sağlarım. Bu size şimdikinden daha ucuza mal olur".

Osman Boyner, Lucien Arkas'ın bu önerisinin önemini görerek olumlu cevap vertmiş ve Avustralya'dan, Yeni Zelanda'dan gelen gemi Pire Limanı'na malı tahliye etmiş, oradan da Altınyıldız'a ulaşmıştır. İlk seferde taşıma maliyetinin düştüğünü gören Lucien Arkas'a hak verir.

Altınyıldız'ı Şişecam, Ülker ve diğerleri izler. Ülker'in Fildişi'nden çuvalla gelen kakao tanelerinin konteynerle taşınmasına talip olur. Başta çuvalların yırtılması, geminin bozulması gibi nedenlerle büyük oranda zaiyat yaşayan Sabri Ülker denemeyi kabul eder. Daha ilk seferde hiç fire verilmediğini görünce konteyner taşıma işine karar verir.

Dökme yönteminde inat edenler ise alıcıların ısrarına karşı koyamaz, sonunda deniz taşımacılığında bir devrim olan konteyner patlama yapar. Konteyner taşımacılığı küçük üreticilere de ihracat ve ihracat olanağı sağlar. O güne kadar az miktarda mal yükledikleri için armatörlerin ve acentelerin görmediği, isimlerini bile bilmediği üreticiler de pazara girer.

İzmir'den ilk konteyner yüklemesi, aynı yıl DSR Lines'in "Burg" gemisiyle Anvers ve Hamburg limanlarına yapılmıştır. Çok şaşırtıcı gelse de, Liman işletmesinin yetkilileri ilk kez gördükleri, adını bile duymadıkları konteynerin gemiden çıkarılıp yüklenmesine izin vermemişler ve bu nedenle mallar elden ele taşınarak gemiye taşınarak konteynerlere yerleştirilmiştir.

Gemi acenteliğinden liman yatırımcılığına

DSR Lines'ı Yunanistan menşeili Livanos'un sahip olduğu, Mini Line'nın Marsilya konteyner hattı temsilciliği izler. Her geçen yıl temsilciliği alınan şirketlerin sayısı artar, hatlar Kanada'dan,

Kızıldeniz'e kadar uzar. Konteynerin bu denli büyüyeceğini öngörerek bu alanda yatırım yapan Arkas'ın diğer meslektaşlarıyla arasındaki mesafe de giderek açılır, sadece İzmir'in değil, Türkiye'nin sayılı deniz acentelerinden biri haline gelir.

80'li yıllarda temsil edilenler listesine İtalyan şirketi MSC, Lloyd Triestino, Amerikan şirketi Constellation Lines, İtalyan şirketi Tarros Lines, Fransız şirketi CMN, Bulgaristan şirketi Bulcon; Schenker Almanya eklenir.

1990'larda bu listeye Hapag-Lloyd, Lykes Lines, CGM, İtalia di Navigazione, Yang Ming Line eklenir. Lucien Arkas böylece yoğun çalışmasının meyvelerini toplar ve dünyanın sayılı armatörlerinin temsilciliğini alır. Konteynere geçme becerisi gösteremeyen, yeni sisteme ayak uyduramayan pek çok acente ya küçülmüş ya da kapanmıştken, Arkas Grubu lider durumuna gelmiştir.

Diğer taraftan Haydarpaşa Limanı'ndaki bazen bir haftayı bulan beklemelerden hoşnutsuz olan bir armatörün *"Bu böyle olmuyor. Bir çözüm bulun"* şikayetini içeren bir telefon, yeni yatırımın da habercisi olur. Lucien Arkas liman arayışına başlar.

Esasında limandaki sıkışıklık ya da beklemeler hiçbir ülkede acentenin sorumluluğunda değilken, her şeyi devletten beklemektense riski göze alan Lucien Arkas kendini hiç de küçümsenmeyecek bu yatırımın eşiğinde bulur. Liman kurma arzusunu tetikleyenlerden biri de zamanın ruhudur; Büyük şirketler küçükleri yutuyor, bünyesine alıp eritmektedir. Oysa Arkas'ın isteği özerkliğini korumak ve sektörde söz sahibi olmak. Bu istek yatırımı hızlandırmasını da tetikler. Ambarlı'da Marport kurulur.



Fotoğrafta Pahang'ın İzmir'e yaptığı ilk seferde Lucien Gabriel Arcas (Sağda) yüklemeler yapılırken görülmektedir. Kaynak: Lucien Arkas arşivi.





XIX Yüzyılın başı.
İzmir Konak - Alsancak Rıhtımlarında Ticaret gemileri.
Fotoğraf: Rubellin Péres & Fils.



Liman yatırımcılığından armatörlüğe

Ardından 581 TEU kapasiteli iki konteyner gemisi alınarak gemi filosunun temeli atılır. *"Vivien"* ismi verilen ilk gemi 1996 yılının 30 Temmuz'unda sefere çıkar, onu üç ay sonra *"Wanda"* isimli ikinci gemi izler. İsimlerin yanına "A" eklenerek gemilerin Arkas'a ait olduğu gösterilmiştir. Bu atılımıyla Lucien Arkas Türkiye'de özel sektörde bir ilki daha gerçekleştirmiş ve Türk bayraklı konteyner taşımacılığı yapmak üzere, *"EMES Denizcilik ve Nakliyat Limited Şirketi"*ni kurmuştur. Feeder taşımacılığı ve Liner servisi veren EMES, ileriki yıllarda isim değiştirir ve *"Arkas Line"* olur.

Uyguladığı şirket yönetim ve geliştirme yöntemleri daha atılımcı ve yaratıcı olan bu gelişmeler Arkas'ı daha da büyümeye yönetmiş ve 500 TEU'luk ilk konteynerler alınmıştır.

Egekont Napoli firması Grimaldi Lines'ın da Türkiye temsilciliğini üstlenirken, 1997'de Arkas Türkiye sınırlarının dışına taşınmış, Senator Lines'ın Bulgaristan temsilciliğini alınmış ve "Alfacont" adıyla yurt dışındaki ilk ofisini Varna'da kurmuştur. Bunu 1999'da Yunanistan'da, Pire'de kurulan Arkas International izler. 2015 Ekim'inde 20 ülkede 58 ofise ulaşır.

Dünyanın 21. Armatörü Lucien Arkas; "Türk Bayraklı Konteyner Gemi Filosundan Asla Vazgeçmem"

İki binli yıllar Arkas'ın bir çığ gibi büyümesine tanıklık eder. Türkiye›nin dış ticareti arttıkça Lucien Arkas da hayallerini büyütür. Sadece yedi yıl içinde on altı gemi inşa ettirir. Arkas, yurt dışında "Mare Nostrum" yani *"Bizim Deniz"* diye tanımladığı Akdeniz ve Karadeniz'de düzenli servis veren etkin bir hat operatörü olmak ve acentelik hizmeti veren bir şirket olmak hedefiyle

ofisler açar. *"Gemilerimin gittiği her yerde kendi bürom ve kendi insanlarım olmalı"* anlayışıyla, 20 ülkede 58 ofis açar. Yunanistan, İtalya, Fransa, Monako, Portekiz, İspanya, Cezayir, Fas, Libya, Mısır, Lübnan, KKTC, Romanya, Ukrayna, Rusya, Gürcistan, Bulgaristan, Kazakistan ve Azerbaycan'daki ofislerde yaklaşık bin kişi çalışmaktadır.

Yurtdışındaki personelden beklenen; hem çalıştıkları ülkenin pazarına hâkim olmaları, hem de Arkas'ı "Arkas Kültürü"yle temsil etmeleridir. Bu kültür şirkete bağlı olmayı, rekabetten korkmamayı, keyifli bir ortamda, verimlilik odaklı çalışmayı ve müşterinin beklentilerini önemsemeyi ve sorunlarının çözümü için öngörülü olmayı gerektirmektedir.

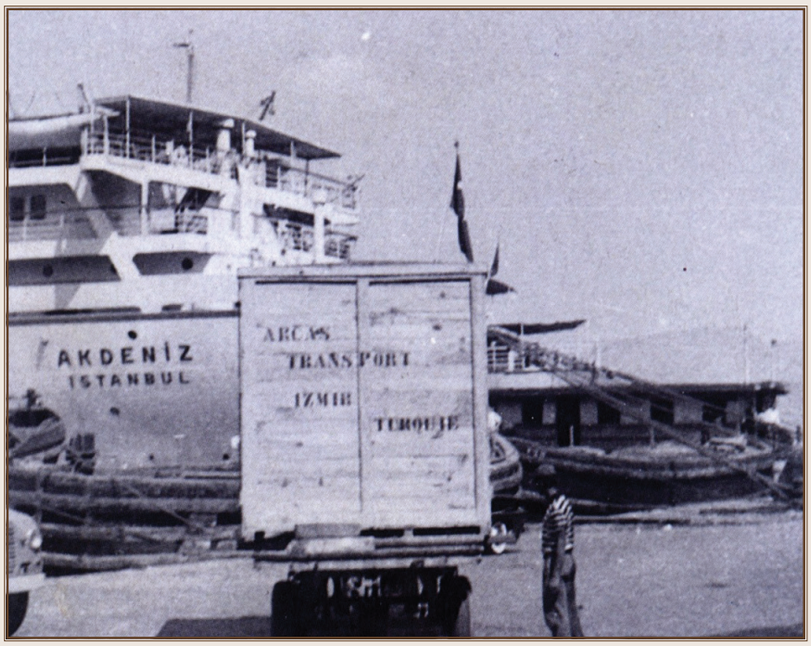


Günümüzde Bernard Arcas, Arkas Holding'in Yönetim Kurulu Başkan Yardımcılığı görevlerinin yanında acente grubundan, yurtdışı yapılanmadan ve bilgi teknolojileri (IT)'den, Diane Arcas ise Yönetim Kurulu Başkan Yardımcılığı görevi yanında lojistik hizmetleri grubundan ve deniz ticaret filosundan sorumlu olarak çalışmaktadır.

Hem Doğu'nun hem de Batı'nın kültürüne hâkim olmaları söz konusu hatlarda Arkas'ın işini kolaylaştırmakta ve Lucien Arkas ve yardımcıları oğlu Bernard Arcas ve kızı Diane Arcas Mısır'a, Lübnan'a ya da Fas'a gittiklerinde bir Avrupalının yaşayabileceği yabancılığı hissetmemekte, kolayca iletişime geçebilmektedirler.

Türkiye'nin yeniden istikrarlı bir politika uygulaması, birbiri ardına Avrupa Birliği yasalarına uyumlu yasalar çıkarması yabancı sermayenin yüzünün yeniden Türkiye'ye çevrilmesine yol açmıştır. Çokuluslu şirketler pek çok sektörde yatırım yapmaya başladığı bu yeni süreç denizcilik sektörüne de yansımıştır. Büyük denizcilik şirketleri Türkiye'de acentelikler aracılığıyla var olmaktansa, ya kendi şirketlerini kurmayı ya da güçlü Türk şirketleriyle ortak olmayı yeğlemişler ve bu ortaklığı kabul etmeyenler şirketlerini satıp sektörden uzaklaşırken kabul edenler kıyasıya bir pazarlığa girişmişlerdir. Arkas da temsil ettiği şirketlerle ortaklık kurmayı tercih eder, ancak kendi kurallarını ve taleplerini dayatır. Bu taleplerden biri vitrini onlara bırakmak, arka planda kalıp hizmet satmak. Bu çözüm şekli maliyetleri düşürdüğü ve kârı artırdığı için ortaklar tarafından kabul görmüştür.

1995 yılında İtalyan MSC ile MSC Gemi Acenteliği A.Ş., Alman DB Schenker ile DB Schenker Arkas, 2005 yılında Alman Hapag-Lloyd ile Hapag Lloyd Denizaşırı Nakliyat A.Ş., İtalyan MSC Cruises ile MSC Kruvaziyer Turizm A.Ş., 2009 yılında Tayvanlı Yang Ming ile Yang Ming Anadolu Gemi Acenteliği A.Ş., 2011 yılında İtalyan Tarros SPA ile Tarros Denizcilik ve Nakliyat A.Ş., 2012 yılında Koreli Hanjin ile Hanjin Arkas Lojistik Ticaret A.Ş., 2013 yılında Alman STILL ile Arkas güçlerini birleştirerek STILL ARSER şirketleri kurulmuştur.



Arkas arşivinde yeralan tarihi bir fotoğraf; Bir anlamda tahta konteynerde gemiye yüklenmeyi bekleyen bir malın ambalajında şu ibare görülmektedir; "Arcas Transport- İzmir-Turquie". Kaynak: Lucien Arkas arşivi.

Arkas rotasını Batı Afrika'ya çeviriyor.

Lucien Arkas denizcilikte *"Short sea"* denilen kısa yol denizciliğinde kendi bölgesi olan Akdeniz ve Karadeniz'de pazarın önemli bir oyuncusudur. Son yıllarda Akdeniz'deki payını özellikle Uzak Doğu ve Avrupa armatörlerinin daha büyük gemiler yaptırıp ellerindeki küçük gemileri Akdeniz'e göndermeleri bir tehdit etmeye başladığında, Akdeniz'deki bütün malı taşımaya soyunan bu gemiler, navlun fiyatlarını düşürerek rekabeti daha da sertleştirmişlerdir.

Lucien Arkas bu tehdidi aşmanın yolunu ise bazı şirketlerle stratejik ortaklık kurmakta ve yeni hatlar açmakta bulmuştur. ABD'yle zaman farkı, Uzak Doğu'nun daha büyük TEU'lu gemiler gerektirmesi nedeniyle Arkas rotasını Batı Afrika'ya çevirir.

Geçirdiği sayısız denetimden sorunsuz çıkan Arkas filosu uluslararası sularda Türk gemilerinin kara listeden çıkarılıp beyaz listeye geçirilmesinin de mimarı olur. Bu başarı, hem Denizcilik Müsteşarlığı hem de dünyanın önde gelen limanları tarafından ödüllendirilir.

Lucien Arkas daha ilk gemiden başlayarak Arkas filosunun seyir ettiği Akdeniz, Karadeniz ve Batı Afrika'da aidiyetlerini göstermelerini, yani Türk bayrağını taşımalarını istemiştir. Oysa böyle bir karar her gemi için yılda 200 bin dolar ek maliyet getirmesine rağmen, Lucien Arkas bu isteğinden vazgeçmemiştir.

Sonunda Lucien Arkas'ın inadı kazanır ve Arkas'ın kendi armatörlük şirketi Arkas Line'ın Akdeniz ve Karadeniz›deki taşıma payı yüzde kırklara ulaşır, özellikle Doğu Akdeniz'in deniz ticaretine ağırlığını koyar. Batı Akdeniz'de ise İtalya, İspanya ve Fransa ile rekabet eder. İngiliz araştırma ve raporlama şirketi Clarkson'un raporlarında belirttiği gibi gemi sahibi armatörler sıralamasında dünyada birinci lig sayılan ilk 25'e girer. 2015 yılında 21. sıraya kadar yükselir.

Lucien Arkas geleceğin hayalini kökleriyle besler ve hep ilklere imza atar.

Meslek hayatında 50 yılı geride bırakırken bünyesinde 62 şirket barındıran uluslararası bir holdingi yönetiyor. Dünyanın sayılı armatörleri arasında yer alıyor. Akdeniz'de, Karadeniz'de ve Batı Afrika'da bordasında Arkas yazan gemiler yüzüyor. Lucien Arkas geleceğin hayalini kökleriyle beslemiş ve hep ilklere imza atmıştır.

Lucien Arkas şirketin başına geçtiği 50 yıl içinde hayallerinin çoğunu gerçekleştirir ama ne dünyanın sayılı işadamları arasına girmesi, ne ilerleyen yıllar yeni hayaller kurmasının önüne geçer. Piyano çalmayı öğrenmek de bunlardan biri. Hem ders alır, hem de zaman buldukça piyanonun başına geçer. *"Müzik mi daha çok etkiliyor sizi, resim mi"* diye sorarsanız, müziği öne çıkarır. "Denizcilik sektöründe olmasaydınız, ne yapmak isterdiniz" diye sorduğunuzda ise bir çırpıda yanıt verir: "Orkestra şefi olmak isterdim."

Aslında bir şirket yönetmekle orkestra yönetmek arasında pek fark görmemektedir ve şöyle der; *"Birisinde işlerin, diğerinde enstrümanların uyumu var. İşte biri hata yaptığında diğerlerinin de işlerini aksatır, orkestrada da hangisi olursa olsun bir enstrüman çalanın yanlış bir notaya basması müziğin akışını bozar. Şirketi yöneten, başarıyı personeliyle birlikte yakaladığını bilir ve onlara teşekkürü ve vefayı bir borç bilir. Orkestra şefi ise başarılı bir konserin ardından orkestra üyelerini ayağa kaldırır ve dinleyicinin alkışını onlar için ister."*



Lucien Arkas Lloyd's List tarafından "Ömürboyu Başarı Ödülü"ne layık görüldüğü Çırağan Sarayı/Kempinski'deki törende İMEAK Deniz Ticaret Odası yönetim Kurtulu Başkanı Metin Kalkavan'dan ödül şiltini alırken.

Başarının onurlandırıldığı ödüller

Lucien Arkas bir dünya şirketinin sahibi olmak kadar, işini yaparken izlediği tutum ve toplumlara yaptığı katkı nedeniyle defalarca ödüllendirilmiştir. Fransa -Türkiye arasında yakınlaştırma çabaları nedeniyle 1998'te Fransa Ordre National du Mérite Şövalyelik nişanına lâyık görülür. Bunu 2005'te Legion d'Honneur Şövalyelik Nişanı, İtalya Cumhuriyeti Ordine al Merito Şövalyelik Nişanı izler. 2008'de en eski Türk-Avusturya ortaklığı (Schenker-Arkas) nedeniyle Avusturya Cumhuriyeti Büyük Gümüş Hizmet Nişanı'nı (GroßesSilbernes Liyakat Nişanı) alır. Fransa tarafından ayrıca "Officier dans l'Ordre National du Mérite" nişanı ile de onurlandırılır.

Türkiye'de de pek çok gazete Arkas'ı yılın denizcilik şirketi seçer, İzmir Ticaret Odası da *"İzmir Şehrine Katkı Ödülü"* verir. 2015 yılında, başta Türk denizciliği olmak üzere İzmir'in eğitim, kültür sanat ve spor yaşamına yaptığı katkılardan ötürü İzmir 9 Eylül Üniversitesi tarafından *"Fahri Doktora"* unvanı verilir.

Dördüncü kuşak işbaşında

Lucien Arkas çocuklarının geleceğin Arkas'ını kuracağından emin, yetkiler tanımakta, cömert davranmakta ve kilit noktalara kendi çevrelerinden birilerini getirmelerini, istedikleri danışmanlarla çalışmalarını, kurumsallaşma adına attıkları adımları, iş yapma yöntemlerini sessizce izlemekte ve dahası hata yapmalarına izin vermektedir.

Her ay kendisine verilen raporları okuyor, hangi alanlarda tehlike var, görüyor ve araştırmalarını istiyor. Yıllar geçip de yetkileri arttıkça Diane Arcas ve Bernard Arcas'la daha çok

fikir alışverişinde bulunuyor, zaman zaman onların mesleki yetkinlikte kendisini geçtiklerini bile görerek, mutlu olmaktadır.

Günümüzde Bernard Arcas, Arkas Holding'in Yönetim Kurulu Başkan Yardımcılığı görevlerinin yanında acente grubundan, yurtdışı yapılanmadan ve bilgi teknolojileri (IT)'den, Diane Arcas ise Yönetim Kurulu Başkan Yardımcılığı görevi yanında lojistik hizmetleri grubundan ve deniz ticaret filosundan sorumlu olarak çalışmaktadır.

Lucien Arkas'tan Yaşama Ve İnsana Dair Değerlendirmeler

"Benim hayatım deniz, gemi ve liman." der ve şöyle devam eder; "Ben denizin içinde büyüdüm, denizsiz bir yerde yaşamayı düşünemiyorum. Ekmeğimi de denizden yedim. Babam 'Deniz bugüne kadar kimseyi aç bırakmamıştır. Az ya da çok ama her zaman onda ekmek vardır' derdi.

"Bir mesleği seversin ya da sevmezsin, olay bu. Ben babamın mesleğini sevmeyebilirdim ama sevdim. Disiplinle, dört dörtlük çalışarak başardım. Başarımın sırrı kitap okumak ve bilincimi geliştirmektir."

Üniversite-Sanayi İşbirliği ile sektöre nitelikli eleman yetiştirilmesi konusunda bir örnek örnek uygulamaya daha imza atan Lucien Arkas, Milli Eğitim Bakanlığı ile işbirliğine gitmiş ve hizmet verdiği alanda yeterlilik sahibi insan kaynağının öneminden yola çıkarak eğitim alanındaki sosyal sorumluluk projelerine bir yenisini eklemiştir.

Arkas'ın Milli Eğitim Bakanlığı ile işbirliği yaparak İzmir Narlıdere'de inşaatını gerçekleştirerek donattığı *"Arkas Narlıdere Mesleki Ve Teknik Lisesi"* inde uluslararası ticarette çalışacak ve hizmet verecek olmaları dikkate alınarak, öncelikle iyi bir İngilizce eğitim imkânı sağlanması hedeflenmiştir. Dört yıllık eğitim sürecinin ilk iki yılı Milli Eğitim Bakanlığı'nın liseler için belirlediği genel derslerden oluşurken üçüncü yıldan itibaren ise uzmanlık dallarına ayrılmıştır.

Arkas Narlıdere Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi

Arkas Narlıdere Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi Lucien Arkas' ın Milli Eğitim Bakanlığı işbirliğiyle, sektöre teknik uzmanlık kazanmış mesleki donanımlı ara elemanlar yetiştirmek amacıyla inşa ettiği Arkas Narlıdere Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi kültür ve eğitim alanındaki vakıf çalışmalarından birini oluşturmaktadır.

Lucien Arkas öğrencilerine hitaben şöyle devam etmiştir; *"Okulu bitirdiğinizde size iş vermek isteyen şirketler; akademik bilgi ile pratik beceriyi bir arada sınarlar. Akademik bilgi önemlidir ancak bilginin pratiğe dönüştürebilmesi lazım. Sizler burada mesleki eğitim alacağınız için şanslısınız, hem teorik bilgiyi alacaksınız hem pratik yapacaksınız.*

İş arayan gençler yerine, aranan gençler yetiştirmek istiyoruz. Şirketler okullarla işbirliği yaparak sektörlere yönelik uygulamalı eğitimler geliştirmeli. Biz bunu Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi ile beraber yapıyoruz. Buradan yola çıkarak lojistik sektörü için de Milli Eğitim Bakanlığı ile işbirliği yaptık ve Arkas Narlıdere Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi' ni yaptırdık"

"Arkas Spor Klübü", *"Arkas Sanat Merkezi"* ve Bornova'daki *"Arkas Deniz Tarihi müzesi"* ile Ege ve ülke kültürüne günümüzden geleceğe miras olmayı sürdürmektedir.

Lucien Arkas'ın kültür ve eğitime olan katkıları



2007 yılında hizmete giren Arkas Spor Tesisleri'nde Genç Yetenekler Yetişiyor

Lucien Arkas'in önderliğinde tesis edilen çok önemli kültür, sanat ve spor tesisleri gerçekleştirildi. Bunlardan bir Karşıyaka Örnekköy'deki Arkas Spor Tesislerini olmaktadır.

Buradaki amaç Türk sporunun gelişimine ve sağlıklı sportif nesillerin yetişmesine katkıda bulunmak ve spor kültürünü genç yeteneklere aşılamaktı.

"Her şey hayal etmekle başlar" sloganıyla yola çıkan *Arkas Spor,* bir kez daha altyapı çalışmalarına ve sosyal sorumluluk bilincine önem verdiğini göstererek, çalışmalarına 2006 yılında başlanan Arkas Spor Tesisleri'ni 8 Şubat 2007 günü yapılan bir törenle hizmete açtı.

Karşıyaka – Örnekköy'de 3 bin metrekarelik alana üzerine kurulu Arkas Spor Kompleksi'nin açılış töreni; İzmir Valisi Sayın Cahit Kıraç, İzmir Büyükşehir Belediye Başkanı Sayın Aziz Kocaoğlu, Vali Yardımcısı Fahri Aykırı, Karşıyaka Belediye Başkanı Cevat Durak, Voleybol Federasyon Başkanı Erol Ünal Karabıyık, Arkas Yönetim Kurulu Başkanı Lucien Arkas, Arkas Spor As Başkanı Bernard Arkas ve Arkas Spor Yönetim Kurulu üyeleri ve konukların katılımıyla gerçekleşti.

Piri Reis İlköğretim Okulu arazinin tahsisi ve binanın yapımı konusunda büyük destek sağladı.

Orion Eğitim Vakfı'na ait okullardan İzmir Konak'taki Piri Reis İlköğretim Okulu için Orion Vakfı kurucu üyelerinden Lucien Arkas, arazinin tahsisi ve binanın yapımına ve okulun kısa bir süre içinde eğitime geçmesine büyük destek sağladı. Böylece Konak Piri Reis İlköğretim Okulu, 2007 - 2008 öğretim yılı içerisinde Karşıyaka'da faaliyete geçti.

İzmir Bizim Okul Eğitim Sağlık ve Kültür Vakfı Başkanı

İzmir Bizim Okul Eğitim Sağlık ve Kültür Vakfı Başkanı Lucien Arkas, *"Vakfımız, Frankofoni ve Fransız Kültürü ile birlikte bize çok şey veren okulumuz Saint - Joseph'in daha iyi yerlerde olması, bu ortak değerleri daha çok gencimizin öğrenmesi ve daha büyük sosyal sorumluluk projelerine destek verebilmesi amacıyla kurulmuştur. Gençlerimizin medeni dünyanın bilgi ve kültürü ile donanmış yetenekli bireyler olmalarının yanında, Türkiye'nin yarınları için çağdaş, yaratıcı, girişimci, ülkesini ve insanlarını seven yurttaşlar olarak yetiştirmelerine katkıda bulunmak istiyoruz"* dedi.



Arkas Sanat Merkezi

Arkas Sanat Merkezi, Arkas Holding Yönetim Kurulu Başkanı Lucien Arkas'ın kişişel ilgisi ve profesyonel yaklaşımı ile oluşan Arkas Koleksiyonu'nu sanatseverler ile paylaşmak isteği doğrultusunda kuruldu.

İzmir'de döneminin en güzel yapılarından biri olarak 1875 yılından beri hizmet veren Fransız Fahri Konsolosluk binasının denize bakan bölümü, Fransız Hükümeti tarafından 20 yıllığına, kültür ve sanat amaçlı kullanım için Arkas Holding'e tahsis edildi. Bir yıl süren restorasyon çalışmalarının ardından bina Kasım 2011'de Arkas Sanat Merkezi adıyla açıldı.

Çağdaş donanımlı bir sanat merkezine dönüştürülen iki katlı tarihi binada, 10 adet sergi odası bulunuyor. Arkas Sanat Merkezi, İzmir'e kazandırılmış tarihi bir bina olmasının yanında, birçok uluslararası ressamın eserlerinin sergilendiği ilk sanat merkezi olma özelliği de taşıyor.

Orion Eğitim Vakfı Yönetim Kurulu Başkanı seçildi

Saint Joseph Fransız Lisesi başta olmak üzere tüm liselere nitelikli altyapı oluşturmak için 1998'de açılan Özel Piri Reis İlköğretim Okulları'nda önemli bir gelişme yaşandı.

Karşıyaka ve Güzelbahçe olmak üzere iki ayrı adreste eğitim veren okulların kurucusu Orion Eğitim Vakfı'nın başına denizcilik sektörünün duayen ismi, Arkas Holding Yönetim Kurulu Başkanı Lucien Arkas geldi. Yönetimde Arkas'la birlikte Hasan Denizkurdu, Selim Bonfil, Ahmet Tükel, Zerrin İnanç ve Deniz Sipahi yer aldı.

Arkas, Anadolu yakasında yeni merkezine geçti



İstanbul'da bulunan Arkas Grup Şirketlerinin bir bölümü Orhanlı'daki yeni adresine taşındı. Anadolu Yakası'ndaki yeni adresi için birçok yerli ve yabancı firmanın yatırım yaptığı, özellikle lojistik şirket¬lerinin cazibe noktası olan Orhanlı bölgesindeki bu yeni merkez binasında Arkas Lojistik, Arkas Deniz Ticaret Filosu ile bazı destek ve idari birimlerin yeralmakta. Yeni bina 16 bin 450 metrekare kapalı alan üzerinde toplamda yedi kat ve iki bloktan oluşuyor.

Dışarıdan bakıldığında modern mimari yapısıyla dikkat çeken bina Arkas kimliğini yansıtan, çalışanların konforunu sağlayacak donanımda, sağlam, fonksiyonel, yalın ve modern bir altyapıya sahip. Lojistik cazibe merkezi Arkas Holding Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve Lojistik Grubu Başkanı Diane Arcas Aktaş taşınma ile ilgili olarak yaptı¬ğı açıklamada şunları söyledi: "Gelişim bölgesi ilan edilen Tuzla'ya çok yakın olan yeni lokasyonumuz özellikle lojistik şirketleri için cazibe merkezi. Arkas Lojistik, Arkas Deniz Ticaret Filosu ve bazı genel yönetim fonksi¬yonlarımızı Orhanlı'daki yeni binamıza taşıdık. 250 çalı¬şanımızla faaliyetlerimize Orhanlı'da devam ediyoruz. Gelişim bölgesi ilan edilen Tuzla'ya çok yakın olan yeni lokasyonumuz özellikle lojis¬tik şirketleri için cazibe mer¬kezi. Yeni binamızı modern, huzur veren ve yormayan renkleri tercih ederek dizayn etmeye çalıştık. Tüm çalışanlarımıza hayırlı olmasını diliyorum. Başarılı çalışmalarımız artık burada devam edecek."

Yeni binanın A ve B bloklarında toplam 26, zemin katta ise iki adet seminer odası yeramakta. Bodrum ikinci katta da video konferans odası bulunuyor. Sahip olunan bu donanım sayesinde müşteriler veya tedarikçiler ile gerçekleş¬tirilecek görüşmeler için farklı düzenler¬de toplantılar yapılabiliyor. Ayrıca çok kapsamlı eğitimlerin verilmesine de bu donanım imkan tanıyor.

Hedef Dünya Vatandaşı

Ana sınıfından itibaren Fransızca eğitimin yanı sıra İngilizce de öğretilen okullara ilişkin değerlendirme yapan Lucien Arkas, *"İzmir'de nitelikli eğitim için kollarımızı sıvıyoruz"* dedi, modern eğitimde lisan ve iletişimin çok önemli olduğunu, küreselleşen dünyada karşıdakinin ne dediğini anlayabilenlerin başarı kazandığını belirtti. İlk hedeflerinin öğrencilerin birer dünya vatandaşı olmalarını sağlamak olduğunu vurgulayan Arkas, "Piri Reis Okulları bugüne kadar ilkeli, ülkesini seven, iyi ahlaklı ve iyi eğitimli birçok gencin yetişmesinde başarılı oldu. Yeni yönetim kurulunda yer alan ve çoğu Saint Joseph mezunu üyelerimizle Piri Reis Okulları'nın daha büyük başarılara imza atması için çalışacağız. Aslında bunu, okuduğumuz ve mezun olduğumuz okula vefamızı göstermek için yapıyoruz" diye konuştu.

Her şey Hayal Etmekle Başlar

En büyük isteğinin çocukların ve gençlerin bu kurumları sahiplenmesi olduğunu kaydeden Lucien Arkas, *"İstiyoruz ki, çocuklarımız hayata hazır ve kendilerine güvenle yetişsinler. Hayal kursunlar, hayal kurdursunlar. Benim ilkem budur. Her şey hayal etmekle başlar. Hiçbir şeyi istemeden, arzu etmeden ve hayal etmeden yapamazsınız. Bunun için de iyi bir eğitimden, öğretimden geçmeniz gerekir. Biz böyle gördük, böyle yaşadık. Burada yetişen çocuklarımızın bir dünya vatandaşı olmalarını istiyoruz. Türkiye'nin geleceğine katkı yapmalarını bekliyoruz"* dedi.

Lucien Arkas için Değişmeyen tek şey, "Değişimdir".

Yakın Çevresinin tanımladığı üzere Lucien Arkas'ın *"Hafızası çok kuvvetlidir. Çabuk karar verir.*

"Paradan çok başarma azmi vardır. Denizciliği çok sevmiştir ve bu tutkusundan asla vazgeçmemiştir."

İzmir onun tutkusudur ve bu nedenle şirketinin merkezini İstanbul'a taşımamıştır.

"İyi bir önder*dir. Onunla çalışması zaman zaman zordur, çünkü çok disiplinlidir. Ama onunla çalışmak keyiftir, gösterişi sevmez, yardımseverdir.*

"Dünya tarihini de, Türk tarihini de, Osmanlı tarihini de bilir, çevresine de tarih sevgisi aşılar.

"Türkiye ekonomisini ve dünya ekonomisini dikkatle takip eder, hangi pazar büyüyecek, hangi pazar küçülecek, onları günlük takip eder, kolay kolay yanılmaz.

"Durağanlığı sevmez; eski köye yeni âdet getirmeye bayılır, yenilikçidir.

Onun için 'Değişmeyen tek şey: değişimdir'...

İBRAHİM GÜNGEN



2015 yılında "Türkiye'nin en büyük on armatörü listeleri yayınlandı. Bu listeler birbirinin aynıydı ve onuncu sırada 4 suezmax tankerden oluşan 603 bin dwt'lik tonaja sahip olan İbrahim Güngen alıyordu.

Bu listede onbirinci sırada Ditaş gösteriliyor ve Tüpraş'ı satın aldıktan sonra hammaddesini taşıyan Ditaş'ın da sahibi olan Koç Holding hatırlatılıyordu.

İbrahim Güngen'nin Yönetim Kurulu Başkanı olduğu Güngen Denizcilik ve Ticaret A.Ş., 1976 yılında bir aile şirketi olarak kurulmuş "Güngen Dış Ticaret Ltd. Şti."nin bünyesinde, önceden deniz operasyonlarına ayrılmış departmanın devamı niteliğindeki bir yan şirkettir.

Şirket; kurulduğu günden itibaren, dünya çapında gerçekleştirdiği melas ticareti için gerekli olan tonajlarda tanker kiralamıştır. 80'li yıllarda işletmesi yapılan ve kiralanan gemi sayısı öyle artmıştır ki 1990 yılında "Güngen Denizcilik ve Ticaret A.Ş." adında yeni bir şirket kurulmuştur.

Şirket günümüzde yüksek özellikli Suezmax tipi ham petrol tankerlerine sahip olup, bunların işletmesini yapmaktadır. Tasarımdan Mürettebata kadar her şey, Teknik ve Ticari konular şirket dâhilinde idare edilmektedir. Ayrıca; sonradan kurulan şirket hala, ticari kolunun hizmetine sunmak üzere değişen sayıda gemi kiralamaktadır.

Etiğe duyduğu önemli bağlılık ile 'Güngen'; ister eğitim ve öğretim alanındaki faaliyetleri sebebi ile olsun, ister kalite ve operasyonlardaki önderliği sebebi ile olsun, bulunduğu sektörde iyi bir mevkiye sahiptir.

'Güngen' in kendi ulusal bayrağı altında çalıştığı ve sadece Türk deniz personeli istihdam ettiği böylelikle de, ister vergiler aracılığıyla, ister personelinin sosyal hakları ile olsun, ulusal ekonomiye hatırı sayılır ölçüde katkıda bulunduğu gerçeğinin önemi de azımsanamaz.

'Güngen' kendini işini sürekli geliştirmeye adamıştır ve bunu, şirketi gerçek bir aile şirketi yapan titizlikle seçilmiş personelinin tutkulu katılımı ile garanti etmektedir.

27 Ekim 2011 tarihinde Atina'da yapılan UK P&I Club Genel Kurulu toplantısında Yönetim kuruluna seçilen yedi üyeden biri de Güngen Denizcilik ve Tic.AŞ. Yönetim Kurulu Başkanı İbrahim Güngen oldu.

Ankara'da Orta Doğu Teknik Ünivdersitesi'nde Makine Yüksek Mühendisi olarak mezun olan İbrahim Güngen meslek yaşamına 1976 yılında kardeşi Mehmet Güngen ile kurdukları Güngen Dış Ticaret Ltd. Şti. ile adım atmıştı. Bu şirket kısa zamanda Türkiye'nin en büyük şeker kamışı ithalatçısı haline gelmişti.

1990'da armatörlük yatırımına yönelen İbrahim Güngen yine kardeşiyle "Güngen Denizcilik ve Tic. Ltd." yi kurarak suezmax tankerlerden oluşan bir filo kurmaya yöneldi.



İbrahim Güngen tarafından yapılan açıklamada Güngen şu şekilde değerlendirilmiştir; "Şirketimizin sermayedar ve yöneticileri, ülkemizin konularında en iyi eğitimi veren yüksek okullarından mezun, nezih ve deneyimli insanlar ve konularında uzman kişilerden oluşmakta olup; şirketimizle bizler sadece "kayıtlı ekonomi kulvarında", Türk Kanunları ve uluslararası kurallara tam uygunluk prensibiyle çalışmaktayız.

Gemilerimiz, şirketimizin gemi-inşaat mühendisleri tarafından geliştirilmiş planlara göre, standart tersane spesifikasyonlarının çok üzerinde özelliklerle inşa edilmiş, modern gemilerdir.

İbrahim Güngen'in oğlu Osman Güngen de yönetim kurulunda yeralmaktadır. Hollanda doğumlu olan Osman Güngen, Hague Delft University of Technology 2006 mezunudur.Başta Fransızca, İngilizce, Hollandaca, Almanca olmak üzere beş yabancı dili çok iyi bilmektedir.

Ocak 1956 Ankara doğumlu olan İbrahim Güngen, Eylül 1959 Ankara doğumlu Kimysa Yüksek Mühendisi kardeşi Mehmet Sait Güngen ile 2007 yılında Londra'da Midmed Trading (UK)'yi kurdular.

EROL YÜCEL



Baba ve anne tarafımdan ailelerinin Selanik'li olduğunu belirten Erol Yücel yaşam öyküsünü şöyle anlatmıştır; Büyükbabam Selanik'te meşhur bir saatçi; *"Saatçi Mustafa Hoca"* lâkabıyla tanınıyor.

Büyükbabamı tanımadım. Babaannem Ayşe Hanım Selanik'ten sürgün gelmiş bir aileyi hayata bağlayan, hertürlü güçlüğe karşı direnen, başlarında erkekleri olmayan ve birçok çocukla aileyi derleyip toplamış, kocaman bir yüreğe sahip, tam bir Osmanlı kadınıydı.

14 Mayıs 1950 tarihinde Celal Bayar'ın Cumhurbaşkanı olması ile başlayan ve Cemal Gürsel'in Cumhurbaşkanlığı yıllarında da devam eden babamın görevi nedeniyle biz de Köşkteki lojmanlarda oturduk. Artık hayli ileri yaşlardaydı, ama sağlığı yaşına göre yerindeydi. Köşkün bahçesinde Cumhurbaşkanı Cemal Gürsel'le sürekli sohbet ettiklerine tanık olurduk.

Anneannem Meryem Kirmenci'yi de tanıdım. Dedem Saatçi Mustafa Hoca'nın Selanik'te Mustafa Kemal'in maiyetinde yakın çalışması varmış. Yaşamının büyük bir kısmı çok zor koşullarda, herhalde mücadele yıllarıyla, zindanlarda ve hatta ayaklarına zincirler bağlanarak geçmiş. Öylesine işkence görüyor ki, dipçikle tüm dişlerini parçalamışlar. Türkiye'ye geldiklerinde ağzında tek dişi varmış!

Babaannem dedemin bir anısını sürekli anlatırdı; Dedem ve arkadaşları elleri bağlı şekilde bir yerden bir yere götürürlerken yanlarından bir kadın geçiyor ve elinde bir tencere kuru fasulye var. Yunanlı kadın *"Kahrolsun Kemalistler"* diyerek bir tencere kuru fasulyeyi dedem ve arkadaşlarının başından aşağı döküvermiş. Dedem yandığına üzülmemiş fakat kuru fasulyeye yazık olduğu diye üzülmüş ve hep aklında kuru fasulye kalmış.

Su ihtiyaçlarını karşılamak için ayakkabılarının topuk kısımlarına damdan suyu biriktirir içerlermiş. Böylesine sefalet ve yoklukla mücadele etmişler.

Her iki dedemin evleri Selanik'te Kozani denilen bir mahalde iki ayrı köyde imiş. Bu iki köyün arası *"Bir sigara içimlik"* mesafedeymiş.

Mübadelede Dedem hariç hepsini diğer mübadillerle birlikte vapurla önce İstanbul'a sevketmişler. Oradan da Niğde Aksaray'da Helvadere Köyü'ne iskân etmişler.

Selanik'ten ayrılırken her şeyleri ellerinden alınmıştır. Tam bir sefalet içindedirler. Herşeyleri Selanik'te kalmıştır.

Dedem'i ve ona benzeterek çeteci gibi gördüklerini ise aylar sonrasında, yine önce vapurla Sinop'a göndermişler ve orada Sinop cezaevine koymuşlar. Bu kafile içinde dedem de vardır. Ama birkaç gün içinde durumu tespit ettiklerinden vapurla İstanbul'a gönderiyorlar. Oradan Ankara'ya geliyor.

Babam Mefail Yücel'in vefatından önce, annemi de alarak Selanik'e, oradan Kozani'ye gittik. Rahmetli Babaannem, evlerinin yakınında büyük saat kulesi olduğunu, hemen yanıbaşında asırlık çınar ağacı olduğu söylerdi. Orada çınar ağacını da bulduk. Altında bir lokanta vardı. Hüzünle ve hasretle oturduk.

Babam 19 Mayıs 1919 Selanik doğumludur. Celal Bayar daha sonra *"Mehmet"* adını da ekletmiştir.

Babaannem, aileye ait tüm hatıratı ve diğer belgeleri yaktığından dolayı büyük amcamı affetmezdi. Amcamın evrakları neden yaktığını bilemedik!

Aile Niğde Aksaray'da kalmıyor. Ankara'ya geliyorlar. Fakat Milli Mücadele yıllarıdır. Babam Trakya bölgesinde askerlik yapıyor. Araç kullanmasını bildiğinden kendisini ulaştırma taburuna veriyorlar ve çok kısıtlı olan araçlarda komutanın şöförü olarak görevlendiriliyor.



Erol Yücel'in babası Mefail Yücel'in Gelibolu'da askerliğini yaptığı 1941 yılından bir anı- Kolordu'nun sahip olduğu birkaç kamyonetinden biri ve emanet edilen şöförü olarak er Mefail Yücel. (Tarih-12 Eylül 1941) Kaynak: Erol Yücel arşivi.

Ne oluyorsa, babam zamanla Demokrat Parti zamanında Celal Bayar'ın yakınında, çok güvendiği özel makam şöförü olarak yeralıyor. Celal Bayar nereye gittiyse, makam şöförü olarak hemen tüm Türkiye'yi dolaştırıyor.

Babam bizlerle çok konuşmazdı. Görevinin ne olduğunu da gerçek anlamıyla asla bizlere söylemedi. Celal Bayar Cumhurbaşkanı olduğunda, Çankaya'da ilk lojman tahsis ettiği kişi babam olmuştur. Ben daha iki yaşında olmalıyım.

Celal Bayar'ın mesela Ürdün ziyaretinde, Ürdün Kralı ile birlikte yemek yerken olan bir fotoğrafı var. Bu fotoğrafta babam Celal Bayar'a çok yakın bir noktada görülüyor. Yine Almanya'ya yaptığı seyahatte, neredeyse çok yakın koruması gibi durmakta.

Babam 1982'de emekli oldu. Yeşil pasaportu olduğu gibi, değişik isimlerde pasaportları olduğunu biliyorum. Çift silah taşırdı ve hiç arkadaş olamadık. Belki de görevi nedeniyle aramızda bir kilometre mesafe olmuştur.Kısa ve öz cevap verirdi.

Çok kitap okuyan, boylu poslu, inatçı biriydi.

Köşk'te çalışanlar kendisine saygı gösterirdi. Bazen bize haber vermeden biryerlere giderdi.

Almanya'ya teröre karşı eğitime gönderildiğini hatırlıyorum.

Vefat ettiğinde, cenazesine çok değişik kesimlerden büyük bir kalabalık toplandığını gördük.

Enbüyük ablam Gülderen, Mustafa, ben, Gülden, Perihan olmak üzere biz beş kardeştik. En küçük kızkardeşim Perihan İspanya'da Madrid'de yaşamaktadır.



Erol Yücel, Babası Mefail Yücel'in Çankaya Cumhurbaşkanlığındaki görevi nedeniyle, çocukluk ve gençlik yıllarını Çankaya Köşkü'ndeki yaşama tanık olarak geçirdi. Tarih: 21 Nisan 1954. Kaynak: Erol Yücel arşivi.

Çankaya Köşkü için bir değerlendirme yapmalıyım; Ay ve Yıldız'dan Yıldız'ı Köşk, Ay'ı da Muhafız Alayı olarak düşünün. Köşk ile iç içe geçmiş iki kurumdur.

1972 yılında evlendim ve 22 yıl Köşk'teki lojmanda yaşadım. Babam 1980'li yıllarda emekli oldu ve o tarihe kadar Köşk'de oturmaya devam ettiler. Köşkün neredeyse her noktasını bilirim.

Babam bize hep *"Eğitim, Eğitim, Eğitim. Çok iyi okuyacaksınız."* derdi.

Fakat ben ortaokul yıllarımda son derece haylaz ve maalesef karnesi hep kırıklarla dolu bir çocuktum. Babamın arkadaşları dahi öylesine bıkmışlardı *ki, "Mefail bu oğlun adam olmaz. Ona boşuna para sarfediyorsun. Daha yaşı küçükken bir tamirhaneye çırak olarak ver, bir meslek sahibi olsun"* diyorlardı.

Babamın arkadaşları benim haylazlığımı biliyorlardı. Gerçekten de okulda her kavganın içersinde ben vardım. Cam çerçeve dolap ne varsa kırıp döken, çok şaşırtıcı bir buluğ çağı geçirdim.

Babam benim hayazlıklarım karşısında daima direndi. Arkadaşlarına*"Hammallık yaparım yine de bu çocuklarımı okuturum."* diyordu.

Hepimizi okuttu.

Ortaokul'dan sonra Ankara Ticaret Lisesi'ne girdim. Herkes için ve hatta kendim için çok beklenmedik olsa da; Lise'nin en çalışkan öğrencisi ben oldum. Çünkü artık çok başarılı olmaya karar vermiştim!

Kitaplarımı asla çantada taşımayan biriyken, kitaplarımı itinayla çantamda taşıyor, derslerimi dikkatle çalışıyor, sınıfın en arkasında otururken, sınıfın en önünde oturuyor, öğretmenlerimi resmen tüm dikkatimle dinliyordum.

Babam ilk veli toplantısında tebrik edildiğinde, öğretmenlerim beni öylesine methediyorlar ki, babam hata yaptıklarını sanıp, cüzdanından fotoğrafımı çıkartarak öğretmene gösteriyor.

Lisede bir kez bile devamsızlık yapmadım. Babamın eve geldiğinde gözlerinin dolduğunu hatırlarım. Lisede her sınıfta iftihara geçtim.

F Klavye ile on parmak daktilo yazmasını öğrettiler

Ticaret Lisesi'nde F Klavye ile on parmak daktilo yazmasını da öğretiyorlardı. Bu eğitim bana birkaç sene önemli imkanlar sağlamıştır.

Lise ikinci sınıfa geçtiğimde, Çankaya Köşk'ünün muazzam bahçesinin otomatik fıskiyelerle sulanmasına karar verilmişti. Bu fıskiyelerin yerlerinin belirli aralıklarla değiştirilmesi için köşkteki personelin çocuklarının görevlendirilmesi düşünülmüş; Nitekim eğer aileler arzu ederlerse çocuklarının yaz tatili boyunca bu fıskiyelerle meşgul olması için yevmiyeli olarak görevlendirecekleri bildirildi. Günde 8 lira vereceklerdi.

Harçlık aldığım ilk görevim fıskiye nöbetçiliği olmuştur!

Ayda 240 lira alıyordum. Benim için çok büyük bir paraydı. Bir gün köşk personelinin çocuklarını topladılar ve daktilo bilen olup olmadığını sordular. Ben öne çıktım ve imtihan ettiler. Öylesine beğendiler ki, ertesi gün işe başlamamı söylediler.

Eski memurların bakmadan on parmak daktilo deneyimleri olmadığını fark ettim. Hiçbiri benim kadar hızlı ve hatasız yazamıyorlardı. Kısa zamanda herkes yazısını bana yazdırmaya başladı. Derken müdürler, başkanlar çok daha ayrıntılı işleri bana verdiler. Açıkçası meşhur bir daktilo yazarı olmuştum!

Cumhurbaşkanı Cevdet Sunay'ın İngilizcesi yoktu. Fakat Time Dergisi'ni takip ederdi. Dergiden bazı makaleleri işaretler ve dört yaverinden bu makaleleri Türkçeye çevirerek daktilo edilmiş olarak hazırlamalarını isterdi.

Bu çevirilerin daktilo edilmesi için nöbetçi yaver haber verir, benim daktilo etmemi isterdi; Gece saatlerinde bile bu yazıları daktilo ederdim. Daha sonra Cevdet Sunay'ın yapacağı konuşmaları benim daktilo etmek istendi. Nitekim Pembe Köşkte Milli Güvenlik toplantılarının yapıldığı uzun bir masanın başında kendisi elle yazar ve bana yazdıklarını söyler, ben de masanın öbür başında daktilomla kaydederdim.

Cumhurbaşkanlığı Genel Sekreteri Cihat Alpan Paşa da beni çok severdi. Sonunda Lise ikinci sınıfa başlarken, bana akşam Köşk'te yine daktilo görevine devam etmem söylendi ve ayrıca 18 yaşına bastığımda kadroya alacakları belirtildi.

1 Nisan 1967 tarihinde beni Emekli Sandığı'na kaydettirdiler. Böylece ben devlet memuru oldum. Lise son sınıfta ben devlet memuruydum.

Öyle ilgi gördüm ki Cihat Alpan Paşa yazılı emirle beni İç Yönetim Başkanlığı'ndan Cumhurbaşkanlığı Genel Sekreterliği emrine aldırdı. Bu sefer başka bir sorun yaşamaya başladım; Cevdet Sunay'ın çok güvendiği başyaveri ve bir de MİT'in başında olan Kemal Özçelik vardı. Her ikisi de beni çok seviyorlardı. Daha ziyade Başyaverlik binasında birlikte oluyorlar ve bilhassa öğlen yemeklerini birlikte yiyorlar ve beni de oraya çağırıyorlardı.

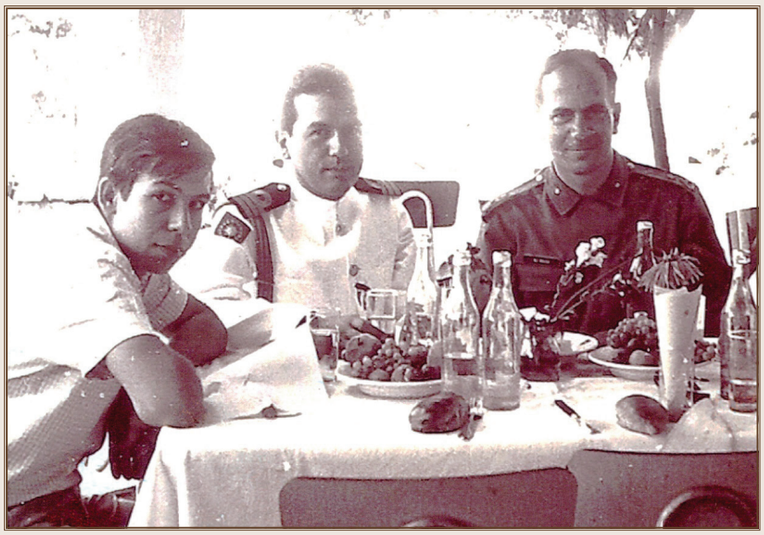
Ben ise elimi kolumu sallayıp gidemeyeceğim için Müdürümden izin alıyordum. Hatta öğle yemeğine araç gönderip beni aldırıyorlardı. Müdürüm hem izin veriyor, hem de için için içerliyordu.

Çok seviliyordum ve aynı zamanda herşeyime karışıyorlardı. Nitekim saçlarımı tam asker traşı yaptıkları yılları unutmuyorum. Zira onlara göre saçlarım uzundu ve bir anarşiste benziyordum. Okulda ise halime hayli gülüyorlardı.

Büyüklerimin sayesinde futbol karşılaşmalarından, operalara kadar Ankara'daki tüm etkinliklerde protokolle birlikte yanlarında oldum. Beni her yere götürdüler. Bu suretle gelecekteki yaşamım için de çok önemli deneyimler kazandım. Çok önemli kişileri tanıma fırsatı buldum.

Deniz yaveri o zaman Deniz Yüzbaşı olan Çetin Talip Özsu idi. Sonra Londra Deniz Ataşeliğine atanmıştı. Beni çok severdi.

İktisadi Ticari İlimler Akademisi'nde Kemal Kılıçdaroğlu ve Devlet Bahçeli ile aynı okulda okudu.



Erol Yücel öğrencilik yıllarını babasının Çankaya Köşkü'ndeki görevi nedeniyle Köşk görevlileri arasında geçirdi. Tarih.1967 Kaynak: Erol Yücel arşivi.

Gençliğimin renkleri arasında yer alan bu anılarımın yanında, benim öğrenim yıllarım Ankara'da İktisadi Ticari İlimler Akademisi ile devam etti. Bu akademide Kemal Kılıçdaroğlu ve Devlet Bahçeli ile aynı okulda okudum. Aynı dönem mezunuyuz. Demektir ki, 1968 yılından bahsediyorum; Okulda Devlet Dahçeli'nin sözü geçerdi. O yıllarda öğrenci olayları çok yaygındı ve pek çok okul gibi bir Akademi'de uzun zamanlar kapalı kalırdı!

Bir devre geldi ve olaylar öylesine büyüdü ki, birçok okul gibi bizim akademi de hemen bütünüyle kapandı. Zaten öğrenci olaylarından dolayı okulda resmen cam çerçeve ne varsa harabe haldeydi.

Ben mecburen tam gün Çankaya'da ofisime gidiyordum. O günler boyunca istikbalim hakkında hep değerlendirmeler yaptım. Diyordum ki; *"Ben gelecekte ne olabilirim?"*

Bir tarafta asker kesim var. Başyaver ve dört yaverden oluşan bir kadro mevcuttu. Bu yaverlerden biri olmam için askerî okullardan gelmem, böyle bir göreve lâyık görülmem lazımdı. Cumhurbaşkanının tutumuna göre, yaverler iki veya dört sene bu görevde kalabiliyorlardı. Sonra kendilerini çoğunlukla dış görevlere gönderiyorlardı.

Ben asker değildim. Başka ne olabilirdim. Cumhurbaşkanı Genel Sekreteri makamı vardı. Ama ben böyle biri olamazdım; zira aşağılardan kademe kademe gelip Cumhurbaşkanı Genel Sekreteri olmuş kimse yoktu o güne kadar.

Özel Kalem Müdürlüğü gibi bir makam da vardı; Genellikle büyükelçiler bu makama tayin ediliyorlardı. O halde Özel Kalem Müdürü olmak gibi bir şansım da yoktu! Yazı İşleri Müdürü olurdum vesaire. Neticede hiç bir şey olamazdım.

Ziraat Bankası'nın Bilgi İşlem Sistemleri Bölümünde çalışmaya başlıyor

Kemal Ağabey'den ricada bulundum. Başyaver Turgut Albay Ziraat Bankası Genel Müdürü'ne

telefon etti ve ben gerekli işlemlerden sonra bu bankada işe başladım. Fakat bir akşam üstü Cihat Alpan Paşa beni çağırdı. Ziraat Bankası'na geçmemden dolayı kızgındı. Ona gerekçelerimi açıkladım ve beni haklı buldu ve çok başarılı olmamı istedi.

Ziraat Bankası'nda IBM'in kartlı makineleri vardı. On parmak daktilo çalıştığımdan bir gün kart delgi makinalarında çalıştırıldıktan sonra asıl servise aldılar. Okul kapalı olduğundan sabah yine hiçbir ücret almaksızın Köşk'te çalışıyordum; İkindi üzeri Ziraat Bankası'na giderek saat 23.00'e kadar orada çalışıyordum. Oysa ki gündüz saatleri için ücret alabileceğim başka bir işe girebilirdim.

Bu düşüncemi Kemal Özçelik ağabeyimize açıkladığımda, önce meramımı doğru ifade edemediğimden bana çok kızdı. Fakat bir süre sonra yanlışlık düzeltildi. Bunun üzerine beni aldı ve Ankara'da Ertan Balin'in ofisine geldik.

Ertan Balin'in şirketinde

Ertan Balin, Sovyetler Birliği petrol şirketinin Türkiye temsilcisiydi. Petrol Ofis Sovyetler Birliği'nden yakıt ithal ettiğinde otomatikman bize komisyon ödenmekteydi. Cinnah Caddesi'nde en pahalı bir daire 125.000 liraya alınabildiği yıllardı. Bize komisyon olarak her ay 300.000 lira komisyon gelmekteydi!

Fakat kimse bu komisyonun kesilebileceğini öngörmezken, bir gün geldi bu komisyon kesildi. Bu arada da, şirkete köylü kılıklı birileri geliyordu. Ellerinde torbalar olurdu ve bu torbalarda birtakım taşlar olduğunu görürdüm. Ticari deneyimi olan bir aileden gelmiyordum ve bu taşların neyi ifade ettiğini çözmeye gayret ederdim.

Bir gün ünlü şarkıcı Behiye Aksoy'un ilk eşi Av. Halil Aksoy şirkete geldi. Sohbet sırasında anladım ki petrol sondajlarında baryum sülfat kullanılmakta. Bunun kristalize olmuşları da mide flimlerinin çekilmesinde kullanılıyormuş. %92-94'lükleri de ağır olduğundan dibe çöktüğü için petrol sondajlarında kullanıyormuş. Garibime giden o köylü kılıklı insanların böylece sırrını çözdüm.

Ertan Balin barit madeni peşinde

Ertan Balin ve ekibi bu maden taşlarının ham olarak Sovyetler Birliği'ne ihracını görüşüyormuş. Bizim ham olarak gönderdiğimiz bariti orada öğütüyorlar ve öyle kullanıyorlarmış. Şarkî Karağaç'tan ve Alanya Gazipaşa'dan bu taş numuneleri durmadan getirilmekteydi. Hatta şirkette bazen bir nev'i taş yığınları meydana gelirdi.

Bir gün bu taşları Rusya'ya ihraç edebilmek için benden 5,000 dwt'luk bir gemi bulmam istendi. Beni görevlendirdiler ve bu amaçla Antalya'ya gitmemi, ihracatın Antalya limanından yapılacağını, orada bu işleri kimlerin nasıl yaptığını öğrenmemi istediler.

Antalya'ya gittim. Sordum soruşturdum. Bana Ata Küner Gemi Acentesi'nin adını verdiler. Ata Küner'i ziyaret ettim ve konuyu anlatınca *"Bana yanlış geldiğimi söyledi."*

Ben ise bir gemi nasıl bulunur, gemiyle nasıl anlaşma yapılır hiç bir şey bilmediğim gibi, sanki limanda duran bir gemiye sandalla gitmem ve kaptana boş olup olmadığını sormam gerektiğini zannediyordum!

Ata Küner, *"Burada kiralık gemi olmaz. Bunun yeri İstanbul'dur"* dedi ve ilave etti; *"Buraya kadar gelmişsin. Sana güzel bir balık ziyafeti ikram edeyim"* diyerek beni eski limanda bir balıkçı lokantasına götürdü. Motorla Talya otelinin önüne kadar koyda bir tur attırdı.

Antalya'dan Ankara'ya döndüm. Durumu anlattım, çok memnun oldular. Zira nereye gitmemiz gerektiği anlaşılmıştı ve oradan İstanbul'a geldim.

İstanbul'da sorup soruşturdum ve bana Vitali Bensason'u[11] önerdiler. 900 tonluk *"Ararat"* isimli bir gemisi vardı sanırım.

Benimle konuşurken iyice kaykılmış vaziyette, havalarda ve elinde hemen en büyük purolardan içiyordu. Karşısında asla eziklik duymadım. Karşımda sadece bana hava atan biri duruyordu.

Oradan çıktım ve Ziya Sönmez'in firmasına gittim. 1000 tonluk *"Sönmezler"* isimli gemisi vardı. Firması Ömer Abed Han'ın sağındaki bir hanın ikinci katındaydı.

Derken bir konuşma sırasında bana *"Zihni Denizcilik"* den bahsettiler ve bu şirkete gitmemi önerdiler.

Zihni Denizcilik'te

Mumhane Caddesi'nde Dalyanoğlu Han'ın dördüncü katında Asaf Güneri'nin ablası Naciye Güneri ile bu vesileyle tanıştım. Ticaret kısmında *"Küçük Atilla"* dedikleri bir kişi, acente işlerine bakan Apostol Bey, Mâli İşlere Bakan Çınar Dörtbudak ve gemi kiralama işlerinden sorumlu Kaptan Ercan Beksaç'la bu ziyaret sırasında tanıştım.

Kaptan Ercan Beksaç'a durumu anlattım. Halime samimiyetle güldü ve *"Seni çok sevdim."* diyerek bana bir evrak uzattı. Bu evrakı incelememi istedi. Ama ben evrakta yazılı olanları hiç anlamıyordum. Kiralama Partisi Sözleşme Metni imiş (*Gencon Charter Party*) ve bunun bana hiç bir şey ifade etmediğini yine safiyetle belirttim.

Arkasını çevirmemi istedi; yazılar daha küçük puntolarla yazılmıştı.

"Şirketinizde bunu anlayan kimse var mı ?" diye sordu.

Olmadığını söyleyince, *"Ya şirketinize bu konuları bilen bir eleman alırsınız veya bizim gibi bir şirkete teslim olacaksınız"* dedi.

Ve ilave etti; "İlk şekli tercih ederseniz, size pahalıya mal olur. Bizim gibi bir şirketle işbirliği yapmanız doğrusudur. Ama ille de bizimle çalışmanız da şart değildir"

Ardından şunları söyledi; *"Bizimle çalışırsanız, şahsen Kaptan Ercan Beksaç olarak söylüyorum, söz veriyorum; arkanızda duracağım. Hep yanınızda olacağım!"*

Birlikte bir balıkçıya gittik. Bu tanışmadan çok büyük bir güven duydum. Ankara'ya döndüğümde rapor hazırladım ve Kaptan Ercan Beksaç'la çalışmayı önerdim.

Zihni Denizcilik'le anlaşma yapıldı ve bize Yunan bayraklı 4.500 dwt'luk bir gemiyi bağladılar. Yükleme Alanya'dan yapılacaktı.

11) Vitali Bensason, Refka Mizrahi Hekimoğlu'nun (v.15 Eylül 1972)damadıydı. Eşi Liza Bensason'dur. Bilinen diğer akrabaları Sol ve Vitali Haravon, Kandiyoti, Mefano,Motalo, Çuhacıoğlu, Baruh,Behar,Asa, Mitz ve Tazartes soyadlarını taşır.

O yılların koşullarında Alanya'da küçük bir otele yerleştim. Ama Alanya'da liman yok, bir iskele var. Vakıa gemi Alanya'ya zamanında gelemedi. Ben de günlerce Alanya iskelesinden ufku gözetleye gözetleye bekledim durdum.

Aradan beş gün geçti. Kaptan Ercan Beksaç Alman olan eşiyle Alanya'ya geldi. Geminin yüklemesi sırasında malın numune alınmasından, gümrük işlemelerine kadar tüm işlemleri o sırada öğrendim. Gemi gitti ve ben de numuneleri alarak İstanbul'a döndüm. Analiz sonuçlarını alarak, Ankara'ya gçtürdüm. Böylece akredifiti çözdürdüm.

Bu olay, benim gelecekteki yaşamım için unutulmaz önemde bir deney oldu. Elimde örnek bir dosyam vardı artık! Denizciliğe buradan başladım.

Asaf Güneri ile dostluklar gelişiyor

Zihni Denizcilik şirketinin sahibi Asaf Güneri de zaman zaman Ankara'ya gelirdi. Arkadaşlığımız güçlendi. Ankara'da çok geniş ve saygın bir çevrem vardı. Bu sayede sorunları varsa, onlara yardımcı oluyor ve çözüyordum.

1973 Ekim ayına kadar Ertan Balin'de çalışmaya devam ettim. Artık askere gidecektim. Gitmeden beş altı ay öncesinde Ziraat Bankası'ndan ayrıldım. Ertan Balin bana Ziraat Bankası'ndan aldığım paranın da çok üstünde maaş veriyordu.

Gece çalışmama ihtiyaç kalmamıştı. Haziran 1972'de evlendim. Ekim 1973'de Yedek Subay oldum. Eşimin ailesi İstanbul'da, benim ailem ise Ankara'daydı. Tayinimde İzmir Gaziemir Ulaştırma Okulu çıktı!

Yedek Subay öğrencisi olarak bir süre yarım gün Amerikalılar tarafından kurulmuş ve araçlarla ilgili kurlarda çok ileri düzeyde eğitimlere alındım. Askerlik bana bu konuda unutulmaz deneyimler kazandırdı.

Deniz Baykal, Ertan Balin'in çok yakın arkadaşıydı. 1973'de Enerji Bakanı olmuştur. İlk uygulamalarından biri de barit'in ham olarak ihracatını yasaklamak olmuştur!

Ertan Balin'in bende birçok mektubu vardır. İşleri bozulmuştu ve sıkıntı içindeydi. Birara askerdeyken Zihni Denizcilik'ten teklif aldım. Ankara'ya döndüğümde Ertan Balin artık şirketin ayakta duracak hali kalmadığını ve benim bir iş bulmam gerektiğini söyledi. Zihni'den teklif aldığımı belirtince, beni teşvik etti.

Hatta Asaf Güneri'nin kendisini arayarak izin istediğinden bahsetti.

Teklifi kabul ettim; Zihni Denizciliğin Ankara'da Bulvar Palas'ın arkasında şubesi vardı, fakat orada bir elemanı bulunmuyordu. Böylece beş yıl boyunca Zihni Denizcilik firmasının Ankara Şubesi müdürlüğünü yaptım. Bu denizcilik şirketinde çalışmaya başlayış tarihim Nisan 1975'dir.

Asaf Güneri'nin henüz gemisi yoktu.

Devletten kalan alışkanlıkla Resmi Gazeteleri dikkatle okurdum. O sene, bir sayısında Sadi Irmak'ın başbakanlığında gemi teşvik kararnamesi çıktığını tespit ettim. Bu Gisat Fonu'unun kurulduğu dönem olacaktır; Gemi ithalatı orta vadeli Reeskont Kredisi kapsamına giriyordu. Gemi yatırımları teşvik edilmekteydi. Bu imkanı Asaf Güneri'ye aktardım ve derhal üç gemi için teşvik belgesi aldık.

Kredi mücaatlarını yaptık ve çok büyük emek sarfıyla 1976'da 4455 dwt'luk Japonya inşa *"Zihni Pioneer"* adını verdiği gemiyi satın aldık. Arkasından 16.000 dwt'luk ikinci geminin alımına giriştik. Bu gemiye de *"Turgut Güneri"* adı verildi. Sıra üçüncü gemiye gelmişti. 44,000 dwt'luk bir gemiyi seçtik. Ona da bir kazada vefat etmiş olan *"Gürhan Güner"* in adını verdik.

Asaf Güneri'nin işadamlığı ve deneyimi takdir doludur.

Levent Karaçelik o sırada hukuk Fakültesi'nde öğrenciydi ve belirli saatlerde Zihni'de çalışıyordu. Ali Yenidünya daha Zihni'ye katılmamıştı. Asaf Güneri beni Yönetim Kurulu üyesi yaptı. Her ay birkaç kere İstanbul'a geliyordum. Artık her ayın yarısı İstanbul'da geçiyordu. Asaf Güneri'den denizcilikle ilgili çok şey öğrendim, ama Zihni'ye çok şeyler kattım. Asaf Güneri bir dost olarak bana her zaman çok destek olmuştur. İlk evimi Ankara'da Farabi Sokak'da almıştım. Bana maddi yardım sağladı. İngiltere'ye eğitime gönderdi. Asaf Güneri'nin işadamlığı ve deneyimi takdir doludur.

Daha sonra dış ticaret şirketi kurduk. Asaf Güneri'den 1979 Temmuz ayında ayrıldım. Kişisel hiçbir sorunum olmadı. Ama şirkette görevli bir kişi yüzünden ayrılacağımı açıkladığımda Asaf Bey, o şahsı tercih etti. Babası zamanından kalma bir çalışanıydı. Bunca çabama karşılık, maruz kaldığım durum beni adeta yaraladı ve bir daha denizcilikle uğraşmamak kararını verdim! Ankara'da bir rastlantı sonucu İrfan Cerrahoğlu ve Eşref Cerrahoğlu Beylerle tanıştım. Teşvik Uygulama Genel Müdürlüğü'ndeki bir arkadaşımı ziyarete gitmiştim. Odasında üç kişi vardı. Neredeyse kavga halindeydiler ve arkadaşım hep olumsuz cevaplar veriyordu. Onlar da ikna etmeye çalışmaktaydılar.



Martı ortakları (Sağdan) Rifat Karakimseli, Erol Yücel,Levent Karaçelik, Ali Yenidünya ve Bilal İyibilir. Kaynak- Erol Yücel arşivi.

Onların tartışmasına asla karışmadım. Genel tavrım nedeniyle kapıya yakın bir yerdeki iskemlede onları dinlemekteydim.

Arkadaşım bir ara bana dönerek; *"Erol sen bu işleri daha iyi bilirsin. Vinçsiz gemi olur mu? Göllerde bu tonajda gemi çalışır mı? Sen ne dersin?"* diye sorunca *"Sen Kanada göllerinde çalışan gemi tiplerini bilmediğinden, herhalde Van Gölü gibi zannediyorsun ve karıştırıyorsun. Beyleri hiç tanımıyorum ama, tamamiyle haklılar. Sen yanlış değerlendiriyorsun."* dedim.

Benim bu sözüm üzerine beylerden biri yerinden fırladı geldi ve *"Ben İrfan Cerrahoğlu. armatörüm. Size nasıl teşekkür etsem azdır."* diyerek heyecanla elimi sıktı.

Kendimi tanıttım. Beni kaldıkları Mola Otel'e davet ettiler. İrfan Bey orada hayat hikayesini anlattı. Onlara hep yardımcı oldum. Sonunda onlara haber vermeden Teşvik Belgelerini aldım ve bir akşam yemeğinde buluşmayı önerdim.

Yemek sırasında Teşvik Belgesini çantamdan çıkartıp, ortaya koyunca adeta sevinçten baygınlık geçirdiler. Bunları hep bir dost anlayışıyla yaptım.

Böylece onların *"C.Mehmet"* ve *"C. Tahsin"* gemilerinin alınmasının yasal yolunu açmış oldum.

Zihni'den ayrıldığımda, İrfan Cerrahoğlu beni davet etti. Denizcilik alanında çalışmayacağımı söyleyince bir Yahudi işadamı arkadaşıyla ticaret işine girişeceğini ve benim de ortak olmamı istedi. Böylece bu şirket kuruldu.

Bu şirkette çalışmaya başladım ve hatta Karabük Demir Çelik İşletmeleri için Amerika'dan kömür ithalatı anlaşmasını da sağladım. İrfan Cerrahoğlu ile Amerika'ya gittik ve çok çalıştıksa da, kömür taşıma işi gerçekleşemedi. Dünyam karardı ve yeniden denizciliğe dönmeye karar verdim.

Şirket kurmaya karar verdiğimde Levent Karaçelik de katılacağını belirtti.

O sırada Levent Karaçelik, kurmaya karar verdiğim şirkete katılacağını belirtti. Ali Yenidünya da Zihni'de çalışmaya başlamıştı. Ali Yenidünya bana *" Zihni sana bir gelecek olmadı ki, bana mı gelecek olacak."* diyerek şirket kurmamı teşvik etti ve katılmak kararını belirtti.

1979 yılı Ekim ayında İrfan Cerrahoğlu'yla görüşmek istediğimi belirttim. Şirkette toplantı odasında çalışırdı. Görüşmeye gittiğimde Nevres isminde Ağır Ceza Reisi bir arkadaşı vardı. O da yanındaydı.

Ayrılma kararımı açıkladım ve 31 Aralık 1979 tarihine kadar sözüm olduğunu belirttim. Veya hemen ayrılabileceğimi de söyledim.

İrfan Bey herhalde ikna edebileceğini düşünerek yılsonuna kadar devam etmemi istedi.

Ne yapacağımı sorduğunda *"Acentelik yapacağım, brokerlik yapacağım ve daha ileri safhada armatörlük yapacağım"* diye söyleyince, arkadaşı *"Bu gençlik bitmiş."* deyiverdi!

Bu bey benim hayal içinde olduğumu sanıyordu.

Oysa ben o tarihte *"Martı"* adını vereceğimiz şirketin çatısını kurmaktaydım. Ortaklar, amaçlar, iş alanları neler varsa bunları maddeliyordum.

Bu arada Levent Karaçelik ve Ali Yenidünya ile üçlü toplantılar yapıyorduk. Bana Bedii Feyzioğlu'na ait Galatasaray Holding'de Rifat Karakimseli adında bir arkadaşları olduğunu söylediler. Onlar görüşmüşler. Bana haber verdiler; Bilal isimli muhasebeci bir ağabeyi varmış, onun gelmesi halinde katılabileceğini söylemiş.

Birgün Beşiktaş'ta Motorest Restorant'ta öğle yemeğinde buluştuk. Sonuçta her şey yolundayken Levent Karaçelik, biz bunca sorumluluk altına girerken neden Bilal Bey'in muhasebecilik yapmasına karşılık ortak alacağımızı sorarak itiraz etti.

O noktadan itibaren çalışmalarımız çıkmaza girdi. Fakat sonunda şirketin %75'ini dörde bölerek anlaştık ve böylece, 27 Şubat 1980'da Martı şirketini kurduk.

27 Şubat 1980'da Martı şirketini kurduk.

Önce şirkete bir yer aradık. Tophane'de Şekerbank'ın bulunduğu hanının dördüncü katında 402 Numaralı yer satılıktı. Burayı beğendik. Buranın sahibi olan hanım Londra'ya yerleşeceğinden eşyalarıyla birlikte devrediyordu. Ben de Ankara'daki evimi Kanada Büyükelçiliği'ne senelik peşin almak kaydıyla kiraladım. Bir de Renault 12 otomobilim vardı. Bütün varlığım bunlardı.



Martı Denizcilik Efsanesi yaratanlar (Sağdan Oturanlar) Erol Yücel, Levent Karaçelik, Ali Yenidünya, Rifat Karakimseli, Bilâl İyibilir. Kaynak: Erol Yücel arşivi.

İstanbul'a Feneryolu'na kayınvaldemin yanına yerleştim.

Derken Tophane'ye geldiğimde bu yerin satılmış olduğunu gördüm. Üzerinde Sapen gibi bir levha vardı. Üzüntüyle Merdivenlere doğru yürürken karşıma Mehmet Çanga çıktı.O sırada orayı almış olan Cafer Çavuşoğlu isimli bey geldi. Mehmet Çanga beni *"Ağabey, Ankara'daki işlerimizi takip eden ve çözen arkadaş"* diye beni tanıştırdı.

Nitekim Mehmet Çanga bir arkadaşıyla Ankara'ya geldiğinde Esenboğa'dan almış, Ticaret Bakanlığı'na götürmüş, aynı gün sorununu çözmüş ve yeniden Esenboğa'ya götürmüştüm.

O bey bana borcunun ne olduğunu sorduğunda *"Birgün ziyaretinize geldiğimde bir çay ısmarlarsınız"* deyince çok şaşırmıştı.

Mehmet Çanga'nın bizi tanıştırdığı bey "Siz benim aldığım bu yere bakmışsınız. Neden almadınız?" diye sorunca paramızın çıkışmadığını söyledim.

O zaman aniden yerinden kalktı ve o ofisin anahtarını istetti. Ardından anahtarı bana uzatarak *"Burası sizindir"* dedi.

Ampul bulunmadığından, vitrin ampullerine razı oluyorlar

Memleket müthiş ekonomik sıkıntılardan geçtiğinden, yoklukları yaşıyorduk. Haliyle ampul de yoktu! Neticede bir arkadaşımızın yardımıyla, Bankalar Caddesi'ndeki elektrikçi bir arkadaşından vitrin aydınlatma ampulleri geldi.

Mevcut perdeleri yıkattık, koltukları ve masaları temizlettik. Haliyle vitrin ampullerini de takmıştık. Akşam vakti yaktığımızda halimize hayli güldük.

Ama alabildiğine heyecanlıydık, umut doluyduk.

Zaten telefon da mevcuttu.

Bu hazırlıkları yaparken ben İrfan Cerrahoğlu Bey'den ayrılmıştım. Fakat Levent Karaçelik ile Ali Yenidünya Zihni Denizcilik'te çalışmalarını sürdürüyorlardı. Rifat Karakimseli ise Muhasebeci Bilal İyibilir'le Delta Denizcilik'te görevine devam etmekteydi.

Levent Karaçelik her konuşmamızda Zihni'de durmayacağını, ayrılacağını belirtirdi. Ali Yenidünya ise, bana *"Ben senin Zihni için yaptıklarını biliyorum. Eğer bu şirket senin için bir istikbal olamıyorsa, benim için hiç istikbâl olamaz"* diyerek ayrı bir değerlendirme yapıyordu. *"Dolayısıyla benim bu şirkete geleceğimi bağlamak diye bir görüşüm olamaz"* diyen de Ali Yenidünya idi.

Bu çerçevede ortaklığımızı kurduk ve brokerlik yaparak çalışmaya başladık. O tarihlerde Levent Karaçelik ve Ali Yenidünya piyasadaki her gemi ve yük sahiplerine yakındılar. Önemsenecek bir deneyim elde etmişlerdi ve tanınmaktaydılar. Gemi bağlayan ve iyi tanınan isimlerdi.

Kısa zamanda piyasadaki çoğunluk gemilere yük bulur hale geldik. Levent Karaçelik Zihni'den ayrılırken sekreteri de kendi isteğiyle ayrılmış ve bize katılmıştı. Müfit Atala da bize müracaat etti ve böylece asla kimseyi teşvik etmeden, zorlamadan çok önemli bir değişikliğe tanık olduk. Zihni'nin Chartering bölümü olduğu gibi Martı'ya katılmış oldu.

Haliyle bu durumdan Asaf Güneri'nin son derece rahatsız olduğunu gördük. Biz ne kadar kimseyi davet etmediğimizi söylesek de Asaf Güneri açıklamamızı böyle görmedi. Bizi anlamasını beklemesem de, Asaf Güneri'ye hak veririm.

Gemi kiralaması yaparken, acentelik hakkını da aldığınızdan bu kez acentelik bölümünü harekete geçirdik. Böylece gemi kiralaması yapıyor, diğer taraftan armatörlük şirketlerinin acenteliklerini üstleniyorduk.



Erol Yücel ve eşi Özden Yücel, büyük kızı Başak, küçük kızı Deniz Yücel.

Hakkı Uzunoğlu yardımcı oluyor ve teminat mektubu verilmesini sağlıyor

Şirketimiz duyuldukça herkesin iltifatına mazhar oldu. Hatta bizim küçük şirket merkezimiz akşam saatlerinde Adil Göksu, Bedri İnce ve Hakkı Uzunoğlu gibi ağabeylerimizin sohbet mekanı haline geldi. Giderek daha fazla armatörümüz bu sohbet toplantılarına katılmaya başladılar. Benim dışımda Ali Yenidünya, Levent Karaçelik ve Rifat Karakimseli Türk deniz ticareti dünyası mensuplarını yakından tanıdıklarından bu alaka daha da hızlı şekilde arttı.

Hakkı Uzunoğlu teminat mektubu ihtiyacımızı öğrenmişti. Bu teminat için nakdi karşılayacağını söyleyince dünyalar bizim olmuştu. Hakkı Uzunoğlu imza verdi, Osmanlı Bankası da bize teminat mektubu verdi. Bu teminat mektubuyla Ereğli Demir Çelik fabrikalarının ihalesine girdik ve ihaleyi kazandık. Verdiğimiz fiyat için Güneri Özkan Kaptan imkansız bir fiyat olduğunu ve başaramayacağımızı söyledi.

Nuri Cerrahoğlu dahi, bizim bu taşımayı yapamayacağımızı ve hatta mesleğini bırakacağını ilan etti. Oysa biz üç parti halinde bu taşımayı yaptık. Bu taşıma bize uluslar arası alanda güven kazandırdı. Hem para kazandık ve hem de itibar elde ettik. Fakat navlunların transferi noktasında güçlükle karşılaştık. Zira Merkez Bankası'nda döviz yoktu. O zaman çok yakın tanıdığım ve ağabeyim diyeceğim Naci Sağıroğlu isimli bir şahsiyet vardı. Aynı zamanda Başbakan Süleyman Demirel'in da yakın dostlarındandı. Londra'da yaşardı ve varlıklı bir kişiydi. Ben doğruca Londra'da kendisini ziyaret ettim ve durumu anlattım. O da Osmanlı Bankası Genel Müdürüyle görüştü. Üç geminin navlun transferi de böylece gecikmeden yapıldı. Bu ihale ile Erdemir'in listesine girdik. Uluslararası piyasada güvenilir bir şirket kimliği kazandık.

Libya'ya elma taşıyoruz

O yıllarda Türkiye'den Libya'ya elma ihracatı devam ediyordu. Bu taşıma sandıklarla genel yük gemileriyle sevkedilirdi. Bir bayram öncesinde Bedri İnce'ye ait bir gemi elma yükleyerek Libya'ya gidiyor, fakat Bayram nedeniyle elma yükünü tahliye etmediklerinden, elma yükü bozuluyor ve gemiyi Türkiye'ye iade ediyorlar.

Libya o tarihten itibaren elma ithalatının konvansiyonel gemiler yapılması halinde kabul etmeyeceğini, reefer gemi olması kaydıyla ve folyolara sarılı kutular içersinde kabul edeceğini ilan ediyor.

Bu ihracatı büyük ölçüde Çukurova Dış Ticaret yapıyordu. Bizim de onlarla çok yakın ilişkilerimiz vardı. İtalyan armatöre ait *Frigo Harmony* ve *Reefer Julia* isimli iki reefer gemisini kiraladık ve bu iki gemiyle Antalya'dan Libya'ya taşımaya başladık.



Frigo Murat

Bu arada Ulaştırma Bakanlığı'ndan bize tercihli iki adet teleks geldi. Bu teleks cihazlarımızı da kurduk.

Teleks kağıtları o zamanki tekniğe göre iki, üç nusha olurdu veya kendinden karbon kağıtlı olanları da vardı. Yanlarında da şirketlerin adı bulunurdu.

Pamukbank Genel Müdürü Hüsnü Özyeğin'le ilginç bir tanışma olayı

Aniden bize Pamukbank'ın kambiyo hesapları gelmeye başladı. Meğer bize tahsis edilen teleks numaraları Pamukbank Genel Müdürlüğü'nün Dış Ticaret departmanının eski teleks numaralarıymış. Değişiklikten haberi olmayan herkes para havale mesajlarını bize gönderiyorlardı. Pamukbank Genel Müdürlüğü'nü aradık. Hayat tesadüflere bağlıdır derler ya, bu yanlış teleksler ileride bize çok başka kapıları araladı. Durumu kendilerine bildirdik ve "Bizim burada beş kopya teleks kağıdımız boşuna sizin mesajlarınız nedeniyle tükeniyor. Bu hatayı düzeltin" dedik.

Bize biraz idare etmemizi söylediler. Öyle oldu ki her gün Pamukbank'tan birini gönderiyorlar ve bize gelen Pamukbank adresli teleks mesajlarını alıyorlardı. Zamanla bu uygulamaya çok alıştılar ve hatalı gönderimler bir türlü düzeltilmedi. Mesajları bile almaz oldular.

Artık biz de onlar da yorulur hale geldiğimiz bir sırada bir gün bir seyahat acentesi telefon etti. İsveç'ten gelecek turist grubu varmış. Karşı taraf para transferini yaptıklarını belgeleriyle yazdılarsa da, bu transfer kendilerine intikal etmemişti. *"Araştırdığımızda bu teleks numarası sizde çıkıyor. Lütfen gelen mesajlar arasında bu para transferi var mı? Lütfen mesajlara bakar mısınız."* dediler.

Gelen mesajları incelediğimizde ilgili mesajı bulduk. Hayli zamandır para transferi yapılmıştı Pamukbank üç beş gündür memurunu göndermediğinden mesajlar bizde kalmıştı. Son derece

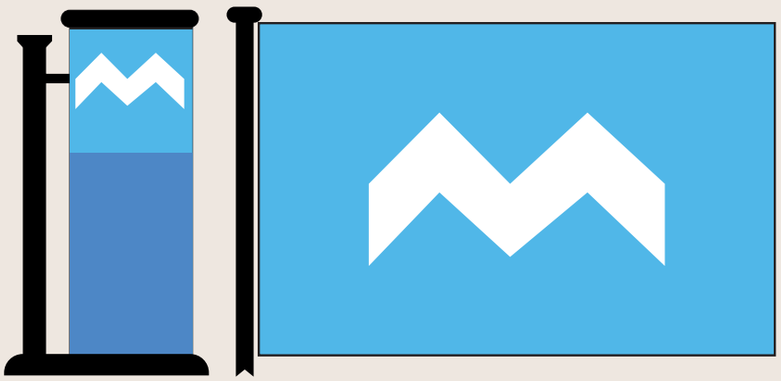
memnun oldular. Bu mesajı kendilerine vermemiz için rica ettilerse de, bunu yapamayacağımızı, fakat süratle bankaya ulaştıracağımızı belirttim. Ancak seyahat acentasının maruz kaldığı sıkıntıya üzüldüğüm gibi, bankanın aldırmazlığına da o derece sinirlendim.

Bankanın genel müdürüyle görüşmek kararını aldım. Telefonla sekreterine bağladıklarında, genel müdürün meşgul olduğunu söyledi. Ben de arama nedenini özetledim ve öylesine kızmıştım ki "Bundan sonra genel müdürünüz beni arayıncaya kadar belgelerinizi teslim etmeyeceğim" dedim.

Bizi karşılayan Hüsnü Özyeğin Bey'di.

Birkaç saat sonra Pamukbank Genel Müdürü'nün aradığını söylediler. Telefonu açtığımda *"Erol Bey, merhaba; Ben Hüsnü"* diyen bir beyefendinin dostane hitabı karşısında duraladım.

Coşkuyla devam ediyor ve *"Kardeşim siz bizim için neler yapıyormuşsunuz da bizim haberimiz yok. Size teşekkür etmemiz lazım. Ben sizin adınızı hep duyuyorum ve lütfen sizi Pamukbank'a bekliyorum."* diyordu. Ali, Levent, Rifat ve ben Pamukbank'ın o yıllarda Galatasaray Lisesi yanındaki Genel Müdürlük merkezine gittik. Bizi karşılayan Hüsnü Özyeğin Bey'di.



Başlangıç yıllarının mavi zemin üzerine olan Martı logosu, Margem ile kırmızı zemin üzerine olarak değiştirilmiştir.

Hüsnü Bey çok dostane davrandı ve ne yaptığımızı öğrenmek istedi. Bu sohbet sırasında aklımızda olan reefer gemi satın almak projesini açıkladık. Tüm çalışmalarımız hazırdı. Hüsnü Bey, dosyamızı göndermemizi ve inceleyeceğini söyledi ve oradan ayrıldık. Verecek teminatımız yoktu. Hüsnü Bey bizimle görüşürken *"Ben teminata kredi vermem, işe kredi veririm"* demişti. Tüm bu sözlerine rağmen, bizi cesaretlendirip, oyaladığını zannettik. O kadar ki atlatılmış kanısına dahi vararak ofise geldik. Ben dosyayı Hüsnü Bey'e gönderdim. Üzerinden 48 saat geçmemişti ki Pamukbank'tan kredimizin hazır olduğunu bildirdiler. O dakikada bile şaka yaptıklarını sandık. Hüsnü Özyeğin'le seneler sonrasında Çin'den dönüş sırasında uçakta karşılaştım. Tesadüfe bakın ki yana yana iki koltukta seyahat ettik.

Bana *"Yaşam öykümü yazıyorum. Bana lütfen sizinle olan o hikayeyi yazıp gönderirseniz, çok memnun olurum"*dedi.

İlk reefer gemimizi Pamukbank kredisiyle aldık ve *"Frigo Murat"* adını verdik. Gemiye oğlu *"Murat"* ın adını vermiştim. Bir eski teleks numarası ve bu vesileyle meydana gelen tanışıklık bizi gemi sahibi yaptı. O yıllarda neredeyse tüm çimento fabrikaları talep azlığından çalışamamaktaydı. Fakat Cezayir çok yüksek tonajlarda çimento ithal ediyordu. Türkiye 12 Eylül öncesi yaşadığı derin kargaşalardan yeni çıkmış, fabrikalar yavaş yavaş çalışmaya başlamış, Turgut Özal başbakanlığa giden yolda olduğu bir süreç içersindeyken, çimento ihracatı Ankara'daki Türkiye Çimento Müstahsilleri Birliği eliyle düzenlenmekteydi.

Levent Karaçelik'in bu konudaki hakkı hatta Türkiye olarak ödenemez. Zira Hopa'dan İskenderun'a, hatta Güneydoğu Anadolu'daki çimento fabrikaları işsizlikten çalışmaz haldeyken, bir milyon ton civarında çimento ihracatı projesini getirdi.

Ankara'da masabaşındakiler FOB'dan başka bir anlaşmayı kabul etmiyorlardı. Sonunda biz onları ikna ettik ve "Siz anlaşmayı CIF olarak imzalayın, deniz kısmının sorumluluğunu biz üstleniyoruz" dedik.

Komitenin Başkanı Ayhan Bolay'ın büyük desteğiyle çözüme yaklaşıldı. Levent Karaçelik, Ayhan Bolay ve Ayla Hanım isimli çok deneyimli bir yetkili Cezayir'e gittiler. O işler çok dertli olmasına rağmen, ihaledeki koşullardan biri olan Alger'de ofis açma şartını da kabul ettik.

Türkiye Çimento Müstahsilleri İhracat komitesi bu anlaşmayı imzaladı. Taşıma şinin sorumluğunu da biz üstlendik. Alger'e gittim ve orada bir ofis açtım.



Naz-K Malta'da.

O taşımalar için Yunan gemileri bulduk ve Annaba, Oran limanlarına yoğun şekilde çimento sevkiyatımız başladı. O sırada Ak Çimento da 500 bin ton civarında mal satmışlardı. Onlar da bizimle taşıma anlaşması yaptılar.

Bu taşımaları yaparken yeniden Hüsnü Özyeğin Bey'i ziyaret ettik ve işimizin hazır olduğunu ve gemi almak istediğimizi açıkladık. Hüsnü Bey 5,600 dwt'luk bir gemiyi satın almamıza yönelik kredi işlemlerini gerçekleştirdi. Fakat teslim için gemi Malta'ya geldiğinde, Türkiye'den döviz transferi yapılamadığından çok zor durumda kaldık. Londra'da Colonial isimli bir bankanın genel müdürü bir zaman öncesinde beni ziyaret etmiş ve belirli oranlarda kredi verebileceklerini söylemişti. Derhal Londra'ya gittim.

Beş yıl süreli kredi verdiler. Bu krediyle gemiyi Malta'da teslim aldık ve *"Daniel"* adını verdik. Gemiye Panama bayrağı çekmiştik.

Bu gemi Arnavutluk'tan Türkiye'ye yük alarak geldi. Türkiye'den çimento yükledik, Cezayir'e götürdük. Gemi tahliyesini tamamladıktan sonra Malta'ya geldi. Orada Pamukbank döviz transferini yaptığından gemiye Türk bayrağını çektik ve *"Esra"* adını verdik.

Colonial Bank'a çok kısa zamanda borcumuzu ödedik.

O sırada 5,600 dwt'luk Yunan gemisini bulduk. Ünye'den Cezayir'e peşpeşe aksatmaksızın yedi sefer yapmış. Fakat gemi 1960 inşa ve elektrik donanımı DC.

Levent Karaçelik ve Rifat Karakimseli Yunanistan'a gittiklerinde geminin armatörüyle buluşuyor ve yemek yiyorlar. Yunanlı gemi sahibi bu gemiyi satmak için teklifte bulunuyor ve 800.000 dolara satabileceğini söylüyor. Ben kesinlikle karşı çıktım. Fakat öylesine israr ettiler ki, ben enfazla 500.000 dolar verebileceğimizi açıkladım. Sonunda Rifat Karakimseli'nin ısrarı üzerine 505.000 dolar verebileceğimizi bildirdik. Ama 200.000 Dolarımız var sadecene.

Yeniden Colonial Bank'la görüşmek üzere Londra'ya gittim ve durumu ve imkanlarımızı anlattım. Bize beş yıl süreli olmak üzere 300.000 Dolar kredi verdiler. Biz gemiyi satın aldık ve çimento seferlerine başladık. Bu gemiye *"Naz-K"* adını vermiştik.

Bu arada Hakkı Uzunoğlu'yla Levent Karaçelik, Tuzla Tersaneler Bölgesinde o yıllarda İrfan Erdem'e ait Kök Tersanesi'nde 3,200 dwt'luk gemi inşaatına başlamışlardı. Bu tersane sonraları Sedef Tersanesi olmuştur.

Bir süre sonra yeniden Colonial Bankasını ziyaret ettim ve beş sene dolmadan hesabımızı kapattık. Colonial Bankası'nın genel müdürü bizi çok sevdi ve yardımcı olmaya çalıştı. Bir seferinde portföylerinde 6,500 dwt'luk Japonya inşa bir gemi olduğunu ve çok uygun koşullarda bu gemiyi bizim satın almamıza yardımcı olacaklarını söyledi. Biz bu gemiyi de satın aldık ve *"Başak Deniz"* adını verdik. İnşa halindeki gemiye *"Tolgam"* adını vermiştik. O sırada Güneri Özkan Kaptan bize katıldı.

İlk obo sınıfı gemimiz "Obo Engin"

Bir süre sonra Obo sınıfı gemi almaya karar verdik. Seçtiğimiz ve sonradan *"Obo Engin"* adını verdiğimiz gemi, bizim armatörü olduğumuz ilk obo sınıfı gemidir. Aynı zamanda küçük tonajlı gemi armatörlüğünden de vazgeçtik. O sırada bizimle çalışmakta olan Kaptan Levent Akson'un yardımıyla büyük gemilerle Et Balık Kurumu'nun depolarına tahliye edilen ve küçük reefer gemilerle Rusya'ya sevkedilen tereyağ yüklerini taşımaya başladık.

Asil Nadir'in babası İrfan Nadir'le dostluğumuz vardı. Dubai'den gelen bir ithalatçıyla tanıştırdı. Bu suretle Kıbrıs'tan Asil Nadir'e ait portakalları yükledik ve Dubai'ye götürdük. Orada gemiyi Pakistanlılara kiraladık. Fakat sonunda gemiyi satmaya karar verdik.

Obo sınıfı gemilere geçiş

Obo gemisi almaya karar vermiştik. Talip olduğumuz gemi Bremenhaven'deydi ve 10 yaşında son derece bakımlı bir obo'ydu. O sırada Colonial Bank'tan bir mesaj geldi. Başak Deniz'den iki yaş daha yeni bir kardeşi gemiyi teklif ediyorlardı. Gemiyi 800.000 dolara satabileceklerdi. Biz nezaketen artık küçük gemilerle ilgilenmediğimizi söylemek yerine, 100.000 Dolar peşinat imkanımızın olmadığını ve o günkü piyasa koşulları nedeniyle 5 yıllık vadenin de yeterli olamayacağını bildirdik ve teşekkür ettik. Bize yeniden cevap geldi.

Colonial Bank öylesine kredi kolaylıkları sağladı ki, kendimizi bağladığımızı düşünmeden olumlu cevap verdik. Bu gemiyi Bremen de teslim alarak *"Yavuz Emre"* adını verdik.



Obo Engin- 1974 Bremer Vulcan, Bremen inşa 78,075 dwt obo. İlk adı "Belobo", 1985'de Martı Denizcilik Grubu tarafından satın alındı ve "Obo Engin" adı verildi.
1999 Kasınm ayında adı " Kevatli" olarak değiştirildi. 1999 Aralık ayında "Attar I" adı verildi.

Dört ortak öğle yemeğimizi birlikte yerdik

Senelerce bir arkadaşlık geleneğimiz oluşmuştu. Öğle yemeğimizi birlikte yerdik. Çok iyi arkadaş olduğumuzdan Bilal Bey'in ayrılmasından sonra şakayla başlayan hisselerimizi devralmak için yaptığımız önerilerimiz ciddiyet kazanmaya başladı. Hisse değişimine karar verdik. Böylece acentelik kısmı Rifat Karakimseli'ye, kiralama kısmı Levent Karaçelik'e ve armatörlük kısmı Ali Yenidünya ile bana ait olmak üzere hisse değişimini resmiyete döktük.

Rifat Karakimseli o günlerde ayrılmadan önce bana *" Erol bu çarkı lâyıkıyla çevirebilirseniz çok büyük olursunuz. Ama beceremezseniz batarsınız."* demişti. Herkes ayrıldı ve başka adreslerde kendi şirketlerini kurdular. Bize gelince John Fredericksen'in iki adet 103.000 dwt'luk obo'su satışa çıkartılmıştı. Rakam konusunda hemen hemen mutabıktık. Kredi olarak Londra'da Unibank, Paris'te bir diğer bankadan kredimiz vardı. Ya elimizdeki iki gemiyi satacaktık veya yeniden iki gemi daha alacaktık.Biz gemileri satmak istemedik ve devam kararı verdik! Önce birinci gemiyi, ardından ikinci gemiyi de satın aldık. Bu gemiler *"Obo Vega"* ile aynı tersanede inşa edilmişlerdi.

Bu gemilere *"Obo Başak"* ve *"Obo Deniz"* adını verdik.Yolumuza böyle devam ederken, iki adet 125.000 dwt'luk iki gemi daha satın aldık. Derken aynı tonajda ve aynı tersanede inşa edilmiş bir gemiyi daha teklif ettiler. Bunlara *"Tahir Kaptan"*, diğerine *"Esra 1"* dedik. Üçüncüsüne "M.Yücel" adını verdik. Sonuncusuna da *"Akova"* adını verdik. Elimizde 4 adet 125.000 dwt gemimiz olmuştu.



Turkbulk çalışmaları için Asaf Güneri'nin Kanlıca'daki Yalısı'nda bir toplantı sonrasında- Oturanlar (Soldan) Eşref Cerrahoğlu, Asaf Güneri. Ayaktakiler (soldan) Ali Yenidünya, Levent Karaçelik ve Erol Yücel. Kaynak- Erol Yücel arşivi.

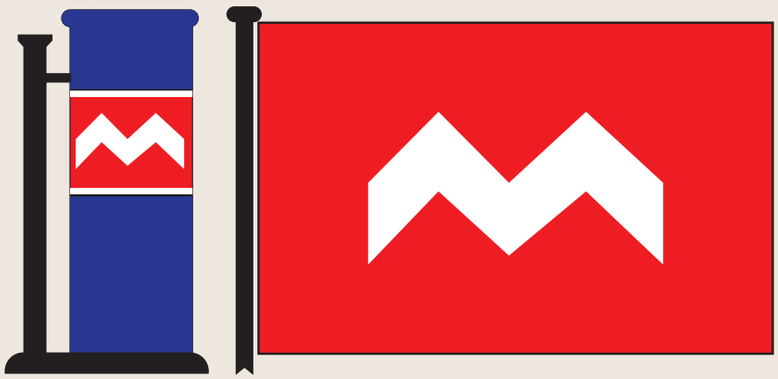
Erdemir ve İsdemir yüklerini taşıdığımızdan Bareboat olarak 155.000 dwt'luk bir gemi satın aldık *ve "Ürgüp"* adını verdik. Son olarak Sefer Kalkavan'ın Mahmut Sertel'le satın alarak "Ziya-K" adını verdiği 30.0000 dwt'luk bir gemi vardı. Sovyetlerle ortaya çıkan bir sorun sebebiyle bize Bareboat olarak kiralandı. Gemiyi biz teslim aldık ve işlettik. İşi bitince de Sefer Kalkavan'a devrettik. 1997'ye kadar çok başarılı taşımalar yaptık.

Yüzde 50'nin üzerinde tankercilik yapmışız. Çok önemli işler başardık. İstanbul'un su sıkıntısı çektiği yıllarda iki gemimizle Yalova'dan su yüklemesi yaparak Kuruçeşme'de istasyoner tanker durumunda olan Obo Vega'ya tahliye ettik. Oradan da kente su verildi. Yine Suudi Arabistan'da ABD Kuvvetlerinin su ihtiyacı için aynı hizmeti verdik.M.Yücel -1969 Hayashikane Dockyard Nagasaki, Japonya inşa 3,989 grt., 6,364 dwt. genelyük gemisi. İlk adı; "Sincere No.2". 1976'da satıldı ve "Agios Nicholaos" adı verildi.1982'de satıldı ve "Camero M." Adı verildi. 1984'de satıldı ve "Başak Deniz"adını aldı. 1989'da adı "M.Yücel" olarak değiştirildi.

Obo M.Yücel- 1975 Oresundsvarvet Landskrone-İsveç inşa 65,783 grt., 123,043 dwt. obo carrier. İlk adı "Angelic Harmony", 1978'de satıldı ve "Gothia Team" adı verildi. 1981'de satıldı ve- "Fernteam" adı verildi. 1988'de satıldı ve "Ocean Pioneer" adı verildi. 1990'da satıldı ve "Chemi Pioneer"adı verildi. 1993 Eylül ayında satıldı ve "M.Yücel" adı verildi. 1994 Temmuz ayında satıldı ve "Chemi Pioneer" adını aldı. 1994 Aralık ayında satıldı ve "Asia Trader" adı verildi.

Sıkıntılar başlıyor

Marsilya Bandırma arasında alüminyum tanklarda sodyum peroksit taşıdık. Tamamı açısından çok büyük işleri başardıksa da 1997'de bankalarla sıkıntılarımız başladı. Bankaya



olan borcumuz geminin hurda değerinin çok altında olduğu halde, bankalarda bize zaman ayıracak ve dinleyecek hiçbir yetkiliyi bulamadık.

Herkes politize olmuştu. Günaydın Gazetesi'nde yeralan ve hiçbir gerçeğe dayalı olmayan uyduruk haberler istismarlara neden oldu. Maalesef Türk Ticaret Bankası gelmekte olan navlunlarımızı tekbir ara hesapta toplamaya başlamıştı. Aldığımız navlunları Türk Ticaret Bankası kendi hesabında tutuyordu. Politik oyunların içersine doğru itildik. Sonunda iki Güney Kore şirketi yurtdışında olan gemilerimizi tutmaya başladı.

İş Bankası ise teminatı kendilerinde olan iki gemi için o gemilerin kendi aktifine geçmesini önerdi. Bazı yerlerimizin ipotek edilmesini istedi. Tüm ipotekleri verdiğimiz halde İş Bankası hesaptaki paralarımız dahil her şeyi elimizden aldı. Gemilerimizi Cebelitarık'a götürüp Norveç'li Bankaya teslim ettim. Gemiler orada satıldı ve 173.000 dolar daha tamamlanması gerekiyordu. Onu kendi imkanlarımla derhal havale ettirdim. Onlar kaybetmedi. Kaybeden ben oldum.



Ürgüp gemisinin sonu-Hindistan'da sökülmek üzere baştankara akıbetini beklerken. Kaynak: Erol Yücel arşivi.

Kendi çapımızda birşeyler yapmaya çalıştık. Ülkemize hizmet edebildiysek ne mutlu.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Metin Kalkavan, Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nın 86.Yıldönümü Davetinde Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Erol Yücel'e onur şildi verirken. Kaynak: İMEAK Deniz Ticaret Odası arşivi.

Mart Denizcilik 1,984,335 dwt toplamında 32 geminin sahibi, ya da işletmecisi olarak Türk deniz ticaretinde bir rekora imza attı. 32 geminin 21'i "MARTI" olarak sahip ve işletmeciliğini yaptığımız gemilerdir. 22'den 32'ye kadar olan gemiler ise "MAKRO" olarak sahip ve işletmeciliğini yaptığımız gemilerdir. Bence bunlardan daha da önemlisi sektöre kazandırdığımız, yetiştirdiğimiz insan gücüdür.

Bugün bu arkadaşları çeşitli denizcilik kuruluşlarında, tersanelerde, limanlarda, Devletimizin denizcilik idaresinin en üst makamlarda görmek gerçekten beni mutlu ediyor. Bunca mücadeleden sonra "Martı Denizcilik ve Gemi İşletmeciliği A.Ş." faal ve TMSF tarafından ibra edilmiş durumdadır. Ne yazık ki eski aktivitesi tarih oldu. Kendi çapımızda birşeyler yapmaya çalıştık.

Ülkemize hizmet edebildiysek ne mutlu. 2003'den buyana TMSF'ye olan bütün hesaplarımı kapattım. Batan bankalara bir kuruş borcum bile bulunmamaktadır. Asla yolumu değiştirmedim, evimi değiştirmedim ve dostlarımdan uzaklaşmadım. Bunun nedenini arayanlar, gerçeklerin neler olduğunu anlayacaklardır!

HACI ALİ KEMAL AKBAŞOĞLU



Sürmene'nin Balıklı (eski adı Civra) Köyü'nden olan Hacı Ali Kemal Akbaşoğlu küçük teknelerle sürdürdüğü işlerini daha büyütmek amacıyla İstanbul'a göçetmiştir. Bu göç, hemen tüm Karadeniz insanında görülen ortak bir kader gibidir; hırçın yamaçlardan, zor doğa koşullarından dolayı topraktan geçimini sağlaması çok zor olan Karadeniz insanı sahiplendiği sandalıyla, biraz daha güçlendiğinde çektirmesiyle birtaraftan balıkçılık, ama çoğunlukla deniz bakkallığı dedikleri mal alıp sahil sahil gezerek bunları satmak suretiyle yaşama tutunmaya çalışmıştır.

Hacı Ali Kemal Akbaşoğlu da bağ bahçe sahibi olmadığından Balıklı Köyü'nden ailesiyle İstanbul'a gelerek önce Eyüp'te, daha sonra Bağlarbaşı'nda yerleşmiştir.



Sürmene

Denizcilik, deniz ticareti ve tersanecilik ve kesercilikten kaynaklanan zengin bir ticari alt yapıdan dolayı Anadolu'nun ilk ticaret odası 1903'de Trabzon'un bir ilçesi olan Sürmene de kurulmuştur.



1950'li yıllarla başlayan karayollarının yapımı sürecinde Sürmene iç bölgelerin denize ve anayollara ulaşım üssü olamamıştır. Bu durum uzun solukta Sürmene'de ticaret hayatının gerilemesini beraberinde getirmiş ve eskiden Sürmene bölgenin bir ticaret merkezi iken bu özelliğini başta Araklı ilçesi olmak üzere bölgedeki başka yerleşim birimlerine kaptırmıştır.



Hacı Kemal Akbaşoğlu eşi Hanife Akbaşoğlu. Kaynak:Emin Akbaşoğlu aile arşivi.

Günümüzde Sürmene'de ticaretin esas unsurunu hâlâ bağlı köylerden gelen köylülerin yarattıkları iktisadi hareketlilik oluşturmaktadır. Ancak Sürmene ilçesine bağlı köylerde de tüm Türkiye'de yaşanan mahalleden kente göç olgusu sonucu nüfus azalması sonucu bugün Sürmene de ticaret hacmi önceki yılların son derece altına düşmüştür. İstanbul, Samsun, Ankara, Aydın, İzmir, Antalya, Bursa, Eskişehir, Gebze, Düzce, Adapazarı gibi yerlere çok göç vermiştir.

Sürmene ilçesi Cumhuriyet'in ilk yıllarından itibaren birçok eğitim kurumuna sahip olmuştur. Bugün itibariyle Sürmene'de bir fakülte (KTÜ Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi), beş tane meslek lisesi, bir lise ve Anadolu lisesi bulunmaktadır. Ayrıca ilçede birçok ilköğretim okulu da mevcuttur. Üniversite öğrencilerinin barınması için bir öğrenci yurdu da ilçede bulunmaktadır.

Yerleşim yapısında Rum ve Ermeni ahalinin bazı köylerde ağırlık olarak mevcudiyeti görülen Sürmene'de iskan ve mübadele öncesi bazı köyler; Gorgor, Aşağı Gumanit, Aşağı Vizara, Macuga, Cida, Gucera, Gilima,Zol, Zavil, Karakanzı, Magavia, Cigaron, Oviya gibi isimlerdeydiler.

EMİN AKBAŞOĞLU



Emin Akbaşoğlu ailesinin *"Akbaş"* aşiretinden geldiğini ve Yörüklerden olduğunu belirterek aileyi mazisiyle şöyle anlattı; Evlâdı Fatihan olan bu aile Bulgaristan - Silistre'den Osmanlı iskân gelenekleri doğrultusunda alınarak Karadeniz sahil boylarında Sürmene, Of dolaylarına yerleştirilmişler. XIX Yüzyıl Nüfus Defteri'ndeki ilk aile kaydımız budur.

Bizim aile Sürmene'de görülüyorlar.

Yrd. Doç. Dr. Dündar Alikılıç'ın *"Sürmene Nüfus Defteri"* başlıklı bir eseri var. Bu eser bende mevcut. Bu eserin 179'un sayfasında 181 numaralı hanede "Kara Bıyıklı Akbaşoğlu Ahmet bin Ali (Oğlu) - Sin (Yaşı) 32" kaydı görülüyor.

Yine "Diğer oğlu şâbb-ı emred Ömer sin (Yaşı) 19" açıklaması var.(12)

Dedem Emin Reis. Babaannem Fatma Sarı Hanım. Babanneminin ailesi Akçaabatlı imiş. Babam; Asiye, Muammer, Ali Kemal olmak üzere üç kardeştiler.

Biz bugünkü adı Balıklı olan Civra Köyü'ndeniz. Dedem Karadeniz'de Yunus balığı avcılığı yaparmış. Çalıştırdıklarının sayısı 150'ye yakın olurmuş. Vurdukları balıkların yağlarını çoğunlukla alman tüccarlar alırmış.

Dedemin bir yelkenli mavnası Karadeniz'de patlak veren bir fırtına'da kayalıklara çarpıp batmış. Akbaşoğlu Han Galata Vergi Dairesi'nin karşısında idi.

Babam Ali Kemal Akbaşoğlu da II. Dünya Harbi yıllarında balık avcılığında çalışmış. Balıkların yağları Sovyetlerle harp halinde olan Almanlar asker postalları üzerine ve gocukların üzerine sürermiş. Bu yağ sayesinde gerek postallar ve gerekse gocukları su geçirmez olurmuş.

Daha öncesinde Emin Reis'in amca çocukları dahi Veysel ve Suat Akbaşoğlu yelkenli teknelerden zamanla güçlenerek bir gemi satın alıyorlar. Akbaşoğlu ailesinin sahip olduğu ilk gemi *"Selçuk"* adını taşır(13). İkincisi *"Sümer"* vapurudur.

Bu gemilerle Karadeniz, İstanbul bağlantılı olarak posta vapurculuk yapıyorlar. Zaman zaman da dış sulara yük taşımacılığı gerçekleştiriyorlar.

Mesela 1956 yılında TMO adına İtalya Venedik'ten 3,500 ton pirinç taşıdığına dair bir kayıt mevcuttur. Yine İstanbul, İzmir ve Hayfa limanları arasında çalıştırılmış.

Babam Ali Kemal Akbaşoğlu 1954'de askerlik yapmak üzere İstanbul'a geliyor ve Beylerbeyi'nde kıtasına katılıyor. Annem Hanife Akbaşoğlu'dur.

Aynı sürelerde Dedem Emin Reis İstanbul'a yerleşmeye karar veriyor ve ailesiyle birlikte Eyüp'e yerleşiyorlar.

Ali Kemal Akbaşoğlu, Denizcilik İşletmeleri vapurlarında tamir atölyesinde çarkçı sınıfından makinacı olarak işe başlıyor.Bir sene sonra tüccarlık hevesiyle buradan ayrılıyor ve Eyüp'te *"Doğruiş Kaynak Atölyesi"*ni kuruyor.1972 gibi Et Balık Kurumu'ndan satışa çıkartılan "Kırlangıç"

12) Yrd. Doç. Dr. Dündar Alikılıç, "Sürmene Nüfus Defteri, 1834, Kazâ-i Sürmene Tâbi'i Livâ-i Trabzon".

13) Dalwarnic (Propeller), C150348, 1933 Description
Full Text-Steam screw DALWARNIC.* Official Canadian No. 150348. Of 2,394 gross tons; 1,428 tons Register. Built at Port Arthur, Ont., in 1921. Home port, Montreal, Que. Of 124 horse power. 251.0 x 43.6 x 23.7 Owned by Canada Atlantic Transit Co., Montreal, Que. *Formerly CANADIAN HARVESTER. List of Vessels on the Registry Books of the Dominion of Canada on December 31, 1933. Steam screw DALWARNIC stayed in Canadian registry until 1946 when she was sold to Panama, sold to Turkey in 1948 and renamed SELCUK. Scrapped in Turkey in 1969. Maritime Collections of the Great Lakes - Perrysburg, Ohio . http://www.Maritime History of The Great Lakes.ca/

isimli saç motoru satın alıyor. Bu gemiyi 750 dwt'luk tankere tadil ettiriyor. Buradaki gözlemi İstanbul'un Anadolu yakasından Avrupa yakasına veya her iki yaka arasında kimyasal madde yasak olduğundan, bu taşımayı tankerle denizden yapmanın bir ihtiyaç olduğunu saptıyor. Böyle bir iş icad ediyor. Fakat kimyasalları sahile ve sahilden gidecekleri adreslere taşıyabilmesi için kamyonlar satın almaya başlıyor. Bu kamyonlar zamanla Solvetaş, Polisan gibi merkezlerden yüklediği kimyasalları sahillere ve son adreslerine taşıyorlar. Kamyon tankerlerin sayısı Anadolu yakasında dörde, Avrupa yakasında da dörde yükseliyor.



S.S. Selçuk1956 yılında TMO adına 3,500 ton pirinç yüklemek üzere İtalya Venedik'te. Kaynak: Emin Akbaşoğlu aile arşivi.

Ali Kemal Akbaşoğlu'nun kurduğu *"Akbaşoğlu Petrol Nakliyatı"* firması Kadıköy Efes İşhanı'nda idi. Böylece *"Parsiyel Kargo"* taşımacılığı yapıyor.

Ali Kemal Akbaşoğlu ve Hanife Akbaşoğlu ailesinin Ömer, Aynur, Emin, Metin, Ayfer adlarını verdikleri beş çocuğu olmuştur.

Biz; üç erkek kardeş zamanla babamızın bu çalışmalarında yeralmaya başladık. Babamın teşvikiyle İstanbul'daki ilk ve lise öğreniminden sonra yurtdışında öğrenim yaptık.

Babam 1970'de kurmuş olduğu *"Akbaşoğlu Denizcilik"* şirketinin yönetimini zamanla benim yönetiminde diğer kardeşlerime bırakmıştır.

Akbaşoğlu Denizcilik Grubu'nun yönetim şirketine *"Trans KA"* adını verdim. Ancak Akbaşoğlu Denizcilik Grubu 1972 yılında Kemal Akbaşoğlu'nun kurduğu, Akbaşoğlu Petrol Nakliyat Ltd. Şti. ile ilk faaliyetine başladı.

Kuruluş amacı, Avrupa yakasındaki yağ, boya ve diğer kimyasal madde kullanan fabrika ve üreticilerin ihtiyaçlarının taşımacılığını yapmaktı. Şirket 4 adedi Avrupa ve 4 adedi Asya yakasında olmak üzere, 8 kara tankeri ile 100 tonluk *"M/T Akbaşoğlu 1" (Satışı 1985)* ve

"60 tonluk *"M/T Akbaşoğlu 2" (Satışı 1984)* deniz tankerine sahipti. İzmit/Tüpraş'tan alınan kimyasal madde, kara tankerleri ile Maltepe'de deniz tankerlerine aktarılıyor; Zeytinburnu'nda da, tekrar kara tankerlerine aktarılarak müşterilere ulaştırılıyordu. Boğaz köprülerinden tehlikeli madde taşınması yasaklandığından, Boğaziçi Köprüsü'nün 29 Ekim 1973'te hizmete girmesi, bu taşımacılık şeklimizi etkilemedi.

1986 yılında, babam Kemal Akbaşoğlu kendini emekliye ayırdı ve şirketi bana ve kardeşim Metin Akbaşoğlu'na devretti.Aynı sene kara tankerlerin elden çıkartarak bir dönem böylece kapatmış olduk.



Metin Akbaşoğlu

1987 yılında, kardeşimle *"KA Denizcilik"i* kurduk. Şirket ilk olarak, Çeksan Tersanesi'nde 450 tonluk *"Kemal Akbaşoğlu"* tankerini inşa ettirdik, 1987 de sefere çıkardık. *"M/T Kemal Akbaşoğlu" (Satışı 1990)* yurtiçinden, yurtdışına taşımacılığa geçiş yapılan ilk gemidir. Bu dönemde ihtiyaç duyduğu gemileri inşa yolu ile temin etmek düşüncesine sahiptim. Bu amaçla, 1989 yılında, Gisan tersanesine 1,100 tonluk *"M/T Demet Akbaşoğlu" (Satışı 1996)*; 1990 yılında, Rota tersanesine 600 tonluk *"M/T* Özge *Akbaşoğlu" (Satışı 1994)* tankerlerini sipariş ettik. 1991 yılında, *"Akbaşoğlu Denizcilik"* kuruldu.

Hızla büyüyen şirketimizin pazarına uygun gemilerin alımı ve pazarına cevap vermeyen mevcut gemilerinin satımı anlayışına yönelerek yolumuza devam ettik. *"Trans KA"* adını verdiğimiz şirketimiz 1992 yılında kuruldu; ilk çift cidarlı paslanmaz çelik gemi olan 1,138 tonluk *"M/T Kemal KA" (Total Loss 1994)* satın alındı. *"M/T Kemal KA"* ile daha çok çeşit yüke cevap verme ve yük portföyünün genişlemesine adım atmış olduk.1993 yılında, 3500 tonluk kuru yük gemisi *"M/V Chelli" (Satışı 1995)* satın alınarak da, kuru yük taşımacılığı sektörüne de giriş yaptık.

Bundan sonra sırasıyla;

- 1994 yılında, 1,536 dwt. *"M/T Uluç KA" (Satışı 2001)* ve 200 *tonluk "M/T Barç" (Satışı 1995)* tankerleri alındı.
- 1995 yılında, "*Akbaşoğlu* Dış Ticaret" kuruldu,
- 1995 yılında, 2,324 dwt.*"M/T Kerem KA" (Satışı 2001)* ve 3,707 *dwt. "M/T Kemal KA" (Satışı 2002)* tankerleri alındı.
- 1996 yılında, 5,539 dwt. *"M/T Metin KA" (Total Loss 2004)*, 1,965 dwt. "M/T Sürmene KA" *(Satışı 2002)* ve 1,200 dwt. *"M/T Asfalt KA" (Satışı 1996)* tankerleri alındı.
- 1997 yılında, Akbaşoğlu Gemi Malzemeleri Ltd. kuruldu.
- 1998 yılında, 3,290 dwt. "M/T Melike KA" *(Satışı 2000)* tankeri ile 6,235 dwt. *"M/V Kuzey EM"(Satışı 2000)* kuru yük gemisi alındı.
- 1999 yılında, 8,380 dwt. kuru yük gemisi *"M/V Güney EM" (Satışı 2009)* ile 4,050 dwt., "M/T Emin KA", *(Satışı 2007)*, "M/T Zeynep KA" *(Satış-gemisöküm 2009)* ve 450 tonluk "M/T Emin Reis" *(Satışı 2000)* tankerleri alındı.
- 2000 yılında 9,093 tonluk *"M/T Bereket KA"* (Satışı 2007) tankeri satın alındı.

- 2000 yılında, EMDEN Denizcilik A.Ş. kuruldu.

Hızla gelişen teknoloji ve uluslararası kuralların yönlendirmesi ile gemi filolarının gençleştirilmesi ve yeni teknolojilerin kullanılmasının, ticari pazar için zorunlu hale gelmesi, şirketin yeni inşa gemilere tekrar yönelmesine neden olmuştur. Bu amaçla;

- *2001 yılında, 5634 tonluk "M/T İstanbul KA" tankeri, Çelik Tekne Tersanesi'nde yapıldı.*
- *2002 yılında, 4555 tonluk "M/V Doğu EM" (Satışı 2004) Torlak Tersanesinde, yine 4,555 tonluk "M/V Batı EM" (Satışı 2004) kuru yük gemisi ile 2391 tonluk "M/T Kerem KA" (Satışı 2004) tankeri, Marmara Tersanesinde inşa edildi.*
- *2004 yılında Çelik Tekne Tersanesi'ne 5,600 tonluk, "M/T Uluç KA" tankeri inşa edildi.*
- *2004 yılında Nanjing Shenghua Tersanesine 7,145 tonluk, "M/T Kemal KA" (Satışı 2004) tankeri inşa edildi.*
- *2005 yılında Yangzhou Keizin Tersanesine 3,900 tonluk, "M/T Sürmene KA" tankeri inşa edildi.*
- *2005 yılında Huanghua Tersanesine 10,600 tonluk, "M/V Karadeniz EM" (Satışı 2005) gemisi inşa edildi.*
- *2007 yılında Yangzhou Kangjin Tersanesine 3,700 tonluk, "M/T Ayfer KA" (Satışı 2014) tankeri inşa edildi.*
- *2008 yılında Zhejiang Jiaoshan Tersanesine 13,500 tonluk, "M/T Kemal KA" tankeri inşa edildi.*
- 2009 yılında Selay Tersanesine 6,200 tonluk, *"M/T Kerem KA"* tankeri inşa edildi.

2008 yılı sonuna doğru denizcilik camiasını olumsuz etkileyen dünya çapındaki kriz nedeniyle, şirketimizde yeni inşa gemi yapma düşüncesini dondurma kararını aldık. Bu süreçte ihtiyaç duyacağımız tonajı ikinci el gemi alarak karşılama yolunu kullanmaya başladık. Bu amaçla; 2015 yılında, 6,200 tonluk 2008 Şahinçelik Tersanesi yapımı *"M/T Zeynep KA"* ve 6,200 tonluk 2007 Şahinçelik Tersanesi yapımı *"M/T Metin KA"* tankerlerini satın aldık.Bir taraftan da kurumsal kimlik kazanmak yolundaki çalışmalarımız devam etmektedir.



MT İstanbul KA



Selçuk Vapuru Haç seferi yapıyor. İlana açıklamada şöyle denilmektedir; "Sayın Hacılar Haccülekber ziyaretinizi rahat ve ucuz yapmak isterseniz 4000 dwt'luk 12 mil süratli Selçuk Vapuru ile gidiniz. Ciddeye Gidiş Dönüş 290 Liradır." Kaynak: Emin Akbaşoğlu arşivi.

Veysel ve Sait Akbaşoğlu

Amca çocuklarından olan Armatör Veysel Akbaşoğlu, Sürmene eşrafından Hacı Recep Akbaşoğlu ve Güller Akbaşoğlu'nun oğlu, Seyyare Akbaşoğlu'nun eşi, Selçuk Yazıcı ve Ertuğrul Akbaşoğlu'nun babası, Hüsnü, Fuat, Sait, Vesile, Mukaddes Akbaşoğlu'nun kardeşi, Rıfat Arıman, Şevket Tekin, Sacit Öztamur, Kudret Başokutan'ın bacanağı, Kemal Yazıcı'nın kayınpederi idi. 18 Mayıs 1961 Perşembe günü vefat etti. Cenazesi 19 Mayıs 1961 Cuma günü Kızıltoprak Zühtü Paşa Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Karacaahmet Mezarlığı'nda defnedildi.

Veysel ve Sait Akbaşoğlu'nun 1928'de kurdukları "Veysel- Sait Akbaşoğlu Kardeşler Koll. Şti.- Selçuk Vapuru İşletmesi" ile hem armatörlük yapıyorlar, hem de başka alanlarda ticarî faaliyet gösteriyorlardı. Bunlardan İzmir Oksijen ve Buz Fabrikası, İzmir Darağaç 1504 Sokak adresindeydi. İzmit'te buz fabrikası ve İstanbul'da Hasköy Asit Karbonik Fabrikası bulunuyordu. İstanbul'daki merkezleri Galata, Necatibey Cad. 146 - 148 Akbaşoğlu Han'dı.


VEYSEL-SAİT AKBAŞOĞLU KARDEŞLER
Her nev'i Makina İthalât ve Ticaret,
İmalât ve Tamirat Fabrikası
Kürkçükapı, Yelkenciler Caddesi 165 - 167 - 169
GALATA - İSTANBUL
Tesis tarihi : 1928
Sicilli Ticaret : 34509
Telgraf : OÇLER - Galata
Telefon : 42273
Elektrik Motör, Dinamo, Elektrikli, Benzin ve
Dizel Motörlü Santrifüj Tulumba Satış Mağazası
Galata, Tünel Caddesi 68
İzmit Oksijen ve Buz Fabrikası
Sicilli Ticaret : 1644
Telgraf : Oksijen Fabrikası-İzmit
Telefon : 1314
İzmit Fabrikası Subesi :
İzmir Oksijen ve Buz Fabrikası
Darağaç - 1504 Sokak
Telefon :

Veysel - Sait Akbaşoğlu Kardeşler, Japon Isuzu otobüslerinin ve kamyonlarının Türkiye genel acenteliğini de yapmaktaydılar.

Hacı Ali Kemal Akbaşoğlu vefat ediyor

Akbaşoğlu Holding A.Ş.' nin onursal başkanı, Trabzon Sürmene eşrafından Armatör Hacı Ali Kemal Akbaşoğlu yakalandığı amansız hastalıktan kurtulamayarak 13 Mayıs 2011 tarihinde vefat etti.

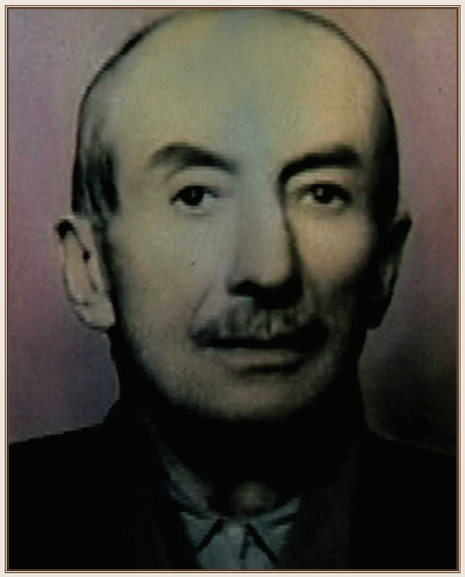
Cenazesi Altunizade Marmara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Camisi'nde kılınan ikindi namazını müteakiben, Çengelköy Mezarlığında toprağa verildi.

ŞEVKET YARDIMCI



1974 yılında Şevket Yardımcı tarafından kurulan *"Şevket Yardımcı ve Oğulları Kolektif Şirketi"* yıllar içersinde tesis ettiği büyük ilerlemelerle *"Yardımcı Şirketler Grubu"* olarak günümüzde birçok alanda faaliyet göstermekte ve halen gemi inşaatı en önemli faaliyet alanını meydana getirmektedir.

Hüseyin Yardımcı.



Yardımcı ailesinin deniz ticareti alanındaki tarihi 1947'de Hüseyin Yardımcı'nın 150 tonluk ahşap bir çektirme ile Rusya - Karadeniz sahilleri arasında ticaretiyle başlar.

Hüseyin Yardımcı'nın oğlu Şevket Yardımcı, Karadeniz ticaretinde büyüme olanağının sınırlı olduğunu görerek 1974 yılında İstanbul Fatih'e taşınarak Haliç'te ilk gemisini inşa ettirir. Zamanla gemileri ikinci el almaktansa inşa etmeyi yeğleyen Şevket Yardımcı, 1974-1985 arasında yerli bankaların kredileriyle 7.000 dwt'lik sekiz gemi inşa etmiştir.

Şevket Yardımcı, 1985 yılında faal ticari hayatını bırakarak yetkilerini büyük oğlu Hasan Kemal Yardımcı'ya devreder. Oğulları Hasan Kemal Yardımcı, Servet Yardımcı, Hüseyin Yardımcı ve kızı Yasemin Yardımcı'nın sorumlulukları üstlenmesiyle grup uluslararası piyasada büyümeye başlar. Bu süreçte ilk kez yabancı kredi kullanımıyla ikinci el bir dökme yük gemisi alınır.

1994 yılında grup İstanbul Tuzla'da bir tersaneyi satın alır ve "Yardımcı Tersanesi" adını verir. 2001 yılına kadar altısı kendi hesabına olmak üzere bir kimyasal tanker ve on konteyner gemisi inşa eder.



Şevket Yardımcı 17 yaşında.

Büyüme devam eder ve *"Yardımcı Şirketler Grubu"* meydana gelir ki; gemi inşa alanında 2012 yılına kadar 10 konteyner gemisi, 22 kimyasal yük tankeri, bir sülfür/bitüm tankeri, 3 çimento taşıyıcı, bir bunker gemisi, 12 römorkör ve 3 yat olmak üzere toplam 54 gemi inşa etmiş durumdaydı.

Yasemin Yardımcı anlatıyor

Yardımcı ailesinin yaşam öyküsünü Şevket Yardımcı'nın kızı Yasemin Yardımcı şöyle anlatmıştır; Yardımcı ailesi Rize'nin merkezi bir mahallesi olan Bağdatlı'da oturmaktaydı. Dedemin adı Hüseyin Yardımcı, babaannemin adı Emine Yardımcı'dır.

Babam Şevket Yardımcı üç kardeştiler. Büyüklük sıralarına göre; Fatma, Servet ve en küçükleri Şevket Yardımcı'dır.

Şevket Yardımcı 14 Aralık 1928'de Rize'de dünyaya geldi. 1939`da Rize Gülbahar İlkokulu`nu, 1944`de Rize Orta Okulu`nu bitirdi.

Dedem Hüseyin Yardımcı çocuklarının eğitimine çok önem verirmiş. Tüm imkanlarını kullanarak çocuklarını İstanbul'a eğitim için göndermiş ve orada yatılı kalmalarını sağlamış.

Ailede yaşanan büyük bir acı vardır; Amcam Servet Yardımcı Sultanahmet'teki *"İstanbul Yüksek İktisat ve Ticaret Mektebi"* nde okurken mezun olmasına birkaç ay kala vefat ediyor. Oğlunun vefatı dedemi ve babaannemi adeta yaşamdan koparmıştır.

Babam Şevket Yardımcı da 1947`de İstanbul Sultanahmet Sanat Enstitüsü`nden mezun oluyor. İki kardeş arasında 5 yaş gibi fark vardır. Ailede büyük bir hüzün meydana gelmiş ve dedem bu acıdan dolayı birkaç sene sonra vefat etmiştir.



Şevket Yardımcı Ortaokul yıllarında.

Babamla ilgili tarihleri kesin tarihler olarak söylemek maalesef ayrıca araştırma yapılmayı gerekli kılmakta. Ancak 1947`de İstanbul Sultanahmet Sanat Enstitüsü`nden mezun olmasından sonra kısa bir dönem Haydarpaşa Lisesi'ne devam ettiğini biliyoruz. Amcamın vefatından bir süre Rize'ye dönüyor.

Babaannem, eşinin vefatının ardından birbuçuk sene içersinde bu fâni dünyadan ayrılıyor. Bu arada Rize'ye dönmüş olan Şevket Yardımcı artık öğrenimine devam etmeyi birtarafa bırakmak zorunda kalmıştır ve ailenin büyüğü olarak işhayatına atılmıştır. 1949 yılında Saymur Yardımcı ile evleniyor. Düğünleri dedemizin ailece yaşanılan bahçe içersindeki evinde yapılıyor.



Fotoğraf yazısı- Saymur ve Şevket Yardımcı düğünlerinin yapıldığı dedesinin evinin bahçesinde. Bu ev halen restore edilmiş olup, Şevket Yardımcı Vakfı merkez binasıdır.

Şevket Yardımcı ve Saymur Yardımcı ailesinin on çocuğu dünyaya geliyor.

Bu evlilikten zamanla on çocukları dünyaya geliyor. Çocukları; Hasan Kemal, Şaban, Nimet, Emine, Servet, Rukiye, Mehmet, Mezire, Hüseyin ve Yasemin'dir.

Mehmet Yardımcı çok daha küçük yaşlarda vefat etmiştir ve dokuz kardeş hayattadır.

Hepsi de Rize'deki aynı evde dünyaya gelmiştir. Annemin böylesine çok evlat sahibi olması, gençliğinin önemli kısmının hamilelikle ve çocuk bakımıyla geçmesi nedeniyledir ki babam kurduğu Şevket Yardımcı Vakfı'ın merkezini bu ev olarak seçmiş ve bu vakıf vasıtasıyla Rize`ye 1 hastane ve 3 okul olmak üzere 4 güzel eser kazandırmıştır.

Tarihi eser konumunda olan bu sarı köşkü hayli restore ettirdik ve vakfın gereklerine uygun tarzda işlevsel bir yapıya uyarladık.

Ailemiz Osmanlılar zamanında *"Sofuzâdeler"* olarak tanınmış. Ailenin yaşadıkları yer Rize merkezinde *"Bağdatlı"* mahallesi. Eski adıyla Gülbahar mahallesi.

Dedem Hüseyin Yardımcı beş kardeşti; En büyükleri olarak aileye sahip çıkan ve yaşamlarını temin eden dedem Hüseyin Yardımcı oluyor. Onların da anne ve babası çok küçük yaşlarında vefat etmiş. Öksüz ve yetim kalmışlar!

Çok cesur, yakışıklı adalet duygusu yüksek ve yardımcısever bir kişi olduğunu büyüklerimiz anlatırdı. Soyadı Kanunu ile birlikte *"Yardımcı"* soyadının seçilmesi bu gerekçeye dayamaktadır.



Şevket Yardımcı eşi Saymur Yardımcı ve kızı Yasemin Yardımcı.

Bağdatlı Mahallesi eski Rize'li ailelerden oluşmakta ve bu mahallede dedem çok büyük saygı görüyor.

Cumhuriyet'ten önce Rusya'nın Rize'yi işgali, dedemin mahalleyi korumak için kurduğu savunma çabaları hep saygıyla anılıyor.

Hüseyin Yardımcı gençliğinde ağaç teknelerle Rize - Batum arası deniz ticareti yapardı.

Sahibi olduğu çektirmeyle Rusya'ya gidiyor, oradan daha ziyade gazyağı, inşaat malzemesi getirip Rize'de satıyor. Ticarete ilk atılımı bu şekildedir.

Yaşadığı yılların çok çetin koşullardan meydana gelmesi, Ruslardan gördükleri olumsuz tavırlar, hatta kısa bir süre de olsa Rusya'da tutuklu kalmasına neden oluyor.

Babamın yetişip, amcamın vefatından sonraki dönemde Rize'ye dönmesinden sonra dedem Hüseyin Yardımcı ticareti inşaat malzemelerİ satarak sürdürüyor. O zaman Rize'de küçük hırdavat dükkanları vardır. Bunlardan biri dedeme ait oluyor.

Açtığı dükkanında deniz levazımatı ve inşaatı malzemesi satmaya başlıyor. Babam da dedemin yanında çalışarak ticareti devam ettiriyor ve zamanla sorumluluğu alarak babasının işlerinin başına geçiyor. Dedem 1930 yılında bu işi bırakıyor. Şevket Yardımcı Ticaret hayatını bayilik ve mümessillik gibi etkinliklerle genişletmiştir.

Buarada bir sinema işletmeciliği dönemi oluyor. Bu yatırımını dedemin hırdavat dükkanından kazanıp biriktirdiği gelirden yararlanarak Rize'nin merkezinde satın aldığı bir ticarethaneyi

Şevket Yardımcı sinema olarak işletiyor. Sinemaya *"Yeni Melek"* adını veriyor ki, Rize'de ilk sinemadır. Yeni Melek sineması Rize toplumunda çok renkli ve sevgiyle anılan buluşma yeri olarak da değer kazanıyor. Yeni Melek denildiğinde o yılların kuşağı insanlar sevgiyle yad ediyorlar.



Şevket Yardımcı 1976 yılında Torlaklar Gemi İnşa Tersanesi'nde inşa ettirdiği 2858 dwt., 1562 grt.'lik genel yük gemisine "Hüseyin Yardımcı" adını verdi. Bu gemi Ocak 1990'da satıldı ve "Mehmet Akın" adı verildi.

Babam İstanbul'da iş olanakları aramak için fırsat buldukça İstanbul'a gitmekle kalmıyor, aynı zamanda Avrupa'ya giderek oralardaki iş ortamından esinlenmeye özen gösteriyor.

Şevket Yardımcı gemi sahibi olmayı hayal ediyor

Fakat ilginçtir; aklında hep denizcilik vardır. Akrabalarından Sadıkzâdeler'den çok etkilenmiştir. Bize Sadıkzâdeler'in büyük denizci bir aile olduklarını söyler ve onların çok derin deneyimlere sahip olduklarını anlatırdı. Babamın denizciliğe yönelmesinde Sadıkzâdeler'in etkisi olduğu kuşkusuzdur.

1964'de bölgenin ilk un fabrikasının temellerini atıyor ve 1965 yılında üretime başlıyor. Bağdatlı Un Fabrikası Karadeniz bölgesinde istihdam yaratan ve bir anlamda sanayileşmeyi getiren bir tesis olarak önem taşıyor.

Türkiye İş Bankası'ından bölgede ilk krediyi bu un fabrikası için verilmiştir. Üretim için tüm makinaları ve donanımları İtalya'dan ithal ediyor. Danışmanları yerel Ermeni ve Musevi uzmanlardan, ustalardan oluşuyor.

Babam "İşi ben Ermeni ve Yahudi ustalarımızdan öğrendim" derdi.

Fabrika için İtalyan mühendisler geliyor.



Servet Yardımcı

2005'lı yılına kadar bu fabrika çalıştı. Bölge insanına iş kapısı oldu. 1964'de Bağdatlı Un Fabrikası'nı kurmakla beraber, hırdavat dükkanı ve ayrıca inşaat malzemeleri satışını içeren faaliyetine devam ediyor.

İlginçtir 1974 yılında İstanbul Haliç'te ilk kuruyük gemisini inşa ettirmeye başlıyor. Gemiye *"Hüseyin Yardımcı"* adını veriyor.

Bu gemi aile için büyük bir heyecan oluyor ve böylece denizciliğe adım atmış oluyor. Artık Kemal Yardımcı ve Servet Yardımcı ağabeylerim yetişmiştir. Şevket Yardımcı diğer taraftan inşaatlar yapıyor ve Fatih'te bir apartıman inşa ediyo**r.**

Kuruyük gemileri inşaatına devam ederken 1994 yılında Tuzla'da Yardımcı adını verdiği ilk gemi inşa ve onarım tersanesini kuruyor. Bu tersanede ilk konteyner gemilerini inşa ediyor. Böylece hem armatörlük sahasında ve hem de gemi inşa ve onarım alanındaki yatırımlarını ve faaliyetini artırıyor.

Buarada Türkter Tersanesi de Yardımcı Şirketler Grubu bünyesine katılıyor ve bu tersaneye çok ciddi yatırımlar gerçekleştiriliyor.

Şevket Yardımcı Vakfı'nı kuruyor.

1994 yılında kendi adını taşıyan Şevket Yardımcı Vakfı'nı kuruyor. Babam yardımcı olma geleceğini sürdürüyor. Kazancının bir kısmını halkın yararına sarfetmeye başlıyor.

İlk olarak Bağdatlı'da Gülbahar İlk okulu veya Şevket Yardımcı Ilköğretim Okulu'nu inşa ederek MEB'ye bağışlamıştır. İslâm Paşa mahallesinde Hüseyin Yardımcı Ilköğretim Okulu birdiğer vakıf faaliyeti oldu. Müteakiben bir hastane inşaatını gerçekleştirdi. Bu hastanenin özelliğini seçerken annemizin on çocuk dünyaya getirmesinin zorluklarını hatırlayarak Rize Devlet Hastanesi'nde Saymur Yardımcı Kadın Doğum Hastahanesi'ni kurdu. *"Hasan Kemal Yardımcı Anadolu Denizcilik Meslek Lisesi"* ni inşa ettirdi, tüm donanımlarını sağlayarak MEB'ye devretti. Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi hastanesine yine adını taşıyan Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi Şevket Yardımcı Tıp Fakültesi inşaatını gerçekleştirerek bağışladı.

Vefatına kadar 16 şirketin kurucusu olan Şevket Yardımcı, çocuklarının çok değerli çalışmalarıyla güçlü bir filo kurulmasına öncülük etti. Bu filo bir ara 7'si Türk bayraklı, 16 adedi yabancı bayraklı olmak üzere toplam 23 gemiden oluşan bir filo haline geldi. Rizeli Hayırsever İşadamı ve Armatör Şevket Yardımcı'nın TBMM tarafından "Üstün Hizmet Belgesi" ile ödüllendirilmesi töreni 2 Mayıs 2006 tarihinde TBMM'de yapıldı.

Rizeli hayırsever işadamı, ve armatör Şevket Yardımcı vefat ettiğinde 86 yaşındaydı. 3 Haziran 2014 günü vefat etti. 4 Haziran 2014 günü Rize Tuzla Merkez Camisi'nde kılınan cenaze namazından sonra bir cenaze namazı da ikindi namazının ardından Rize Sahil Camisi'nde kılındı ve naaşı Bağdatlı Mahallesi'ndeki aile kabristanlığına defnedildi.

Hasan Kemal Yardımcı

27 Nisan 1950'de Rize'de dünyaya geldi. İlkokulu Gülbahar İlkokulunda, ortaokul ve liseyi İstanbul'da, yatılı olarak okudu. İstanbul Devlet Mühendislik ve Mimarlık Akademisi Vatan Mühendislik Yüksek Okulu'nu İnşaat Mühendisi olarak bitirdi.

Üniversite hayatı sonrasında Rize'ye gelerek babasının işlerini devraldı. Babası Şevket Yardımcı eşi Saynur Yardımcı ve çocuklarıyla 1970 yılı ortalarında İstanbul'a taşındı. Hasan Kemal Yardımcı ise 1974 yılından itibaren Rize'de yaşamına devam etti.

Şöyle anlatmıştır; "Rize'de evlendim. Eşim Emel Hanım Akmehmet'in kızıdır. O zaman inşaat malzemesi mağazamız Kazım Karabekir Caddesi'ndeydi ve ben orayı yönettim. İnşaat malzemesi, nalburiye, hırdavat satardık. Ayrıca Bağdatlı Un Fabrikası'nın Satış Müdürlüğü, Yönetim Kurulu Başkanlığı gibi sorumluluklar üstlendim.

Cemiyet yaşamımda Rizespor Kulübü profesyonel futbol takımı Genel Kaptanlığı ve Yönetim Kurulu Başkanlığı, Rize Çocuk Esirgeme Kurumu, Türk Armatörler Birliği ve Türk Gemi İnşa Sanayicileri Birliği Yönetim Kurulu Üyeliklerinde bulundum.

İstanbul Deniz Ticaret Odası Meclis Üyesi ve Rize Sosyal Yardımlaşma Vakfı Kurucu Üyesiyim. Bahama Devleti'nin İstanbul Fahri Başkonsolosuyum. 23. Dönem Türkiye Büyük Millet Meclisi Milli Savunma Komisyonu Başkanı oldum ve bir dönem Milletvekili seçildim.



Şevket Yardımcı'nın büyük oğlu Hasan Kemal Yardımcı, babasından intikal eden sorumlulukları kardeşleriyle çok daha ileri götürerek uluslar arası alanda saygın "Yardımcı Şirketler Grubu"nu tesis etti.

HALİS KALKAVAN



Halis Kalkavan yaşayan bir tarihti ve hayatı, tanıklıkları muhakkak kaydedilmeliydi.

Söz geldi bana anlattıklarına; 1920 yılı Kiraz ayında Serencebey'de dünyaya geldim dedi. Kiraz Mevsimi, Haziran ayına rastlarmış.

Açıkcası 24 Haziran 1920'de doğmuşum dedi.

Sözüne devam etti; Nüfus Kağıdımda doğum tarihim 1927 yazılıdır.

Babası Sefer Kalkavan, annesi Hatice Kalkavan'dır.

Halis Kalkavan'ın; Ziya Kalkavan, Zehra, Marife, Ahmet N. Fevzi, Halise ismi verilen beş kardeşi olmuştur.

Anılarına devam etti:

"Rize'de bir akrabamız olan Esad amacımız vardır. Kahvehane işletirdi.

Çok seneler sonra birgün onun kahvehanesine gittim. Onun bir teyzesi vardı. Aralarında

konuşuyorlardı. Ben o sırada kahve pişirilen tezgahın arkasına geçtim. Kahve ocağının yanındaki duvarda bir tabela gözüme ilişti. Tabelada "*Sefer Ağanın oğlu Halis Kalkavan 1920 senesi Kiraz ayının 24'ünde dünyaya geldi*" yazılıydı..

İşte benim gerçek doğum tarihim budur. Ben 24 Haziran 1920'de doğdum. Nüfus kağıdımda 1927 yazmasının sebebi askere daha yapılı gideyim diyedir.

Bizde aylar ağaçların meyva verdikleri aylara göre de adlandırılmıştır. Kiraz ayı dediler mi Haziran ayı demektir.

Yaşım küçük diye okula almamışlardı. Babam İyidere'de bir ilkokul yaptırmıştı. Okulumuzun Müdürü Şeref Kolçak *"Ben Sefer A*ğa'nın torununu okula almazsam, buralarını nasıl yapmışsa, okulu alır Sarayköy'e kurar" deyince akarsular durdu ve ben böyle küçük yaşta okula başlayabildim.

Ceketimin yakasında hep Atatürk rozeti vardır. Kravatlarımda hep Atatürk posteri işlenmiştir.

Göğsümü gererek, coşkuyla haykırırım ; *"Biz bu vatanı Mustafa Kemal Atatürk'e borçluyuz."* "*Ben Atatürk'e hayranım. Kalbim onunla çarpar.. Ceketimin yakasında rozeti vardır. Kravatım O'nun resmiyle renklenmiştir."*

1941'de Alman - Sovyet savaşı çok çetin bir hâl almıştı. Alman Orduları Stalingrad'dan Balkanlara ve Karadeniz'e doğru iniyorlardı ama, durumları hiç de umud verici değildi. Romanya işgal altındaydı.

O sene Sürmene'de "İkbal" adını verdiğimiz bir gulet inşa ettirmiştik. Ha şunu diyeyim; en kaliteli gulet Sürmene'de inşa edilir. Sürmeneli gulet inşaatçısı ustaların üstüne yoktur.

1942 yılında Rize'den hareket ettik. Trabzon'a vardık. Sürmene Trabzon'a bağlıydı. Liman işlemlerimizi yaptırdık ve oradan Akçaabat'a gittik. Çünkü hava bozmuştu. Akçaabat'a sığındık. Hava düzelince Samsun'a hareket ettik. Dayım Nihat Kalkavan Samsun'da yaşardı. Dayımları ziyaret edip, oradan İstanbul'a hareket ettik.

Zonguldak'tan askeriye emrinde kömür yükleyip Bakırköy'de tahliye ettik. Neticede askeriye bizden gemi kiraladı. Bize toptan 600.000 lira veriyorlardı ve tüm diğer masrafları askeriye ödüyordu. Birtaraftan da II. Dünya Harbi iyice kızışmaktaydı. Böyle devam ederken, Romanya'dan Hayfa'ya Musevileri götürmemiz haberi geldi.. Bize bu konuda bir talep iletmişlerdi. Almanlardan korkan binlerce Musevi Köstence'den kaçmak istiyordu. Başarırsak bize 650.000 lira vereceklerdi. Köstence'ye gittik ama, nice eziyetler çektik ve sonuçta hem parayı alamadık, hem de aylarca tutuklu kaldık. Romanya bombalanırken iki tayfamız da vefat etti.

O karantinanın önünde tayfaların hali gözlerimin önüne geldi. Kıyı'da bir Sürmeneli'ye ait fırın vardı. Çaresiz fırıncıdan habersiz somun somun ekmek almışlar.

Ekmek çalıyorlar diye tayfaları tutmuşlar. Bize benzin satan bir esnaf onları görmüş. Onları tanımış ve bırakılmalarını söylemiş. Ben o sırada Karantina'da idim.

Bizi Sirkeci'ye gönderdiler. Gittik rıhtıma bağladık.

Tayfalardan ikisi vefat etmişti. Bizi Sirkeci civarında bir hastahaneye yatırdılar. Gıdasızlıktan anemi gibi bir hastalığa yakalanmışız. Bizi dikkatle tedavi ettiler, gıdalarla beslediler.


İKBAL



İkbal adını verdikleri gulet.
Renklendirme: M. Tannur Ayberk
Kaynak: Halis Kalkavan arşivi.



Halis Kalkavan "Halis Kalkavan" adını verdikleri kuru dökmeyük gemisinin maketi önünde. Fotoğraf: Osman Öndeş.

Sirkeci'deki Antalya Ambarı'nda yazıhanesi olan Adem Baba dostlarımızdandı. Ziya Ağabeyimle oraya gittik. Bizi ağırladı ve biraz daha kendime geldim.

Sıkıyönetim Komutanı General Doğu idi. Ağabeyim Ziya'nın yanında beni dinledi. Başımıza gelenleri, neden Romanya'ya gittiğimizi ve tanık olduğumuz olayları anlatınca, ağabeyime dönerek *"Kardeşini parayla alamam. Çok zeki bir genç. 17 - 18 yaşında olan bu gencin Romanya, Bulgaristan hakkında anlattıkları çok önemli. Kardeşin adam gibi adam. Bunu bana vereceksin."* dedi. Beni Milli Emniyet Teşkilatı'na dahil ettiler. Seneler sonrasında Kıbrıs Cumhurbaşkanı olan Dr. Fazıl Küçük'ü Aslan motorumuza alıp Kıbrıs'ın sahillerinde gizlice karaya çıkartmışızdır.

Neticede Emniyetten bana Suriye'de görev verdiler. Sovyetler Suriye'nin bir limanını üs yapmaya karar vermişler. Beni orada neler oluyor, tespit etmekle görevlendirdiler.

Yuva kurma zamanı

1950'de ağabeyim bana artık evlenme zamanım geldiğini söyleyip Rize'ye götürdü. Gelin adayı amcamın kızı Meziyet Kalkavan'dı ve henüz 12 yaşındaydı.

Ben nüfus kağıdıma göre ondan dokuz yaş büyüğüm. Asıl yaşım ise daha fazla. Nüfus kağıtlarında erkek çocukların yaşları daha küçük yazılırdı. Sebebi ise askere daha büyümüş olarak gidilsin isterlerdi. Rize'de sözkestiler. Ama sadece sözkesildi ve birsüre sonra ben askere gittim. Askerliğimi Boğaz Komutanlığı'nın emrinde Sarıyer'de yaptım.Takalarla mal yükler komutanlığa naklederdik. Sıkıyönetim Komutanı Kâzım Bey, albaydı veya generaldi.. Beni Sarıyer'e verdirtti. Oradan terhis olmuşumdur.



1925 inşa S.S Halis Kalkavan genel yük gemisi

Anamdan müsaade aldık, bana birkez daha sahip çıktı. Böylece 1950 yılında Meziyet Hanım'la evlendik. Eşim amcamın kızıydı ve yaşlarımız nedeniyle evlenmek için altı sene beklemiştik..

Evlenmeyi takiben eşimi alıp İstanbul'a göç ettim. Daha sonra Ziya ağabeyim bana "Seni İskenderun'daki firmamızın başına müdür yapacağım" dedi. İstanbul'dan kalkıp İskenderun'a yerleştik. Orada üç gemimizin başında çalıştım, çabaladım.

En kısa zamanda üç gemimizi beş balıkçı gemisine yükselttik. Neticede ağabeyimin bana bıraktığı sorumlulukların bilincinde olarak daha da başarılı olmaya adadım kendimi.

Akrabamız olan Hamdi Kalkavan, Ruşed Sadıkoğlu'nun gemilerinde katiplik yapardı. Biz o yıllarda Sadıkoğulları'yla Hac seferleri üzerinde çalışıyorduk. Gemiler Sadıkoğlu şirketine aitti. Biz de hacı adaylarını İskenderun'da topluyorduk. Sonra günü geldiğinde oradan Cidde'ye seferler yapılıyordu.



Ziya Kalkavan Motoru

1951 yılına kadar Hacı işi yaptık. Dayım İlyas Sami Kalkavan da hacı toparlayıp İskenderun'a gönderiyordu. Akrabalarımızdan Hamdi Kalkavan birgün Ziya Kalkavan'a Arnavutköye gidip akrabalarını görmek istediğini söyledi. Ziya ağabeyim müsaade etti. Bizim bir Christ Craft motorumuz olmuştu. Bu motorla giderken karaya bindiriyor ve orada vefat ediyor. Ağabeyim bana *"Halis ben başkasını aramayacağım. Bundan sonra sen müdür olarak işleri tam yetkiyle götüreceksin"* sözünü tekrarlamıştı!.

İzmirli ünlü bir balıkçı olan Hasan Yörük'ten Tayfun, Derya, Uğur isimli üç teknesini aldık. Bir de İstanbul'da bir tekne vardı. Ona da kızkardeşimizin ismini verdik. Karaya gitmiş 550 tonluk Koralia isimli bir gemi vardı. Biz bu gemiyi satın alıp yüzdürdük ve ben *"Sefer Kalkavan"* adını verdim. Bir gemimize de *"Ziya Kalkavan"* adını verdik. Gemi sayımız yıllar içersinde 30 gemiye yükselmiştir. En büyük gemimiz 42.000 dwt'luk *Halis Kalkavan* genel yük gemisi oldu. 5600 dwt'luk bir gemi daha aldık.

Bunun üzerine ağabeyim bana *"Halis İskenderun sana artık cevaz vermiyor. Artık İstanbul'a yerleşeceksin ve şirketimizi İstanbul'dan yöneteceksin"* dedi.

Şirketimiz Mocan Han'daydı. Alt katımızda Ali Sohtorik'in şirketi vardı. Emrimde 13 kişi çalışıyordu. İşi zamanla ilerlettik. Derken ağabeyim beni Armatörler Birliği Kooperatifi'ne üye yaptı.

Ziya Sönmez o zaman İsmail Kaptanoğlu ağabeye dönerek *"Sen Çayeli'ndensin. Ben Ereğli'denim, Mehmet Şekerci, Hüsnü* Şişmanyazıcı *da İnebolu'dandır. Halis Kalkavan'ı ben 1942'den beri tanırım. Gemilerimizde ikimiz de kaptanlık yaptık. Çağırdıklarında Ereğli'den koşa koşa giderdik. Zamanla armatör oldum. İskenderun'da dörtbaşı acenteliğimizi yaptı. Şimdi ben sizden bir ricada bulunacağım. Kendisini Birliğin Haysiyet divanı başkanı yapacağız."* dedi.

Bir de "Tahsis Komitesi" üyesi olarak seçtiler. Ağabeyim ardından İstanbul Ticaret Odası'na da üye olmamı istedi. Üye olarak göreve başladımsa da, birileri beni hasımları olan birine benzetmişler, resmen kimvurduya gidiyordum. Ateş ettiler ve karın boşluğu hizasından



Halis Kalkavan gemisi.

yaralandım. Ameliyata aldılarsa da, kurşunu birtürlü bulamadılar. Küçük bir defterim vardı, kana bulanmış duruyordu. Yanımdaki komodinin üstüne koymuşlar. Kendime geldikten sonra alıp bir bakayım dedim. Meğer mermi orada kalmış..

Bu şekilde Türk Armatörleri Birliği Kooperatifi'nde çok görevler yaptım. O kadar prensip sahibiyimdi ki, karar verdim mi kimse beni durduramazdı. Onun için ağabeyime takılırlar "Al bu Halis'i başımızdan.." derlerdi.. Allaha şükürler olsun uzun bir ömür sürdürdüm. Haziran 2006'da kendimi kızağa çektim. Şöyle bir anımı daha anlatmak isterim; 1993 senesinde ağabeyimle Adana'ya gittik. Oradan Ceyhan'a geçtik. Gemi bakacağız. Zaten evvelden karar vermiştik. Herşeyi hallettik ve adını "Van-K" koyduk.

Geminin adını ağabeyim seçmişti.

Neden Van K. adını verdik.

Bizim soyumuz ondokuzuncu asrın başlarında Kafkasya'dan Rize'nin bir köyüne yerleşmiş. Kalkavanzadeler hep birbirlerine dayanışma içinde olmuşlardır. O yüzyılda Vilayetimiz Sivas'tı. Osmanlı devletinin giderek zayıflaması neticesinde Anadolu'da başıbozukluklar çok artmaktaydı. Biz hep devletimizden yana olduk. Bizim Van'da asayişi temin etmemiz istendi ve *"Kalkın Van'a gidin.."* dediler. Halk dilinde *"Kalkavan"* deyimi bizim için söylenmiştir.

"Halis Kalkavan" adını taşıyan ikinci kuru dökmeyük gemisi - Güney Kore, Hyundai Heavy Industries, Ulsan Tersanesi'nde inşa edildi ve 14 Mayıs 1984'de denize indirildi.

İlk adı " Esmeralda I" olan kuru dökmeyük gemisi 36,800 dwt. ve 22,629 grt. idi. Tam boy 186.00 mt., genişlik 28.40 ve Derinlik 11.05 mt. olan geminin azami seyir sürati 13 knots'du. Eylül 1995'de Kalkavan Transport Denizcilik şirketi tarafından satın alındı ve "Halis Kalkavan" adı verildi. Ziya ağabeyim onun içindir bir gemimize Van K. adını vermiştir. Ancak bizim ahfadımız hiç Van'a gitmedi. Milli Mücadele'nin ilk döneminde Rize'de, Trabzon'da bazı aşiretler devlete karşı gelmişlerdi. Buna bir nev'i ayaklanma diyebiliriz. Trabzon kaza, Sivas vilayet. Sivas Valiliği Trabzon kazasına bir evrak gönderiyor ve diyor ki, Kalkavan ailesini yanına alırsanız, hükümet saygınlık kazanır.



Halis Kalkavan'ın annesi Hatice Kalkavan, Halis Kalkavan ve en küçük oğlu Oğuz Kalkavan. Kaynak: Halis Kalkavan arşivi.

Burada bir tarihi hatırlatmak isterim; Mustafa Kemal Anadolu'ya çıktığında önce vatanın selâmeti adına bazı teşkilatlanmalar olmuştu. Buna "Kuva - yı Milliye" demişlerdir. Bunlar milli kuvvetleri meydana getiren çetelerdi. Bazıları milletin felaketlerden kurtulması yerine eşkiyalık yapmıştır. Ama vatanı için, Mustafa Kemal'le başlayan Milli Mücadele hareketine koşan geniş bir milis hareketi vardı. Milis harekâtı, vatanın yabancı güçler tarafından istilası ve devletin çaresizliği karşısında, ordunun da zayıf durumunu görerek silaha sarılmış bölge halkının kendisidir. Milis kuvvetleri kurarak onlara kumanda etmişlerdir. Kalkavanzâde İlyas Sami, Metozade Hüseyin Efendi de bu milislerdendir. Ağabeyim zamanı geldiğinde "Burada günümüz dolmuştur" dedi ve 1955'de İstanbul'a geldik. Ziya Kalkavan Koll. Şti iken şirketin adını zamanla Kalkavan Transport Denizcilik AŞ yaptık. Ziya Sönmez iyi bir armatördü. Aynı zamanda kaptandı. Ben de kaptan cüzdanı aldım. İskenderun'da Liman Başkanı İhsan Bey'in huzurunda bir heyet karşısında Tahsin Memişoğlu ile çıktık. İmtihanda sorulan tüm sorulara cevap verdim. Sonunda beni tebrik ettiler ve Kıyı Kaptanı cüzdanı verdiler.

ARİF GÖKSU VE ADİL GÖKSU



Adil Göksu 27 Ekim 1941'de Cumhuriyet Gazetesi'ne zayi ilanı vermiş olan *"Rize'nin Yanıktaş Köyü'nden 328 Doğumlu Osman oğlu Arif Göksu."* nun oğluydu ve anılarını şöyle anlatmaya başladı;

1932 yılında İstanbul'da doğdum. Annem Emine Göksu. Evlenmeden önceki soyadı *"Demir"*; Babamın teyzesinin kızı. Babam Arif Göksu, Rizeli Hacıali oğullarından Osman Efendi'nin oğlu.

Babamın ailesi Rize'nin Yanıktaş Köyü'ndendir. Annemin ailesi ise Rize'nin Camiönü Mahallesi'ndendir.

Annem Hoca Ali Efendi'nin kızıdır. Hoca Ali Efendi dedem Fatih Medresesi'nde okumuş bir ulemaydı. Babam Rize'de geçim derdi nedeniyle İstanbul'a göç ediyor. Cibali'de Salih Paşa Caddesi Ali Tekin Sokak 14 No'lu eve yerleşmiş. Birkaç yıl sonra teyzesinin kızını, yani annemi eş olarak istemiş. Annem de o sırada 14 yaşındaymış. 16.5 yaşındayken İstanbul'a gelin olarak geliyor. Benimle annem arasında bir okadar yaş farkı vardır. Biz büyürken annemle beni kardeş gibi bilirlerdi. Zira annem beni kucağında gezdirirken o da genç bir kızdı aslında!

Annem Emine Göksu gibi, gönül ve ruh güzelliğinde, feragatında ve fırtat olgunluğunda bir kadını bir daha görmeme imkan yok! O çok müstesna bir kadındı, anneydi!

Babam Arif Göksu İstanbul'a yerleştiğinden evvela gemilerde çalışmaya başlıyor; yaptığı iş miçoluk ve zamanla makineye yöneliyor. Makinelere karşı muazzam yeteneği olan bir kişi; Allahın lûtfu çok üst düzeyde sanatkar oluşu sayesinde, bu alanda usta bir gemici oluyor.

O sırada Yasua isimli bir Museviye ait *"Çankaya"* isimli tankerde işe başlıyor. Yasua'ya babamı tavsiye ettiklerinden geminin sahibi de kısa zamanda büyük bir güven duyuyor ve tüm işleri babama bırakıyor.

Yasua Fransa'ya yerleşiyor ve arada sırada gelip hesaplar nelerse babamla görüşüyor, kendine ait payı alarak yeniden Paris'e dönüyor.

Çankaya 600 tonluk motorlu bir tankerdi, Romanya ve Rusya'ya çalışıyorlardı. Çankaya motoru daha sonraki yıllarda Reşit Kalkavan tarafından satın alınmıştır.

Bu geminin makinesi gaz ile çalıştığından parlamaya çok müsait bir ortamda bulunuyorlardı. Nitekim makine üç kez parlama yapmış, infilak sonucu babam üç kez denize uçmuş, büyük bir felaketin kenarından dönmüştür. Yıllar sonrasında babam makinist ehliyeti aldı.

Neticede deniz hayatını bitirip artık karada bir iş sahibi olmak amacıyla Köprü'den Unkapanı'na kadar uzanan Kalafat Yeri sahilinde Yağ Kapanı ile Kürkçü Kapısı denilen iki yerin arasında Makaracılar Caddesi mevkiinde bir dükkan açtı.

Arif Göksu - Kalafat Yeri'nde tornacı dükkanı açan ilk usta

Babamla beraber Rahmi Usta ve Hamdi Usta yanyana tornacı dükkanı açtılar. Daha sonraları Ali Sisam, onu takiben Muzaffer Baykara tornacı dükkanı açtı.

"Arif Göksu Usta" giderek Kalafat Yeri'nde ün sahibi oldu ve işlerini büyüttü. Bizler de okula devam ediyorduk. Kardeşlerim olmuştu; Küçük kız kardeşim Ayten Göksu, rahmetli olmuştur. Daha küçük kardeşlerim Erdoğan Göksu, Erkan Göksu'dur.



Arif Göksu ve akrabaları
Kaynak: Adil Göksu aile arşivi.

Kalafat yerinde geçirdiğim yaklaşık 35 yıl gerçek bir tarihtir ve asla anlatılmakla bitmeyecek hatıralarla doludur.

Ben çocukluğu II. Dünya Harbi'nin sıkıntıları içinde geçmiş biriyim. Geceleri pencerelerimiz karartılırdı. Ekmek, çay, patiska bezi dahi karneyle verilirdi. Babam zaten evimizi geçindirebilmek için müthiş bir mücadele içindeydi. İnanılması kadar dayanılması zor koşullarda hep çalışır ve dükkandan eve çok geç gelebilirdi.

Öylesine üzülürdük ki, karnı doysun diye ben hisseme düşen patatesleri dahi fark ettirmeden babamın önüne koyardım. Gerçek bir yaşam mücadelesi içersindeydik; o kadar ki babam sabahın erken saatlerinde evden çıkar, gece geç vakitler yorgunluktan bitap halde geri gelirdi.

Hayat gailesi içinde babam benimle hiç ilgilenemedi. Beni halamın oğlu Ahmet Sabuncu'ya emanet etti.

Derken babam yandaki bir dükkanı daha aldı. İlkokulu Cibali'de 63.cü İlk Okul'unda okudum. Haliç Tersanesi'nde bir sanat okulu vardı. Bu okulun Müdürü Hamdi Karahasan babamın çok yakın bir arkadaşıydı. Onun tavsiyesiyle beni İstanbul Erkek Lisesi'ne lisesine yazdırdılar. Orta okulu ve liseyi orada okudum.

Babamın artık yardımcıya ihtiyacı vardı. Tatillerde babamın yanında çalışmaya başladım. O yıllarda çalışma saatleri günümüzdekiyle kıyaslanamayacak kadar farklıydı; Asla tatil verilmezdi.

Tatil ancak 365 günde 3 günden ibaretti; Cumhuriyet Bayramı, Kurban Bayramı ve Şeker Bayramı. Herbiri birer günden toplam üç gündü!

Cumartesi, Pazar ve gece geç saatlere kadar çalışılırdı. Çünkü insanların yaşamlarını idame ettirecekleri birikimleri yoktu. Gelirleri son derece kısıtlıydı. Diğer taraftan ağaç çektirmelerle Karadeniz'e yapılan ve aylar süren seferlerden sonra muhakkak motorları onarıma ihtiyaç gösteriyordu. Onun için Karadeniz'e giderler ve bir daha İstanbul'a geldiklerinde Kalafat Yeri'nde kıçtan sahile bağlar ve hep tamir edilirlerdi.

Artık yazları babamın yanında çalışıyordum. İşler öyle büyüdü ki ben tamamiyle babamın yanında çalışmaya başladım. Amcalarım da kaptandılar. Yusuf, Nâzım ve Şevki Kaptanları babam yanına aldı. O yıllarda ağaç tekneleri olmuştu; Bunlardan biri *"En Sevimli"* adını taşırdı. Bu 30 tonluk çok küçük bir tekneydi ve Haliç'te çalışırdı. Babam bu tekneye Şevki amcamı verdi.

Fatih Kıztaşı'nda Ali Sohtorik'e komşu oluyorlar

Cibali'den sonra Fatih Kıztaşı'nda Ali Sohtorik'in inşa ettirdiği ve kızının adını verdiği Sevinç apartımanına taşındık. Ali Sohtorik ile babam askerlikten arkadaştılar. Apartıman inşaatı daha devam ederken babam çok acil yeni bir eve yerleşme ihtiyacını söylemiş. Biz taşındığımızda apartıman daha inşaat halindeydi.

Bu apartıman Kamil Paşa Sokağının (Günümüzde Kıztaşı Caddesi) köşesindeydi. Ali Sohtorik ailesi hemen arkamızdaki Kâmil Paşa Sokak ile Dolap Sokak'ın(Günümüzde Dolap Caddesi) kesiştiği köşedeki ilk evde otururdu. Karşılarında Tavilzâde'lere ait iki taş bina bulunurdu.

Sohtorik'lerin kırmızı Studebaker otomobilleri vardı. Şöför sabahları Sevinç Hanımı alır, Dame De Sion Okulu'na götürür akşam getirirdi.

Hacıbaba yani Hüseyin Avni Sohtorik muhteşem bir kişilikti. Eskiden sandalcıymış. Kardeşim Ayten ile Sevinç Sohtorik kankardeşi gibi büyümüşlerdir. Hacı Baba ve eşi Hacı Fatma Hanım, beni ve kardeşimi çok severler ve yemeğe davet ederlerdi.

Taviloğulları ve Sohtorik aileleri zamanın öndegelen armatörleriydi.

Gemilerle asıl meşgul olan Muzaffer Taviloğlu (Muzaffer Ağebey) olmuştur. İsmet, Mahmud ve Fethi Taviloğlu kardeşler çeşitli kollarda ticaret yaptılar. Fethi Taviloğlu ile yaşamboyu kan kardeşi olarak yakınlığı devam etmiştir.

Babam birsüre sonra Kuruca Şile'de bir tekne inşa ettirdi ve adını *"Adil"* koydu! Bu 300 tonluk bir çektirmeydi. Ardından bir çektirme daha inşa ettirdi ve ona da *"B.Erdoğan"* adını verdi. Üçüncü çektirmeye ise *"Erkan"* adını verdi.

Daha sonra *"Darıdere"* isimli bir motora ortak olduk. Bunu *"Varol"*, *"Uygur"* isimli çektirmeler takip etti. Bunların toplamı sekiz çektirme olmuştur.

II. Dünya Harbi yıllarında gelişme olsun, halkın ticaretine katkı sağlasın ve hatta ülkedeki birçok malın sıkıntısı azaltılsın diye, devlet özellikle Romanya'dan mal getirilmesinde veya oralara mal götürülmesinde gümrük işlemlerini adeta sıfırladı ve hatta görmemezlikten geldi. O yıllarda Sultanahmet'te Yerebatan Sarayı sarnıçlarına doğru sağda YMCA diye bir dernek vardı. Burada muhasebe kursları da veriliyordu. Buraya müracaat ettim; kurstaki hocamız Sait Bey isimli son derece mükemmel ve yardımsever biriydi.

Muhasebe usullerini artık öğrenmem gerekiyordu. Muzaffer Divan benim hocamdı. Bizim defterlerimizi Muzaffer Bey tutardı. Sonra bana muhasebe usullerini öğrenmemi öğütledi. YMCA'de muhasebe kursuna başlamamın gerekçesi budur!



1326 (1910) doğumlu Arif Göksu, 1941 yılında Dördüncü Sınıf Motor Makinistliği Ehliyetine hak kazandı.

Bu kurstan birincilikle mezun oldum. Babam eli çok açık biriydi. Hep yardım etmek isterdi. Hep alacaklı olarak vefat etti. İlginçtir borçlu olan hiçbiri babamın vefatından sonra gelip de, borcunu ödemek yaklaşımı göstermedi! Sadece Cibali'de sandalı olan *Fitozun Bayram* dedikleri bir sandalcı geldi; Babama elli lira borcu olduğunu söyleyerek parayı bana verdi. Ben yine bu parayı anneme götürdüm. Annem aynı şekilde bu parayı fakirlere dağıtmamı istedi. Öyle de yaptık!

Geleneklerimiz, aile terbiyemiz büyüklerimize saygı demekti.

Ailemizde yaşantımız sohbetle, muhabbetle, ibadetle geçmiştir. Babam vefat ettiğinde 30 yaşındaydım ve 9 yaşında bir çocuğum vardı. Fatih'te 80 metre karelik bir evde yaşadık. Ben babamın yanında bir fincan kahve içmedim; geleneklerimiz, aile terbiyemiz büyüklerimize saygı anlayışı hep böyleydi.



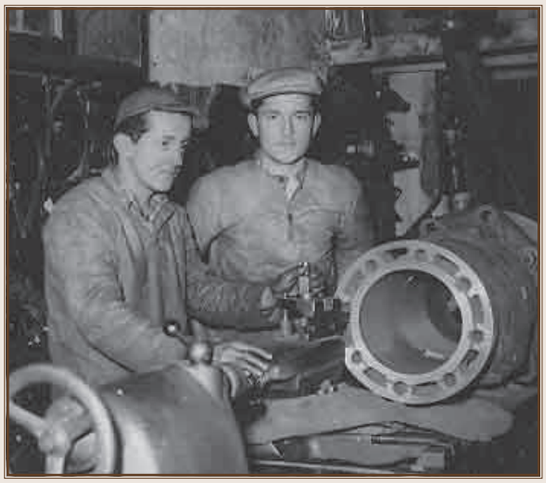
Adil Göksu'nun babası Arif Göksu.

Çamlıca'da yaşadığımız yıllarda babamın çok çevresi vardı. Fırında kebaplar çevrilir, yemekler yapılır ve bahçede bazen 40 - 50 kişiye yemekler ikram olunurdu. Biz de misafirlere hizmet ederdik.

Yıllar içersinde motorlarda ortaklıklar yaptık. Mesela Arif Hoşça Kaptan'la ortaklık yaptık. Varol motorunda ortaklık yaptık. Şükrü Kotil'in *"Kotil"* motorunda da ortaklık yaptık.

Birgün Şadan Bayraktar'ın babası Arif Bayraktar *"Kotil"* motorunu kendilerine vermemiz için ricada bulundu. Onlar da gelişmek istiyorlardı. Şadan Bayraktar o yıllarda bizim tornacı atölyemizde çalışırdı.

Arif Bayraktar bizler için çok değerli bir büyüğümüzdü ve motoru kendisine devrettik. Onlar da çok çalıştılar ve büyüdüler. Şadan Bayraktar Ayvansaray'da bir tornacı dükkanı açtı. Çok iyi bir sanatkardı! Babamın yanında çalışma hayatına başlayan çok kıymetli ve yetenekli bir isimden de bahsetmek isterim; Bu kişi Turgut Kıran'dır. Çok mükemmel bir sanatkârdır. Allah vergisi yetenekleri olan bir insandır ve bence benzersiz bir tornacıydı. O da Azapkapı'da tornacı dükkanı açmış ve çok gelişmekle kalmamış, çocuklarına en iyi okullarda öğrenim görmeleri için tüm imkanlarını seferber etmiştir.



Adil Göksu, Kalafatyeri'ndeki babasına ait torna atölyesinde.

Sac gemi alıyoruz

Babam artık ahşap teknelerden sac gemilere geçmemiz gerektiğini söylüyordu. Nitekim Rize'li Mustafa Okan - Cafer Okan ve Kemal Okan kardeşlerle 300 tonluk *"Uğur"* isimli motora %65 payla ortak olduk. Uğur Matoru'yla uzun yıllar Mersin, İskenderun, Beyrut, Hayfa hattında canlıhayvan taşımacılığı yaptık.

O yıllarda 1000 tonluk gemi çok büyük gemi sayılırdı ve toplam 24 - 25 adet böyle gemi vardı. Babam ve haliyle ben bu gemilerin hepsini tanırdık. Çünkü %80 - 90'ı Kalafatyeri'ne defalarca gelmiş ve biz onarımlarını yapmışızdır.

Cibali'deki en eski arkadaşlarımdan biri de hala hayatta olan ve gerçek dostum Fuat Miras'dır. Aynı zamanda Gündüz Kaptanoğlu ile de çok uzun yıllara giden böyle hatıralarımız vardır.

Derken *"Aslan"* isimli 400 tonluk bir sac tekneyi de satın aldık. 1958'de Hurdacılık Şirketi'nin satışa çıkardığı Kemal Reis Ganbotu'nu satın aldık. Bu gemi Bahriyenin Seymen'deki depolarının sahilinde bağlı yatıyordu. Seymen'e gittim gemiyi gördüm ve Ankara'ya gittim. Yetkililerle görüşerek talip olduğumu belirttim. Sonunda Kemal Reis Ganbotunu 152.000 liraya satın aldım.

Gemiyi Seymen'den römorkör yedeğinde Haliç'e getirdik ve Kalafatyeri'nde kıçtan kara bağladık. Gemi perişan ve tam hurda birhalde. Gemiyi tamir edeceğiz ama Türkiye o yıllarda yokluklar ülkesi.

Ülkede bir çivi bile yok, testere yok.

O yıllarda sanayi alanında da hiçbirşey yok. Karpit yok, perçin çivisi yok, çivi bile yok. Testere yok. Matkap ucu yok. Karpit alabilmek için belediyeden tahsis alıyorsunuz. Tahsis alırsanız karpit 67 kuruş, ama karaborsada kilosu 17 lira!

Bir eğe bulamazsınız, bir demir testeresi bulamazsınız!

Tüm bu yokluklar içersinde Kemal Reis ganbotunu yeniden yaratmak için sabahın köründe gemiye giriyordum ve gece karanlığına kadar çalışıyordum. Hasan Usta, Rıdvan Usta ve amca oğulları ve kardeşlerinde o olmayan tekneyi hayata geçirdik ve Mayıs 1960'da 600 dwtonluk bir yük gemisine dönüştürdük. İçine 600 bhp SKL bir makine koyduk.

Bu makineyi ithal etmem de bizim çevrelerde büyük yankılar yaratmıştır. Zira bir makine ithal etmek hayaldi. Ben bunu başardım. O yıllarda ithalat ihracat yerlerde sürünüyor gibi. Ankara'da Odalar Birliğinden yardım gördük ve bana tahsis verdiler. Müthiş bir olay gibi göründü!

Gemiye oğlumun adı olarak *"Emin"* adını verdik. O sıralarda yıllardır devam eden gemi onarımları sayesinde gelirimiz düzelmişti. Çok sıkıntıdaki meslekdaşlarımıza ve yakın dostlarımıza gereği şekilde yardımcı olmuşuzdur.



Emin gemisini çalıştırırken Almanya'dan freze makinesi de ithal ettik. Perşembe Pazarı'nda Aslan Han'da Mannesman Sümerbank'ın ve Krupp'un temsilcisi olan Arev isimli bir Ermeni vardı. Beni evladı gibi severdi ve beni Almanya'ya Krupp'a gönderdi.

Almanya'da orada çalışan ve aslında Çamlıcalıolan Mühendis Nizamettin Mısırlı beni misafir etti. Krupp Fabrikalarını gezdim ve ayrıca Hamburg'daki bir tersanede staj gördüm. İstanbul'a döndükten sonra bir pazar günü gemiyi tamamladık. O yıllarda 650 dwt'luk Yılmaz Kaptanoğlu gemisi vardı. O da mükemmel bir gemiydi. Fakat bu tonajdaki gemiler herkesin gözüne pek büyük gelirdi ve derlerdi ki " Yahu, bu gemiye nasıl yük bulacaksın?."

Daha modernize olmuş ve babamın çok yakın dostu olan Hüseyin Avni Sohtorik'e ait *"Genç"* motorunu da belirtmeliyim. Kaptanı Yaşar Kaptan'dı. "Genç" motoru o günlerde en iyi donanmış teknelerden biriydi.

1962'de devlet ilk defa denizcilere el uzattı ve Denizcilik Bankası vasıtasıyla 13 yıl vadeli kredi verdi. Bu krediden herkes para aldı. Ben almadım; Vakıa sonradan pişman olmuşumdur. Fakat o krediyi alanların bazıları gemi inşa ettirmediler ve karada başka yerlerde kullandılar.

Babam 26 Ekim 1965 günü vefat etti. Eyüp Sultan Camii'nde öğle namazını müteakiben Eyüp Kabristanı'nda bulunan aile kabristanında defnedildi.

Arif gemisiyle çalışmalarımız çok iyi gidiyordu. Aynı zamanda cemiyetçilik de yapıyordum. 25 sene S.S Motorlu Gemi Armatörleri Kooperatifi'nde çok faal hizmetler üstlendim. Çok faal geçen bu yıllar içinde unutulmaz hatıralarım var.

İKV İktisadi Kalkınma Vakfı Yönetim Kurulu'nda 18 yıl müddetle yönetim kurulu üyeliği yaptım ve bu dönem içinde 5 ayrı başkanla birlikte çalışma şansım oldu.

Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne girmesi hususunda çalışmalara iştirak ettim.

Meral Gezgin Eriş, Haluk Kabaalioğlu ve Jak Kamhi beni çok etkileyen başkanlar olmuşlardır.

TÜDEV Deniz Eğitim Vakfı kurucu üyelerinden biriyim.

TURMEPA Deniz Temiz Derneği'nin kuruluşunda yeraldım.

İMEAK Deniz Ticaret Odası kurucu üyelerinden biriyim.

Deniz Ticaret Odası'nın olmadığı yıllarda denizcilik sadece İstanbul Ticaret Odası denizcilik meslek komitesinde temsil edilirdi.



Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Metin Kalkavan, Adil Göksu'ya ödül şildini verirken. Kaynak: Adil Göksu arşivi.

1956 - 57 yıllarında Mehmet Şekerci'nin önerisiyle bu komitede yeraldım.

1980'de Deniz Ticaret Odası kurulması için Milli Birlik Komitesi'nin almış olduğu karar gereği İstanbul Valisi'nin öncülüğünde teşkil edilen ilk çalışma kurulunda üye olarak yeraldım.

İsmail Kaptanoğlu, Mehmet Kaptanoğlu, Ziya Kalkavan ve Mehmet Şekerci'yle sürdürdüğüm çalışmalara ait unutulmaz anılarla doluyum.

Deniz Ticaret Odası'nda Meclis üyeliği, Yönetim Kurulu üyeliği, Başkan Vekilliği ve bir dönem Meclis Başkanlığı görevlerinde bulundum.

1977 yılında STFA'ya ait Sedef Tersanesi'nde ilk gemi inşa ettiren armatör ben oldum. Bu gemimin adı "Erdal"dı. Bülent Arkun birgün gemi inşa ettirmek istediğimi duymuş. Şirketleri Barbaros Bulvarındaydı. Derken 3000 dwt'luk bir daha inşa ettirmek kararını verdim. Kavak'ta tersanesi olan Necati Özer'le sözlü olarak anlaştık. Sonra gemiyi Kalafat Yeri'nde biz donatacağız.

Bülent Arkun beni aradı ve kendisine uğramamı istedi; Gemi inşa ettireceğimi duyduğunu ve Sedef'te inşa ettirmemi önerdi. Yeniden hesaplar yaptı ve zaman ve donanım açısından daha kârlı çıkacağımı anlattı. Birgün sonra anlaştık ve altı ay beş gün sonra gemiyi çıplak tekne tamamlanmış olarak teslim ettiler. Erdal Gemisi, Sedef Tersanesi'nde inşa edilen ilk kosterdir.

Buarada Edip Karahasan'la tanıştım. Edip Karahasan, Hüsnü Şişmanyazıcı ve Rahmi Bey'le ortak bir gemi inşa ettirmişlerdi.

Edip Karahasan çok müstesna bir şahsiyettir. Muazzam kültürlüdür. BP'nin Marmara bölgesi başkanıydı.

Edip Karahasan, bizim geminin inşasından sonra Sedef'te inşa edilmesini istediği gemi için yardımcı olmamı istedi. Edip Karahasan'ın "Hande" adını verdiği gemi Sedef'te böyle inşa

olunmuştur. Bu gemi biterken Diler Grubu, Fuat Miras, Recep Yazıcı da aynı gemi için talepte bulundu ve *"Diler"* adı verilen gemi Sedef'te inşa edildi.

1974 yılında Büyükdere'de Anadolu Deniz İnşaat Kızaklarında *"Ercüment"* adını verdiğimiz 19.000 tonluk bir gemi inşa ettirdik. Kemal Telli ile de orak gemilerimiz oldu, birbirimize hep destek verdik.

Nejat İncediken'in ve Eren Kemahlı'nın da yardımını gördük. Buarada Arif gemisiyle Yunanistan'a seferlerimizde Eftim Loukides'le dostluklarımız sayesinde daha geniş bir çevre edindim. Yunanistan'a ilk gidişim 1952 yılı Mayıs ayıdır. Yıllar içinde tüm ülkeyi ve adaların çoğunu gördüm. Dolayısıyla çok geniş bir çevrem oldu. Aynı zamanda iki ülke arası ilişkilerde de etkin görevler üstlendim.



Mehmet Şekerci (Sağ başta) ve Kemal Telli aileleriyle bir davette. Kaynak: Adil Göksu aile arşivi.

Eftim Loukides Yunanistan'da doğmuş olmasına karşın annesi babası Kayseri'nin Gelveri Kasabasındandır. Dostluk ve sevilmek başka şeydir!

Eftim'in Romanya'yla çok köklü iş ilişkileri vardı. Çok iyi Romence konuşurdu. Üç gemimi Romanya'ya Time - Charter kiraya verdik. Eftim'le senelerce çalıştık!

Yaşamboyu tüm ticari faaliyetlerim döneminde bana en başta kardeşlerim Erdoğan Göksu ve Erken Göksu eşlik ettiler.

Sahip olduğumuz güç, aile bağlarımızın son derece sağlam temellere dayanmış olmasından ileri gelmektedir.

Dünden bugüne gelirsek

Yaşantımda büyük servet sahibiydim. Çeşitli nedenlerle ve bazı hatalarla servetimi zaman içinde yitirdim. Ama çok renkli bir yaşantım oldu. Seksendört yaşını sürdürdüğüm bu uzun ömrümde neden yapamadım diye hasret çektiğim hiçbir şey yok! Demeye de hakkım yok. Cenabı Allah'a şükrederim ki, bu büyük denizci camiasındaki arkadaşlarım vefa duyguları içersinde beni yalnız bırakmadılar. Bana sahip çıktılar, elüstünde tuttular. Bu vefa borcunu benim unutabilmem mümkün değil!



Adil Göksu ve eşi Bengi Göksu.

OSMAN AZMİ KARAVELİOĞLU - İLHAN KARAVELİOĞLU



İlhan Karavelioğlu

İlhan Karavelioğlu'nun Anlattığı Karevelioğlu Ailesi

Babam Osman Azmi Karavelioğlu İnebolu'da 1902'de dünyaya gelmiştir ve evliliğini de İnebolu'da yapmıştır.

O yıllarda karadan ulaşım imkanları hiç yok gibiydi. Bunedenle yaşam denizlerle mümkün olabiliyordu ve tek ulaşım aracı Posta vapurlarıydı. Halk da mümkün olduğunca yelkenli teknelerle ihtiyaçlarını karşılamakta ve ticaret yapmaktaydılar.

Dedem Hakkı Karavelioğlu da kaptandı ve çok mahir bir denizci olduğundan uğrak yaptığı Karadeniz iskelelerinde *"Kaptan Hakkı"* olarak itibarı olan bir insandı. İskenderiye'ye kadar yelkenle sefer yaptığı bilinir. O zamanın başarılı kaptanlarındı. O devirde tüm imkanlar yelkenli teknelerdi ve mavnalardı. İstanbul'a yerleştiklerinde Mavnacılar Derneği Başkanlığını yapmıştır.

Babam Osman Azmi Karavelioğlu ve ağabeyi Cemal Karavelioğlu ile 1914 - 15 yıllarında kürekle İstanbul'a geliyorlar. Birinci Dünya Harbi'nin zorluklarla dolu yıllarıdır. Böylece İstanbul'da Kasımpaşa'ya yerleşiyorlar. O yıllarda Kasımpaşa bir bahriye muhitidir.

Haminnem Fatma Karavelioğlu'dur. İstanbul'da dedemle bir ayrılık yaşanıyor. Dedemin ikinci evliliğinden Muhittin ve Yusuf Karaveli ismini verdikleri amcalarım olmuştur. Daha uzun süre kaptanlık yapan Hakkı Karavelioğlu, ikinci eşinin vefatından sonra yeniden haminnem Fatma Karavelioğlu ile evleniyor.

Dedem Hakkı Karavelioğlu, babam Osman Azmi Karavelioğlu'yla Perşembe Pazarı'nda ticaret yapmaya başlıyorlar. Yağkapanı diye bildiğimiz Arap Kayyum Sokak'ta bakkaliye üzerine ticaret yapıyorlar. O süreçte amcam Cemal Karavelioğlu rahatsızlanıyor. Ben o sıralarda üç dört yaşındaydım. Amcamın rahatsızlığı artıyor ve rahmetli oluyor.

Biz beş kardeşiz; Ablam Sebahat (Karabekiroğlu), ve yaş sıralamasına göre ben - İlhan Karavelioğlu, İnş. Y. Müh. Orhan Karavelioğlu, Seyla (Tarhan) ve İhsan Karavelioğlu'dur. İşhayatıma en küçük kardeşim İhsan Karavelioğlu ile devam etmekteyim.

Perşembe Pazarı'nda başlayan ticaret yaşamı

Babam 1916'da akaryakıt işine başlıyor. O zamanki işyeri kiralıktır. Sonra gelir imkanı arttıkça Perşembe Pazarı'nda küçük yerleri satın alarak mülk sahibi haline geliyor. Bakkaliye ile başladığı ticaret hayatına gaz ticaretiyle devam ediyor. Romanya'dan gaz ithal ediyorlar.

Zamanla bu ticaret sahasındaki pazar büyüyor ve imkanları arıyor. O kadar ki İnebolu'da *"Gazcı Osman"* lakabıyla anılır oluyor.

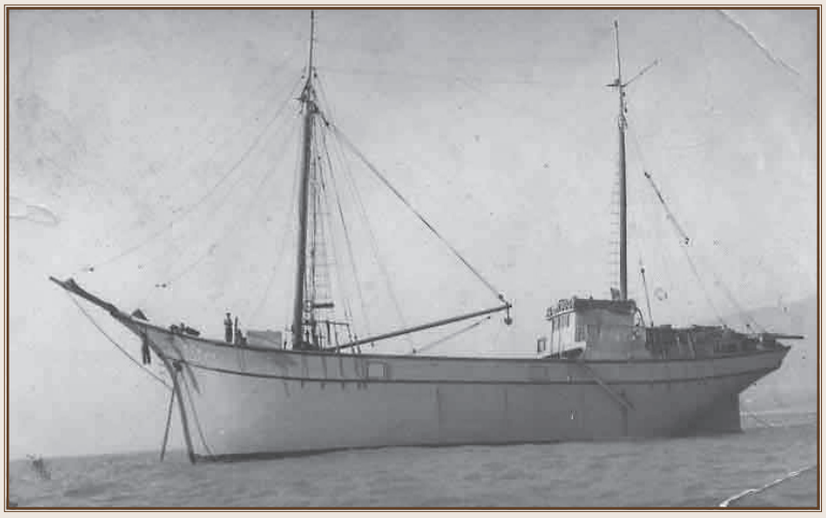
Taşımalarda Mobil petrol şirketi mevcuttur. Babam bir atılım daha yapıyor ve akaryakıt ticaretine başlıyor. O yıllarda Türkiye'de akaryakıt taşımasında kullanılacak bunker amaçlı bir tanker veya akaryakıt yükleyecek bir tanker yok, fakat mevcutlar sadece yelkenli tekneler. Bu yelkenlilerde gaz fıçılara konularak taşınıyor.

Yelkenli teknelerle Köprü gözünden girmek de zaman zaman seyir bakımından ciddi zorluklara da neden olurdu. Daha sonra dizel motorlar gelmeye başlamıştır.

Babam Osman Azmi Karavelioğlu ayaryakıt ticaretinde Mobil'le, daha sonra Shell ve Türk Petrol'le çalışıyor ve Türkiye'de ilk bunker hizmeti veren bir firma haline geliyor.

Türk Petrol'ün kuruluş yıllarında Bankalar Caddesi'nde olduğunu hatırlarım.

Babam 30 tonluk *"Hisseler"* isimli bir tirhandil ile akaryakıt taşımacılığı yapıyor. Bu tirhandilde akaryakıt fıçılarla taşınmaktadır. Mazotu Mobil'in Servi Burnu'ndaki deposundan alıyor. Oradan fıçılarla yüklenen akaryakıt vakvak tulumbalarla veya emme basma tulumbalarla ve hortumlarla gemilere yakıt olarak veriyorlar.



Çoruh guleti.

Çektirmelere motor konuluyor

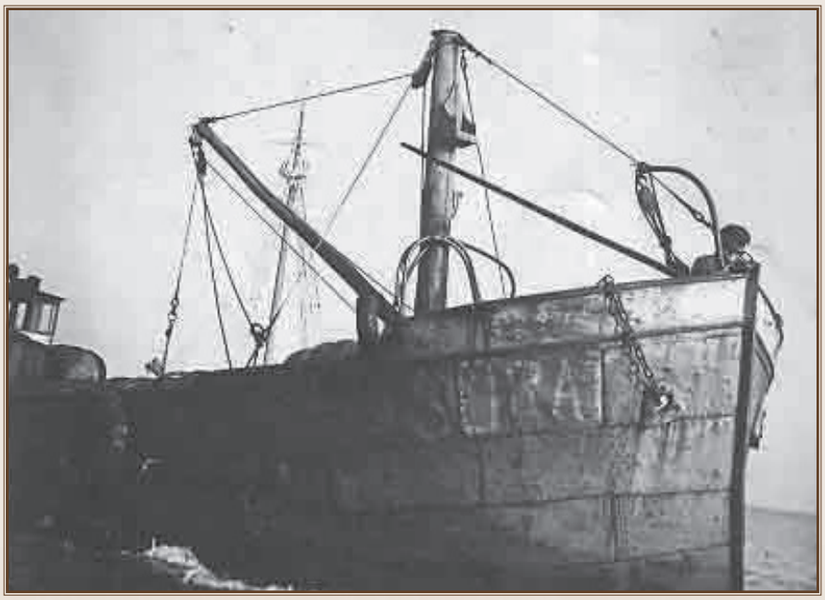
O yıllarda dizelli motorlar çok az sayıdadır. Karadeniz çektirmesi dediğimiz teknelerin sahipleri zamanla yelkenlilerine dizel motoru koydurmaya başlıyorlar.

İlk dizel motorlar Skoda marka olmuştur. Babam da Burla Biraderler'den dizel motoru alan bir armatördür. Scandia, lambalı motorlar giderek yayılıyor. Bu motorların ateşlenmesi için fitiller kullanılırdı.

Babam da birçok yelkenli tekne sahibi dostlarına kefil olarak Burla Biraderler'den dizel motor almalarını sağlıyor.

40 tonluk Sürat motoru

Fıçılardan pompayla gemilere basılan akaryakıtın bir ileri safhasında babam, perçinli bir motora talip oluyor. Bu saç ve perçinli 40 tonluk bir teknedir. Aslında Rusya'dan alınmış ve Mobil, Haliç'teki Hale sebze ve meyva taşımacılığında kullanılmakta olan bu motoru tankere çevirmek için babama öneride bulunuyor.



Türkiye'de ilk ihrakiye tankeri Sürat tankeri olmuştur.

Babam bu tekneyi satın alıyorsa da, perçinli olması nedeniyle ambar kısmına tank yapılmıyor, fakat ayrı ayrı bir nevi tanklar yerleştiriyorlar. Bunun nedeni geminin perçinli olmasıdır. Yine akaryakıt vakvak veya emme basma tulumbalarla ve hortumla motorlara, gemilere basılıyor.

Biz daha sonra Büyükdere'de *"Admiral"* adını verdiğimiz tankeri inşa ettirdik. Hayri Baran da Reis tipi tankerler inşa ettirmekteydi. Müteakiben *"İhsan Karaveli"* ismini verdiğimiz 100 tonluk bir tanker daha inşa ettirdik.

Ardından 15 tonluk *"Karaveli"* tanker filomuza katıldı. Bu tankeri müteakiben BP'ye kiraya verdik.Karaköy, Perşembe Pazarı'nda olan firmamızdan bu gemilerle bunker hizmeti vermeyedevam ederken, o yıllarda Kalafatçılar kısmında, daha sonraları çok yakın dostlarımız olacak ve hemen büyük çoğunluğu tornacı olan zanaat sahipleriyle tanıştık. Mesela Göksu'lar bu dostlarımızdan olmaktadır. Yine kiracımız olan Ahmet Akgün Usta'yı hatırlıyorum.

Ziya Sönmez dayımdır

Annem Hacer Sönmez'in kardeşi Ziya Sönmez'dir. Dayım Ziya Sönmez'in ahşap motorları vardı.

Anne tarafımız olan Sönmez ailesi Karadeniz Ereğlisi'ndendir. Cerrahoğlu ailesiyle kardeş çocuklarıdır. Eşref Cerrahoğlu ile ben kardeş çocuğu oluruz. Benim anne tarafım Zeki Sönmez, Ziya Sönmez ve Hilmiye ve Hacer Sönmez olarak dört kardeştirler. Sönmez ailesi, *"Cerrahzâde"* olarak anılırlardı. Soyadı kanunu çıktığında *"Sönmez"* soyadını almıştır.



7 Nisan 1967 - Büyükdere'de Karaveli tankerinin denize indirilme töreninde; Sağdan - Turgut Giray, Osman Karavelioğlu, (Dördüncü kişi) İlhan Karavelioğlu ve ablası Sebahat Karabekiroğlu ve eşi. Kaynak:İlhan Karavelioğlu aile arşivi.

Büyükdere'deki tersanelerde Gemi inşa ediliyor

Babam 1916'da başladığı akaryakıt işinde zamanla Mobil, Shell ve Türk Petrol'ün İstanbul'da en büyük bunker satıcısı haline geldi. Rıfkı Bey'in Büyükdere'deki Çeliktrans Tersanesi'nde inşa ettirdiğimiz tankerlerle akaryakıt bunkerciliğinde ilerlemeye başladık.

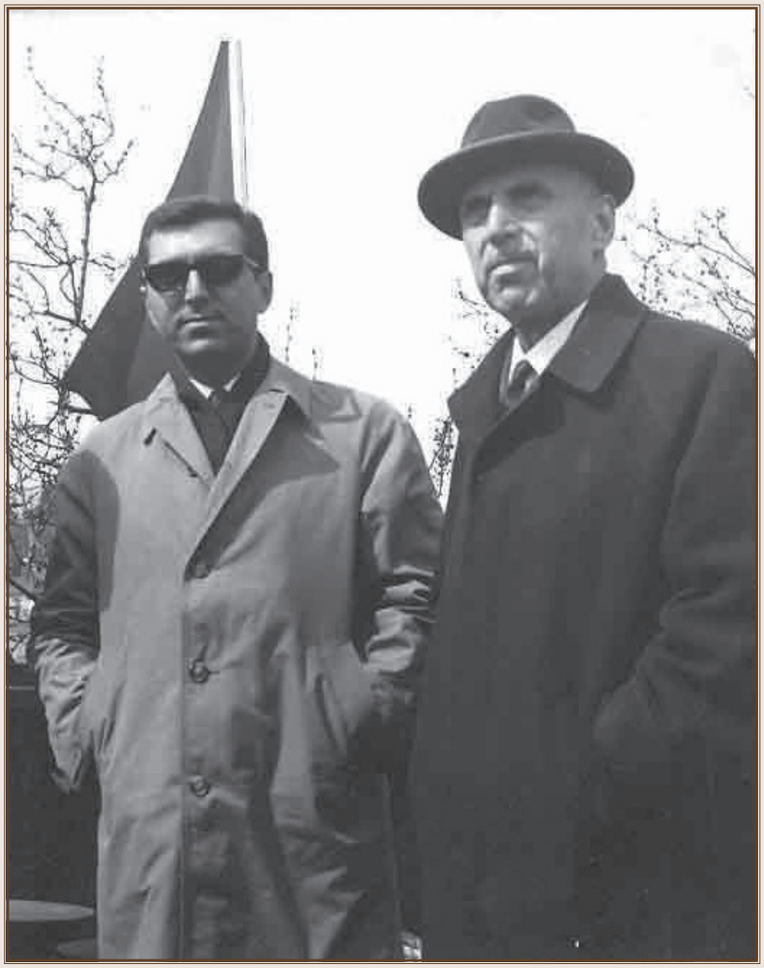
Büyükdere'de Fikret Gürün ve Ortakları tersanesi vardı. Bu tersanenin asıl sahipleri Anastas ve Yanaki isimli İstanbul'lu iki Rum ustaydılar. İkisi de gemi onarımında ve inşaatında çok tanınmış ve işlerinin gerçek ustası olan kişiydiler. Fakat isimlerinin duyulmasından çekindiklerinden tersanelerine böyle bir isim vermişlerdi. Fikret Bey, bahriyeden ayrılmış bir emekli bahriye subayı idi. Daha sonra o tersaneyi Kemal Telli satın aldı. Yanında da Rıfkı Bey'in Çeliktrans Tersanesi vardı. Biz Admiral tankerini Çeliktrans'ta inşa ettirdik. O zaman Mobil Serviburnu'ndaki depolarına ilave olarak Ambarlı'da depolar kurmaya başladı ve Ambarlı'dan ikmal yapacak şekilde daha yüksek tonajda tankerler çalıştırılacağını ilan edince, biz 100 tonluk Admiral tankerini inşa ettirdik.

Dayım Ziya Sönmez teknesine ilk defa dizel motor koyan armatörlerdendir. Hatta birseferinde onun böyle bir motoruyla İtalya'ya kadar seyahat ettim. Oradan da boru yükleyip Kartal'a getirmiştik. Bu anlattığım 1956 yılına rastlar.

Ben Kabataş Lisesi'nden mezun olduktan sonra İktisat Fakültesi'nde okudum ve oradan 1960 yılında mezun oldum.

Hem talebeliğim zamanında ve hem de 1962'de yedek subaylığın ardından babamla ticaret hayatna katıldım. O arada Büyükdere'de de şube açtık. Karaköy'deki asıl yerimizin dışında

Büyükdere'de önemli bir bunker adresiydi. Zira Boğazdan giren veya Karadeniz'e açılacak olan gemiler Büyükdere'de demirlerdi. Özellikle Karadeniz'e çıkacak olan motorlar ve gemiler havanın dinmesi için Büyükdere'de mola verirlerdi. O yıllarda Salim Düzgit Bey orada acenteydi. Çok çalışkan bir kişiydi.



(Sağdan) Osman Azmi Karavelioğlu, İlhan Karavelioğlu. Kaynak: İlhan Karavelioğlu arşivi.

Ankara'da Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı Gemi Koordinasyon Kurulu vardı. Başında da Sabri Bey isminde çok işinin ehli bir bey bulunuyordu.

1965 yılında Türkiye'de sac gemi inşa etmek amacıyla çalışırken, ilkkez sac gemi inşa imkanı doğdu. Bize de Ankara'daki toplantıya katılmamız söylendi. Bureau Veritas'ın Türkiye'deki temsilcisi Turgut Giray, bir koster filosu tesisi için hem teşvikçi olmuştur ve hem de Amerikadan getirdiği projelerle bizlere ciddi kolaylıklar sağlamıştır. Bize de 600 dwt'luk bir koster projesi hazırladı ve böylece Ankara'ya gittik. Projemiz listeye eklenmişti. Sonunda tahsislerin tamam olduğu ilan edildi. Hatırladığım kadarıyla biri Ziya Kalkavan'ın beklediği projeydi. Ziya Sönmez'e iki gemi kredisi kararı çıkmıştı. Bizim projemiz de kabul edilmişti.

Oradan dosyalarımızı koltuğumuzun altına alarak gemi inşa ettirmek üzere İstanbul'a döndük. Herkes o dönemde Haliç'te Recep Usta, Feyyaz Usta gibi gemi inşaatında tanınmış ustalara koştular. Ben Haliç'te bize sıra gelmeyeceğini görerek Büyükdere'de Anastas ve Yanaki'nin tersanesine müracaat ettim. 1965'de inşaata başladık. O yıllarda inşa eden de yaptıran da acemiydi. Biz de gemi çatıldıkça bir şey öğrenmekteydik. Turgut Giray bizi yönlendiriyordu. Haliç'te gemi sökümcüsü İlhami Söker'in tersanesindeki hurdalardan çıkan sacları, lumbuzları ve nelâzımsa oradan sağlamaya çalışırdık. Bozkurt tankerini ancak 1968'de denize indirilebildik.

Göksu Tankeri ile atılım yapılıyor

4.471 gt. olan Göksu tankeri 1971 Kochi Japonya inşa bir petrol tankeriydi. İlk adı " Yudai Maru" idi. Eldeğiştirmiş ve "Supreme Trader", "Caprina", "Dona Selina" adlarında seferler yapmıştır. Göksu tankerinin satışından sonraki adı "Star X" dir ve nebati yağ tankerine tadil edilmiştir. Hindistan'da sökülmüştür. 1969'da Göksu tankerini Singapur'da satın aldık. Bu gemi bizim açımızdan büyük bir atılım ve değişim oldu. Göksu tankeri ile 18 sene Ataş'ın ikmalini yaptık. Botaş Dörtyol'dan Ataş rafinerisinin gerek Batman'dan gelen ve gerekse Irak'tan gelen ham petrolün Ataş'a taşımasını üstlendik.



M/T Göksu Tankeri

İsmail Göksu ile Singapur'da

1982'de amcam İsmail Göksu ile beraber Singapur'dan 16.000 dwt'luk Göksu adını verdiğimiz tankeri satın aldık.

Burada bir hususu belirtmek isterim; İsmail Göksu Bey benim öz amcamdır. Türk Deniz Kuvvetleri'nde güverte albay olarak mesleğinde saygıyla anılan görevler ifa etmiştir. Soyadı Kanunu çıktığında amcam bahriyeli olduğu için, ağabeyi olan babamın müsaadesini isteyerek, "Gök" ve " Su" olarak tanımladığı "Deniz" tutkusu için "Göksu" soyadını almak istediği söylüyor. Babam da müsaade ediyor.

Denize tutkun bir insandı. 1982'de gemiyi amcamla teslim aldığımızda, amcamın müsaadesiyle soyadını verdik. Böylece Göksu tankeri yurtdışında muhtelif seferlerden sonra Türkiye'ye geldiğinde Shell'e kiraladık ve 18 sene Ataş'ın ham petrol ithalini bu tankerimizle yaptık.

Daha sonra 1992 yılında *Osman Azmi* adını verdiğimiz 116.000 dwt'luk bir tankeri satın aldık. 1985'de babam vefat etmişti. Bunedenle yeni gemimize babamın adını verdim.

Bu tankeri Singapur'da beyendik, fakat ABD Galveston'da teslim aldık ve Türk bayrağını orada gemiye çektik. Bu tankerimizle 1994'e kadar üçüncü ülkeler arasında ve Ditaş bağlantılı pek çok seferler yaptık. Günü geldiğinde filomuzu yenilemek amacıyla bu tankerimizi sattık.

Ardından 2 adet 7.500 dwt'luk ve bir adet 6.500 dwt'luk gemileri kabuk olarak satın aldık . Bu gemilerin donatımını Anadolu ve Pendik tersanelerinde yaparak yurtdışına sattık.

İlhan Karavelioğlu'nun Türk Armatörleri Sendikası Başkanıolduğu yıllar

İlhan Karavelioğlu şöyle anlatmıştır; Armatörlüğe devam ederken 20 yıl süreyle Türk Armatörleri Sendikası Başkanlığını yaptım. Birçok vakfın kurucusu oldum, mütevelli heyetinde yeraldım. Bunlardan Milli Kültür Vakfı, İş Dünyası Vakfı, Darüşşefaka Vakfı, Tüdev, Turmepa, Kabataş Erkek Lisesi Vakfı, Mikro Cerrahi Vakfı'nın ve daha sayabileceğim birçok vakfın kurucuları arasında yeraldım ve halen de Mütevelli Heyeti üyesi olarak görev yapmaktayım. Eşim Necla Hanım'la vakıflarda yeralmaya ve topluma yardıma büyük önem vermekteyiz.

Babam sosyal faaliyetlerde ve cemiyetleşmede önemli hizmetler ifa etmiştir. Nitekim SS. Motorlu Gemi Armatörleri Kooperatifi'nin kurucuları arasında olmuştur ve Türk Armatörleri Birliği'nin yönetim kurulu üyeliklerinde yeralmıştır.

Ben, armatörlük faaliyetlerimizin yanında yirmi yıl süreyle Türk Armatörleri İşveren Sendikası Başkanı olarak görev yaptım.

İnebolu Tersanesi

Özellikle ailemizin memleketi olması hasebiyle, Karadeniz'de bölgesel olarak da bir onarım tersanesine olan ihtiyacı görerek İnebolu'da kurduğumuz İnebolu Tersanecilik San. ve Tic. AŞ İnebolu Tersanesi'nde onarım ağırlıklı, fakat gemi inşa imkanlarımızı da hazır tutarak hizmet vermekteyiz.

Sahibi olduğumuz 60.000 metrekare gibi sahil alanında 4,500 ton kaldırma kapasiteli yüzerhavuzumuzda 130 metre boy ve 18.50 metre genişlikteki gemilere kadar havuzlama yapılabilmektedir. Yeni gemi inşa donanımlarımızla da 15.000 dwt.'na kadar her tip gemi inşaatı yapabilmekteyiz.

Osman Azmi tankeri - 59,249 grt. ve 118,158 dwt olan 1972 Japonya Hitachi Shipbuilding Mukaishima - Onomichi inşa "Osman Azmi" ham petrol tankeri, Nepco Gallant adıyla inşa edildikten sonra , aynı yıl şubat ayında eldeğiştererek 1979 yılına kadar "Gallant" adıyla seferler yaptı. 1985 yılına kadar ise eldeğiştirerek; "Elektra" ve 1988'e kadar "Ellen" ve nihayet 1989'da "Hellespont Armour" adını aldı. 1989'da Karavelioğlu Denizcilik grubuna satılarak "Osman Azmi" adı verilen ham petrol tankeri Şubat 1991'de bir başka armatörlük şirketine satıldı ve "Apollo - 2" adı verildi.



M/T Osman Azmi

İSMAİL GÖKSU



İsmail Göksu
(Karavelioğlu)

İnebolu'lu Karavelioğlu ailesinden olan İsmail Göksu, Osman Azmi Karavelioğlu'nun kardeşidir. Soyadı Kanunu ilan edildiğinde deniz tutkunu olması nedeniyle ailenin müsaadesini alarak soyadını " Gök" ve "Su" kelimelerinin birleşimi olan " Göksu" olarak yazdırmıştır.

1912'de İnebolu'da dünyaya geldi. Deniz Harp Okulu'ndan 1937 yılında güverte subayı asteğmen rütbesiyle mezun olan İsmail Göksu, muhtelif gemilerde aldığı görevler sırasında topçuluk teknikleri ve sistemleri üzerine yurtiçinde ve yurtdışında katıldığı kurslardan sonra Türk Deniz Kuvvetleri'nde topçuluk uzmanı olarak tanındı.

1957'de İngiltere'den alınacak dört adet Paşa sınıfı muhribin uzman kadrosunda yeraldı.

Güverte Kıdemli Albay rütbesiyle emekli olduktan sonra yeğeni İlhan Karavelioğlu ile Karavelioğlu Denizcilik grubuna katıldı ve Göksu ile Osman Azmi ham petrol tankerinin alınmasında çalıştı.

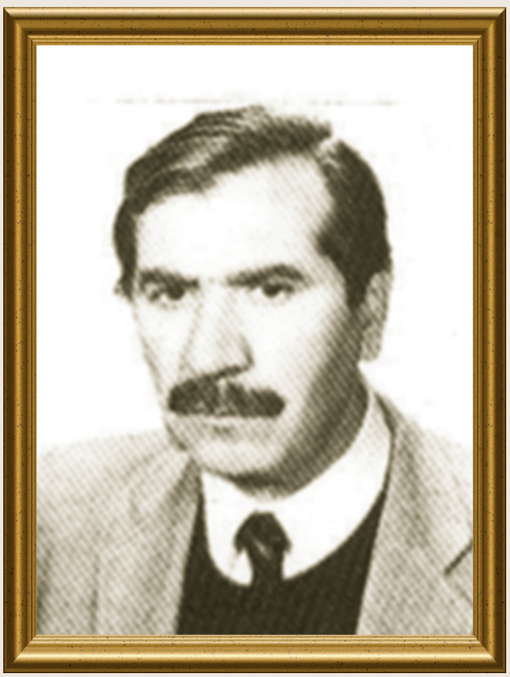
3 Ağustos 2012 tarihinde vefat ettiğinde 100 yaşına basmaya 1.5 ay kalmıştı. Cenazesi 04 Ağustos Cumartesi günü ikindi namazını müteakiben Selimiye camiinden kaldırılarak Kuzguncuk Nakkaştepe mezarlığına defnedildi.

KENAN KOLOTOĞLU

Trabzon eşrafından olan Kolotoğlu ailesinden gelen Kolotoğulları'nın yerleştiği İstanbul Balat'ta diğer ticaret alanlarında da faaliyetleri olmuştur. Kemal Kolotoğlu'nu halen Balat Mürselpaşa Caddesinde "Kemal Kolotoğlu İşhanı" adını taşıyan bir işyeri bilinmektedir. Bu hanın yerinde daha önceki yıllarda yazlık Balat Çiçek Sineması bulunuyordu.

Kolotoğulları'nın Rize ve Trabzon'daki işmerkezleri, ailenin bu yörelerdeki köklerini yansıtmaktadır.

KÂZIM KOLOTOĞLU



Armatör Kâzım Kolotoğlu'nun yaşam öyküsü hakkında 1989 yılında yaptığım bir söyleşiyi Deniz Ticareti Dergisi'nde neşretmişim.(14)

Yazının başında *"Deniz Ticaret Odası Yayın Komitesi üyeleri zaman zaman toplandıklarında, yeni yayın politikasını ve konularını tartışırlar. Kaptan Metin Leblebicioğlu 'Bir Denizcinin Portresi' dizisi için Kâmil Kolotoğlu öncelikle anlatmaya önem verilmelidir. Yaşamı çok önemli mesajlarla doludur."* diye bir hatırlatma var.

2014 yılı sonlarında Kaptan Metin Leblebicioğlu'yla konuştuğumda, bu yürekli armatörlük firmasının o yıllardan sonra dağıldığını, geriye anıların kaldığını belirtti. Kâmil Kolotoğlu'nun yakın bir işarkadaşı Ali Avcılar'ı buldum. Kolotoğlu ailesinin deniz ticaretindeki yaşamlarına ait anılarını anlattı;

70'liyıllardahenüzgemiinşaatınıdestekeleyecek özel bir ktredi uygulaması olmadığından, Haliç'te çok küçük imkanlarla üretim yapan tersaneler yeralmaktaydı. Bu tersanelerden Gemi İnşa Y.Müh. Celal Çiçek'in kurduğu ve kısa adı Gaye olan Gemicilik, Armatörlük ve Yapım Endüstrisi San. Ve Tic.Ltd. Şti.,'nin hazırladığı tasarımlar Kâzım Kolotoğlu kardeşler için bir umud olmuştur. Nitekim Gaye, 2,600 dwt'luk Hacı Arif Kaptan, 1200 dwt'luk Kaptan Sefer, 1200 dwt'luk Yusuf Kalkavan, 1120 dwt'luk Gaye-1 tankeri ile o yıllarda başarılı çalışmalar gerçekleştirmişlerdi. Ayrıca Karadeniz-Ege- Akdeniz hattı için 2600 ve 3060 dwt'luk koster projeleri olduğu gibi, Avrupa hattı için 4100 dwt'luk konteyner taşıyıcı koster tipi gemi projeleriyle dikkati çekiyorlardı.

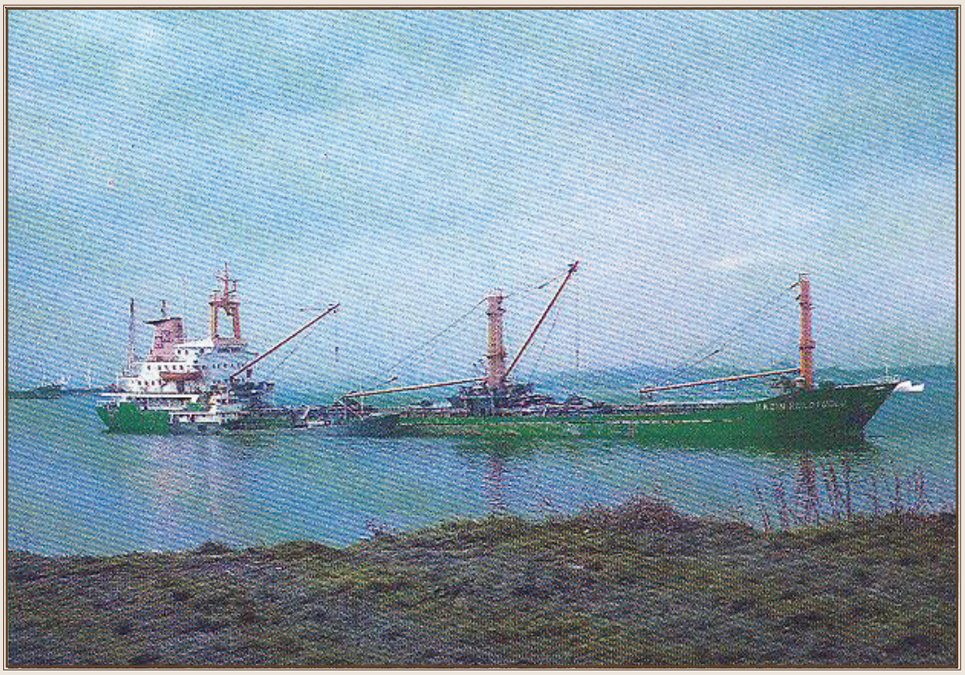
Kâzım Kolotoğlu'nun armatörlük yaşamı bu tersaneyle başlamıştır. Metin Leblebicioğlu, Kolotoğlu Denizcilik ve Tic. A.Ş.'nin 1973 yılında armatörlüğe girdiği bir ömrü 1988'de noktalaması karşısında şöyle diyordu; Kolotoğlu bir aile ortaklığıydı. 1983 yılında verilen teşviklerle bukez tuzla Tersaneler bölgesindeki Çiçek Tersanesi'nde 5,700 dwt'luk *Kâzım Kolotoğlu* ve yine 7,500

dwt'luk *Kenan Kolotoğlu* gemilerini inşa ettirmek üzere omurga atmıştı.

14) Osman Öndeş, Kolotoğlu Denizcilik, Deniz Ticaret Odası Deniz Ticareti Dergisi. Ocak 1989.

Kâzım kolotoğlu gemisi 1982'de inşa edilmeye başlanmış, fakat finansal zorluklar nedeniyle 1984'de tamamlanabilmiştir.

O dönem gruplarında başkan olan Kâmil Kolotoğlu altı gemiye ulaşan filoyu yönetmek açısından işlerin yoğunluğunu dikkate alarak küçük kardeşi Kenan Kolotoğlu'nu başkan yaptı. O sırada Kolotoğlu filosundaki gemiler;1,760 dwt'luk Abdi Kolotoğlu, 1,080 dwt.'luk Turkol, 3,100 dwt.'luk Kemal Kolotoğlu, 1080 dwt.'luk Kâni Kolotoğlu, 3,250 dwt.'luk Günkol, 3,250 dwt.'luk Kâmil Kolotoğlu idi.



M/V Kâzım Kolotoğlu gemisi aldığı yara sonucu iki ambarına su dolmaya başlayınca Moda önlerinde baştankara oturtulmuştu. Fotoğraf: Osman Öndeş

Kâmil Kolotoğlu böyle bir filoyu kurduktan sonra, yine atılgan yapısıyla işi ele alarak yeni gemilerin inşaatına kendini verdi. Ne yazık ki, bu gemiler 18 ay yerine 30-40 ay gibi bir zamanda tamamlanabildiler.

Aile parasal sıkıntılarla uğraşırken giderek Türk deniz ticaret dünyasından çekilmek gibi bir durumla karılaştı. Ancak Kenan Kolotoğlu kardeşlerini ikna ederek, Kâzım Kolotoğlu ve Kenan Kolotoğlu gemileri için almış oldukları krediye kendi öz imkanlarından iki misli bir katkı da ilave ederek gemilerin inşasını tamamlattı ve sefere soktu. Böylelikle Türk Deniz Ticaret Filosu'na 15,000 dwt'luk bir yeni gemi tonajı kazandırdı. Bu gemiler Alaska'ya kadar yük taşıdılar.

Ancak 1985-86 yıllarındaki ağır ekonomik bunalımın baskısı sürerken, 1988'de talihsiz bir olay yaşandı ve parasal sıkıntıları adeta katlandı. Nitekim Kâzım Kolotoğlu gemisi İstanbul'da bir yardımcı Alman savaş gemisiyle çarpışarak yara almıştı. Bu gemiyi süvarisi mecburen Moda önlerinde karaya oturttu. O sırada tüm dünya deniz ticaret sektörü bu pazardaki düzelmenin umudu içersindeydiler. Navlunlar artıyor ve genel tablo düzelme gösteriyordu.

Gemilerinden "*Abdi Kolotoğlu*"nu bir Koç Holding ihracat kuruluşu olan Ram Dış Ticaret vasıtasıyla çalıştırmayı başardılar. Böylelikle Kuzey Batı Akdeniz Valencia, Barcelona, Marsilya, limanları ile Türkiye limanları arasında tarifeli seferler yapmaktaydı.

Kâzım Kolotoğlu gemisi ise Köstence'den gübre yüklemelerinde yeralıyordu. Nitekim Romanya'nın Köstence limanından yüklediği gübreyle İsveç'e hareket edecek olan Kâzım Kolotoğlu Moda önlerine geldiğinde yakıt ve kumanya almak için planlama yapılmasına karşın, işte o çarpışma sonucu batmamak için karaya oturtuldu.

Aile tüm imkanlarını zorlayarak gemiyi kurtarmaya yöneldi. Ama böylesine ağır bir maddi yük, giderek daha büyüyen ekonomik zorlukları tetikledi ve bu çok değerli denizcilik firmasının sonu oldu.

MEHMET ŞEKERCİ



Mehmet Şekerci 25 Mart 1925'te İnebolu'nun Evrenye (Gemiciler) Aşağı Güde Köyü'nde dünyaya geldi.

Aile olarak aynı köydendiler. Mehmet Şekerci'nin annesi Huriye Hanım, babası ise Kara Yakup lâkaplı Kaptan Yakup Şekerci'dir. Kardeşleri; Hatice Göker, Cemal Şekerci ve Faik Şekerci'dir.

Eşi Leyla Şekerci de rahmete kavuşmuştur. Çocukları A. Serdar Şekerci ve Ece Ayaskan'dır. Gelini Esma Şekerci, denizcilik camiasının duayenlerinden Denizsan A.Ş.'nin kurucusu tornacı Ahmet Akgül kızıdır. Torunları Mehmet Saim Şekerci ve Kerim Ömer Şekerci'dir.

1950'li senelerde Naklet şirketi olarak ilk başlarda çeşitli devlet ve özel sektör ihalelerine girerek gerek Karadeniz limanlarından ve gerekse de Akdeniz limanlarından selüloz, tomruk, maden direği, kömür vs. taşıma işlerine girmiş, 1960'lı senelerden itibaren o zamanların taşıma araçları olan 200/350 ton.'luk ağaç motorlarla armatörlük hayatına başlamıştır.

1968 yılında *"Naklet"* ve 1975 yılında da *"Yakup Kaptan"*, bilahare de *"Bartın"* gemilerine ortak olunmuş ve deniz hayatına devam etmiştir.

1982 senesinde de halen Tuzla Gemi Endüstrisi A.Ş tersanesine Naklet firması olarak ortak olmuş ve 1983 senesinde aynı tersanenin kendi bünyesine ait olan *"Güney Yıldızı"* isimli geminin Türk denizcilik camiasına kazandırılması için yoğun çaba sarf etmiştir.



Mehmet Şekerci, eşi Leyla Şekerci, kızları Ece Şekerci (Ayaskan) ve oğulları Ahmet Serdar Şekerci.

Ziya Kalkavan ve Hacı İsmail Kaptanoğlu en büyük dostları ve büyükleri olduğu gibi, yedikleri içtikleri ayrı gitmezdi.

Mehmet Şekerci İnebolu denizcilik camiasının da çok saygı duyulan bir büyüğüydü.

İş hayatına atıldıktan sonra Türk Armatörleri Birliği ve Gemi Armatörleri Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi'nde ve o zaman İstanbul Ticaret Odası'nda denizcilik camiasını temsilen yönetim kurulu üyelikleri yapmış ve Deniz Ticaret Odası'nın kuruluşunda büyük emekleri geçerek Meclis Başkan Vekilliği görevlerini üstlenmiştir.



(Sağdan) Mehmet Şekerci, Şükrü Deniz, Mehmet Kaptanoğlu.

Bir görev adamı ve saygın, cemiyetçi bir kişi olarak denizcilik camiasında unutulmayacak bir şahsiyet olup, halen bu günümüzde isminden, denizciliğe yapmış olduğu katkılardan dolayı rahmetle ve şükranla anılmaktadır.



BAŞSAĞLIĞI

Değerli arkadaşımız, dostumuz, mümtaz insan

ARMATÖR

MEHMET ŞEKERCİ'yi

kaybetmenin ızdırabı içindeyiz. Kederli ailesinin üzüntüsünü paylaşır, merhuma Tanrı'dan rahmet, bütün aile efradına sabır ve başsağlığı dileriz

NEJAT İNCEDİKEN ve AİLESİ

Mehmet Şekerci'nin vefatı nedeniyle yakın dostlarından Nejat İncediken bir taziye mesajı yayınlamıştı.

Aile olarak Uzunoğlu Denizcilik'in kurucusu Hakkı Uzunoğlu da hem hemşehrisiydi ve hem de denizcilik camiamızdaki yakın arkadaşlarından biriydi. Ama dostlukların ötesinde hiçbir ticari ilişkileri yoktu. Nitekim Uzunoğlu Denizcilik Genel Müdürü olan ve genç yaşta vefat eden Ali Şekerci'yle de herhangibir akrabalık mevcut değildi. Buna karşın Ali Şekerci ailesi Zonguldak kökenliydiler.

1985 senesinde gemi armatörleri Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi'nin bir taşıma ihalesinden sonra döndüğü İstanbul'da rahatsızlanarak 2 Nisan 1985 günü ani bir kalp krizi sonucu hayata gözlerini yummuştur.

EDİP ASIM KARAHASAN



Edip Asım Karahasan; Asım Cafer Karahasan ve Zarife Karahasan'ın oğludur. Eşi Ayla Karahasan ve çocukları; Murat Edip Karahasan, Hande Edip Karahasan, Asım Edip Karahasan'dır. Gelini Esra Karahasan, torunu Burcu Karahasan'dır.

Edip Asım Karahasan; 21 Mayıs 1987 Perşembe günü vefat etmiş ve cenazesi 22 Mayıs 1987 Cuma günü Bebek Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Zincirlikuyu Mezarlığı'ndaki aile kabristanına defnedildi.



M/V Edip Karahasan.

Muhtelif meslek örgütlerinde görev alan Edip Asım Karahasan Türk Armatörleri Birliği'nin teşkilatlanmasında da etkin sorumluluklar üstlendi. Ayrıca Fındıklı Rotary Kulübü'nün başkanı olarak da görev yapmıştı. Köklü bir eğitimden gelen Edip Asım Karahasan BP Petroleum Inc.'de Marmara Bölgesi Başkanlığı'na kadar yükselmişti.

Adil Göksu, yakın dostlukları olduğunu ifade ettiği Edip Asım Karahasan'a ait anılarını şöyle anlatmıştır; "Çok hayranlık duyduğum şahsiyetlerden biri de *Edip Karahasan'dır.*

1977 yılında STFA'ya ait Sedef Tersanesi'nde ilk gemi inşa ettiren armatör ben oldum. Bu gemimin adı "Erdal"dı. Bülent Arkun birgün gemi inşa ettirmek istediğimi duymuş. Şirketleri Barbaros Bulvarındaydı. Derken 3000 dwt'luk bir daha inşa ettirmek kararını verdim. Kavak'ta tersanesi olan Necati Özer'le sözlü olarak anlaştık. Sonra gemiyi Kalafat Yeri'nde biz donatacağız.

Bülent Arkun beni aradı ve kendisine uğramamı istedi; Gemi inşa ettireceğimi duyduğunu ve Sedef'te inşa ettirmemi önerdi. Yeniden hesaplar yaptı ve zaman ve donanım açısından daha kârlı çıkacağımı anlattı. Birgün sonra anlaştık ve dokuz ay beş gün sonra gemiyi tamamlanmış olarak teslim ettiler!

Buarada Edip Karahasan'la tanıştım. Edip Karahasan, Hüsnü Şişmanyazıcı ve Rahmi Bey'le ortak bir gemi inşa ettirmişlerdi.

Edip Karahasan çok müstesna bir şahsiyettir. Muazzam kültürlüdür ve İngilizcesi ise hayran olunacak kadar mükemmeldir. BP'nin Marmara Bölgesi Başkanıydı.



M/V Hıdır Bey

Edip Karahasan, bizim geminin inşasından sonra Sedef'te kendi gemilerinin inşa edilmesi için de yardımcı olmamı istedi. "Hande" adını verdiği gemi Sedef'te böyle inşa olunmuştur.

Edip Karahasan'la ailece de dostluklarımız olmuştur." Bkz. Adil Göksu-C.III.

Edip Karahasan'ın 1976 yılında Sedef'te inşa ettirdiği ilk gemi olan *"Hande"* 1599 dwt'luk genelyük gemisiydi.

Edip Asım Karahasan'la başlayan Karahasan Denizcilik güçlenen şirket yapısı ve filosuyla Murat Karahasan'ın başarılı çalışmalarıyla çok daha büyüyen bir filoya sahip oldu.

Tuğrul Selek'le kurduğu Karahasan Denizcilik Şirketler Grubu'yla 1993 sonunda *"Hıdır Bey"* adını verdikleri 41.000 dwt'luk kuruyük gemisini satın alan Murat Karahasan ve Tuğrul Selek, birkaç gemi daha satın alarak filolarını büyüttüler. Bir dönem kendilerine ait veya işletmesini yaptıkları gemi sayısı 19'a yükselmişti.

1989'da Tsuneishi Shipbuilding tarafından Beilun Shipping, Ningbo Çin firması adına inşa edildi. 43,665 dwt. ve 25,766 grt. olan dökmeci geminin ilk adı *"Lucky Giant"* idi. Satıldı ve *"Kme Barbara"* adı verildi. 1994 Haziran ayında satıldı ve *"Star Barbara"* adı verildi. 1995 Haziran ayında satıldı *ve "Edip Karahasan"* adı verildi. 2004 Ocak ayına kadar Karadeniz Denizcilik Şirketler Grubu filosunda yeraldı.

1984 Japonya Mhi Nagasaki Shipyard & Engine Works Nagasaki inşa olan 24,984 grt. ve 42,964 dwt. kuru dökme yük gemisi olan 1993 Aralık ayına kadar *"Archangeos"* adını taşıdı ve satılarak *"Hıdır Bey"* adı verildi.

Zarife Karahasan'ın vefatı

Hamdi Köseoğlu ve Makbule Köseoğlu'nun kızı, Asım Cafer Karahasan'ın eşi, Zekiye Kurdoğlu, Baha Asım Karahasan, Edip Asım Karahasan, Karahan Asım Karahasan, Ponsu Karahasan ve Cafer Asım Karahasan'ın annesi, Siret Kurdoğlu, Ayla Karahasan, Mehveş Karahasan ve Ayşe Karahasan'ın kayınvaldesi, Deniz Kurdoğlu ve Figen Kurdoğlu, Murat Karahasan, Hande Karahasan, Asım Karahasan, Merve Karahasan, Turgut Can Karahasan ve Kut Karahasan'ın büyükannesi Zarife Karahasan 26 Mayıs 1986 Pazartesi günü vefat etti.

Cenazesi 28 Mayıs 1986 Çarşamba günü Bebek Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Edirnekapı Şehitlik Mezarlığı'ndaki aile kabristanına defnedildi.

Karahasan ailesinin kökleri

Edip Asım Karahasan ailesinin köklerinin Tirebolu'ya iskan edilmiş Karahanlılar'dan geldiği olasıdır. Soyadı Kanunu neşredildiğinde babası Asım Cafer'in *"Karahasan"* soyadını alması, ailenin köklerine ait bu bağlantıyı güçlendirmektedir.

Osmanlı coğrafyasında Musul-Kerkük'te, Halep-Maraş'ta "Kara Hasan, Karahasanlı" adlı nahiyeler vardı[15]. Tirebolu'da Aşağıboynuyoğun köyünde "Karahasan", Piraziz'de Kızılev köyünde "Karahasanlı", Şebinkarahisar yakınlarında "Kara Hasan Gediği" denilen mevkiler bulunmaktadır.

"Kara Hasan" isimli tarihî şahsiyetlerin ve Türkistan Horasanı'nda görülen Karahasan / Karahasanlu aşiretinin Tirebolu'ya yerleşmiş "Kara Hasan" ve ahfadından gelenlerle yakınlığını doğrulayacak yazılı bir belge yoksa da, sözel kaynaklar bu yakınlığı mümkün kılmaktadır. Yurdun çeşitli yerlerinde Ordu, Sivas, Bartın, Rize, Adapazarı, Zonguldak ve Maraş Elbistan gibi şehirlerde bulunan, hatta *"Karahasanoğlu, Karahasanlılar"* adıyla bir dernek çatısı altında toplanmış olan "Karahasanlılar / Karahasanoğulları" ile Tirebolu'daki *"Karahasanoğlu"* ailesinin ve diğer "Karahasanlı / Karahasanoğulları"nın akrabalık bağlarının olup olmadığı tetkike muhtaçtır.

15) Türk Dili ve Edebiyatı Ansiklopedisi, V, 155; Bahaeddin Ögel, Türk Kültür Tarihine Giriş, VI, Ankara 1984, s. 431, 443-444; Nebi Bozkurt, "Lakap", DİA, XXVII, 66; Mehmet İpşirli, "Osmanlılar'da Lakap", a.e., s. 67. Cevdet Türkay, Başbakanlık Arşiv Belgelerine Göre Osmanlı İmparatorluğunda Oymak, Aşiret ve Cemaatler, İstanbul 1979, s. 473. Faruk Sümer, Oğuzlar (Türkmenler), İstanbul 1999, s. 303, 440. Faruk Sümer, Selçuklular Devrinde Anadolu'da Türk Beylikleri, Ankara 1990, s. 59. Faruk Sümer, Türk Devletleri Tarihinde Şahıs Adları, I (yay. hzl. Ayhan Yüksel), İstanbul 1992, s. 328. Ayhan Yüksel, Tirebolu: Bir Sahil Kasabasının Sosyal ve Ekonomik Tarihi (1788-1858), İstanbul 2003, s. 147, 209.

HIDIR SELEK - TUĞRUL SELEK



Hıdır Selek ve
Orse tankeri,
Yer: Serviburnu.
Yıl.1988.
Kaynak: Tuğrul Selek
arşivi.

Eta Patrol Akaryakıt Nakliyatı ve Tic. A.Ş.'nin başkanı Hıdır Selek ve ortağı Osman Oral'ı Kuruçeşme rıhtımın kenarındaki ofislerinde ziyaret ettiğimde, Hıdır Selek Bey bana öğretmenlik yıllarını anlatmıştı. Demektir ki 90'lı yıllardı!





Ali Rıza Kuzucan ve Diploması.

Osman Oral, Deniz Harp Okulu'unda Makine Yüzbaşı rütbesiyle makine dersi hocalarındandı ve bize de derse gelirdi. Her ikisi de müstesna dostlukları olan şahsiyetlerdi.

2014 yılını yaşıyorduk. Oğlu Tuğrul Selek'ten babası Hıdır Selek'in yaşam öyküsünü dinlemek ve kaydetmek için güneşli bir günde Marmaray'la uygarca ve uçarcasına Kazlıçeşme'ye gittim. Tuğrul Selek'le neredeyse iki adım Ötedeki Eta Petrol'a ulaştık.

Hıdır Selek'in yaşam öyküsünü, babası gibi mükemmel nitelikleri olan oğlu Tuğrul Selek şöyle anlattı;

Babam Hıdır Selek 1933 Elazığ doğumludur. Beş altı yaşlarında ailece Konya Karaman'a göç ediyorlar.

Babamım babası olan Dedem İbrahim Selek Elazığ'lıdır. Babaannem Saniye Hanım da Elazığ eşrafından bir alenin kızıymış.

Anneannem Emine Hanım, anne tarafından Dedem Ali Rıza Bey. Onların da aslında yaşam öyküleri son derece anlatmaya değer, hatta kitap olacak kadar o yılların çok çetin ve savaşların etkisiyle günümüzde tanık olmadığımız olaylarla dolu.

Babam ilk okulu ve ortaokulu Karaman'da okuyor.

Birazcık büyüdüğünde Dedem İbrahim'in bakkal dükkanında çalışır, yardımcı etmeye gayret edermiş.

Okuldan hariç zamanlarda babasının dükkanında çalışmak suretiyle biryandan da ticaretle tanışıyor. Çalışmaya öylesine meraklıdır ki, sabahleyin erkenden dükkana gider, içersini süpürür, babası gelinceye kadar dükkanı hazır edermiş.

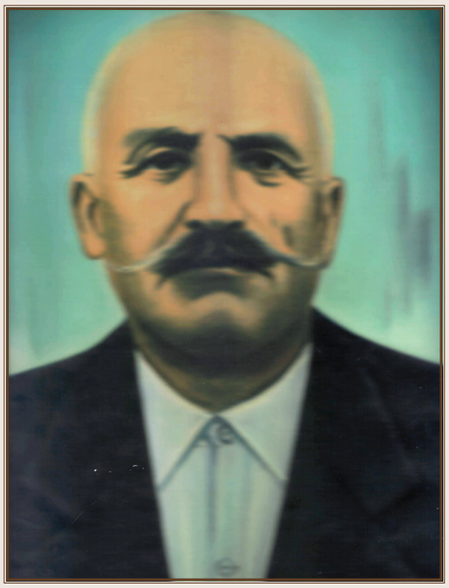
Önce dükkana, sonra okula.

Bize anlattığında derdi ki; *"Her sabah engeç saat 7'de dükkanda olurdum. Dükkanın kocaman asma bir kiliti vardı. Dükkanın kepengini açmak benim yaşımda bir çocuk için pek kolay olmazdı. Ama biraz itelediğimde, kepenk yukarı doğru sarılırverirdi.*

Babam muhakkak okul saatından önce dükkanda olurdu. 'Hadi oğul, şimdi okula.' der, beni serbest bırakırdı. Ben de koşa koşa okulun yolunu tutardım.

Okul bitince, eve gitmeden önce yeniden dükkana dönerdim. Babamdan veresiye defterini teslim alırdım. Babam kime veresiye verileceğini hep biryerlere yazardı.

O yıllarda fakirlik çok fazaydı. Onun içindir ki, bakkalda ne satıyorsak, bazı mahalleden komşularımıza mecburen veresiye verirdik. Ben bakkal yaşamı içersinde ticareti öğrendim. Orası bir okul oldu."



İbrahim Selek. 1883-1955.

Hıdır Selek, Karaman'da lise olmadığından bir dönem Konya'da okuyor ve liseyi Adana'da bitiriyor. Bunun nedeni, ablası ve eşi Adana'da yaşamaktadır. Eniştesi Adana Tren İstasyonu Şefi'dir.

Böylece onların yanında kaldığı okul yıllarında, aynı zamanda gerek okuldan ve gerekse muhitlerinden çok yakın arkadaşlıkları oluyor.

Hıdır Selek bazen de şaka yapar *"Ben yarı Adanalıyım"* demekten hoşlanırmış.

Tuğrul Selek babasını şöyle anlatıyor; Çok iyi bir tüccardı. Hayat okulundan yetişmişti ve çok güçlü bir matematik zekasına sahipti. Hemşehriliğin bir dostluk nedeni olduğunu bilir, karşısındaki Elazığlı ise onlara Elazığlı olduğunu, kimine Karamanlı olduğunu, Adanalı ise Adanalı olduğunu söylerdi.

Lise'den sonra İstanbul'a Tıp Fakültesi'ne müracaat ediyor. Asıl gençlik hayali doktor olmaktır. Fakat Tıp Fakültesi imtihanına gireceği gün, babasının vefat ettiğini öğreniyor. Derin bir üzüntü içersinde yeniden Karaman'a dönüyor.

Ailede babamdan büyük olan ağabeyi Sezai Selek'ti. Ama Sezai Amcam işi gereği pek Karaman'da olamıyordu.

O dönemde babam ailenin Karaman'daki en büyüğü halinde geliyor.

Dokuz kardeştiler; Kardeşlerinin altısı erkek, üçü kızdı. En büyük kardeşten başlarsak, Sezai, Sultan ve Saime, Hıdır, Bahire, Yaşar, Doğan, Hüseyin, Hasan.

Kardeşler o sırada çok küçükler. İki ablası ise evlenmişler, başka şehirlerde yaşamaktalar.

Babası vefat edince

Babası vefat ettiği için artık üniversite hayalini askıya alıyor ve Karaman'da biranlamda aie reisi olarak dükkanın başına geçiyor. Ama birzaman sonra bir küçük kardeşi olan Yaşar Amcam ağabeyine üniversitede okuması için cesaret veriyor.

Babam ancak 20 yaşlarındadır. Küçük kardeşi Yaşar ise orta okulda okumaktadır. O da okulu pek sevmemekte ve ticarete atılmayı tercih etmektedir. Ağabeyine üniversiteye girerse, kendisine para gönderebilecekleri sözünü verir.

Bunun üzerine Hıdır Selek İstanbul'a gelir. Yeniden Tıp Fakültesi yerine, daha kısa zamanda öğrenimini tamamlayarak hayata atılmak ve para kazanan duruma gelmek için Çapa'daki Yüksek Muallim Mektebi'ne girer.

Ancak bitirmeye yakın, öğretmenliğe olan hayranlığına rağmen ticaret yanı ağır basıyor öğrenimine ileriki yaşamında ticaret bilimleriyle yetişmiş olacağı bir başka üniversiteyle devam etmeye karar veriyor.

Çapa Yüksek Muallim Mektebi'ni bitirmesini ardından Sultanahmet'teki İktisadi ve Ticari Bilimler Akademisi'ne müracaat ediyor.

Bu okulda işletme dalından mezun oluyor.O arada bir akrabaları vasıtasıyla müstakbel eşi Hüsniye Hanım'la tanışıyor. Hüsniye Hanım Güzel Sanatlar Akademisi'nden mezun olmuştur.

Matematik öğretmeni Hıdır Selek





Hıdır Selek ve eşi Hüsniye Hanım, çocukları Gül ve Tuğrul ile. Kaynak: Tuğrul Selek arşivi.

Birsüre sonra Hıdır Selek, Hüsniye Hanım'la evleniyor. Çapa Yüksek Muallim Mektebi'nde Matematik öğretmeni olarak mezun olmuştur ve ilk öğretmenliğe Vefa Lisesi'nde başlıyor. Bu okulda hem matematik öğretmenidir ve hem de müdür muavinliği yapmıştır.

Bir dönem Vefa Lisesi'nde görev yaptıktan sonra Elazığ'a tayinini talep ediyor. Beraber Elazığ'a yerleşiyor.

Tuğrul Selek şöyle devam ediyor; Ben ilk çocuklarıyım. Ali Rıza dedem ilk torununu çok seviyor ve kızına ve damadına Elazığ'a gidebileceklerini, ancak torunun kendisine bırakılması istiyor. Ben bir sene dedem ve anneanemle kaldım. Kızkardeşim Gül daha bebekti. Annem ve babam, kızlarıyla Elazığ'a intikal ediyorlar.

Babam yine Elazığ'daki lisede matematik öğretmeni ve müdür muavini olarak görev üstleniyor. Fakat annem beni çok özleyince, dedem ve anneannem beni Elazığ'a götürüyorlar. Bu dönüş beni çok üzmüştür ve dedemden ve anneannemden ayrılmak istemediğimden hayli ağladığımı hatırlarım!

Elazığ'da bir geçmiştir ki, dedem babama İstanbul'a dönmesini öneriyor. Zira memuriyetle biryerlerde kalacağını, fakat ticareti sevmesi nedeniyle çok daha mutlu olacağını söylüyor.

Bunun üzerine 1967 yılında İstanbul'a dönüyorlar.

Yeni bir hayata doğru

Dedemin Bahçelievler, Haznedar'da benzin istasyonu vardı. Dedem bu istasyonu işletmesini söylüyor. Fakat babam kiralamakta ısrarcı oluyor.

Bu benzin istasyonu o sırada Shell şirketi ile anlaşmalıdır. Babamın bir okul arkadaşı Mobil'de önemli bir mevkideymiş. Birgün karşılaştıklarında Mobil'le anlaşma yapmasını öneriyorlar. O yıllarda Mobil, bu istasyonun Shell'den Mobil'e dönmesi için bir milyon TL gibi bir para ödüyor.

Toprak sahibi olduğundan bu parayı babam dedeme teslim ediyor. Böylece Mobil'e dönüyorlar ve Mobil de bu istasyonun işletmeciliğini babama 20 yıllığına kiralıyor. Dedem aldığı parayla bu istasyonun hemen arkasında bir soğuk hava deposu inşa etmiştir.

Babam da tamamiyle bağımsız şekilde bu benzin istasyonunu işletiyor.

Ben yaz tatillerinde babamla bu istasyona gider ve para alışverişini öğrenirdim. Babamın bize öğrettiklerinin önemini çok takdirle anıyorum.

1988 yılına kadar bu benzin istasyonunu işlettik. O yıllarda babam bana doktor olmak hayalini ve özlemini anlatır ve benim doktor olmamı isterdi. Fakat benim doktor olmama imkan yoktu, zira nerede bir kan görsem, hemen bayılırdım!

İtirazıma rağmen babam ısrarında devam ederken, birgün kızkardeşim Gül'ün ayağına iğne battı. İğne bir de kırılmış. Derhal hastaneye gittik ve ameliyat ettiler.



Kuruçeşme'de Eta Petrol merkezi. Rıhtımdaki Doğan Selek tankeridir. Yıl: 1989. Kaynak: Tuğrul Selek arşivi.

Enson birhafta sonra dikişleri alınacaktı. Babam, kızkardeşim ve ben doktorun muayenehanesine gittik. Babam doktora benim doktor olacağımı övünerek söylerken, ben o açık yarayı görünce anında bayıldım. Babamın doktor olmam için umudları orada sona erdi!

Benzin istasyonunda Mobil'le olan ilişkileri İstanbul'da kömürden fueloil'e geçiş sürecinde çok daha arttı. Fuel oil bayiliği bu dönemde daha da ilerleme gösterdi.

Küçük bunker tankerleriyle Anadolu Yakasından Yedikule'deki Batı Yakası Kumcular Kooperatifi'nin bir iskelesine taşıma yapılıyordu. Burası artık Zeyport'tur. Oradan da kara tankerleriyle istasyona fuel oil gelmekteydi.

Armatörlüğe bir adım

Babamın bir anlamda armatörlüğe adım atması 1972 yılından bu döneme rastlamaktadır. Önce beş ortak arkadaşlarıyla birlikte Kemal Telli'nin 600 tonluk *"Manyas"* isimli bir tankerini kiralıyorlar. Bu ilk gemimizdir.

Babam sonra bu tankere biraz boy verdi ve bu tanker 800 tonluk hale geldi.

Şu hususu düzeltmeliyim; gemiyi satın almadan önce Kemal Telli'den kiralıyorlar, Fakat Kemal Telli iyi kâr edildiğini görünce, her seferinde navlunu arttırıyor. Sonunda babam Kemal Bey'e bu gemiyi satmasını öneriyor. Geminin satın alınması böyle olmuştur.

Satın almak için fuel oil işi yapan arkadaşlarına öneriyi götüren babamdır. Bu arkadaşlarından biri eski bir bahriyeli makine zabiti olan Osman Oral'dır. Diğerleri Eray Önol, Memduh Genişol ve ablasının eşi olan eniştesi Mehmet Çetiner'dir.

Kısa bir zaman sonra Ambarlı'da tanklar inşa ediliyor ve yakıt tankerleri bukez Ambarlı'ya sefer yapmaya başlıyorlar. Ayrıca bu mesafe için daha yüksek tonajlı tankerler devreye giriyor. Ambarlı'dan fuel oil sevkiyatı tamamiyle ağırlık kazandığından Manyas tankerinin iş yapacağı bir imkan kalmıyor. Dolayısıyla gemi ellerinde kalıyor. Ortaklar telaşlanıyorlar ve babama bu işe kendisinin başlattığını ve bu zor durumdan da kendisinin çıkartmasını istiyorlar. Talepleri de tankeri süratle satmaktır.



Hıdır Selek ve Osman Oral "Manyas" gemisine ortak oluyorlar

Babam ise gemicilikte sıkıntı dönemler olabileceğini ve ardından çok daha verimli günler geleceğini söylüyorsa da, israrla paylarını satmakta direniyorlar. Neticede babam bu gemiyi kendisine satmakarını öneriyor. Diğer ortaklar bundan çok memnun oluyorlar ve imkanı elverdiğinde paylarını vermesi şartıyla anlaşıyorlar. Sadece Osman Oral hissesini satmıyor ve babama birlikte çalışmak istediğini söyleyince, babam son derece memnun oluyor. Bu gemiye ortak kalıyorlar ve vefatlarına kadar da derin dostluklar içinde yaşıyorlar.

Demektir ki, 1975 yılına gelinmiştir ve kazandıklarıyla 1977 yılında günümüzde E-5 üzerinde Havaalanı'na yakın Londra Kamping'in olduğu yerdeki Yeni Bosna sapağında bir benzin istasyonu daha açıyor. Yine işletmeciliğini Mobil'den kiralıyor.

Ben o sırada İstanbul Erkek Lisesi'nde okuyordum. Okul'dan 1980 yılında mezun oldum ve Üniversite öğrenimine Amerika'da devam etmek istedim.

Babam bu kadar uzaklara gitmemi pek istemiyordu. Sonunda ısrarım karşısında duraladı; Sanırım babamın babası İbrahim Dedemizin Amerika'ya göç etmiş olması aklına geldi.

İbrahim dedemiz Harput'taki misyoner okulundaki Amerikalı misyonerlerin yardımıyla 1910 senesinde Amerika'ya göç ediyor.

Bu göçün arkasındaki nedenler arasında o yörelerde yaşayan Ermenilerin Rusların kışkırtmasıyla Türk komşularına yaptıkları mezalimin etkisi çok büyüktür.Böylece dedem iki kuzeniyle Trabzon'da bir gemiye biniyorlar ve İstanbul'a geliyorlar.

İstanbul'da buldukları bir gemiyle Marsilya'ya gidiyorlar ve orada aylarca Amerika'ya gidecek gemi bekliyorlar. Nihayet buldukları bir gemiyle Boston'a gidiyorlar. Orada Pibody isimli bir kasabasında deri tabakhanelerinde 20 yıl çalışıyorlar.

Dedemin hikayelerini çocuk yaşlarımda çok dinlemişimdir.

Babam Amerika hayalimin muhtemelen dedemden geçtiğini söyleyerek sonunda Amerika'ya üniversite öğrenimi için gitmeme razı oldu.

Dedem ise oralarda 20 sene yaşıyor ve hiç evlenmiyor. Yirmi sene sonunda geri dönüyor ve babaannemle evleniyor.

Bir şartı, babasının yerini bulmamdı. 1980 yılında Miami'deki üniversitede endüstri mühendisliği öğrenimi gördüm. Dört yıl süren öğrenim sırasında annem babam ve kızkardeşim Amerika'ya geldiler ve bir ay kaldılar. O sürede Bostan'a gittik.

Harward Üniversitesi'nin Türkoloji Bölümünde Profesör olan Şinasi Pekin isimli bir arkadaşı vardı. Bizi evinde ağırladı. Eşi Gülay Hanım da Yüksek Muallim Mektebi'nde mezundu.

Şinasi Bey dedemin yaşadığı yerinde Pibody olduğu söylemiştir. Orasını da gördük.

1985 yılında İstanbul'a döndüm. Ben Amerika'ya giderken sadece Manyas tankeri ve iki benzin istasyonu vardı. 12 Eylül darbesi oldu sırada İstanbul'daydım ve ben Kimya'dan ikmalim olduğu için dönmek zorundaydım. Neyse Amerika'ya gidebildim ve böylece üniversiteyi bitirerek yeniden İstanbul'a döndüm.



"Gemi inşa sanayiine gereken önem verilmelidir"

Tuzla özel sektör tersaneleri ...bahsiyarlık duyuyorum" dedi. ...Memleketimizin daha sanayileşme hamlelerinin başında tersane ve gemi inşa meselesinin, bu işlerin başında olanları eskiden beri alakadar ettiğini, tarihimiz incelendiğinde, Türklerin denizci bir ulus olduğu görülecektir, hatırlatan Başbakan Turgut Özal, "Ama her meselede olduğu gibi ...iktisaden zayıf düşen Osmanlı devleni ve hâliyle böyle bir mirası teslim alan Türkiye Cumhuriyeti deniz ticaretine yeterli ehemmiyeti vermemiştir." diyerek üç senelik bir kısa zaman içinde Tuzla'da özellikli gemi inşaatına da ulaştığımızı söyledi.

Gemi inşa sanayiinin aynen otomotiv sanayii gibi çok muhteşif sanayii dahun bitarada çalıştığı bir sanayi türü olduğunu hatırlatan Başbakan Turgut Özal, bir gemi inşaatında değişik inşa dalları üretimi bulunduğuna işaret etti. Turgut Özal, "Bu sebeptedir ki, Türkiye'de gemi inşa sanayiine gereken önem verilmesi şarttır." dedi.

Başbakan Turgut Özal, Türkiye'nin şartları içinde gemi inşa sanayiini güçlendirmek yönünde kararlı olduklarını, tüm meselelerin yeniden gözden geçirileceğini, satış meseleleri ile diğer problemlerin bir bütün halinde tamamlanacağını söyledi.

Fotoğrafta halen donatım işleri devam eden M/T Orse dümyevi madde tenkeri denize indirilme sırasında gö-lüyor.

Hıdır Selek:

"Türkiye'nin ilk kimyevi madde tankerini inşa ettirmek bize nasip oldu"

Y.Müh. Celal Çiçek yönetimindeki Tuzla Deniz Endüstrisi-Çiçek Tersanesi'nde inşa edilen M/V Orse kimyevi madde tankeri hakkında görüşüne başvurulan Hıdır Selek; "Son üç yılda denizciliğimiz hükümetlerimizin yakın ilgisi ile ele alındığı ve linkleşkaydedildiği ve aynı zamanda denizcilik politikası arayışı içinde geçen bir dönem olmuştur. Bu gelişmeleri şöyle sıralayabiliriz: Deniz ticaret filosu son üç yılda 2 milyon dwt.'dan 4.3 milyon ...nesi gemi inşaatına başlamıştır. Haliç ve İstanbul Boğazındaki tersaneler, Tuzla'ya taşınmış ve yatırıma başlamıştır. Bu tarihten beri 350.000 dwt civarında gemi kızağa konmuştur. Bu gelişmeler muvacehesinde Etz Petrol Akaryakıt Tic. ve Nakliyatı A.Ş. olarak Türk ekonomisine ve deniz taşımacılığına hizmet maksadıyla inşa ettirdiğimiz 3250 dwt'luk M/T Orse isimli kimyevi madde tankerimiz İMO, Solas kuralları-ne uygun özellikleriyle Türkiye'de bu sınıfın ilk gemisini oluştur-...ran, Yunanlı firmanın, sırf üç veya birkaç değişik firmayla uğraşmaya alışkın olmaması nedeniyle, talepten vazgeçtiğini söyledi.

Yabancı firmalara karşı azami derecede güven yaratmaya değer verdiklerini söyleyen Tevfik Moran, uzun yıllardır Türkiye'den ülkeli ikmal yöntemiyle işlerin yürütülmesinden ötürü, çekingenliğin el'an baskısını sürdürdüğünü belirtti.

Yabancı gemilere et ihracatını yapan örneğin Gedon Ltd. ile Türkiye'den başka ülkelere et ihracı eden firmalar arasında hiçbir fark bulunmamasına rağmen, et ihraç eden diğer firmaların vergi indeni aldıklarını, buna karşılık gemi ikmalcilerinin hiçbir vergi indeninden yararlanmadıklarını hatırlatan Tevfik Moran, "Döviz girdilerini artırmak için çırpınıken, sadece büyük miktarlarda döviz için değil aynı zamanda muntazaman ve garantili olarak kazanılması döviz imkanları da ele alınmalı, katı ve gayrisi kurallar süratle iptal edilerek, uluslararası ahlaklar yaratılmalıdır." dedi.

Gedon Ltd.'nin adresi şöyle: Hacı Emin Efendi Sk. 32 Nişantaşı/İstanbul Tel (1 1482052-1416109 Telex: 2286 cev tr.

Bekir Mete:

"M/V Mete 1400-1900 DWT'luk ve özellikli bir kuru yük gemisidir"

1250 dwt'luk 1979 yapım kuru-yük gemisi ile armatörlük hizmeti verdiklerini belirten Mete Kardeşler Ltd. Şti. kurucu ortaklarından Bekir Mete, ayrıca 500, 750 ve 800 dwt'luk üç küçük gemileri daha bulunduğunu söyledi. Halen Gökmis Tersanesi'nde donatımı devam eden M/V Me-...te'nin 1400 1900 dwt'luk kuru yük gemisi hakkında açıklama yapan Bekir Mete şöyle dedi: "95.000 kübik fit doküme, 81.000 kübik fit balya yükü alabilmektedir. 1000 bhp ana makinesi ile 1 mil süratı yapmaktadır. Solas kaidelerine uygundur."

Erol Yılmaz Akçal Stockholm toplantısına katılıyor

İstanbul Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Erol Yılmaz Akçal'ın İsveç'in başkenti Stockholm'de yapılacak olan Uluslararası Ticaret Odası kongresine katılacağı açıklandı.

Kısa adı ICC olan International Chamber of Commerce'in 17-20 Haziran tarihleri arasında yapılacak kongresine Birleşmiş Milletler Teşkilatı temsilcileri, AET, OECD, GATT ve EFTA gibi kuruluşlar yanında Olaf Palme, David Rocfeller ve Henry Ford gibi devlet ve işadamları katılmaktalar.

Türkiye'den İstanbul Deniz Ticaret Odası temsilcisi olarak katılacak olan Yönetim Kurulu Baş-...ti sırasında Türk deniz ticaret ilgili konularda muhtelif görüşmeler yapacağı da belirtilmekte.

Ticaret gemilerinde uydu TV istasyonunu seyretmek imkanı doğdu

Amerikan Seatel firması, ticaret gemilerine uydu aracılığı dünyanın nereisinde olurlarsa olsunlar Amerika'nın TV programlarını seyretme imkanını sağlıyor. Satellite TV programlarını almak için Seatel 8484 TV sistemini

Hıdır Selek'in Dünya Gazetesi'ndeki beyanatı; "Türkiye'nin ilk kimyevi madde tankerini inşa ettirmek bize nasip oldu".

Çiçek tersanesi'nde ilk tanker " Orse" inşa ediliyor

Bu yıllarda Başbakan Bülent Ulusu'nun bir denizci olması ve denizciliğe önem vermesi sayesinde tesis ettirdiği reeskont kredili Gisat Kredisinden yararlanarak babamla ortağı Osman Oral'la Celal Çiçek'e ait Deniz Endüstrisi A.Ş., Çiçek Tersanesinde 3000 dwt'luk normal bir tanker inşaatına başlıyorlar.

Bu tankere *"Orse"* adını veriyorlar.

O tankerin inşaatı devam ederken Edip Karahasan'la tanışıyorlar. Osman Oral BP kökenliydi. Osman Oral ile Edip Karahasan çok yakın arkadaştılar.

Edip Karahasan da BP'de önemli bir mevkide bulunmaktadır. Bir şekilde armatörlüğe geçmiştir. Babam, Edip Karahasan'la Osman Oral vasıtasıyla tanışmıştır ve zamanla çok dost oluyorlar.

Edip Karahasan'ın *"Asım Cafer"* isimli 1000 dwt tonluk bir tankeri vardı. Bu tankeri satın alıyorlar. Bu tankere *"Ali Rıza Bey"* adını veriyorlar. Bu tanker senelerce çalıştı. Sonra sattık, ben geçen senelerde hâlâ çalıştığını gördüm.

O günlerde Mobil madeni yağ sevkiyatı için 200 tonluk bir barge istiyor. Babam o zaman Osman Oral'la yine Celal Çiçek Tersanesi'nde *"Uçan at"* ismini verdikleri küçük bir tanker inşa ettiriyorlar. *"Orse"* ve *"Uçak At"* 1984 senesinde denize indiriliyor.



Eta Petrol adına Çiçek Tersanesi'nde inşa edilmekte olan Orse ve Doğan Kaman'a ait Doğan Kaman tankerleri.



Başbakan Turgut Özal, Tuzla Tersaneler bölgesini gezerken, Y. Müh. Celal Çiçek'in Çiçek Tersanesi'ne de geliyor. Fotoğrafta (Soldan) Çiçek Tersanesi Başkanı Y. Müh. Celal Çiçek, Başbakan Turgut Özal ve Hıdır Selek görülmekteler.

Babam, yaşamı boyunca Adalet Partisi olmuştur ve Süleyman Demirel hayranıydı. Turgut Özel hükümet kurduğunda Enerji Bakanı Sudi Türel olmuştur.

Südi Türel Bey babamın evvelden çok yakın arkadaşlarındandı ve enerji piyasası hakkında görüş alışverişi yaparlardı. Birgün Turgut Özal Tuzla'daki tersaneler bölgesini gezmek üzere geliyor ve kızakta kalmış gemileri görüyor. Krediler çıkmış, enflasyon yüzünden doların çok hızlı yükselmeden dolayı gemiler tamamlanmadan kızakta kalmışlar. Turgut Özel bunun üzerine Çiçek Tersanesi'ne geliyor ve orada kızakta kalmış başka gemileri görüyor. Bunlardan biri de Orse'dir. Babamı çağırıyor ve gerekçesini sorduğunda babam kredinin yetersiz kaldığını söylüyor.



Alp Selek ve Uçan At tankerleri.
Kaynak: Tuğrul Selek arşivi.

Turgut Özal "Orse"yi kimyasal tankere çevirmeyi öneriyor

Turgut Özal o noktada çok ilginç bir değerlendirme yaparak herkesin ya kuruyük veya normal tanker inşa ettirdiğini ve kimsenin kimyasal tanker inşa ettirmediğini işaret ederek, Orse'yi kimyasal tankere çevirmeyi öneriyor.

Babam da normal bir tankeri bitiremediklerini, kimyasal için çok daha büyük parasal yatırıma ihtiyaç olduğunu söyleyince, özel kalem müdürüne dönerek *"Hıdır Selek'in ilave kredisini çıkartın ve bu tanker kimsayal tankere dönecek"* diye talimat veriyor.

Babam hiç ummadığı bir zamanda Ankara'dan kredinin çıktığı haberi veriliyor ve gelip gerekli işlemi yaptırması isteniyor. Hakikaten 3250 dwtluk bu tanker Türkiye'de ilk yapılan kimyasal tanker oluyor.

O arada 1950 yapısı 300 tonluk küçük bir gemi daha alıyorlar. Bu gemi, Et Balık Kurumu'na ait dondurulmuş et taşıyan gemiyken tankere çeviriyorlar ve *"Doğan Selek"* adı veriliyor.

Ben 1986 yılında mezun olarak İstanbul'a döndüğümde *Manyas, Orse, Uçan At, Ali Rıza Bey, Doğan Selek* isimli beş gemimiz vardı. Akaryakıt işi haliyle geride kalmıştı ve armatörlük ağır basmıştı.

Kendi açımdan iyi ki endüstri mühendisliği öğrenimi görmüştüm. İşletmecilik ve endüstri mühendisli alanında bilgi birikimim ileriki yıllarda çok işime yaradı.

Üniversiteden sonra hayat okulunda öğrenime devam

1986'dan 1993'e kadar, yani babamın vefatı tarihine kadar bir üniversite de onun yanında bitirdim. Tutuğunu kopartan ve atak bir kişiliğe sahipti. İşine son derece sadıktı. Son derece intizamlıydı. Kendisini bir gün bir kravatsız, ceketsiz görmemişimdir.

Şirket Kuruçeşme'de sahildeydi. Babam benim önce benin istasyonunda çalışmamı istedi. Amacı benim ticareti yerinde öğrenmemi istiyordu. Bir sene benzin istasyonunda çalıştım. Haftada bir gün de Kuruçeşme'ye gidiyordum.

Şirketimizin adı Eta Petrol'dü. Bu ismi biz vermedik; Eta Petrol Akaryakıt Nakliyatı ve Tic. A.Ş. bizden önceki bir şirketti. Babam ve Osman Oral amcamız bu şirketi satın aldıklarında zaten adı Eta Petrol imiş ve aynı isimle devam ediyorlar. Orse adı ise Osman Oral- Hıdır Selek'ten gelen bir kısaltmadır.



Tuğrul Selek ve eşi Giacomina Selek.

Bir zaman sonra Mobil Kuruçeşme'deki yerini satınca, oradan çıkmak mecburiyeti doğdu; Babamın apartımandan komşusu olan bir Rum arkadaşı, Rum Vakfı'nın başkanıymış. Kazlıçeşme'de Rum Vakfı'ın biryeri olduğunu haber veriyor.

Halen bulunduğumuz yer, Rum Vakfı'na aittir ve o yıllardan beri kiracısı olarak bulunuyoruz.

Babamın ve Osman Oral amcamızın vefatından sonra işleri haliyle ben devraldım. Babam yokluk yıllarından gelmişti. Onun için ticarette mücadele etmeyi öğrenmişti. Bize de ticaret hayatını öğretti. Onun kadar değilse de, sayesinde çokşey öğrendim. Diğer taraftan kendi çektiklerini bizlere yansıtmadan rahat bir ortamda, en yüksek öğrenimi yapmamız adına tüm imkanlarını seferber etti.

Kızım Yasemin ve oğlum Alp de Amerika'da öğrenim görüyorlar. Yasemin, University of Michigan ann Arbor da endüstri mühendisliği okudu.

Halen Miami Üniversitesi'nde Endüstri Mühendisliği üzerine master yapmakta. Bir sene sonra mezun olacaktır.

Oğlum Alp, Boston'da okumakta ve İşletmenin bir branşı üzerinde öğrenim yapmaktadır.

Murat Karahasan'la ortaklık kurduk

Babamın vefatını takiben kızkardeşim Gül'le beş tankercilik işlerimize devam ettik.



Eta Tankeri

Piyasada biraz daha büyümek gibi bir fikir doğduğunda Murat Karahasan'la ortaklık kurduk ve 1993 sonunda *"Hıdır Bey"* adını verdiğimiz 41.000 dwt'luk kuruyük gemisini satın aldık.

Murat Karahasan'la birkaç gemi daha satın alarak filomuzu büyüttük. Bir dönem kendimize ait veya işletmesini yaptığımız 19 gemi vardı. Ortaklığımızın adı Karahasan Denizcilik Şirketler Grubu'ydu.

Denizcilik piyasasının girdiği sıkıntılar karşısında kuruyük gemilerimizi sattık ve bir anlamda faaliyetimizi durdurduk.

Günümüzde Eta Petrol'de Mobil'in madeni yağ taşımacılığını yapıyoruz ki, asıl kızkardeşim Gül tarafından yönetilmektedir.

KAPTAN M. ALEV TUNÇ



Kaptan M. Alev Tunç armatörlüğe uzanan yoldaki yaşam öyküsünü ve tanık olduğu olayları şöyle anlattı; Ben Mehmet Alev Tunç, annem Ülkü Tunç ve babam Cemal Tunç. Babam tarafından dedem M. Tacettin Tunç. Baba tarafından Büyük dedem Binbaşı Cemal Bey; Kurtuluş savaşı sırasında Söğüt (Bilecik) Askerlik Şubesi Başkanıyken ihtiyaç dolayısı ile Kurtuluş Savaşı'nda Doğu Cephesi'ne savaşa gider ve orada şehit olur.



Kaptan Alev Tunç'in dedesi M. Tacettin Tunç ve büyük dedesi Binbaşı Cemal Bey; Kurtuluş Savaşı sırasında Söğüt (Bilecik) Askerlik Şubesi Başkanıyken ihtiyaç dolayısı ile Kurtuluş Savaşı'nda Doğu Cephesi'ne gider ve orada şehit olur. Kaptan Alev Tunç intikal etmiş olan İstiklal Madalyası'nı işyerindeki odasında duvardaki çerçevesinde gururla saklamakta.

Şahsıma intikal etmiş olan İstiklal Madalyası'nı işyerimdeki odamda duvardaki çerçevesinde gururla saklıyorum.

Anne tarafından dedem Veysi Büyükdora demiryollarında Haydarpaşa'da İşletme Müdürlüğü ve bir dönem de İskenderun Limanı'nda Liman Müdürlüğü yapmış; Anne tarafından Büyük dedem ise Es Seyid Mehmed Rifat Efendi'dir, kendisi Sarayın Huzur Hocası olup, muhtelif kütüphanelerde yazmış olduğu tesbit edilmiş 39 kitabı vardır.

Dayım Erol Büyükbora 1959 senesi Yüksek Denizcilik Okulu Güüverte bölümü mezunudur. Benim de denizciliğe aşkım, dayımdan ileri gelmektedir.

Babam savcıydı, Hassa (Antakya), Yerköy (Yozgat), Polatlı (Ankara) ve Ankara'da görev yaptı ve biz de ailece bu şehirlerde yaşadık. Yazları İstanbul'a Feneryolu'nda Anneannemlere misafir gelirdik. Dayımın çalıştığı gemisi İstanbul'da ise Dayımla beraber gemisine giderdim. Eğer kısa bir sefere çıkıyorsa beni de yanına alırdı.

İlk okuldan beri denize ve denizcilerin yaşamına tutkuyla büyüdüm. İlkokulda çocuklara büyüyünce hangi okula gideceksin? Ne olacaksın diye sorulur ya Ben de "Yüksek Deniz Ticaret Okulu'na gideceğim, Kaptan olacağım" derdim.

Seneler geldi geçti, liseyi Ankara'da (Kurtuluş Lisesi) bitirdim ve üniversite imtihanlarına girdim. Ya baba mesleğini seçecek hukukçu olacaktım yada dayımın mesleğini tercih edecek ve kaptan olacaktım.

Öncelikle Hukuk Fakültesine girdim ve derslere başladım. Fakat kısa bir süre sonra Yüksek Denizcilik Okulu'ndaki puanlar açıklandığında bu okulu da kazandığımı gördüm. Bunun üzerine Hukuk Fakültesi'nden kaydımı olarak 1973 yılında Ortaköydeki Yüksek Denizcilik Okulu'na girdim (Şimdi okul İTÜ Denizcilik Fakültesi oldu ve Tuzla'ya taşındı).

Bu okuldan 1977 yılında mezun oldum, hemen gemilerde zabit olarak çalışmaya başladım ve daha sonra 1979-80 senelerinde askerlik görevimi yedek subay olarak Büyükdere'deki Deniz Ulaştırma Komutanlığı'na bağlı bulunan gemilerden TCG Lapseki'nin ikinci komutanı olarak yaptıktan sonra, Denizde çalışmaya devam ettim ve 1982 yılında 26 yaşında Dena-1 gemisinin kaptanı olarak göreve başladım (Muzaffer Gazioğlu ile Demir Karamancı ortaklığı Süperlit Elyaflı Çimento, Şarık Tara başkanlığında Enka ve Nuri Cerrahoğlu başkanlığındaki Cerrahoğulları T.A.Ş. birlikte Dena Denizcilik şirketini kurmuşlardı). Böylece, Türkiye'de en genç Kaptan'lık yapmış kişisi unvanını kazandım.



Bu fotoğrafta Esat Edin, Selim Arda, Orhan Gürün, Gökçen Seven ve diğer arkadaşlarımız var. 1993 yılı, benim Dena Denizcilik'teki yıllarımdan bir hatıra. Yine de sohbetlerimizin konularından biri çoğu kez gemi adamlarına daha iyi eğitim imkanları olurdu.

Bu gemide 1982 yılında altı ay kadar kaptanlık yaptım ve işime devam ederken aynı firmadan karada iş teklifi aldım. O yıllarda bu genç yaşata kaptan olabilmek hele hele karada iş bulmak bizler için hayal bile değildi. Genel Müdürümüz Sn.Selim Arda, teknik danışmanlık yapan Sn.Gökçen Seven ve Sn.Orhan Gürün'ün destek ve yardımlarını hiçbirzaman unutamam, Dena Denizcilik iki gemi satın almıştı. Bunlar Dena-1 ve Lisa B'dir, Ben her iki geminin de teslim alışında bulundum.

Bu şirketin ticaret işleri tamamlandığı 1983-84 yıllarında Sn.İrfan Erdem'e ait Kök Tersanesi'nde "Boras" isimli gemi inşa edilmişti. (Bu tersanenin yerinde halen Sedef Tersanesi vardır). Geminin sahipleri bana iş teklif etiler. Bu gemiyle düzenli hat seferlerini kurdum. Daha sonra bu geminin işletme şirketi Bortrans'a hissedar oldum.

Bu sıralarda 1984'de merkezi İskenderun'da olan Lyonel Makzume şirketiyle ortaklaşa ana amacı chartering olan Lam- Bortrans şirketini kurduk. Bu şirket bir sene devam ettiyse de istenilen verimlilik alınamadığından biz hisselerimizi LAM'a devrettik.

Ben de bazı katılımcılarla 1985'de Bora Denizcilik şirketini kurdum. Bu grupta Boras Grubundan İsmet Atlı ve Abdurrahman Nazif Ekemen ile Ömer Ömeroğlu yeralıyordu.

Bu 1985 senesi benim için sanki dönüm noktası oldu beraber çalıştığımız çok sevgili Eşim Teni TUNÇ ile aynı sene 1985'te evlendik.

Bu sürede Boras gurubuna ait 9,400 dwt'luk "Kınalı-1" gemisinin inşaatı tamamlandı. Bu gemiye kazançlarımızı katarak Bora olarak küçük hissedar olduk. Daha sonraki dönemde Boras grubu hisseleriyle geminin hisselerini değiştirdik. Onlar, brokerlik şirketinden çıktılar.

Birbuçuk yıl sonra Kuzey Kıbrıs Cumhuriyeti'ndeki bir müteşebbis olan Kadim dostum

Sn.Akıl Ağaoğlu ile ortak bir gemi satın aldık. Bu gemi Malta'da laid-up durumdaydı. 1250 dwt'luktu ve "Halil Ağa" (Akil Ağaoğlu'nun Babasının adı) adını verdik. 65.000 Dolara satın aldığımız bu gemiyi Türkiye'ye getirdik. Bu gemiyi iki sene çalıştırdıktan(genellikle İstanbul/G. Mağusa hattında) sonra Suriyeli bir armatörlük firmasına sattık.

Boras grubunun gemilerinin işletmeciliğini yaparken, gemi işletmeciliği faaliyetlerimizi artırdık. Ayrıca Akıl Ağaoğlu (Latifoğlu Ltd.)'na 3,000 dwt'luk bir(Halilağa) gemi ve hemen peşine ikinci gemi Seatide satın alındı ve işletmesini Biz üstlendik.

Bu dönemde İtalyan Adriyatik kıyılarından G.Mağusa/Mersin/İskenderun düzenli konteyner ve genel yük taşıması yapıyorduk; şimdi bu konteyner hattını nasıl yaptığımızı anlattığımda gençler inanmıyor ve sanki hayali konuşuyorum sanıyorlar... Taşımayı yaptığımız bazı gemiler kuru yük kosterleri 2-3.000 dwt gemiler ve ne güverte ne de ambar içinde standart haplama (lashing) yer ve malzemeleri yok. Ambar Kapakları üzerine kaymayı önlesin diye tahta koyar ve konteynerleri de zincir, kerye, liftin vs. ne bulursak, sıkı sıkıya bağlardık. Allah'a Şükür yıllarca taşıdık ama hiçbir fire veya sıkıntı da yaşamadık. Bu konyetnerlerin bir de ambar içine yüklemeleri vardır ki lego gibi yerleştirirdik en ufak hacmi değerlendirebilmek için; büyük forkliftlerle konteynerleri yerleştirirdik. Tırlar yolda 3 konteyner geliyor denirdi gemiyi bekletir malları alırdık. Her ambarın yarısı konteyner diğer yarısı da genel yük olurdu.

1993 senesinde bir İtalyan firmasından "Night Fever" isimli bir gemiyi satın almıştık. Bu gemidaha sonraları bir yangın sonucu tam kayıp olmuştur. O sıralarda D.B. Deniz Nakliyatı T.A.Ş., filosundaki bazı gemileri satışa çıkartmıştı. Biz de "Büyük Reşit Paşa", "Namık Kemal", "Mimar Sinan" isimli genelyük gemilerini satın aldık. Bu gemileri birkaç yıl çalıştırdıktan sonra navlun krizlerini yaşadığımız dönemde Hindistan'da hurdaya verdik.

Sovyetlerdeki devrimsel değişimin ardından Türkiye ve yakın ülkelerde faaliyetini sürdüren Acentelik şirketimizin bir uzantısı olarak Ukrayna'da acentelik şirketi açtık. Bu arada Türkiye'ye bazı Rus firmaları gelmeye başlamıştı. Biz de Kama River Shipping firmasıyla anlaşma tesis ettik ve iki adet nehir gemilerini Tuzla Tersaneler bölgesinde çok büyük onarım ve dönüştürmesini yaparak nehir-deniz gemileri haline çevirdik ve yap işlet devret modeliyle hayatiyete geçirdik. Aynı firmanın bize önerdikleri 8 gemisinin de bir müddet işletmesini yaptık.



Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Deniz Harp Okulu için inşa edilen eğitim gemileri

Türk Gemi İnşa ve Gemi Onarım sanayinin kalbi olan Tuzla'da 1993 yılında Bora Denizcilik A.Ş.'nin elektrik ve elektronik yatırımını gerçekleştirdik.

Kuruluşundan bu yana, Bora Elektrik & Elektronik deniz ve kıyı endüstrisi hem de endüstriyel elektrik ve elektronik sistemleri alanında ileri işler yaptık(2008 senesinde "Golden Anchor" ödülü almıştık). Biz dünya çapında hizmet vermek için deneyimli bir ekip kurduk, ancak 2008 krizinden sonra gemi inşa işlerinin durması sonrası 2012 senesinde bu şirketin faaliyetini durdurduk.

1994 yılında Bora Sigorta Aracılık ve Hizmetleri Anonim Şirketini faaliyete geçirdik. Bu şirketimizle Bora Grubu'na ve tüm Türk denizcilik sektörüne Ulusal ve Uluslararası etkin ve doğru sigorta hizmeti vermeye başladık ve halen devam etmekteyiz. Tüm diğer dünya sigorta pazarlarının yanında İlk kez İtalyan pazarını Türkiye'ye getirdik ve bu sayede Türk armatörlerine alternatif pazar imkanı ve prim tasarrufu sağladık.

1997 yılı sonunda Savunma Bakanlığı, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Deniz Harp Okulu için sekiz adet eğitim gemisi ihalesi açmıştı. Biz bu ihaleyi kazandık ve Düzgit grubuyla birlikte inşa ederek 2000 yılı sonunda Deniz Harp Okulu Komutanlığı'na teslim ettik.

2000 yılında artık çok daha yoğun olarak armatörlük faaliyetlerimiz başladı.



MV Mistral.
Kaynak: Bora Denizcilik Arşivi.

Romanya'da 2000 yılında inşa edilmiş GL Klaslı 5300 dwt'luk "Mistral" isimli gemiyi Alman bankasından sağladığımız krediyle satın aldık. Böylece uluslararası kredi kullanmak gibi bir deneyimi de kazanmış olarak uluslararası sularda daha kapsamlı gemi çalıştırmaya yöneldik.

Bu geminin inşa yapısı, tasarladığım yeni bir yapıya / büyütülmeye müsaitti; 5.274 dwt'luk gemiyi Tuzla'da boy ve yükseklik vererek 7.321 dwt'a yükseldi ve halen de filomuzda çalışmaktadır.

Ardından 16,600 dwt'luk "Royal" isimli bir gemiyi ve ardından 8.900 dwt'lik "İmbat" adını verdiğimiz bir gemi satın aldık. Bu gemileri 8.800 dwt'lik "Aras" adını verdiğimiz dördüncü gemimiz izledi.



(Soldan) Zeyyat Selimoğlu, Kaptan Alev Tunç ve Kaptan Refik Akdoğan.

Genel Merkezimizi 1996 yılında Karaköy'den Maltepe'ye Taşıdık.

Bora Denizcilik Sanayi ve Tic. A.Ş., sektöründe 30 yılı aşkın bir süredir kendine ait, işlettiği ve kiraladığı gemilerle taşımacılık yapmaktadır. Proje ve ağır yük taşımacılığının dünyada kazandığı önemi göz önüne alan şirketimiz sektörel ihtiyaçlara daha iyi cevap verebilmek için Bora Şirketler Grubu bünyesinde Bora Proje Ağır Yük Taşımacılığı ve A.Ş firmasını kurarak, dinamik ve deneyimli kadrosu ile adresten adrese proje ve ağır yük taşımacılığı hizmetlerine devam ediyoruz. Bu taşımalarımızda gereğine göre deniz, nehir, demir ve karayolu kullanılmaktadır. Nakliyelerimizde, ağır donanımlı özel gemiler, yükünü batarak alan gemiler, yükleme, boşaltma işlemleri ile yüklerin bağlanması, çözülmesi emniyete alınması ve sigortalanması şirketimiz tarafından yapılmaktadır.

Yıllar içerisinde muhtelif firmaların (SKL Makina ve jeneratör, Raytheon Radar, Anschutz cayro, Amesys Speed log, Zoller Signal system, SyQwest Echo sounder) temsilciliklerini yaptık ve sektörümüze katkıda bulunmaya çalıştık.

2008 yılında yaşanan küresel ekonomik krizden biz de etkilenmiş ve bazı gemileri satmak zorunda kalmıştık.

Sosyal faaliyetlerde de oldukça aktif çalışmalarım oldu, lise ve üniversitede masa tenisi ve basketbol oynadım (takım kaptanlığı yaptım), karaya geçtikten sonra; İTÜ Denizcilik Fakültesi Yüksek Denizcilik Okulu Mezunlar Derneği (İTÜDEFAMED), Türk Uzakyol Kaptanlar Derneği (TÜRKAPDER), Türkiye Genç İşadamları Derneği (TÜGİAD), Türk Sanayicileri ve İşadamları Derneği (TÜSİAD), Kınalıada Su Sporları Derneği, Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği (KOSDER), İTÜ Denizcilik Fakültesi (Yüksek Denizcilik

Okulu) Mezunları Sosyal Yardım Vakfı (DEFAV) Derneklerinde üyelik, yönetim kurulu üyeliği, denetçilik, ikinci başkanlık ve başkanlık gibi görevlerde bulundum ve halen faal olarak sosyal çalışmalara devam etmekteyim.



İTÜ-Denizcilik Fakültesi Kütüphanesi. TÜDEV - Türk Deniz Eğitim Vakfı tarafından inşa edildi. (Soldan) Metin Kalkavan, Kaptan Alev Tunç, Nevzat Kalkavan, Bülent Şener, Murat Karahasan.

Yıllardır İMEAK Deniz Ticaret Odamızda da faal olarak çalışmaktayım, şu anda da yönetim Kurulu üyesi olarak görev yapmaktayım.

Türk Armatörleri olarak tek tip gemi yapma ve topluca işletme hayalim hâlâ devam etmektedir; inşallah başaracağız...

Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği Başkanıyken derneğimiz adına "Kaptan'ın Sesi" dergisini yayınlıyordum. Yazar Zeyyat Selimoğlu Bey de yoğun ricalarımızı kırmayarak ücretsiz olarak dergimize yazılar yazmaktaydı. Aşağıdaki fotoğrafta ortada ben, solumda Kaptan Refik Akdoğan ve karşımızda da ünlü öykü, tiyatro yazarı ve çevirmen Zeyyat Selimoğlu (özellikle kendisinin Gemi Adamları kitabını tavsiye ederim) var. bir akşam Ferhan Şensoy'un "Seyircili Seyir Defteri" oyunundan sonra Çiçek Pasajındayız denizcilik üzerine sohbet ediyoruz ve oyun üzerine konuşuyoruz, Sene 1994 olmalıdır.



Kaptan Alev Tunç ve eşi Teni Tunç.

Tiyatronun kurgusu Zeyyat Bey'in bir hikayesi ile neredeyse tıpatıp ayniydi. Ben bu benzerliği, kendisine söylemiştim. Kendisi ise "Denizleri, denizcileri anlatıyor ya." Deyip, büyük bir olgunlukla üzerinde durmamıştı.



Kaptan Alev Tunç, eşi Teni Tunç, kızı Meriç Tunç, oğlu Aras Tunç

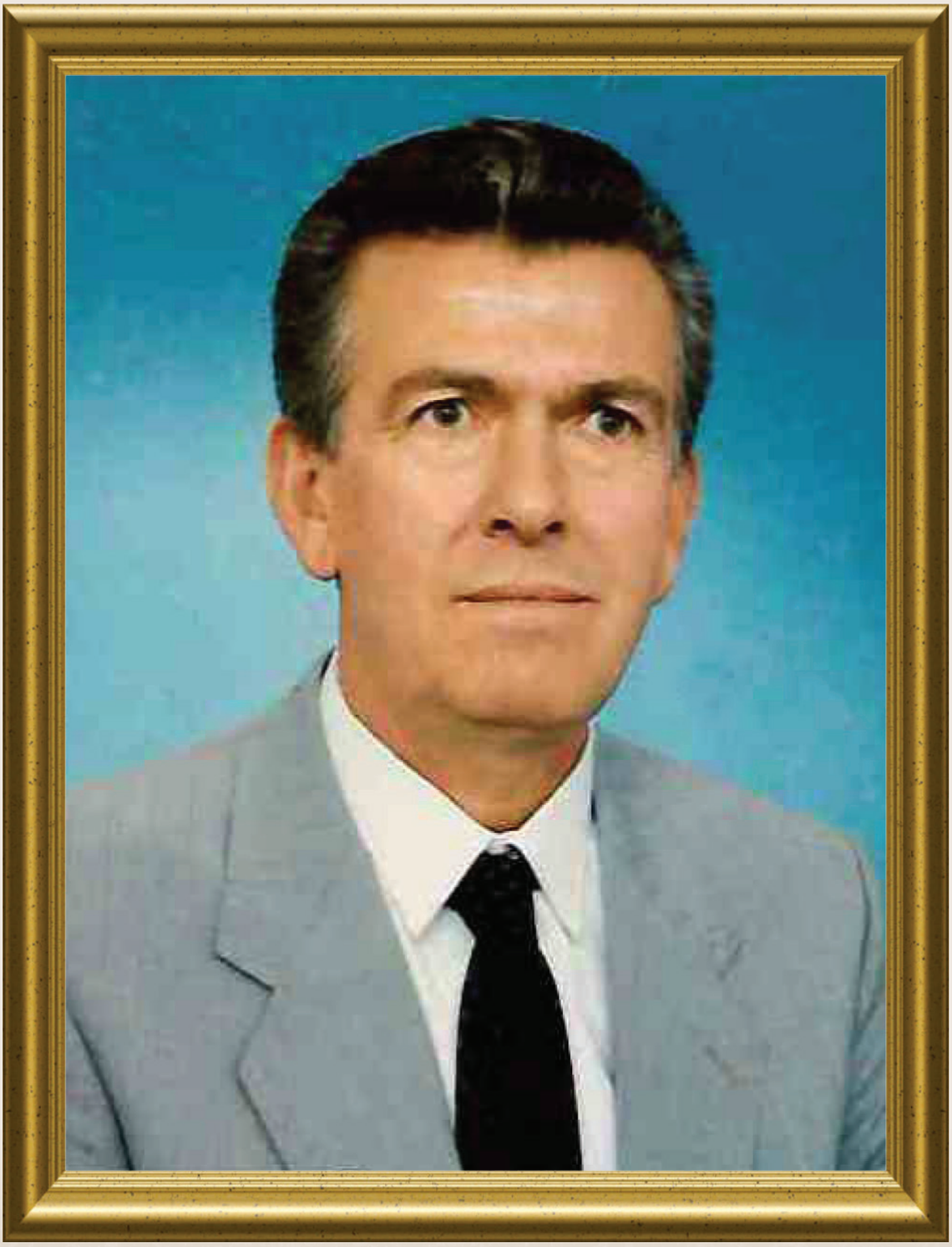
Tüdev'in Mart 1995'de yaşam bulan Tüdev Deniz Eğitim Merkezi, bugünün büyük başarılarını temsil eden Piri Reis Üniversitesi ile devam etmektedir. Günü geldiğinde Eğitim Merkezi, Deniz Ticaret Odası'nın katkılarıyla 1997 yılında Tuzla'da inşasına başlanan yeni binasına taşınarak Eylül 1999 tarihinde eğitimine Tuzla'da devam etmiştir.



Askerimize hudutsuz saygı ve sevgi duydum

Hayat felsefem adına bir aile anımı inançlarımla bağlantılı olarak belirtmek isterim; Askerimizi görsek heyecanlanırız. Bayrağımızı seyretsek, gözlerimiz dolar. Bu her Türk'ün asırladır değişmeyen sarsılmaz duygularıdır. Oğlum Aras üniversite öğreniminden bir süre sonra askere gittiğinde, hep bu heyecanı yaşadım. Asker ocağı, emsalsiz bir gelenek, disiplin, sevgi saygı ve hudutsuz vatan sevgisinin yaşandığı bir ortamdı. Böyle duygularla oğlumu birkaç kez ziyarete gitmiştim. İnanıyorum ki, hepimizin anılarında aynı duygular yaşamaktadır. Bu güzelliği ve birlikteliği 15 Temmuz gibi olayların sarsamayacağına inancım tamdır ve buna müsade etmemeliyiz...

HÜSAMETTİN FUAT ERGENÇ



Er Şirketler Grubu'muzun kurucusu olan babamız Hüsamettin "Fuat" Ergenç 1937 yılının Aralık ayında Pazar ilçesinin Merdivenli Köyü Balaban mahallesinde doğdu. Annemin adı " Nazire". Yine ayni yöre eşrafından bir ailenin kızıydı. Babam Eski adı Melyat İlkokulu olan Merdivenli İlkokulunu bitirdi. Askere gidene kadar aynı köyde ticaretle uğraşan babasının yanında çalıştı ve burada ticareti öğrendi.

Nüfusta kayıtlı olan adı "Hüsamettin Ergenç". Yaşamı boyunca lâkabı "Fuat" ismini kullandığından " Fuat Ergenç" olarak tanınmıştır.

Dedem de Şükrü Ergenç Rize, Pazar ilçesinin Merdivenli Köyü'ndendi. Evleri Balaban Mahallesinde idi. Çevresinde son derece saygı gören ve sevilen müstesna bir kişiliğe sahipti. Bakkal dükkanı işletirdi ve uzun yıllar Balaban Köyü Muhtarı olarak da görev yapmıştır. Dedeme "Babalı Şükrü" derlerdi.

Aslında geniş bir aileyiz. Aile lâkabı *" Babalıoğulları"*. Soyadı Kanunu sonrasında *"Babal", "Babaloğlu", "Erdinç"* ve *" Ergenç"* soyadı alan hayli akrabamız mevcuttur.

Babam Karadeniz sahıl yolu yapımında hafriyat işleri yapmıştır. 1960 gibi İstanbul'da önce Balat'ta yerleştik. İstanbul'da babasının mesleği olan marketler zinciri ile ticaret yaşamını geliştirdi. Süper Market tarzı dört market tesis etmiş ve işletmiştir. Daha ileriki yıllarda Aksaray'daki alt geçitte de ayni özellikle bir market açmıştır. Aksaray'da ve Üst Bostancı'da da oturduk. Ayrıca Göztepe'de market açtı.

İstanbul'dan sonra Çanakkale'ye yerleştik

1968 - 69 gibi bir süreçte kardeşlerine biraz kırılarak, tüm marketleri sattı ve bir anlamda ailece Çanakkale Çan'a göç ettik. İlk okul mezunu olmasına karşın, son derece yaratıcı, atılımcı, çalışkan bir kişiliğe sahipti. İlkeleri daima dürüstlüğe dayalı olmuştur. Bizlere de hep böyle nasihatler yapmıştır.

İstanbul'daki marketleri satmasından sonra Çan'a gitmemizin nedeni burada kömür ocağı açmak ve işletmekti. Önce ortaklık yoluyla kömür ocağı çalıştırdı. Fakat sonra ortaklıktan vazgeçti ve kendi kömür ocağını satın almak suretiyle çok daha verimli bir çalışma ve üretme sürecine girdi.

1970 yılından itibaren Çanakkale'de Çan ilçesinde linyit kömürü arama ve işletme çalışmalarına devam etti. Yeraltı kömür madenciliğiyle başlandı ve 1983'den sonra açık işletmeciliğe döndük. 1990'a kadar yerli kömür madenciliği yaptık ve Türkiye'nin en büyük yerli üretim yapan firmalardan biri haline geldik.

Er Madencilik böyle bir atılımla kuruldu; Türkiye'de özel maden işletmeciliğine izin verilmesiyle birlikte 1970/71 yıllarında Çanakkale'de özel bir maden işletmeye başlayan Er Madencilik, takvimler 1989 yılını gösterdiğinde sektörün en güçlü aktörlerinden biri haline geldi. Geniş makine parkı, güçlü hafriyat ekibi ve kalifiye elemanlarının yanı sıra yılda 300 bin ton üretimiyle alanında en saygın işletmelerden biri haline geldi.

Dedem Şükrü Ergenç, Büyükannemiz Vesile Ergenç. Babam Hüsamettin Fuat Ergenç ilk çocukları olmuştur. Diğer kardeşleri Alaettin, Metin, Ticaret ve Şeref Ergenç olmak üzere üç amcamız vardır.



Fuat Ergenç İlkokulu ve Fuat Ergenç Ortaokulu.

Ailenin kökleri Rize'nin Pazar İlçesi, Merdivenli Köyü'nden gelmekte. Evimiz Merdivenli Köyü Balaban Mahallesi'ndeydi. Ben de Merdivenler Köyü'nde doğdum.

Biz Çanakkale Çan'a kömür madeni amacıyla yerleştikten hayli sonraları 80'li yıllarda dedem ve babannem yaşlılıktan dolayı Rize'den kalkıp Çan'a gelmiştir.

Kaliteli kömür ithalatına başladık

90'lı yıllara doğru babamla Ankara'ya gitmiştim. İşlerini tamamladıktan sonra Ankara'dan İstanbul'a dönerken Bursa girişinde bir yerde durakladık. Hava kıştı. Hava kirliliğinden dolayı nefes almak bile zordu. O yıllarda babam *" Bizdeki yerli kömürlerin kalitesi çok düşük. Biz yaptığımız bu üretimle insanları öldürüyoruz. Bu böyle olmaz. Biz yurtdışından kaliteli kömür ithal etmeliyiz."* dedi.

Ben hayli şaşırmıştım. Babam hayran olunacak çok geniş bir ufka sahipti. Böylece kömür ithalatına başladık. Kısa bir zaman sonrasında Türkiye'ye kömür ithal eden en büyük ilk üç firmadan biri haline geldik.

Önce Belko başlamıştı. Isınma amaçlı kömür ithalatını başlatan firmalardan biri olduk. Babamdan aldığımız dürüst olmak, hakka saygı duymak, muhasebemizi yasalara göre tutmak tenbihatını asla unutmadık. Ankara Belediyesi gibi, İstanbul Büyükşehir Belediyesi ile de çalıştık. O yıllarda Cumhurbaşkanımız Recep Tayyip Erdoğan İstanbulBüyükşehir Belediyesi Başkanı bulunuyordu, çok ciddi çalışmalar ile hava kirliliğinde çok başarılı sonuşlar alındı.

Maden işletmesinin yanı sıra, ülkemizde çevre bilincinin artmasına katkıda bulunduk ve Er Kömür olarak Rusya'dan yüksek kalorili ve düşük kükürlü kömür ithal etttik. Sibirya pazarında da araştırmalar yaptık ve yüksek kalorili ve kükürt oranı düşük kömürlerle hava kirliliğinin azaltılması anlamında büyük katkılar sağladık.

Er Grup olarak 2001 yılında Er Kömür Pazarlama A.Ş'yi kurduk. Bu süreçte kömürde *"Aker"* markası en tanınan markalardan biri haline geldi. İstanbul'da kömür kullanımına bağlı hava kirliliğinin önlenmesi anlamında gerek belediye gerekse daha üst yönetim-

lere gönüllü danışmanlık da yaptığımız gibi, Çan'da maden işletmeye ve Türkiye'nin yer altı zenginliklerinin araştırılıp bulunması için üniversitelerle ortak çalışmalar yapmaya devam etmekteyiz.



Rize Pazar Melyat Deresi

Dünyanın en kaliteli ve çevreyle dost olan ithal kömürünü ülkemize getirterek 1998 yılında İstanbul Büyüksehir Belediyesi' nin vermiş olduğu çevre ödülünü kazanmanın gururunu yaşamıştık.

Eğitime çok ayrı bir önem veriyoruz

Babam *"Bütün çocuklara* dünya *kalitesinde eğitimi sağlanmalı"* derdi. Bu arzusunu ve hayalini doğduğu köyde bir okul yapmak üzere yola çıktı. Bizler babamızın isteklerine uygun ve vasiyet mahiyetinde olan "Fuat Ergenç İlk Öğretim Okulu" adını verdiğimiz bir eğitim yuvasını, inşa ettirdik ve en ileri düzeyde donattık. Okulumuzun bulunduğu köyde bir adet çay fabrikası bulunmaktadır. Pazar İlçe Merkezine 9 km uzaklıkta Karadeniz Kara Yolu üzerindeki Merdivenli Köyü'nde olan bu okul Kasım 1999'da tamamlanarak öğrenime açıldı. Okulu öncelikle köyümüzün ve yöremizin çocukları daha iyi okuma imkanlarına kavuşması dileğiyle Milli Eğitim Bakanlığı'na devrettik. Fakat okulumuzu seneler boyunca asla unutmadık. Ne gibi ihtiyaçları varsa karşılamaya devam etmekteyiz ve bundan da büyük mutluluk duymaktayız.

"Fuat Ergenç İlköğretim Okulu" 2012-2013 Eğitim Öğretim yılından itibaren *"Fuat Ergenç İlkokulu-Fuat Ergenç Ortaokulu"* olarak hizmet vermektedir. 14 sınıflı, 1 fen labratuarı, 1 bilgisayar odası, 1 Kutuphanesi ve 1 adet anfı yeri vardır.

Babamız zaman zaman Balaban Köyü'ne gider, orada çocukluk yıllarından arkadaşlarıyla sohbet etmektan büyük haz alırdı. Adını yaşatan okulunu ziyaret etmek ve hatta kendisine göre eksik olan bir şeyler varsa, sessiz sedasız bunları karşılamak onun için sevinç kaynağı olurdu. Tek isteği çocukların ileri düzeyde eğitim alması ve boynu bükük kalmamaları idi.

Babamız yorucu bir ömrün ardından, ya ömür ya kömür diyerek başlattiği serüveni, 57 yaşında 19 Temmuz 1995 tarihinde İstanbul'da vefat etti.

Köyümüzü asla unutmadık. Kurulmuş olan Melyat Derneği vasıtasıyla ortaya çıkan ihtiyaçlara bizler önemli katkılarda bulunduk ve devam etmekteyiz. Bunlardan biri çevre-

deki 14 köy için aldığımız çöp kamyonudur. Yoksa eskiden gelen alışkanlıklarla çöpler doğrudan çevreye dökülürdü. Yağmurlarla çöpler dereye boca edilmekteydi. Bu çalışmalarımızı 7-8 yıl kadar sürdürdük. Daha sonra çop kamyonunu valiliğe devrederek, tüm Rize köylerinin çöpleri valilik tarafından yapılmaktadır. Zira biz çöplerin doğaya dağılmasını önlemek adına bir başlangıç yapmıştık! Ayrıca öğrencilere burslar veriyoruz.

Fuat Ergenç gemi yatırımına girme kararını veriyor



Er Denizcilik olarak satın alınan ilk gemi "M/V Balaban-I"oldu.

1990'da denizciliğe girmeye karar verdik. Amcam Şeref Ergenç kaptandır, Norveç'de de çalışmıştır. Bu atılımı yapmamızın asıl yaratıcısı amcam Kaptan Şeref Ergenç olmuştur. Vakıa Karabiga'dan çoğu ahşap teknelerle veya küçük kosterlerle Marmara'da muhtelif yerlere kömür taşımacılığı yapmaktaydık. Ancak amcamız kaptan olduğundan hep gemi almak isterdi. O hayalindeki gemiler 1-4,000 dwt olabilecek gemilerdi. Babam, amcamın bu isteğini bir süre ötelemiştir. Biz ise 4-5,000 dwt.'luk gemiler hayal ediyorduk ve satın almak amacıyla bu tonajdaki gemilere bakmaktaydık.

Denizciliğe girmek beklentilerimizin zamanla arttığını gören babam bir gün bizi topladı ve *"Eğer denizciliğe girmek istiyorsanız, öyle göllerde, küçük denizlerde kendinizi hapsetmeyiniz. Madem ki armatör olmak istiyorsunuz, o zaman alacağınız gemi en az 25,000 ton olmalıdır. Boğulacaksanız açık denizlerde boğulursunuz, ya da yüzmeyi böyle öğrenirsiniz"* dedi.

Şaşırmış kalmıştık.. Bu sözleriyle babamız bize bir hedef ve vizyon çizmişti. Büyüyen bir armatörlük şirketi olabilmemiz için başlangıç noktamız en az 25,000 dwt.'luk bir gemi olmalıydı. O zamanlar Levent Karaçelik ve bu alanda deneyimli olanlardan görüştük ve önerilerini dinledik. Er Denizcilik Sanayi Nakliyat ve Ticaret AŞ - Er Denizcilik AŞ 1990 senesinde ailemize ait Er Şirketler Grubu'nun denizcilik kolu olarak kuruldu ve 25,651 dwt'lik, 1979 yapısı Laker tipi Japonya inşa ilk gemimizi 1991 senesinde satın aldık. İlk gemimize mahallemize atıfta bulunarak önce *"Balaban 1"* adını verdik.

Armatörlüğe karşı bilgilerim son derece azdı. Fakat ben sevdiğim işi çabuk öğrenirim. Kendimi gemi operasyon, teknik ve işletmeciliği öğrenmek için ciddi gayretler sarfettim. Sonrasında dökme yük filomuzu 1994'te satın aldığımız 34,698 dwt'lik 1983 yapısı *"M/V Aker"*, 1997'de satın aldığımız 27,652 dwt'lik 1985 yapısı Logger tipi *"M/V Fuat Bey"* ve 2003'te satın aldığımız 42,842 dwt'lik 1985 yapısı *"M/V Nazire"* gemileriyle büyüttük.



Cosco Guangdong 2009 inşa 56,754 dwt'luk "M/V Balaban".

2003 yılı ile başlayıp takip eden senelerde tarihi zirvelere ulaşan yüksek navlun ve ikinci el gemi piyasalarından istifade etmek ve ayni zamanda filosumuzda yenilemeye gitmek amaçlı olarak 2005 senesinde *"M/V Aker"*i, 2007 senesinde de *"M/V Balaban-I"* ve *"M/V Nazire"* gemilerinin satışını gerçekleştirdik. Bu safhada amacımız filomuza gemi teknolojilerle donatılmış, yeni inşa gemiler kazandırmaktı.

Çin Cosco Guangdong Tersanesi yetkilileriyle çok dikkatli araştırmalar ve görüşmeler yaptıktan sonra önce 2 Supramax, sonra 2 adet Supramax ve 1 adet Handysize tipi dökme yük gemisini sipariş ettik.

Çin'de inşa ettirdiğimiz gemilerde dünyanın en tanınmış sanayi firmalarının üretimlerini ekipman olarak tercih ettik. Çok iyi br supervizyon ile, kaliteli gemiler inşa ettirdik.

Ancak, gemilerle neler yapılabilir ve daha etkili hale getirilebilir, yıllarca hudutsuz bir dikkatle çalışmalar yaptığımdan, bir gemi inşa mühendisi gibi çok kapsamlı bilgi ve deneyim birikimine ulaştım. Halen de teknolojik gelişmeleri, yakıt tasarrufu imkanlarını takip ediyorum. Gemilerimiz her ne kadar Eco Type olsalar da, daha yüksek oranda işletme maliyetlerini düşürecek yeni donanımları gemilerimize monte etmeye devam ediyoruz. Uzak Doğu Tersaneleri seri gemi inşaatlarıyla, gemi inşa teknolojisinde inanılmaz aşamalar elde etmişler.



Cosco Guangdong 2010 inşa 56,716 dwt'luk "M/V Er Nazire".

2009'da 56,754 dwt'luk "M/V Balaban" , 2010'da 56,716 dwt.'luk *"M/V Er Nazire"*, 2012'de 56,522 dwt.'luk *"M/V Er Maden"*, 2013'de 56,620 dwt.'luk "*M/V Greener*" , 2014'de 35,436 dwt.'luk *"M/V Fuat Bey"* adlarını verdiğimiz gemilerimizi teslim alarak tamamiyle yeni bir filo meydana getirdik.

Er şirketler Grubu Yönetim Kurulu Başkanı Ayhan Ergenç, 1959 yılında Rize'nin Pazar ilçesinde dünyaya geldi.

"Er Yatırım Turizm ve İnşaat AŞ." Er Şirketler Grubu'nda yer alan otelcilik ve inşaat ağırlıklı bir şirketimiz. Yönetim Kurulu Başkanı ağabeyim Ayhan Ergenç'tir.



Bu şirket üzerinden turizme büyük yatırım planı vardı. 2013 itibariyle turzim yatırımı çalışmalarımız netleşmiştir. Er Grubu'nun Rize Limanı (Riport AŞ), İzmit Serbest Bölge ve Rize Yatırım A.Ş gibi sosyal yatırımlarımız vardır. Ağabeyim Ayhan Ergenç'in oğlu yeğenim Serkan Ergenç de zamanla grupta çalışmaya başladı. Kurumlaşma konusunda çalışmalarımız devam etmektedir. "Gelecek kuşağın sorunsuz devamı için önlemler alıyoruz. İcrada profesyoneller var. Bir aile şirketiyiz, ancak kurumsallaşmaya büyük önem vermekteyiz.

Babamız ve dedemizin bir arzusuda Merdivenli Köyü'nde bir cami inşa ettirmekti. Onun vasiyeti 22 Nisan 2011 Cuma günü gerçek olmaya başladı. O gün Temel atma törenine Pazar Kaymakamı Ümit Hüseyin Güney, Pazar Belediye Başkanı Ahmet Basa, Rize İl Müftüsü İlyas Serenli, İlçe Müftüsü Kemalettin Aksoy, Hayırsever iş adamı Şeref Ergenç, siyasi parti temsilcileri, kurum amirleri, davetliler ve çok sayıda köy halkı katıldı.

CİHAN ERGENÇ



26 Mart 1961'de Rize Pazar'da Merdivenli Köyü'nde doğdum. Dört kardeşiz; Ağabeyim Ayhan Ergenç, ben Cihan Ergenç, kız kardeşlerimiz Hatice ve Ayfer. Er Grubu'nda Ağabeyim Ayhan Ergenç Yönetim Kurulu Başkanı ve ben Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı olarak görev yapmaktayız. Ayrıca Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu üyesiyim. Deniz Ticaret Odası Meclis üyesi ve TOBB delegesi olarak da grubumuzu temsil ediyorum.

İlkokulu Merdivenli Köyü'nde okudum. Ortaokula Pazar Nahiyesinde başlayıp, sonra Çanakkale, Çan'a taşındık. Yazın veya bazen İstanbul'a giderdik. Babam o kadar işine düşkündü ki beni dedem yetiştirdi diyebilirim. Orta okulu ve liseyi Çan'da tamamladım.

Çok daha ileri düzeyde eğitim almak ve İngilizce'ye hakim olmak istiyordum. Yaptığım araştırmalar sonucunda Connecticut'ta okumaya karar verdim.

Amerika'da öğrenim görmek üzere Connecticut'a gittiğimde önceliğim makine mühendisi olmaktı. Fakat ticaret yaşamı için önceliğin "İşletme" olduğunu görerek işletme okudum.

Türkiye'ye döndükten sonra askerlikten önce ben bir ara borsa brokeri olarak çalıştım.

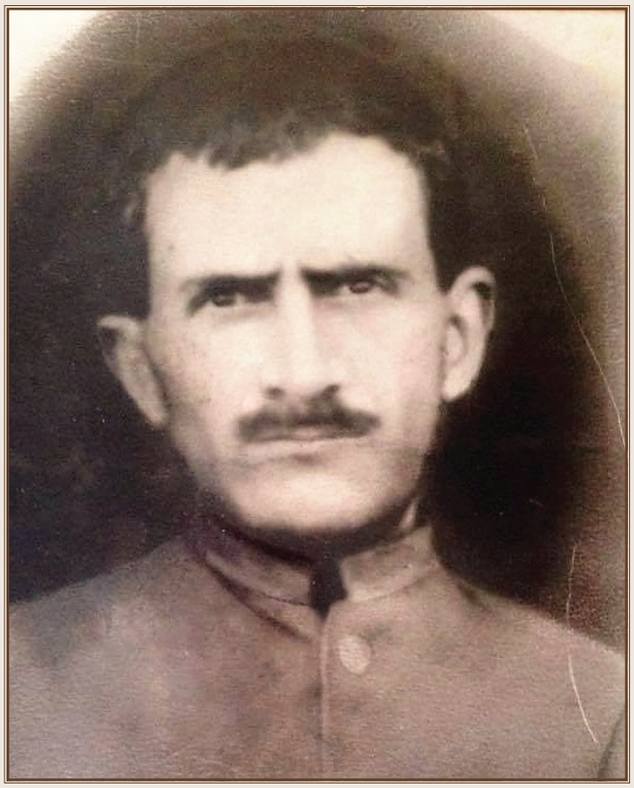
1992'de evlendim. Eşimin adı Hale'dir; Eray ve Miray isimli iki çocuğumuz var. Eray halen Amerika'da University of Illinois üniversitede makine mühendisliği öğrenimi görmekte. Kızım Miray St.Benoit'da okuyor. Daha çok sanata yönelik. Çok ilginç sayılabilecek renkli ve kara kalem çalışmaları var. Animasyon okumak isteğindedir.

2010'larda şehir otelciliğine yatırım yapmaya başladık. Bu yaz aylarında İzmir'de Sheraton Four Points Oteli'miz hizmete girecek. İstanbul'da ayrıca dört otel projemizin çalışmaları devam etmektedir.

KAPTAN SALİH ZEKİ ÇAKIR



Çakıroğlu olarak bilinen bir aileden geldiklerini belirten Kaptan Salih Zeki Çakır, ailenin öyküsünü şöyle anlattı; Günümüzde Of'ta ve Karadeniz kıyı kentlerinde olduğu kadar, "Çakıroğulları" soyadını taşıyanlara Azarbeycan'da ve hatta Moldovia'da rastladım. Çakıroğulları'nın Özbekistan'dan Horasan, Bayburt üzerinden göç ettiği ifade edilir. Erzurum ve Bayburt'ta da pek çok Çakıroğlu ailesine rastlanır. Ailemizin bilinen kuşağı Erzurum'un Soğuksu ilçesinden göç etmişlerdir. Osmanlı'da yapılan ilk düzenli kayıtları içeren nüfus sayımının 1834 yılında Of Kazası'nda yapıldığını belirten çok önemli bir belge eser, Tarihçi Sezgin Demircioğlu ve Süleyman Bilgin tarafından hazırlanan Of Nüfus Defteri (1834) isimli çalışma 13 Ocak 2011 tarihi itibarıyla neşredilmişti. Bu eserde Çakıroğlu ailesine ; Fot Tâbi-i Hola-i Kebîr, Hola-i Sagîr, Çoruk, Melinoz, Mavrand ve Kılinda, Kondu ve Durhandez ve Kaçal, Nefs-i Şarah köylerinde rastlanılmaktadır. (16)



Emine Çakır Hanım'ın dedesi Honderzâde Hüseyin Yaşar Efendi. (Tahsildar)

Çakıroğlu ailesinin XVIII. Yüzyılda Rize ve Hopa'ya kadar yayıldıkları ve kahramanlıkları sebebiyle Osmanlı zamanında rütbe ve nişan sahibi oldukları salnamelerde yazılıdır. İsmail Ağa Taş konağı Karadeniz'de en büyük taş konağı olarak muhafaza edilmektedir. Mezarı Of'un Şırağaç Köyü Mezarlığındadır. Karadeniz sahillerine yönelik Osmanlı'da başlayan ve Cumhuriyet'le birlikte devam eden iç göçlerle Çakıroğlu ailesi kardeşlerden biri olan İbrahim Efendi, Karadeniz'in Of kazası Ballıca Köyü'ne yerleşiyorlar. Bu köyün Cumhuriyet öncesi adı "Melinoz" imiş.

Çakıroğlu ailesi Karadeniz'de Rus istilasına karşı milisler kurarak karşı çıktıkları gibi, Kurtuluş Savaşı'nda da büyük fedakarlıkları olmuş. Dedem büyük taaruza katılmış. Alay Sancaktarı olarak İzmir'e ilk girenlerdendir. Çarpışmalarda iki kez yaralamış olması nedeniyle İstiklâl Savaşı Gazisi olarak "İstiklâl Madalyası" verilmiştir.

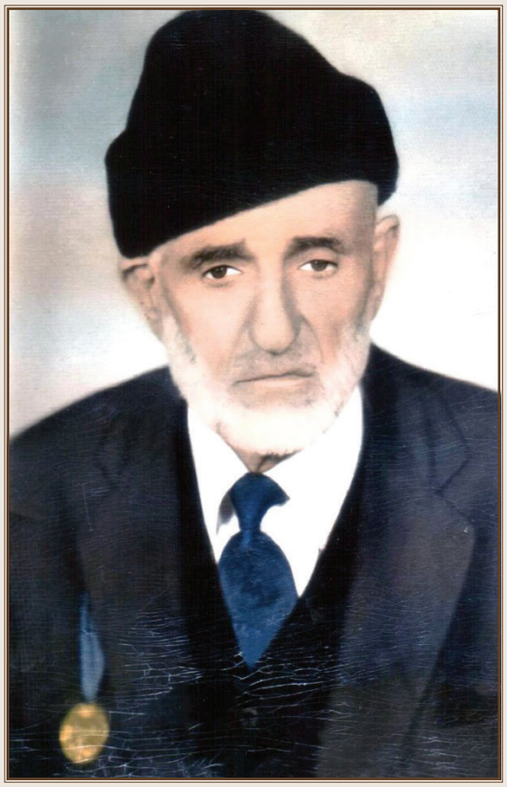
Dedem Ali Çakır, babaannem Zehra Hanım. Büyük Dedem Seyfettin Efendi Balkan Savaşı'nda şehit olmuş. Onun hatırasını yaşatması adına Bulgaristan-İslimiye şehrinde cami inşa ettirdik. Babam Of'un Ballıca beldesinde Belediye Başkanlığı yapmış olan Hasan Çakır ve annem Emine Çakır'dır.

Seyfettin Efendi öğrenim amacıyla İstanbul Fatih'e göç ediyor. Fatih Medresesi'nde okurken Balkan Savaşı patlak veriyor. Bir rivayete göre Balkan Savaşı'nda, bir rivayete göre ise Çanakkale Muharebesi'nde şehit düşüyor. Evinde kalan kitapları nice sonraları Of'a gönderilmiş Bu kitaplar evimizde bir odada muhafaza edilirdi ve "Bunlar Seyfettin Dedenizin kitapları" derlerdi. Amcamız Eyüp Çakır, dedemize ait bazı anları bize anlatırdı.(17)

16) Sezgin Demircioğlu, Süleyman Bilgin, 1834 Of Nüfus Defteri, Of Hayrat Kültür ve Yardımlaşma Derneği Neşriyatı, 2011.

17) Eşkiyalar dağ köylerinde ki ormanlarda ve mağaralarda saklanıyorlardı. Fırsat buldukça köyleri basıyorlar ellerinden gelen her fenalığı yapıyorlardı. Oflu muhacirler arasında serdarlığı ile meşhur Çakıroğlu İsmail Ağa'yı önce avenesi ile birlikte Ruslara karşı büyük bir mücadele verdiğini ve çarpışarak Haşud Deresi'ne kadar dövüşerek geldiğini haber alan Çarşamba Kaymakamı ve Samsun Valisi Pontusçu Rumların tutulması ve elebaşlarının hükümete teslim edilmeleri için Samsun, Bafra, Çarşamba, Terme havalisinin ıslahatı ve Pontusçulardan temizlenmesi için Çakırzâde İsmail Ağa'yı Çarşamba Kaymakamı ve Samsun Valisi tarafından milis olarak tayin edildi.. Kaynak- Hayrat Alano köyünden Cafer Velioğlu'nun torunu Cafer Velioğlu'na anıları. Haşim Albayrak, 1.Dünya Savaşında Doğu Karadeniz Muharebesi ve Of Direnişi, Yasevi Yayıncılık, 2004, 1.Baskı. Haşim Albayrak, Tarih Boyunca Doğu Karadeniz'de Etnik Yapılanmalar ve Pontus, II.Baskı,. Fatih Sultan Kar, Kurtuluş'tan Cumhuriyet'e Rize, Ankara Rize Dernekleri Federasyonu, 2010.

Ben 4 Haziran 1957 Of'un Ballıca Köyü doğumluyum. Anneme göre Mart ayında dünyaya gelmişim. Fakat muhtarlığa Haziran ayı diye yazdırılmış. Ballıca Köyü merkeze yedi kilometre mesafededir. Solaklı Deresi Vadisi'ne bakan bir köydür.



Kaptan Salih Zeki Çakır'ın dedesi Ali Çakır.

Babam ve amcam nakliyecilik yapardı. Biz de çocuk yaşlarımızda yaz tatillerinde kamyonlarında dolaşmaktan büyük zevk alırdık.

Prof. Dr. Necati Çakır, Salih Zeki Çakır, Remzi Çakır ve Seyfettin Çakır olmak üzere dört erkek kardeşiz. Babam yaptığı ticaret nedeniyle Zonguldak'a gitmiş. Fakat "Başını bağlamak" amacıyla geri çağıyorlar ve köyümüzden annem Emine Hanım'la evleniyor.

Sınıftan sonra günlerim hep Of Halk Kütüphanesi'nde geçerdi.

O zamanki koşullarda ilk okul birinci sınıfı Ballıca Köy Okulu'nda okudum. İkinci sınıfı Of Merkez İlkokulu tamamladım ve Of Ortaokulu'nda öğrenime devam ettim. 1974 yılında Of Lisesi'nde mezun oldum.

Babam ticarete başlayınca Of'a taşındık. Lise'yi Of Lisesi Fen Şubesinde okudum. Ne yazıktır ki matematik, geometri ve fizik gibi dallarda öğretmenimiz yoktu.. Böyle eksik bir eğitim ortamına rağmen ayni sınıftan iki arkadaşımla beraber üniversite imtihanlarına hazırlandım. O günkü koşullara göre çok çalışkan bir öğrenciydim. Okumayı çok seviyordum. Sınıftan sonra günlerim hep Of Halk Kütüphanesi'nde geçerdi. Kütüphanenin 1 No' lu üyesi idim. Dayım Ahmet Ali Yaşar Hoca da bir din âlimi idi. Mart 2016' da vefat vefat etti. Üniversite imtihanlarına girerken o çocuk yaşımda edebiyat fakültesinde okumayı çok arzu ediyordum. Zira Edebiyata alabildiğine meraklıydım. Ünlü edebiyatçıların eserlerinin hemen hepsini okumuşumdur. İmtihanlarda Trabzon'da Fatih Eğitim Enstitüsü'nü kazandım.

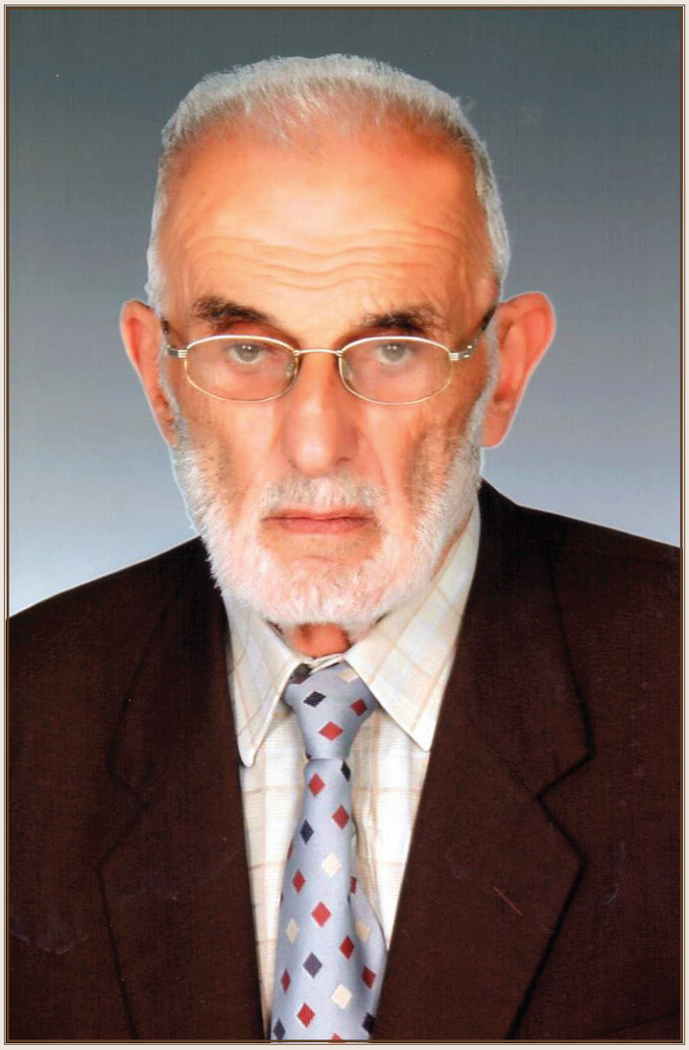
1974 yılıydı; ağabeyim çalışkanlığımı bilerek bana daha iyi bir gelecek hazırlamak amacıyla İstanbul'da dershaneye yazdırdı ve dört aylık hızlandırılmış kurslara girdim. Bu kez edebiyat fakültesini kazanmama rağmen, aile mensuplarımız puanlarımın çok daha yüksek olduğunu belirterek bana daha başka bir okul için araştırma yapmamı önerdiler.

Yüksek Denizcilik Okulu'na giriyorum.

Yüksek Denizcilik Okulu o zaman bana çok cazip gelmiştir. Yerini bile bilmediğim okulumuza gittiğimde güverte sınıfına kaydımı yaptırdım. Ancak o zaman Ulaştırma Bakanlığı ve DB Deniz Nakliyat TAŞ adına burslu olarak okumak mümkündü. Ben DB. Deniz Nakliyatı TAŞ adına okumayı tercih ettim. Okul yatılıydı. Babamın da işleri biraz bozulduğundan yatılı olmak benim için bir fırsat oldu. 1975 yılında girdiğim okulumdan 1979'da mezun oldum. DB Deniz Nakliyat TAŞ adına okuyan öğrencilere ayni zamanda İngilizce kurslarına gitme imkanı veriliyordu. Ben İngilizce kursuna çok hevesle devam ettim ve kurslardan mezun olan sadece ben oldum! Deniz Nakliyat'ta önce Alnıak Tankeri'ne Dördüncü Zabit olarak başladım. Fakat içimde hep daha fazla okumak arzusu yanıyordu.

Yeniden üniversite imtihanlarına girdim.

1979'da yeniden üniversite imtihanlarına girdim. Hukuk öğrenimi de görmek isteğim vardı. Gemiyle Romanya'da seferdeyken küçük kardeşim puanlarımın SBF'ni tuttuğunu haber verdi. Böylece o yıllarda dışarıdan okumak ve imtihanlara girmek imkanı olduğundan hem gemideki hayatımı sürdürdüm ve hem de İstanbul Üniversitesi SBF'de okudum. Dördüncü sınıfa kadar geldiğim sırada YÖK kuruldu ve her dersten her ay vize uygulaması getirildiğinden, ben İstanbul Üniversitesi SBF'den mezun olmak şansımı yitirmiş oldum. Benim denizde çalışarak SBF'yi bitirme şansım kayboldu ve dördüncü sınıftan ayrılmak zorunda kaldım.



Kaptan Salih Zeki Çakır'ın Of'un Ballıca Beldesi Belediyesi Başkanlığını yapmış babası Hasan Çakır.

1998'de çıkan bir aftan yaralanarak SBF'ye yeniden yazıldıysam da iş hayatım ikinci kez okumama imkan vermedi. Ne var ki okuma tutkunu olduğumdan, içimde uhde kalmıştır! Ancak Siyasal Bilgiler Fakültesi'nde özellikle hukuk ağırlıklı konuları okumuş olmam sayesinde meslek yaşamımın her kademesinde bu bilgi birikiminden çok istifade ettim.

1982-1983 Karamürsel Eğitim Komutanlığı'nda dört aylık eğitim sonrası Trabzon Transit Komutanlığı'da Yedek Subay olarak askerlik yaptım ve 1983 Nisan ayında terhis olarak yeniden D.B.Deniz Nakliyat gemilerinde 2.Kaptan olarak çalışmalarıma devam ettim.

Denizde Kocaeli tankerinde on bir ay çalışmıştım. İsparta gemisinde de on bir ay süren devamlı bir seferim olmuştur. Tramp seferlere "Uzun Hat" derlerdi. Ben hep aylar süren bu seferlerde görev yaptım. Zaman ilerledikçe giderek karaya çıkmak istediğimi görüyordum. Hizmetimi ve İkinci Kaptanlık görevimi de tamamladıktan sonra Yakınyol Kaptanı oldum.

Seferden döndükten sonra izin alarak Of'a gittim. Koyu bir kar yağışı vardı.. Deniz Nakliyat'tan beni aradıkları bildirildi. İstanbul'a geldim ve Genel Müdür Yardımcısı İsmail Kral Göğüş "Denizde çalışanlardan İngilizcesi iyi olanlardan birinin Ticaret Müdürülüğü'nde uzman olarak görevlendirsin" isteğinde bulunmuş.

DB Deniz Nakliyatı TAŞ Ticaret Müdürlüğünde şef oluyor.

1985 yılı 25 martında deniz kadrosundan kara kadrosuna geçiş yaparak Tramp Daire Başkanlığı'nda uzun vadeli gemi kiralama şefi olarak göreve başladım. O zamanlar gemi işletme ve kiralama üzerinde yeterince kitap, bilgi, belge mevcut değildi. Kendimi yetiştirmek için İngiltere'den iki aylık maaşımın karşılığı bir bedel ödeyerek Fairplay'den kitaplar getirttim. Bunları okuyarak bilgimi artırırken, ayni zamanda çevirilerini yaptım ve fotokopiyle çoğaltarak

ilgili olabilecek diğer birimlerdeki arkadaşlara ve gemi kaptanlara dağıttım. Teleksi ekonomik olarak kullanmak için adeta eskilerin kullandıkları Boe Code'u çalıştım ve denizcilik terminolojilerinin kısaltmalarından bir kaynak kitapçık oluşturdum



Yüksek Denizcilik Okulu zabit namzetleri öğretmenleri Halit Gürdeniz ve Ruhi Sarıalp ile. Kaptan Salih Çakır ön sırada sağdan üçüncü.

Yazışmalar adeta bir törene tâbi idi!

D.B Deniz Nakliyatı TAŞ'de teleks göndermek de öyle kolay değildi. Mesajlar önce kat odacısını verilir. Odacı başka memurları evraklarını biriktirir ve ancak ondan sonra üst katlara götürürdü. Gemi kiralamasına ait bir mesajın bazen en erken 6 -7 saat sonra teleksten muhataplarına gönderilebilmesi çok yaygındı. Zira Ticaret Müdürlüğü'nde teleks yoktu. Sadece Genel müdürlük seviyesinde mevcuttu!

Norveç Denizcilik Akademisi'nde okudum.

Zamanla kendimi daha iki yetiştirmek amacıyla yurtdışında nasıl öğrenim alabilirim diye koşulları araştırmaya başladım. Necmettin Akten, Harun Şişmanyazıcı, Hakan Yumuk Norveç Denizcilik Akademisi'nde okumuşlardı. Bu akademide burs almak kaydıyla işletme eğitimi veriliyordu. 1986 yılında Norveç Konsolosluğu'nda imtihana girdim. Otuz civarındaki müracaat arasında en iyi puanı ben aldığımdan Oslo'ya gittim. Orada Denizcilik İşletme Eğitimi aldım. Brokerlik firmalarında staj yaptım. 1987'de Profesyonel Gemi İşletmeciliği Diploma Programı Eğitimini birinci dereceyle bitirdim. Böylece daha özgüvenli olarak Türkiye'ye döndüm.

Türkiye'ye döndüğümde Genel Müdür Muzaffer Akkaya idi. Kendisine bir rapor sundum. Zamanla yarışılan gemi kiralamada mesajımızı şube müdürü, müdür yardımcısı ve hatta müdür gördükten sonra gönderebiliyorduk. Haliyle yükler bir çok kereler başkaları tarafından bağlanıyordu. Muzaffer Akkaya bana inanarak bize hem doğrudan bir telefon ve hem de bir teleks makinası verdirtmiştir! Ayrıca bana bir oda verdiler. Bu o zaman için çok büyük bir olaydı! Eskiden bazan benim yazdığım metinlerin alıcıya gönderilmesi iki gün sonra mümkün olabilirdi. Çoğu kez yükün başka firma tarafından bağlandığıyla karşılaşmışımdır. İşi çabuk yapmak, devlette pek kolay kabul edilir bir uygulama değildi.

Genç kuşaklara örnek olabileceği düşüncesiyle, çalışmaktan ve daima yenilikleri izlemekten büyük heyecan duyduğumu belirtmek isterim; Örneğin 1987 yılında Deniz Nakliyat'ta Gemi Sefer Maliyet Hesapları'nın bilgisayar üzerinden otomatik yapılması için yazılım tesis ettik. 1990 yılına kadar manuel olarak yapılan Gemi Sefer Maliyet Hesaplamaları'nda kullanılan Distance Table - Mesafe Cetveli'ni Bilgisayar ortamına aktarmak üzere yazılım tesis ettik.

Yazılım çalışmaları konusunda sayabileceğim daha başka örnekler bulunmaktadır. Örneğin 1998'de Singapore/İstanbul/Montreal saat farkını ortadan kaldıran "24 Saat Açık Ofis Uygulaması" sayesinde kesintisiz Brokerlik, Gemi Kiralama ve Acentelik Hizmetleri verilmesini sağlamışızdır.

Kendi işimi kurmalıydım.

Norveç'e gitmemden dolayı ilave mecburi hizmet yüklenmişti. Giderek kendi işimi kurmayı düşünmeye başladım. Mecburi Hizmetimin son gününde istifamı yazdım. Kendimi gemi kiralama üzerinde çok iyi yetiştirmiştim. Bu düşünceyle ayrıldımsa da şirket kurmak yeterli olamazdı. 1986'da Saniye Hanım'la nişanlanmıştım. Of'tan komşu kızıydı. Norveç'teki eğitimimin sonunda 24 Nisan 1987'de düğünümüz oldu. İlk çocuğumuz 18 Ocak 1988 tarihinde dünyaya gelen Çağrı Cihan Çakır'dır. Halen dört çocuğumuz var. İsimleri; Çağrı Cihan Çakır (1988), Nihan Nur Çakır, Nihal Cayda Çakır, Hasan Emre Çakır (1998).

Turgut Özal Dönemi idi. Ankara Belediyesi için hava kirliliğini önlemek amacıyla İskenderun Limanı'ndan kömür ithal ediliyordu. Limandaki acentelik işlerini aldım ve çaresiz İskenderun'a yerleştim. Açıkcası bir yerden başlamak kaçınılmazdı. İskenderun'un bende güzel anısı yoktu. Fakat ayrılırken üzülerek ayrılmışımdır. Neticede bir tanıdığımın sermaye desteğiyle bir arkadaşımı da ortak alarak İskenderun'da Belga isimli ilk acentelik firmamı kurdum. Böylece Güney Afrika'dan gelen kömürlerin acenteliğini yapıyorduk. Acenteliğini üstlendiğimiz ilk gemi 45 bin dwt tonluk Meraklis isimli Yunan bayraklı bir gemiydi.

Büyük gemiler geldiğinden iş dönmeye başlamıştı. Arada brokerlik yapıyordum. TMO'nun ihalelerine girdim. 1989 sonunda Ankara Belediyesi seçimlerle ithal kömür işinden vazgeçti. Tamamiyle işsiz kalmıştık. Ailemi alarak İstanbul'a döndük.

Orion Denizcilik ve Tic. Ltd. firmasını kurduk.

Birkaç arkadaşımla görüştüm ve üç arkadaşımla Temmuz 1989'da Orion Denizcilik ve Tic. Ltd. firmasını kurduk. Kaptan Günay Canan, Kaptan Hüseyin Cem Çolakel ve Kaptan Hasan Oktay diğer ortaklarımdı. Zamanla ortak sayısı dörde yükseldi. Brokerlik, gemi kiralama işleri yapıyorduk ve devlet ihalelerine teklif veriyorduk. Şirketimiz Tophane Boğazkesen Caddesi'nde 60 metrekare gibi bir ofisti. 1990'da çimento işçileri greve gitmişti. Turgut Özal bu grevin direncini kırmak amacıyla çimento ithalatına müsaade etti.

Romanya'dan çimento taşınması için fiyat teklifi verdim. İlk işimiz 50,00 tonluk çimento taşıması işi olmuştur. Demir Çelik işçileri greve gittiğinde Turgut Özal ayni şekilde demir çelik ürünleri ithalatını serbest bıraktı. İthalatı dış ticaret firmaları yapmaktaydı. Biz taşıma işlerini üstlendik. Böylece 3-5,000 tonluk partilerle 50,000 ton demir çelik ürünleri taşımasını gerçekleştirdik. Çalışmalarımız böylece yükselerek devam etti. Bu arada 1990 sonunda piyasa araştırmaları geliştirmesi konusundaki gözlemlerim sayesinde bu işin Uzakdoğu'ya kaydığını farkettim. 1990 yılında Kaptan Hasan Oktay'la Singapur'da Orion Asya adını verdiğimiz bir firma kurduk. Genişlemeye devam ettik ve 1992'de Romanya'da Orion Asya Romanya ofisini kurduk. 1993'de Ukrayna'da ayni Orion Yuzhny oluşumu tesis ettik.

Armatörlüğe geçiş

Yük tarafımız giderek güçlendikçe armatörlüğü de düşünmeye başlamıştık. 1993'de ortaklarımızla 13,000 dwt'luk bir gemiyi satın aldık. Adını "Osman Gazi" dedik. Bu seriyi devam etmek kararındaydık. 1993'de 12.000 dwt'luk bir gemi alarak armatörlüğe geçiş yapmış oluyorduk. Gemi kiralamaya devam ettik.

Ayni sene Tuzla'da Arif Budak ve Süleyman Kazan ortaklığında gemi bakım ve onarım hizmetleri için Orimar Denizcilik firmasını kurduk. Yine ayni sene Scanorion - Kopenhag - Danimarka ofisini hayata geçirdik.

1995'de başka yatırımcılarla gemi alımını sürdürdük; Ben çok çalışıyor ve şirketin potansiyelini durmadan yukarılara çekiyordum. Kazancımızı hep yatırımlara yönlendirmek isterken, arkadaşlarımın kazançlarımızı aile ihtiyaçları için daha iyi bir yaşam ortamı kurmak istekleri ile örtüşmüyordu. Ben ise hep büyüme heyecanı içersindeydim.

Türkiye'den büyük tonajlı gemi bulmak zordu. O sırada sadece Martı'ın yurtdışında ofisi bulunuyordu. Bir arkadaşımın iştirakıyla Orion Kopenhag'ı kurduk. Ortaklarımızla görüşmelerim tam uyuşmuyordu. Ben daha donanımlı hale gelmeyi, daha fazla istihdam yaratmayı ve kazancı daha yukarılara çekerek yeni yatırımlara yönelmeyi tercih ediyordum.

Hedeflerim imkanlarımın üstündeydi. Ama yılmadım;1994 sonunda Günay Canan ve Hüseyin Cem Çolakel Kaptanlardan ayrıldım ve Altunizade Denizcilik İş Merkezi'nde Orionasya Denizcilik ve Ticaret Ltd. şirketiyle yolumuza devam ettik. Yoğunlukla üçüncü ülkeler arası ihalelere giriyorduk. Ortaklarla armatörlüğümüzü koruduk.

1995'de ikinci olarak ve %50 ortaklık tesis etmek kaydıyla 27,000 dwt'luk Turgut Kaptanoğlu gemisini aldık. Daha önceleri Bülent Kaptanoğlu ve Turgut Kaptanoğlu'nun küçük tonajlı gemilerini sürekli biz kiralıyorduk. Armatörlerimize iş kapısını açtığımızdan, tesis ettiğimiz güvenle, dostluklarımız daha da genişlemişti.

1996'da Bumerang Gemi Acenteliği devir alınarak Oras Gemi Acenteliği kuruldu. Şirketin adresi Karaköy'de Veli Alemdar Han idi. 1997'de 18.000 dwt. olan "M/V Orhangazi" gemisini ve 1977 İngiliz inşa 27,000 dwt'luk "M/V Silverfish" isimli gemileri, ardından 15,000 dwt'luk 1975 Yugoslavya inşa "M/V Aras" gemisini, 1978 Hollanda inşa 6,000 dwt'luk "M/V Adventure" isimli gemileri satın aldık. 1997 Haziran ayında Tartous - Suriye'de Asya Shipping Suriye gemi acenteliğini kurduk. 1998'de 24, 000 dwt.'luk "M/V Osman Er" ile ortaklık halinde "M/V Harmony" satın alındı. O yıl 18 Mart günü oğlum Hasan Emre dünyaya geldi. 1998 Ekim ayında Altunizade İş Merkezi'nde bir ofis satın alarak kendi ofisimize taşındık.

Ayni sene İstanbul Büyük Şehir Belediyesi Başkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın görev değişikliği sonrasında yerine gelen başkan, önceki tüm ekibi tasfiye etmişti. Tasfiye edilenler arasında Binali Yıldırım Bey de vardı. 1996'da Piri Reis Denizcilik Vakfı'nı kurmuştuk. Amacımız denizciliğimize fayda tesis etmekti. İlk başkanı İsmet Yılmaz Bey olmuştur. Vakfın ilk çalışmalarını İsmet Yılmaz tesis etmiştir. Kendisiyle DB Deniz Nakliyatı TAŞ'nden gelen derin bir hukukumuz vardı.

Dünya Denizcilik Üniversitesi'nden gelen talep doğrultusunda İsmet Yılmaz Bey, Hasan Oktay, Suat Hayri Aka ve diğerleri Malmö'ye gitmiştir. Türkiye Gemi İnşa Sanayi'den ise Gemi İnşa Y.Müh. Binali Yıldırım Bey ayni öğrenim için Malmö'ye gitti.

Oradaki yaşam, sonunda sarsılmaz arkadaşlığa dönüşmüştür.

Piri Reis Vakfı'nı kurduk.

Piri Reis Vakfı'nın kuruluşunda Binali Yıldırım Bey konuşmasında Özel Piri Reis Üniversitesi'ni kurmak hedefini açıkladı. Biz ayni sene Tüdev'in kurulduğunu sonradan öğrendik. Vakıf denizcilik öğrencilerine burslar vermeye başladı. İsmet Yılmaz Bey'den sonra Binali Yıldırım Bey başkan olmuştur. 1999 'un başında Binali Yıldırım Bey şirketimize katıldı.

Sancak Line kuruluyor.



Sefine Tersanesi Yalova'da 140.000 metrekarelik bir alanında kuruldu.

Tüm başarılarımıza rağmen bazı süreçlerde sıkıntılara maruz kaldığımız bir teşebbüsümüzü belirtmek isterim; Bosna Savaşı Avrupa'da ağır ulaşım sorunları yaratmıştı. Özellikle Almanya'da yaşayan vatandaşlarımız Türkiye'ye gelmek ve avdet etmek için İtalya üzerinden Brindisi veya Bari'ye kadar araçlarıyla geliyorlar, oradan Yunan feribotlarıyla Yunanistan üzerinden Çeşme'ye Türkiye'ye gelebiliyorlardı. Almanya'da yaşayan bir seyahat acentesi grubu adına Mehmet Koç ve arkadaşları bize müracaat ettiler. Sırbistan yolu kapanınca büyük bir yolcu potansiyeli oluşmuştu. Bizden bu hatta bir gemi koymamızı istediler. Bilet satış işlerini Avrupa'da onlar üstleneceklerdi. Binali Yıldırım Bey'le Finlandiya'da bulduğumuz bir firmadan günlüğü 19.000 dolardan ve dört ay süreli olmak üzere bir feribot kiraladık. Böylece Sancak Line kuruldu.

Kaptan Salih Çakır "Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan tarafından ödüllendirilmenin büyük onur olduğunu belirtti.



İlk sezon çok iyi geçti. Bu arada Kaptan Tuncer Zaman'ın iki feribotu vardı ve bunları Karadeniz'de çalıştırmasına rağmen zarar ediyordu. Binali Yıldırım Bey'le dostlukları nedeniyle gemilerini satmak istediğini açıkladı. 1999 sonunda Diler Holding bünyesinde olan "Kaptan Zaman" feribotunu satın aldık ve "Sancak-1" adını verdik. Bu gemi Brindisi ve Çeşme hattında hizmete girdi. Ayni sene Glory Shipping Hamburg ofisimiz açıldı. 2001'de Yardımcı Denizcilik'ten satın aldığımız 1977 Japonya inşa 29,000 dwt.'luk gemiye "M/V Karadeniz-S" ismini verdik.

2001 yılı sonlarında Sırbistan yolu açılmaya başlayınca bu gemilerin verimli çalışma şansı da süratle azaldı. Bir başka gemi yatırımı karşımıza çıktı; 38.000 dwt.ve Brezilya 1988 inşa "M/V

Mega- S" ve 25,500 dwt.'luk Doğu Almanya inşa "M/V Med-S" filoya katıldı.

Bu gemileri sonraları yeniden bankaya geri verebilmişizdir. Adlarını "Med S" ve "Mega S." koyduğumuz bu gemilerin ardındaki konu çok ayrıntıları olan bir hayat dersidir. Ayni süreçte Kıran Denizcilik'ten sıfır diyeceğim küçük tonajlı "Hamburg Pride" isimli gemiyi satın almıştık.

Zamanla gemileri elden çıkarmaya başladık. Bu arada Binali Yıldırım Bey seçimlere katıldı ve böylece siyasi yaşamı başladığından Ankara'ya taşındı.

2008'de Yalova'da "Sefine Gemi İnşa Tersanesi"ni kurduk.

2004 yılında Sancak Line şirketinin faaliyetini durdurduk. 2005'de gemi inşa tersanelerinde gözlemlediğimiz gelişmeleri değerlendirdik; Gemi inşa ve gemi onarımının potansiyel olduğunu gördük . Üç arkadaş ortak olarak gemi inşa ve onarım tersanesi kurma kararını aldık. İlk seçtiğimiz alan Samsun Gemi İnşa Yatırım bölgesi olmuştur. Tahsis şeklinde yer verilmesine rağmen bu alanın ortasının orman olarak gösterilmesi nedeniyle yatırımdan vazgeçtik ve 2008'de Yalova'da "Sefine Gemi İnşa Tersanesi"ni kurduk.

Çoğunluk ortağımız Kolin İnşaat, Turizm Sanayi ve Eğitim AŞ. olmuştur. Bu tersanede anahtar teslimi gemi inşaatlarıyla önemli adımlar atarken , ayni zamanda gemi onarımlarıyla da giderek artan bir uluslararası pazarlara cevap vermekteyiz.



Başbakan Binali Yıldırım Gisbir'i ziyaretinde Gisbir Yönetim Kurulu üyeleriyle; (Ön sırada) Sağda Gisbir Başkanı Murat Kıran ve (Solda) Gisbir Başkan Yardımcısı Kaptan Salih Zeki Çakır.

9 Mayıs 2013 tarihinde IMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanlık seçimlerine "Değişim Grubu" olarak katıldım. Yüzde 45.5 gibi bir oy aldık.

2014'de 2005 Çin inşa 7,800 dwt.'luk "M/V Lodestar-S" i satın aldık. Bu gemi 2016 Ağustos ayında Türk bayrağına tescil edilmiş ve "15 Temmuz" adı verilmiştir. Armatörlük çalışmalarım bana navlun konusunda da bir düzenlemeye gidilmesi gerçeğini gösterdiğinden arkadaşlarımla "İstanbul Navlun Endeksi (ISTFIX)" i kurduk. Bu konuda modellemeler hazırladık. Koster Pazar Raporu ve Değerlendirmeleri'ni yaşama geçirdik.

2014 Haziran ayında Kaptan Demir Çelik'le %50 ortalık halinde Martaş Ro-Ro İşletmeleri Kuruluşu - Marmara Ereğlisi-Bandırma Düzenli Hat Feribot Taşımacılığını başlattık. Bu hat halen başarıyla devam etmektedir.

Koster Çalışma Grubu

Koster Çalışma Grubu adına çalışmalarımız devam etmekte. Çalışmalarımızın hedefi; Türk armatörlerin küresel pazar payının artırmak,Türk gemi sahiplerinin rekabet gücünü artıracak politikalar üretmek, dünya piyasalarına ve koşullarına göre pazarlarda rekabet ve söz sahibi olmamızın arttırılması yönünde Ortak Stratejilerimizi oluşturmak, Gemi Adamlarımızın işletmelerimize olan iyi etkilerini ve verimliliklerini arttırabilmek için Ortak insan Kaynağı ve İyileştirme Personel Politikaları belirlemek,Teknik ve Ticari işletme kalitesinin arttırılması, maliyetlerimizi düşürücü ortak tedarikçiler belirleneceği ve rekabetçi piyasa şartlarının daha kontrol edilebilirliğini arttırmak için Ortak Bilgi Alışverişi Platformu oluşturmak gibi çok geniş kapsamlı mesleki konuları içermekte.

Türk Denizcilik Ruhu'nun dünya denizlerinde belirleyici ve etkin söz sahibi olması en büyük dileğimizdir. Halen Tübitak'a bağlı Tüsside - Türkiye Sanayii Sevk Ve İdare Enstitüsü Yönetim Kurulu Üyesiyim. 2016 Ekim ayından başlayarak Tübitak'a bağlı Tüsside -Türkiye Sanayii Sevk Ve İdare Enstitütüsü Yönetim Kurulu Üyesi olarak da görev yapmaktayım.

TÜSSİDE, 1971 yılında üniversite ve sanayi işbirliğinin oluşturulması amacıyla Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) tarafından önerilmiştir. 1975 yılında tesislerin temeli atılmaya başlanmış ve enstitü yönetmeliği 1980 yılında Resmi Gazetede yayınlanmıştır. Enstitünün kuruluşunda özel sektörden Sakıp Sabancı, Vehbi Koç, Nejat Eczacıbaşı gibi değerli isimler yer alırken, kamu yönetiminden Maliye Bakanı Adnan Kahveci, TOBB Başkanı Ali Coşkun ve akademik camiadan ise Sabahattin Zaim'in büyük desteklerinin olduğu hatırlanmalıdır.

Mazisine baktığımızda danışmanlık ve eğitim şirketlerinin yaygın olmadığı 1980'lerde, MEB ve TÜBİTAK ortaklığıyla kurulmuş olan TÜSSİDE, hem kamu hem de özel sektör yöneticilerinin yetkinliklerini geliştirmek için pek çok eğitim düzenlemiş ve bu yolla ülkemizdeki önemli bir ihtiyacı karşılamıştır.

2000'li yıllara gelindiğinde ülkemizde yaşanan ekonomik kriz sonrasında yönetim geliştirme rehberliğine ihtiyaç duyulmuş olması sonucu TÜSSİDE, bu dönemde kamuda kurumsal yönetim sistemlerinin kurulması ve geliştirilmesine yönelik, kuruma özel çözümler içeren uzun soluklu projeler gerçekleştirmeye başlamıştır. 2004 yılı sonrasında, ülkemizdeki Araştırma-Geliştirme (Ar-Ge) kültürü ve kaynaklarının gelişmesiyle birlikte yönetimde Ar-Ge faaliyetlerine olan ihtiyaç öne çıkmıştır. Bu ihtiyaca yönelik alarak Ar-Ge çalışmalarına ağırlık verilmiş ve TÜSSİDE, TÜBİTAK'a doğrudan bağlı bir enstitü haline gelmiştir. Günümüzde, TÜSSİDE'de yönetim bilimleri alanında Ar-Ge içerikli Araştırma, Tasarım, Danışmanlık ve Eğitim projeleri yürütmektedir. Ben TÜSSİDE'nin yönetim kurulu üyesi olmaktan gurur duymaktayım.

2016'da "İstanbul Denizcilik Stratejileri ve Araştırmaları Enstitüsü -İDEAS'ı kurduk. Halen başkanlığını ben yapıyorum. İDEAS Enstitüsü genel olarak Türk denizciliğinin rekabetçiliğini analiz etmeye ve geliştirmeye odaklanmış, bağımsız bir araştırma kuruluşudur. Hem küresel denizcilik piyasalarına hem de Karadeniz, Akdeniz ve Kuzey Avrupa havzalarından oluşan Avrupa yakın deniz taşımacılığı sathına odaklı stratejik görüş, genel denizcilik piyasalarına dair proaktif analiz ve ekonomik araştırmalar temin etmektedir.

Amacımız; güvenilir bir stratejik denizcilik bilgisi kaynağı olarak Türk denizcilik kümesinin bütününe destek sağlamak ve Türkiye'nin daha büyük ve daha denizci bir millet olmasını sağlamaktır.

CAFER KALKAVAN



Cafer Kalkavan ve Besire Kalkavan ailesinin beşi erkek , üçü kız sekiz çocukları oldu; Erkek evlatları; Kâşif Kalkavan, Selahattin Kalkavan, Arif Kalkavan, Necati Kalkavan, ve Akif Kalkavan'dır. Kız çocukları ise; Fikriye, Şakire, Şadiye'dir.

Tüm Kalkavan öyküleri içersinde benzersiz bir kaynak aile seceresini kayda geçirmiş, bunları belgelemiş ve anı kitabında neşretmiş olan kişi, öncelikle Necati Kalkavan Bey'dir. Ben tanıdıkça hayran oldum.

Necati Kalkavan ailenin tarihini, gözlemleriyle birlikte kayda geçirmiş ve muazzam değerde bir arşiv yaratmış.

"Büyük denince aklıma Karadeniz" gelirdi diyor ve şöyle anlatıyor; O zamanlar uyanır uyanmaz denize koştuğum ve bütün gün eve dönmediği o zamanlar... Annem, babam, amcalarım ve kardeşlerimle yaşamak o kadar doğaldı ki, ailenin insanın can damarı olduğu aklıma gelmezdi.

Ailemizin yüzyıllardır şu benim içinde yüzdüğüm, avlandığım, üstünde gezindiğim Karadeniz'in kenarında yaşadığını, Karadeniz kadar kalabalık olduğumuzu yaşım ilerledikçe ve yakınlarımı yitirdikçe, kendim baba, dede ve büyük dede oldukça aklımdan çıkarmaz oldum.

Babam bize ne bırakmıştı; Kalkavan Ailesinden, ailemden devralıp çocuklarıma aktardığım ne vardı? İşte o zaman ailenin, bu büyük ve temiz ailenin ne kadar değerli bir sancak olduğunu farkına vardım.

Büyük aile bir gemiydi. Ülkelerin, ulusların adı olduğu gibi, ailelerin de adı vardır. Soyadınıza ne kadar iyi bakarsanız, tarihin okyanuslarında o kadar uzun süre gezinebilirsiniz.



Cafer Kalkavan(Necati Kalkavan arşivi)

Gemimizden, Babam Cafer Kalkavan'la devam eden kolunu anlatacağım;

Aslımız Doğu Türkistan'lıdır. Yüzlerce yıl evvel Çin İmparatorluğu'nun hükümranlığına boyun eğmeyip Gürcistan'a, oradan da 1760 gibi Osmanlı topraklarına göç etmişiz. Günümüzde Gürcistan'da ve Orta Asya'da uzak akrabalarımız yaşıyor.

Atalarımızdan Mehmet Ağa, dört oğlu Hüseyin, Keleş, Salih ve Lik ile birlikte kim bilir hangi mevsimde, kaç günde Karadeniz'i aşarak Rize'nin İyidere Koyu'na inmiş ve sahilin bir kilometre yukarısındaki o zamanki adıyla *Huncuvanos*, bugünkü adıyla *Denizyöre Köyü* 'ne yerleşmiş. O zamanlar bölgede Rum nüfusu da varmış. Şöyle düşünelim; az nüfuslu Rum köyleri, ve az nüfuslu Türk köyleri ve ufuklar boyunca bomboş araziler.

Oğullar büyüyüp kendi yuvalarını kurma yaşına gelince ayni bölgede değişik köylere dağılmışlar. Büyük olasılıkla geniş arazi olanakları bu yayılmayı elverişli, ekonomik koşullarsa kıtlığıyla, arazilerin verimsizliğiyle zorunlu kılmış olmalı.

İlk ayrılan en küçük erkek evlat Lik olmuş; Potamya Yolu üzerindeki Pekmezli Köyü'nü seçmiş. Bir büyüğü Salih ve Hüseyin, eski adı Çıklınlar olan Sarayköy'e yerleşmiş. Kardeşlerden Keleş ise eski adı *Liparit* olan Yalıköy'ü tercih etmiş.

Kalkavanlar yerleştikleri her yerde denizde çalıştılar. Ailemiz kuşaklar boyu deniz taşımacılığı ve balıkçılıkla geçimini sağladı. Karadeniz hem bizim yuvamız, hem ekmeğimiz, hem de evden uzak geçen ve geceler boyunca en iyi dostumuz oldu.

Babam Cafer Kaptan, bölgeye ilk yerleşen büyük atamız Mehmet Ağa'nın oğlu Keleş Ağa'dan gelmektedir. Keleş dedemizin iki oğlu olmuş; Hasan ve dedemiz Memiş Ağa. Memiş Ağa'nın da iki oğlu olmuş; Cafer ve Behrem.

Dedem Cafer Ağa'nın dört oğlu olmuş; Mithat, Kâşif, Keleş ve Feyruz.

Dedelerimden Kâşif, aile işini sürdürdüğü gibi, gelini de denizden almış. Bu gelin, yörenin kaptanlarından Arif Hantal'ın kızı Hatice Hanım'dır.

Dedem, ninem tüm aile bireyleriyle benim de doğduğun konakta yaşamaktaydılar. Aslında bu konak o dönemde aile büyüklerimiz Mithat ve Keleş Kalkavan ailesine de yuva olmuş. Ancak mutlu günler dedemin yakalandığı bir fırtına ile yerle bir olmuş. O zamanlar motorlu gemiler pek yoktu. Yelkenlisiyle seyrederken birden bastıran rüzgar denizi kabartmış. Dümende bu fırtınayı atlatmak için mücadele verirken arkadan gelen çok sert bir dalgayla dengesini kaybetmiş. Başını dümen koluna çarpınca, oracıkta, daha henüz 42 yaşında iken hayatını kaybetmiş. Bu felaketten sonra nenem altı yetim evladıyla dul kalmış. Ferhat amcam, Fatma halam, babam Cafer, Memiş amcam ve Ayşe halam, dedemizi Sinop Adası'na defnetmişler.

Allah sınava çekti mi dert bir tane gelmez. Dedemin vefatının ardından apansız Rus işgali bir karabasan gibi memleketin üzerine çökmüş. Ruslar bir yandan dağ taş demiyor girdikleri her köyü ateşe vererek ilerliyor, bir yandan da bütün sülale toplanmış, her şeyden vazgeçmiş çocukları nasıl koruyacağını düşünüyor. Nenem ne düşündüyse bir sabah erkenden kalkmış, taşıyabileceği kadar birkaç denk hazırlamış ve çocuklarıyla birlikte bir kayığa binmiş. Yelken ve kürekle İnebolu'ya akrabalarının yanına ulaşmış. Ruslar geri çekilinceye kadar akrabalarıyla yaşamış.

O yıllarda bölgede olduğu söylenen 42 hanenin sakini olan akrabalarımızın da işgal sırasında göç ettikleri anlatılır. Evlerin çoğu göç yıllarında bakımsızlıktan harabeye dönmüş ve Mehmet Ağa'nın oğlu olan Hüseyin ve Keleş Ağa'nın ilk kurdukları konakları yıkılmış. Salih Ağa'nın konağı ise onarılmayı bekler dururdu.

Babam Cafer Kalkavan, amcam Ferhat Kalkavan'ın vefatı üzerine henüz on yedi yaşında olmasına rağmen, çaresiz ailenin tüm sorumluluğunu üstlenmiş.

O günlerde çektirmelerde yamak olarak çalışmaya başlayan babam, kısa zamanda çalışkanlığı ve güvenilirliği ile göze girmiş, önce reis olmuş, ardından kaptanlığa yükselmiş. Gemilerde yaşam kolay değildir. Onların zamanında çok daha zorluklarla doluydu. Derken Seferberlik ilan edilmiş. Yoksulluk, askere gidenler, gazi dönenler ve şehit olup gidenler.. Komşunun komşuya düşman olduğu bu yıllarda Kuva-i Milliye askerleri Mustafa Kemal Paşa'nın öncülüğünde memleketi düşmandan temizlemek için amansız bir mücadeleye girmişler.

Ülkemizin her bölgesinde olduğu üzere Karadeniz'de de her bölgenin ileri gelen aileleri vardır. Rize'de Tuzcuoğlu Ailesi, on beş kilometre doğuda Kalkavan Ailesi, yanı başında Mete Ailesi, on kilometre batıda Çakıroğlu Ailesi, biraz daha ötede Saraloğlu Ailesi yaşardı. Her aile

gücünün yettiği ölçüde mücadeleye katıldı. Karada çetelerle savaşırken, denizde mücadeleye cephane topladılar. Yöremizde erkekler kadar kadınlar da silah kullanmasını bilir. Halk canını ortaya koyarak, etten duvar örerek düşmanına karşı durdu ve Karadeniz'i çetelerden temizledi.



Cafer Kalkavan torunlarıyla (Necati Kalkavan arşivi)

Hürriyet kazanıldığında yoksul köylerimiz daha da yoksul hale düşmüşlerdi. Ama herkes umud doluydu. Babam gece gündüz demeden çalışıyor, eve bakıyormuş. Bu arada kardeşleri de büyüdükçe çalışmaya başlamışlar. Kızlar evde annelerine yardım ederken, erkekler Karadeniz'de yelkenlere katılmışlar.

Nenem kolları sıvamış ve babamı çekip çevirecek, iyi huylu güzel bir kızı oğluna eş olsun diye aramaya başlamış. Yine bir denizci olan Recep Aydın ya da köydeki adıyla Recep Reis'in kızı Besire uygun görülmüş.

Annemle babam 1923'de köy usulü evlenmişler. Diğer kardeşler gibi bir süre nenemim konağında yaşamışlar. Ağabeylerim Kâşif Kalkavan, Arif Kalkavan ve Selahattin Kalkavan gibi 1932'de ben de o konakta doğmuşum. Diğer kardeşlerim Fikriye, Şakire, Şadiye ve Akif, 1933'de henüz altı aylık iken babamın yanda inşa ettiği kendi evimizde doğdular.

Babamın bir başka özelliği toprağa olan tutkunluğuydu. Rize'de satılığa çıkan arazileri gücü yettiği ölçüde satın aldı. O zamanlar buna fazla anlam veremezdim. Ne olsa Rize toprağı az, ekilebilir toprağı daha da az bir yöreydi.

Eski zamanlarda çalışmak iğneyle kuyu kazmak gibiydi. Denize çıktıklarında kar sis olur, öyle günlerde deniz bile görünmezdi. Kaptan nereye gittiği bilemez hale gelirdi. Babam elli yaşlarında emekli oldu. Aslında gençti. Ancak o çok erken yaşlarda başlayan denizcilik hayatının meşakkat dolu yıllarında yorulmuştu. Daha da doğrusu artık kendisini yaşlı ve yorgun hissediyordu.



Necati ve Yüksel, Kâşif ve Mukaddes, Selahattin ve Servet Kalkavan, Mustafa ve Leyla, Nevzat ve Fatoş Kalkavan, Mehmet ve Süheyla Kalkavan, Metin Kalkavan, Erkan Kalkavan , Alkın Kalkavan, Murat, Selma, Sena, Kâşif ve Ecem Kalkavan. (Necati Kalkavan arşivi)

Denizden ayrıldıktan bir süre sonra kendini toparladı. Biraz iştahsız bir olduysa da 99 yaşına kadar çok sağlıklı yaşadı.

Gençliğinde sigara içerdi. Ancak bir olay üzerine sigara alışkanlığını bıraktı; bir seferden gelmişti. Kırk beş yaşlarındaydı; O zamanlar Bahar sigarası vardı, bu sigaradan içerdi. Ocağın yanına oturduk. Babam belki de günler süren seferin etkisiyle biraz gergindi. Bir saatte üç dört sigara içti. Büyük ağabeyim Kâşif Kalkavan o sıralarda on dört on beş yaşlarında idi. Herhalde gençlik hevesiyle olacak; *"Baba bana da sigara versene"* deyince, babam şöyle bir dönüp baktı ve sertçe *"Ne yapacaksın, sigara mı içeceksin?"*diye sordu. Ağabeyim biraz çekinerek *"Eh baba, sen içiyorsun ya!"* deyince babam hatalı bir alışkanlık içinde olduğunu farketmiş olmalıdır ki bir daha ağzına sigara almadı.

NECATİ KALKAVAN



Eski Rize'yi düşündüğümde aklıma gelen ilk sözcük yoksulluktur. Bu nedenle biz yetişirken genelde gençler ekmeklerini çıkarmak için daha verimli, daha zengin bölgelere göç ediyorlardı.

Onun içindir ki Bursa'da, Gemlik'te, İskenderun'da, İzmir'de ve İstanbul'da, velhasıl her yerde Rizeliler vardır. Bazen el değmemiş Karadeniz ormanlarının güzelliğe bakıp bu toprakları neden terk ettiğimizi merak ederler. Bunun gerekçesini anlamak için önce o topraklarda ve o yıllardaki yaşam koşullarına bakmak lazım!

Çocukluktan bugüne

Çocukluk yıllarıma dönersem; babamın inşa ettirdiği evimiz iki katlı taş bir evdi. Üst katta dört, alt katta iki oda vardı. Ninemin evinin hemen yanında olduğundan günlerimiz hep birlikte geçerdi.

Sahilimiz çok güzeldi. Koyu lacivert denizin hemen kıyısında gökyüzüne kavuşan yemyeşil çamlık dağları seyrederdik. Şimdi Rize'de bir bizim sahil kaldı. Yollar deniz kıyısına yapıldığı için birçok plaj bozuldu. Hafta sonları bütün çevreden aileler oraya pikniğe ve denize girmeye geliyorlar. Öyle bir kalabalık oluyor ki, iğne atsanız yere düşmez.. Şimdi Karadeniz ziyaretlerimde sadece bizim çığlıklarımızla yankılanan o plajı özler gibi oluyorum.

Çocukluk yıllarımız memlekette yaygın olan yoksulluk yıllarıydı. O zamanlar, Cumhuriyet'in ilk yılları. Her memlekette hali vakti yerinde olan bir iki ağa olurdu.

Bir mahallede en fazla bir iki evde gelinlik olurdu. Hemen bütün kızlar ayni gelinlikle evlenirdi. Evlenen kızlar, düğünden sonra gelinliği aldığı yere iade ederdi. Günümüzün gelinliklerine göre oldukça mütevazi kumaşlarla dikilmiş gelinlik de sandığında evlenecek bir sonraki kızı beklerdi. Köyde her geline takılacak beşibiryerde takacak para olmazdı ki! Ama gelin olacak kız için beşibiryerde şarttı. Bir tane beşibiryerde bütün köyün kızlarını gelin ederdi.



Necati Kalkavan, babası Cafer Kalkavan ile. (Necati Kalkavan arşivi)

Sahil köylülerinin hali vakti balıkçılık ve taşımacılık sayesinde biraz daha yerinde olurdu. Tabii o zamanın varlık yokluk anlayışları bugünkünden çok başkaydı. Dağ köylerinde yoksulluk daha fazlaydı. Yukarı köylerden bize sukabağından yapılma kaplarla gelirlerdi. Bunlara "Hopetsi" denirdi. O kadar yoksullardı ki, hamsi satın alamazlardı. Yerine *"Hamsi suyu"* isterlerdi. Hopetsilere doldurup köylerine çıkarırlar, mısır ununa katıp ekmek yaparlardı. Hani *"Hamsinin suyunun suyu"* diye bir lâf vardır ya, o lâf bir Karadeniz gerçeği idi.

Bu topraklarda kente göç Karadeniz'den başlamıştır. Günümüzde Karadeniz kökenlilerin bunca başarılı ve çalışkan oluşunda sanıyorum bu yoksulluğun getirdiği azmin izleri aranmalıdır. O zamanlar Karadeniz'deki illerin bile bugünkü refahına kavuşması o yıllar için hayal edilemezdi. Bizim mücadelemiz daha çok hayatta kalma mücadelesiydi.

II. Dünya Harbi yıllarında, ülkemiz tarafsız kaldığından harbe girmediği için savaşların şiddetini değil, yoksulluğunu yaşadık. Buna da şükrederim!

1942 yılını yaşıyorduk. Bizim küçük çocuklar ordusu yine meyva ağaçlarının üstündeydiler.

Dört beş kişiydik ve o gün hedefimiz karayemiş ağaçlarıydı. Belki de en çok eğlendiğimiz bir gün olacakken birden deprem olurcasına müthiş bir motor gürültüsü başladı.. Ağabeylerim denizeydiler. Birden ağaçlar sallanmaya başladı. Titreyerek bulunduğumuz dallara yapıştık.



Necati Kalkavan, annesi Besire Kalkavan ile. (Necati Kalkavan arşivi)

Bir uçağın alçalarak üzerimize geldiğini görmüştük. Hava uçaktan yayılan dumandan görünmez hale gelmişti. Beş dakika geçmeden büyük bir patlama sesi duyuldu. Artık gözümüzde karayemiş kalmamıştı ve ağaçlardan inip evlerimize koştuk. Akşama doğru Trabzon Uzunkum'da bir Alman uçağının düştüğü haberi geldi. Batum'u bombalarken uçaksavar ateşine yakalanan Alman savaş uçağı topraklarımıza düşmüştü. O gün ilk defa savaşın şiddetini, ne anlama geldiğini kavradım!

Türkiye'nin diğer bölgeleri gibi savaş önlemleri alıyorduk; her evin bahçesine sığınak olarak derin çukurlar kazılmıştı, geceleri karartma yapılıyordu. Ara sıra çalan sirenlerle sığınaklara koşuyorduk. Karadeniz mayın yatağına dönüşmüştü.

Mayının ne dehşet bir silah olduğunu cehaletimizle öğrendik. Balıkçıların ağlarına zaman zaman iri demir parçaları takılıyordu. Bunları gemilerden, uçaktan düşen metal bloklar sanıyorduk. O parçalar günün kısmetidir diye alınıp evlere getiriliyordu. İşte balıkçılardan biri köyün demircisiyle anlaşıp elindeki metal bloğu ona satmış. O bloğun bir mayın olduğunu düşünenlerimiz olduysa da, bu bir mayın olsa bile, denizden çıkana kadar patlamadığına göre arızalı ya da patlamayan bir mayın kanısına varılmıştı.

Çok ağır olduğundan balıkçı bir akrabası, demirci ve demircinin yamağı ile mayını yükleyip İyidere'de bulunan demircinin dükkanına taşırken müthiş bir infilak meydana geliyor.

Akşam saatleri idi; Babamın amcasının oğlu İlyas Amcamın *"Kayalıklarda mayın infilak etti.."* diyen sesini duydum.

Bir saat geçmedi ki kapımız çalındı. İki köylümüz annemden fener istiyordu. Evdeki tek erkek olarak kapıyı açmaya annemle ben gitmiştim. "Mayın patladı. Dört kişi parçalanmış.. Ancak yabani hayvanlar cesetleri yemeye çalışıyor. Biz başlarında sabaha kadar durup, cesetleri koruyacağız" dediler.

Patlama kayalıklarda değil, evimizin bir buçuk kilometre kadar ilerisinde olmuştu. Balıkçı, balıkçının akrabası, demirci ve demircinin çırağı patlamada paramparça olmuşlardı. Bu olay herkese çok acı bir ders olmuştur.

Yirmi beş kuruş harçlık alırdık

Babam veya amcamlarım gurbetten döndüklerinde bize 25 kuruş harçlık verirlerdi. Biz de bu paraları panayırda harcamak için saklardık. Kağıt fenerler alırdık, bir kuruşa yumurta alırdık ve yumurta tokuşturmaca oynardık.

Fenerlerle geceleri dolaşmaktan hoşlanırdık. Elektrik henüz bağlanmamıştı. Gaz lambalarıyla aydınlanırdık. O gaz lambaları genellikle 2,5 numara olurdu.. Bazı daha iyi halli ailelerde tek tük de olsa 5 numara gaz lambaları vardı. Çoğunlukla batan güneşle birlikte köy ince gaz



M/V Necati Kalkavan

lambalarının araladığı koyu bir karanlığa bürünürdü. Fener demek, gece gezmesi demekti, fener demek asıl Ramazan demekti! Ramazan yaklaşırken herkesi bir telaş alırdı. Ramazanlık erzak hazırlanırdı, yufkalar açılır, temizlik yapılırdı. Biz çocuklar ise çok sevinirdik. Şenlik yapardık, camiye giderdik.. O beş kuruşluk fenerlerle sanki bütün köyü aydınlatıyormuşuz gibi kendimizi mutlu hissederdik.

1946'da ilkokuldan mezun oldum. Köyün yakınlarında okuma olanağı yoktu ve okumak da çok pahalı geliyordu. Zaten köyde ailemin yaptırdığı tek okulda bir tek öğretmen vardı. Bütün çocukları bu öğretmenimiz eğitmek için çırpınırdı. Öyle olunca haliyle günümüzün çocuklarının bir yılda öğrendiklerini biz ancak ilkokulu bitirirken öğrenebildik. Zaten ilkokula başladığımda II. Dünya Harbi başlamıştı. Bütün öğrencilik hayatım bu savaş yıllarında geçti. Memleketteki yoksulluktan öyle bizim gibi yörelere okul yapılamıyor, öğretmen atanamıyordu. Akrabalarımdan da lise bitiren birkaç kişiyi geçemez. Bunun nedeni gençlerimizin okuma tutkularına rağmen, eğitim olanaklarının son derece kısıtlı olmasından dolayı idi.

Çalışma hayatı

İlkokulu bitirince çalışmaya başladım. Önce ufak tefek işlerde aile büyüklerine yardım ediyordum. Büyük ağabeylerim hep genç yaşta denize çalışmaya çıktı. Ben denize çıkmadım. 1947'de biraz canlanan ekonomi bizi de çok rahatlattı. Babamın dayısı kamyon kamyonet bayisi idi. Biz de satın aldık. O zamanlar denizci olmak istemiyordum. Aldığımız arabayı bütün aile ortak işlettik. Daha doğrusu Kâşif Kalkavan ağabeyim ehliyet alana kadar kamyonumuzu bir başka şoföre verdik. Bu şöföre hem muavinlik yaptı ve hem de patronluk yapmak gibi tuhaf bir sorumluluk üstlendi.

Ben daha 15-16 yaşlarındaydım. Ehliyetim de yoktu, ama İyidere - Rize arasında çalışıyorduk. 1949'a kadar iki yıl muavinlik yaptım. Yaşca büyüğümüz olan şoförümüze saygıda kusur etmiyordum. Rize - İyidere arası 15 kilometredir. Her sabah servis çekerdik. Cumartesi- Pazar tatilimiz olmazdı. Sabah Rize'ye giderdik. Orada işi olanlar işlerini hallederlerse öğle saatlerinde geri dönerdik. Daha sonra Kâşif Kalkavan ağabeyim ehliyet aldı. Bir süre kendisine muavinlik yaptım.



Necati Kalkavan ilk otobüslerinin önünde. Yıl 1946 (Necati Kalkavan arşivi)

1946 yılında bir Fargo kamyon satın aldık. 1949'da ehliyetimi ben bu kamyon vasıtasıyla aldım. Bir yandan bir sene kadar muavin olarak çalıştım. Bir yandan da kamyonumu sürmeyi öğrendim. Ehliyetimi almamdan kısa bir süre sonra Demokrat Parti iktidara geldi. Bu durumda bizim biri otobüs, diğeri kamyon olmak üzere iki aracımız oluyordu. Kâşif Kalkavan ağabeyim otobüsü, ben de kamyonu kullanıyordum.

Demokrat Parti'nin iktidara gelişi memlekette yepyeni bir yaşantıyı başlattı. Teşebbüs hürriyeti anlayışı güçlenmekteydi ve insanlar ilk defa para sahibi olmaya başlamışlardı. Daha da önemlisi hızla kara yolları inşaatları yapılmaktaydı. Daha önce ancak binek hayvanlarıyla veya yaya olarak arada sırada gittiğimiz, saatler alan patikalardan ulaştığımız yamaç köylerine bir günde gidip gelebilir olmak dünyamızı değiştirdi diyebilirim.

Adnan Menderes millete parayı tanıttı. Çay da o zaman iyi gelir sağlıyordu. Mısırdan başka bir şey yetişmeyen arazileri çaylık yaptılar.

Gelişen ekonomiyle birlikte yeni iş kolları açıldı. İlk açılan ekmek kapısı haliyle inşaatlar oldu. Yamaç köyleri hızla gelişiyor, yeni evler yapılıyordu. Köylüler yoksulluk günlerine ait evleri yıkıp daha korunaklı, daha yaşanır evler yapmaya başladılar. Biz de dağ köylerine malzeme çekmeye başladık.

Rize'nin yolları yeni tamamlanmıştı. Biz kamyonla İyidere'ye ve daha yükseklerde bulunan inşaatlara sahilden aldığımız çakıl taşı ve kum gibi malzemenin yanı sıra, evlere de öteberi taşırdık. Bu dönem, benim o tehlikeli yollarda iyice ustalaşana kadar Kâşif Ağabeyimin yaptığı fedakarlıktı. Deneyimli bir şoför olduğuma güven getirdiğinde kamyonu bana bıraktı ve otobüse döndü. Artık kamyonda tek başınaydım. Yirmi yaşlarında olduğum o süreçte çok zayıftım. Oralara bir ben çıkabiliyordum. Zaten başka kamyon da yoktu!

Çok sert virajların olduğu, bir virajın ancak iki manevradan sonra alınabildiği, yanı uçurum olan dağ yollarından aşağılara bakıldığında evler kibrit kutusu gibi görünürdü. Bir seferinde yine virajı döneceğim, frene bastım, fakat fren pedala takıldı. O gün kamyonda Selahattin Kalkavan ağabeyim de vardı. Kamyon uçurumun kenarına kadar gitti. Bir düşseydik, bizim parçalarımızı bile bulamazlardı. Besmele çekerek el frenini çektim. Ön tekerlekler toprağa gömüldü ve biz o felaketten kurtulduk.

O yollar şimdi asvalt ve çok güzel oldu. Yeşillikler içinde dağa tırmanıyorsunuz. O zamanlar bir saatte vardığım mesafeye şimdi on dakikada ulaşılabiliyor.

Yıllar ilerliyordu; askerlik çağım gelmişti. Askerliğimi 1953-1955 yıllarında Selimiye'de şöför olarak yaptım.



Necati Kalkavan kamyondan bozma ikinci otobüslerinin önünde. Yıl 1950
(Necati Kalkavan arşivi)

Evlilik zamanı

Babamın koyduğu bir kural vardı; her erkek evladı askerden geldikten ve yirmi beş yaşını doldurduktan sonra evlenmeliydi. Gerçi zaten askere gidip gelene kadar yirmi beş yaşını dolduruyorduk. Benim evliliğim ise pek öyle kolay olamadı. Akrabamın kızı Yüksel'le birbirimizi sevmiştik. Yüksel'in annesi babamın yeğeniydi. Aramızda yedi yaş farkı vardı. Bizim sevdamız da her ailede görülebilen bir dalgalanmaya denk geldi. Aile büyükleri arasında ilişkilerin son derece gergin olduğu bir dönemdi. Doğrusunu söylemek gerekirse, bu işin olacağı da yoktu. Fakat dedim ya; o beni buldu, ben onu buldum. İki sene birbirimizi bekledik. Sabırla bekledik ve Allah yazdıktan sonra kimse de o işe engel olamaz.

Tek çare amcamı ikna etmekti. "Hayır!" dedi. "Olmaz!" dedi. Ne Yüksel başkasına vardı, ne ben başkasıyla evlenmeyi aklımdan bile geçirmedim. İki üç sene böyle geçti. En sonunda bir gün amcamla babamın arası düzeldi ve amcamlardan "İstemeye gelin.." haberi geldi. Hayatımın en mutlu günlerinden biriydi. Sevinçten havalara uçuyordum. 1956 yılında evlendik ve muradımıza erdik. Evlendiğimizde yirmi beş yaşındaydım. Eşim de on sekiz yaşındaydı.

Akraba evliliği yaptık ama bu bir sevda evliliği idi. Eşimle çok mutlu bir ömrümüz oldu. Biz eski zamanlara aittik. O zamanların insanları evin gerçek hakiminin kadın olduğunu bilirdi. Erkek dışarıda kazanır, getirir eve verir. O evin nasıl döneceğini hanım belirler.

Bekarken ağabeylerimle evimiz birdi. Kâşif Ağabeyim evlendi ve ailesiyle birlikte bizim evin yanında inşa ettiğimiz bir diğer eve taşındı. Selahattin Ağabeyim evlendi. Arif Ağabeyim ailesiyle İstanbul'a taşındı. Sonra biz evlendik.

O günler hayatımın en güzel günleri olmuştur. Bütün bir aile bir aradaydık, her günümüz şenlik olurdu. Çocuklarım o evde doğdu. Onların konuştuğunu, yürüdüklerini o evde gördüm. Hepsi yüzmeyi Karadeniz'de öğrendiler. İlk kızım Ayla 1958'de, ikinci kızım Süheyla 1960'da, üçüncü kızım Hülya 1962'de ve ilk oğlum Hasan 1964'de doğdu. Böylece ailemiz biraz daha büyüdü. 1965'de ise doğun erkek evladımıza *"Hüseyin"* adını verdik.

Beş çocuğumuzun olmasında erkek çocuğu beklemenin bir payı olduğunu itiraf etmem gerekiyor. Soyadı erkekten yürüyordu.

O zamanlar köylerde doğumları ebe yaptırırdı. Bir evde bir kadın doğum yapacaksa köyün kadınları o evde toplanır, ebe ve ona yardım edenler içeri girer, erkekler pencerenin önünde beklerlerdi. Sonunda içerden bir çocuk çığlığı gelir, ebe başını dışarı uzatır *"Kız"* derse sessizlik olur, *"Erkek"* derse tabancalar atılmaya başlanırdı.

Bütün Anadolu'da olduğu gibi bizde de anneler babalar ve dedeler - nineler bir erkek çocuk beklerlerdi. Erkek şenlik, kız sessizlikti. Bunu da anlamak lâzım; eskiden annelere babalara yaşlılığında oğulları ve gelinleri bakıyordu. Günümüzde anne kızının yanında daha rahat ediyor. Ne olsa annenin sırdaşı yoldaşı, her şeyi kızıdır.

Bir de zamanın koşullarıyla düşünmek lâzım. O zamanlar kız çocuk evlendiğinde damad araziye ortak oluyordu. Bu de önemseniyordu! Yani bir anlamda her arazi soyadı değiştiriyor, hem de küçülüyordu.

1960 senesinde bir Scania Vabis kamyon satın aldık. Bir yıl boyunca o kamyonla Anadolu'nun dört bir yanına yük taşımacılığı yaptım. Erzurum'da şeker fabrikası açıldığında bir süre o civardan Erzurum'a pancar taşıdık.

1961'de kasasını çıkardık ve otobüse çevirdik. O yokluk yıllarında kamyonun kasasını kapattırıp otobüse çevirmek çok sık yapılan bir işti. Böylece Rize'den Samsun'a otobüsle yolcu taşıma işini ilk ben yaptım. İlk yolculuk 56 saat sürmüştü! Vabis'ten önce Fargo kamyonu da otobüse çevirmiştik.

Bir ara Ankara'ya da yolcu taşıdım. Lazlar, Hemşinliler, Arhavililer okumaya Ankara'ya gidiyorlardı. Fındıklı'dan Pazar'dan, her yerden yolcu alıyorduk. 1953'de askerlik yaparken Kâşif Ağabeyim ve Selahattin Ağabeyim birlikte yeni bir araba almışlardı. O otobüsle her Perşembe günü Pazar'dan Ankara'ya servis çekerlerdi.

İstanbul'a geliyoruz

Kara taşımacılığı işini 1965'e kadar sürdürdük. Ağabeylerim 1955'te satın aldığımız ağaç tekneyle tamamen deniz taşımacılığına yöneldiler ve ailece İstanbul'a taşınmaya başladılar.

Arif Kalkavan ağabeyim zaten gidip kendi teknesini almıştı. Kâşif Kalkavan ağabeyim de 1960 senesinde ailesiyle Çengelköy'e yerleşti. Hepsi ayrı ayrı iş kurdular. Ağaç gemi batınca, üç kardeş ortak bir sac gemi yaptırmaya başladık. Beni de İstanbul'a çağırdılar. Zaten kara taşımacılığı o dönem cazibesini yitirmeye başlamış, denizcilikte yeni fırsatlar doğmaktaydı. Ben de aile geleneğini sürdürmeye başlayan ağabeylerime katılma kararı aldım. 1965'de Scania Vabis arabayı sattım. 1966'de İstanbul'a gittim.

O zamanlar bütün deniz taşımacılığı Karaköy İskelesi civarında yürüyordu. Yazıhaneler de, gümrük de, gemiler de oradaydı. O zaman bugünkü gibi çok sayıda şirket ve gemi yoktu.

Yapılmakta olan 500 tonluk sac gemimiz aslında tek sermayemizdi. Büromuz da vapur iskelesinin karşısında Kefeli Hüseyin Han'da idi.

Türkiye'den Yunanistan'a bir gemi yükü kereste götürürdük. 1971 yılında bir acenteye gitmiştik. Acente sahibini beklerken bir denizcilik mecmuasındaki bilgiler dikkatimi çekti ve Yunan deniz ticaret filosunun ne kadar güçlü olduğu rakamlarıyla da gördüm. O günden bugüne tonajımız çok büyüdü, gemilerin tonajları büyüdü.

Benim önceden gemici cüzdanım vardı. Denizin içinde büyüdüm. Daha sonra gerekir diye gemici ehliyeti de çıkartmıştım. Hatta eşim Yüksel Hanım *" Ben denizciyle evlenmedim. Sen karacısın.."* deyip cüzdanımı bir yerlerde saklamıştır.

Aslında denize dönerim de memleket memleket dolaşmaya başlarım diye kaygı duyuyordu. Gerçi kara nakliyatçısı olduğum senelerde de çok gezdim. Fakat eşim benim denizci olmamı istemiyordu..

Gemimizin yapımı 1968'de bitti. Reislik görevini üstlenmemle birlikte ilk sefere çıktık. Daha önce gemilerde bir görev almamıştım. Gemilerde ilk görev reisliktir. Ehliyetim de işe yaradı.

Olağan halde kaptanlık sınavına girmek için gemici ehliyeti aldıktan sonra beş sene beklemek gerekiyordu. Ehliyetimi alalı beş seneden fazla olduğu için kendimi yetiştirdim ve kaptanlık imtihanına girerek kaptanlık ehliyetimi aldım.

Karadeniz birden kabarmıştı

1968 senesinde altıncı ayında Karadeniz Boğazından Karadeniz'e açıldık. Zonguldak'tan maden kömürü yükleyip Rize Çay Fabrikalarına götürmek üzere seyre başladık. Deniz ve rüzgar sakindi. Rahat bir seyirdeydik. Beş altı saat sonra Kefken Adası Burnu'nu geçmiştik ki gündoğusu rüzgarları giderek sert esmeye başladı. Gemi boş olduğundan yalpa giderek arttı. Nihat'da 13-14 yaşındaydı ve gemiyle ilk defa seyre çıkmıştı. Makine dairesinde kalması gerekiyordu ama göremedim. Gece olduğundan belki yatmaya gitmiştir dedik, ama yatağında da yoktu. Müthiş bir telaşa kapıldık. Derken tayfalardan biri "Reisim Nihat'ı buldum "dedi. Meğer Nihat'ı fena halde deniz tutmuş. Kamaraya inmiş, yatağa kendini atmış ve üzerine de üç kat yorganı çekip görünmez hale gelmiş.

Bir başka seferde Vona dediğimiz Perşembe önlerinde geminin şaftı kırıldı. Bir balıkçı motorunun yedeğinde limana indik. Şaftı çıkartmak için pervaneye çıkartmak gerekir. Pervaneyi naylon bir halata bağladık. "Ergat" dediğimiz bir tür dolaplı vinç sistemiyle suyun yüzüne çıkartmaya çalışıyoruz. Nihat'la birlikte bütün gücümüzle kolu çevirmeye çalışmaktaydık. Kol çok büyük.. Çıkrığın etrafında çevirerek döndürürken bir yanımız deniz, diğer yanımız karaydı. Dolabın kolu kara tarafında iken manivela birden koptu uçtu. Eğer deniz tarafında iken uçsaydı biz çok büyük bir kazaya maruz kalacaktık.

Bir de kardeşim Akif Kalkavan'la bir anım vardır ki, akıllara ziyan; Ereğli'den Çay Fabrikalarına taşımak üzere kömür yüklüyoruz. Herkes aşağıda kahvealtı ederken ben de traş oluyordum. Bir büyük feryat ile irkildim. Gemide büyük bağırışlar olmaz. Anladım ki kötü bir şeyler olmakta. Hemen aşağıya koştum. Kardeşim Akif yere yığılmış nefes alamıyor. Hemen yanına koştum, nefes almasına çalıştım.

Yakınımızda bir hastahane vardı. Öylesine bağırmışım ki hastahanenin pencerelerine doluştular. Bir sandalla Akif'i karaya çıkardık ve hastahanenin acil servisine yetiştirdik. Doktor süratle bir serum taktırdı ve ondan sonra pek ilgilenmedi..

Doktor bir ara sakin sakin yanımıza geldi. Ben "Doktor bey kardeşim ölüyor. Neden kardeşimle ilgilenmiyorsun.." deyince doktor ayni sükunet içersinde " Kardeşin zehirlenmiş yarın ayağa kalkar. Ama sen gitmek üzeresin.. Gidip biraz kendine baksana..Neredeysen sen gideceksin." dedi!

O anda bir aynada kendime baktım. Telaşla üzerimde bir fanila ile gelmişim. Yüzüm bembeyaz. Suratımın yarışı traşlı, yarısı sakallı. Hemen kendime çeki düzen verdim.

1972'de kıyı kaptanlığı sınavına girdim. Ehliyetimi aldıktan sonra bir iki yıl ikinci kaptanlık görevimi yürüttüm. Sonra birinci kaptanlığa terfi ederek yedi sekiz sene de gemimizin kaptanı oldum.

Artık teknoloji geliştiği için işler çok daha kolay ilerliyor. Benim zamanımda bir gemi Amerika'ya gittiyse çok sözler söylenirdi.. Günlerce haber olurdu. Artık bunlar mesele olmaktan çıktı. Günlerce İstanbul'dan gemimizle görüşemezdik, irtibatımız kesilirdi.

Gemimizin yapımı sırasında çalışmak üzere İstanbul'a geldiğimde kendime bir ev açmadım.

Ağabeylerimin Çengelköy'deki evlerinin bir odasında kalıyordum. Eşim Yüksel'i ve çocuklarımı çok özlüyordum. Ancak işler kesinlik kazanmadan eşimi ve çocuklarımı bir maceranın ortasına atmak istemiyordum. İyi kötü arazimiz vardı. Başlarından babamla annem vardı. Orada güvendeydiler. Yine de fırsat buldukça onları görmeye gidiyordum.

Erenköy'e taşınıyorlar

Gemi sefere çıktığında Çengelköy'de ağabeyimin evinin yanında eski bir konağı kiraladım. Bu evimiz Rasathane'nin karşısında Kuleli Askeri Lisesi'nin hemen arkasında idi. 1979 yılında ailemi İstanbul'a aldım. O zamanlar Talimhane'nin arkası bomboş bir araziydi. Evin sonu kırlığın başı oluyordu. Bu evimizde iki üç sene yaşadık. Sonra Erenköy'e taşındık.

Selahattin Kalkavan ağabeyim İstanbul'a geldiğinde Erenköy'e yerleşmişti. Önce eski bir konaktı bu. Sonra Tüccarbaşı'nda bir ev aldık ve oraya yerleştik.

Orada bir süre yaşadıktan sonra Kâşif ve Selahattin ağabeylerimle Erenköy'de bir apartımanın en üst katında üç daireyi satın aldık. Böylece seneler sonrasında üç kardeş yeniden bir araya gelmiş olduk. Düşünüyorum da en güzel senelerimiz bu apartımanda geçmiştir.

Kapılarımızı asla kilitlemezdik. Sabahları üç kardeş eğer sefer yoksa ayni saatlerde çıkar işe giderdik. Akşam yatana kadar neredeyse üç kapı da açık, anahtarlar zerinde dururdu.

Ramazanlarda üç aile sahura kadar birlikte olurduk. Çocuklar birlikte büyüdüler. Hiç arkadaşsız kalmadılar. Benim üç çocuğum vardı. Kâşif Ağabeyimin dört çocuğu vardı. Selahattin Ağabeyimin dört çocuğu vardı. Bir katta on dört çocuk. Bizim kat hep çocuk cıvıltılarıyla dolu oldu. Zaten memleketteki evimizde üç aile birlikte yaşamıştık.

1970'leri başında Selahattin Kalkavan ağabeyimin evine ilk kez bir televizyon aldılar. O sırada TRT henüz deneme yayını yapmaktaydı. Çoluk çocuk onlara bakmaya giderdik. Sonra ben Beyrut'a sefere gittiğimizde oradan bir televizyon aldım. En büyük zevkimiz televizyonu birlikte seyretmekti.

Daha sonraları Kâşif Kalkavan ağabeyim Salacak'ta bir konak satın aldı ve oraya taşındılar. Ardından Selahattin ağabeyim taşındı. Yalçınkaya Konutları'ndan yer aldık ve kızımla birlikte oraya geçtik. Bu ayrılık doğrusu bize iyi gelmedi. Eski aile düzenimiz bozuldu. Keşke yine beraber olsak diyorum. Ne yazık ki herkesin artık hayatı ayrı, düzeni ayrı.

Yine bayramlarda, özel günlerde bir araya geliyoruz

İş hayatım

Gemiye çıkmaya devam ediyordum ve seferlerim oluyorduysa da eşim Yüksel'in korktuğu başına gelmedi. Gemiyle çok uzun seferlere çıkmıyordum. En fazla bir ay ayrı kaldığım oluyordu. Ancak çoğunlukla yolculuğumuz birkaç gün sürüyordu. Rusya, Bulgaristan, Romanya, Suriye ve İtalya hatlarının dışına çıkmıyordum. Çelik, kereste, tuz, çimento gibi yükler taşırdık. Doğu Paktı ülkelerinde büyük yoksulluk vardı. Mesela Bulgaristan'a gittiğimizde merakla rıhtıma toplaşan halk arasından jiklet isteyeneler olurdu. Sigara isterlerdi. Çok tuhaf şeylere talep olurdu. Fakat İtalya çok güzel bir ülkeydi.

Aslında Yüksel korkmasından dolayı haksız da değildi. Karşılaştığın en büyük tehlike hangisiydi derseniz; 1972 yılında maruz kaldığımız fırtına aklıma gelir. Gemimizin adı Cafer Kal-

kavan'dı. Zonguldak'tan Trabzon'a bir sefer yapıyorduk. Kömür yüklüydük. Geminin kapasitesi 500 tondu. Ancak biz 450 ton kömür yüklemiştik. Bu eksik yüklemeye biz gemici dilinde "Serpez" deriz. Karadeniz'de otuz yılda bir on şiddetinde rüzgar çıkar. Geliyorum demez. Çok da uzun sürmez. Büyük bir fırtınadır.

İnebolu'yu geçtiğimizde hava birden sertleşti, deniz yükseldi. Gece Sinop'un İnceburun Feneri'ni görmeye çalışıyoruz. Bütün mürettebat üst güvertede toplandık. İnceburun Feneri iskele taraftan görünürse durum vahim, batma tehlikesi geçireceğiz. Fırtına, rüzgar filan hiç aldırmıyoruz, can derdine düşmüşüz.

Fener sancak tarafımızdan çıkarsa büyük bir ihtimalle bu badireyi atlatacağız demekti. O fırtınada feneri baştarafta gördüğümüzde sevinç çığlıkları atmaya başladık. Çok şükür diyorduk. Ama henüz karaya çıkmamıştık. Herkes işinin başına koştu. Feneri bordaladık. Tam o sırada üst üste üç iri kıyım dalga gelmez mi.. Geminin içi suyla doldu. Öyle korku görmemiştik. Mürettebattan bayılanlar oldu. İşte yükümüzün serpez oluşu o gün hayatımızın kurtulmasını sağladı. Eğer tam kapasite yüklü olsaydık, o fırtınadan sağ kurtulamazdık.

1980'de kaptanlığı gençlere devredip karaya çıktım. Bundan böyle geminin bakımı, yüklenmesi, eleman alımı, mazot alımı, müşteri bulmak, büronun işleyişini takip etmek ve gemi seferdeyken İstanbul'dan yapılacak müdahelelerden oluşan kara işlerini ağabeylerimle paylaştım.

Deniz hayatını ve gezmeyi çok severdim. Gerçi karada olmam eşimi çok mutlu etti. Ben de her akşam evime kavuşmanın mutluluğunu yaşadım ama, gezilerimin azalmasını tatil gezilerimin sayısını artırarak telafi etmek durumunda kaldım. Karada müşterilerle bağlantılar daha çok Kâşif Kalkavan ağabeyimle oğlu Nevzat Kalkavan'ın üstündeydi. Yılların denizcilik deneyimi sayesinde geminin sefere çıkış süreçlerini düzenleyip denetlemeyi de ağırlıklı olarak ben üstlendim.

Kardeşler ayrı şirketler kuruyor

1985'de Kâşif Ağabeyim işlerini ayırdı. Artık oğulları büyümüştü ve onlara iş sağlamak durumundaydı. Selahattin ağabeyimle birlikte birkaç sene daha devam ettik. Sonra bizim çocuklar yetişti, biz de ayrıldık. Arif Kalkavan ağabeyim hepimizden önce İstanbul' gelmişti. Oğullarıyla birlikte beraber kendi gemilerini yönetiyorlardı. Selahattin Kalkavan ağabeyim de bir süre sonra kendi çocuklarıyla ayrı bir yol çizdi.

Annem ve babam İstanbul'lu oluyorlar

Memlekette annemle babam kalmıştı. Onları özlememizin yanı sıra artık yaşları ilerlemişti ve bir dertleri olsa biz İstanbul'dan hemen yetişemeyecektik. Bütün kardeşler bir araya gelip onları İstanbul'a davet ettik. Onlara bir ev satın aldık, dayadık, döşedik. Ancak annem bir türlü memleketini bırakmaya yanaşmıyordu. Sonunda ısrarlarımıza dayanamadı ve her sene yazın memlekete gitmek koşuluyla 1972'de İstanbul'a taşınmaya razı oldu. Sonradan İstanbul'u sevdi, buraya alıştı. Memlekete sadece bir yaz gitti. Ertesi sene "Burada rahatım yerinde, hem gelinlerim de burada. Onlar buradayken memlekete gitmem" diyerek İstanbul'da kaldı.

Günlerimiz güzel geçiyordu. Fakat annemle babam daha da yaşlanmışlardı. Annem bir gün biraz rahatsızlanınca, doktora götürdük, tahliller yapıldı ve ailemize İstanbul'da aldığımız ilk acı haber geldi; lösemi olmuştu. Bütün aile bir araya geldik. Bir yandan annemizi tedavi ettiriyorduk, bir yandan da onu hoş tutmaya çalışıyorduk.

Annemi yitirdiğimizde hepimiz çok fena olmuşuzdur. Babam annemin vefatından sonra on iki yıl daha yaşadı. Ayni annem gibi evlatlarını dolaştı. Her evde yatağı vardı. Kimi istiyorsa gidip orada kalırdı. Annenin babanın yaşlısı olmaz ama, sonunda bir yerde ölüm olduğu bir gerçek. Bir sabah baktım, iyi görünmüyordu. 99 yaşlarındaydı! Hemen yatırdık. Bir iki saat içinde ruhunu teslim etti. Çocuklarımın beşi de Rize'de doğdu. İlk kızım 1958'de doğmuş olan Ayla'dır. 1958'de Süheyla, 1962'de Hülya, 1964'de Hasan, 1965'de Hüseyin dünyaya geldi. Büyük ağabeyim Kâşif Kalkavan hem ağabeyim ve hem de dünürümdür.

İlk evlenen kızım Süheyla oldu. 1981'de amcası Kâşif Kalkavan'ın oğlu Mehmet Kalkavan ile dünya evine giren Süheyla'nın 1983'de Sema ve 1988'de Sena adlarını verikleri iki kızları dünyaya geldi. 1982'de evlenen Ayla'nın Nur adını verdikleri bir kızı oldu. Bir de Onur adını verdikleri torunumuz olmuştu. Ne yazıktır ki dokuz yaşındayken torunumu yitirdik. Hülya 1987'de Tuncer'le evlendi. 1990'da Handan adını verdikleri bir kızları oldu.

Küçük oğlum Hüseyin, Funda ile mutlu bir yuva kurdular. 2003'de Mert adını verdikleri bir erkek evlatları dünyaya geldi. Büyük oğlum Hasan Kalkavan için "Artık bu çocuk ne zaman evlenecek" der dururduk! 2001'de Emel'le evlendi ve mutlu bir yuva kurdular. Adımı taşıyan Necati 2002'de, Dila ise 2006'da şenlendirdi evimizi.

Çocuklarımı yetiştirirken en çok üzerinde durduğum konu yalandı! Yalan bütün diğer kötülükleri peşine takan bir zayıflıktır. İkinci olarak babam nasıl bizim helâl gelirle büyümemiz için elinden geleni yaptıysa, ben de çocuklarımı haramdan korudum.

Bence en önemlisi şükretmeyi bilmektir! Verilen nimetlerin kadrini bilenin, günahlar için af dileyenin işi hep rast gider. Babam Cafer Kalkavan'ın ve annem Besire Kalkavan'ın 8 çocuğu 35 torunu oldu. Benim 5 çocuğumdan 7 torunum var. Yeni kuşaklar artık çok çocuk yapmıyorlar.

Artık ağır çalışmıyorum. İşlerimi oğullarıma devrettim. Eskiden çok erken kalkardım ya, şimdi biraz daha dinleniyorum.

Eşime "Hacım" derim. Eşimle daha fazla vakit geçirmeyi seviyorum. Arada Hacım'la gezilere çıkıyoruz. Fırsat buldukça akrabalarla bir araya geliyoruz. Dediğim gibi eskisi gibi sık olamıyor artık. Kâşif Ağabeyimi Ocak 2010'da kaybettik.

Arif Kalkavan Oğulları Denizcilik Grubu kurucusu, ikinci ağabeyim armatör Arif Kalkavan yakalandığı amansız hastalık sonucunda 6 Mart 2011 günü hayatını kaybetti. Cenazesi 7 Mart 2011 günü Zincirlikuyu Camii'nde kılınan öğle namazına müteakip Zincirlikuyu Mezarlığı'nda toprağa verildi.

Selahattin Kalkavan ağabeyim de 25 Haziran 2016 günü vefat etti. Cenazesi 26 Haziran Pazar Günü ikindi namazını müteakip Kadıköy Sahra-i Cedit Camii'nde kılındıktan sonra Sahra-i Cedit Mezarlığına defnedildi.

Üç ay sonra Ağabeyim Arif Kalkavan'ın eşi, yengemiz Emine Kalkavan'ın vefat haberi geldi. Cenazesi 23 Eylül 2016 Cuma günü ikindi namazına müteakip Zincirlikuyu Camii'nden alınarak Zincirlikuyu Mezarlığı'nda eşinin yanına defnedildi.[18]

18) *Necati Kalkavan, Babam ve Biz, Komşu yayınevi, 2010.*

HASAN KALKAVAN



23 Ocak 1963'de Rize'nin İyidere İlçesinde dünyaya geldim.

Babamın çok istemesine rağmen ben biraz geç evlendim. Büyük oğlum Necati Kalkavan dedesinin ismini taşımaktadır ve halen15 yaşındadır. Kızım Dila on yaşındadır.



Hüseyin Kalkavan

İlkokulu birinci sınıfı Rize İyidere'de okudum. Fakat ailece İstanbul'a yerleşildiğinden Çengelköy'de Mehmetcik İlkokulu'na başladım. Üç kardeş, yani Kâşif Kalkavan, Selahattin Kalkavan ve babam Necati Kalkavan birlikte Erenköy'de bir apartımanın üst katında üç ayrı daire satın alınca, ben de öğrenime Erenköy'de devam ettim.

Senelerce orada yaşadık. Liseyi Bağdat Caddesindeki Tahran Lisesi'nde tamamladım. İngiltere'de iki sene sadece lisan eğitimi aldım. Türkiye'ye döndüğümde Kâşif Kalkavan, Selahattin Kalkavan ve Necati Kalkavan ortaklığından oluşan aile armatörlük şirketinde çalışmaya başladım. Ortaklık halindeki çalışmalarımız 1986 yılına kadar devam etti. Önce Kâşif Kalkavan amcamız kendi şirketini kurmak üzere ayrıldı. Bir süre sonra Selahattin Kalkavan amcamız da çocukları büyüyünce kendi şirketlerini kurdular. Böylece biz babamla birlikte Necati Kalkavan ve Oğulları- Akça Denizcilik ve Sena Denizcilik Taşımacılık AŞ gibi şirketlerimizle kendi aramızda devam ettik.

Sahip olduğumuz gemilerden; 2004 yılında satın aldığımız 21,373 dwt'luk kuruyük gemisine *"Sena"* adını vermiştik. 2009 Eylül ayında adını *"Necati Kalkavan"* olarak yeniden tescil ettik. Bu gemimizi 2015'de sattık. Necati Kalkavan ve Oğulları olarak başladığımız yolumuzda başka isimlerde denizcilik şirketlerimiz de olmuştur ve halen kardeşim Hüseyin Kalkavan'la denizcilik faaliyetlerimize devam ediyoruz.

Kardeşim Hüseyin Kalkavan 6 Haziran 1965'de Rize İyidere Köyü'nde dünyaya geldi. Ayni sene ailece İstanbul'a yerleşilmesi nedeniyle orta okulu ve liseyi Tarhan Lisesi'nde tamamladı. Mimar Sinan Üniversitesi'nde son sınıfa kadar devam ettiyse de, son sınıfta aile şirketine katılma kararını aldığından öğrenimini dondurdu. Babamızdan bize emanet edilen şirketimizde birlikte çalışmalarımıza devam etmekteyiz.

SELAHATTİN KALKAVAN



Selahattin Kalkavan'ın çocuklarından Atila Kalkavan ile görüştüm. Aile öyküsünü şöyle anlattı; Baba tarafından dedem Cafer Kalkavan ve büyük nenemiz Besire Kalkavan. Beş erkek ve üç kız çocukları olmuş. Erkek çocukları yani amcalarımız; Kâşif Kalkavan 1926, Arif Kalkavan 1928, babam 1930 doğumlu Selahattin Kalkavan, 1932 doğumlu Necati Kalkavan ve en küçük amcamız 1954 doğumlu Akif Kalkavan'dır. Halalarımız 1935 doğumlu Fikriye, 1942 doğumlu Şakire, 1944 doğumlu Şadiye'dir.

Atalarımız Doğu Türkistan'dan Gürcistan'a göç etmişler. Büyüklerimizden dinlemişizdir; Bilinen ilk isim Mehmet Ağa, dört oğlu Hüseyin, Keleş, Salih ve Lik ile birlikte Rize'nin İyidere Koyu'na ulaşmışlar ve o zamanki adı *Huncuvanos* olan, bugünkü adıyla *Denizyöre Köyü* 'ne yerleşmişler.

Yıllar geçtikçe yoksulluğu azaltabilmek amacıyla oğullar daha verimli olduğunu düşündükleri veya duydukları Pekmezli Köyü'ne, mesela Salih ve Hüseyin, eski adı Çıklınlar olan Sarayköy'e , Keleş ise eski adı *Liparit* olan Yalıköy'e yerleşmiş.

Toprağın verimsiz oluşu yanında bir de Rus işgaline maruz kalmışlar ve köylerini terk ederek daha uzaklara, ama yine Karadeniz sahillerindeki köylere göç etmişler. Dedemiz Cafer Kalkavan'ın yelkenli çektirmelerde yamak olarak çalışmaya başladığı anlatılır. Öylesine çalışkanmış ki kısa zamanda kaptanlığa kadar yükselmiş.

Milli mücadele yıllarını yaşamışlar ve Mustafa Kemal Paşa'nın vatanı düşmanlardan kurtarmak için verdiği amansız mücadeleye katılmışlar.

Karadeniz sahillerine inen dik yamaçlar ve arazinin verimsizliği, bu yöre insanlarını ayakta kalabilmek için hep denizlere yönlendirmiştir. Bu nedenledir ki, yetişen gençlerin çoğunlukla daha verimli, daha iş imkanı olan bölgelere göç ettikleri görülür.

Köyde büyük dedemizin inşa ettiği ev altı odalı taş bir ev. Babam ilk okulu köydeki tek öğretmenin bulunan bir okulda yapıyor.

15-16 yaşlarında iken denize çalışmaya çıkıyor. Necati Kalkavan amcamız ise daha ziyade karada çalışmayı tercih etmiş. Bunun bir gerekçesi de ailenin gerek yolcu ve gerekse eşya taşımak amacıyla satın aldığı kamyon olmuştur. Sonra sayısı ikiye yükseliyor ve otobüse çevirip yolcu taşımacılığı da yapıyorlar. 1953'de babam Kâşif Kalkavan amcamla beraber aldıkları otobüsle her Perşembe Pazar'dan Ankara'ya servis yapıyorlar. Bu iş 1965'e kadar devam ediyor. Kara taşımacılığı cazibesini kaybetmeye başlayınca baba mesleği olan denizciliğe dönüş yapıyorlar.

Babam 1953'de Abbas Lor Bey'in kızı Servet Lor Hanım'la evleniyor. Evlilik köy usulü tanışıp evlenmek geleneğini hatırlatmalıdır. 1954'de Nihat ağabeyim doğuyor. Ben 1957'de ağabeyim gibi Rize'deki köyümüzde dünyaya geldim. 1959'da Mualla, 1962'de Muhterem ve 1965'de Adnan kardeşlerimle birlikte biz beş kardeşiz.

Babam ve amcalarım 1955'te satın aldıkları bir ağaç tekneyle tamamen deniz taşımacılığına yöneldikleri gibi, ailece İstanbul'a yerleşme kararı veriliyor. İlk göç eden Arif Kalkavan ağabeyim amcamız oluyor. Kâşif Kalkavan amcamız ailesiyle Çengelköy'e yerleşiyor. Hepsi ayrı ayrı işlerini kuruyorlar. İstanbul'a en son 1966'da Necati Kalkavan amcamız göç etmiştir. 1965'de Scania Vabis arabayı satmış ve tamamiyle ailenin asıl mesleği olan denizciliğe yönelmiştir.

Kardeşler Haliç'te 500 tonluk sac gemi inşaatına girişiyorlar ki bu gemi ailenin tek sermayesi olmuştur. Karaköy Rıhtım Caddesi'ndeki Kefeli Hüseyin Han'da bir büro kiralıyorlar.

1968'de gemi inşa edilip sefere konulduktan sonra çoğu Bulgaristan, Romanya, Yunanistan olmak Türkiye'den yük taşıyorlar.

Babam Selahattin Kalkavan İstanbul'da bir süre sonra Kaşif Kalkavan, Necati Kalkavan amcalarımızla birlikte Erenköy'de bir apartımanın en üst katında üç daireyi satın alarak birbirlerine komşu oluyorlar.

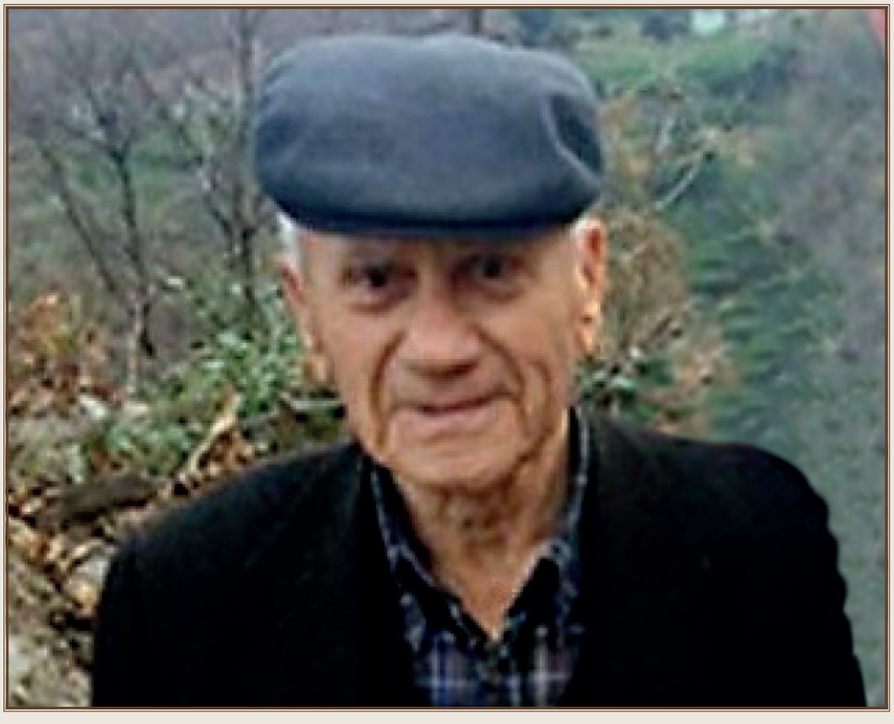
1970 sonrasında amcalarımızdan Kâşif Kalkavan ağabeyim Salacak'ta bir konak satın alıyor ve Salacak'a taşınıyorlar. Bir süre sonra biz de Erenköy'den ayrıldık.

1985'e kadar üç kardeş ortak çalıştılar. O sene Kâşif Kalkavan amcamız çocuklarıyla ayrı bir şirket olmak üzere ayrıldı. Babam Necati Kalkavan amcamızla bir süre daha birlikte çalışmaya devam etti. Bizler büyüdükçe bizlerin de şirkette yer alabilmemizi düşünerek Selahattin Kalkavan ve Oğulları San. ve Tic.Ltd.Şti. adı verilen kendi denizcilik şirketimizi kurdu. Şirketimiz Kadıköy Rıhtım Caddesi Ülsel Han'da idi.

Ağabeyim Nihat Kalkavan 1980'de Melek Hanım'la evlendi. Ben 1983'de evlendim. Eşimin adı Muazzez. 1985'de Burçin ve 1987'de Burak adını verdiğimiz çocuklarımız dünyaya geldi. Diğer kardeşlerim Mualla 1985'de, Muhterem 1994'de ve Adnan 1998'de evlendiler.

Annem Servet Hanım 2000 yılında vefat etti. Babam Selahattin Kalkavan bir süredir hasta olduğundan hastahanede tedavi görüyordu. 25 Haziran 2016 günü vefat etti. Cenazesi 26 Haziran Pazar Günü ikindi namazını müteakip Kadıköy Sahra-i Cedit Camii'nde kılındıktan sonra Sahra-i Cedit Mezarlığına defnedildi.

Nevzat Kalkavan, Mehmet Kalkavan ve Metin Kalkavan ile Leyla Mete'nin amcaları, Halim Mete ile Bekir Mete'nin kuzeni oluyordu.



Selahattin Kalkavan vefatından önceki son yıllarında.

ATİLA KALKAVAN



Atila Kalkavan gerek aile yaşamını ve kendi yaşamını şöyle anlattı; Ben de Rize doğumluyum ve on iki yaşıma kadar İyidere Köyü'ndeki yaşantımıza devam ettim. 1968'de İstanbul'a göç ettik ve Erenköy'e yerleştik.

Kâşif Kalkavan , babam ve diğer kardeşleri hep birlikte İstanbul'da inşa ettirdikleri kuru yük gemisinden sonra kardeşler olarak sahip oldukları gemilerin sayısı giderek arttı. Zamanla Kâşif Kalkavan amcam kendi şirketini kurmak üzere ayrıldı. 1984 yılında biz de ayrıldık ve kendi denizcilik şirketimizle hayli yoğun yük taşımalarını üstlendik. Bunlardan biri Akçansa'nın çimento yükleri olmuştur.

2000 yılına kadar filomuzdaki gemi sayısı sekize yükselmişti. 1990'da *"Nihat Kalkavan"* adını verdiğimiz kuru yük gemisi inşa ettirdik. Kalkavan Altındeniz olarak tanınmışızdır.

Ekonomik krizin baskısından ve bazı olumsuz etkenlerden dolayı Nihat ağabeyimle anlaşarak birbirimizden ayrıldık. Ekonomik kriz sonucu gemilerimizin hepsini satmak zorunda kaldık ve faaliyetimizi durdurduk. Gemilerimizin bazıları Nihat Kalkavan, Atila Kalkavan, Muğla, Bodrum, Adnan Kalkavan, Burçin Kalkavan ve diğerleri idi.

1984'de Nazlı Hanım'la evlendim ve Göztepe'ye taşındım. Burçin Kalkavan İngilizce öğretmenidir. Buğra Kalkavan Sabancı Üniversitesi mensubudur.

Futbol hemen her Karadeniz insanı gibi benim de büyük tutkum olmuştur.1973'deFenerbahçe Genç Takımında futbola başladım. Eve döndükten sonra Fenerbahçe Genç Takımı'nda oynadığım gibi Mehmet Kalkavan'la birlikte Sarıyer Futbol Kulübü'nde de oynadım.

Fenerbahçe A takımında oynarken sakatlanmıştım. Kulübüm beni tedavi amacıyla Romanya'ya gönderdi. Dönüşte birkaç maça daha çıktım. Fakat sakatlık yüzünden Fenerbahçe Futbol takımından ayrılıp, üç sene Sarıyer Futbol Kulübü'nde oynadım. Ardından yine Fenerbahçe Futbol Kulübü'ne döndüm. Sakatlık peşimi bırakmadığından sezon sonunda futbolu bırakmak zorunda kaldım.

Romanya'dan iki gemiyi çıplak kabuk olarak satın aldığımızı ve bir gemiyi de yine Romanya'da inşa ettirdiğimizi de belirtmek isterim; Bunlar 5-8.000 dwt.'luk gemilerdi. Bu gemilere *"Atila Kalkavan"* ve diğerine *"Servet K."* adını vermişizdir. 2004'de kardeşlerimden ayrılmıştım. Şirketimin adı Globus Denizcilik'ti.

2008 yılında kayınbiraderimle beraber bir gemi satın aldık. Fakat patlak veren küresel ekonomik krizden ve diğer teknik nedenlerden dolayı hem gemileri ve de yazıhaneyi satmak zorunda kaldık. Babam Selahattin Kalkavan 2016 Mayıs ayında vefat etti.

Armatörlük faaliyetlerimizin tatil edilmesinin ardından yine de 2013 yılından bu yana deniz piyasasını bırakmadan brokerlik yaparak yoluma başka projelerle devam ediyorum.

Geçmiş zaman olur ki.

Fevzi Kalkavan Gemisi son satıldığında 111 yaşındaydı..



Fevzi Kalkavan gemisi fotoğrafta Arnavutköy önlerinde görülmekte.

. "Reliance" adıyla 1903'de inşa edildi. 762 dwt. ve 437 grt. olan Reliance 1925'de satıldı ve "İnönü II" adı verildi.

. 1927'de İsveç'te dizel motor monte edildi.

. 1929'de satıldı ve "Kenan"adı verildi.

. 1946'da satıldı ve "Kartaltepe" adı verildi.

. 1958'de satıldı ve 55 yaşındaki gemiye "Fevzi Kalkavan" adı verildi.

. 1972'de boy verildi.

. 1982'de satıldı "Spring" adı verildi.

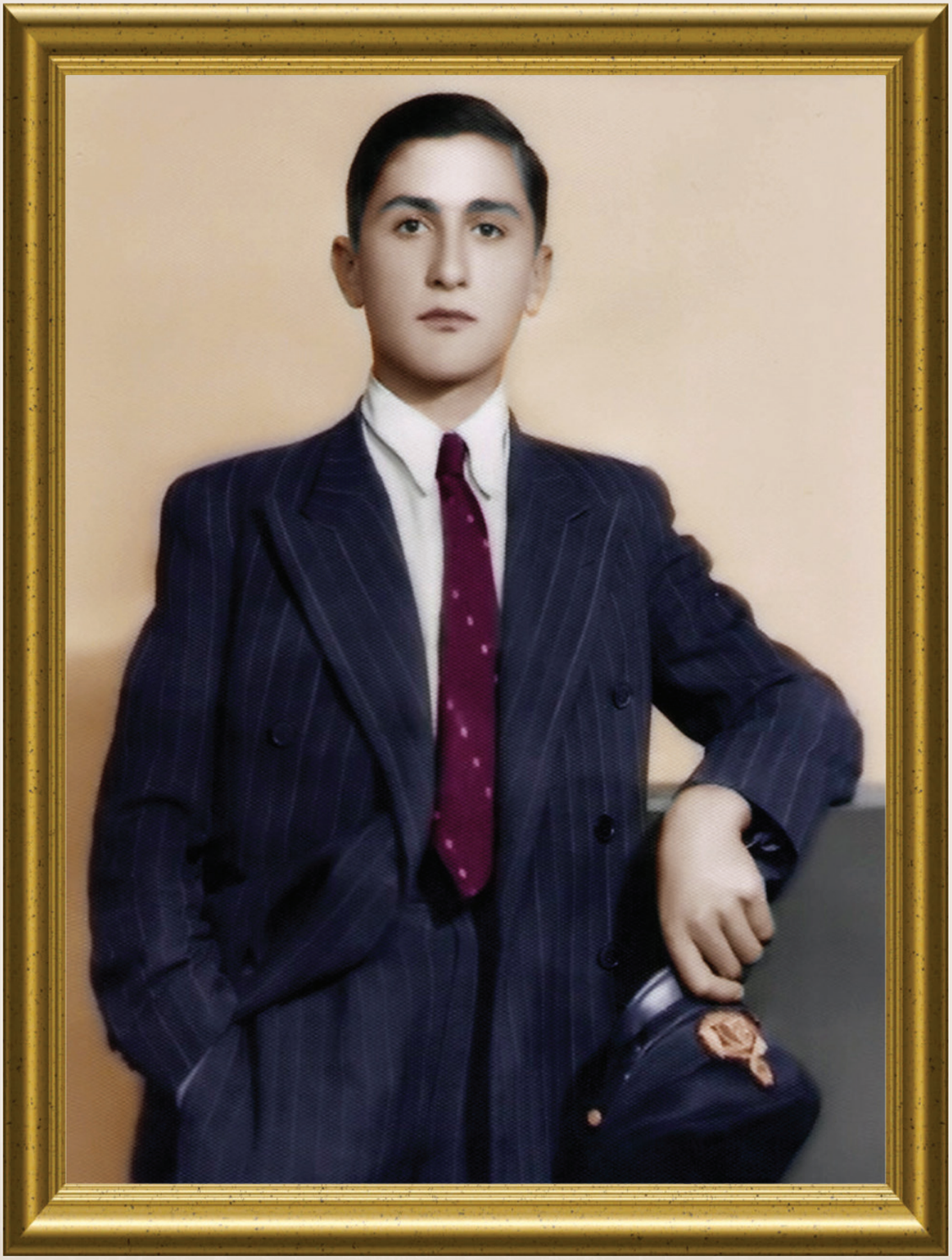
. 1989 Mayıs ayında satıldı ve "Çanak Mehmet" adı verildi.

. 2004'de satıldı ve "Asalah 1" adı verildi.

. 2006 Haziran ayında satıldı ve "Micha Star" adı verildi.

Tespit edilen son kaydı 2010 yılıdır.

ARİF KALKAVAN



Arif Kalkavan'ın yaşam öyküsünü Çetin (Turgay) Kalkavan ve ağabeyi Cafer Kalkavan anlatmıştır; Dedeleri Cafer Kalkavan ve eşi Besire Kalkavan'ın sırasıyla Kâşif Kalkavan, Arif Kalkavan, Selahattin Kalkavan, Necati Kalkavan ve Akif Kalkavan ismini verdikleri beş erkek evladı olmuştur. Arif Kalkavan diğer kardeşlerinden daha önce İstanbul'a yerleştiği gibi, daha başka semtlerde yaşadığından armatörlük öyküleri de farklılık gösterir.

Arif Kalkavan 1928 Rize'nin Pazar Nahiyesi İyidere köyümde dünyaya geldi. 1950'de İlyas Kalkavan'ın kızı Emine ile evlendi. 1953'de Necla, 1954'de Necdet Kalkavan, 1956'da Cafer Kalkavan, 1960'da Çetin (Turgay) Kalkavan dünyaya geldi.

Büyük oğlu Necdet Kalkavan'ın müessif bir olay neticesinde 2006 yılında vefatı aileyi ve tüm akraba ve dost çevresini derinden üzdüğü gibi, eşi Serpil Kalkavan da 2007'de vefat etti.

Kâşif Kalkavan, Selahattin Kalkavan ve Necati Kalkavan 1965'e kadar kara taşımacılığı yaptılar. Vakıa 1955'te satın aldıkları ağaç tekneyle giderek deniz taşımacılığına yöneldiler

Ailede yelkenli çektirmeye sahip olan ilk kardeş veya ağabey Arif Kalkavan olduğu gibi, İstanbul'a göç eden ilk Arif Kalkavan'dır.

Kâşif Kalkavan 1960 senesinde ailesiyle Çengelköy'e yerleşmiştir. Selahattin Kalkavan'ın Necati Kalkavan ailesi izlemiştir. Sahibi oldukları ağaç gemi batınca, üç kardeş ortak bir sac gemi yaptırmaya başladığında, Arif Kalkavan kendi başına kumculuk yapmaktadır.

Necati Kalkavan İstanbul'a geldiğinden büyük ağabeyi Kâşif Kalkavan'ın Çengelköy'deki evlerinin bir odasında kalmasına karşılık Arif Kalkavan yeni yaşamı için Koca Mustafa Paşa'dan yola çıkmıştır. Diğer ağabeyi Selahattin Kalkavan ise İstanbul'a geldiğinde Erenköy'e yerleşmiş ve bir süre sonra Tüccarbaşı'nda satın aldığı eve taşınmıştır.

Kâşif Kalkavan ve Selahattin Kalkavan ve Necati Kalkavan, üç kardeş aileleriyle Erenköy'de bir apartımanın en üst katında üç daireyi satın almak suretiyle yeniden bir araya gelmelerine karşın, yaşam mücadelesi ve işi gereğinde nedeniyle Arif Kalkavan yine İstanbul'da ama Haliç çevresinde kalacaktır.

Kendisi hem kaptan ve hem de çarkçıydı. Evlendiğinde İyidere'de bakkal dükkanı işletiyor. Yapıcı ve atılımcı bir kişiliği olan Arif Kalkavan akrabalarının daha iyi iş imkanları kurabilmek amacıyla İstanbul'a yerleşmiş olmalarını dikkate alarak İstanbul'a geliyor.

İyidere'deki yaşamlarında;1951'de ilk kız çocukları Necla Kalkavan (Özkaragöz) dünyaya geliyor. Mayıs 1953'de Necdet Kalkavan dünyaya geliyor.

Arif Kalkavan 1955'de İstanbul'a göç etmiştir; Önce Balat- Fener semtlerinde kısa bir süre akrabaların yanında kalıyorlar ve ardından Küçük Mustafa Paşa'ya yerleşiyorlar. Bir sene kadar bu semtte oturuyorlar. Çocuklarına anlattığı üzere " Hamal Bilal" isimli bir şahısla arkadaşlık kuruyor. Bu kişinin 60 tonluk takası varmış. Bu takanın kaptanlığını yaparken, ilerleyen dostluk neticesi "Karanfil" isimli bu takanın ortağı oluyor.

1956 yılı başlarında Beşiktaş Yenimahalle satın aldığı eve taşınıyorlar.

Necla Kalkavan ve Necdet Kalkavan'dan sonra dünyaya gelen üçüncü çocukları Cafer Kalkavan 1956 Beşiktaş doğumludur. Çetin "Turgay" Kalkavan da 23 Nisan 1960'da bu evde dünyaya gelmiştir.



(Sağdan) Arif Kalkavan, Kâşif Kalkavan, Necati Kalkavan, Selahattin Kalkavan.

Karanfil isimli takayı satın alıyor

Adı "Karanfil" olan takanın ilk sahibinden hissesini satın alarak tek sahibi durumuna geliyor. Bu yeni dönemde yaptığı bir atılım ; takasına kepçe takarak kumculuğa başlaması olmuştur.1964'de kadar kaptan olarak takasında çalışıyor.

Fenerbahçe önlerinde kum alırken takası tamamen batıyor ve bu aile için zorluk ve sıkıntılı bir dönem oluyor. Ancak Reşit Kalkavan kendisine baştan sona kadar yardımcı oluyor. Böylece teknesini yeniden yüzdürüyorlar.

Reşit Kalkavan'ın eşi Emine Hanım'ın teyzesiydi. Vefatına kadar saygıya dayalı dostlukları hep devam etmiştir.

Silahtarağa'da kumculuğa başlıyor

Arif Kalkavan 1965-66'de yine akrabalardan Bahri Kalkavan'ın önderliğinde Silahtarağa'da kumculuğa başlıyor. O süreçte teknesini değiştiriyor ve Çetinkaya ailesinden *"Büyük* Çekmeköy" isimli bir çektirme satın alıyor ve ayni zamanda kum deposuna ortak oluyor. Fakat gidişatı iyi görmediğinden bir süre sonra bir başka arayışa giriyor.

Abdullah Kalkavan ve yol müteahhiti olan Mehmet Çepnioğlu ile Eyüp'te Feshane Fabrikası'ın yanında ve sahilde olan bir hurdaların bulunduğu bir yeri kum deposu haline getiriyor. Bu arasının bir kısmı sahipli olduğundan sahibiyle kira yoluyla anlaşıyor. Diğer kısım ise çöplerle kaplanmış durumdayken bu arasanın tamamını gtemizleyerek kum deposu için hazırlıyor.

"Çepnioğlu Kalkavanlar Kum Deposu" adını verdikleri bu yerde kum depoluyorlar ve yine buradan inşaatlara kum sevketmek suretiyle ticareti büyütüyorlar. Biraz daha sermaye artınca *"Şehnaz"* adındaki 150 tonluk bir sac tekneyi satın alıyorlar.

Gemi kavramında Abdullah Kalkavan ve Arif Kalkavan ortak iken, kum deposunda da Mehmet Çepnioğlu ortaklık yapıyor.

Kum deposuyla bağlantılı olarak kamyonlar ve vinçler oluyor. Malı kendileri denizden çekip depoya getiriyorlar, kendileri pazarlıyor, satıyorlar ve kendi araçlarıyla sevk ediyorlar.

O günün şartlarında çok zevk duydukları bir işleri olmuştur. Para kazanmaktadırlar. Necdet Kalkavan ailedeki en büyük erkek evlat olarak babasına yardım etmek amacıyla liseden ayrılıp kum deposunda ve teknede görev üstlenir. Ardından Cafer Kalkavan liseden ayrılıp babasının ağabeyinin yanına katılır.



Arif Kalkavan ve eşi
Emine Kalkavan

En küçükleri olan Çetin "Turgay" Kalkavan da daha 8-10 yaşlarında iken diğer ağabeyleri gibi kum deposunda bir taraftan oyunlar oynarken, diğer taraftan da işi öğrenmek imkanını bulurlar.

Haliç Köprüsü inşaatı sırasında hem köprü inşaatı için hem de açılan yeni yollar için beton yapımı amaçlı olarak kum talebi çok arttığından neredeyse dikine diye tanımlanan bir büyüme gösterirler.

CAFER KALKAVAN



Dedesinin adını taşıyan Cafer Kalkavan, babası Arif Kalkavan konusunda kardeşi Çetin Turgay Kalkavan'la devam edilmesini diledi. Görüşmemizde dedesi Cafer Kalkavan'a ait ayrıntılı kayıtların amcası Necati Kalkavan tarafından belge haline getirildiğini işaret ederek, bu kayıtlara Arif Kalkavan'ın çocuklarından biri olarak yaşamsal gözlemleriyle katkıda bulunmak istediğini söyledi ve şöyle devam etti; Biz Rize'nin Pazar Nahiyesi İyidere Köyü'ndeniz. Babam Cafer Kalkavan 1928 yılında Rize'nin Pazar Nahiyesi İyidere Köyü'nde dünyaya gelmiş. 1950'de İlyas Kalkavan'ın kızı Emine ile evleniyor. 1953'de ablam Necla, 1954'de ağabeyim Necdet Kalkavan, 1956'da ben, dedemin adı verilen Cafer Kalkavan, 1960'da kardeşimiz Çetin (Turgay) Kalkavan dünyaya geldi.

Ben 1985'de Hülya Hanım'la evlendim. 1986'da kızımız Emine İrem, 1989'da babamın adını yaşatacak olan Arif Kalkavan, 1994'de Serdar Kalkavan dünyaya geldi. Babamın Karanfil isimli takasının batması olayını çok iyi hatırlıyorum. Perişan bir halde kurtulmuşlar. Bitap bir halde eve geldiğini hatırlıyorum. Memleketten erken ayrılmasıyla İstanbul'a gelmesi başlangıcında biz çocuklar da anamızla birlikte çok yoksulluk ve eziyet çektik.Anamız hudutsuz feragatle bize ve evine kol kanat germiştir.

Babama çok büyük saygısı vardı. Babam da çok çalıştı. Öylesine yorulmuştu ki, karaya çıkmaya karar verdiğinde akrabamız Bahri Kalkavan'ın kum deposuna kum çekerken alacaklı oluyor. Bahri amcamız o zaman kendisine borcu karşılığında hisse veriyor. Fakat işler giderek kötüye gidiyor; zira ortak sayısını artıyorlar. Sonra iki Yahudi ortak oluyor ve gelir paylaşıldığından kimseye birşeyler kalmıyor. Eyüp Sultan Selim'de Feshane'nin yanında, günümüzde otopark olan yeri çöplük olarak kullanırlarken, kiralamayı başarıyor. Sahibi Antalya Anbarı'ın sahipleriymiş. Bir kısmını da Hazineden Ecrimisil yoluyla kiralıyor.

1967 yılı babam için önemli bir başlangıç olmuştur.

Parası olmadığından akrabalarımızdan Abdullah Kalkavan'ı buluyor. Bir kahvehanede görüşüyorlar; O da meğer bir kum deposu arıyormuş. İkisinin imkanları yetmeyeceği için Mehmet Çepnioğlu isimli birkaç kamyonu olan bir arkadaşını ortaklığa katıyorlar. 1967 yılı babam için önemli bir başlangıç olmuştur. Ben ilkokulu Yıldız İlkokulu'nda okudum. Orta okula Levent Lisesi'nde devam ettim. Fakat mezun olmadan okuldan ayrıldım; Eyüp'da babamın yanında çalışmaya başladım. Ehliyetim olmadığı halde zorunlu olarak kamyon kullanırdım. Ağabeyim Necdet Kalkavan çok gayretli ve atılgan biriydi. Onun yanında vinç kullanmasını, kamyon kullanmasını öğrendim. Denizcilik kavramında ailemizin öyküsünü kardeşim Çetin Turgay Kalkavan anlatmıştır. Askerden geldiğimde yine babamın yanında çalışmaya devam ettim.

12 Eylül 1980 darbesinden sonra kumcuların Haliç'ten çıkarılması için çok büyük baskılar yapmaya başlamışlardı. Biz 1982 nisanına kadar Feshane'de kaldık. Ruhsatı olmayan kumcular çaresiz Zeytinburnu'nda toplandılar ve Batı Yakası Kumcular Kooperatifi tesis edildi. Turgut Özal zamanında buradan çıkmamız istendi; 1983 senesinde Kooperatif olarak Ambarlı'da bir yer bulduk. Birkaç sene orada devam eden faaliyet zamanla orasının Kumport liman olarak değer bulmasıyla Hüsnü Özyeğin ve Turkon ortaklığına satılmıştır. Biz de zaten 1987'de kumculuğu bırakarak tamamiyle armatörlüğe yönelmiştik. Babamın yaşam öyküsünü sırasıyla anlatmaya devam etmek için yarıda bıraktığım kısma geri dönmeliyim; Haliç Köprüsü inşaatı sırasında hem köprü inşaatı için hem de açılan yeni yollar için beton yapımı amaçlı olarak kum talebi çok arttığından neredeyse dikine diye tanımlanan bir büyüme gösterdiğimizi söylemiştim.

Bundan sonrasını kardeşim Çetin Turgay Kalkavan anlatsın isterim.

ÇETİN (TURGAY) KALKAVAN



Çetin Turgay Kalkavan babası Arif Kakavan'ın bu tarihten sonraki yaşam öyküsünü şöyle anlatmıştır; Devam eden babam bu süreçte 300 dwt'luk *"Necdet Kalkavan"* adını verdiği bir koster inşaatını gerçekleştirmiştir. Fener'de Torlak Tersanesi'nde inşa edilen bu kosterden sonra, yine Haliç'te inşa halinde olan bir küçük kosteri inşa ettiren kişi satmaya karar verdiğinden babam bu gemiyi satın alıyor ve *"Turgay Kalkavan"* adını veriyor.

Necdet Kalkavan kosterini inşa ettiriyor



1985 inşa 8,832 dwt., 5,551 grt. C.Turgay Kalkavan; (Ex- Marmara Yıldızı, Turgut Reis, Eser Kaptanoğlu).

O yıllarda gemilere boy vermek büyümek gibi görülürdü. Nitekim Şehnaz'a da boy veriliyor ve Abdullah Kalkavan'ın oğlu Kerim Kalkava'ın adı veriliyor.

Üzüntü dolu bir haber

27 Aralık 1977 günü çok üzüntülü bir olay meydana geliyor. Gemiyi sayın alalı daha bir sene olmamıştır ki Kilyos açıklarında gemi batıyor. 65 metre derinliğe batmış olan Turgay Kalkavan gemisi için babam işletme kavramında yanlış olsa da kararının değerlendirilmesi bakımından tarihe geçecek bir kararı veriyor ve batığı 65 metre derinlikten çıkartmak üzere hazırlıklara başlıyor.

İki sene uğraşarak bastık gemiyi yüzdürüyor. Ekonomik olarak bir hesaplama yapılırsa, gemiyi yüzdürmek için sarf edilen paraya belki o gemi gibi iki gemi inşa edilebilirdi. Ama oğlunun adını taşıyan bir geminin batık kalmasını asla kabullenemeyen Arif Kalkavan maliyet ne olursa olsun gemisini yüzdürmek için böylesine bir zaman ve para sarf etmekten vazgeçmiyor. Yüzdürülen gemi yedeklenerek 1979 sonbaharında Haliç'e tersaneye getirildiğinde bayağı hasarlı bir haldeydi.

Haliç'ten ayrılış

Ardından inşa ettirdiği 1000 dwt'luk kostere *"Arif Kalkavan"* adını veriyor ve kısa bir süre sonrasında Haliç'teki kumculuktan vazgeçiyor.

Devam edecekleri yer bu sefer Zeytinburnu olmuştur. Bu geçiş sıkıntılı bir zamana rastlamıştır; zira bir taraftan o zamanın modası sayılan gemilere boy vermek akımına kapılarak Necdet Kalkavan gemisine de boy verilmekte ve parasal olarak sıkıntılı bir dönemden geçilmektedir. Düzen bozulunca 1982-1984 yılları arasında bayağı sıkıntılı bir süreçle karşı karşıya kalıyorlar. Batı Yakası Kumcular Kooperatifi bünyesinde Zeytinburnu'ndaki kumculuk faaliyeti para getirmeye başlıyor.

Ben 1985'de Yedek Subay olarak askerliğini yaptım. Bu süreçte büyük zahmetlerle ve maliyetlerle yüzdürülmüş olan Turgay Kalkavan gemisine de *"Necdet Kalkavan"* gemisi gibi boy veriliyor. Bunun hatalı bir karar olduğu ailece daha sonraları değerlendirilecektir.

1987'de üç ortağın bulunduğu bir gemiyi satın alıyorlar. Böylece Arif Kalkavan, Necdet Kalkavan ve Turgay Kalkavan adını verilen üç geminin sahibi olduk.

Kumculuktan sonra navlunculuğu da öğrenmekteydik. 1984-85 döneminde Ömer Abed Han'da kiralanan ofise geçildi. Bu yeni ofiste navlunculuk ağırlıklı armatörlüğe yapılmaya başlanmıştı.

Cafer Kalkavan gemisi inşa ediliyor

Babam 1989 yılında verdiği bir kararla Necmettin Yıldırım'a ait Yıldırım Tersanesi'nde *" Cafer Kalkavan"* adını verdiği 5000 dwt'luk bir geminin inşaatına başlıyor. Şubat 1989'da başlayan inşaat Eylül 1992'de tamamlanıyor. Bu gemi inşa halindeyken 1990 haziranında STFA'dan 6,500 dwt'luk *"İnci - 5"* isimli gemiyi leasing sistemiyle satın alınmıştır.



1991 inşa 5,035 dwt., 3,229 grt. Yıldız Tersanesi inşa M/V Cafer Kalkavan. Fotoğraf- İlhan Kermen.

Bu atılım Türkiye'de leasing yoluyla gemi alımından büyük olasılıkla ilk örnek olmaktadır. Bir de Ditaş da ayni süreçte leasing yoluyla gemi satın aldığından birinci veya ikinci örnek Ditaş olmuştur.

1990'da yine Garanti Leasing vasıtasıyla Yardımcı'lardan alınan 7,500 dwt'luk gemiye *"Necdet K"* adı verilmiştir.1994'de Kaptanoğlu'ndan satın alınan 6,500 dwt'luk gemiye *"Hacı Emine Ana"* adı verilmiştir. Birkaç ay sonra Eser Kaptanoğlu gemisi satın alınarak *"Ç. Turgay Kalkavan"* adı verilmiştir.

Bu safhada öneli bir geçiş dönemini belirtmeliyim; Geminin tonajı büyütülürken dört adet küçük tonajlı gemiyi altı ay içersinde en yüksek fiyatlarla elden çıkarttık. Bu kararımızın ne kadar doğru olduğu ülkede dört ay sonra başlayan ekonomik kriz göstermiştir.

Gemilerin satışıyla birlikte Levent'te bir işyeri yatırımı yapıldı, kısa ve uzun vadeli borçların kısa vadeli olan kısmı tamamiyle temizlendi ve uzun vadeli olan borçların da muntazam şekilde ödenmesine devam edildi.

Ekonomik küresel kriz dönemi

1996 başlayan ekonomik kriz yine de zorlayıcı olunca koster'ler borç ödeyecek kadar para kazanmadığından 1997 yaz ayında Hamburgischer Landesbank'tan aldığımız krediyle 13.000 dwt'luk bir gemiyi satın aldık ve *"Hacı Arif Kaptan"* adını verdik.

Çetin Turgay Kalkavan şöyle devam etmiştir; O gün için pahalı olsa da çok güzel bir gemiydi. Fakat küresel ekonomik kriz kredilerini ödememiz son derece zorlaştı. Hükümetin genel olarak kredi olanağı yaratmak kararı sonucunda yine Hamburgischer Landesbank'tan gelen Emlak Bank'ın teminatı vasıtasıyla ikinci bir krediyle 1999 sonlarına gelindiğinde sıkıntıları büyük ölçüde gerilerde bırakabildik.

2000 yılında yine ayni bankayla Pak Holding Başkanı Dr.Engin Pak'la görüşerek *"Pinat"* isimli gemisi satın aldık. Yine 8,000 dwt'luk iki gemi satın aldık. Birine ablamın adını verdik.

Ağabeyim Necdet Kalkavan'ı beklemediğimiz bir zamanda kaybetmiş olmamızı ailemizde derin üzüntülere neden olmuştur. Ağabeyim çok girişken bir kişiydi. Bu üzüntülerden sonra hayata bakışımız da değişti. 2008'e kadar yükselen küresel ekonomik piyasa değerleri içersinde Yalova'da tamamiyle kendi imkanlarımızla güzel bir tersane inşa ettik. Bugün için bu yatırım hata olarak gözükse de en azından kendi paramızla hata yaptık. Zira kendimize gemi yapmak düşüncesiyle tersane kurmuştuk! Tek tesellimiz enazından başkasına bir borcumuz bulunmamaktadır! 2008'in ekiminde başlayan küresel kriz umarız 2017'de artık bitmiştir.



Necdet Kalkavan.

Benim Nüfus Cüzdanımdaki adım "Çetin" dir. Yani benim Turgay diye bir adım yoktur. Turgay adı nereden geliyor denilirse; Reşit Kalkavan amcamızla ayin mahallede otururduk. Turgay adını kendisi vermiştir. Okul hayatımda beni tanıyanlar "Çetin" olarak bilirler. Ama kendi akrabalarımız bile benim nüfus cüzdanımdaki adım olan Çetin'i büyük çoğunlukla bilmezler ve ısrarla Turgay diye çağırırlar.. Ama benim aslında böyle bir adım bulunmamaktadır.

23 Nisan 1960 tarihinde Şişli'de doğdum. İlk okulu Yıldız İlk Okulu'nda, Orta Okulu Beşiktaş Orta Okulu'nda, Liseyi Ata Koleji'nde tamamladım. İstanbul Üniversitesi İşletme Mühendisliği'nden mezun oldum.

Karaköy'de Ömer Abed Han'da, Kabataş Setüstü'ndeki Palanduz apartımanında olduğumuz zamanda ve daha sonra Levent'teki üçüncü şirket merkezimizde hep çalışmalara katılmışımdır ve devamlı olarak deneyimler kazanmışımdır.

26 Ekim 1996'da Hülya Ayşe Hanım'la evlendim; Oğlumuz Eser Efe Kalkavan ve iki kızımız var; büyük kızımız Ece Kalkavan, küçük kızımız Doğa Kalkavan'dır.

Grubumuz uluslararası platformda AKO Denizcilik Grubu olarak bilinmektedir. Bünyesinde Arif Kalkavan Oğulları Gemicilİk A.Ş., Arkal Denizcilik ve Ticaret A.Ş. ve Cesur Cebi Kaptanoğlu Denizcilik A.Ş olmak üzere üç firma bulunmaktadır. Toplam 66.115 dwt kapasitesi olan 8 gemi, tamamen Grubumuz tarafından işletilmektedir. Yalova da, 50.000 metrekarelik bir alanda tersanemiz bulunduğunu da belirtmiştim.

Arif Kalkavan Oğulları Denizcilik Grubu kurucusu babamız Armatör Arif Kalkavan yakalandığı amansız hastalık sonucunda 6 Mart 2011 günü hayatını kaybetti. Cenazesi 7 Mart 2011 günü Zincirlikuyu Camii'nde kılınan öğle namazına müteakip Zincirlikuyu Mezarlığı'nda toprağa verildi. Annemiz Hacı Emine Kalkavan babamdan birkaç ay sonra 22 Eylül 2016 Perşembe günü vefat etti. Cenazesi 23 Eylül 2016 Cuma günü Zincirlikuyu Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Zincirlikuyu Asrî Mezarlılığı'ndaki aile kabristanına defnedildi.

NECDET AKSOY



Babası tarafının Trabzon Sürmene ve anne tarafının Of kökenli olduklarını belirten Necdet Aksoy meslek ve yaşam öyküsünü şöyle anlattı; "Aksoy" soyadı babam Mehmet Aksoy'la başlamıştır. Aslında babam tarafından aile kökleri Trabzon Sürmene, anne tarafından Of'tan gelmektedir.

Babamla annem 1950 gibi Zonguldak'a yerleşiyorlar. Babam EKİ'de memur olarak göreve başlıyor. Ailenin soyadı kanunundan önceki lâkabları Atalıoğlu'dur. Zonguldak'ta olan birkaç akrabımızın soyadı günümüzde Atalıoğlu olarak devam etmektedir. Amcamın oğlu Atalıoğlu'dur. Zonguldak Valisi'nin soyadı Aksoy'muş. Babam bu soyadından etkilenerek aileye Aksoy soyadını seçmiş.



Zonguldak'ta dünyaya gelen Necdet Aksoy, 5 yaşında.

Annem Ayşe Aksoy, Of'lu Hacı Süleymanoğlu ailesinden gelmektedir. Aile birliği Trabzon Sürmene'de kuruluyor. Evlendikten bir süre sonra babamın memuriyeti nedeniyle Zonguldak'a yerleşiyorlar.

Babamın Zonguldak'a yerleşmesinin bir nedeni kendisinden yaşça büyük olan Halamız Gülsüme Hanım olmuştur. Eniştemiz 40'lı yıllarda Zonguldak'ta kahvehane işletmekteymiş. 50'li yılların başında da babam Halamın teşvikiyle ailesini alıp Zonguldak'a geliyor.

Babam orada devlet memuru olarak çalışırken, çok az maaş aldığını, çok kısıtlı imkanlarla yaşamın sürdürüldüğünü anımsarım. Biz dört kardeşiz; Necmi Aksoy, Nevin Aksoy, Necdet Aksoy ve Neval Aksoy. Ağabeyim Necmi Aksoy vefat etmiştir.

60'lı yılların başları, artık bizim okumamız, iyi öğrenim almamız gereken yıllardır. Fakat babamın çok kısıtlı maaş geliriyle ailenin geçimini sağlamak son derece zor olmaktaydı. Ben ticaretin akla gelen her çeşidini gelir elde edebilmek için değerlendirmeye başladım.

Denebilir ki "Bacak kadar çocuksun." Evet bacak kadar çocuktum ama, hem evimize bir gelir ilave etmek hem de aslında içimde olan ticaret yapmak kurgusuyla da pazarlarda limon sattım, su sattım. Kiraz ağaçlarından kiraz toplayıp küçük sepetlere koyarak sattım.

Babamızın dört çocuğunu ve eşini küçük maaşıyla geçindirme şansı yoktu.Toptancıdan Melba çiklet kutularını ucuza alırdım ve şehirler arası çalışan otobüslerde çiklet satardım. Zonguldak'da Çarşamba , Pazar günleri pazaryeri kurulurdu. Pazarda salatalık, hatta firkete, lastik, domates satardım. Akşam eve geldiğimde satamadığım sebze, meyva kalmışsa bunu da anneme verirdim. Böylece evimize küçük de olsa bir katkı sağlar hale gelmiştim.

İlk okulu On Temmuz Mahallesi'ndeki Zonguldak On Temmuz İlk Okulu'nda okudum. Orta okulu Zonguldak içinde olan Merkez Orta Okulu'nda tamamladım. Liseye Zonguldak Ticaret Lisesi'nde devam ettim.

Ticaret Lisesi'ne girmemin nedeni ticaret yapmak arzumdan ileri gelmiştir. Babam bu okula gireceğim sırada bana "Oğlum maden ocakları için EKİ'de baş çavuş olabileceğin iki sene öğrenim süresi olan meslek okuluna kaydol. İki sene sonra hem baş çavuş olursun hem de elin para tutar. Ticaret Lisesi yerine bu meslek okuluna gir.." demişti. Ben ise ticaret yapabilmek için öğrenim yoluyla bilgi sahibi olmak ve kendimi bu alanda yetiştirmek istediğimden babama "Hayır

baba ben Ticaret Lisesi'nde okuyacağım" dedim.

Yüksek okula için ise gidebileceğim Ankara, İzmir ve İstanbul gibi üç seçenek mevcuttu. Türkiye'de o yıllarda yüksek öğrenim imkanları böylesine kısıtlıydı. Babam Zonguldak'tan ayrılıp bu kentlerden birine gitmem halinde benim giderlerimi karşılayacak durumda olmadığından çok sıkıntıda kalacağını biliyordum.

Zonguldak'ta yeni bir imkan doğuyor

Herkesin yaşamında nasip denen bir alın yazısı vardır.

Zonguldak'ta enistemiz Mehmet Çevik taksici idi. Zonguldak'da "Rizeli Mehmet" diye tanınırdı. Turgut Güneri Halefleri Koll Şti adıyla tescil edilmiş olan Zihni gemi acenteliği de kendisini çok beyendiğinden şirketin taksiyle olan ihtiyaçları için kendisini seçmiş. Böylece aralarında bir güven doğmuş.



Necdet Aksoy'un annesi Ayşe Aksoy ve babası Mehmet Aksoy.

Turgut Güneri Bey 1967'de vefat etmiştir. Asaf Güneri de 1969'da acentede göreve başlamıştır. Zonguldak'da üç odalı bir yazıhaneleri vardı. Bunun iki odası kapalı dururdu. 1572, 1664 numaralı iki telefon vardı.. Gariptir aklımda kalmıştır.

Nuri Sema Güneş, Asaf'ın babasından kalan bir aile dostu ve acentenin temel direği durumundaydı. Asaf Güneri de o sıralarda üniversitede okumaktaydı. Acente için getir götür işleri yapacak, daktilo bilecek, limana gidecek dilekçe verecek, bankayla ilgili evrakları götürüp getirecek ve güvenilir olan bir genç eleman arıyorlarmış. Bu amaçla enistemize bir bildiği olup olmadığını soruyorlar. Asaf Güneri Bey'in annesi Fatma Fahire Güneri Hanım'ın da ev ihtiyaçları için enistemizi taksisiyle çağırırlarmış.

Aradıkları genç elemanın daktilo bilir olması son derece önemli. O yıllarda daktilo bilmek ayrı bir eğitim ve marifet demekti. Ama ben ticaret lisesindeki öğrenimimiz sırasında on pamak daktilo yazmak gibi bir eğitim sayesinde çok güzel daktilo kullanabiliyordum.

Enistemiz anneme Zihni'nin eleman aradığını anlatmış ve benim Zihni'de bu göreve başlamamı önermiş. Annem bana söylediğinde, ben yazıhane işlerini sevmediğimi söyledim.

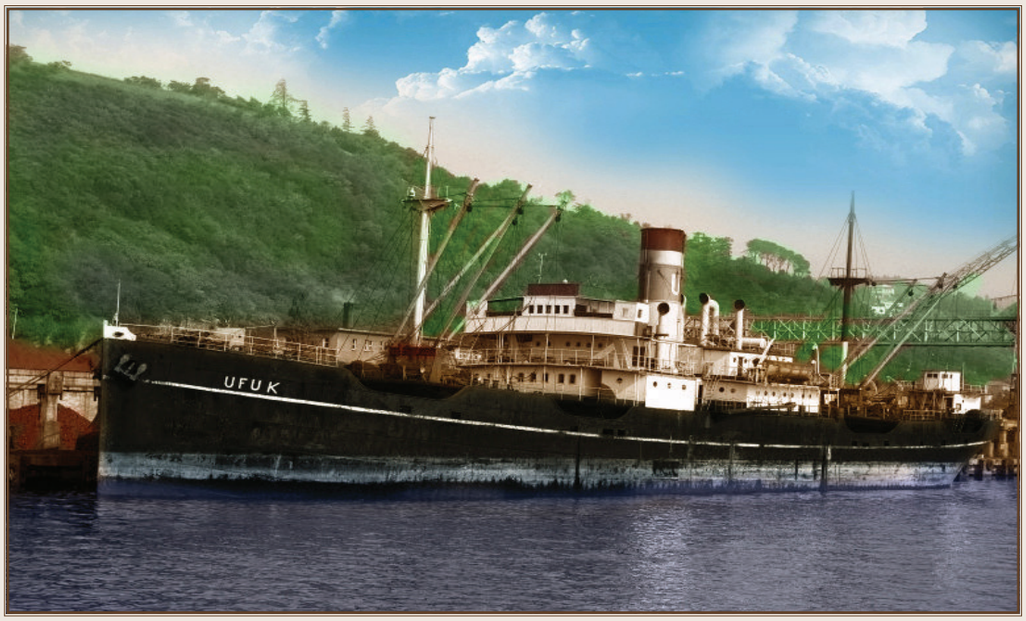
Annem ise hem okula devam ettiğimi, hem de para kazanmak için helak olduğumu, çok yorulmamamdan dolayı da üzüntülerinin arttığını söyleyerek " Gel oğlum Zihni'de hem rahat edersin, hem de bir meslek öğrenirsin" dedi.

Doğrusu ben pazarlarda, otobüs garında Ereğli, Bartın, Devrek, İstanbul otobüslerinde yolculara *"Arab Mabel"* çikletleri satardım. Sonra pazarlarda, salatalık, domates, meyva ne varsa sattığım gibi Kara Elmas isimli bir kahvehanede okuldan sonra akşamları ocakcılık, çıraklık yapıyordum. Sonraları işi öğrendiğimden kahve pişirmeyi de bana verdiler.

Demiryolunda yolculara sabun dahi sattım

Zonguldak'ta ayda bir kez "Amele Birliği Günleri" olurdu. Maden Ocağı'nda çalışan işçiler Devrek, Çaycuma'dan Zonguldak'a trenle gelirler. Bir ay ocaklarda çalışırlar. Aldıkları ücretle köylerine götürmek için sabun, şeker ne gibi ihtiyaçları varsa çuval dolusu alış veriş yaparlar ve

trenle memleketlerine giderlerdi. Onların yerine ayni şekilde yeni ameleler gelirdi. Bu çark hep böyle dönüp giderdi. Trenle memleketlerine gidecek ameleler için istasyonda tezgahlar kurulurdu. Ben de istasyona gider bir tezgah açardım. Toptancıdan bir çuval sabun alırdım. En çok da en ucuzundan Hacı Şakir sabunları satardım.



Ufuk Şilebi Zonguldak'tan yüklediği kömürü Kuruçeşme'de tahliye ederken. Yıl -Eylül 1976.

Bu çalışmaların bana hayli ciddi bir gelir sağlıyordu. O kadar ki babamın memur maaşından da fazla para kazanıyordum. Böylece evimizin geçimi biraz daha kolaylaşıyordu. Ben de artan paramı biriktiriyordum. Annem her şeye rağmen derin üzüntü duyduğundan benim bir yazıhanede çalışmamı çok istemiştir.

Annemin ısrarına dayanadım ve Zihni yazıhanesine gittim. Ben gittiğimde Asaf Güneri Bey İstanbul'da imiş. Zaten Zonguldak'ta Zihni yazıhanesinin direği diyeceğim kişi Çınar Dörtbudak'tı.

Çınar Ağabey bana nasıl çalışacağımı anlattı. Sözleri hoşuma gitti ve Ticaret Lisesi'nin birinci sınıfında iken denemek amacıyla Turgut Güneri Halefleri Koll. Şti'nde'de çalışmaya başladım.

Zihni, Zonguldak ana gemi acentesi olmasına karşın, asıl yaptığı iş tâli acentelikti. İstanbul'daki ana acentelerin Zonguldak, Bartın, Ereğli tâli acentesi olarak çalışıyorduk. Zonguldak'a gelen şilepler kömür yükü alırlardı. Bartın'dan çimento yüklenirdi. O günlerde Bartın'a çoğunlukla Macar gemileri gelirdi.

Zonguldak'a kömür yüklemeye gelen, yükünü Yunanistan'da tahliye ettikten sonra yine Zonguldak'a gelen bir şilebin ana acentesi ise bizdik. Bu acenteliği Asaf Güneri Bey bir akrabası vasıtasıyla acentemize kazandırmıştı. Geminin adı Aeleos Nikolaos, kaptanın adı Matarakas Pandellis idi.. Bu gemi benim ana acente kavramında çıktığım ilk gemi olmuştur!

Kaptan müthiş bilgili bir denizciydi. Zamanla Asaf Güneri Etibank Konya Seydişehir'de Ruslar tarafından kurulan fabrikanın inşaatı ve üretimi için Rusya'dan bazen Rus gemileriyle bazen de Deniz Nakliyatı TAŞ'nin gemileriyle gelen yüklerinin Seydişehir'e kadar taşınması işini aldı.

Biz Zonguldak limanında boşaltıyorduk. Vagonlarla Karabük'e sevk ediyorduk. Orada birtakım işlemlerden geçirildikten sonra Etibank Seydişehir Alüminyum tesislerine gönderiliyordu. Bu son sevkiyatı ise Etibank gerçekleştirmekteydi.

Etibank bizim ilk işimiz olmuştur. Zonguldak'a bir de "Ufuk"[19] gemisi gelirdi. Telsiz memuru Necmettin Bey - Necmi Ağabey derdik, ayni zamanda geminin ortağı idi. Bu gemi Zonguldak'tan devamlı kömür yüklerdi. Kömür yüklemesi için gelen gemilerden "İnal" şilebini de hatırlıyorum.

Bartın ve Ereğli'ye gelen gemilerin tâli acentesiydik. Ereğli'ye büyük çoğunlukla Erdemir'in ithal ettiği demir çelik ürünleri, kütük demir vs gelirdi.



1921 inşa 2015 grt. İnal şilebi Zonguldak'ta kömür yüklemesi yaparken.

Kış aylarında Karadeniz'de yaşanan büyük fırtınalar ardından çok sık gemi kazalarına da sahne olurdu. Özellikle kömür yüklemek için boş olarak gelen gemiler mendirekten kılavuz kaptan almadan giriş yaparlardı. Şubat 1959'da İnal şilebinin böyle bir fırtınalı havada sürüklenerek karaya oturması ve parçalanması, [20] kılavuz kaptan alınması konusunda büyük bir ders olmuştur.

Karadeniz Ereğlisi'ne gelen gemilerden en ilginç olanı Prudential Lines'a ait Lash tipi gemilerdi. [21] Bu gemiler liman dışında demirler ve gemiden herbiri 400 ton yük alabilen barge'lar denize indirilirdi.

19) Paris merkezli Société Navale de L'Ouest tarafından 1924'de Wm Gray & Co. SWest Hartlepool Tersanesinde "Saint Edouard" adıyla inşa ettirilen genel yük gemisi 3,210 grt. ve 1,829 nrt. İdi. 3 genişlemeli ana makinesi 414 nhp güç üretiyordu. Azami seyir sürati 10 knots ve Ana makinesi Hartlepool - Central Marine Engine Works imalatıydı. Sefere girişinden kısa bir zaman sonra Yeni Zelanda'lı Union Steam Shipping Co.Wya satıldı ve "Keratu" adı verildi. Aralık 1949'da seferden alınarak limana bağlandı ve satışa çıkartıldı.
1951'de Bayan Eleni J. Chandris firmasına satıldı ve "Keti Chandris" adı verildi.
1954'de satıldı ve " Marina" adı verildi. Fakat hemen ardından Rıza ve Aslan Sadıkoğlu firmasına satıldı ve "Umran" adı verildi.
1957'de Cemal Pehlivan Vârisleri tarafından satın alındı ve "Muzaffer Pehlivan" adı verildi.
1960'da Ufuk Vapur Donatma İştirakı tarafından satın alındı ve "Ufuk" adı verildi.
1977'de hurdacılara satıldı ve sökülmek üzere 5 Mart 1977'de Aliağa'ya yedeklendi.

20) 1960 yılına kadar Zonguldak'a kömür yüklemek için gelen gemiler kılavuz almak mecburiyetinde değillerdi. Şubat 1959 günü Zonguldak Limanı'na boş olarak girmek isteyen İnal şilebi fırtına nedeniyle sürüklenmiş ve Güney Mendireği(Karakum) dışında mendireğe çarparak karaya oturmuştu. Fırtınanın etkisiyle kurtarılamaz hale gelmiş olan İnal şilebi, ağır yaralar nedeniyle de sökülmek üzere olduğu yerde terkedildi. Bu olay üzerine Zonguldak'a kömür almak için gelen gemilerin daima kılavuz kaptan almaya başladıkları görülmüştür.

21) Prudential Lines'ın kurucusu Spyros Panagitos Skouras, Lash tipi ilk kutu tipi gemisine "Türkiye" adı vermişti. Geminin denize indirilmesi törenine Vapur donatanları ve Acenteleri Derneği Baikanı Gabriel Couteaux'yu ve İskenderun'dan Ernest Boutros'u, Türkiye'nin Washinton büyükelçisi Malih Esenbel ve eşi Emine Esenbel'i davet etmiştir. Ayni zamanda Amerika sinema dünyasının devi sayılan Twenty Century - Fox Corporation'ın başkanıydı. Kaynak- Osman Öndeş -Vapur Donatanları ve Acenteleri Tarihi. Osman Öndeş -Bin Renk Bir Ömür- Melike Esenbel, Remzi Kitabevi.

Biz de römorkör yedeğinde Erdemir'in limanı içine alırdık veya yüklenecekse, gemi tekrar geldiğinde boş veya dolu olarak yeniden gemiye yedeklerdik.

Prudential Lines'ın lash tipi gemileri benim için bir başka deneyim olmuştur. Bu gemilerin barge'larının tahliyesinde çok çalıştım. Akşam şehre döndüğümüzde yağ pas içinde olurduk. Zihni'nin anlaşmalı olduğu bir otel vardı. Biz otele yorgun argın dönebilirdik.

Prudential Lines'in İstanbul ana acentası Koçtuğ ve Delta Deniz acenteliği olduğunu anımsıyorum. Ereğliye ayrıca gemilerle hurda demir gelirdi. O gemiler geldiğinde, biz Zonguldak'tan Ereğli'ye 65 kilometre olan fakat müthiş derecede ilkel, tehlikeli toprak dağ yollarından ancak üç saatte gidebilirdik. Kış kıymette bu yol çok daha tehlikeli hal alırdı.

Zonguldak'tan Nuri Sema Güneş Bey'le birlikte Ereğli'ye gittiğimizi hatırlarım. Bu bey, Turgut Güneri Bey zamanından şirkette kalmış, hayli yaşlıca ve son derece bilgili bir beyefendiydi. Aslen Bartın'lıydı. Şirketin temel direği sayılırdı. Kasa ondaydı. Çok iyi İngilizce bilirdi. Patron değildi ama yazıhanenin her şeyi kendisiydi. Biz Nuri Sema Güneş Bey'in gemilere giderken çantasını taşıyarak büyüdük, deneyim kazandık.

Ereğli'ye böyle gittiğimizde ofis açmadık. Fakat orada çok eskiden kurulmuş olan Rifat Taneri acentesiyle anlaşma yapılmıştı. Biz onların ofisinin bir odasını kullanıyorduk. Asaf bey Ereğli'de başka bir ofis açmadı, bunun yerine dostluklara dayalı olarak Rifat Taneri Bey'in ofisinde bize verilen bir odayı kullandık.

Rifat Taneri vefat etmiştir. Hatırladığım kadarıyla iki oğlu vardı. Birinin vefat ettiğini duymuştum. Günümüzde de bu acente varlığını sürdürmektedir. Bizim de tâli acentemizdir.

Bartın'dan Macaristan'a çimento yüklenirdi. Bartın'da ofis açmıştık. Ofis dediğim nesne bir odadan ibaretti. Bartın'a gemi gelecekse Bartın'a giderdik. Anahtarla kapıyı açardık. İçeride bir masa, manyetolu bir telefon ve bir de daktilo vardı. Hepsi bu kadar! Bartın'da anlaşmalı olan Emniyet Oteli'nde kalırdık.

Bartın'a gelen gemiler Boğaz'da demirlerdi ki Bartın karadan on onbeş kilometre uzakta kalır. Ayrıca yabancıların karaya çıkmasına müsaade yoktu. Zira orada denizaltıların bulunduğunu dağlar içine oyulmuş tüneller vardı ve liman bölgesi askeri bir üs olduğundan yasak bölge durumundaydı. Biz Macar gemilerine kumanya sağlardık. Fakat en fazla kasa kasa bira isterlerdi. Birayı su gibi içtiklerini hatırlarım.

Benim ilk yıllardaki bir diğer büyük sıkıntım İngilizce eksikliğimdi. Zira orta okulda ve lisede Almanca okumuştum. Sonunda kendime İngilizce bir lûgat satın aldım. Bu lûgat vasıtasıyla hem amansızca diyeceğim bir dikkatle kelimeleri öğrenmeye çalıştım, hem de acente olarak kullanılan her evraktaki kelimeleri bir yerlere yazarak bunların ezberledim.

Gemiye tek başıma gidersem lûgat daima yanımda oluyordu. Gemiden süvari veya bir başka görevli bir talepte bulunacaksa, lûgatı onlara veriyordum. Onlar da sayfaları çevirip neyi isteyeceklerse, İngilizcesini işaret ediyorlar, ben de Türkçesine bakarak neyin talep edildiğini anlıyordum.. Lisan sıkıntısı sorununu böylece kısmen çözebilmişimdir.

Bartın'a gelen gemilerden aklımda kalan Türk gemisi *"Abdullah"* idi. Bu gemi hayli yaşlı, buharlı ve hayli değişik bir inşa mimarisine sahip bir gemiydi. Bu gemi geldiğinde yabancı sigara bolluğu olurdu.. Dış limanlardan gelen gemilerde böyle hep kaçak sayılan eşyalar çıkardı. Geminin kaptanı Nevzat Dikilitaş'ın ağabeyi idi..

İlk sene gemilere Nuri Sema Güneş ağabeyle giderken bir yıl sonrasında Çınar Bey Bartın'a tek başıma benim gitmemi istedi. O zaman ne talimat verilirse, büyük saygı gösterilirdi.

Gemiye tek başıma gitmediğimden biraz şaşırmıştım. Her şeye rağmen Bartın'a gittim. Sema Güneş Bey Bartın'daki ofiste bulunan masaya bir kağıt yapıştırmıştı. Bu kağıdın üzerinde bir gemide yapılacak tüm acente işlemleri madde madde yazılmıştı. Ben bunu kopyaladım ve her maddeyi uygulamak suretiyle ilk kez tek başıma bir gemiyi salimen kaldırmayı başardım. Bu suretle gemi acentesi kavramında bir büyük adım atmış oldum, kendime güvenim arttı.

Eğer ben Zihni'de başlamak cesaretini göstermeseydim, babamın düşüncesi doğrultusunda EKİ'deki madencilik meslek okulundan mezun olup, oralarda kalacaktım. Ticaret yapmak tutkumun ne kadar doğru olduğunu bu çalışmalarım bana bir kez daha gösterdi ve giderek işimi çok daha sevmeye başladım.

İstanbul'a yerleşiyoruz

O sıralarda Asaf Güneri Bey İstanbul'a daha çok sık gitmekteydi ve bir ofis açma kararını almıştı. Yarı zamanı İstanbul'da geçiyordu. Türkiye Şişe Cam Fabrikaları'nın soda külü ihalesini aldı. Soda külü Fransa, Rusya ve belki birkaç başka ülkeden ithal ediliyordu. Bu ithalat Mersin Soda sanayii tesisleri kuruluncaya kadar devam etmiştir.

Gemilerle gelen soda külü Haydarpaşa'da Mecit Çetinkaya ve Kâşif Kalkavan ortaklığındaki mavnacılar derneğine bağlı mavnalara boşaltılıyor, mavnalarla Çayırova, Paşabahçe ve Topkapı'daki fabrikalara götürüyordu. Çuvallar bu yerlerdeki iskelelerde yeniden kamyonlara yükleniyor, kamyonlarla taşınıp fabrika depolarına istif ediliyordu. Fakat bu taşımalarda önemli zayiatlar meydana geldiğinden Türkiye Şişe Cam Fabrikaları yönetimi çok şikayetci oluyorlarmış. Bu nedenle bir ihale açılmış ve Asaf Güneri Bey bu ihaleyi kazanmış. Böylece C&F gelen yükleri fabrikaların depolara istif edilinceye kadar olan stedevedorluk işini tamamiyle üstlendik. Bu işlerin tüm sorumluluğu bana verildi. Gemiler geldiğinde gece gündüz demeden Haydarpaşa'da çalıştığımı hatırlarım.

Turgut Güneri Bey'in zamanından kalan Nazım Tilkici Bey stevedorluk zamanında devreye girerdi. İşin pratiğini çok iyi bilirdi. Stevedorluğu kendisinden öğrenmişimdir. O sırada Demir çelik Fabrikalarının büyük haddahaneleri yoktu. Türkiye'ye kütük demir ithal edilirdi. İngiltere'den ve birçok başka ülkelerden ithal edilen kütük demir ithalatı nedeniyle gelen gemilerin acentelik işleri de önemli bir payı meydana getirmiştir. Haydarpaşa'ya yanaşan bu tarz gemilere de stevedorluk hizmeti vermeye başladık. İşlerimiz öylesine büyüdü ki, Haydarpaşa'da yük tahliye etmek için bekleyen gemi bazen on- onbeş gemi haline geldi. Beklemelerden doğan demurrage sıkıntısını gidermek üzere Marmara'da özel sektör iskeleleriyle işbirliği yapmaya yöneldik.

Türkiye'de özel limancılık işini Zihni başlatmıştır. Ben ilk kez Darıca Çimento Fabrikası'nın çoğunlukla boş olan iskelesi için anlaşma yaptık. Yarımca Belediye İskelesi için Darıca Belediyesi ile anlaştık. Yarımca ve Darıca derken, Çolakoğlu Diliskelesi'yle anlaştık. Özel sektör iskelelerinden çok daha düşük maliyetlerle istifade etmek suretiyle müşterilerimizi daha da memnun eder hale geldik.

Asaf Güneri müteakiben Karabük ve İskenderun Demir Çelik Fabrikalarının ihalesine girdi. Nitekim İskenderun'da imal edilen demir ürünleri kamyonlarla Trabzon'a, Bursa'ya, Antalya'ya, İstanbul'a gönderiliyordu. Karabük Demir Çelik'in Türkiye'nin muhtelif yerlerinde depoları vardı. Deniz olan yerlere çok daha ucuz yapabileceğini belirttik ve önce deneme amaçlı olarak birkaç

gemi ile Antalya, Gemlik ve İstanbul limanına yönelik bir ihale anlaşması yapıldı. Öylesine başarılı olduk ki, ihalenin tamamı bize verildi.Taşımaları Türk armatörlerinin kooperatifine bağlı koster tip gemileriyle yaptığımızdan onlar da çok memnun olmaktaydılar. Bizim işçilerin grev yaptığı bir sürede soda külü torbalarını motorlardan Nazim Dikici ile yükleyip boşalttığımız zamanlar da olmuştur. Soda külü çıplak teni yaktığından sırtımda yaralar açılmıştı.

Derken Irak'a buğday, arpa işleri geldi. Kanada'dan gelen gemilerin buğday,arpa yüklerin İskenderun'da Almanya'dan getirttiğimiz otomatik torbalama makineleriyle torbalar ve TIR'larla Irak'a sevkederdik. Brezilya'dan gemilerle Trabzon'a transit olarak gelen demir çelik ürünlerini Ali Osman Ulusoy'la yaptığımız anlaşmalarla TIR'lara yükler ve İran'a sevk ederdik. İlk on sene en büyük işleri biz yaptık.

Evlenme zamanı



Ayşe Aksoy, Özgür Aksoy ve Necdet Aksoy.

İş hayatının soluk aldırmaz akışı içinde koşuştururken bir gün evlenme zamanımın geldiğini fark ettim! Yıl 1976 idi.. Nesrin Hanım'la evliliğimize giden yolun başlangıcında teyzem vardır. Üniversitedeki son senemdi.. Teyzem Zonguldak'tan İstanbul'a gelmiş. Üsküdar'da dayımın evinde misafir olmuş. Ben de hem çalışıyorum ve hem de Sultanahmet'teki İktisadi ve Ticari Bilimler Akademisi'nde okumaya devam ediyordum. Artık son sınıfa gelmiştim.

Teyzemi ziyarete gittim. Bana "Oğlum arabanla gelmişsin. Benim eşimin karşıda akrabaları var. Beni oraya götürürsen çok memnun olurum" dedi.

Ben de " Teyze, tamam memnuniyetle seni götürürüm. Ama içeri giremem.. Hem okul ve hem de işlerim nedeniyle kalmama imkan yok. Bunu şekli kabul edersen kalk seni götüreyim" dedim. Bu şekilde yola çıktık ve akrabasının evine ulaştık. Kapının zilini çaldık, ardından kapı açıldı.

Kapıda genç güzel bir kız belirince, ben duraladım! O kişi benim müstakbel eşim olacak Nesrin Hanım'dı.. Öylesine beyendim ki, "Buyrunuz " denilince hiç beklemeden ben de misafir oldum. Sohbetler yapıldı ve oradan ayrıldığımızda "Teyze, ben Nesrin'i çok beyendim. Sen yardımcı ol, biz evlenelim.." dedim.

Yuvamızın ilk adımları böyle atılmıştır. Halen iki oğlumuz ve bir kızımız var; Oğlumuz 1977 doğumlu Özgür, ve 1978 doğumlu Öktem ve kızım Özge'dir.

Bunu niye anlattım; Evlendiğim sene Asaf Güneri, artık anonim şirkete geçiş yaptıklarını söyleyerek bana hisse vermeyi önerdi. Kendi teklifiyle yeni kurulan Zihnak'a ortak oldum. Daha sonra armatörlük şirketine ve diğerlerine de ortak oldum. 1986'nın sonunda Zihni şirketler grubundan ayrıldım ve Andrea Vermez'le kendi şirketimizi kurduk.



59,975 dwt. 2011 SPP İnşa M/V Özgür Aksoy.

Her işimizi tam yapmayı kendime hedef seçmiştim. Bu benim yaşam ve çalışma anlayışımdı. Canımı verircesine, sabahlara kadar çalıştığım yıllar bana çok ciddi destek olmuştur. Zira Akmar'ı kurduğumuzda işin A'sından Z'sine kadar her şeyi biliyorduk.

O yıllar bir taraftan bizi çok yormuştu. Yasal olarak 7 Mayıs 1987'de Andrea Vermez ve küçük hisseleri olan Necdet Tarhan ve Emin Eminoğlu olmak üzere dört hissedar kendi şirketimizi kurduk. Emin Eminoğlu ve Necdet Tarhan bir sene sonra ayrıldılar ve kendi şirketlerini kurdular.

İlk yazıhanemiz Meclisi Mebusan'da Borusan'ın yanındaki bir binanın dairesi oldu. Daha sonra Perşembe Pazarı'nda büyük demir ithalatçısı Kenan Demirtaş'ın yeni inşa ettiği binada iki katı kiraladık. Akmar olarak acentelikle birlikte stevedorluk yapmaya başladık.

1988'de armatörlüğe adım attık ve Şadan Kalkavan ile ortak olarak İrfan Erdem'in inşa ettiği 6,200 dwt.'luk bir gemiyi iflas masasından bir paket anlaşmayla satın aldık ve *"Akmar 1"* adını verdik.

Şadan Kalkavan'la sahip olduğumuz gemi sayısı 11 gemiye kadar yükseldi. 2000 yılında ortaklığımıza son verdik. Hurdaya çıkacak gemilerimizi sattık, diğer gemilerimizi bölüştük. Ayrıldığımızda şirketlerimiz ayrı ayrı yoluna devam etti. Armatörlükte sadece ortaktık. Orada da

teknik ve personel işleri Şadan Kalkavan ağabeyimizin kendi şirketi üstlenmişti.

Erol Yücel'den satın aldığımız 6,500 dwt'luk bir gemiye "Mehmet Aksoy" adını vermişizdir. Eşref Cerrahoğlu'ndan 27,500 dwt'luk C. Filyos gemisini satın aldık. Bu gemiye "Şadan Kalkavan" adını vermiştik. Bu gemiden sonra Türkiye dışından gemi alımlarını sürdürdük; Tonaj 45,000 dwt'lara yükseldi. Ayrıldığımızda gemilerimizi pay ettik. Zaten bu gemiler çok yaşlı gemilerdi, birkaç sene çalıştırdıktan sonra hurdaya çıkartılıyordu.

2000 yılından sonra Akmar olarak armatörlük yatırımlarına ve faaliyetlerine devam ettik.

2011 Yılından başlayarak Güney Kore SPP Tersanesi'ne iki adet 82 bin dwt'luk Karmarmax tip dökme kuru yük gemi siparişi verdik.

2007 yılında Sungdong Shipbuilding & Marine Engineering tersanesine 59,975 dwt'luk iki adet dökme kuru yük gemisi siparişi vermiştik. Bu gemiler sırasıyla filomuza katıldılar.

Akmar Holding olarak Deniz Nakliyat'ın, Ereğli Denizcilik ve Marine Römörkör'ün de kurucu ortağı bulunuyoruz.



Chengxi Shipyard, Jiangyin Çin inşa 53,393 dwt. genel yük gemisi M/V Simge Aksoy.

Yurtdışında inşa ettirdiğimiz 8 adet Handymax ve Suezmax ve Kamsarmax gemilerden oluşan bir filomuz var. Geçen sene iki gemimizi sattık. Yerine iki gemi daha satın almak üzere araştırmalarımız devam etmekte. Güney Kore'de SPP Tersanesi'nde inşa edilmiş olan gemilerimiz 82,000 dwt'luk Mehmet Aksoy, 59,000 dwt'luk Özgür Aksoy'dur .

Acentelik işimizi her gün büyüyerek gelişerek devam etmekte. Geçen sene 1340 geminin acenteliğini gerçekleştirdik. Deniz Ticaret Odası'na yasa kapsamında ödediğimiz pay büyük olasılıkla birinci sıradadır!

Akmar Denizcilik, kırık yıla yaklaşan bu süreçte Gemi Kiralama, Sigorta, Sale & Purchase Brokerliği, Stevedoring dahil olmak üzere denizciliğin bütün enstrümanlarıyla müşterilerine en iyi ve yeterli hizmeti vermeye çalışmaya devam etmektedir.

İMEAK - Deniz Ticaret Odası'nın ve Türk Armatörler Birliği'nin Yönetim Kurulu'nda olmakla kalmayıp, ayrıca iyi tanınmış Standard P&I Kulübünde yönetici üye olarak bulundum.

Denizcilik alanındaki kendi yoğun faaliyetlerimizin yanında daima büyük ölçekli iş binaları inşaatına da yöneldim. Yine kırk seneye yaklaşan bu yoğun çalışma süresinde yetişen çocuklarımıza şirketin yönetimini devrederek, ben daha ziyade onların bana ihtiyaç duyacakları konularda yardımcı olmayacak şekilde kendimi geri çektim. Artık torunlarım var..

Yapı olarak hiçbir iş yapmayan biri olarak kendimi düşünemem. Akmar'ın ticarî yapısı içinde olmak üzere iş merkezleri inşa etmekteyim. Yine Dati gibi ve denizci arkadaşlarımızla kurulmuş muhtelif şirketlerde ortaklıklarımız bulunmaktadır.



Özgür Aksoy ve Simge Aksoy'un Düğün töreninden bir anı.

Geçmiş zaman olur ki.

İnal şilebinin Sonu





İnal şilebini Zonguldak Limanı'na yaptığı kömür seferleriyle hatırlatan Akmar Holding AŞ Başkanı Necdet Aksoy, ayni zamanda bu geminin hikayesini araştırmak imkanını vermiş oldu.

Lloyd's Register kayıtlarını taradım; M/S İnal'ın ilk adı *"Député Abel Ferry"*. İnşa tersanesi Caen- Chantier Navale Français.

İnşa yılı 1921 olan *"Député Abel Ferry"* 2015 grt.'dir ve 3 genişlemeli buhar makinesi 190 nhp güç üretmektedir.

Gemiye *"Député Abel Ferry"* adının verilmesinin nedeni Fransız Parlamentosu'nun çok ünlü bir senatörü olan Abel Ferry'den ileri gelmektedir. Köklü bir siyasetçi ailesinden gelen hukukçu Abel Ferry, I. Dünya Harbi'ne kendi isteğiyle katılmış ve iki asker arkadaşı aldığı yaralardan dolayı ölürken kendisi yaralanmıştı. Fakat 15 Eylül 1918'de 37 yaşında vefat etmiştir. Gemiyi 1933'de Mustafa Cemal satın alıyor ve *"İnal"* adını veriyor.

Geminin armatörü sadece Mustafa Cemal görünmesine rağmen, gemi bir ortaklığa aitti ve büyük hissedar Beykoz'lu Ferit İnal'dı. Ferit İnal'ın soyadı gemiye isim olarak verilmiştir.

1935'den itibaren geminin armatörleri " Mustafa Cemaloğlu (Cemalzâde Mustafa) ve "Ferit İnal" olarak kayıtlıdır.

LR'deki son kaydı 1960 olarak görülmektedir.

Sağdaki Fotoğraf'ta İnal şilebi Şubat 1959'da sürüklenerek karaya oturduğu Zonguldak Mendireği dışında kayalıklara yaslanmış olarak görülmekte.

YAŞAR KAPTAN ÇEBİ



Yaşar Kaptan Çebi'nin şahsında Çebi ailesinin Türk Armatörleri Tarihi için nakledeceğimiz öyküye Çebi Denizcilik ve Tic. AŞ Yönetim Kurulu Üyesi ve Genel Müdürü Engin Özçelik'in Referans Gazetesi'nin 2002 yılında Deniz Ticareti sayfalarında yer alan röportajı ile başlamak isterim. Aradan on beş yıl geçtikten sonra bu kez Türk Armatörleri Tarihi için buluştuğumuzda bu anıları da tekrarladık.

"Elgiznur Çebi" ve "Çebihan" isimli 57,500 dwt'luk gemilerle filodaki gemi sayısının dörde yükseldiğini açıklayan Çebi Denizcilik ve Tic. AŞ Yönetim Kurulu Üyesi ve Genel Müdürü Engin Özçelik, bu açıklamasında şöyle diyordu; Her iki gemiye Türk bayrağı çekilerek millileştirildik ve sefere çıktılar. Küresel ekonomik krizde Çebi Şirketler Grubu olarak kendi yönetim stratejilerimiz doğrultusunda yatırımlarımıza devam ediyoruz.

Güney Kore'deki STX Jinhae Tersanesi'nde inşa edilen iki adet adet 57.500 dwt supramax tip kuru dökmeyük gemisini sessiz sedasız teslim alarak, mart ve nisan ayları süresinde sefere koyduk.

Mart ayında gemilerden birincisi olan *"Elgiznur* Çebi" nin STX Jinhae'de töreni gerçekleştirildi. Bu gemiye Çebi Denizcilik ve Tic. AŞ Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Nur Çebi ve eşi Berna Çebi'nin kızları Elgiznur'un adı verildi.

57,500 dwt'luk M/V Elgiznur Çebi kuru dökmeyük gemisinin töreninde Berna Çebi Hanım 13 Mart günü ayni zamanda geminin isim anneliğini yaptı. M/V Elgiznur Çebi gemisine 16 Mart günü Türk bayrağı çekilerek millileştirildi.

Birinci gemiyle tanık olunan mutlu bir devir teslim töreninin ardından 6 Nisan'da ikinci yeni eşi gemi olan *"M/V* Çebihan"ı yine STX Jinhae Tersanesi'nde törenle teslim aldık. Bu törende de Çebi Denizcilik ve Tic.AŞ Yönetim Kurulu Üyesi Tayfun Çebi ve eşi Arzu Çebi yer aldılar. 57,500 dwt'luk Çebihan'ın isim anneliğini Arzu Çebi yaptı ve 8 Nisan günü Türk bayrağı çekilerek millileştirildi.



Yaşar Kaptan Çebi, Senanur kuru dökmeyük gemisinin teslim alınması töreninde köprü üstünde.

Çebi Denizcilik filosunda gemilerin hepsi Türk bayrağında

Filomuzdaki diğer iki kuru dökmeyük gemisinden 16,134 dwt'luk *"Senanur* Çebi" çok maksatlı 1999 Selah Tersanesi inşa bir gemidir. İlk adı Alfamar'dı 2002'de bizim filomuza katılmıştır.*"Minanur* Çebi" isimli 18,830 dwt'luk ikinci gemimiz 25 Şubat 2005 Japonya-Yamanishi Corp. Tersanesi inşa bir kuru dökme yük gemisi olmaktadır.

Genel işletmecilik politikamız gemilerimizi ille de kendi yüklerimize bağlamak gibi bir koşula dayanmıyor. Armatörlüğü daha

özgün bir işletmecilik olarak görüyoruz. Eğer daha iyi koşullar varsa, gemilerimizi üçüncü şahıslara kiralıyoruz. Küresel krizle bağlantılı olarak bir yorum yapılması gerekirse, mevcut ilk iki gemimizi geçtiğimiz aylar boyunca çok daha rahat koşullarda işletmek imkanımız devam etti. Zira bu gemilerimiz uzun seferli kiralanmışlardı. Böylece kriz ortamında mevcut kiralama koşullarından yararlandık. Buna karşın kiralama süresi sona erince, yeni kiralama koşulları haliyle çok daha düşük navlunlar olabildi. Yine de işletme zararına maruz kalmadan gemilerimizi çalıştırabildik.

Kaptan Şirketler Grubu'na ait sanayi ve ticaret işletmeleri, Marmara Ereğlisi'ndeki limanı ve demir çelik fabrikaları ve Enerji tesisleri yanında gemi inşa ve onarım tersanesi yatırımına da yönelmiş bulunuyor. Ülkemiz ekonomisine ve dünya denizciliğine hizmet aşkıyla çıktığımız bu yolda Allah bizleri kimseye utandırmasın."



Yaşar Kaptan Çebi, ve ailesi Senanur kuru dökmeyük gemisinin teslim alınması töreninde.

Çin Tarihi kayıtlarında Çebi aşiretinin kökleri

Yaşar Kaptan Çebi, "Herşeyden evvel ailemizin köklerini anlatmak isterim. Çünkü biz Çebi'yiz ve köklerimiz Çin'e kadar uzanmakta." diyerek anlatmaya başladı.

Çin'de gemi inşa ettirecektik. Tersanenin üst düzey yöneticileriyle görüşmeler yapılıyortdu. Ben müdahele ettim ve şöyle dedim; "Çebi ailesinin köklerinin Çin'de olduğu belirtiliyor. Sizler Çin'de bu araştırmayı yaptırtır ve bana ailemizin kökleri hakkında bilim adamlarınız vasıtasıyla bilgi , belge iletirseniz, o zaman sizinle gemi siparişini onaylayacağım."

2004 yılıydı.çinli heyet memleketlerine geri döndü ve birkaç ay sonra oranın bir üniversitesi vasıtasıyla birkaç bilim adamının hazırladığı bir bilgi bize ulaştı. Çebi aşireti hakkında Pekin Palace Museum - Pekin Saray Müzesi'nde kayıtlar bulunuyormuş. Ayrıca Shaanxi'deki "Xianyang Müzesi'nde "Shangbin Çebi Anıtı" hakkında kayıtlar bulunuyormuş.

Anladık ve gururlandık ki "Çebi Han, Çin'de ilk Türkçe konuşan Türk devletinin hanıydı. Bu hanlık Açina Hanedanlığı'na bağlı Doğu Hakanlığı'nda "Küçük Han" ünvanıyla anılıyordu ve

30,000 civarında askerden oluşan bir orduya sahipti.

Ben atalarımızın onurlu yaşamlarıyla daha da onur duydum. Milattan sonra 630 yılında Altın Tağ dedikleri Altay'ın kuzey taraflarına yerleşmişler.

Başka kaynakların da araştırılmasını istedim; Bana değerli bir hocamızın eserinden bilgiler aktardılar. Bu bilgiler de hazırlanan raporda yer aldı; Padişahlık zamanında Çebi obası yörüklükten bıkmış, obanın demircisi Rüstem Usta varmış ki, şu dünyada onun üstüne kılıç yapan kılıca altın yaldız vuran kimse yokmuş. Rüstem Usta otuz yıl altın kabzalı bir kılıca çalışmış.Derken Rüstem Usta kılıcı padişaha götürmüş, huzurda pahişaha sunmuş.

Padişah çok memnun olmuş ve "Dile benden ne dilersen Usta" demiş.

O da "Devleti Padişahım Sağlığını dilerim" demiş.

Padişah "Benim sağlığımdan sana ne fayda, dile dilediğini" demiş.

Usta çekinerek, şöyle demiş; "Bizim aşiret yollarda selsebil oldu. Ayağımızı basacak bir karış yerimiz yok". Padişah ferman buyurmuş, Rüstem Usta'nın aşiretine bir koca ova vermişler.

Çebi'ler Türk'lerin Anadolu'ya gelmesiyle beraber önce Konya bölgesine yerleşmişlerdir. Atılgan bir kavim oldukları için padişahların dikkatini çekmiş ve birçok fetihlerde kendilerine görev verilmiştir. Çebilerin Trabzon'un Sürmene kazasına yerleştikleri belgelerde yazılıdır.

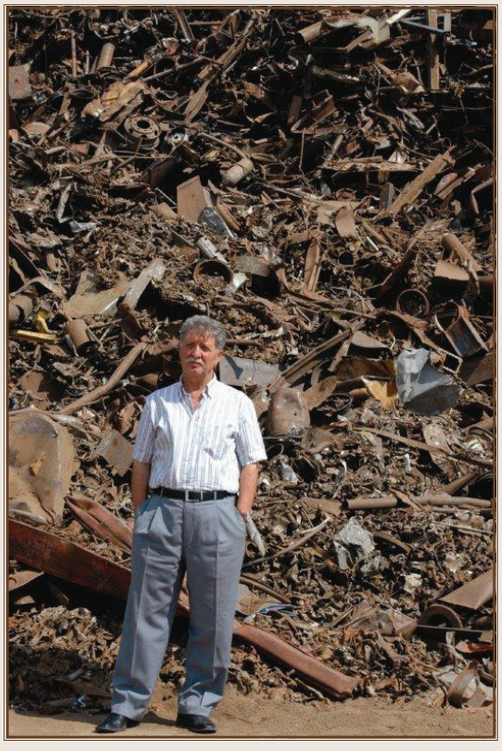
Yaşar Kaptan Çebi Çarlık Rusya zamanında Karadeniz Kıyısına yakın Sudak Kazası'na bağlı Urajaynik Köyünde de çok kalabalık bir Çebi Sülalesinin yaşadığını belirterek şöyle anlatmıştır; Hüseyin Çebi, 1998 yılında bu köye giderek halen bu köyde yaşayan ve yine Mustafa Çebi'nin oğlu Hüseyin Çebi oğlu 1916 doğumlu Ahmet Çebi'nin (eşi Wüsemma Çebi) oğulları Hasan Çebi, Hüseyin Çebi ve kızı Esma Çebi ile de görüşmüş ve bu görüşmeyi kamera ile videoya da kaydetmiştir. Burada yaşayan Ahmet Çebi'nin verdiği bilgilerden; 18 Mayıs 1944'de II. Dünya savaşı sırasında Sudak Kazası'na bağlı Ayseres Köyü'nde (Skodoski'ye 320 km. ve Karadeniz'e 20 km.) yaşayan Çebilerin, Devlet Başkanı Stalin'in talimatıyla bir kısmının Sibirya'ya diğer bir kısmının önce Özbekistan/Semerkant'a, oradan Rusya'da Kresnoda'ya daha sonra Kırım/Kuban'a sürgüne gönderildikleri, Gorbaçov döneminde çıkan ve halkların kendi köylerine dönebilmesiyle ilgili yasadan yararlanarak 1989 yılında- aradan 45 yıl geçtikten sonra- kendi köylerine dönebildikleri, fakat kendi köylerine Rusların yerleştirilmelerinden dolayı Urajaynik Köyü'ne iskan edildiklerini öğrenmiştir.

Benim atalarım Trabzon Sürmeneli'dir. Tarih kitapları yazıyor; Trabzon 15 Ağustos 1461'de fethedilmiştir. Çebiler, Anadolu'nun bir Türk yurdu haline gelmesinde en mühim rolü oynamışlardır.

Bir önemli hususa değinmeliyim; Vilayet-i Çebi'deki köylerde oturan Çebiler arasında Osman, Ömer, Bekir adlarını taşıyan şahıslar çokça görülür. I.Dünya Harbi'nde ve Osmanlı Rus Harbi'nde Çebiler çeteler halinde devlet adına canla başla savaşmışlardır. Gürcistan Cumhuriyetinde yaşadığını öğrendiğimiz Çebi soyadını taşıyan hayli aile bulunduğu da bilinmekte.

Aile köklerimizin Çin'den, daha sonraki göçlerle Kafkaslar'dan Karadeniz'e yönelen göçlere dayalı olduğunu anlattım. Büyüklerimiz Trabzon'a yerleşmiş. Ben çok mutlu bir çocukluk idrak ettim. İlk okulu Tevfik Bey İlkokulu'nda okudum. Ortaokulu ikinci sınıfa kadar okudumsa da okuldan ayrıldım.

Trabzon'da sonra Karabük'e yerleşmiştik. Demir çelik ticareti yapmaktaydım. İstanbul Perşembe Pazarı'nda da işyeri açmıştım, ticaret yapıyordum. Onbeş sene kadar Perşembe Pazarı'nda kaldım. Karabük'te hem haddehanem vasıtasıyla üretim yapıyordum ve hem de İstanbul'da başkalarının mallarını pazarladığım gibi, ticaret yapardım.



Yaşar Kaptan Çebi kurduğu haddahanede işlenen hurda yığınları önünde.

Karabük'teki işimiz ortaklık şeklindeydi. Benden yaşça da büyük olan ortağıma çok saygı gösterirdim. Fakat benim gösterdiğim saygıyı yanlış yorumladığını farkettim. Zamanla kendisine ayrıldım.

Eşim Ayten de Çebilerdendir ve arkabamdır. İki oğlum Ahmet Nur Çebi ve Tayfun Çebi Trabzon.'da doğmuştur. Kızım Arzu Çebi Efe Karabük'te doğmuştur. Evlidir, Amerika'dadırlar.

Babam kervancılık yapardı. Rusların Karadeniz'den çekilmeleri sonucu Trabzon'da bıraktıkları hurdaları toplayarak hurda demirciliğe başladı. Ben babamın yanında hurdacılık alanında tecrübe kazanmışımdır. Demir çelik işleri, ticareti ve haddecilik yatırımları nedeniyle babamın vefatından sonra Karabük'e yerleşmişizdir.

Ortaklıktan ayrıldıktan sonra Perşembe Pazarı esas olmak üzere tamamiyle İstanbul'a yerleştik. Çocuklarım askerlik görevlerini tamamladıktan sonra haddehane yatırımları konusunda yeni atılımlar yapmak istediklerini söylediler. Seçtikleri bölge Çorlu - Tekirdağ taraflarıydı. O zaman kendilerine *" Ben bu yaştan sonra bir yatırım yapmam. Kendime göre bir hayat kurdum ve bu hayatımı sürdürmek isterim Ticaret yaparım, arazi yatırımı yaparım,velhasıl kendime göre ticaret hayatımı sürdürürüm..Çok yoruldum, kendi hayatımı yaşamak istiyorum. Sizler gençsiniz, yatırım yapmak istyorsanız, sizlere yardımcı olurum"* dedim.



(Ayaktakiler Soldan sağa) Erol, Zekai, Rauf, Şeref, Yaşar Kaptan Çebi, Turan. (Oturanlar soldan sağa) Hadi, Atilla, Rahmi, Adnan, Hikmet.

Gençliğimde futbol benim çok büyük bir tutkum olmuştur. Avcılar Klübü'nü de ben kurdum.

Trabzon'da karda bile futbol oynardık. Trabzon Futbol Klübü benim zamanımda ligde ikini oldu. Karabük'e yerleştiğimizde, demir çelik sanayii sayesinde sosyal bir zenginlik vardı. Babamın vefatından sonra yerleştiğimiz Karabük'te önce Karabük Spor Kulübü'ne başkan oldum. Karabük Futbol Klübü için şehrin köşesinde muazzam bir antreman sahası inşa ettirdim.

Çorlu'da evvela Haddahenemizi kurduk. Çocuklarım yatırımlarla çok büyük atılımları gerçekleştirmişlerdir. Armatörlüğe yatırımlarımız da peşinden gelmiştir.

Türk deniz ticaret filosunun uluslararası denizcilik dünyasıda daha üst seviyelere çıkması için bence bazı armatörlerimizin güç ve işbirliği yapması çok daha doğru olacaktır diye düşünürüm.

AHMET NUR ÇEBİ



Yaşar Kaptan Çebi ve Ayten Çebi'nin oğlu Ahmet Nur Çebi 1959 yılında Trabzon'da doğmuştur. Ailenin 1964 yılında Trabzon'dan Karabük'e yerleşmesi nedeniyle okul öğrenimine Karabük'te başlamıştır.

1978 yılında TED Karabük Koleji'nden ve 1983 yılında Marmara Üniversitesi Ekonomi Fakültesinden mezun oldu. Yurtdışında bir buçuk yıl eğitim gördü. Tayfun Çebi ve Arzu Efe adında iki kardeşi vardır. 1985 yılında Ağrı Eleşkirt 29. Piyade Alayı'nda yedek subay olarak askerliğini tamamlamıştır.

Babası Yaşar Kaptan Çebi ve kardeşi Tayfun Çebi ile beraber demir çelik sanayiinde 1964'te Karabük'te babasının kurduğu haddehaneden (demir çelik üretim tesisi) sonra 1990 yılında Çorlu'da bir haddehane yatırımı daha yaptı. Bunu takip eden üç sene sonrasında Marmara Ereğlisi'nde Martaş Liman Tesisleri yatırımını gerçekleştirdi. Onun hemen akabinde bu limanın yapımına gerekçe olan asıl büyük yatırımını yaptı.

2001'de bir buçuk milyon ton kapasiteli demir çelik izabe tesislerini, 2002'de izabe tesisi ile beraber çalışan bir milyon ton kapasiteli haddehaneyi ve 2005'te de kendi enerjisini üretebileceği bir elektrik santralini devreye aldı. Bu arada armatörlük ile ilgili büyük yatırımlar yaptı.

Ahmet Nur Çebi, 1986 yılında Berna Çebi ile evlendi. Elgiz Nur (d.1988), Mina Nur (d.1993), Yaşar Kaptan (d.1995) adlarında üç çocukları vardır.

Kaptan Demir Çelik, Çebi Denizcilik, Nur Gemicilik, Çebi Enerji, Martaş Liman Tesisleri, gibi şirketlerin Yönetim Kurulu Başkanlığı ve Kaptan Şirketler Grubu Yönetim Kurulu Başkan Vekilliği görevlerini yürütmektedir. Ayrıca Türkiye Karabük Demir Çelik İşletmeleri Yönetim Kurulu Başkan Yardımcılığı ve Haddeciler Derneği Başkanlığı görevinde bulunmuştur.

Halen Demir Çelik Üreticileri Derneği Yönetim Kurulu Üyesi olarak demir çelik sektörüne hizmet vermektedir.

Koyu bir Beşiktaş taraftarı olması İstanbul'da kulüp ile ilişkilerinin iyi olmasına neden olmuştur. Kurulmasında etkin olarak vazife aldığı Çebi Derneği'ne ve Çebi Vakfına Başkanlık yapmıştır. Galata Spor ve Kartal Spor Kulüplerinde başkan ve başkan yardımcılığı görevlerini yürütmüş ve Karabük Spor'a Yönetim danışmanlığı yapmıştır. 2012 yılından itibaren Beşiktaş Jimnastik Kulübünde İkinci Başkanlık görevini yürütmektedir.



Ahmet Nur Çebi ve eşi Berna Çebi

Çebi Vakfı

Yaşar Kaptan Çebi'nin önderliğinde Şişli Merkez Mahallesi Nakiye Elgün Sokak'taki adresinde kurulan Çebi Vakfı, Çebi ailesi fertlerinin atalarını tespit ile torunlarına devredecekleri bir soy kütüğü hazırlamak ve vakıf hizmetlerinin yürütülmesi anacıyla kuruldu.

Ayni zamanda Türkiye ekonomisinin güçlenmesi yönünde ihtiyaç duyulan her alanda eğitim, öğretim, araştırma geliştirme ve uygulama hizmetlerine destek vermek ve katkıda bulunmak gibi sorumluluklar üstlenmiştir. Üniversiteler dahil her seviyede okul, kreş, yurt, kütüphane, sağlık tesisleri gibi kurumlara katkıda bulunmak gibi işlevleri de bulunmaktadır.

GABİ NAKKAŞ



Nakkaş ailesinin kökleri



İbrahim Nakkaş

Ailemizin kökleri Siros Adası'ndan gelmekte. Bildiğimiz şudur; Büyük dedem İbrahim Nakkaş'ın babası bu adadan 1800'lü yılların başında Lübnan Trablusşam'a göç ediyor ve bu liman kasabasına yerleşiyor. Burada Zografos[22] olan soyadının Arapça karşılığı olan Nakkaş (Naccache) ismini kullanmaya başlıyor. Hidiv İbrahim Paşadan esinlenerek oğluna "İbrahim" ismini veriyor.

Mersin'de Alevi, Sünni, Hristiyan ve Musevilerin beraber iç içe yaşadığı huzurlu ve batılı yaşam anlayışında bir hayat vardı. Nakkaş ailesinin 1940'larda oturduğu evde tenis kortu mevcuttu. Hoşgörünün daha fazla olduğu herkesin birbirini tanıdığı küçük bir Anadolu liman kasabasıydı. Aile köklerimizin kuzey Ege'de Cyclades Adalar grubunda yer alan Siros Adası ile bağlantısını kesin şekilde ortaya çıkartmak herhalde çok ayrı soybilim ve tarih araştırmalarını gerektirir.

Ancak başlangıçta *"Syra"* , daha sonra *"Syros"* veya *"Siros"* olarak bilinen 84 km kare gibi bu küçük adanın ilk sakinleri tarih kayıtlarına göre Fenikeliler olmuş. Ada Sicilyalı, Arab, Osmanlı ve Venedik'lilerin akınlarına maruz kalmış.

Aile köklerimizin bilinen ilk ismine istinaden 1836 gibi bir döneme bakarsak, ada deniz ticaret yolları üzerinde olduğundan bu kavramda hayli önem kazandığı anlaşılıyor. Bir de çok göç almış ve giderek artan göçlere sahne olmuş.[23] Büyük dedem İbrahim Nakkaş 1828 Trablusşam'da dünyaya gelmiş. Uzun bir ömür sürmüş ve yaşamı boyunca herhalde Fenikeli ruhuyla denizcilik konularında ticaret yapmış.

Yaşamı boyunca vapur donatanı ve gemi acentesi olarak faaliyetinde bulunmuştur. Osmanlı Türkçesi yanı sıra Arapça, Yunanca, Fransızca ve Almanca konuşmaktaydı. Vefatı bir üzüntü verici bir akıbetle olmuş; Çok yaşlandığında evinin balkonunda saatler geçirirmiş. Aile için balkonda oturması o kadar olağan alışkanlık haline gelmiş ki, serin havada akşam saatlerine kadar balkonda kalmasından dolayı hastalanmış ve 96 yaşında zatürre olup 1928'de vefat etmiş.

Ailenin Trablusşam veya Tarablus adıyla anılan bu liman kentini seçmesi, deniz ticaretiyle olan bağlarıya izah edilebilir. Zaten ailemiz Trablusşam -"Tripoli"ye göç ettiğinde tüm bu bölge 1516'dan beri Osmanlı toprağıydı ve "Trablusşam Eyaleti" bulunmaktaydı.[24]

Büyük dedemi gemi acenteliği ve donatanlığı işi nedeniyle yakından tanıyan birkaç Alman armatörü, yine çok önemli olan Mersin liman kentine yerleşmesini ve oradan kendileriyle birlikte çalışmasını öneriyorlar. Böylece 1860'ta Trablusşam'dan Mersin'e yerleşiyor ve acentelik faaliyetine bu tarihten itibaren Mersin'den devam ediyor. O sırada Mersin'den yüklenen en gözde mal

22) *Kökleri Fenikeli olarak belirtilen veya Latin isimli Syros ahalisinin çoğunun isimlerini değiştirerek örneğin Russo'nun Roussos, Vacondio'nun Vakondios, Daleggio'nun Dalezios, Salsa'nın Salsapoulos, Freri'nin Freris gibi Yunan isimlerine dönüştürüldüğü görülecektir. Kaynak- Syros- Wikipedia, The Free Encyclopedia.*

23) *Kanuni Sultan Süleyman zamanında Osmanlı hükümranlığına girmişse de Cyclades Adaları bütününde bazı imtiyazlarla daha bağımsız kalmış. Yunan milliyetçilik kalkışmalarının başlangıç tarihi 1821 gibidir.*

24) *Trablusşam Eyaleti kıyı bölgelerini kapsayan Jubayl'dan Tarsus'a kadar ve iç bölgelerde Homs ve Hama ve Halep Eyaleti ve Şam Eyaleti için bir liman kenti veya diğer ifadesiyle deniz kapısı olmuştur. Fransa'nın mandasına girildiğinde Fransız tüccarlarının yoğun olarak bu liman kentine yerleştikleri görülür. Zamanla İngiliz, Alman, Hollanda tüccarlarının tercih ettiği Trablusşam, ayni zamanda Mısır ve Çukurova ürünü pamuk ihracatı için de büyük önem ifade etmiştir.*

pamuktur. Akabinde muhtelif aile şirketleri kuruluyor.



İlyas Nakkaş

Dedem İlyas Nakkaş Bey 1876 yılında Mersin'de doğmuş. Ailemiz Cumhuriyet'ten önce Kışla Caddesi diye bilinen şimdiki Atatürk Caddesi üzerinde yol tarafındaki bahçesinde tenis kortu olan iki katlı bir evde yaşadı. Babaannem Olga Nakkaş ailesine son derece düşkün ve disiplinli bir büyüğümüz olmuştur. Dedem İlyas Nakkaş Bey üç erkek ve biri kız olmak üzere dört kardeştiler.

Arapça, Yunanca, Fransızca, Almanca ve İngilizce dillerine hakimdi.

İlyas Nakkaş aileden kendisine miras kalan deniz ticaretinin tüm kurallarını son derece iyi bilen bir tüccardı. Arapça, Yunanca, Fransızca, Almanca ve İngilizce ye de hakimdi. 1911 başlarında ABD'nin Mersin fahri konsolosu olarak ta görev yapmıştır. 1940 yılında Mersin'de vefat etmiştir.

Bölgenin diğer sakinleri gibi yazın sıcaktan kaçmak için yaylalara aileleriyle çıkıp üç ay geçiriyorlarmış ki, ben de çocukluğumda Gözne yaylasında kaldım. Bu gelenek halen devam etse de modern çağın getirdiği klimalar, denizi tercih etme gibi nedenlerle yavaş yavaş yok olmaktadır.

Şirket çalışanlarımızdan Emre Cömert düğün töreni için bizi Bozcaada'ya davet etmişti. Orada Mersin'li ortopedist Dr. Mehmet Nane Bey'le sohbet ederken, bana duymadığım bir aile anısını anlattı; Mersin'de Fransız işgali zamanında aynı ismi taşıyan dedesini, dedem İlyas Nakkaş altı ay evinin bodrumunda saklamış. Biri Hristiyan diğeri Müslüman, fakat hemşeri olan iki arkadaş komşu arasındaki bu hatıra kitaplardan okuduğum ve Mersin'de tüm dinlerden gelenlerin arasındaki hoşgörü, sevgi ve saygının gerçekten var olduğunu gösteren ve tanıyamadığım dedemle de ayrıca gurur duymama vesile oldu.



Mihail Nakkaş

Babam Mihail Nakkaş 1925 yılında Mersin'de doğdu. İlk ve orta okulu Mersin'de okumuş. Liseyi ise Kadıköy'deki Saint Joseph lisesinde tamamlamış. Lisan öğrenmeye hudutsuz merak duymasından dolayı Arapça, Fransızca ve İngilizcenin yanı sıra Hamburg'a gidip Almanca öğreniyor. Rumca ve İtalyancayı kendini idare edecek kadar konuşuyordu.

Gençliğini Mersin'de geçirdikten sonra 1958 de İskenderun ofisine çalışmaya gönderilmiş. 1960 yılında İskenderun'da Halep asıllı bir aile olan Elyan ailesinin kızı Dolli'na aşık oluyor ve bir süre sonra evleniyorlar. Alman firmasının isteği doğrultusunda bir süre İskenderun'da yaşadılar. İskenderun ofisinin ortaklarından biri Jan Barbour olmuştur.

Mersin'deki faaliyetlerin artması ve Çukurova pamuğunun Alman tekstil pazarları için taşıdığı önem dikkate alınarak babamın Mersin'e gelmesi istenmiş. Böylece 1965 yılında Mersin ofisinde çalışmaya başlıyor.

II.Dünya Harbi yılları sırasında karneli ekmek günlerini yaşadığından ekmek israfına çok içerler ve tepki koyardı. Günümüz iletişim kolaylıkları 1960-70 ve 80'lerde olmadığından sabah 09.00 da ofise gider. Öğle yemeği için eve gelir ve kısa bir dinlenme sonrasında ofisine dönerdi. Yaşamı boyunca pek değiştirmediği bir iş ve dinlenme alışkanlığı vardı; Bezik oynamayı çok severdi. Saat 17.30 a kadar çalıştıktan sonra Tüccar Kulübü'ne gider ve arkadaşlarıyla sohbet edip bezik oynardı. Saat 20.00 gibi eve gelip ailesiyle vakit geçirirdi.



Mihail Nakkaş ve eşi Dolli Nakkaş.

Biz dört kardeşiz; en büyükleri ben olmak kaydıyla diğer kardeşlerim Antuvan (Toni), Karol ve Timur. Ben 23 Ekim 1960 tarihinde İskenderun'da dünyaya geldim. İlk okulu Mersin'deki İçel İlkokulu'nda okudum. Orta ve lise öğrenimimi Mersin Tevfik Sırrı Gür okulunda tamamladım. Dostlarımızın önerisini de dikkate alarak Universite D'Aix- Marseille, Fransa'da ekonomi üzerine üniversite öğrenimi gördüm. Fransa'daki üniversite eğitimimden sonra 1983 yılında Mersin'e döndüm. Ancak babamın önersiyle önce ticaret yaşamını ve işleyiş şeklini öğrenmem için Mersin'de çok büyük bir ihracatçı olan Dumani ailesinin firmasında işe başladım. Bu firmada iki sene çalışarak ciddi boyutlarda deneyim elde ettim. 1985 yılında babam, amcam İbrahim Nakkaş'ın ve kuzenlerimin de ortak olduğu "İbrahim Nakkaş ve Şurekası" olan aile şirketinden ayrılarak ve yine babamın desteğiyle Nakkaş Denizcilik ve Tic. Ltd Şti'ni kurup aile geleneğini devam ettirdim.

Günümüzde de ayni şirketimizle yolumuza devam etmekteyiz. Başlangıçta enistem ortaklardan biriydi. Mişel Şaşati halamın oğludur. Kendi şirketini açınca şirkette sadece Nakkaş ailesi kaldı. Şirketimiz gemi acentası ağırlık olsa da ihracat alanında elde ettiğim deneyimler sayesinde gemi kiralaması da yapmaktaydım. Gemi kiralaması deneyimleri bana ileride gemi sahibi olmak gibi bir fırsatın kapsını aralamıştır.

Çocukluk yıllarımın Mersin'i haliyle son derece sakin bir sahil kasabası görünümündeydi. Kışla Caddesi bilinen caddenin başlangıcında yer alan geniş bahçeli evimizin bulunduğu bu caddenin adı daha sonra Atatürk Caddesi olarak yenilenmiştir. Bu caddeden çoğunlukla sahil kısmındaki evlere gidip gelen paytonlar görülürmüş.[25]

Evimizin karşı sırasında aşağılara doğru Suriye Ortodoks cemaatinin kilisesi ve tanınmış tüccarlardan Atilla Toroğlu ailesinin konak benzeri evleri vardı. Paralel olan yol Silifke Caddesi'ydi ki bu cadde Yoğurt Pazarı'na ve Azak Han'a yük taşıyan ve yük alıp geri dönen deve kervanlarının atlı arabaların yoğunlukla kullandıkları bir ticaret caddesi olmuştur.

25) *Kaynak: Patrick Grisby'nin Mersin anıları ve aile fotoğraf arşivi; Patrick Grfisby'nin* büyük büyükbabası *General Henry Selby Rickards, ayni zamanda Mersin'de "Abdullah Paşa" veya halk dilinde "il İngilizi" olarak tanınırdı. Osmanlı İmparatorluğu idaresindeki Mısır'da Hidiv saltanatı zamanında görev yapmıştır.*



Eskiden Kışla Caddesi olarak bilinen Atatürk Caddesi; Sol köşe başında alçak duvarlı ve tenis kortu olan ev, Nakkaş ailesinin evidir.



Fotoğrafta sağ köşede ünlü tüccar aileden Tahinci Konağı yer almakta. Bu bina Alman Konsolos Christmann tarafından inşa edilmiş. Mustafa Kemal Atatürk 1925'de Mersin'e geldiğinde bu evde kaldığından halen müze olarak muhafaza edilmektedir.

1991 yılında Mersin'li çocukluk arkadaşım Sedat Başak'da ortaklık yapmak suretiyle faaliyetlerini geliştirdik. 1999'dan başlayarak Mersin'li müteşebbis, tüccar ve gemi acentası olan Hanri Atat, Josef Atat, Fonda Tahinci, oğlu Filip Tahinci ortaklığında armatörlük, 2003 yılında gemi inşa olmak üzere denizciliğin diğer faaliyet alanlarına da taşıdık. alanlarına da.



(Soldan) Gabi Nakkaş ve Sedat Başak.

Şirketimizin kurucu ortaklarından ve 2009'da vefat etmiş olan Fonda Tahinci Mesleki bilgisi, çalışkanlığı, zekası, neşe dolu ve pozitif karakteri ile gönüllere taht kuran Fonda Tahinci,[26] Atako kurum kimliği ve köklü kurumdaşlık yapısının oluşmasında önemli bir yapıtaşıdır. Gelişimine eşlik ve tanıklık ettiği Mersin kentinin sosyal, kültürel ve iş çevresinde her zaman saygıyla hatırlanacak değerli bir isimdi. İş hayatına Mersin ve İskenderun'da çeşitli denizcilik firmalarında başlayan Fonda Tahinci 1965 yılında yakın arkadaşı Hanri Atat'la birlikte Atako Kollektif Şirketini kurmuşlardı.

İlköğrenimini Mersin Gazipaşa İlkokulu, orta ve lise öğrenimini İstanbul'da Galatasaray Lisesi'nde tamamladı. 1951'de Galatasaray Lisesi'nden mezun olduktan sonra, bir süre Londra'da yaşayarak İngilizce bilgisini geliştirdi. Sanat'a, kültüre ve tarihe derin ilgi duymuş olan Fonda Tahinci gerçek bir Mersin sevdalısı idi. 1931 yılında doğduğu ev, günümüzde "Atatürk Evi" müzesi olarak korunmaktadır.



M/T Henda

26) *Kaynak: Patrick Grisby aile fotoğrafları arşivi/ Levantine Heritage Foundation Arşivi.*

2002 yılında gemi satın almak suretiyle armatörlüğe başladık. İlk *gemimiz 16,114 dwt. olan "Toros"*du. İkincisi *"Soli"* adını verdiğimiz eş gemiyi satın aldık. Üçüncü gemimize Bolkar dağından esinlenerek *"Bolkar"* adını verdik. Bu gemiler hep dökmeyük gemileriydi.



(Soldan) Gabi Nakkaş, Natali Nakkaş, Margaret Nakkaş ve Mikael Nakkaş.

2003 yılında filoyu büyümek istedik. Birikmiş olan özet sermayemize rağmen kuruyük gemi fiyatları hızla artış göstermişti. Bize çevremizden kimyasal tanker piyasasının çok güçlü olduğu ve bu sermayemizi tersane yatırımına yönlendirmemizi önerdiler. Böylece Kocaeli Serbest Bölgesi 2. Ada Sepetlipınar Mevkii'nde Soli Gemi İnşa Tersanesi'nin hayata geçirdik. Bu tersanede sayıları on dörde ulaşan 20,000 dwt'a kadar yükselen kimyasal tankerler inşa ettik. Fakat 2008 krizinde depozitosunu yakan, yarım kalmış ve hatta çoğu kısmı tamamlanmış gemilerini bırakıp giden müşterilerimiz oldu. Bu tablo bizi kimyasal tanker olmaya yöneltti. 2010 yılında tersanemizi Enka Grubu'na sattık. Ekonomik krizden çok etkilendikse de, 1500 kişinin çalıştığı Soli Tersanesi'nde hiçbir bankaya karşı temerrüde düşmeden, her çalışanımızın sosyal hakkını ödeyerek bu çok zor olaydan çıktık. Ardından kimyasal tanker armatörlüğü hedef seçerek yolumuza devam ettik.

Halen 7,000 dwt.'luk *"M/T Henda"* ve 4,800 dwt.*"M/T Coral T (Mership)"* isimli iki kimyasal tankere sahibiz. Yalova'daki Herçelik Tersanesi'nde inşa edilmekte olan 6,000 dwt'luk kimyasal tankerimiz 6,000 dwt. *"M/T Tanab"* kısmetse eylül ayında hizmete hazır hale gelecektir. İşimiz nedeniyle bazı kuru yük gemilerinin işletmeciliğini de üstlenmekteyiz.

Çocuklarımız öğrenimlerini İngiltere'de yapmaktalar. Eşim Margaret Kuzey Irlandalıdır. İki çocuğumuz var; Oğlumuz Mikael, kızımız Natali.

KAYNAKÇA

1. Turkish Shipping & Ports Directory,
2. Lloyd's Ship manager 1994,1995
3. Deniz Ticareti Dergisi- 1987-1999 sayıları
4. www.photoship.com.uk.
5. www.plimsollshipsdata.com
6. www.theshipslist.com
7. Lloyd's Register arşivi
8. www.tynebuiltships.com.uk
9. www.wrecksite.eu/Wreck.
10. www.shipspotting.com.
11. www.clysite.co.uk.
12. www.mariners-I.co.uk/Empire S.
13. www.shipbuildinghistory.com.
14. www.generalcargoshipsbuiltgreatlakes shipyards.
15. www.Esso.uk.Tanker Site.
16. www.turkgemileri.com- İlhan Kermen
17. http: //www.pennyghael.org.uk/Dixon.pdf
18. http: //www.wrecksite.eu/wreck.
19. http: //www.teesbuiltships.co.uk/rayltondixon/torrington1874.htm
20. http: //www.wrecksite.eu/wreck.
21. http: //jakesbarn.co.uk/index.php
22. http: //www.gracesguide.co.uk
23. http: //www.wrecksite.eu/wreck.
24. http: //www.wrecksite.eu/owner
25. http: //www.fortunecity.com/littleitaly/amalfi
26. Grace's Guide
27. http: //brideindex.info/d-surnames/dixon.html
28. http: //www.marko.dgmm.net/johndixonrutherford.html
29. http: //www.communigate.co.uk/ne/stcuthbertsmarton
30. http: //www.phillippe-ship.com
31. İstanbul Ticaret Odası Arşivi.
32. İMEAK Yayınları.
33. Anayasa Mahkemesi Yüce Divan Kararları.
34. Cumhuriyet, Hürriyet, Akşam, Milliyet, Ulus arşivleri.
35. TBMM Tutanakları;
36. TBMM, 19 Şubat 1958, Devre XI, 40.cı İnikat Cilt 2, İçtima 1, Birinci Celse.
37. TBMM, 20 Şubat 1958, Devre XI, 41.cı İnikat Cilt 2, İçtima 1, Birinci Celse.
38. TBMM, 28 Şubat 1958,Devre XI, 49.cı İnikat Cilt 2, İçtima 1, Birinci Celse.
39. TBMM, 30 Nisan 1958,Devre XI, 49.cı İnikat Cilt 2, İçtima 1, Birinci Celse.
40. TBMM, 21 Ağustos 1958,Devre XI, 49.cı İnikat Cilt 2, İçtima1, Birinci Celse.
41. TBMM, 1 Kasım 1959, Devre XI, 3.cü İnikat Cilt 10, İçtima 3, Birinci Celse.
42. Bahriye-i Ticariye Salnamesi.
43. İngiltere-Upon-on Tyne Tersaneleri arşivi (Scotswood, Elswick, Newcastle, Gateshead, St.Peters, High Walker, Bill Quay, Low Walker, Hebburn, Wallsend, Jarrow, Willington Quay,Howdon, Coble Dane, North Shiels, South Shields)
44. Kasım Sözer, "1913 Tarihli Bahriye-i Ticariye Salnamesindeki Bilgiler Işığında Cumhuriyetin İlk Yıllarındaki Deniz Ticaret Yapısının Değerlendirilmesi" Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Ankara-2006
45. Oktay Sönmez, Anılarda Gemiler,Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları,2001
46. Orhan Kızıldemir Arşivi,Defav.
47. Hüseyin Kalkavan, Tam Kalkavan Soyağacı 1760-1996, Balat,İstanbul,Özel yayın.
48. Aldo Campaner arşivi

49. Alex Dabkovich arşivi.
50. Haydar Kazgan, Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Şirketleşme -Osmanlı Sanayii Monografi ve
51. Yorumlar, İstanbul: Töbank, 1991.
52. Haydar Kazgan, Alkan Soyak ve Murat Koraltürk. Cumhuriyet'in 75 Yıllık Sigortacısı
53. Koç Allianz. İstanbul: Koç Allianz Sigorta Şirketi A.Ş, 1998.
54. Orhan Kurmuş, Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi. İstanbul: Bilim Yayınları, 1974.
55. L.A Sawyer, - Mitchell, W.H.- The Empire Ships, Second Edition, LLP Press Ltd. 1990.
56. L.A Sawyer.- Mitchell, W.H.- The Liberty Ships, Second Edition, LLP Press Ltd. 1985.
57. Eser Tutel, Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası, İletişim yayınları,2006.
58. Doç.Dr. Serkan Tuna, "1932 ve 1933 Yıllarında Çıkarılan Deniz NakliyatıKanunları", Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları, Yıl: 1, Sayı: 2, 2002, s.309-325.
59. İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Neşriyatından -50; 1926-1927-1928 Seneleri Faaliyet ve Muamelatına ait Umumi Rapor; Ticareti Bahriye Şubesi 1926- 1927,1928 Seneleri Muamelat ve Faaliyeti, S.586-619, Hazırlayan: Oda Raportörlerinden H. Avni, 1935
60. Süreyya Atilla Sağlamçubukçu - Ali Ulusoy İstanbul Ticaret Ve Sanayi Odası'nın 6 Eylül 1923 -Mayıs 1926 Süreleri İçindeki Faaliyet Ve Uygulamalara Ait Genel Rapor" Çeviri ve Uyarlama, Editör Doç. Dr. Ali Yılmaz, İstanbul Ticaret Odası,Kültürel Ve Sanatsal Araştırmalar Yayını,2010-118,İstanbul, 2011.
61. Serbest Limanlar ve Serbest Mıntıkalar. İstanbul: İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası, Yeni Matbaa, 1926. 127s. (İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Neşriyatından 22)
62. Mehmed Sırrı, -Türkiye Ticaret-i Bahriye İstatistikleri İstanbul: İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası, Yeni Matbaa, 1926. 252 s. (Türkiye Cumhuriyeti İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Neşriyatı).
63. Deniz çarkçılarına rehber. İstanbul: İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası, 1928. 422 s. (Gemilerin makine dairelerinde görevli personele yönelik, makine, buhar makinesi ve gemilerdeki elektrik donanımına dair bilgiler veren rehber)
64. Dr. Tûba Çavdar, Lonca'dan Oda'ya – Nadir Eserler Kataloğu, 1882- 1982 İTO Yayınları, Yayın No. 2008-6
65. İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası, nr. 1 Kanun-ı Sani 1929; s.54›te yayınlanan Odamız tarafından basılan yayınların listesi;İstanbul Ticaret Odası›nm Deniz Ticareti faaliyetleri ve Marmara Bölgesi›nde.... İstanbul: İstanbul Ticaret Odası, 1975. 100 s.
66. Ahmet Hamdi, İTO - İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası 1. Sayısı 23 Eylül 1923, Türk Deniz ticareti konulu Makale, s.7-28.
67. Necati Cemal Denker, İTO - İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası 100. Sayısı,1943/1950, Odamızda Bir Ticareti Bahriye Şubesi Kurulması Zarureti,
68. Doç. Dr. Kemal Arı, Büyük Mübadele Türkiye'ye Zorunlu Göç (1923-1925), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2003;İzmir'den bakışla Türk Ticaret Bahriyesi ve Mübadele Gemileri, İMEAK İzmir Şubesi yayınları No.2, 2008.
69. TBMM İçtima Senesi I, Cilt VI, 61.ci İçtima, II Celse, Teklifler faslı,3 Kanunu Evvel 1339, s.15- Yrd. Doç.Dr. İbrahim Erdal, Mübadil Göçmenlerin Taşınması Meselesi ve Türk Vapurculları ile Yapılan Nakil Sözleşmesi, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu, Mayıs-Kasım 2003, Yıl: 16, Sayı: 31–32, Ankara. Yrd. Doç. Dr. İbrahim Yozgat Erdal, Bozok Üniversitesi, Fen- Edebiyat Fakültesi Sanat Tarihi Bölüm Başkanı.
70. Dr. Ömer Metin - Hamdullah Suphi Tanrıöver'in Romanya Türklerinin Göçüne Dair Faaliyetleri (1931-1938);Abant İzzet Baysal Üniversitesi Fen- Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü; Karadeniz Araştırmaları Güz 2012, Sayı 35, 125-143.
71. Yrd. Doç. Dr. Önder Duman (Ondokuz Mayıs Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi / Samsun; Giresun Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü /Giresun); Atatürk Döneminde Romanya'dan Türk Göçleri (1923-1938)-S.29-33; Ankara Üniversitesi Türk İnkilâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi S 43, Bahar 2009, s. 473-490.
72. Prof. Dr. Ufuk Gülsoy, Yrd.Doç.Dr. Bayram Nazır, Dersaadet Ticaret Odası 1882-1923, İTO Yayını, Yayın No. 2009-39, 2009
73. Prof. Dr. Ufuk Gülsoy - Yrd. Doç. Dr. Bayram Nazır, Türkiye'de Ticaretin Öncüsü Dersaadet Ticaret Odası, 1882-1923, İstanbul Ticaret Odası Yayını Sf.84
74. Hakkı Nezihi,Oda Tetkikat Şube Müdürü; 50 Yıllık Oda Hayatı (1882-1932), 1882 Muhtelif İktisadi Mesail Deniz Ticaret, İstanbul Ticaret Odası Neşriyatı, Sanayi Nefise Matbaası 1932, s. 80-84 (45 adet basılmıştır).
75. Mystic Seaport Collections & Research.
76. The Gjenwick- Gjonvick Archieves.
77. Historical Flags of Our Ancestors.
78. House Flags of German Shipping Companies.
79. Necati Kalkavan, Babam ve Biz, Komşu Yayınevi, 2010.
80. Mehmet Sadettin Fidan, Geçmişten Günümüze İstanbul Hanları, İstanbul Ticaret Odası,2009.

81. Bernd Langensiepen

Alman yazar Bernd Langensiepen Aşağı Saksonya Wilhelshaven'de 3 Mart 1947'de dünyaya geldi. Seeback ve Blohm Und Voss gemi inşa tersenelerinde uzun yıllar teknisyen olarak çalıştı.

1960 yılından başlayarak I. Dünya Harbi konularında olduğu kadar, özelllikle Osmanlı son dönem donanması ve tarihi konularında yoğun araştırmalar gerçekleştirdi.

Hayli seneler İstanbul'da yaşamış olan Bernd Langensipen ileri düzeyde Türkçe bilmektedir.

Türk deniz ticaret gemileri konusunda uzun yıllar belge ve fotoğraflara dayalı araştırmalar yapmış, bu çalışmalarını içeren dosyaları arkadaşı Orhan Kızıldemir'le paylaşmıştır.

Eserlerinden bazıları şunlardır:

.The Ottoman Steam Navy 1828-1923. Naval Institute Press, 1995.

.Die Osmanische Marine, 1839-1923. Band 1: Torpedoboote und Zerstörer. Verlag Kopmeier,

82. Orhan Kızıldemir

Fenerler, limanlar, iskeler, devlet ve özel sektör ticaret gemileri, şehir hatları vapurları konularında geniş bir fotoğraf ve belge arşivi tesis etmiş olan Orhan Kızıldemir 1914'de İstanbul'da dünyaya geldi. Babası Ahmet Kızıldemir ve annesi Münevver Kızıldemir'di. Girit'ten göç ederek Karadeniz Ereğlisi' ne yerleştirilen aile burada çitfçilik yapmaktaydı.

Orhan Kızıldemir'in kızı Nilüfer Beygo'nun anlattığı üzere; Dedesi eski adıyla Haddahane Çarkçı Ameliyat Mektebi 1909 mezunu bir Çarkçı Yüzbaşısıydı. 1909'da Amerika' ya gitmek arzusuna rağmen İngiltere'ye gitmiştir. Fakat anne sevgisi ve vatan hasreti sonucu II. Meşrutiyetin ilanı ardından memlekete dönmüş ve I. Dünya Harbi'ne yüzbaşı rütbesiyle katılmıştır.

Aile İstanbul'da Gedikpaşa'da oturmaktaydı. Ailenin tek çocuğu olan Orhan Kızıldemir İtalyan mektebinde okurken Bahriye Mektebi'ne müracaat etmişse de çok arzu etmesine rağmen, alınan genel bir karar sonucu o yıl okula girmememiştir.

Bahriyeli olmak arzusunun yarıda kalmasının üzüntüsünü daima yaşamış olan Orhan Kızıldemir Coğrafya Fakültesi'nden mezun olduktan kısa bir süre sonra bir arkadaşının babasıyla kurdukları fenerlerin onarımı ve inşaası amaçlı şirketleriyle ihale girdi.

Fenerlerin yönetimi ve yeni fenerlerin inşaatı bir Fransız şirketine aitken, 1940 yılında bu imtiyazın iptali üzerine açılan ihaleyi kazanmaları sonucu 1945'de inşa ettiği Fenike Feneri ile başladığı yolda bir ömür vermiştir.

Asıl merakı denizlerdi. Özellikle 1978'de emekli olduktan sonra toplamaya başladığı; limanlar, iskeleler, devlet ticaret gemileri, özel sektör armatörlerine ait gemilere ait fotoğraflardan oluşan zengin bir fotoğraf koleksiyonu tesis etmiştir. Orhan Kızıldemir 84 yaşında vefat etmiştir. Bernd Langensiepen'le bir arkadaşının evinde tanışmış ve arşiv çalışmaları için işbirliği yapmıştır.

Anılardaki gemiler

Türk Armatörleri Tarihi ciltlerinde çoktandır tarihe mâl olmuş gemileri, armatörleriyle birlikte anlattım. Son çalışmalarım sırasında fotoğraflarıyla tespit ettiğim dört gemiyi seçtim. Gemiler de insanlar gibi bir ömür sürmekteler. Anılardaki gemiler, ayni zamanda o gemilerin armatörleriyle bu sayfalarda anılmaya devam edecekler.



Yeni Bandırma

Renklendirerek bu sayfalara kazandırdığımız gemi Beylerbeyi önlerinden Karadeniz Boğazı'na doğru seyretmektedir. Bir yaz günü olmalıdır ki, kıç taraf güvertesinde tenteler altında yolcular görülmektedir.

1886 Wighsam Richardson & Co. Newcastle inşa geminin adı " *Yeni Bandırma*" ve armatörü Hasan Mahdumları ve İbrahim Abbas ortaklığıdır. Firmanın adı " Hasan Mahdumları Vapur İdaresi"dir.Yolcu kapasitesi 544, eşya kapasitesi 500 ton ve azami seyir sürati 10 knots idi.

Devrinde bu gemiler yük ve yolcu taşıyacak şekilde dizayn edildiklerinden " *Posta vapuru*" olarak anılmışlardır.

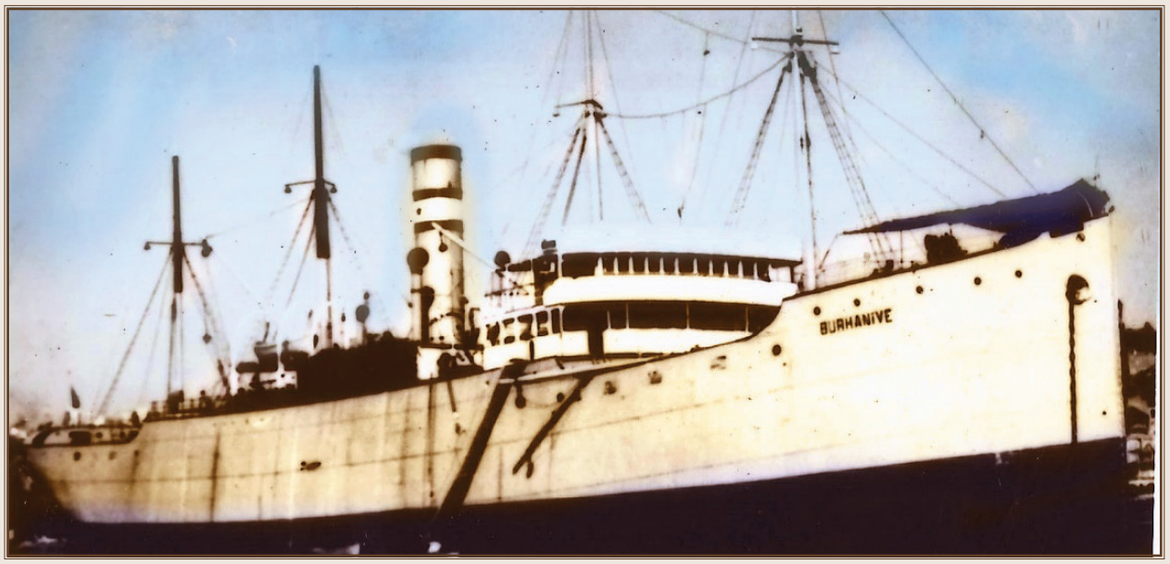
Gemilerin sicilleri hakkında kusursuz doğru bilgiler Tyne Built ise, Tyne Built Ships arşivinde yer almaktadır. Ne gariptir ki, Türkiye'de tespit ettiğim resmi belgelerde bile isimler birçok kez hatalı okunmuş ve teknik bilgilerde hatalar saptanmıştır. Bu gemiye ait bilgileri de Tyne Built Ships arşivinden düzenlemek imkanını buldum.

Bu resmî kayıtlar şöyle:

İlk inşa adı:	BULGARIA
Tipi:	Yolcu Yük gemisi
Denize inme :	06/04/1886
Sefere giriş :	08/05/1886
İnşa Şirketi:	J Wigham Richardson & Co
Tersane:	Neptune Yard, Low Walker
Kızak No.'su:	202
Ölçüleri:	572grt, 389nrt, 450dwt, 190.0 x 26.1 x 12.6ft
Makinesi:	T3 genişlemeli (14.5, 22.5 & 38 x 30ins), 80nhp
Makine inşa:	J Wigham Richardson & Co, Low Walker
Sevk:	1 x Screw, 11.00 knots (trials)
İnşa tipi:	Sac
Tarihçesi:	
08/05/1886	İlk armatörü Black Sea & Danube Navigation Co, Odessa
1908	Russian Danube Steam Navigation Co, Odessa
1915	Satıldı ve ADMIRAL KASHERINOFF adı verildi.
1923	Hüseyinzâdeler, İstanbul satın aldı ve İSTİKBAL-İ MİLLİ adı verildi.
1924	Hasan Mahdumları ve İbrahim Abbas satın aldı ve İSTİKLAL adı verildi.
1926	Adı YENİ BANDIRMA olarak değiştirildi.
1929	Firmanın adı Hasan Mahdumları olarak yenilendi.
1930	Adı ZİYA olarak değiştirildi.
11/05/1930	Patmos yakınlarda yanarak kullanılamaz hale geldi.
	Açıklama: Tuna Nehri'nde yolcu ve yük taşımacılığı amacıyla inşa edilmişti. 28 Birinci Sınıf ve 14 Hanımlar için olmak üzere birinci sınıf ve İkinci sınıf Yolcu kamarası vardı. İnşa fiyatı 13,200 Sterling idi.

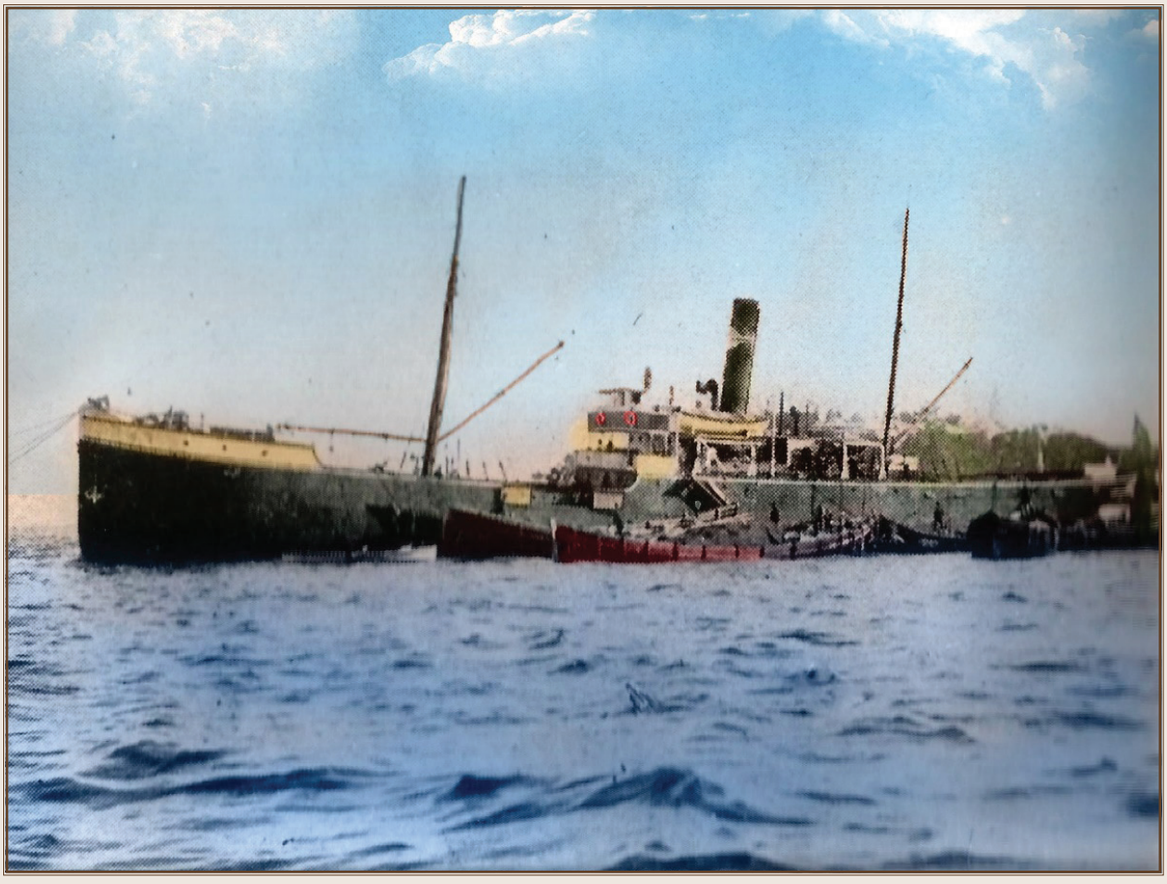
Bu firmanın diğer gemisi 1890 Wighsam Richardson & Co. Newcastle inşa *" Zaferi Millî"* idi. 300 yolcu ve 400 ton eşya kapasitesi vardı. İnşa adı *" Kopernik of Victoria"* idi. Satılmış ve *"Admiral"* adını almıştır.

Burhaniye



Burhaniye gemisi Tyne Built Ships resmî kaydı şöyle:

İlk inşa adı:	OTHON STATHATOS
Tipi:	Yük gemisi
Denize inme:	13/03/1902
Sefere giriş :	05/1902
İnşa Şirketi:	John Readhead & Sons
Tersane:	West Yard, South Shields
Kızak No.'su:	360
Ölçüleri:	3022grt, 1946nrt, 326.0 x 46.1 x 23.5ft
Makine:	T3 genişlemeli (24.5, 40 & 66 x 45ins), 310nhp
Makine inşa:	John Readhead & Sons, South Shields
Sevk:	1 x Screw, 8.5 knots
İnşa tipi:	Sac
Tarihçesi:	
05/1902	İlk armatörü Othon A. Stathatos, Ithaca
1926	Pire merkezli Michael J Carras satın aldı ve MARİA P. XİLA adını verdi.
1933	Kadir Tayyar Hantal ve DA Demetriades satın aldı ve BURHANİYE adını verdi.
1939	Şirketin adı Hantaloğlu Tayyar Vapurculuk Şirketi olarak yenilendi.
1952	Burhanettin Semi, Istanbul satın aldı. Geminin adı değiştirilmedi.
1954	'Hanse' Vapurculuk Ticaret Anonim Şirketi, Istanbul
1956	Şirketin adı Hantal Tayyar Gemi Donatim İştiraki İşletmesi olarak değiştirildi.
1956	Geminin adı H. TAYYAR olarak değiştirildi.
1960	Haliç Kalafatyeri'nde söküldü.



Fotoğraf Renklendirme
Kristal Color, Şeref Mat

Millet

.1883 A.M. Milan & Son Dumbarton *inşa "Millet"* vapurunun ilk adı *"Teheran"* idi.

.Satılmış ve *"Pelion"* adını almıştır.

.1931'de Alemdarzâde Biraderler ve Mahdumları tarafından satın alındı ve *" Millet"* adı verildi.

.1934'de Vapurculuk Türk Anonim Şirketi'ne devredildi.

.1937'de Barzilay ve Benjamen tarafından satın alındı. Adı değiştirilmedi.

.1 Ocak 1939 günü Karadeniz Ereğlisi'nde hakim olan şiddetli fırtınada sürüklenerek bir gemi enkazının üstüne düştü ve parçalanarak battı.



Sarayköy

.30 Mayıs 1912 'de Liverpool merkezli Charente Steamship Co.Ltd. T. & J. armatörlük firması adına Glasgow Glen Yard Tersanesi'nde *"Actor"* adıyla inşa edildi. Fakat kızakta iken adı *"Intombi"* olarak değiştirildi. Ana buhar makinesi Govan Dunsmuir & Jackson Ltd., üretimi idi.

.1914- 1917 yıllarında İngiltere Seferberlik Deniz Bakanlığı emrine ikmal gemisi olarak kullanıldı.

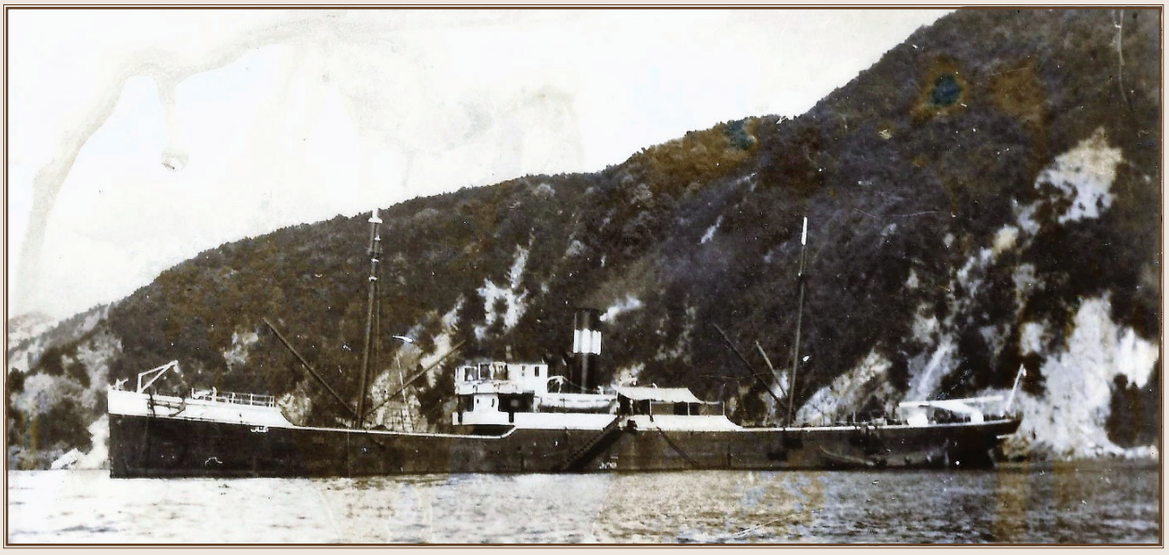
.1921'e kadar Batı Hint Adaları bölgesinde seferler yaptı.

.1931'de Andros'lu M.A. Embricos isimli yunanlı armatöre satıldı ve *"Meliakos"*adı verildi.

.1949'da İbrahim Kalkavan'a satıldı ve *"Sarayköy"*adı verildi.

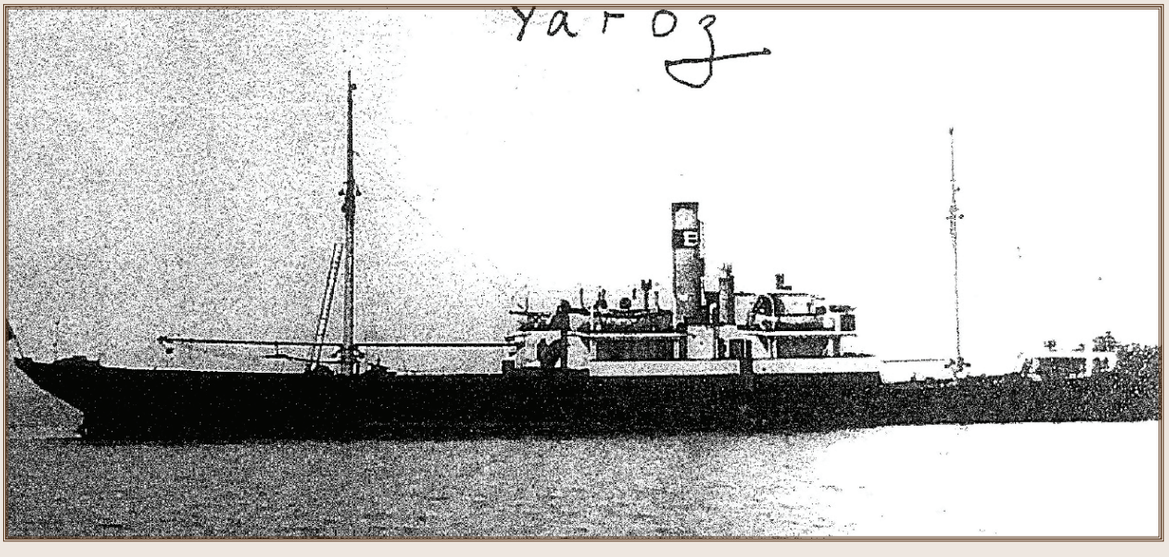
.1954'de Şevket Mânioğlu ve Naci Ulcea'ya satıldı ve ve *"Sapanca"* adı verildi.

.26 Şubat 1956 gecesi Hollanda bayraklı Blommersiik ile Scheldt kanalında çarpışma sonucu battı. 35 kişilik mürettebatı Blommersdiik tarafından kurtarıldı.



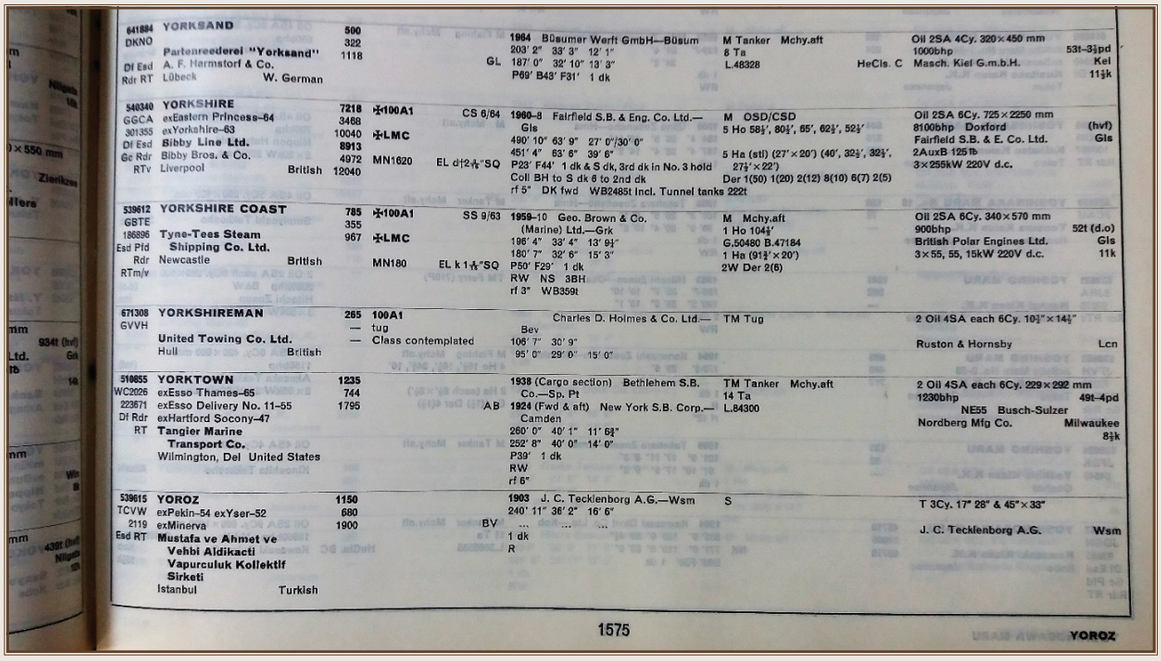
Kınalı

Fırtınadan kaçıp bir koya sığındığı görünümündeki bu geminin adı *"Kınalı"*. Daha ziyade demir tarayarak karaya oturmuş izlenimi veriyor.. Bulduğum bu fotoğrafın arkasında hiçbir açıklama yok.. Yine de *"Kınalı"* vapurunun çok nadir ve güzel bir fotoğrafı. Anılardaki gemiler arasında olsun istedim.



Pekin - Yoroz

Benden bilgi talep edilen gemilerden biri *"Yoroz"*. Örnek olarak gönderilen fotokopide *"Yaroz"* yazılı. Halbuki bu gemi ismi hatalı olarak "Yaroz" yazılmasına karşın "Yoroz" değil, Pekin'dir. Zaten ilk bakışta bacasında "B" harfi görülmektedir! "Yoroz"un tüm sicil kaydını İngiliz LR ve "Theshiplist" arşivlerinden istifade ederek ortaya çıkardım.



641884 YORKSAND 590
DKNO 322
Partenreederei "Yorksand" 1118
Df Esd A. F. Harmstorf & Co.
Rdr RT Lübeck W. German
GL
1964 Büsumer Werft GmbH—Büsum
203' 2" 33' 3" 12' 1"
187' 0" 32' 10" 13' 3"
P69' B43' F31' 1 dk
M Tanker Mchy.aft
8 Ta
L.48328 HeCls. C
Oil 2SA 4Cy. 320×450 mm
1000bhp 531–3½pd
Masch. Kiel G.m.b.H. Kel
11½k

540340 YORKSHIRE 7218 ✠100A1 CS 6/64
GGCA exEastern Princess–64 3468
301355 exYorkshire–63 10040 ✠LMC
Df Esd Bibby Line Ltd. 8913
Ge Rdr Bibby Bros. & Co. 4972 MN1620 EL d†2⅞"SQ
RTv Liverpool British 12040
1960–8 Fairfield S.B. & Eng. Co. Ltd.—
Gls
490' 10" 63' 9" 27' 0"/30' 0"
451' 4" 63' 6" 39' 6"
P23' F44' 1 dk & S dk, 3rd dk in No. 3 hold
Coll BH to S dk & to 2nd dk
rf 5" DK fwd WB2485t incl. Tunnel tanks 222t
M OSD/CSD
5 Ho 58½', 80½', 65', 62½', 52½'
5 Ha (stl) (27'×20') (40', 32½', 32½', 27½'×22')
Der 1(50) 1(20) 2(12) 8(10) 6(7) 2(5)
Oil 2SA 6Cy. 725×2250 mm
8100bhp Doxford (hvf)
Fairfield S.B. & E. Co. Ltd. Gls
2AuxB 125†b
3×255kW 220V d.c.

539612 YORKSHIRE COAST 785 ✠100A1 SS 9/63
GBTE 355
186896 Tyne-Tees Steam 967 ✠LMC
Esd Pfd Shipping Co. Ltd.
Rdr Newcastle British MN180 EL k 1⅞"SQ
RTm/v
1959–10 Geo. Brown & Co.
(Marine) Ltd.—Grk
196' 4" 33' 4" 13' 9½"
180' 7" 32' 6" 15' 3"
P50' F29' 1 dk
RW NS 3BH
rf 3" WB359t
M Mchy.aft
1 Ho 104½'
G.50480 B.47184
1 Ha (91½'×20')
2W Der 2(6)
Oil 2SA 6Cy. 340×570 mm
900bhp 52t (d.o)
British Polar Engines Ltd. Gls
3×55, 55, 15kW 220V d.c. 11k

671308 YORKSHIREMAN 265 100A1
GVVH — tug
United Towing Co. Ltd. — Class contemplated
Hull British
Charles D. Holmes & Co. Ltd.—
Bev
106' 7" 30' 9"
95' 0" 29' 6" 15' 0"
TM Tug
2 Oil 4SA each 6Cy. 10½"×14½"
Ruston & Hornsby Lcn

510855 YORKTOWN 1235
WC2026 exEsso Thames–65 744
223671 exEsso Delivery No. 11–55 1795 AB
Df Rdr exHartford Socony–47
RT Tangier Marine
Transport Co.
Wilmington, Del United States
1938 (Cargo section) Bethlehem S.B.
Co.—Sp. Pt
1924 (Fwd & aft) New York S.B. Corp.—
Camden
260' 0" 40' 1" 11' 6¾"
252' 8" 40' 0" 14' 0"
P39' 1 dk
RW
rf 6"
TM Tanker Mchy.aft
14 Ta
L.84300
2 Oil 4SA each 6Cy. 229×292 mm
1230bhp 49t–4pd
NE55 Busch-Sulzer
Nordberg Mfg Co. Milwaukee
8½k

539615 YOROZ 1150
TCVW exPekin–54 exYser–52 680
2119 exMinerva 1900 BV
Esd RT Mustafa ve Ahmet ve
Vehbi Aldikacti
Vapurculuk Kollektif
Sirketi
Istanbul Turkish
1903 J. C. Tecklenborg A.G.—Wsm
240' 11" 36' 2" 16' 6"
... ...
1 dk
R
S
T 3Cy. 17" 28" & 45"×33"
J. C. Tecklenborg A.G. Wsm

1575 YOROZ

Yoroz'un bir önceki adı *"Pekin"*. Bu isim denizcilik dünyamızca hemen çağrışım yapacaktır.

Zira Hayri Baran 1952'de satın aldığı bu gemiye oğlu Pekin Baran'ın adını vermişti.

. Geminin ilk adı *"Minerva"* idi. 1903 yılında Almanya J.C.Tecklenborg A.G. Wesermunde-Geestemunde tersanesinde inşa edildi. 1150 grt. buhar makineli bir yük gemisi idi.

. I.Dünya Harbi sırasında Rusya tarafından elkonuldu.

. 1916'da adı *"DG Neptun"* olarak değiştirildi.

. 1920'de İngiltere tarafından el konuldu.

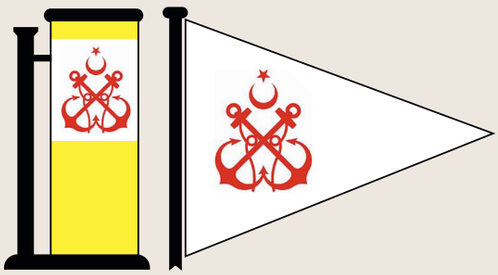
. Ayni sene Belçika'ya devredildi.

. 1922'de Damfschiffahrts Gesellschaft Neptun- Neptun Line'a devredildi ve *" Yser"* adı verildi.

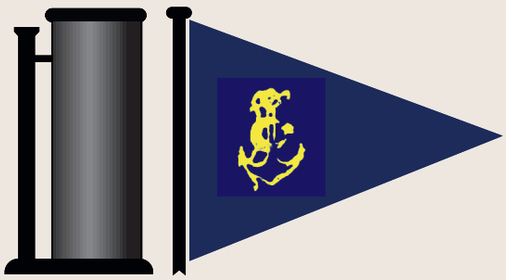
.1952'de Hayri Baran tarafından satın alındı ve *"Pekin"* adı verildi.

. 1954'de Mustafa ve Ahmet ve Vehbi Aldıkaçtı Vapurculuk Kollektif Şirketi satın aldı ve *"Yoroz"* adını verdi. (Bkz- Osman Öndeş, Türk Armatörleri Tarihi C-VI, Sf.90)

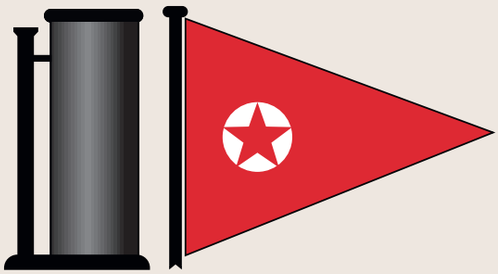
Osmanlıdan Cumhuriyete Türk Armatörlük Şirketlerinin Bayrakları ve Baca Forsları(*)



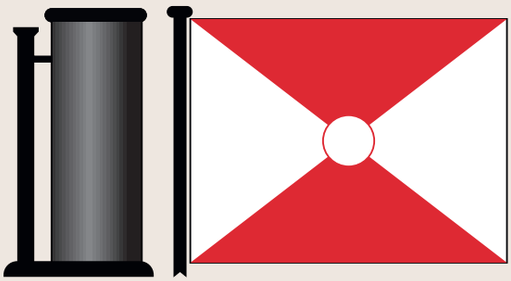
Türkiye Seyrisefain İdaresi



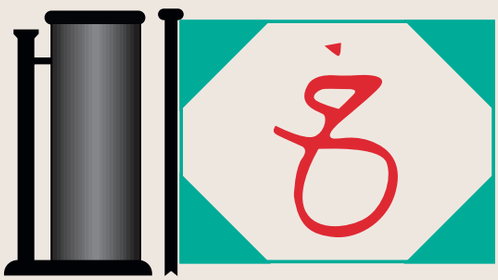
Şirket-i Hayriye Vapur İdaresi



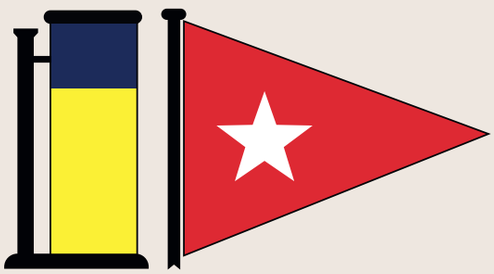
Haliç Vapurları Türk Anonim Şirketi



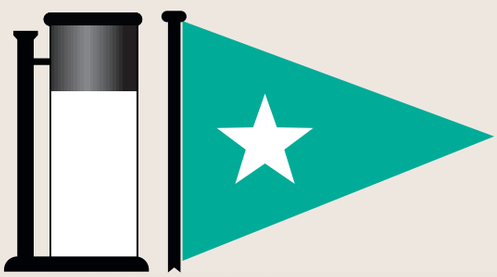
Yelkencizâde ve Mahdumu
Vapur İdaresi



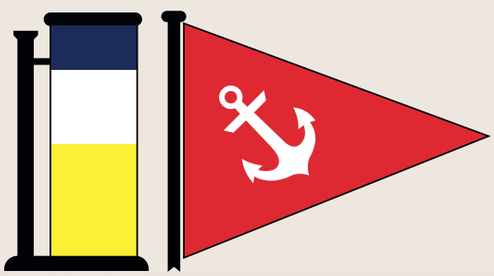
Hüdavendigâr Seyrisefain
Anonim Şirketi



Mustafa Cemal Seyrisefain İdaresi



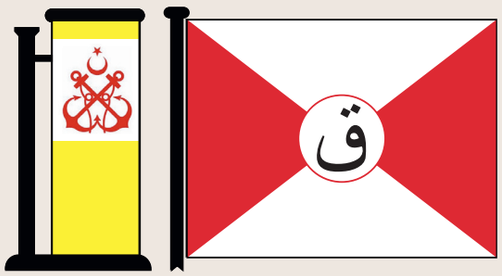
Naim Vapur İdaresi



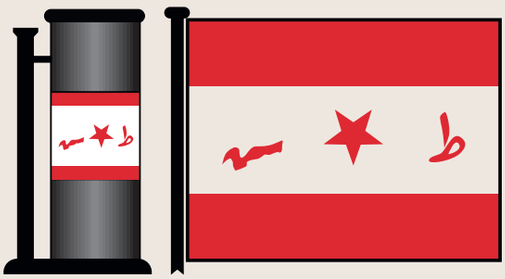
Yeni Türkiye Vapur Şirketi

(*) Lloyd's Book of House Flags & Funnels - © Osman Öndeş
Grafik Uygulama: M. Tannur Ayberk & Nusret Çalışır

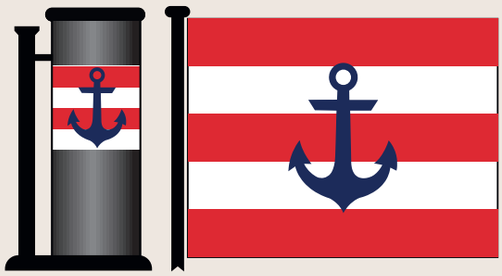
Osmanlıdan Cumhuriyete Türk Armatörlük Şirketlerinin Bayrakları ve Baca Forsları(*)



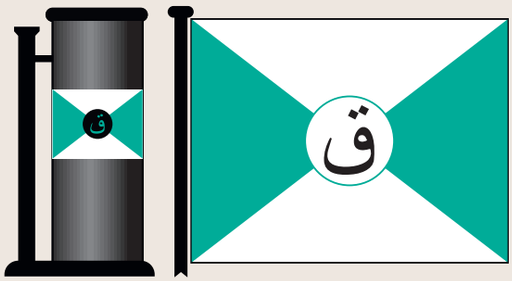
Aledarzâde Biraderler



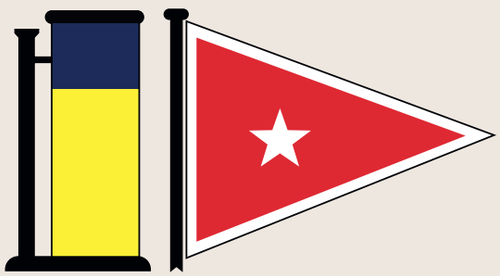
Hantalzâde Tayyar ve Şurekası



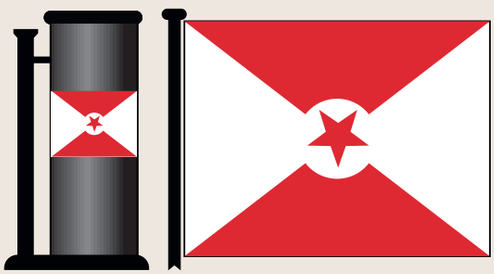
Sadıkzâde Biraderler



Kocaeli Vapur ve Nakliyat Koll. Şti.



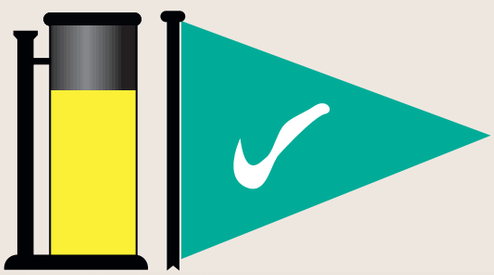
Karadeniz Milli Vapur Acenteliği



Kırzâde Vapur Şirketi



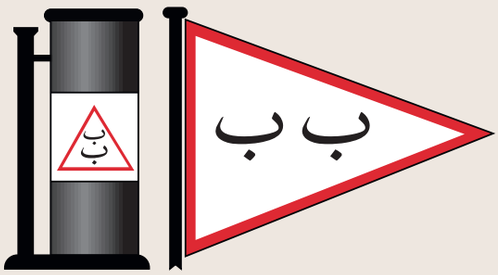
Kalkavanzâde Vapur Şirketi



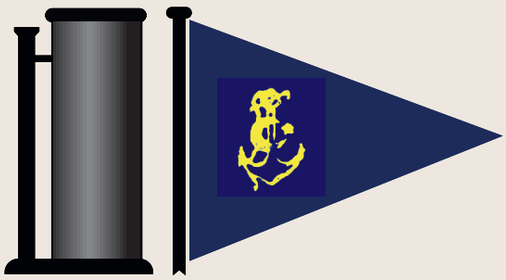
Mustafa Raşit Vapur Şirketi

(*) Lloyd's Book of House Flags & Funnels - © Osman Öndeş
Grafik Uygulama: M. Tannur Ayberk & Nusret Çalışır

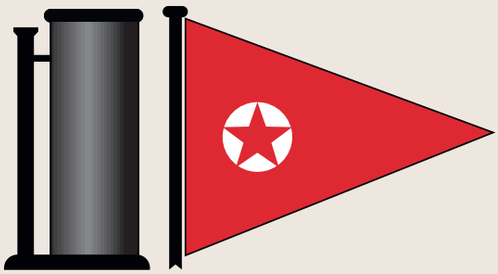
Osmanlıdan Cumhuriyete Türk Armatörlük Şirketlerinin Bayrakları ve Baca Forsları(*)



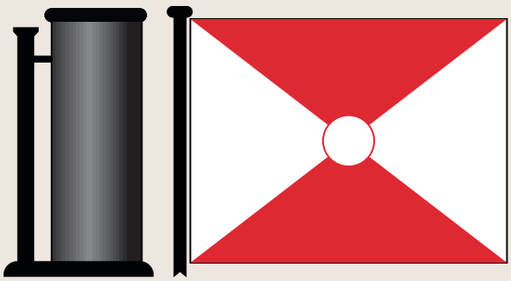
Barzilay ve Benjamen Vapur Şirketi



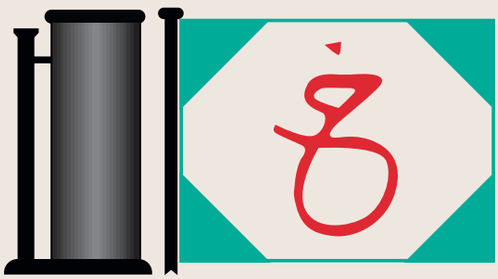
Şirket-i Hayriye Vapur İdaresi



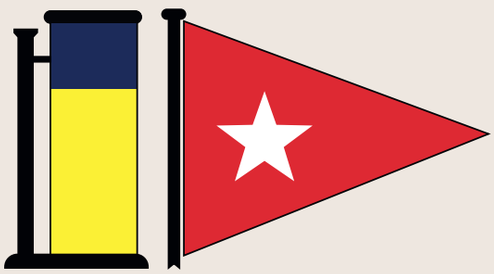
Haliç Vapurları Türk Anonim Şirketi



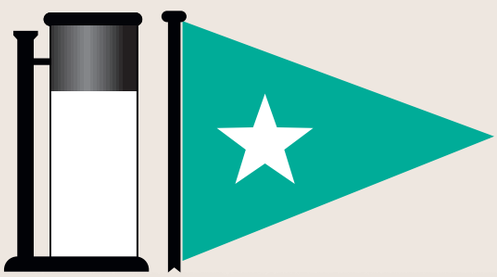
Yelkencizâde ve Mahdumu
Vapur İdaresi



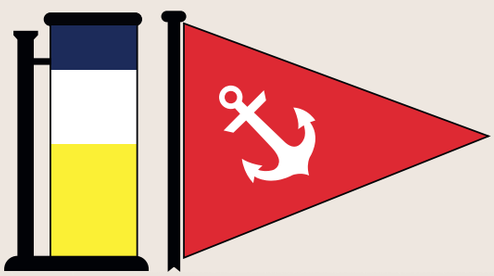
Hüdavendigâr Seyrisefain
Anonim Şirketi



Mustafa Cemal Seyrisefain İdaresi



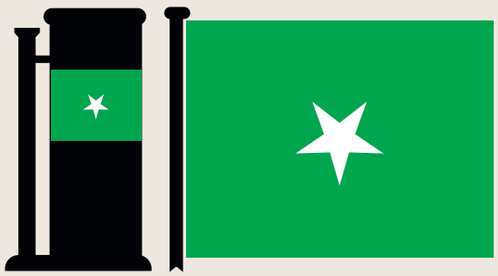
Naim Vapur İdaresi



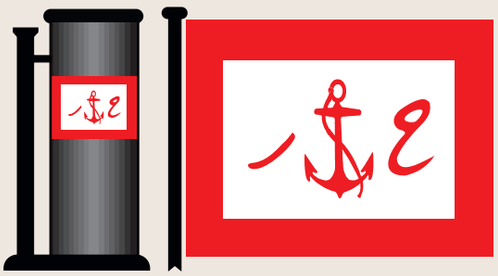
Yeni Türkiye Vapur Şirketi

(*) Lloyd's Book of House Flags & Funnels - © Osman Öndeş
Grafik Uygulama: M. Tannur Ayberk & Nusret Çalışır

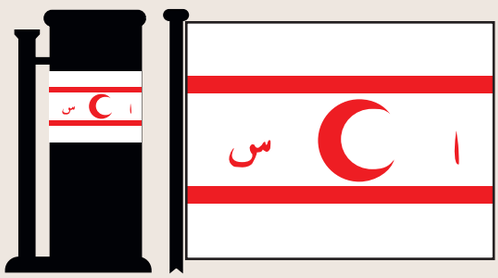
Osmanlıdan Cumhuriyete Türk Armatörlük Şirketlerinin Bayrakları ve Baca Forsları(*)



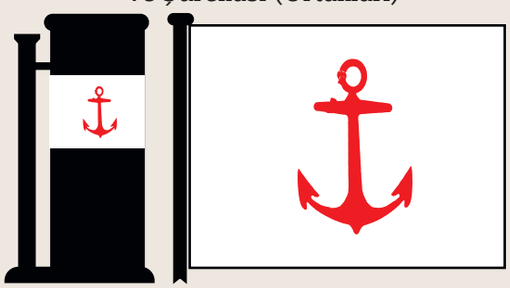
Hrand Gerevamian Efendi



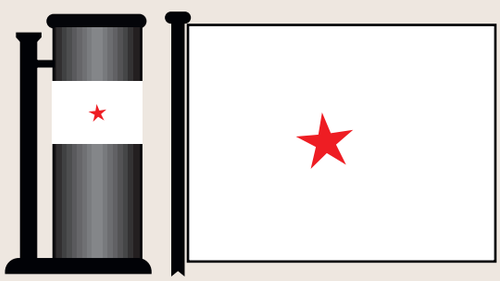
İngiliz Hüseyin Rüstem
ve Şurekası (Ortakları)



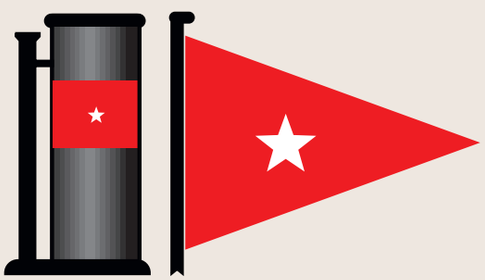
Hacı Sami Vapur İdaresi



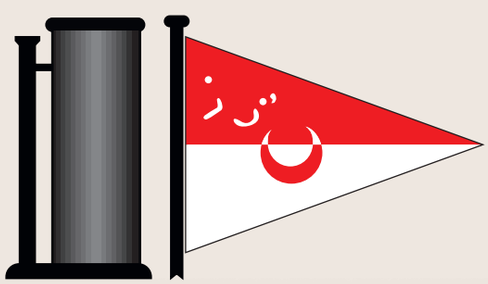
Hasan Mahdumları Vapur İdaresi



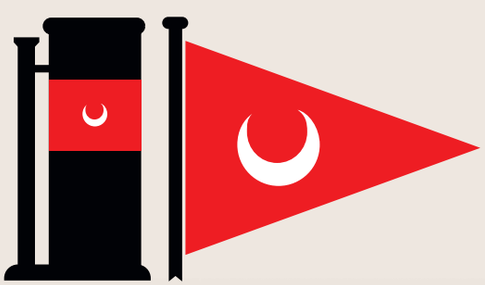
Dillizâde



Akyıldız Vapur İdaresi



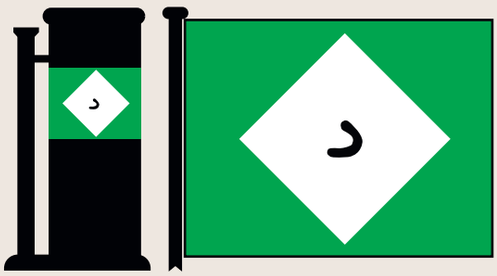
Yelkencizâde Salih Zeki Bey



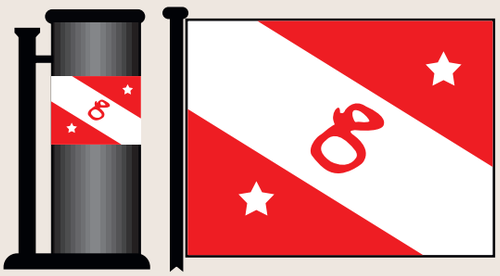
Mehmet Murat Bey

(*) Lloyd's Book of House Flags & Funnels - © Osman Öndeş
Grafik Uygulama: M. Tannur Ayberk & Nusret Çalışır

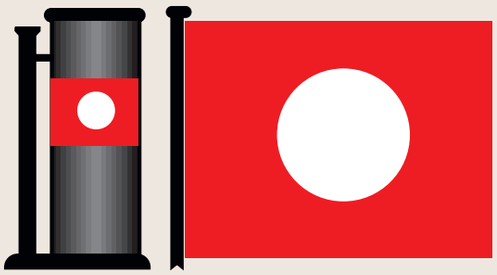
Osmanlıdan Cumhuriyete Türk Armatörlük Şirketlerinin Bayrakları ve Baca Forsları(*)



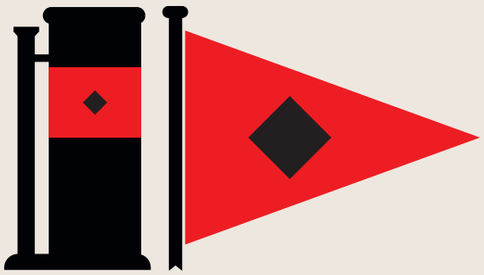
Doğruyalık Vapur İdaresi



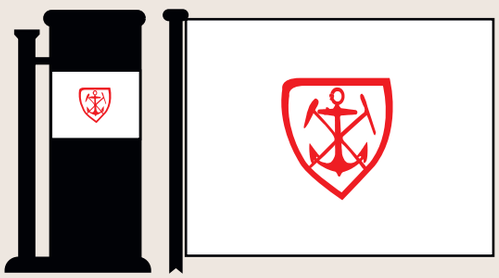
Hacı Hüseyinzâde Ali ve Hayri Bey



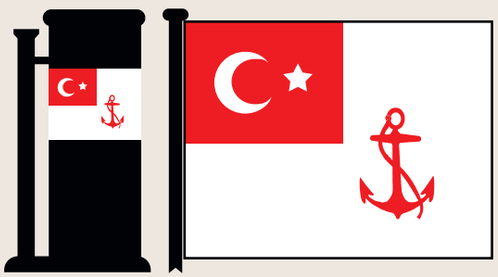
Şafak Vapuru



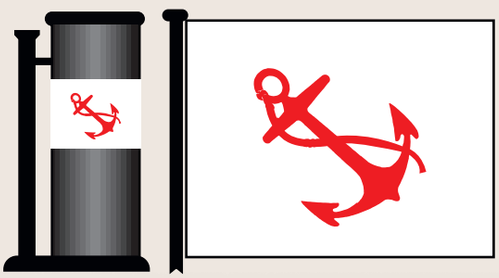
Bigalı Halil Bey



Ahmet Salim Bey



Hacızâde Mesud ve Mahdumları



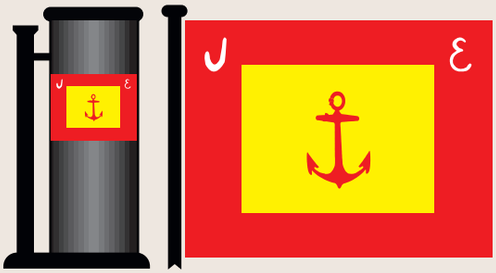
Çolakzâde Rasim ve Ahmed Efendiler



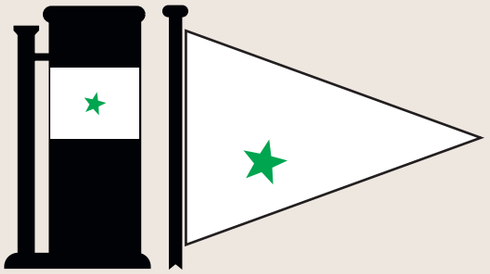
Ahmed Arif Bey

(*) Lloyd's Book of House Flags & Funnels - © Osman Öndeş
Grafik Uygulama: M. Tannur Ayberk & Nusret Çalışır

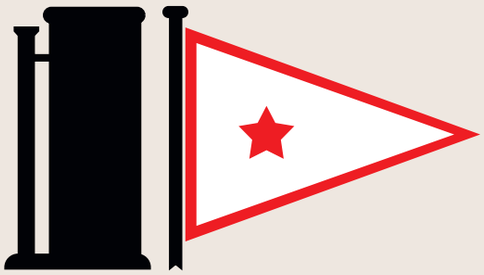
Osmanlıdan Cumhuriyete Türk Armatörlük Şirketlerinin Bayrakları ve Baca Forsları(*)



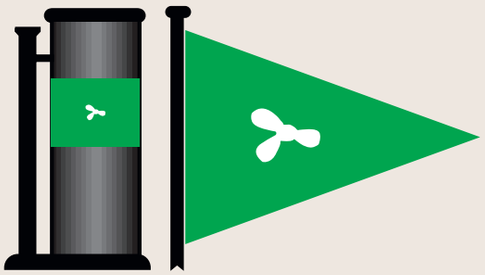
Mustafa Nurettin Bey



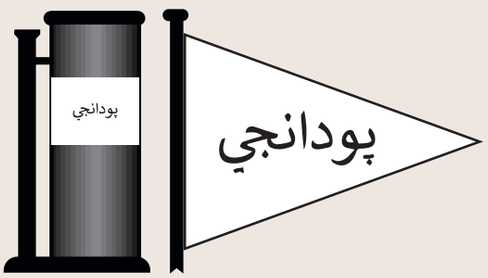
Çankaya Vapur İdaresi



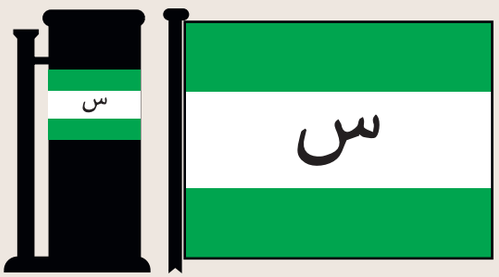
Kibarzâde Fazıl Bey



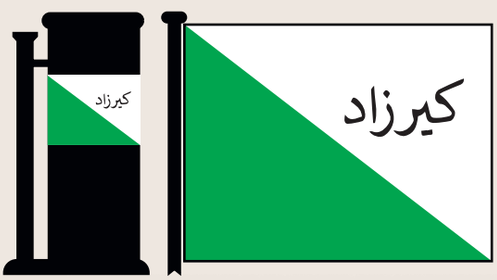
Karabiga Vapur İdaresi



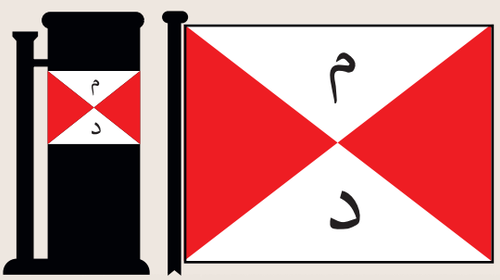
Pudancı Ahmet Bey ve
Şurekası (Ortakları)



Sapancalı İsmail Hakkı Bey



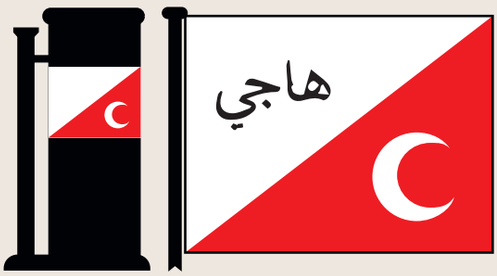
Kırzâde Ahmed Bey



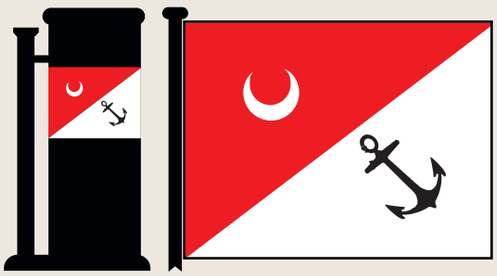
Mahmud Deltâfi Bey

(*) Lloyd's Book of House Flags & Funnels - © Osman Öndeş
Grafik Uygulama: M. Tannur Ayberk & Nusret Çalışır

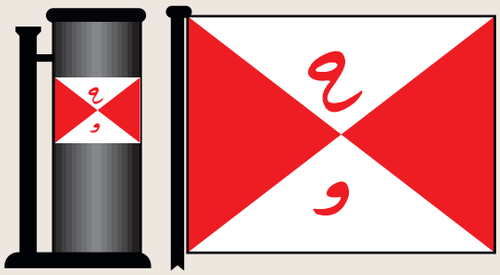
Osmanlıdan Cumhuriyete Türk Armatörlük Şirketlerinin Bayrakları ve Baca Forsları(*)



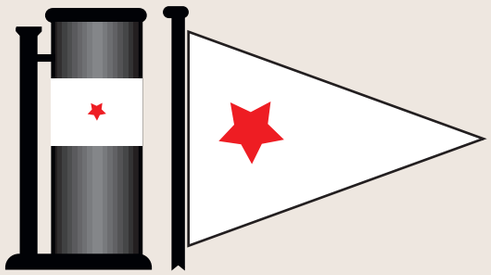
Hacı Mehmet Tevfik Bey



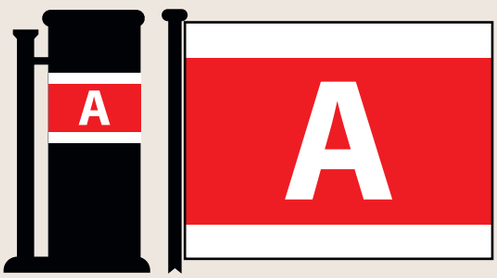
Hilal Vapur İdaresi



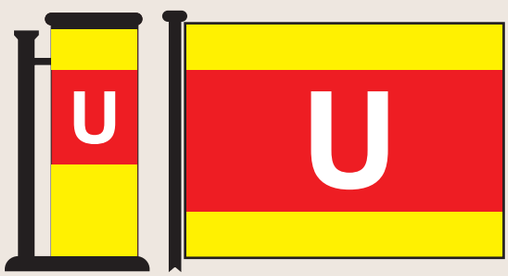
Hacı Paşazâdeler Vapur İdaresi



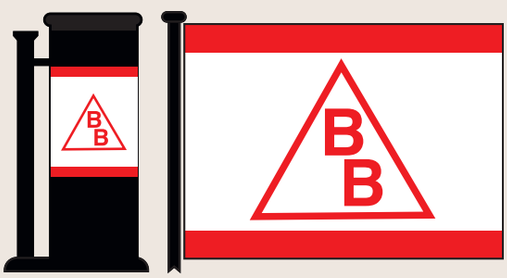
Naki Bey



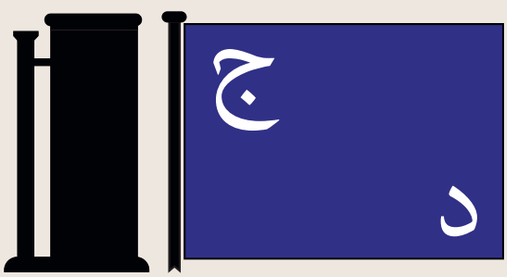
Denizbank Akay İşletmesi



Ufuk Vapuru Donatma İştirakı



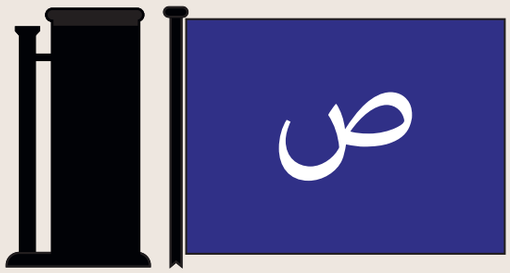
Barzilay ve Benjamen



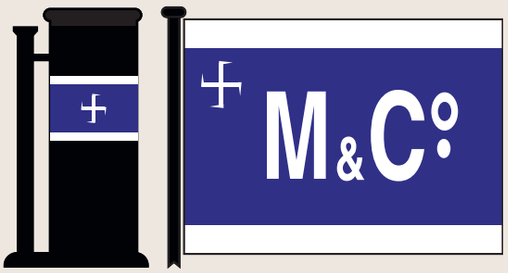
Cevahir ve Dillizade Vapurculuk

(*) Lloyd's Book of House Flags & Funnels - © Osman Öndeş
Grafik Uygulama: M. Tannur Ayberk & Nusret Çalışır

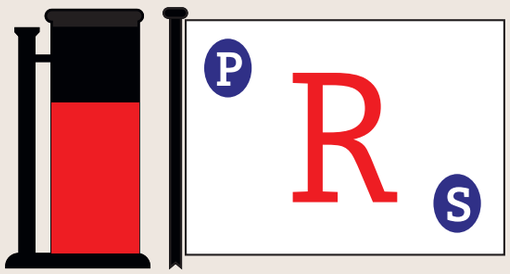
Osmanlıdan Cumhuriyete Türk Armatörlük Şirketlerinin Bayrakları ve Baca Forsları(*)



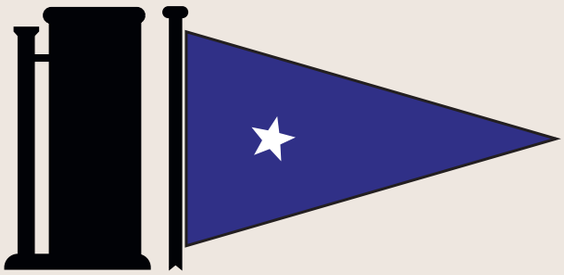
Rasim Bey



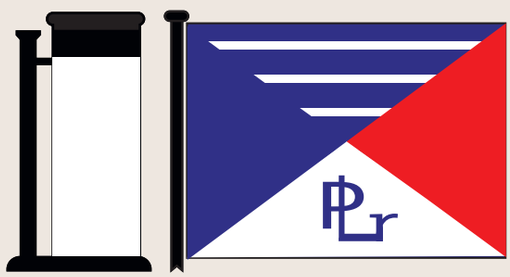
Foscolo, Mango & Co
İstanbul



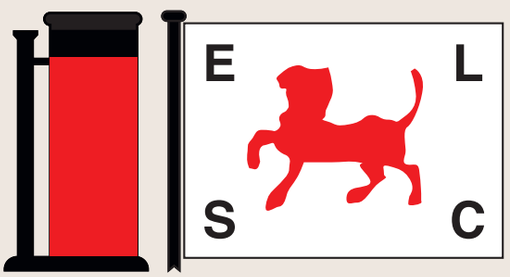
Compagnie Francais De Remorquage
De Pilotage Et De Sauvatage



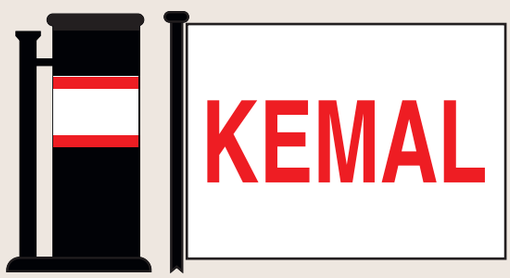
Oriantale Navigation,
P.Pantaleon Smyrna



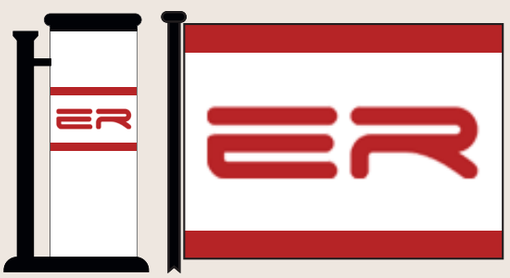
Societe Anonyme Darmament
Et Cde Navigation A Vapeur Smyrna



Egypt & Levant Steamship Co. Ltd.
(Thomas Rowen Rees & Co.ltd. İzmir)



Kemal Sadıkoğlu Denizcilik



Er Denizcilik

(*) Lloyd's Book of House Flags & Funnels - © Osman Öndeş
Grafik Uygulama: M. Tannur Ayberk & Nusret Çalışır

Dizin

A

Adil Göksu 25, 160, 222, 256, 259, 260, 261, 262, 263, 278, 279, 398, 400
Adnan Bayraktar 24, 162, 166, 169, 172, 173, 174, 398, 400
Ahmet Nur Çebi 25, 366, 369, 371, 372, 400
Ali Çakır 310
Ali Yenidünya 218, 219, 220, 221, 222, 224, 227
Arif Göksu 25, 160, 256, 258, 259, 398, 400
Arif Kalkavan 21, 25, 35, 320, 322, 330, 333, 334, 338, 344, 345, 346, 348, 350, 352, 400
Asaf Güneri 50, 216, 217, 218, 221, 224, 355, 356, 359, 360
Atila Kalkavan 25, 338, 341, 400
Atiye Kaptanoğlu 37, 53, 60
Ayhan Ergenç 306, 308
Ayşe Aksoy 354, 355, 360

B

Barbaros Kıran 24, 138, 157, 400
Bayram Aslan 8, 24, 120, 176, 186, 398, 400
Bedri İnce 7, 8, 14, 24, 100, 101, 102, 106, 110, 111, 112, 113, 116, 117, 120, 121, 124, 125, 222, 223, 398, 400
Bengi Göksu 263, 398
Berna Çebi 366, 371, 372
Bernard Arcas 199, 201, 202
Besire Kalkavan 320, 326, 334, 338, 344
Bülent Kaptanoğlu 66, 71, 72, 76, 77, 78, 315

C

Cafer Kalkavan 25, 320, 321, 322, 325, 332, 334, 338, 344, 346, 348, 351, 400
Çebi Vakfı 372
Cengiz Kaptanoğlu 8, 24, 36, 37, 41, 42, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 73, 78, 120, 400
Cenk Kaptanoğlu 37, 61
Çetin (Turgay) Kalkavan 25, 344, 348, 400
Cihan Ergenç 120, 308

D

Diane Arcas 199, 201, 202, 205

E

Edip Asım Karahasan 25, 277, 278, 279, 280, 398, 400
Emin Akbaşoğlu 24, 232, 234, 235, 238, 398, 400
Emine Kalkavan 334, 346, 352
Engin Kaptanoğlu 24, 28, 36, 37, 46, 49, 52, 60, 61, 73, 78, 400
Engin Özçelik 366
Erhan Bayraktar 8, 24, 120, 160, 164, 165, 166, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 398, 400
Erol Yücel 8, 24, 58, 59, 82, 120, 210, 211, 212, 214, 218, 220, 222, 224, 229, 230, 362, 398, 400

G

Gabi Nakkaş 25, 378, 379, 400
Gabriel Jean Baptiste Arcas 192
Gökhan Kıran 24, 52, 132, 142, 145, 149, 400

H

Hacı Ali Kemal Akbaşoğlu 24, 231, 238, 398, 400
Hacı İsmail Kaptanoğlu 24, 28, 36, 37, 38, 41, 46, 48, 50, 52, 57, 275, 398, 400
Hakkı Uzunoğlu 24, 100, 103, 222, 226, 276, 400
Halime İnce 117, 121
Halim Mete 8, 24, 79, 80, 81, 82, 86, 87, 88, 90, 92, 93, 95, 96, 120, 122, 339, 398, 400
Halis Kalkavan 25, 246, 247, 249, 250, 252, 253, 254, 400
Hantalzâde Şevki Kaptan 24, 81, 400
Hasan Çakır 310, 312
Hasan Kalkavan 25, 334, 400
Hasan Kaptanoğlu 24, 78, 400
Hasan Mete 15, 24, 64, 92, 95, 96, 398, 400
Hıdır Selek 25, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 398, 400
Hilmi Sönmez 23, 24, 188, 190, 398, 400
Hüsamettin Fuat Ergenç 25, 302, 400
Hüseyin Kalkavan 25, 336, 380, 400
Hüseyin Yaşar Efendi 310

I

İbrahim Nakkaş 374, 376
İbrahim Güngen 24, 204, 207, 208, 398, 400
İlhan Karavelioğlu 25, 188, 264, 265, 267, 268, 270, 271, 398, 400
İncilay Sönmez 188
İsmail Göksu 25, 269, 271, 398, 400

K

Kaptan Arif Bayraktar 159, 160, 161, 164, 165, 169, 171, 174
Kaptan M. Alev Tunç 25, 292, 398, 400
Kaptan Refik Akdoğan 296, 297, 399
Kaptan Salih Zeki Çakır 25, 310, 312, 317, 400
Kâşif Kalkavan 21, 81, 87, 320, 322, 323, 327, 328, 330, 332, 333, 334, 336, 338, 339, 341, 344, 345, 359, 399
Kâzım Kolotoğlu 25, 272, 273, 400
Kemal Yardımcı 8, 120, 240, 244, 245, 399
Kenan Kolotoğlu 25, 272, 273, 400
Kıran Tersanesi 154

L

Levent Karaçelik 218, 219, 220, 221, 222, 224, 225, 226, 227, 304
Lucien Arkas 24, 192, 193, 194, 195, 196, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 400
Lucien Gabriel Arcas 192, 195, 196

M
Mahmut Nalçacı 177, 178
Margaret Nakkaş 379
Mehmet Aksoy 354, 355, 362
Mehmet Kaptanoğlu 24, 28, 29, 30, 32, 44, 66, 67, 68, 69, 70, 73, 74, 76, 77, 78, 262, 276, 399, 400
Mehmet Şekerci 25, 69, 252, 259, 262, 275, 276, 399, 400
Memiş Mete 94
Mihail Nakkaş 375, 376
Murat Kıran 24, 130, 132, 142, 147, 150, 152, 154, 317, 400
Mustafa Hantal 24, 87, 399, 400
Muzaffer Hantal 24, 84, 87, 399, 400

N
Natali Nakkaş 379
Necati Kalkavan 21, 25, 320, 322, 323, 325, 326, 327, 328, 329, 334, 336, 338, 339, 344, 345, 348, 381, 400
Necdet Aksoy 25, 354, 355, 360, 364, 400
Necdet Kalkavan 344, 346, 348, 350, 352

O
Ömer Kaptanoğlu 52, 173, 399
Osman Azmi Karavelioğlu 25, 188, 265, 268, 271, 399, 400
Özgür Aksoy 361, 362, 363

P
Piri Reis Vakfı 315

R
Rifat Karakimseli 218, 220, 221, 222, 226, 227, 399

S
Saymur Yardımcı 241, 242, 244
Sedat Başak 378
Selahattin Kalkavan 25, 320, 322, 328, 332, 333, 334, 336, 338, 339, 341, 344, 345, 400
Servet Yardımcı 8, 52, 120, 240, 244, 399
Simge Aksoy 362, 363
Şadan Bayraktar 24, 159, 161, 163, 165, 166, 169, 170, 172, 173, 174, 259, 260, 399, 400
Şadan Kaptanoğlu 24, 28, 29, 33, 36, 37, 40, 48, 63, 99, 399, 400
Şevket Yardımcı 25, 99, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 399, 400

T
Tahir Kıran 24, 128, 129, 130, 132, 138, 145, 147, 149, 154, 400
Tamer Kıran 24, 129, 132, 140, 141, 145, 146, 147, 149, 400
Tuğrul Selek 25, 279, 281, 282, 283, 284, 289, 290, 399, 400
Turgut Kaptanoğlu 66, 67, 69, 70, 71, 72, 74, 78, 315
Turgut Kıran 24, 128, 129, 130, 132, 133, 134, 135, 136, 138, 149, 153, 260, 400
Turgut Özal 59, 113, 180, 224, 288, 289, 314, 348, 399

V
Van K. 253, 254

Y
Yaşar Kaptan Çebi 25, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 400
Yasemin Yardımcı 240, 242, 399
Yılmaz Kaptanoğlu 28, 66, 71, 74, 76, 78, 261, 399

Z
Zinnet Mete 87, 93

Armatörler - Alfabetik Dizin

Adnan Bayraktar 174
Ahmet Nur Çebi 371
Arif Göksu ve Adil Göksu 255
Arif Kalkavan 343
Atila Kalkavan 340
Barbaros Kıran 156
Bayram Aslan 175
Bedri İnce 104
Cafer Kalkavan 319
Cafer Kalkavan 347
Cengiz Kaptanoğlu 53
Çetin (Turgay) Kalkavan 349
Cihan Engenç 307
Edip Asım Karahasan 277
Emin Akbaşoğlu 233
Engin Kaptanoğlu 45
Erhan Bayraktar 168
Erol Yücel 209
Gabi Nakkaş 373
Gökhan Kıran 144
Hacı Ali Kemal Akbaşoğlu 231
Hacı İsmail Kaptanoğlu 27
Hakkı Uzunoğlu 100
Halim Mete 88
Halis Kalkavan 246
Hantal Mahmud Kaptan 83
Hantalzâde Şevki Kaptan 79
Hasan Kalkavan 335
Hasan Mete 95
Hilmi Sönmez 187
Hıdır Selek - Tuğrul Selek 281
Hüsamettin Fuat Ergenç 300
Hüseyin Kalkavan 336
İbrahim Güngen 207
İsmail Göksu 271
Kaptan M. Alev Tunç 291
Kaptan Salih Zeki Çakır 309
Kâzım Kolotoğlu 272
Kenan Kolotoğlu 272
Lucien Arkas 191
Mehmet Kaptanoğlu 65
Mehmet Şekerci 274
Merey Gündüz kaptanoğlu 51
Murat Kıran 148
Mustafa Hantal 87
Muzaffer Hantal 87
Necati Kalkavan 324
Necdet Aksoy 353
Osman Azmi Karavelioğlu - İlhan Karavelioğlu 264
Şadan Bayraktar 158
Dr. Şadan Kaptanoğlu 62
Selahattin Kalkavan 337
Şevket Yardımcı 239
Tahir Kıran 137
Tamer Kıran 139
Turgut Kıran 127
Yaşar Kaptan Çebi 365