TÜRK ARMATÖRLERİ TARİHİ

VI.CİLT

Eser
OSMAN ÖNDEŞ

TÜRK ARMATÖRLERİ TARİHİ

VI.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 ve Nusret ÇALIŞIR

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)
978-605-137-596-0 (6.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 altıncı 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..

Altıncı 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 :

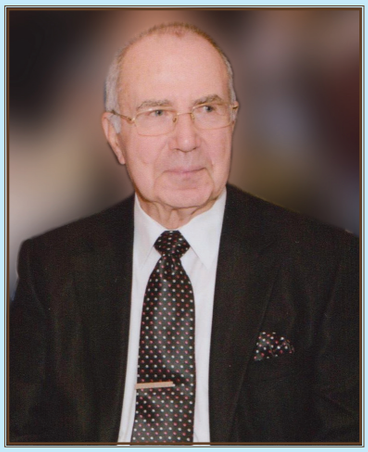
İstanbul Vilâyetince tescil edilen (Türk Armatörleri Birliği) idare heyeti intihabı için 10/8/939 perşembe saat 16 da Galatada Rıhtım caddesinde Kefeli Hüseyin hanında 10 numaralı dairede umumî heyet içtimaı yapılacağından müessis azaların işbu toplantıya tesrifleri rica ve ilân olunur.

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 kaynaklarından 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



Milli Vapurcular Birliği 1920'li yıllardan başlayarak Türk armatörlerinin ilk resmi temsilcisi olacak Türk Armatörleri Birliği için yoğun çalışmalar yaptı. Bu çabaları 1939 yılında başarıyla şekillenecektir.

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.

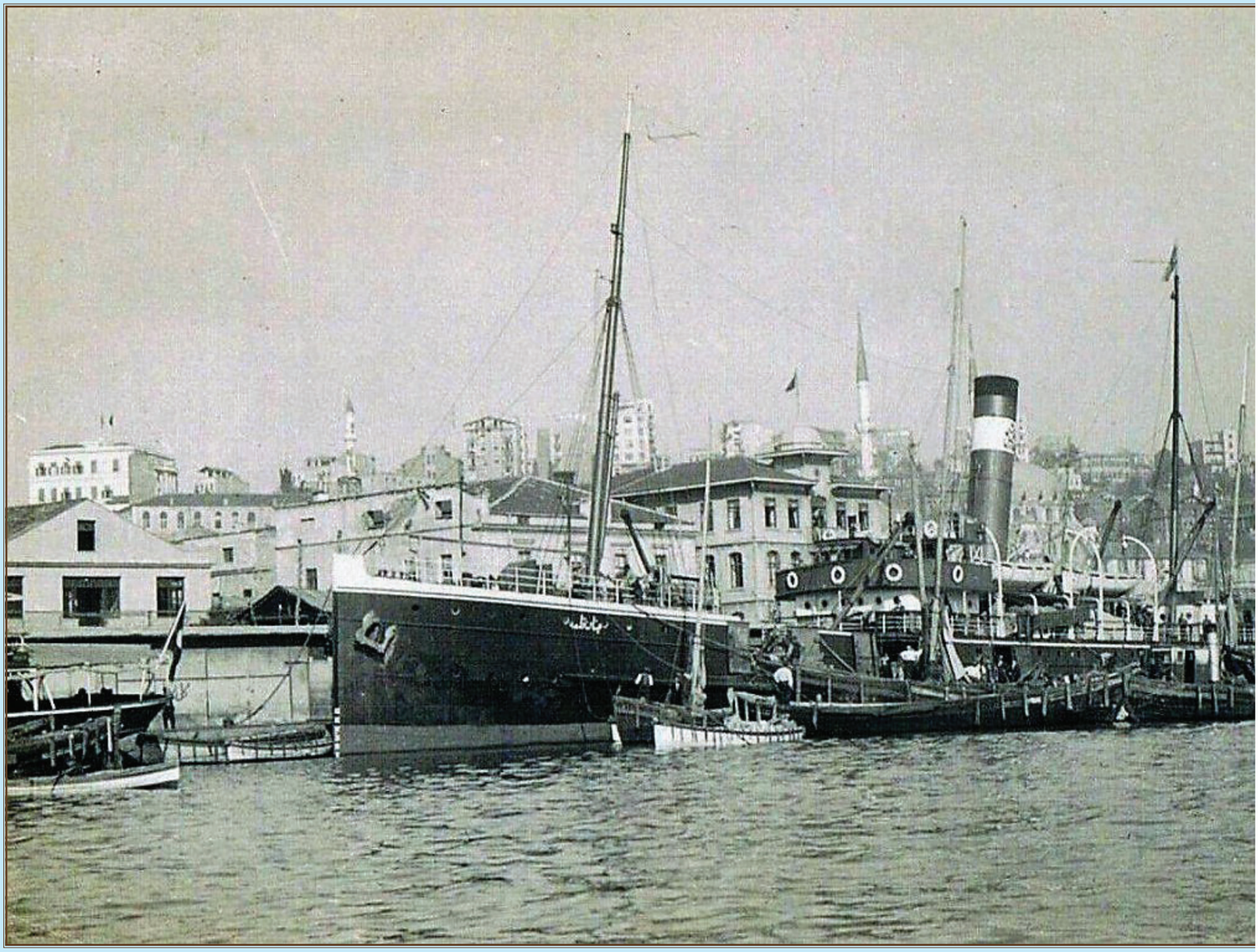
. Hayik Keleşyan , Karabet oğlu 1307 -1891 İstanbul doğumlu Hayik Keleşyan Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk Genel Kurul Toplantısı'nda 17.ci üye olarak kaydedilmiştir.

. 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.

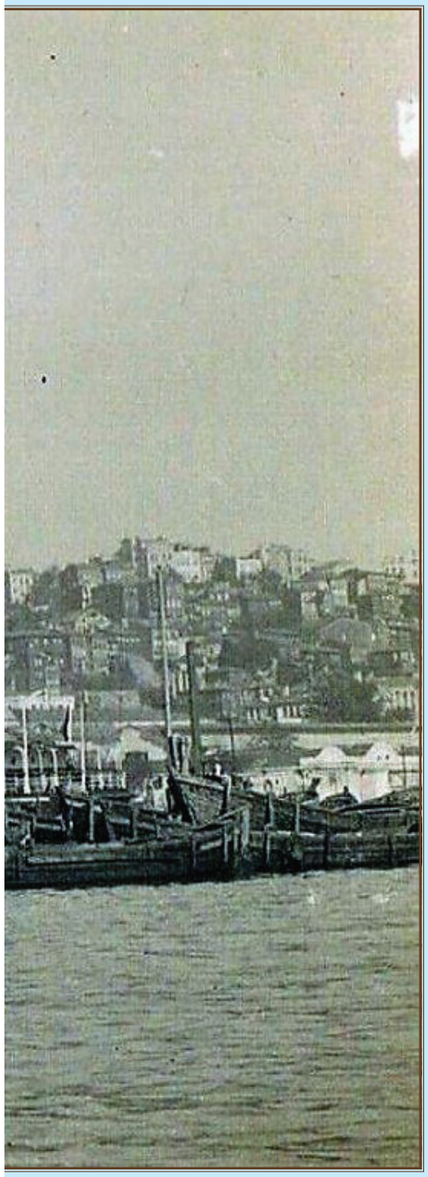


Kefeli Hüseyin Han'dan ayrılarak Kemankeş Mustafa Paşa Sokak'taki Kozluca Han'a intikal eden Türk Armatörleri Birliği giderek Tophane'ye doğru yer değiştirmiştir. Fotoğraf, sahil kısmında Seyrisefain Genel Merkez Binası ve Rıhtımlarda yine gemilerden, mavnalardan , römorkörlerden ve gemicilerden oluşan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

. 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.



Ömer Abed Han

İçindekiler

Şadan Kalkavan 22
Kâşif Kalkavan 27
Nevzat Kalkavan 38
Mehmet Salih Kalkavan 49
Metin Kalkavan 53
Fuat Miras 67
Faruk Miras 71
Faruk Ürkmez 73
Dr. Süalp Ömer Ürkmez 88
Uğur Mengenecioğlu 93
Suay Umut 109
Salim Düzgit 117
Recep Düzgit 122
Selahattin Beyazıt 129
Ömer Pekin Baran 137
Ali Umur 148
A. Doğan Kaman 153
Hilmi Sonay 156
Nuri Sonay 164
Mehmet Emin Karamehmet 169
Yalçın Sabancı 184
Ömer Sabancı 197
Demet Sabancı Çetindoğan 200
Hacı Sabancı 202
Turgay Ciner 208
Yüksel Yıldırım 222
Saffet Ulusoy 237
Yılmaz Ulusoy 239
Rifat Karakimseli 255
Erdal Aksoy 261
Mehmet Ünlü 268
Nadir Şükrü Deniz 269
Recai Bursalıoğlu 273

Süleyman Bursalıoğlu 279
Gökçen Seven - Orhan Gürün 285
İbrahim Aslan 294
Kaptan M. Edip Tümay 296
Kaptan Altay Altuğ 297
Kaptan Erim Akat 304
Kemal Tarık 306
Kaptan Mustafa Osman Şevki 306
Kaptan Ferit Biren 307
Ömer Zaimoğlu 315
Dr. Engin Pak 319
Mehmet Salih Tatlıcı 325
Ertan Balin 326
Rahmi Yağcı 329
Fatoş Yağcı 334
Muammer Yağcı 336
Mustafa Yağcı 339
Hasan Y. Akıncıoğlu 342
Veysel Vardal 347
Kaptan Veysel Vardal 355
Rıza Kulaçoğlu - Ahmet Kulaçoğlu 360
İzzet Akosman - Ahmet Akosman 363
Armatörler Denizcilik Ve Nakliyat A.Ş. 373
Türkiye Libya Deniz Nakliyatı Ortak A.Ş. 377
Asım İslamoğlu 378
Anadoluhisarı Tankercilik A.Ş. 379
Nemtaş Denizcilik 381
Ditaş 384
Omsan Denizcilik 386
Hilal Denizcilik 387
Anılardaki Gemiler 388
Osmanlıdan Cumhuriyete Türk Armatörlük Şirketlerinin Bayrakları Ve Baca Forsları 396
Kaynakça 406
Dizin 408
Cilt I., Cilt II., Cilt III., Cilt IV., Cilt V., Cilt VI. Armatörler Alfabetik Dizin 411

ŞADAN KALKAVAN



Vefatından önceki beş altı ay öncesiydi; Şadan Kalkavan Bey sözvermişti. Birbaşka gün yaşamını anlatacaktı.

Kendisini ziyarete gittiğimde yeğeni Nâzım Kalkavan'la odasında sohbet ettik. Biz sohbete dalmış olmalıyız ki, iki misafiri gelmişti.

Yine bir başka gün görüşelim dedi.



Şadan Kalkavan ve eşi Kıymet Kalkavan.

Nâzım Kalkavan kendisine Kalkavanların soyağacı için hatırlatmada bulundu.

Şadan Bey bana *"Tam Kalkavan Soyağacı"* bir kataloğu önerdi. Bu kataloğu çalıştıktan sonra Nazım Kalkavan'a ulaştırdım.

Bir de çok kalın yine Kalkavanları anlatan bir kitabı verdirdi.

Bir şey dikkatimi çekti, birden rahatsızlık ve kuşku duydum; Sanki yorgundu... Bence rahatsızlığı o sıralarda artıyordu. Ağır ağır konuşarak, aile bireylerini ve kendi seceresini o kitaplardan yazabileceğimi belirtti.

Nazım Kalkavan'dan amcasına ait aile fotoğraflarını rica ettim.

Vefatından birkaç ay öncesine kadarki hikayem bu kadardı.

Rahatsızlanarak hastaneye kaldırıldığını duyduğumda, birkaç ay öncesi fark ettiğim durgun hali gözlerimin önüne geldi.

Adil Göksu'yla Oda'da buluştuğumuz sabah Şadan Kalkavan'ın ameliyat olduğunu ve durumunun iyi olmadığı söylendi. Ardından vefat ettiğini öğrendik. Bu fâni âlemden göç ederek Karacaahmed'deki ebedi mekânına tevdi edildiği günün akşamı kendisini yeniden düşündüm.

Hayli sakin ve yavaş konuşurdu. Kendine ait anılarını ben anlattığına tanık olamadım.

Sadece bir sohbetimizde; "Osman Bey, bizim çocukluk yıllarımız zor geçmiştir. Babalarımızın çektikleri lafla anlatılamaz." demişti.

Hilmi Sönmez'le olan işbirliği senelerinde birkaç kez Sönmez Denizcilik şirketinde kısa sohbetlerimiz olmuştur.

Şadan Kalkavan kendine has bir üslubu ve tavrı olan kişilikti. Rahmeti rahmana kavuştu. Bize de Türk Armatörleri Tarihi kitabı için Şadan Kalkavan'ın hayatı hakkındaki anlatılanları kaydetmek kaldı.

Vefatının son gününe kadar Türk Armatörleri Birliği Başkanı olan Şadan Kalkavan 1939 Rize doğumludur. Babası Nazım Kalkavan, annesi Ayşe Kalkavan'dır.



Türk Armatörleri Birliği Başkanı Şadan Kalkavan, Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Metin Ataç (solda) ve Kuzey Deniz Saha Komutanı Koramiral Feyyaz Öğütçü ile Deniz Ticaret Odası'nda onurlarına verilan bir davette.

Dedesi 1877 doğumlu Salih Kalkavanoğlu'dur. 1945'de vefat etmiştir.

Salih Kalkavanoğlu'nun çocukları; Hüseyin (1904-1928), Tahsin (1911-1951), Nazım (1913-1968), Naciye (1914-1960), Hüsniye (1915), İsmail (1919), Sebahat (1923- 1960), Sebahattin (1924 - 1927) idi.

Nazım Kalkavan ve Ayşe Kalkavan'ın çocukları; Nermin (1933), Neriman (1936), Şadan Kalkavan (1939), Aynur Kalkavan (1942) dır.

Şadan Kalkavan ve eşi Kıymet Kalkavan ailesinin; Oktay Recep Kalkavan (1971), Olcay Kalkavan (1972), Ayşe Kalkavan (1979), Ayşe Zeynep Kalkavan (1980) ve Damla Kalkavan (1988) isimli beş çocukları vardır.[1]

Şadan Kalkavan'ın vefatında aile adına verilen ilanda bu secere şöyle verilmiştir;

"Merhum Ayşe ve Nazım Kalkavan'ın oğlu, Nermin Boyacı, Neriman Sayınlı, Aynur Kalkavan'ın kardeşi, Melek - Nazım Kalkavan, Nazan - Hakan Önal ve Nihan - Erkut Savaş'ın amcası, Saime Kalkavan'ın kayınbiraderi;

Necmiye ve Bülent Boyacı, Vildan - Emin İmaretoğlu, Meltem Kalkavan, Müge Burat, Nurten Kaptanoğlu, Arzu - Turap Sayınlı, Serap - Kaşif Saimoğlu'nun dayısı, Pınar Kaptanoğlu, İsmail Kaptanoğlu, Gökhan Boyacı, Serkan Boyacı, Orkun - Barbara Samioğlu ve Pelin Samioğlu'nun dayısı, Rabia - Oktay Recep Kalkavan, Olcay Kalkavan, Ayşe Zeynep Kalkavan, Ayşe Kalkavan,- Sencer Bulut ve Damla Kalkavan'ın babası, Mert, Oya, Eda, Dilayda, Name, Ayberk, Bengü, Elif Naz, Arhan ve Arya'nın dedesi, Kıymet Kalkavan'ın değerli eşi."



Şadan Kalkavan'ın kardeşi Aynur Kalkavan

Şadan Kalkavan'ın cenazesi 13 Mart 2015 Cuma günü Ataşehir Mimar Sinan Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Karacaahmet Mezarlığı'ndaki aile kabristanına defnedildi.

Kardeşi Aynur Kalkavan'la Aralık 2015'de yaptığımız sohbet sırasında şöyle anlattı; *"Aliağa'da gemi söküm tersanemiz vardı. Kırk sene kadar bu tersanenin başında olduğumdan İzmir'de yaşadım. Ağabeyim Şadan Kalkavan İstanbul'da olduğundan pek seyrek görüşebiliyorduk.*

Biz dört kardeşiz; Nermin (Boyacı), Neriman (Sayınlı) Şadan Kalkavan ve ben.

Ben Rize'de doğdum. Çok küçük yaşlarda Rize'den İstanbul'a göçettik ve Balat'ta Kiremit Mahallesi'ne yerleştik.

1) Hüseyin Kalkavan, Tam Kalkavan Soyağacı 1760-1996, Özel Yayın, S.20, Balat, İstanbul

Babam Nazım Kalkavan, annem Ayşe Kalkavan'dır. Babam Rize'de yelkenlisiyle ticaret yaptığı gibi bir de kahvehane çalıştırırdı. İstanbul'a geldiğimizde Balat Köprübaşı'nda 150 tonluk "Şadan" adını verdiği ahşap bir çektirme inşa ettirdi.

Haliç'te Yağkapanı'nda Mecit Çetinkaya ile mavnalara yük bulmaya başladılar. İşler yavaş yavaş gelişti ve "Akbel" motorunu ortak olarak satın aldık. 350 tonluk saç bir tekneydi.

Daha sonra bu motoru ortaklara bıraktık.

O yıllarda ben 13-14 yaşındaydım. Ben Akbel motorunda silicilik dahi yaptım. Ağabeyim birseferinde Akbel motoruyla İtalya'ya kadar gittiyse de müthiş deniz yemişler. Bir daha bu motorla biryerlere gitmemeye karar vermişti!

Sahip olduğumuz "Afitap" motoru da ahşaptı. Babam Şadan motoruyla Tekirdağ'dan üzüm çekerdi.

Ben Kiremit Mahallesinde Fethiye İlkokulunda okudum. Şadan da Fethiye İlkokulu'nda okudu ve ortaokula Gelenbevi'de devam etti. Ben de ayni okuldan mezun oldum.

Biraz daha büyüdüğümüzde Şadan ağabeyim Haliç'te gemi sökümcülüğü yapmaya başladı. Zamanla İlhami Söker'in gemi söküm tersanesini kiraladık. Ayrıca ben ihaleye giriyordum. İzmir'den Devlet Demir Yolları'nın ihaleye çıkardığı rayları alır, İstanbul'a nakil işlerini yapardım.

Şadan Ağabeyim önce "Koşar" gemisini aldı. Bu germi su tankeriydi ve Adalar'a su taşırdı. Ardından bir layter aldık ve bunu da bozduk. İlhami Söker'in Balat'taki deposunda çok gemi sökümünü gerçekleştirdik ki 1970-72 yıllarıdır.

Bu işimiz devam ederken, 1974'de gemi sökümü Haliç'te yasaklandı ve Aliağa'da gemi söküm tersaneleri kurulduğundan, ben de bize ait olan gemi söküm tersanesinin başında yeraldım.

Ağabeyim Ziya Kalkavan'la ortaklık yaptı. O sırada "Kalkavanlar" gemisi Çanakkale'de karaya vurmuştu. Bu gemiyi yüzdürdük ve işletmeye koyduk. Ardından Sefer Kalkavan'la Dekaş tersanesinde "Sefer Kalkavan" adını verdiğimiz gemiyi çattık ve Balat'ta İlhami Söker'den kiraladığımız deponun sahilinde donanımı tamamlayıp sefere gönderdik.



Nazım Kalkavan

Bu gemi ile bağlantılı olarak yedi sekiz sene ortalık yaptık."

Nazım Kalkavan da amcasına ait bazı anıları olduğunu belirterek şöyle dedi; *"Benim anlatabileceklerim çok kısıtlı da olsa, şöyle diyebilirim; Amcam çok az konuşur ve yaşamı, çocukluğu konularında anlatmayı herhalde pek sevmezdi.*

Zaman geçtikçe bana dert yandığı olmuştur. Zira yanında olanlar yıllar içersinde ayrılıp başka yerlere gittiklerinden dolayı yalızlık çekiyor ve bundan şikayetçi oluyordu.

Yalnız kaldığı saatlerde sıkıldığını fark ederek yanına giderdim. O zaman sohbet eder ve gençliğinde çıktığı seferleri anlatırdı. Fakat hikayenin yarısına gelmeden çalan telefonlara dalar ve böylece bizim sohbet sona ermiş olurdu. Marlon Kemal olarak tanınan bir savcı arkadaşının onun gönlünde çok başka yeri vardı.

En büyük sevdası Fenerbahçe Futbol Klübüydü. Ali Şen'le çok yakın dostlukları vardı. Ali Şen Başkan olduğunda amcamdan yanında olması için ricada bulunmuş. Amcam o vesileyle klübe üye olmuştur. Birkaç yıl sonra düşüncelerine aykırı hareket edilmesinden dolayı kulüpten istifa etmiştir."

Vefa dolu bir kişiliğe sahipti

Şadan Kalkavan Türk denizcilik dünyasındaki her gelişmeyi dikkatle izlediği gibi, sıkıntı içinde olanlara da yardımı adeta bir görev sayardı. Çok geniş ve saygı duyulan bir çevre yaratmıştır.

Bunedenle başı sıkışan kim olursa, "Şadan Bey yardımcı olur" gibi bir olgu oluşmuştu. Bu olaylardan biri birzamanlar "Banker Kastelli" olarak tanınmış olan Abidin Cevher Özden'in düştüğü ekonomik sıkıntılar sırasında yardım için Şadan Kalkavan'ı aramış olmasıdır.

1997 yılında sahibi olduğu İpar Köşkü'nü satmak zorunda olduğunu ve ekonomik sorunlarının çok ağırlaşması nedeniyle yardımcı olmasını söylemiş. Böyle bir köşke sahip olmak gibi bir düşüncesi olmamasına ve talep edilen rakamın çok yüksek olmasına rağmen, Cevher Kastelli duçar durumda kaldığını söyleyince Şadan Kalkavan arkadaşlarından MNG Holding'in patronu Mehmet Nazif Günal'a durumu naklederek birlikte köşkü satın almıştır.

KÂŞİF KALKAVAN



"Ben düzenli bir hayata sahip olduğum için yakışıklıydım. Dinime daima yürekten bağlı oldum. Dünya bana uysun demem, ben dünyaya uyarım.

Bir yerde oturduğumuzda bazı arkadaşlar 'Âlem yapalım' dediklerinde ben bir ömür boyu onlara uymadım. Ama ben onlara 'Katiyen âlem yapamazsınız' kelimesini ifade etmedim. Sadece kendi hayatımın düzenini Allah ve vicdan hesabıyla korudum ve kimsenin malına karışmadım ve kendi hakkımdan başkasına el uzatmadım. Değil Türkiye'nin, Amerika'nın bankalarını bana verseler ne yapayım o parayı! Geleceğimi zehirleyemem. Böyle bir paradan gelecek görsem dahi, bilirim ki akıbeti yoktur. El sürmem.."

Kâşif Kalkavan 1926 yılında Rize'de dünyaya geldi. Babası Cafer Sadık Kalkavan ve Annesi Besire Kalkavan'dı. Eşi Mukaddes Kalkavan Hanım babaannesinin yeğeninin kızıdır. 1947'de nişanlanmışlar ve 9 Eylül 1948'de evlenmişlerdir. Ailenin 3 erkek ve 1 kız olmak üzere dört evladı olmuştur. Erkek evlatlarının en büyüğü Nevzat Kalkavan , Metin Kalkavan ve Mehmet Kalkavan, kızları Leyla Hanımdır.



SEDEF KÂŞİF KALKAVAN TERSANESİ

Kâşif Kalkavan Şirketler Grubu Kurucusu ve Onur Başkanı Kâşif Kalkavan:

Doğru gidersen doğru menzile varırsın

Kâşif Kalkavan

M/V Leyla Kalkavan

Kâşif Kalkavan'a dedesinin adı verilmiştir. Cafer Sadık Kalkavan'ın; Kâşif, Arif, Selahattin, Necati, Şükriye, Şakire, Sadiye ve Akif ismini verdikleri sekiz çocuğu dünyaya gelmiştir.

Kâşif Kalkavan babasının hatırasını yaşatmak adına Rize'nin Aydınlı Köyü Konaşlı semtini unutmamış köye cami yaptırdığı gibi köye su gelmesini sağlamıştır. 18 Ocak 2010 günü hayata gözlerini yumdu ve Karacaahmed Mezarlığı'nda ebedî istirahatgahına tevdi edildi.

Arşivimde sakladığım teyp kasedinden seneler öncesinde Kâşif Kalkavan'ın Salacak'taki makamında bana anlattıklarını kendi sesinden dinledim. Yaşam öyküsünü ve hayat felsefesini aktaran bu röportajı Dünya Gazetesi'nin 30 Ekim 2002 Çarşamba günkü özel sayısında neşrettimdi. Bu özel sayı arşivimdedir.

"Doğru gidersen doğru menzile varırsın" diyor ve devam ediyordu: Gençliğimde yaşamı saygı olarak anladım. Saygı dediğimde tabiata saygı diyorum, insana saygı demek istiyorum.

Aile bağlarının kutsallığını işaret etmek istiyorum ve vatana millete hayırlı olmalıyız diye anlatmak istiyorum. Yoksa, gösterişle biryerlere varılamaz.

Ben yakışıklıydım dersem, meramım düzenli bir hayat demektir

Bu gençlerden çok yakışıklıydım, doğuştan beri muhitimin en yakışıklı delikanlısıydım. Öyle ki evlendikten sonra annem yaşındaki bir komşu kadın benim eşime *'Yahu sen bunu nasıl kaptın, aldın?'* diye sormuş.

Ancak benim yakışıklılık demem, iyi değerlendirilmelidir. Ben düzenli bir hayata sahip olduğum için yakışıklıydım. Dinime daima yürekten bağlı oldum. Dünya bana uysun demem, ben dünyaya uyarım.

Bir yerde oturduğumuzda bazı arkadaşlar 'Âlem yapalım' dediklerinde ben bir ömür boyu onlara uymadım. Ama ben onlara 'Katiyen âlem yapamazsınız' kelimesini ifade etmedim. Sadece kendi hayatımın düzenini Allah ve vicdan hesabıyla korudum ve kimsenin malına karışmadım ve kendi hakkımdan başkasının malına el uzatmadım. Değil Türkiye'nin, Amerika'nın bankalarını bana verseler ne yapayım o parayı! Geleceğimi zehirleyemem. Böyle bir paradan gelecek görsem dahi, bilirim ki akıbeti yoktur. El sürmem.



Turkon Line - Kâşif Kalkavan konteyner gemisi Sedef Gemi İnşa Tersanesi'den denize indirilirken.

Kâşif Kalkavan ilk gemilerini Tuzla'da Torgem Tersanesi'nde inşa ettirdiklerini işaret ederek, şöyle demişti; "Bir gemimizi daha önemli sayarım. 1989 senesinde Kenan Torlak'ın başında olduğu Torgem Gemi İnşaat tersanesinde 12,231 dwt'luk bir genelyük gemisi inşa ettirmiştik. Boyu 139 metre idi. Bu gemiye "Mehmet Kalkavan" adını verdik. Ha, bunu sonradan yine akrabamıza, Mete Kardeşler Denizcilik firmasına sattık. Adı "Zinnet Mete" olmuştur.

Torgem'de 1993 yılında bukez 12,301 dwt'luk konteyner gemisi inşa ettirdik. Bu gemimize de yeniden ortanca oğlum Mehmet Kalkavan 'ın adını verdik."



Turkon Line - Mukaddes Kalkavan konteyner gemisi ABD Ellis Island Hürriyet Abidesi önlerinde.

Bilmiyorum demek yok, oku dünyada geçerli olan ilim

Ömrümün 67 yılı İstanbul'da geçti. Denizcilik camiasından ve sanayi dünyasından nice insanların bu dünyadan geçip gittiklerine tanık olduk. Ama herkes aynı yere göçüp gittiler.

Gitmenin şekli vardır; veda etmenin anlamı vardır. Öyle de gidilir, böyle de gidilir.

Ne derler; Az yaşa uz yaşa, akıbet gelir başa!

Vicdanları hür, saygılı ve kendisine saygılı olduğu kadar, başkalarının haklarına da, devletinin hakkına da saygılı olanlar, ancak erdemli kişilerdir!

Gerisini at bir kenara. Onlar ne ailelerine, ne çevrelerine ve ne de vatanlarına hayırlı olamazlar. Sadece kendilerini aldatır, geçer giderler.

Bir sözle derim ki; " Kendi hakkına rıza göstermeyen aslında rızkını inkâr edendir."

Hakkın adaleti ise mahkeme kapısında beklenemez.

Kaldır başını yukarılara; arasan da nerededir bulamazsın, ama o heryerdedir.

Nice patronlar gördüm. Öyle ki haklarına razı olmayanlar, sonunda akıbetlerine razı oldular. Nicelerini belediyenin kaldırımlarını süpürürken gördüm. Kişi doğruları görmemezlikten gelirse mutlaka kendi geleceği için çok tehlikeli olur.

O bakımdan yetiştirdiğimiz çocuklarımızın hepsi şerefine, namusuna düşkündürler.

Biz ahlaka, imana, ilme daima saygı gösteririz. Böyle olduğu içindir ki kimse bizi tenkid edemez. Çocuklarımın hepsi benden çok daha yüksek öğrenim aldılar ve imanlı yetiştiler.



Turkon Line M/V Mehmet Kalkavan konteyner gemisi

Maddi yardım yapamazsam, manevi desteği ne ben, ne çocuklarım eksik etmeyiz.

Hayatımın böyle devam etmesinin yegâne sebebi dürüstlüktür. Başından itibaren gelmiş geçmişlere bakarak derim ki; 'Önüne bakacaksın. Geleceğini zehirlemeyeceksin!'

'Oku' kelimesi Cenab-ı Allah'tan Hazreti Peygamber'e inmiştir. Bilmiyorum demek yok. Oku. Daha fazla oku. Dünyada en geçerli olan ilimdir. Ömrüm boyunca ilme çok ihtiyaç duydum. Çocuklarımızı İngiltere'de deniz ticareti öğrenimine yolladık. Ardından çocuklarımız Amerika'da öğrenim gördüler. Kızımın çocukları, oğullarımın çocukları İngiltere'de, Amerika'da okudular."

Çocuklarımın hepsi, benden daha yararlı, daha vasıflı ve daha imanlı ve hiçbir kimseye kötülük düşünmeyen bir dünya görüşüyle hizmet üretiyorlar. Bu hayatın böyle devam etmesinin yegane nedeni saygı, görgü ve kâmil olmak ise, başından itibaren gelip geçmişlerine bakarım ve bir halk deyimiyle nasihat eder ve derim ki; "Önüne bak, geleceğini zehirleme!"

Âlim olmak, kültürlü olmak insana Allah tarafından verilmiş emsalsiz bir haslettir. Cenab-ı Allah bizlere Hazreti Muhammed vasıtasıyla, yüce iman sahibi olmanın okumakla mümkün olabileceğini imâ etmiş; "Okuyun" demiş. "İlim nerede ise oraya gidin" buyurmuş. Dünyada insanlar için en geçerli meziyet "İlim" dir. Ben hayatım boyunca buna çok ihtiyaç duydum.

Para değil, önce insan olmak önemlidir.

Biz Kalkavanlar çok dağıldık. Bu dağılma kalpten dağılma değildir, iş aş peşinde olmuş bir dağılmadır ama asla birbirimizden kopmadık.

Kardeşlerimizi hiç unutmuş değiliz. Bize düşen hertürlü maddi ve manevi desteği eksik etmeyiz.

Cami yap, okul yap, hastane yap, hep ben deme! Allah sana bir rızk veriyorsa, onu paylaşmayı, sevap yapmayı kalbinle, aklınla iste. Fakir fukaranın ekmeğini de düşün. Eğer sevap yaparsan, hakkınla kazanırsan, o para zâyi olmaz, o para batmaz.

Hiçbir zaman güneş hep batacak değildir. Maneviyatını kırma. Bir bakarsın, sana bir güneş vurur! Derim ki asla umudunu yitirme, ama çalış.



Kaşif Kalkavan eşi Mukaddes Hanım'ın adının verildiği "Mukaddes Kalkavan" konteyner gemisinin Sedef Tersanesi'nde denize indirilme töreninde, eşi Mukaddes ve kızı Leyla ile

İnsan geleceğini desteklemek için sadece bu dünyayı değil, gelecek dünyayı da düşünmek ve ömür âlemde hesap verecek onurlu bir yaşamdan geldiğini ispatlamak şuurunda olmalıdır.

İnsan çok alçak gönüllü olmalıdır. Yıkmayacak, yapmaya gayret edecektir.

İnsan kötülerin arasına değil, iyilerin arasına girmelidir; Sevgi kazanmalıdır.

Kimse çocuğunu bile zorla eğitemez. Başarının temeli sevgidir. Sevgi, saygının ustalıkla sunulması olmalıdır. Çocuğun yeteneklerini ortaya koymak, kendisinin bu yetenekleri geliştirmesine fırsat vermekle mümkün olabilir.

Ortanca oğlum Mehmet Kalkavan'ın iki kızı var. Bir kızı İsviçre'de öğrenim görüyor. Onların da Kâşif Kalkavan Şirketler Grubu'nda sorumluluk almalarını isterim ve bu doğrultuda hiçbir gayretimi esirgemem.

Her çocuğumuz eşimin ve benim yüreğimizin parçasıdır. O bakımdan şirketlerimizdeki değerli arkadaşlarımızın herbiri, bu ailenin birer evladıdır.

Bizler Rize'nin İyidere kazasındanız. Ben Yalıköyü mahallesinde 1926 yılı Ağustos ayında dünyaya gelmişim. Babamın adı Cafer Kalkavan, annemin adı Besire Kalkavan.

1937 sonunda orada ilkokulu bitirdim. Oradan Samsun'da ortaokula verdiler. Samsun'da akrabalarımız, halam vardı. Onların yanında kalıyordum.

İsterdim ki, çok başarılı olayım, çok yükseklere çıkayım. Ama kendi tek başıma değil; tüm ailemiz başarılı olsun, yükseklere çıksın diye hayal ederdim. Onun içindir de canla başla çalışırdım. Ama bizim devrimizde zaman müsait değildi, eğitim imkanları çok kısıtlıydı.

Fakat hem ekonomi be hem de hukuk tahsiline çok önem verdim. Çocuklarımın çok iyi eğitim almaları benim yaşamımın hedefi oldu. Bir de karşınızdaki yabancılarla görüşmek için, onların dilini konuşmalısın. O halde muhakkak en az İngilizce bilmek lâzımdır.

Çocuklarım için hep ben bunları hayal etmişimdir, heyecanını, hasretini duymuşumdur.

Vücudun eli kolu ayakları çalışabilir, ama beyin kadar hiçbir başka müessese olamaz. Beynini geliştireceksin. Geliştireceksin derken, geliştirme, okumakla, ilim irfanla olur. Başkalarının

senin dilini konuşmasını bekleme, onların dilini öğren, hakkıyla öğren ki, göreceksin çok daha yakınlık bulacaksın, başarı kapıları daha kolay açılacak.

Bizim zamanımızda hep Levanten acenteler vardı. Beş altı lisanı konuşurlardı; Onların karşısında hem biryandan sıkıntı duyardık ve hem de hayranlık içinde kalırdık.



Kâşif Kalkavan yaşam öyküsünü anlattığı yıllarda Salacak'taki ofisinde.

Benim üç oğlum ve bir kızım var. Bunların hepsi birbirinden değerli. En küçüğü Metin Kalkavan'dır. Ortanca oğlum Mehmet Kalkavan'dır. Onlar bana nasıl saygı gösterirlerse, ağabeyleri Nevzat Kalkavan'a aynı saygıyı gösterirler.

Çocuklar da büyüklerine karşı bu saygıda kusur etmezler. Cenabı Allah kullarına akıl vermiş. Kusur var ise, o kulun aklının cezası olur.

Bak bir misal vereyim; Cenabı Allah gemi yaptırmış, dümen yaptırmış, pusula vermiş, haritalar vermiş. Doğru rotaya gidersen, limana saliman varırsın. Yoksa yolunu bilmaz, eğri yola saparsan rotanı şaşırırsan, Allah islah etsin derim.

Elhamdüllilah Rabbim'e; sana da şükür, bana şükür!



Kâşif Kalkavan ve eşi Mukaddes Kalkavan oğulları ve torunlarıyla Turkon'un kutlama davetinde.



Bir ömürboyu süren sevgi ve saygı - Kâşif Kalkavan demişti ki; "Hanımım Mukaddes Kalkavan ile akrabalığımız çok eskidir. Babaannemin yeğeninin kızıdır. Bizde ekseri akraba evliliği devam eder. Karadenizliler biraz hırçın karakterli olduklarından, kendi yöremizin kızları bu yaşantıyı bildikleri için anlaşma imkânı daha fazla oluyor ve aramızdaki evlilikler daha iyi devam ediyor. 1947'de görüp sevip anlaşarak nişan yaptık. 9 Eylül 1948'de evlilik bize nasip olmuştur."

Yıkmaya değil, yapmaya gayret edeceksin

Hanımım Mukaddes Kalkavan ile akrabalığımız çok eskidir. Babaannemin yeğeninin kızıdır. Bizde ekseri akraba evliliği devam eder. Karadenizliler biraz hırçın karakterli olduklarından, kendi yöremizin kızları bu yaşantıyı bildikleri için, anlaşma imkânı daha fazla oluyor ve aramızdaki evlilikler daha iyi devam ediyor. 1947'de görüp sevip anlaşarak nişan yaptık.

9 Eylül 1948'de evlilik bize nasip olmuştur. Halen hayatımdan ve yaşantımdan çok memnunum. İkimizden doğma üç oğlumuz ve bir kızımız var. Önce büyük oğlum Nevzat, arkasından kızım Leyla, onun arkasından Mehmet, sonra Metin dünyaya geldi.

Ben 1926 Ağustos ayında Rize'nin İyidere köyü Yalıdere mahallesinde dünyaya geldim. Annem Besire, babam Cafer Kalkavan. İlkokulu 1938 sonunda bitirdikten sonra, ortaokul öğrenimi için halamın yanına Samsun'a gönderildim. O zaman koşullar çok kısıtlıydı. Yoktu bir şey!

İmkanlar müsait olmadığından benden sonra gelen kuşaklara diyorum ki, zamanınız müsait, çok yükseklere çıkmasını bilin. Okuyun, ekonomiyi ve hukuku iyi öğrenin ve hiçbir zaman bilgisizlikten dolayı çiğnenmeyin, çiğnetmeyin. Hakka saygılı olun!

Beyninizi doğru kullanın. Vücudun her organı bir faaliyeti ifade ederse de, beyninizin olgunluğu, hiçbiriyle kıyas edilemez. Olgunluk ise kendiliğinden olmaz. Okuyunuz, doğru bilimle kendinizi donatınız. Çağdaş bilime hürmet ediniz. Dünyada neler oluyor, öğreniniz, ders alınız, hisse çıkartmayı biliniz.

İnsan geleceğini desteklemek için safi bu dünyayı değil, gelecek dünyayı bilerek çok alçakgönüllülükle çalışmalıdır. Yıkmayacaksın, yapacaksın. Yıkmaya değil, yapmaya gayret edeceksin. İnsan kötülükten medet ummamalı, iyilerin arasında anılmak için yaşamalıdır.

Bilgiye, demokrasiye saygı göstereceksin. Çocuklarının önüne ilim adına, ahlak adına fırsatları sunacaksın ki nasibini alsınlar. Bizde çalışan herkes bu ailenin birer ferdidir. Dağılırsanız, şirketiniz de dağılır. Esas olan bağlılıktır. Biz işimizden kazanmalıyız, dişimizden değil!

İnsanlara en yararlı şey, içindeki ruh zenginliğidir. Dostlarımız ve akrabalarımız kardeşlerimizdir. Kardeşlerimizi unutmuş değiliz. Bizim için kötü yoktur. Herkes iyidir, herkes daha iyi olsun isteriz. Bize sataşanı bile eli boş göndermeye hiç niyetli değilizdir.

Rüyalarıma bakarsanız, daha yolun yarısında bile değiliz. Cami yap, okul yap, hastane yap. Kazancından bir kısmını halkın hayrına kullan. Fakir fukaranın ekmeğine katkıyı eksik etme.

Dolambaçlı yollar vicdanı olanları fazlasıyla üzer. Çocukların iyi eğitim alması için seferber olmalıyız. Eğer sevap yaparsan senin paran batmaz, zayi olmaz! 'Her şey benim olsun' dersen yukarılara çıkamazsın. O güneş, bir gün gelir söner gider."



Selma Kalkavan konteyner gemisinin denize indirilme töreninde üç oğluyla. (Sağdan) Mehmet Kalkavan, Kâşif Kalkavan, Nevzat Kalkavan, Metin Kalkavan.

Kâşif Kalkavan'ın yaşamı hakkında

Kaşif Kalkavan'ın, babasının ve dedesinin yolunda gemi işletmeciliğine başlaması 1945 yılına rastlar. Ancak büyükbabasından itibaren bu meslekte ihtisaslaşma gözönüne alındığında müesseseleşme 1975 yılına kadar dayanır.

1500 dwt'luk *"Cafer Kalkavan"* adlı ilk saç teknesini 1964 yılında inşa etmiştir.

2000 dwt'luk "*Selahattin Kalkavan"* adlı ikinci saç teknesini 1979'da teslim almıştır.

Bu tarihten itibaren şirket hatırı sayılır bir büyüme göstererek, 1980'de 3250 dwt'luk *"Kaşif Kalkavan"*, 1984'te 16.051 dwt'luk *"Rize - K"*, 1985'te 3.250 dwt'luk *"İyidere - K"*, 1989'da 3.800 dwt'luk "*Tolgam"* ve aynı yıl 9.958 dwt'luk *"Nevzat Kalkavan"*gemilerine sahip olmuştur.

Firmanın 41.050 dwt'luk ilk dökme yük gemisi *"Metin Kalkavan"* filoya 1992 yılında katılmıştır.

Bu tarihten sonra peyderpey küçük tonajlı gemiler satılarak yerlerine 1993 yılında 40.010 dwt'luk Kaşif Kalkavan ve 23.960 dwt'luk *"Orkun Kalkavan"* gemileri filoya katılmıştır.

Keza aynı yıl Türkiye'de inşa edilen ve ülkenin ilk çok maksatlı (600 teu) Konteyner gemisi olan 12.300 dwt'luk *"M/V Mehmet Kalkavan"* hizmete girmiştir.

Bu gelişmeleri takiben firma İstanbul Sedef Tersanesi'nde 4 adet modern Konteyner gemisi inşaasına girişmiş ve eş gemilerin ilki olan *"Mukaddes Kalkavan"* 4 Temmuz 1997'de, ikincisi *"Besire Kalkavan"* 2 Ocak 1998'de, üçüncüsü *"Alkın Kalkavan"* 24 Haziran 1998'de ve nihayet dördüncüsü Selma Kalkavan 14 Mayıs 1999'da teslim alınmıştır. Bu gemilerden herbiri 12.060 dwt'luk ve 1147 teu kapasitelidir.

Buarada, 1997 yılında Turkon isimli bir şirket kurularak gruba dahil olmuştur. Turkon Amerika ile Türkiye arasında muntazam sefer yapan ilk Türk Konteyner hattı şirketi unvanını almıştır.

Firmanın sahip olduğu bu yeni ve modern konteyner gemiler Turkon tarafından işletilmek üzere kiralanmış ve böylece Turkon ABD ile Türkiye arası seferlerini 11 günde tamamlayan en hızlı konteyner hat işletmesi şöhretini kazanmıştır.

Atılımlara devam edilmiş ve yeniden 4 konteyner gemisi inşa ettireceği Türkiye'nin en modern özel sektör Tersanesi Sedef Gemi Endüstri A.Ş yi de STFA Grubundan satın alarak, bu alanda da Türkiye'nin söz sahibi gemi inşaiye firması olma yolunda önemli bir adım atmıştır.

NEVZAT KALKAVAN



Nevzat Kalkavan, Türk Armatörleri Tarihi için yaşam öyküsünü anlatırken, ayni zamanda yaşam felsefesini örnekleriyle, bir ömür boyu tanık olduğu olaylarla anlattı;

-İnsan yaşamı çok düşündürücü bir bilinmezliklerden oluşuyor. Geride kalan yıllara baktığımızda nelerle karşılaştık, nelere tanık olduk, neleri tasarlamıştık, nasıl tecelli etti.. İnanılması zor bir serüvene benziyor.

Bir ara bazı atılımlar hakkında tereddütlerim oluyordu; doğru mu yaptık, yanlış mı yaptık diye. Hatta sıkıntılar duyuyordum. Bunlardan biri STFA'dan aldığımız Sedef Tersanesi'dir. Şimdi "Ey büyük Allahım bu tersaneyi iyi ki satın almışız. Bize Türkiye Cumhuriyeti'nin Türk Deniz Kuvvetlerinin en büyük savaş gemisi inşa etmek gururunu, heyecanını bize nasip ettin." diyorum. Bu nasıl bir duygudur.. İşte o karar yıllarında, derin derin düşünürken, bizi alıp böyle yücelere çıkartan kararın asıl makamı hiç de bizler değiliz! Onun içindir ki Yüce Allahımıza hamd ederim.

Ben şanslı bir insanım; çünkü Karadenizin kıyısında bir köyde dünyaya geldim

Allahın sevgili bir kulu olduğuma inanırım; zira Karadeniz'in kıyısında dünyaya geldim. Belki, mesela İç Anadolu'da bir kentin bir köyünde de dünyaya gelebilirdim.

4 Ağustos 1949 tarihinde Rize'nin en güzel deniz kenarında olan İyidere Kalkavanlar Köyü'nde doğdum. Denizin sesi gelir eve vururdu..Orada doğmak zaten Allah'ın bir lûtfu idi. Açlığın olmadığı, denizin tüm bereketini insanlara sunduğu bir yöreydi oraları.



Nevzat Kalkavan, kardeşleri Mehmet Kalkavan ve Metin Kalkavan
Fotoğraf: Sevim Tarhan Atasoy.

Onlarca çeşit balığın olduğu bir denizin kıyısında yaşanıyordu. Balığa çıkanlar çevalyelerinden balıklar taşarak geri gelirlerdi..İki tane odun yakıp tuttuğun balığı ızgarada kızartıp yemenin zevki, tadı nerede bulunabilir ki! Şimdi düşünüyorum; bu insanlara ne oldu.. Geleneklerimize ne oldu.. O insanlar nereye gittiler. Benim çocukluğumda teknesi olanlar balığa çıkar, yukarı köylerden gelenler, balık avından dönen teknelerden ihtiyaçları olan kalkan, barbun, zargana, lüfer ve nice balıkları sepetlerine doldururlar da, kimseler aksi bir söz söylemez, aksine hayrat yaptıkları için memnun olurlardı.

Balığı tutan sandalını kıyıya çeker, kendisi için lazım olan balığı alır, gerisini sandalda bırakırdı; başkaları da denizin bu nimetinden sebeplensinler duygusu hakimdi! O günkü komşuluk anlayışı, o günkü rızkı paylaşmak duygusu ne oldu! Bu, nasıl bir adaletli davranmaktı.. Artık bu duygular çoğunluğuyla kayboldu.

Deniz bizim her şeyimiz oldu

Bizim geleneklerimiz böylesine saygıya, sevgiye dayalı idi. Biz böyle bir deniz kenarından geldik. Ayrıca deniz bizim her şeyimiz oldu. Çocuktuk dalgalarla oynadık.. Büyüdük yelkenli motorlu teknelerde Karadeniz'in hırçın dalgalarında yol aldık. Deniz yedik, gün geldi Karadeniz'in sularını içtik, denizle boğuştuk, denizle geçinmeyi öğrendik. Hep bereketi denizde aradık ve bereketi denizlerde bulduk.

Şimdi bakıyorum da; *"Deniz burada temiz, denize girelim.."* diyorlar.. Bizim zamanımızda deniz pırıl pırıldı..

Bir gün tersaneden bir gemi çıkarttım; Bu geminin adı *"İyidere K."* idi. Çanakkale'ye giderken bir taşın üstünde oturdu. Ben gemiyi kurtarmak için oradan geçen bir gemiyle bizim gemiyi çektirmek için çırpınıyordum. Babam bana "Oğul bırak acele etme. O gemi kendi kendine çıkar" deyince ben "Baba sen de her şeyi biliyorsun.. Bırak biz de kendimizce bir iş yapalım" dedim. Hiç sesini çıkartmadı ve bana tebessümle baktı.

Sonra usuletle dedi ki; "Orada med cezir var.. Bekle, şu saatlere doğru sular yükselmeye başlayacak ve gemi yüzecek!"

Dediği de oldu..Sabah kaptandan telefon geldi.. Gemi kendiliğinden yüzmüş.

O zaman bir gerçeği daha idrak ediyorsun; tecrübe insan yaşamında eğitim kadar önemli bir yer tutmakta. Hani sorarla ya *" Eğitim mi, tecrübe mi daha önemlidir?"* diye.

Babam çok demokrat ruhlu bir insandı. Asla kırıcı olmadı.. Hoşgörüye çok önem verdi ve bizlerin hayattan ders alarak tecrübe kazanmamız için sessiz sedasız yardımcı oldu. Bana bir gün de *"Bunu neden böyle yapıyorsun?"* diye sorduğunu görmedim.

Yaşantımda asla " Ben" kelimesini kullanmadım. Başarıları hep paylaşmaya önem verdim.

Osman Bey, senden bahsetmek isterim; Sen bizim dostumuzsun. Türk denizciliğine kaleminle çok büyük emeğin geçmiştir.

Zaman zaman Yönetim Kurulumuzda genç kuşaklar bu tersanenin maliyeti nedir diye soruyorlar.. Onlara bambaşka bir resmi çiziyorum ve gerçek maliyetleri anlatıyorum. Kumport Limanı'nı Çin'li bir firmaya sattık. Enerji yatırımlarımızı elden çıkardık. Bunlar hep ekonomik kriz sırasında yaşanmış olaylardır.

Rakamsal olarak milyar dolardan bahsedeceğim. Buna karşılık bu yatırımlarımızın bize çok şey kazandırdığını gösterecektir. Gelecekte tarih bu sorunun cevabını çok daha kolay verecektir.

Ailemizin üçüncü kuşağı sorumluluklar üstlenmeye başladıkları dönemde kendilerini birden ekonomik bunalımın içinde buldular. O çetin dönemde öyle bir uğraş verdiler ve öylesine darbelerle karılaştılar ki direnmeyi, ayakta kalmayı ve çözümleri bulmayı öğrendiler. Belki yıllar sonrasında kazanmış olacakları deneyimleri böylesine kısa bir zamanda kazandılar.. O zaman kendime takılıyor *"Allahım bu kriz galiba bize iyi geldi!"* diyorum.

Bir tarihi anlatmak için, o tarih yazılı olmalıdır

Profesyonel kadromuzla savaş verirken, bir anda üçüncü kuşak gençlerimiz profesyonel kadronun yerini aldı ve şirketimizde inanılmaz bir yeniden yapılanma başarıldı. Belki ekonomik koşullar olağan olsaydı, üçüncü kuşak önemsenmeyecekti. İşte, olayları yaşamadan, olaylara tanık olmadan hiçbir şey olmuyor! Bunların hepsi birer ders ve bunların hepsi bir tarih..İleride Turkon Holding'in tarihi anlatılırken, bu olaylar yazılı olmalıdır.

Kıssa'dan Hisse almak derler ya!

Bir gün bir avukat dostum bana inanılmaz ders verdi; başta ben olmak üzere ailece marka olan saatlere çok meraklıyız. Bu arkadaşımla öğleyin şirkette yemek yiyorduk. Söz nereden geldi, tam hatırlayamasam da, bana sohbet sırasında, koleksiyoner olmanın derin bir anlam taşıdığını, fakat koleksiyonerlik yerine bazı aşırı tutkuların doğru olamayacağını anlatarak, "Kollarında ille de çok pahalı saatler olsun isteyenlere şaşırdığını" deyince kolumu hafifçe masanın altına indirdim.

O dakikada, asıl değerin insanın ruhundaki gelişme, olgunlaşma olduğunu bir kez daha farkettim. O arkadaşımın sözleri beni çok etkilemişti. Sıradan iki saat aldım ve koluma aralıklarla bu iki saati taktım. Bendeki bu değişikliği gören en azından ailemizdekiler, *"Bu saatin markası nedir?"* diye sorduklarında cevap verdim; *"Markası terbiye!"*

Geçenlerde ilk defa ailenin büyüğü olarak bir aile meclisi toplantısı istedim. Hepimiz bir araya geldik. Çok duygulu anlar yaşadık; babamın yaşam öyküsünün görüntülendiği bir flim yaptırmıştık. Bu filmi seyrettik. Kâşif Kalkavan ve Mukaddes Kalkavan ailesiyle devam eden bu aile öyküsünde çok derin bir tarih vardı.

Şöyle dedim; *"Yazmaya başlarsam bu aile yazgısından birkaç roman çıkar. Birçok öykü çıkar. Ama hepsinin içinde öyle büyük bir aile tarihi var ki, asla unutmayınız. Biliniz ki bu tarihin içinde bir kuruş haram para yoktur!*

Öyle bir aileye mensupsunuz ki, asla dürüstlükten vazgeçmeyen, asla kul hakkı yemeyen bu dürüstlüğü eğer devam ettiremezseniz, hiçbirinize hakkımı helal etmeyeceğim. Sakın bu aile geleneğini asla unutmayacaksınız.



(Soldan) Mukaddes Kalkavan, Nevzat Kakavan ve Kaşif Kalkavan
Fotoğraf- Sevim Tarhan Atasoy.

Bugüne kadar aile içinde ne bir tartışma, ne bir kavga ve nezaket kurallarını aşan hiçbir tartışma yaşanmadı. Ben bu dünyadan göç edinceye kadar ben hiçbir tartışma, kırgınlık istemiyorum. Bu benim size vasiyetimdir."

Şunu anlatmak istiyorum; ekonomik krizler meydana geldiğinde birçok şirket çalışan sayısında azaltmaya giderken biz daima daha fazla çalışan istihdamına önem verdik.

Artık başlarında Metin Kalkavan olmak üzere, Sedef Tersanesi'nde ailemizden üçüncü kuşak görev başındalar; Orkun Kalkavan, kız kardeşim Leyla Mete'nin büyük oğlu Erkan Mete orada, dedesinin adını taşıyan küçük oğlum Kâşif Kalkavan orada.

Sedef Tersanesi'nde nereden nereye geldik; artık üçüncü vardiyaya geçtik. 3000 kişinin yemek yediği bir tersane düşününüz!

Deniz Ticaret Odası'nın kuruluş anılarıma değinmek isterim; Türk Armatörleri Birliği'nde Ziya Kalkavan başkanlığında çalışmalar yapılıyordu. Hatırladıklarımdan bazıları; Mehmet Şekerci, Adil Göksu, Hüsnü Şişmanyazıcı, İsmail Kaptanoğlu çalışıyorlardı.. İstanbul Ticaret Odası'ndan ayrılacaklarını ve müstakil bir Deniz Ticaret Odası kuracaklarını söylüyorlardı..Benim için çok yeni olan bu değişimi önceleri pek değerlendiremeden seyretmiştim. Sorasında bana da görev verdiler. Deniz Ticaret Odası ismiyle orada tanıştım.

Biz bu yılları yaşadık..Bunların hepsi bir tarih oldu.

Bir başka olaya değineceğim; bir zamanlar *"O yaptı, ben de yaparım."* alışkanlıkları vardı. Çağdaş yönetim tekniklerini belki de bilmediklerinden, denizciliğe unutulmaz hizmetler veren koster sahiplerinin yüzde 95'i çok kötü durumla karşılaştılar. Böyle olmaması lazımdı.. Bu kadar hizmet vermiş insanların bu kadar ağır acı çekmemeleri lazımdı. Bu acıların altında yatan gerçekleri görmemiz gerekir; Yöntemleri iyi kuramadığınızda, bütçeleri doğru düzenleyemediğiniz zaman muhakkak bir yerden darbe alınıyor.

Aile Meclisi'nde "Ben 200 sene yaşamak isterim.." dedim. Çok memnun oldularsa da, şaşırdılar! Ben 200 sene lâfımı mecazi mânâda söyledim. Adam 100 sene yaşamış, ama hiçbir tecrübesi yoksa, yüz sene yaşamış olsa ne olacak.

Türk denizciliğinin gelişmesinde Alman Bankası'ndan 200 milyon dolarlık kredinin alınması bir milattır. Bu olay bir teminat mektubuyla başlamıştır. Böylece Türk armatörlerinin sahip olduğu gemilerin dwt'leri artmıştır.

Bazı anılarımı kaydetmeye çalışıyorum; Turgut Özal Başbakandı.. Bir gün resmen önüne atladım ve kendisinden tek istirhamım Tuzla'ya gelerek tersaneleri bizzat görmesiydi. Tersanelerde inşaatı öz kaynak yokluğundan yarıda kalmış gemiler vardı. Bunları görmesini istiyordum. Gerçekten de Tuzla'da tersaneleri gezdi ve her biri için notlar aldırdı. Bir süre sonra gemi inşaatı için krediler çıktı. Bu mücadelenin güzelliği tamamiyle Türk denizciliğinin yücelmesi içindi.

Sanayici olmak çok farklı bir olay.. Sanayici olmak, denizci olmaktan daha zor. Her şeye rağmen en güzel olanı ülkeye hizmet etmektir. Ben bunun huzurunu, gurunu yaşarım.

Çengelköy'deki yaşam

1961 yılında Rize'den ailece İstanbul'da Çengelköy'e yerleştik. Dedemler bizden çok önce Rize'den İstanbul'a göç etmişlerdi. Ben ailemden bir sene önce İstanbul'a geldim ve dedemin evinde kaldım. Daha önce gelişimin nedeni daha iyi bir öğrenim alabilmekti. Çengelköy'de okula başladım. Çengelköy bizim için bir cennet olmuştur, gençliğimizi doyasıya yaşamışızdır. Daha sonra annem babam Erenköy'e taşındılar. Haliyle Erenköy'lü olduk.

22 Mart 1973 günü Fatoş Hanım'la nişanımız oldu. 20 Ağustos 1973 gibi kısa zaman sonrasında evlendik. Üç erkek evladımız olmuştur; Büyük oğlum Orkun Kalkavan 13 Eylül 1974 tarihinde dünyaya geldi. 27 Mart 1978'de Alkın Kalkavan ve 14 Ağustos 1982'de dedesinin adını taşıyan üçüncü oğlumuz Kâşif Kalkavan doğdu. Eğer bir gün sonra doğsaydı, babamla doğum tarihleri gün ve ay olarak ayni olacaktır. Tip olarak da dedesine benzemektedir.

Eşim Fatoş Kalkavan Annem tarafından bir Hantal kızıdır.



Fatoş Kalkavan vitray çalışmalarıyla tanınmakta.

Annem Mukaddes Kalkavan, yine Rize'den akrabalarımızdan olan Hantalzâdeler'dendir. Eşim de Hantalzâdelerin kızlarındandır. 1967 Kız Meslek Lisesi Resim Bölümü'nden mezun olmuştur. 1970 yılında evinde oluşturduğu atölyesinde sürdürdüğü çalışmalarını 1986 yılında Mahir Güven Atölyesi'ne taşıdı. Daha sonra 1998'de Prof. Ahmet *Özol* Atölyesi'ne geçti.

2003 yılından bu yana çeşitli karma sergilere katıldı. Resim çalışmalarına vitray ve mozaik eserleri de eklemekle kalmadı, kendisi gibi sanat aşığı Ruhsar Işıklılar ve Ayşe Pınarlı ile birlikte Art Glastum atölyesini açtı. Kendilerini "cama gönül vermiş kadınlar" olarak tanımlarlar.

Hantal tarafının armatörlüğü çok eskiye dayanır. İmdat, Karaca ve Hüdaverdi gibi çektirme ve gulet tipi tekneleri vardı. Hüdaverdi 650 tonluk bir guletti ki, o devirde çok büyük tonajlı sayılırdı. O yıllarda benzin, gazyağı tenekelerle taşınırdı. Bu çok tehlikeli bir yük demekti. Nitekim Karaca motoru bu şekilde yanarak batmıştır.

Şirketimizin mazisi 1875 yılına kadar uzanır

Günümüzde Turkon Holding'i meydana getiren şirketlerin kökeninde babam Kâşif Kalkavan'ın dedesine kadar uzanan bir tarihimiz vardır ki 1875 yılına kadar gider.

Ailemizde denizciliğe başlamış olan ilk aile büyüklerimiz onlardı. Babamın denize olan ilgisi ve bu konu ile ilgili çalışmaları bir aile geleneği gibidir. Bu tutkuyu derinden paylaşmış ve 1945 yılında gemi işletmeciliğine başlamıştır.

1964 yılında inşa ettirilen 1,500 dwt'luk *"Cafer Kalkavan"* gemisiyle ilk önemli adım

atılmıştır diyebilirim. Aradan geçen on beş yılın sonunda 2,000 dwt'luk *"Selahattin Kalkavan"* adlı ikinci gemi inşa edilmiştir.

Küçük ama emin adımlarla ilerleyen aile şirketi bu tarihten sonra büyüme kararı almış ve sırasıyla 1980'de 3,250 dwt'luk *"Kaşif Kalkavan"*, 1984'te 16.051 dwt'luk *"Rize-K"* , 1985'de 3,250 dwt'luk *"İyidere-K"* , 1989'da 3,800 dwt'luk *"Tolgam"* ve aynı yıl 9,958 dwt'luk *"Nevzat Kalkavan"* gemileri filomuza katılmıştır. 1992 yılında ise 41,052 dwt'luk ilk dökme yük gemisine *"Metin Kalkavan"* adını verdik.



Sedef Tersanesi'nde bir tören sırasında. Fotoğraf- Sevim Tarhan Atasoy.

1993 yılında küçük tonajlı gemileri peyderpey sattık ve yerlerine 40,010 dwt'luk *"Kaşif Kalkavan"* ve 23,960 dwt'luk *"Orkun Kalkavan"* gemileri filoya dahil oldu. Aynı yıl Türkiye'de inşa edilen, ülkenin ilk çok maksatlı konteyner gemisi olan 12,300 dwt'luk (600 teu) *"Mehmet Kalkavan"* ile çok önemli bir atılımı gerçekleştirdik. Amacımız Türkiye ile Amerika arasında konteyneri düzenli hat taşımacılığına başlamaktı. Nitekim 1997'de "Turkon Line" kurularak Amerika ile Türkiye ve Akdeniz arasında düzenli sefer yapan ilk Türk Konteyner hattı işletilmeye başlanmıştır.

Bu dönem içindeki gelişmeler dolayısı ile İstanbul Sedef Tersanesi'nde dört adet konteyner gemisinin inşaası gerçekleştirilmiştir. Gemilerin ilki olan *"Mukaddes Kalkavan"* 4 Temmuz 1997'de, ikincisi *"Besire Kalkavan"* 2 Ocak 1998'de, üçüncüsü *"Alkın Kalkavan"* 24 Haziran 1998'de ve dördüncüsü *"Selma Kalkavan"* 14 Mayıs 1999'da teslim alınmıştır.

Bu yeni, modern ve hızlı konteyner gemiler Turkon Line tarafından işletilmek üzere ABD ile Türkiye arasında seferlerini gerçekleştirmeye başladı.

Kaşif Kalkavan Şirketler Grubu olarak ayrıca Turkon Kara Taşımacılık A.Ş. adlı başka bir şirket daha kurduk. Bu firmamız 100 parçalık TIR filosuyla kara taşımacılığı hizmeti vermeye başladı. Böylece Turkon Kara Taşımacılık A.Ş. ile Turkon Line bağlantısında kapıdan kapıya nakliyat hizmeti sunma olanağını tesis ettik.

Yıllar içersinde liman yatırımımız, enerji alanlarındaki yatırımlarımız, inşaatlarımız, marina işletmeciliği, turizm alanlarındaki yatırımlarımızla büyüme hep devam etmiştir.

Babamla hiçbir zaman baba ve oğlu olmadık. Daima iki arkadaş olduk. Babamın gösterdiği feragati ben onun gibi gösteremedim. Babam asla sorgulayıcı olmadı. Ben ise sorgulayıcıyımdır. Ama artık koşar adım babamın felsefesini kazanmaya çalışıyorum. Sorgulamayı hayatımdan çıkarttım.

Babam hastaydı. Yatağının kenarına oturdum ve *"Baba sakın* ölme..*Bir kere dahi beni sorgulamadın. Bunun cevabını bana vermelisin"* dedim.

Hafifçe güldü; *"Sen soru sorulacak adam değilsin. Yaptıkların hep doğru olmuştur. Neyi soracaktım.."* dedi.

Babamın hayallerinden birini en küçük kardeşimiz Metin gerçekleştirdi. Gayet iyi hatırlıyorum; Türk Armatörleri Birliği'nde bir gün babam "Biz ne zaman okulumuzu yapacağız?" dediğinde ciddiye almadılardı. Buna biz çok üzülmüşüzdür. Kardeşim Piri Reis Üniversitesi'ni tüm zamanların ötesinde çağdaş bir öğrenim kurumu olarak gerçekleştirdi ve onun bu çalışmalarına tüm Türk denizcilik camiası severek katkıda bulundu ve devam edilmekte.

Dolayısıyla sektörün her dalında dürüstçe emek vermenin mutluluğunu yaşıyoruz. Ben ağabeyi olarak kendisine teşekkür ediyorum.

Piri Reis Üniversitesi'nden önce başlatılmış olan ilk büyük atılım Tüdev- Türk Eğitim Vakfı çalışmalarıdır.

Tüdev- Türk Deniz Eğitim Vakfı'nın kuruluşunda yeralmak büyük bir onur olmuştur.



Tüdev - Türk Deniz Eğitim Vakfı tamamı denizcilik camiamızın mensupları olmak üzere 52 kurucu üye tarafından 07 Ocak1993 tarihinde İstanbul'da kuruldu.

Amacı, Türk Deniz Taşımacılığının ileri ülkeler seviyesine erişmesi ve ülkemizin bu konuda ekonomik gücünü refah ve verimliliğini arttıracak denizcilik politikalarının oluşturulması ve hedeflerinin belirlenmesi için gerekli çalışmaları yapmak, yaptırmak ve Türk Denizciliğine hizmet etmek maksadıyla elemanların yetiştirilmesi ve meslek sahibi olmaları için Özel Öğretim Kurumları açmak ve işletmek, mevcut veya açılacak denizcilikle ilgili Öğretim Kurumlarının gerek eğitim ve gerekse tesis açısından gelişmelerine yardımcı olmaktı.

Mütevelli Heyetin adlarını anmak bir vefa borcu olmalıdır. Aralarından bazılarını kaybettik. Onları da minnetle ve rahmetle anıyorum.

İlk kademede süratle omuz veren ve destek olanlar alfabetik sırayla şöyleydi; "Adil Göksu, Asaf Güneri, Ahmet Bedri İnce, Ahmet Hicri İnce, Ahmet Faik Şekerci, Ali Yenidünya, Bahri Mete, Burhan Deval, Bekir Sıtkı Kalkavan, Cemal Şekerci, Cengiz Kaptanoğlu, Çetin Kaya Kalkavan, Emil Butrosoğlu, Engin Kaptanoğlu, Erol Yılmaz Akçal, Eser Tümen, Eşref Cerrahoğlu, Erkan Dereli, Erol Yücel, Faruk Ürkmez, Ferit Biren, Fuat Miras, Halim Mete,

Hıdır Selek, Halis Kalkavan, Hilmi Sönmez, Hüsnü Şişmanyazıcıoğlu, İlker Gülfidan, İrfan Cerrahoğlu, Levent Karaçelik, Merey Gündüz Kaptanoğlu, Metin Çolak, Metin Leblebicioğlu, Mustafa İnandı, Nevzat Kakavan, Necdet Aksoy, Okşan Tokmak, Ömer Zaimoğlu, Pekin Baran, Polat Kurt, Recep Sami Yazıcı, Saeed Rabb Cerrahoğlu, Selim Sohtorik, Selim Sohtorik, Sefer Kalkavan, Selahattin Beyazıt, Süleyman Bursalıoğlu, Şadan Kalkavan, Turgut Kaptanoğlu, Uğur Mengenecioğlu, Zühtü Arkan."

Cengiz Kaptanoğlu ilk okulun inşaatınının daha kısa zamanda tamamlanması için okulda yattığı günler unutulmamalıdır. Erol Yücel, Müfit Yıldırımalp ile bu okulun eğitim standardını sağladı. Selahattin Beyazıt, Pekin Baran ve Eşref Cerrahoğlu ve tüm diğer arkadaşlarımız Tüdev'deki katkılarıyla ve emekleriyle daima hatırlanmalıdır.

15 Temmuz isyan kalkışmasını bir bakıma vatanımızın daha derin bir felaketten kurtulması olarak görüyorum. Bence bu felaketin önlenmiş olması bir mucizedir.

Hayatımda yedi sekiz kere adeta mucizeler yaşadım. Bunlardan birini anlatmak isterim; Mehmet Kalkavan konteyner gemisini inşa ediyorduk. Öz kaynağımız yeterli olamadı ve çok sıkıştık. Gemi düşündüğümüz çok üzerinde bir maliyetle gerçekleşmekteydi. Turgut Özal sayesinde verilen ek krediler dahi yeterli olmamıştı. Armatörler Kooperatifi'nde bulunduğum bir sırada Anadolu Bankası'ndaki müdürlerden biri olan Engin Mete bana "Bankanın müdürlerinden biri bir iş adamına kredi verdirtmiş. Fakat ipotekleri aldırmadan bu krediyi verdiğinden banka yönetimince görevinden azledilmişti. Maalesef kanser oldu ve vefat etti.İki oğlu var. Öğrenim masraflarını karşılayacak imkana sahip değiller. Acaba bu durumu yönetime getirip bir burs sağlamaya yardımcı olur musun?" dedi. Kendisine, "Buna gerek yok. Gerekli olan rakam nedir? Bana söyle ben karşılayacağım" dedim. Şaşırdı ve bana bir rakam söyledi. Bir süre sonra iki gencin benimle tanışmak istediklerini belirtti.

Kabul etmedim ve "Bu iki gencin karşımda mahcup olmalarını asla istemem.. Adımı da vermeyeceksin. Veren elle gören el birbirlerini görmemelidirler" diye tenbih ettim. Her hatırladığımda ağlamaklı olurum; Mehmet Kalkavan gemisinin inşaatı yarıda kalmıştı. Ankara'dan ek kredi çıkartmak için adeta savaş verdim. Ekrem Pakdemirli'ye çıktık. İlk kredi dilimi bize verildi.

Denizcilik Bankası'nın Genel Müdür Muavini bir gün telefon etti. Bir durumdan dolayı Teşvik Belgesi'ndeki bu krediyi veremeyeceklerini söyleyince başımdan aşağı kızgın sular dökülmüş gibi oldum. O zaman ofisimiz Maater Han'da idik. Babamla beraberdik.. Ne yapacağımızı şaşırmış bir haldeyken, bir taksiyle Balmumcu'daki Denizcilik Bankası Genel Müdürlüğü'ne gittim. İçeri girdiğimde müracaat ettiğim kısımdaki genç yöneticiler bana " Aramızda bir konuyu tartışıyoruz.." deyince, neyi tartıştıklarını sordum.

Biri "Bu para bende olsa okul yaptırırdım" dedi. Bir diğeri de "İmkanlarım neler ise öğrenci okuturdum" diye cevapladı. Ben de cevap verdim; "Biz bunların hepsini yapıyoruz. Tuzla'da babamın adını verdiğimiz bir okulumuz var. Orada 70-80 öğrenciye burs veriyoruz.."

Devam ettim; "Hatta isimlerini bilmediğim öğrencilerimiz var. Onları ben okutuyorum."

Şaşırdılar; " Bu nasıl oluyor?"diye sordular.

Engin Mete'nin vefat etmiş Anadolu Bankası müdürlerinden birinin iki oğlu için benden istediği eğitimi yardımı konusunu anlattım. Ben bunu söyleyince karşımdaki üç genç müdür ağlamaklı oldular.

"Ağabey o çocukları okutan sen miydin?" dediler. Meğer o gençlerin arkadaşlarıymış. Olumsuz raporu yırttılar ve bize verilen krediyi onayladılar.

Mehmet Kalkavan konteyner gemisinin tamamlanması, hiç akla gelmeyecek bir olaydan sonra gerçekleşmiştir. Anlattıklarımın izahatı bizim düşünce dünyamızın çok ötesinde yüce gücün takdiri olmalıdır.

Başarının bir yerlerinde "Nasib" denilen bir sözcüğü hatırlatmak isterim; "Allah nasîb ettiyse" deriz. Beklediğimiz, umud ettiğimiz bir şey varsa, o Allah'ın kısmet etmesiyle mümkün olabilir. Hayatımızda alın yazımızı biçimleyen Yüce Allah'tır ve tüm gayretlerimize rağmen bakarsınız o umudlar nasîbsiz kalır. Yaşarken mucizeler oluyor; Dati'den bir anımı anlatmak isterim. Şadan Ağabeyimiz (Şadan Kalkavan) Dati Başkanı olduğu sırada MNG Holding Başkanı Mehmet Nafiz Günal'ı Dati'ye kazandırdı. Çok değişik görüşleri olan, çok geniş yelpazede projeler üretebilen bir şahsiyetti. Bize neleri önerdiyse bizimkiler ayağa fırlamaktaydılar ve her fikrine karşı çıkıyorlardı. Oysa daha başka alanlarda çok daha kârlı yatırımlar yapılabileceğini anlatmaktaydı.

Birgün bana enerji santrali yapmayı önerdi. Bana seninle konuşarak değil, birbirimize bakarak da anlaşıyoruz. Üç elektrik santrali inşa ettik. Bu santralleri ekonomik kriz sırasında sattık. Ama 100 milyon dolardan fazla para kazandık ve bu kazancımızı Sedef Tersanesi'ne yatırdık.

Demek istediğim şudur; Herkes şirketin içini boşaltırken biz şirketlerimize yatırımlar yaptık, istihdamı artırdık. Allah bize haram kul hakkı nasib etmesin ve bir de Allah bize sağlığımıza iyi bakmayı nasib etsin.

Artık Türk deniz ticareti dünya denizlerinde bayrak gezdirmekte. Kendini bu sektöre adayanlar var.

Osman Bey; sizinle çok zamandır tanışıyoruz. İlahî takdirdir ki aile mezarlarımız Karacaahmet Mezarlığı'nda karşı karşıyadır. Bu sektörde inanılmaz bir hizmetiniz vardır. Denizcilik dünyamıza ait yazdığınız eserleri takdirle okuyorum, hizmetlerinizi takdirle ve teşekkürle anıyorum.

İnsanların iyi taraflarını görmek olgunluktur, tevazudur, hoşgörüdür. Mütevazi olmalıyız, bir kişinin varsa ille de kötü tarafını değil, iyi taraflarını görmeye çalışmalıyız.

Bir gün bize de sıra gelecek ve bu fâni âlemden göçüp gideceğiz. Arkamızdan " Çok iyi insandı" denilmesi asıl zenginlik olmalıdır.

MEHMET SALİH KALKAVAN



2 Ağustos 1955 yılında Rize'de doğdum. Dört kardeşiz. En büyüğümüz Nevzat Bey, sonra ablam Leyla Hanım ve en küçüğümüz Metin Bey.

Dokuz yaşında iken 1964'de İstanbul'da Çengelköy'e yerleştik. Ben Çengelköy Mehmetcik İlkokulu'nda dördüncü sınıftan başlayarak ilk öğrenimimi tamamladım.



Mehmet Kalkavan, babası Kaşif kalkavan ve annesi Mukaddes Kalkavan ile Sedef Tersanesi'ndeki törende. Fotoğraf- Osman Öndeş.

İlkokuldan sonra Gemi Yapı Teknik Lisesi'nde öğrenime devam ettim. O dönem biraz haşarı olan bir çocuktum. Spora çok düşkünlüğüm vardı. Galatasaray Futbol Klübü'ne derin tutkunluğum beni futbol sporuna yönlendirdi. Teknik liseden sonra üniversite imtihanlarına girdim. Hayalimde Gemi Makine Mühendisi veya mimar olmak vardı. Mimarlığı kazandım.

Yıl 1972 idi. Herhalde o günlerdeki gençlik hayalleri içersinde spora olan sevgim ağır bastı ve "Ben futbol oynamak istiyorum. Sporcu olacağım" diyerek üniversitede kazandığım bu hakkı kullanmadım.

Babam Kaşif Kalkavan Bey, bizlerin görüşlerine çok değer verirdi. Bir ifadeyle; çok demokrat ruhlu bir insandı. Beni engellemedi ve 1977'de profesyonel futbol yaşamına başladım. Yedi sene Sarıyer Futbol Klübü'nde süper ligde futbol oynadım. Futbol yaşamım çok başarılı geçti. Futbol döneminde hem işe gidiyor, hem de Birinci Lig' deki [(2)]Sarıyer Spor Kulübü' nde spor yaşamımı sürdürüyordum. Taki 1984 yılına kadar.

Babamın bir gün iş yerimiz olan Maater Han' da, benimle gelecekle ilgili konuşması üzerine başarılı profesyonel futbol yaşamımı bitirme kararı aldım ve aile işimize tamamen dönüş yaptım.

Yirmi sekiz yaşındaydım; futbol yaşamım böylece sona erdi. Fiilen iş hayatının içine tam gün çalışacak şekilde dahil oldum. Bu tarihlerden sonra aile şirketimizde çeşitli sorumluluklar aldım.

2) *1940 yılında kurulan kulübün renkleri lacivert-beyazdır. Lacivertin asaleti, beyazın ise temizliği simgelediği kabul edilmiştir. 1982-1994 ve 1996-1997 yılları arasında Türkiye 1. Ligi'nde oynamıştır. 1. Ligde oynadığı yıllar boyunca çok başarılı sonuçlar alan takım uzunca bir süre İstanbul'un 4. büyük takımı olarak gösterilmiştir.*
Mehmet S. Kalkavan, Sarıyer Spor Kulübü'nün yetiştirdiği şöhretli futbolcular biri olmuştur.
Kaynak: "Sarıyer'de Spor ve Sarıyer Spor Kulübü Tarihi 1940-1988).



(Soldan) Sena Kalkavan, Süheyla Kalkavan, Mehmet Salih Kalkavan ve Selma Kalkavan.

Genellikle dışarıda çok fazla görünmek istemeyen bir yapıya sahibim. Tüdev Vakfı Yönetim Kurulu'nda iki yıl görev aldım. Bunun haricinde derneklerde faaliyetlerim oldu. Tamamiyle kendi grubumuzun bünyesinde, muhtelif konularında sorumluluklar alarak yaşamımı sürdürmekteyim.

1981 yılında 26 yaşındayken bir Kalkavan kızı olan müstakbel eşim Süheyla Hanım'la evlendim. Çok köklü bir Kalkavan grubundan geldiğimizi gururla ifade etmek isterim. Hatta kızlarım zaman zaman *" Biz öz be öz Kalkavan çocuklarıyız.."* diye gurur duyduklarını söylerler.

İki kızımız var; Selma ve Sena.

Selma, İsviçre'de College – Du Leman' da Lise ve Glion'da[3] Turizm eğitimi gördü. Ardından Milano'da moda öğrenimi aldı.

3) *Glion University- 1962'de Walter Hunziker ve Frédéric Tissot tarafından yüksek derecede otel yönetimi ve turizm işletmeciliği amaçlı olarak kurulmuş olan bir öğrenim merkezi (Glion Institute of Higher Education- GIHE).*

Sena, İngiltere' de Cass Bussiness School' da İşletme öğrenimi almıştır. 2 yıldır grup dışında büyük bir danışmanlık şirketi olan PricewaterhouseCoopers'da çalışmaktadır. Eylül 2017 itibariyle yine İngiltere' ye gidecek olup, tamamlayacağı masterdan sonra Turkon'a katılacak ve mesleği ile ilgili sorumluluklar alacaktır.

Yaşamı doludizgin çalışmak olarak algılamıyorum. Üretici olmayı çok seviyorum. Ailemizin mazisine baktığımda mazimiz 1875 yılına kadar gidiyor. Büyük dedelerimiz hep denizci olmuş. O insanlar denizci yetiştiler ve denizlerdeki yaşamdan, denizlerin meşakkatinden mutluluk duydular. Onlar geleneksel denizciydiler. Zamanla sanayici tipi armatörlükler doğdu.. Aradaki fark, geleneklerden gelenlerin ilk önceliklerinin denizlerdeki yaşam oluşudur. Biz böyle bir kuşağı temsil ediyoruz.

Babamın ismini taşıyan büyük dedemiz, Karadeniz'de yelkenli teknesiyle seyrederken dümen yekesinin boğazına geçmesiyle vefat etmiş...Bu üzüntü dolu olay denizlerdeki yaşamın ne denli meşakkatli olduğunu göstermektedir. Onlardan bizlere intikal eden bu meslek, açıkçası onların bizlere bıraktığı çok değerli bir emanettir, vasiyettir.

Bizler de denizci geleneğimize sahip çıkmaktan hudutsuz mutluluk duymaktayız.

Dünyaya bakışımın temelinde sanata olan tutkum gelir. Çok kitap okurum, musikiye derin bir ilgiyle bağlıyım. Hobilerim genellikle sanat ağırlıklıdır; kara kalem resim çalışmalarım hep devam etmiştir. Türk musikisine hayranım. Udî olduğumu söylemeliyim. Zaman zaman udumu alarak özellikle eski bestekarlarımızın eserlerini geçmek ve güftelerini terennüm etmek, beni çok mutlu etmektedir.

Ney üflediğimi, musiki diliyle Neyzen olduğumu da ilave etmeliyim.

Dostlar meclisinde şarkı söylemekten büyük keyif alırım.

Koleksiyon merakım vardır. Bunları resim, hat ve İznik Çinileri olarak belirtebilirim.

METİN KALKAVAN



Metin Kalkavan Kâşif Kalkavan ve Mukaddes Kalkavan'ın dördüncü çocuğu olarak 17 Ağustos 1959 tarihinde Rize'de dünyaya geldi. Ağabeyi Nevzat Kalkavan, Ablası Leyla Kalkavan, kardeşi Mehmet Kalkavan'dır.

Yaşam ve meslek öyküsünü şöyle anlatmıştır; "Çocukluğuma dair anılar Karadeniz hırçın manzaralarıydı. Evimiz deniz kenarının üzerinde bir yerde, çok zor koşullar açıkçası yaşamla mücadele veriliyordu. Evlerde su yoktu ve çaresizlik içinde kuyulardan, derelerden güğümlerle su taşınırdı. Elektrik ise hatırlıyorum, daha yeni gelmişti.

Ben doğduğumda ailemiz otobüsçülük yapmaktaydı. Bizim iki otobüsümüz vardı. Ulusoy ailesi de otobüsçülük yapardı. Onların da iki otobüsü çalışırdı.

Baba tarafım öncesinde denizciymiş. Dedem çok küçük yaşta yetim kalmış. Zira babamın dedesi olan Kâşif Dede, Sinop civarında yelkenliyle dümen tutarken, Yeke Boğazı'na geçip maalesef vefat ediyor. Cenazesi getirip Sinop'ta defnetmişler. Mezarı Sinop'tadır.

Yokluklar içersinde Karadeniz'in azgın dalgalarıyla mücadele veren nice Karadenizli aileden biriyiz. Ablam, ağabeyim ve kardeşimle birlikte denizde çok kayıp veren iki ailenin evladıyız. Bir tarafımız Hantal soyundan, bir tarafımız Kalkavan soyundan gelmektedir.

Hantal ailesi, Kafkasya'dan göç etmişler. Oturaklı, büyük yelkenli teknelere "Hantal" denildiği gibi, denizin bağrında usta olmuş kişilere de "Hantal adam" denilirmiş. Bir bakıma hantal olmak deniz adamı olmak anlamında kullanılmıştır.

Rize İyidere'de Meteler, Kalkavanlar, Hantallar gibi üç büyük aile vardır. Esas denizci olan aileler Hantallar ve Kalkavan'lardır.

Dedemin dayıları olan Hantallar, varlıklı bir aileydi ve çok geniş saygınlığa sahiptiler.

Sahip oldukları "Karacalar" isimli çektirme Türkiye'nin en büyük ahşap teknesiydi.

Babam da çok küçük yaşta onların yelkenli teknelerinde çalışmaya başlıyor. Demektir ki Kaşif Kalkavan ailesinin denizlerdeki hikayesi böyle başlamıştır. Ancak deniz bakkalığı denilen bu deniz ticareti öyle aman aman bir geçim kaynağı değildir. Çaresiz büyüklerimiz bir süre kamyonculuk, otobüsçülük yapıyorlar. Kamyonculuk ve otobüsçülük o yıllarda karadan ulaşım yollarının çok zor olduğu Karadeniz'de çok önemli bir ticaret sayılmıştır. Geçim koşullarının alabildiğine zor ve yokluklarla dolu olduğu o yıllarda, annem o kadar beziyor ki bana hamile kalmış olmasına rağmen istemiyor. Zira bir çocuğu daha olursa, ailenin geçim koşulları daha da zorlaşacaktır. Bu nedenle adeta hata yapıyormuş gibi utanıyor!

Babam hayli zaman Samsun, Trabzon bazen Ankara'ya kadar otobüs şoförlüğü ve servisçilik yapmıştır. Burada ailemizin sıkıntılarını anlatacak bir olaya değinmek isterim; Sonunda annem bir gün babamdan düşük yapmak için ilaç istemiş. O sırada annem bana hamiledir..

Babam da düşük için iğneyle yapılan ilacı almaya karar vermiş. Babamın gittiği bir sabah, çok sevdiğim bir yakınımız olan Cemile Teyze, tesadüfen bize geliyor. Anneme 'Ben bir rüya gördüm. Çok üzüldüm ve korkuya kapıldım. Ne yapmayı düşünüyorsan sakın ola ki yapma' diyor. Annem Cemile Teyze'nin bu sözleri karşısında şaşırıyor ve çektikleri sıkıntılardan dolayı bir çocuk daha doğurursa, ailenin geçim zorlukları daha da artacağından babamla konuşarak kendisinden düşük yapmak için iğne istediğini söylüyor.

Cemile Teyze çok saygı duyulan bir komşumuzdu. Babam ona da hürmet ederdi. Anneme dönerek "Allah her evladın rızkını verir. Asla böyle bir hataya düşmeyiniz" diyor ve anneme ilacı kullanmayacağına dair, babamın üzerine yemin ettiriyor. Babamın iğneleri getirmesine karşın, anneme Cemile Teyze'nin sözlerini babama anlatıyor ve iğneleri kullanmıyor!

Beni Cemile Teyzemizin rüyası kurtarmıştır. Annem bana hamile olduğu günleri, 'Karnım, dizime vururdu' diye anlatırdı. Zira tam bir tosuncuk gibi altı kilo doğmuşum. Annem çok sıkıntı çektiğini söylerdi. Sonrasında şeker hastası oldu. Bir bacağında, benim doğumumdan sonra şişlik kalmıştır.

Dört yaşıma geldiğimde Rize'den İstanbul'a taşındık ve Çengelköy'de, dedeme ait bir evde yeni bir yaşama başladım. Dedemin evi deniz kenarından biraz yukarıda, küçük, müstakil, bahçeli bir evdi. Kısa zamanda Boğazın yaşamına alıştım, bu yaşamı çok sevdim ve Çengelköy'de çok mutlu bir çocukluk yaşadım.

Misket oynardık.. Cam misketler, rengarenk misketler bizler için büyük bir tutkuydu. Sonra , çelik çomak oynardık ve çok da eğlenirdik. Fakat futbol, o günlerde en sevdiğim oyun oldu.

Çocukluğumun sekiz senesi dedemin o çok mütevazi evinde geçti. Yaşım küçük olduğu halde ben de ilk okula gitmek istiyordum.. Sonunda annemle teyzem beni alıp Mehmetçik İlkokulu'na götürdüler. Müdür benim bu heyecanımdan dolayı beni kutladıysa da "Evladım yaşın daha çok küçük.. Seneye gel, o zaman kaydını yapalım.." deyince, Annem 'Bak oğlum müdür bey yaşının çok küçük olduğunu söyledi. Seneye başlayacaksın' diye beni ikna etmeye çalıştı. Oysa annemin beni eve götürmesine karşı çıktım ve iki elimle merdivenlere öylesine sarılmışım ki beni oradan kimse ayıramadı!

Bir taraftan da 'Ben okumak istiyorum, bir yere gitmiyorum' diye ağlıyor, bağırıyordum. Benim böyle direnmem karşısında teyzem bakmış ki olamayacak, müdüre gidip, bir çare bulmasını rica etmiş.

Müdür, 'Hanım bu bir kanun.. Çocukların okula başlama yaşları kanunla belirtilmiş. Ama bu yavrucak çok okumak istiyorsa, ben sizin Vesil Hoca'yla konuşmanızı öneririm.. O alırsa belki çözüm bulunabilir' demiş.

Teyzem bu sözlerden biraz umutlanarak geri geldi ve beni alıp annemle birlikte Vesil hoca'nın huzuruna götürdü. Vesil Hoca dinledi dinledi ve sonunda gülerek " Pekala, başlasın bakalım bu genç adam." diye de takıldı..

Altı yaşında okula yazıldım. O öğretmenimi o kadar sevdim ki, kendisi ile hiç kopmadık. Çocuğu yoktu. Ömrüm boyunca onu unutmadım ve her fırsatta ziyaretine gitmişimdir. O da vefat edinceye kadar beni oğlu gibi karşıladı. Nice sohbetler yapardık.. Allah rahmetler eylesin. Mükemmel bir öğretmendi. Benim için yeri çok özeldir.

Mehmetçik İlkokulu'ndan, Beylerbeyi Ortaokulu'na geçtim. Kar, yağmur, çamur arabaya biniyorsunuz, yürüyerek gelip gidiyorsunuz. İşte o dönem inşaatını yaptığımız küçük bir gemimiz vardı. Çok keyifli günlerdi. Yokluktan mücadeleyle, tırnaklarımızla kazı kazıya yol alıyorduk Yine ce umud dolu, çok anlamlı, keyifli günlerdi. Bu başarının verdiği haz parayla satın alınamaz bir değer.

Babam bizi gittiği her yere götürürdü. Henüz dört yaşındayken "Kardeşler" motoruna gitmiştik. Henüz dört yaşındaydım. Su almak için, yağ tenekelerinin ucuna halat bağlar, denize

sarkıtır, su çekerlerdi. Bir gün ben de deneyeyim dedim. Ama teneke su dolunca ağırlaştı. Onu çekebilecek kadar gücüm olmadığından tenekeyi suya geri bıraktığımı hatırlıyorum.

Ahşap gemilerden, yelkenli motorlu çektirmelerden, guletlerden sac gemilere geçiş başlı başına bir devrimi anlatır. 1965'den başlayarak 1980 yılına kadar aralıklarla gemi inşa ettik. Zor, öğretici ve bir yandan da keyifli zamanlardı.

Ortanca ağabeyim Mehmet Kalkavan tam bir futbol tutkunuydu. Sarıyer Futbol Kulübü' nde çok başarılı bir futbolculuk yaşamı da olmuştur. Kendisiyle sokakta top oynardık. O dönemde, en büyük ödülümüz top ve krampondu. Ailelerin çocuklarına bisiklet alabilmeleri öyle kolay bir imkan değildi. Ama her çocuk gibi bisikletim olsun diye nice rüyalar görmüşümdür. Babam bana beşinci sınıfa giderken bisiklet aldığında dünyalar benim oldu sanmıştım.

Bizler yoklukları görerek, yaşayarak büyüdük ve başarılı olduk.

Bizler yoklukları görerek, yaşayarak büyüdük ve başarılı olduk. Başarmanın nelere mâl olduğunu bilerek bu noktalara gelebildik. Aslında o dönemdeki yokluğu ve kısıtlı kaynakları görmek, yaşamak da bana göre bugünlerle kıyaslayabilmek adına bir şanstır.

Günümüzdeki kuşakların en büyük eksiklerinden birisi yokluk görmemeleridir. Bu onların bir kusuru değil; gerek ailelerde ve gerekse ülkemizde ve bütününde dünyada çok hızlı değişimler meydana geldi. Türkiye yokluklar ülkesi olmaktan çıkarak büyüdü, güçlendi. Öğrenim imkanları hızla arttı. Teknik ve teknoloji müthiş devrimlerle yaşamı hemen bütünüyle yeniledi. Biz sınırlı kaynaklarla büyüyen son nesil olduk!

Oyuncaklarımız yoktu. Hatta oyuncaksız büyüdük. Yokluklar içersinde bir tane kokulu silgi bulabildiğimizde sevinirdik. Babam elimden tutup Sirkeci'ye götürüp top ve krampon aldığında, bir hafta onlarla uyudum. Sokağa çıkartıp topa vurmaya, ayakkabıyı kirletmeye kıyamadım. Şimdiki gençlere ne alırsanız alın umurlarında değil. Bu da çocukları, bizden çok farklı ve doyumsuz hale getiriyor. Çünkü kolay ulaşılan ödüller, değerini yitiriyor.

Kardeşler motoru Silivri'de batıyor

Babam 60'lı yılların başında "Kardeşler" isimli 200 tonluk ahşap teknede armatörlük, denizcilik yapardı. Ailenin Rize'de kalan kısmı ise otobüs işletmeciliğine devam ettiler. "Kardeşler" motoru 1964'de Silivri'de battı. Yoklukla kurulan bir deniz yaşamı için bir teknenin batması tam bir yıkım olurdu. Batan teknenin makinesi denizin altından bin mücadeleyle çıkartılır ve yeniden bir başka motora monte edilmeye çalışılır ya da sermaye yapılırdı.

Babam 1965'de 6-7 ortak ile ilk sac tekne yapımına girişiyor. Haliç'te çoğunlukla Sadi Birkök Tersanesi'nde gemi inşa eden Rafet Beyler vardı o zaman. Babam çok çalışkan ve sabırlı ve direnç dolu muhteşem bir insandı. Zamanla durumunu biraz düzelttikçe kardeşlerini teker teker İstanbul'a alıyor ve birlikte çalışmaya başlıyorlar.

İnşaatını tamamladıkları 525 tonluk gemiye, o dönemin Sanayi Bakanı Seyfi Öztürk'ün adını veriyorlar. Bir süre sonra diğer ortaklar ayrılmak istemişlerdir. Bunun üzerine babam üç beş kuruş daha kazandıkça onların çoğu hisselerini satın almıştır. Çoğunluk hisseler bizde olduğundan gemiye dedem adı "Cafer Kalkavan" ismi veriliyor. O yıllarda inşa edilen her kostere bir süre sonra boy vermek bir modaydı.. Cafer Kalkavan'a da boy veriliyor ve 825 tona çıkartılıyor.

70'li yıllardan sonra tonajlar büyümüştür.

Eski denizci akrabalardan veya Karadenizli komşulardan dinlemişsizdir; " 500 tonluk bir tekne yapıldı mı.. Buna nereden yük bulacaksın.." derlerdi.

1970 yılında itibaren bu döngü giderek değişmeye başladı ve tonajlar 2,000 derken 3,000 dwt.'na doğru yükseldi.

1972 yılında, Erenköy'e taşındık. Necati ve Selahattin Kalkavan amcam aileleriyle Erenköy'e yerleşmişlerdi. Biz de amcamların semtine taşındık. Babam amcamlarla 1986 yılına kadar ortaklık yaptı.

Amcamlara yakın olmak isteyince Boğaz sefası bitmişti. Erenköy, Çengelköy'e nazaran daha gelişmiş, Bağdat Caddesi'ne yakın ve farklı bir ortamdı. Erenköy civarında Suadiye Lisesi ve bir de Mehmet Beyaz Lisesi vardı. Başka da lise bulunmuyordu..

Mehmet Beyaz Lisesi'ne kaydoldum ve sınıf öğretmenim Gönül Eti Hanım bana daha başarılı bir öğrenci olmak için unutamayacağım derecede yardımcı olmuştur. Son derece vefakar ve mesleğine düşkün saygın bir öğretmendi. Kendisiyle ilkokul hocam gibi okuldan sonra da uzun yıllar görüşmeye devam ettim. Fizik, kimya, matematik derslerine girerdi. Bende büyük emeği vardır. İlkokul hocamı ve Gönül Hanım'ı asla unutmam.

Eşi Çayırova Şişecam'da Cam Elyaf'ın Genel Müdürü'ydü. Bize ağabeylik yapmıştır. Üniversite imtihanlarına gireceğimiz bir dönemde ziyarete gittik. Ben, 'Gemi inşa mühendisi olmak istiyorum' demiştim. Neden diye sordu. 'Tersaneler kurup gemiler yapacağım, gemi inşa etmek istiyorum' diye yanıt verdim. 'Sen mühendis değil, işletmeci ol. Şirketinde bir sürü gemi inşa mühendisi çalışsın.' dedi ve bakış açımı değiştirdi.

Üniversite imtihanına girdiğimde, 20 tercih hakkı olduğu halde, beş tercih yaptım. Tercihim hepsi de işletmeydi. Birinci tercihim olan Boğaziçi Üniversitesi'ne girdim. Bizim Lise'nin tarihinde Boğaziçi Üniversitesi İşletme Fakültesi'ni kazanan ilk öğrencisi ben olmuşumdur.

Devlet Lisesinden oralara gelebilmek kolay değildi, ama çok çalıştım. Bu başarımda öğretmenimin de büyük katkıları oldu.

Oturduğumuz apartmanda, Boğaziçi'nde okuyan büyük sınıflardan ağabeyimiz de vardı. Boğaziçi Üniversitesi bana ayni zamanda Boğaziçi'nin güzelliklerini doyasıya yaşamak imkanını vermiştir.

Boğaziçi Üniversitesi'deki yıllar

Boğaziçi Üniversitesi'nde çok keyifli yıllar yaşadım. Lisede Almanca okuduğum için Boğaziçi hazırlıkta bir dönem kaybettim. Almanca'dan İngilizce'ye geçmek kolay olmadı.

Sınıfımızın futbol takımı vardı. Okulumuzun da futbol takımı vardı. Hepsinde kaptanlık yaptım. Güzel bir çevrem ve anılarım oldu. Son senelerimde zaman zaman şirkette çalışma yapıyordum. Bu çalışmalarım bir nevi staj gibiydi. Ardından İngiltere'de öğrenim almamın önemini farkettim. O kadar ki bu amaçla İngiltere'de öğrenim kurumları arasında araştırmaya başladım. Muhakkak İngiltere'ye gitmeliydim!

Boğaziçi Üniversitesi'nden 1982 döneminde mezun oldum. Bizler çok zor yıllarda öğrencilik yaptık. Her yerde grevler, lokavtlar vardı. Fabrikalar basılıyor, idelojik karşıtlık gençcecik

insanları katletmeye götürüyordu. Terör yüzünden okula gitmek değil, yolda gitmek bile tehlike arz ediyordu. Terörün kasıp kavurduğu o yıllarda sabah evden helalleşip çıkardık, akşam eve dönüşümüze şükrederdik. Olay olmayan üniversitemiz yoktu, ama biz şanslıydık.

Kent merkezine uzak olduğumuz için kurtarılmış bölge gibiydik. Sadece 1 Mayıs 1977'de okulumuz rektör tarafından güvenlik sebebiyle üç gün kapatıldı.

Yine de herkes fikrini açıkça söylerdi. Şimdinin çok ünlü iş adamları o zamanlar sol söylemlerle konuşurlardı, ama bir çatışma olmazdı. Kendimi sağ - sol çatışmalarından hep uzak tutmaya önem verdim. Benim asıl tutkum spordu, futboldu.

O dönem Fenerbahçe Genç Takımı'nda oynuyorum.

Futbol merakımın özünde Fenerbahçe hayranlığım vardır. Sonunda Fenerbahçe Genç Takımı'na alındım. Maçlardan sonra okula giderdim ve okuldan sonra idmana yetişirdim.

Çok kısıtlı imkanlar içinde futbol oynamışızdır. İdman diye bol bol yürürdük.. Fakat ben koyu bir Galatasaraylım! Bu belki şaşırtıcı gelecektir.

Adım Metin Oktay'dan geldiği için Galatasaraylıyım. Ama neden; Necati Kalkavan Amcam koyu bir Galatasaraylı olduğu için benim adımı Metin koyuyor. Arif Amcamın oğlunun adını da Çetin Turgay koyuyor. O da Turgay Şener'den geliyor.

Ben, Erenköy'deki evimize yakın diye Fenerbahçe'yi tercih etmişimdir. O zamanlar ağabeyim de Fenerbahçe Genç Takımı'nda oynuyordu. Giderek daha başarılı bir futbolcu olunca bu kez hocamız beni A Takıma göndereceğini söyleyince bir aileye bir futbolcu yeter diye düşünüp futbol oynamayı bıraktım. Çünkü futbolu spor amacıyla oynamayı, fakat asıl okumayı ve öğrenimde başarılı olmayı tercih etmekteydim.

Eğitimim bu noktadan sonra işimizdeki ihtiyaçlara göre şekillendi. O günlerde şirket hızlı bir büyüme içerisindeydi. Sahip olduğumuz gemi sayısı üçe yükselmişti. O zaman yurt dışı araştırmalarım başladı. Birçok kişiyle temas sağladık.

Plymouth'da çok köklü bir eğitim kurumu olan Politechnic College'de öğrenim gördüm.

Kaptan Necmettin Akten Plymouth Üniversitesi'ne gitmemi önerdi. Plymouth'da çok köklü bir eğitim kurumu olan Politechnic College'de öğrenim gören Türk var mı diye araştırırken Asaf Güneri'nin göndermiş olduğu ve bu kolejin ilk Türk öğrencisi olan Nezih Manavoğlu'nu bulduk.

Denizcilik okumuş olan Nezih Manavoğlu'na bir mektup gönderdik. Böylece oranın ilk lisans üstü diploma talebesi Hilmi Sönmez Bey, ilk master talebesi de ben oldum.

O dönem akademiydi, bir müddet sonra üniversite olmuştur. Sonraları oraya yeğenlerim de dâhil olmak üzere birçok Türk talebesini gönderdim. Denizcilik okudular, diploma kursu aldılar, master yaptılar.

1977'de hazırlık birinci sınıfa başlamadan önce üç aylığına İngiltere'ye dil kursuna gitmiştim. O yıllar çok zor dönemlerdi; giderken okul parasını cebimize koyup ülkeden çıkamıyorduk; Çok sıkı bir denetim vardı. İngiliz lirası banknotları gömleğimin yaka iç kısmına gelecek şekilde kravatıma dikip gümrük denetiminden geçtiğimi hatırlıyorum.

Eğitim için yurtdışında bir okula giden öğrenicinin zorunlu ihtiyacı olan parayı bile yurtdışına çıkartması yasaktı! Bugünlere nasıl geldik.. Günümüz kuşağı bizim çektiklerimizi haliyle bilmiyor..Ülkeden para çıkarmak yasak. Dışarıya para göndermek de çok zor yıllardı.

Turgut Özal bu ülkede muazzam bir devrim tesis etmiştir. O nedenle Turgut Özal'ın bu ülkeye katkıları unutulamaz. Türk parasını koruma namına yıllarca boş yere debelendik. Bence bunlar hep kayıp yıllardır!

İngiltere'de "Greek Londener" derlerdi..

Londra'ya yerleşmiş önemli sayıda Yunanlı armatör vardı. Onlara "Greek Londener" derlerdi. Hepsi başarılı armatörlerdiler.

O tarihte Türk armatörleri off-shore şirketler kurmaya başlamıştı. Onların varlığını duyuyorduk. Londra'da Yunanlı armatör çoktu, fakat Türkler yeni yeni gitmeye başlamıştı. Yetmişli yılların ikinci evresi Türk denizciliği adına önem arz etmektedir.

O yıllarda uluslararası anlamda sayabileceğimiz beş altı Türk armatörü vardı. Ardından yeni kuşak eğitimle biraz daha yurtdışına açıldı. Bu yıllarda Nuri Cerrahoğlu'nun Cerrahoğulları, İrfan ve Eşref Cerrahoğlu'nun Cerrahgil, Pekin Baran'ın Denizcilik AŞ, Hilmi Sönmez'in Sönmez Denizcilik, Asaf Güneri'nin Zihni Denizcilik firmaları ardından ayni adımları atan daha düşük tonajlı firmalar oldu.

Hilmi Sönmez Bey'in Plymouth Politechnic College'de öğrenim görmek üzere dışarıya gitmesinden sonra Sönmez Denizcilik'in yükselişi de bu tablonun bir parçası olarak sayılabilir. Böylece 15-20 bin dwt. üzerinde beş altı gemisi olan gittikçe büyüyen armatörler oluşmaya başladı .

1950'lerde, 60'larda sektör nasıl diye bakacak olursanız; Avni Meserretçioğlu, Hüseyin Avni Sohtorik, Haşim Mardin, Malik Yolaç, Ali İpar, Rıza ve İbrahim Kalkavan, İsmail Kalkavan gibi armatörleri sayabiliriz.Benim verdiğim örnekler, bu kuşaktan sonra gelenlerdir.

Firmamız başlangıç yıllarında Kefeli Hüseyin Han'da idi.

1985'de yurtdışından döndüm ve çalışmaya başladım. Babamın firması Kefeli Hüseyin Han'da idi. Bu han Karaköy-Kadıköy vapur iskelesinin hemen karşısındadır. Türk Armatörleri Birliği ilk genel kurul toplantısını buradaki ilk merkezinde yapmıştır.

Bizim firmamız bu hanın ikinci katındaydı. 1987'de Karaköy'de Gümrük Sokak No.18'deki Maater Han'a taşındık. Özel dizayn edilmiş, gece mavisi bir yapı. Halıları mavi beyaz olan bir çatı katıydı.

Mimar yeğenlerimizle ve kuzenlerimizle oturup karar verdik. Bizim kuşaklar yurtdışından gelmeye başlayınca dışarıyla temas kolay sağlanmaya başladı ve bu durum denizciliğe büyük ivme kazandırdı. Dışarıyla ilişki sağlamak çok önemliydi. Çünkü o günlerde, alım satım, büyük piyasaya giriş, finansman, brokerlik, aklınıza ne geliyorsa, tüm bunların yani denizciliğin merkezi Londra'ydı. Bu nedenle yurtdışı ile ilişki kurabilmek, görülmez en büyük itici güçlerden biriydi. O süreçte aileler çocuklarını özellikle İngiltere'ye göndermeye başladılar. Ülkede örneğin 1 milyon dolarınız varsa, bu parayla 1000 tonluk gemi alırken, aynı parayla yurtdışında daha büyük gemiler satın alabiliyordunuz. Bağlantılar olmadığı için önce bir bocalama dönemi oldu ve Türkiye'deki ufak kosterlerin değeri yükseldi. Aslında hak etmedikleri halde yükseldi.

İngiltere'de yerleşmeye başlayan Türkler dolayısıyla yeni kuşağın dışardaki temasları farklı bir büyüme getirdi. O yıllar artık uluslararası arenaya çıkış noktası oldu. Gemilere ve o piyasaya ulaşım birkaç kişinin tekelinden çıktı. Daha önce 'Bana bir gemi bulur musun?' dediğiniz zaman bunu yapabilecek 3-5 kişi vardı. Gemi görmeye gider misin diye bir talep geldiğinde, finansman imkânı, dış banka bağlantısı gibi gereken özelliklere sahip çok şirket bulamazdınız. O kuşakla beraber bu durum aşıldı.



Metin Kalkavan, merkezi Londra olan dünyanın en eski denizcilik yayın grubu Lloyd's List tarafından düzenlenen törende.

Yurtdışından döndükten sonra ailemizin firmasında çalışmaya başladım. Ailemizdeki diğer gençlerimizi denizcilik alanında yurtdışında öğrenim almaları için teşvik eden ben oldum.

İngiltere'den döndükten sonra benim için unvan önemli olmadı. Aile şirketimiz olduğu için her işi yapıyorduk. Babam, amcalarım, ağabeylerim vardı. Küçük bir şirkettik. O şirket bizim için her şeydi. Böyle bir duygu olunca, en basit işi de yapıyorsun, genel müdürlük de.

Gemiyi bağlarken, önce 'Ağabeyine sor, Babana sor' gibi aşamalar ve alışkanlıklar hâlâ devam ediyordu. Ancak bir müddet sonra da karar verebiliyordum.

Ortada bir unvan olmasa da "Metin Bey kimdir" denildiği zaman, patronlardan biri olduğunuz kabul ediliyordu. Hal böyle olunca da genel müdür gibi sıfatlara ihtiyaç kalmıyor. İlk kartvizitimde ne unvan yazdığını hatırlamıyorum bile. Benim için o zaman sadece elimdeki işleri başarmak önemliydi.

Ben Aslan burcuyum; iki ağabeyim, annem ve babam hep aslan burcuyuz. Bunun da bir sebebi var; Dedeler, babalar denizci olduğu için, o dönem ekimde, kasımda tekneyi çekiyorsun, bakıma alıyorsun. Bu durumda, baba ne zaman seferden dönerse, annem hamile kalıyor doğal olarak. Bunlar işin mizahi yönü elbette. Ama bir de aynı ortamın içinde bu kadar lider kişiliğin anlaşabilmesi konusu var.

Her Karadenizli ailede olduğu üzere bizim ailede herkes liderdi. O nedenle ben "Yeter ki işi başarayım" düşüncesindeydim. Deniz Ticaret Odası'ndaki Yönetim Kurulu Başkanlığı görevimden önce şirketin mutfağındaki şef bendim, tüm araştırmaları, geliştirmeleri yapardım.

Deniz Ticaret Odası'nda , kendi şirketimizle, sektörle ilgili bir çok kurumda öğrenmek için çok çalıştım. Sektörle ilgili her konuyu araştırarak, öğrenip yaşayarak deneyim elde ettim, karşılaştırdım.

Tam bir işkolik yaşam sürdürüyordum. Babam çok çalışkan olduğundan, biz de çok çalışıyorduk. 1984 yılında evlenmeye karar verdim. Gezmiyorum, tozmuyorum, gece hayatım yok, bari bir ailem olsun istedim. Gönül işte, teyzemin kızına Işık Hanım'a aşık oldum!



Metin Kalkavan ve eşi Işık Kalkavan. Fotoğraf- Sevim Tarhan Atasoy.

Müstakbel eşim Işık o dönem tıp fakültesinde okuyordu.

Rahmetli kayınpederim albay olduğu için neredeyse her sene başka şehirlere tayini çıkardı. Dolayısıyla birbirimizi çok az gördük. Önceleri İzmir'de oturuyorlardı. Orada fotoğraflarını gördüm. Anneannem ve dedem İzmir'deydi. Yazları bize gelirlerdi.

Tıp Fakültesi'nde okurken karşılaştığımız ve sohbet ettiğimiz zamanlar olmuştur. Doktor olduğu için başta akraba evliliğine hiç sıcak bakmadı. Sonra bu riski aldı. 1986 yılında evlendik.

Birbirinden iyi kalpli Cemile Ecem, İrem, Dilara ve Mukaddes Sedef adlarını verdiğimiz dört kızımız var. Bana göre, evlilik güzel bir kurum. Çok uzun zaman bekâr kalmayı hiç de mantıklı bulmuyorum.

27 yaşında çocuk sahibi oldum. Çocuk büyütmenin belli bir yaşı var. Onlarla büyüyorsunuz. Evlenmemin de ayrı hikâyesi var. O dönem doktorlar için zorunlu hizmet mecburiyeti vardı. Ben İstanbul'dayım. İşimden dolayı bir yere gitme şansım yok. Bu koşullar altında nişanlandık. Doktorlara mecburi hizmet olunca bizim işimiz kuraya kaldı. Kurada İstanbul çıkarsa memnun olacaktık. Başka bir yer çıkarsa iki yıl mecburi hizmet için o kente, kasabaya veya başka yerlerdeki hastahaneye gidecekti. İstanbul'dan başka şehre gidebilmeme imkân yoktu ve tüm endişelerimize rağmen çok mutlu olduğumuz bir sonuç meydana geldi. Kurada " Beykoz" çıkmıştı!

Ben kadere inanırım

Herkesin bir kaderi vardır. İzmir'de yaşayan anneannem ve teyzemler Işık'ın çeyizi için dantel örmüşler. Sahibi oldukları ahşap tekneler İstanbul'a gelip gittiği için, el emeği o dantelleri bohça yapıp çeyiz olarak teknelerden birine vermişler. Tekne, Marmara Adası civarında batmış. Bir gün bize bir bohça getirdiler; danteller kurtulmuş, onları kurutmuşlar ve yeniden bohça yapıp göndermişler.

Cemile Teyze'nin rüyasını asla unutmadım. Bu sebeple ilk kızım, Cemile Teyzemin adını taşır. Bence hayat sizi zorlasa da ödüllendiriyor. Kadere, yazgıya inanmamak söz konusu değil.

İlk konteyner gemimizi inşa ediyoruz.

1988'den sonra Körfez krizinde ilk büyük gemimizle konteyner projemizi başlattık. Değişik bir şeyler yapmak peşindeydik. 1989'da "Mehmet Kalkavan" isimli çok amaçlı konteyner gemisine başladık. Ayrı bir misyondu ve çok iddialı bir projeydi. Türkiye'de ilklerin yapıldığı gemilerden bir tanesi olmuştur.



Metin Kalkavan ve kızı Cemile Ecem Kalkavan ile

Körfez krizine denk geldiği için o gemiyi dört senede bitirdik. Sonrasında yeni projelerle farklı çalışmalar gerçekleştirdik. Çok azimliydik ve daha hızlı hareket ederek daha büyük başarılara erişmek için yarışıyorduk.

Dünyadaki en kötü piyasayı 82-86 arasında yaşamışızdır. Müthiş bir küresel ekonomik kriz patlak vermişti. 1988'de iş hayatında yine başarılı olmaya azmettik ve yeni bir atılıma başladık.

Piyasanın canlandığı bu dönemde ikinci gemimizi satın aldık. Dolayısıyla benim açımdan çok yoğun bir dönemdi. Artık yavaş yavaş kostercilikten çıkmaya başlamıştık. Dış kredi kullandık.

Bana göre, bizim iyice hızlandığımız dönem 90'lı yıllardır. Sektör genelinde de, denizcilik adına bu dönem görünmez bir altyapının oluşturulduğu bir dönemdir. O zaman başarı yakalanmasının nedenlerine bakacak olursak, işin başında olan dedeler ve babalar çok emekler veriyor. Bir birikim oluşturuyor. Ardından bizim kuşak eğitim alıp yurda dönmüş. Yani finans, deneyim, başarmak azmi, iyi eğitim almış olmak, dışa açılma imkanı, ekonomik konjonktür ancak bir araya denk getiriliyor. Böyle olunca kostercilikten yukarıya doğru hızla büyüme başladı.

Koster armatörlüğünden büyük tonajlı gemi armatörlüğüne

Bu yıllarda büyük armatör dediğimiz firma sayısı 5-6 iken bu sayının arttığı görüldü. Hatta yeni armatörlük firmaları meydana geldi. Günümüzde mevcut olan armatörlüğün temelleri o dönemde atılmıştır. Aile firmaları, sermaye birikimi ve ilave emek verilmesi açısından çok önem arz etmektedirler. Eksik olan taraf eğitimle tamamlanınca taşlar yerine oturdu. Sağlam bir temel oluşturuldu. 250 sayfalık 'Türkiye'nin Gerekleri ve Gerçekleri' başlıklı Master tezimde, 1945 ve 1986 arasını ayrıntılarıyla incelemiştim. Master tezim sonradan sayısız insan için başvuru kaynağı olmuştur.

Türkiye'de inşa edilen ilk konteyner gemisi "Mehmet Kalkavan" dır.

Komşumuz Bulgarların Bulcon gibi bir konteynerli taşımacılık hattı vardı. Eğitim sırasında, konteyner firması Hapag Lloyd'u tanıma fırsatı buldum. Hapag Lloyd çok güçlü bir konteynerli taşımacılık şirketiydi. Biz de farklılık yapalım istedim.

Türkiye'de armatörlerimiz daha büyük tonajlı gemiler inşa ettiriyorlar, ama hep genel yük veya dökmeyük gibi gemilere olan eğilim değişmiyordu. Konteyner armatörlüğünü çok iyi incelemişimdir. Turkon fikri böyle doğmuştur ve benim eğitimimle çok yakın ilgilidir.

Mehmet Kalkavan gemisi böyle bir projeden doğmuştur ve Türkiye'de inşa edilen ilk konteyner gemisidir.

Haluk Şişmanyazıcıoğlu ile box-ship yapacağız dediğimiz zaman, kimse anlam veremiyordu. Konteyner'e geçişimiz, bu şekilde, düzenli hat taşımacılığına geçmek amacıyla başladı.

Deniz Nakliyatı TAŞ'nin özelleştirilmesinin gündeme gelmesiyle, harekete geçtik. Çünkü onlarda yük var, hat var, konteyner gemisi yoktu. Böylece ihalelere girmeye başladık. Servet Yardımcı ve Diler Denizcilik ile Recep Yazıcı, hep birlikte üç ortak ilk ihaleye girdik. O zaman Bedrettin Dalan, İsrailli bir grupla girip ihalede birinci oldu. Sonra piyasa çökünce ihale iptal edildi.

O dönem Yardımcılar da konteyner gemisi inşasına başlamıştı. İhale kazanılamayınca düzenli hat taşımacılığı fikrimiz daha da gerçeklik kazandı.

İlk toplantımızı bir öğle vakti Büyük Kulüp'te yapmışızdır. Türkon adı burada şekillenmiştir. Markanın kuruluş aşamasında isim babası Nail Yücesan'dı. 'Neden Türklerin de olmasın?' düşüncesiyle hareket ettik ve farklılık yarattık.

Turkon'un ilk gemisi Mehmet Kalkavan gemisi, New York'a 600 teu ile gidiyor. Biz, 11 teu ile gittik. Yani tamamiyle zarar ettiğimiz bir sefer olmuştur. Dolu 6 konteyner vardı. Gemi dolu gözüksün diye güverteye boş konteynerleri yükledik.

Dönüşte gittiğimizden daha fazla aldık ve bu azimle devam ettik. Uluslararası rakipler birden duruma ciddi tepki gösterdiler. Zaten pasta çok küçüktü. O dönem Amerika hattı vardı. Biz Akdeniz'e başlayınca kıyamet koptu. Çünkü o zaman hat işini yabancılar yapıyordu. Derken konteyner aldık, bir süre sonra TIR filomuzu oluşturduk. Tamamiyle yeni inşa bir filo, tamamiyle yeni TIR filosu ve bunlar ahenk içinde çalışmaya başlayınca hem mesafeyi kısalttık, hem de Türkiye'yi iç piyasa olmaktan çıkardık. Yüz milyonlarca dolar kazandırdık. Bir düzenli hattın neler kazandırabileceğini göstermiş olduk.

Zaman içinde piyasa düşünce, durum sancılı olmaya başladı. Çok para kaybedildi. Ortaklıklar bozuldu. Biz inanıyorduk ve devam ettik. Yardımcı grubu Türkon'dan hisselerini satıp çıktılar. 1999'da hisseler bize devredildi. Ardından yine başarılı olduk. Gemilerimiz büyüdü. Filomuzla her açıdan büyümeye başladık. Çok iyi gemiler inşa ettik. 2000 yılından sonra gemilerimizin tamamını kendi tersanemiz olan Sedef Tersanesi'nde inşa etmişizdir.

Babamın bir yaşam felsefesi vardı; 'Ne alırsanız alın, ne yapacağınıza kendiniz karar verin, ama satarken bana soracaksınız' derdi. Burada amacı, yapılan işi desteklemekti.

Turkon Holding'de otuz senedir yoğun bir çalışmam oldu. Deniz Ticaret Odası'na girişim,

39 yaşında yani 1998 yılındadır. Deniz Ticaret Odası'nda daha önceki yıllarda böyle bir göreve gelmeyi düşünmüşümdür. Oda çalışmalarına Cengiz Kaptanoğlu ağabeyimizin yönetiminde başladım.

Turkon'da bir bakıma teknik devrimler gerçekleştiriyorduk. İşletme açısından son derece önemli atılımlar yapmaktaydık. Grup büyüyordu ve konteyner gemilerinin yeni nesil modeli olan, "Future-ship" denen gemilerin inşaatları artmaktaydı. Biz de bu değişimi yakalamalıydık.

Dünya piyasalarında durum daha da umud vericiydi. STFA'ya ait Sedef Tersanesi'nde hızlı gemiler yaptık. O gemiler sayesinde, Sedef Tersanesi satış aşamasına gelindiğinde, müşteriyken tersaneye talip olduk.

Ben gemi yapmak istiyorum demiştim, tam 24 sene sonra bu hayalim gerçekleşmiş oldu.

2000 yılının sonunda, Sedef Tersanesi ile hep meraklı olduğumuz gemi inşa ve tersanecilik işine adım atarken, aynı zamanda Türkiye'nin en büyük tersanesine de sahip olduk. Çok ilginçtir; üniversiteye girme aşamasında tercih yaparken, hocama, ben gemi yapmak istiyorum demiştim ya, tam 24 sene sonra bu hayalim gerçekleşmiş oldu.



Sedef Tersanesi'nde inşa edilen konteyner gemilerinden Cafer Dede.

Sedef Tersanesi'nin sahibi durumuna geldikten kısa bir zaman sonra Türkiye Cumhuriyeti tarihinin en büyük ekonomik krizi patlak verdi. Öyle ki denizciliğin canlanacağı bir zamanda, tüm sektör büyük tokat yedik.

Allah'tan çoğumuzun dışarıyla bağlantısı vardı. North Bank'ın sektörümüze desteği büyük oldu. Devletin ve Emlak Bankası'nın sektöre verdiği garantiyle beraber biraz rahatladık. Başta 200 milyon denen ama 170 milyon Dolar gibi bir bölümünün kullanıldığı bir kaynaktı, Bu kaynak hepimize çok ciddi nefes aldırdı. O sayede Türk denizcilik sektörü tekrardan toparlandı.

Önemli olan fikirlerdir.

" Bunu ben yaptım.." demeyi sevmem. Çünkü denizcilikte başarılar varsa bunların hepsi bir takım oyunudur. Önemli olan fikirlerdir. Geçmişte aldırmazdım. Fakat fikrim çalınırsa giderek üzülüyorum. Kaynak göstererek kullanıldığında, saygı duyarım. Ancak kaynak gösterilmediği zaman gerçekten üzülüyorum.

Çok fikir ve proje yarattım. O konuda alçak gönüllü olmayacağım. Ben fikirleri üretime dönüştürebilmek için çok çalıştım. Ülkeme fayda sağlamak için çok emek verdim. Konteyner işinde de, Turkon'da da, dünyaya açılma aşamasında da hep, "Onlar yapıyor, biz neden yapamayalım?" düşüncesi vardı.

Korkmadan Amerika'ya sefer yapmanın ardında hep bu anlayış yatar. Hep büyük ihalelerde mücadele etmeyi hedefledim. Bu kararı verdiğimde grup olarak başarmak zorundaydık.



Metin Kalkavan IMO eski genel sekreterlerinden Efthymios (Thimio) E. Mitropoulos'a ödül töreninde.

Babamın, kardeşlerimin, bizlerin başarılarının arkasında, yokluktan tırnaklarımızla kazıyarak yazdığımız ciddi bir hikâye bulunmaktadır. Sıfırdan nerelere çıkılabileceğini gösterdik. Bunu da tamamen ahlaki değerlere bağlı kalarak yaptık. Bizim için başarı hikâyesi, övünülecek kısım budur. Çünkü doğru bildiğimiz yoldan hiç ayrılmadık. Kendimizden hiç taviz vermedik. Çocuklarımıza da bunları aşılamaya çalışıyoruz.

Yoksa çok para kazanırsınız, çok önemli işler yaparsınız ama bir değeri olmaz. Büyüklüğü, rakamlar değil sahip olduğunuz manevi değerler oluşturur. Bizim gibi gelişmekte olan ülkelerde karşınıza birçok fırsat çıkar. Burada bizim verdiğimiz mücadele, ilk uluslararası işleri, tamamen uluslararası kurallara göre rekabet anlayışıyla yapan bir grup olmamızdır. Keşke başkalarına sağlanan imkânları burada bize de sağlasalar. Aynı koşullar sağlanmadığı zaman rekabet etmek kolay değil. Bir ayağınızda ağırlıklarla koşmaya kalkarsanız, başarı sağlayamazsınız! Bu durum hükümetimizden kaynaklanan bir şey değil, dışardaki hükümetlerin, farklı politikaları kendi menfaatlerine göre dizayn etmelerinden kaynaklanıyor. Anında cevap vermediğiniz zaman dezavantajlı bir konuma düşüyorsunuz. Devletlerin yarıştığı ve politikaların konuştuğu bir alan bu.

2002'de Ak Parti'nin iktidara gelmesiyle, benim de kaderimde bir dönüm noktası olmuştur.

2002 yılında AKP'nin hükümete gelmesi, benim kaderimde de bir dönüm noktası oldu. Çünkü Cengiz Kaptanoğlu, AK Parti'ye milletvekili olarak girmesiyle, benim de kaderimde önemli bir değişiklik oluştu. Oda Başkanlığı için içeriden Yönetim Kurulu Başkanı atanması gündeme geldi. Tüm arkadaşlarımızın güçlü desteği ve büyüklerimizin de takdiriyle, Deniz Ticaret Odası'na Yönetim Kurulu Başkanı oldum. Yönetim kurulu üyeleri de destek verdiler. O zaman 42 yaşındaydım.



Kaşif Kalkavan Şirketler Grubu'nun Genel Merkezi Salacak'taki tarihi konak oldu. Fotoğraf- Sevim Tarhan Atasoy.

Çok küçük yaşlardan beri, hep çok planlı yaşadım. Daima hedeflerim vardı. Denizciliğe başladığım yıllarda da, ölmez sağ kalırsam bir gün bu göreve geleceğimi biliyordum.

Başkaları gezip tozup eğlenirken ben çalışıyordum. İşletmeci olup da gemi hakkında teknik bilgiye sahip olmak kolay değildir. Cengiz Kaptanoğlu Ağabey ile çalıştığım dört senede, devlet tarafını, bürokrasiyi, sektörün yeniliklerini de öğrendim.

Kendi grubumuzda Sedef Tersanesi ve Turkon Holding'te İcra Kurulu Başkanıyım. Anadolu Turizm, Port Göcek Marina'yı devrettik. Krizlerde al-satlar oluyor. Bu süreçte çok büyük özveride bulunup farklı bir politika izledik. İsmimizi ayakta tutmaya çalıştık. Maris'te İcra Kurulu Başkanlığı görevim vardı. Sundras isimli bir su fabrikamız vardı onu devrettik. Bu süre zarfında 2004 yılında limancılıktan, otel işletmeye, gıdaya kadar birçok satın almalarda bulunduk. Dati'de Başkan Vekilliği, Denizler Turizm'in Yönetim Kurulu Başkanlığı, Ereğli Denizcilik Yönetim Kurulu Başkanlığı, Rize Yatırım A.Ş. Başkan Vekilliği mevcut devam eden sorumluluklarım arasında. Rize Sportif A.Ş'nin yani Çaykur Rize Spor'un Başkanlığı görevim var. Turmepa Yönetim Kurulu Üyeliği, Tüdev Yönetim Kurulu Başkanlığı, Piri Reis Üniversitesi Mütevelli Heyeti Başkanlığı görevlerim arasında. Amerika, İngiltere ve Almanya'da uluslararası örgütlerde başkanlık görevlerim var. TOBB'da Tahkim Divanı Başkanlığı görevim var ki, bunu pek kimse bilmez.

FUAT MİRAS



Fuat Miras yaşam öyküsünü şöyle anlattı; 19 Eylül 1932 tarihinde Trabzon - Sürmene İlçesi›nde doğdum. Babam Sürmene eşrafından Recep Miras, annem Ayşe (Bektaş) Hanım'dır. Önce annem beni iki ablamı alarak 1935'de İstanbul'a yerleştik. Ben o sırada çok küçük yaşlardaydım.

İstanbul'da Fatih'te Küçük Mustafapaşa semtinde bir eve yerleşmiştik. İlk okulu bu semtteki bir okulda okudum. Sonra Gelenbevi Ortaokulu'na yazıldım. Ardından Vefa Lisesi'nden mezun oldum. Üniversite öğrenimi için İstanbul Hukuk Fakültesi'nde okudum ve bu fakülteden mezun oldum. 1953 yılında yedek subay oldum ve askerlik görevimi Kara Kuvvetleri'nde yaptım.

Kızkardeşim Sülbiye Miras (Tarman) 11 Temmuz 1977 günü maalesef bir trafik kazasında vefat ettiğinde bizleri derin üzüntülere duçar etmişti. İhsan Tarman'ın eşiydi. Nizamettin, Selahattin ve Serdan Tarman çocuklarıydı. Cenazesi 12 Temmuz 1977 günü Fatih Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Edirnekapı Mezarlığı'nda defnedildi. Diğer kardeşim Fevziye Akçay'dır.



Fuat Miras ve Eşi Zeynep Miras

Meslek yaşantım içersinde armatörlük çok ayrı bir anlam ifade etmiştir. İlk yıllarda İstanbul Sanayi Odası'nda etkin faaliyetlerde yeraldım. Fakat bir zaman sonrasında ayrılarak Perşembe Pazarı'nda Recep Sami Yazıcı ile beraber Diler Denizcilik'i kurduk. O tarihlerde Ziya Kalkavan'la beraber sektörün teşkilatlanması için çok yoğun çalışmalar yaptık. Dağınık durumdaki armatörleri bir çatı altında toplamayı hedef edinmiştik.

1970-1980 gibi bir dönemde Deniz Ticaret Odası'nın kurulması ve Türk denizciliğinin bir meslek odasının önemi üzerinde çok çalışmalar yaptık. Deniz Ticaret Odası'nın kurucuları arasında yer almaktan onur duyarım.

9 Kasım 1971'de Zeynep (Fonlange) ile evlendim. Çocuklarımız Faruk Miras ve Tarık Miras'tır.

Bir dönem sanayicilik yapmak istedim, fakat kurduğum fabrikamızı bir süre sonra kapatmak zorunda kaldık. Odalar Birliği'nde çalışmalarım takdir görülmüş olmalıdır ki 1986 yılından 1996 yılına kadar TOBB başkanvekilliği yaptım. 1996 yılında TOBB Başkanı seçildim. Bu süreçte Yalım Erez'le çalıştım.

Recep Yazıcı çok müstesna bir dosttu.

Çok değerli dostum Recep Sami Yazıcı'nın başkanlığını yaptığı Diler Holding'de denizcilik işlerine ortak olmuştum. Çok genç yaşta vefat etmesi beni derinden üzmüştür. Anılarını daima yaşatmak isterim ve acısı hep kalbimizdedir.

Recep Yazıcı'nın 58 yaşında vefat etmesi beni kahretmiştir. Allah'tan nice rahmetler dua ediyorum. Recep Bey benim ortağım değil, kardeşim gibiydi. Kendisiyle 18 yaşından beri arkadaştık. Sadece ortağım, arkadaşım değil aynı zamanda kardeşimdi. Ailevi bağımız var. Bütün işlerini de kendi zekasıyla kendi enerjisiyle başarmış çok değerli bir işadamıydı. Girdiği her işte de başarılı olmuştur.

Bizim kendisiyle babasından kalan hiçbir işte ortaklığımız olmadı. Kendisiyle gemi inşa sanayiinde çeyrek asırdan önce başlayan bir iş ortaklığımız hep saygıyla ve sevgiyle devam etmiştir.

Diler Holding Yönetim Kurulu Başkanı Recep Yazıcı Türk iş dünyası demir çelik sektöründeki yatırımlarıyla hep hayranlık yaratmış bir müteşebbisti. Futbol sporuna da unutulmaz hizmetleri olmuştur. Beşiktaş Kulübü'ndeki başkanlığıyla unutulmaz olan Recep Yazıcı maalesef 30 Ağustos 2009 gecesi aniden rahatsızlanıyor ve sabaha karşı vefat ediyor.

Ailece Zonguldak eşrafındandılar. Recep Yazıcı'nın emek vererek önemli noktaya getirdiği Diler Holding'in temeli, 1949 yılında Zonguldak Karabük'te faaliyete geçen bir haddehane ile atılmıştır.

Recep Yazıcı, şirketini zaman içinde bünyesinde bulunan entegre demir çelik tesislerinin yanısıra dış ticaret, inşaat, taahhüt, enerji, tekstil ve turizm alanlarında faaliyet gösteren önemli gruplardan biri haline getirirken, denizcilik alanındaki yatırımları da birlikte yaptık.



Cumhurbaşkanı Süleyman Demirel Deniz Ticaret Odası'nı ziyaret ettiği sırada çekilmiş bir fotoğraf; (Soldan) Gündüz Kaptanoğlu, Fuat Miras, Hilmi Sönmez, Cumhurbaşkanı Süleyman Demirel ve Ziya Kalkavan.

Altunizade'deki İlahiyat Fakültesi Camii'nde ikindi namazını takiben kılınan cenaze namazının ardından Çengelköy Mezarlığı'nda sonsuzluğa teslim ederken candan bir kardeşimi kaybetmenin üzüntüsü asla eksilmemiştir. Türk Armatörleri Birliği, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu üyesi olmak gibi meslek kuruluşları dahil olmak üzere mesleki kurumlarda sorumluluk üstlenmeyi bir görev sayıyorum. Gerek kendimize ait ve gerekse ortak olduğumuz şirketlerde sorumluluklar üstlendim. Fenerbahçe Spor Kulübü, Sipahi Ocağı Derneği üyesiyim.

İş dünyasının çatı örgütü TOBB - Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği yedi yıla yaklaşan başkanlık dönemimde sanayimiz ve ticaret dünyamız adına çok temel hizmetleri gerçekleştirdiğime inanıyorum. 2001 yılında başkanlıktan istifa ettim. Galiba o tarihten sonra biraz kendi kabuğuma çekildim. Şirketlerimizle olan sorumluluklarımı oğullarına emanet ettim. Onların başarılarından gurur duyuyorum. Bir grup armatör arkadaşlarımızla kurduğunuz DATİ Yatırım Holding'de de hissem bulunmaktadır. Halen DATİ Yönetim Kurulu Başkanı olarak görev yapıyorum.

Adım Adım Dati Yatırım Holding'e



Fuat Miras TOBB Başkanı olduğu yıllarda dostlarından Yılmaz Ulusoy Holding AŞ. Yönetim Kurulu Başkanı Yılmaz Ulusoy'la.

Dati Holding hakkında da bilgi veren Fuat Miras şöyle dedi; 1980'lerde Ataköy'de Türkiye'nin en yenilikçi yatırımlarından kabul edilen, alışveriş merkeziyle, oteliyle, marinasıyla sadece İstanbul'un değil, Türkiye'nin değişen çehresine yakışan bir yatırım herkesin bildiği nedenlerle can çekişmeye başlamıştı. Bir milli servet kaderiyle başbaşaydı. İmdada özelleştirme yetişti.

Ataköy Şirketler Grubu, "Ataköy Turizm Tesisleri ve Ticaret A.Ş.", "Ataköy Otelcilik A.Ş." ve "Ataköy Marina ve Yat İşletmeleri A.Ş." özelleştirilme kapsamında ihaleye çıkarıldı. İşte Dati Yatırım Holding'in öyküsü de bu özelleştirme süreci ile birlikte başladı. Denizcilik sektörümüzün duayenlerinden Şadan Kalkavan, Gündüz Kaptanoğlu, Eşref Cerrahoğlu ve Metin Kalkavan olmak üzere biraraya geldik ve 24 Aralık 2004 tarihinde Dati-Denizciler Ataköy Turizm ve İnşaat A.Ş.'yi kurduk

Dati - Denizciler Ataköy Turizm ve İnşaat A.Ş. özelleştirilme ihalesine girdi ve ihale şirketin lehine sonuçlandı. İhalenin olumlu sonuçlanması üzerine Dati Denizciler Ataköy Turizm ve İnşaat A.Ş'nin kurucuları olarak Deniz Ticaret Odası üyelerine bir çağrıda bulunarak, meslektaşlarımızı şirketin ortaklığına davet ettik Bu çağrıya çok sayıdaki üye olumlu yanıt verdi. Dati A.Ş. çok ortaklı yapısıyla, Ataköy Şirketler Grubu, Ataköy Turizm A.Ş., Ataköy Otelcilik. A.Ş. ve Ataköy Marina A.Ş.'nin önce Vakıfbank'a ait hisselerini sonra da Özelleştirme İdaresi'ne ait hissesini devraldı.

Tarih 1 Mart 2005'i gösterdiğinde bu şirketlerin yönetimi de Dati - Denizciler Ataköy Turizm ve İnşaat A.Ş, ye devredildi. Yönetim Kurulu'nun bundan sonraki hedefi Dati'nin unvanının Dati Yatırım Holding A.Ş. olarak değiştirilmesiydi. 13 Temmuz 2005 tarihli Genel Kurul'da unvanın Dati Yatırım Holding A.Ş. olması onaylandı. Bu tarih de kayıtlara DATİ Yatırım Holding A.Ş.' nin doğum günü olarak geçti.

Dati Yatırım Holding A.Ş. bundan sonraki dönemlerde bağlı şirketler ve iştirakleriyle turizm ve denizcilik sektöründe hep yeni hamleler yapmak için çalışmalarına devam ediyor.

FARUK MİRAS



Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Metin Kalkavan ve Ömer Faruk Miras, Deniz Ticaret Odası'nın 30.cu kuruluş yıldönümü ödül töreninde.

Faruk Miras yaşam öyküsünü şöyle anlattı; Doğum tarihim 9 Mart 1973 ve İstanbul'da dünyaya geldim. İlköğrenimimi 1979-1984 yılları arasında Hamdullah Suphi Tanrıöver İlkokulu'nda tamamladım. Orta ve lise öğrenimimi 1984-1991 yıllarında Kültür Koleji'nde yaptım. 1991'de üniversite öğrenimi için Londra'ya gittim ve 1991-1994 döneminde Londra'da Schiller International University'de İşletme ve Pazarlama dallarından mezun oldum.

1994'de İstanbul'a döndükten sonra Diler Denizcilik ve Tic. A.Ş.'de Yönetim Kurulu Üyesi olarak görev üstlenirken, 1999'da Diler Gemi Kiralama ve İşletmecilik Tic.A.Ş.'nin de yönetim kurulu üyesi oldum. Halen Deniz Nakliyatı A.Ş., Marin Romorkör ve Klavuzluk A.Ş, Dati Holding A.Ş., Ereğli Denizcilik A.Ş.'de yönetim kurulu üyesi olarak görev yapmaktayım. Ayrıca, İMEAK Deniz Ticaret Odası, Yılteks Mensucat San.Tic.AŞ., Diler Yatırım Bankası A.Ş., Genelteks Tekstil Ürünleri Tic. A.Ş. kurum ve kuruluşlarda yönetim kurulu üyeliğim bulunmaktadır. 2008'den

buyana Gelibolu Endüstri Sanayi ve Tic.A.Ş.'de temsilci olarak yeralıyorum. Tüdev'de 2001'den itibaren Mütevelli Heyet Üyesi olarak görev yapıyorum.

Denizciliğimizle ilgili sosyal kurumlarda görev almayı değişmez bir sorumluluk saydığımdan 2006 yılından buyana Turmepa- Deniz Temiz Derneği'nde ayrıca Galatasaray Spor Klübü ve Büyük Kulüp ile Yeşilyurt Spor Klübü'nde üye bulunmaktayım.



MV Diamond Stars

Denizcilik faaliyetleri içersinde, Diler Gemi Kiralama ve İşletmeciliği Ticaret A.Ş. Diler Holding'e bağlı şirketlerin deniz yolu ile taşıma ve kiralama işlerini yürütmektedir.

Faruk Denizcilik Sanayi ve Ticaret A.Ş. 2003 Yılında kurulduğundan beri Diler Gemi Kiralama ve İşletmeciliği Ticaret A.Ş.'nin bünyesindeki demir çelik ve hurdası ithalat ve ihracat yükleri acentesi olarak çalışmaktadır. Faruk Denizcilik İstanbul, İzmit, İskenderun limanlarında ve İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı geçişlerinde acentelik hizmeti de vermektedir.

Diler Denizcilik Sanayi ve Ticaret A.Ş. 2014 yılında kurulmuş olup gemi işletmeciliği, gemi kiralama, brokerlik , acentelik ve gemi alım satımı faaliyetlerinde bulunmaktadır.

Filomuzdaki *"MV Diamond Stars"* isimli gemimiz hakkında da kısa bilgi vermek isterim; *"MV Diamond Stars"* Japon Mitsubishi aracılığıyla yapılan özel bir anlaşma doğrultusunda lisanslı IHI dizaynı ve a'dan z'ye kaptan kamarasındaki telefondan, ana makinaya kadar tüm teknik ekipmanı Japonya'dan tedarik edilerek Bulgaristan'ın Bulyard Varna tersanesinde 2011 yılında inşa edilmiştir. Gemimiz Japon Class NK tarafından klaslanmakta olup 55,389 dwt.kapasiteye sahiptir.

FARUK ÜRKMEZ



Faruk Ürkmez'in kişiliğindeki *"Ticaret yapma ve iş yaratma"* yeteneği mükemmel örneklerle doludur. Dinlerken hayran olursunuz, hatta muzipçe buluşları karşısında tebessüm edersiniz. Bunları kendisi anlatacak. Özünde ünlü Yunanlı - Amerikalı müteşebbis ve armatör *Spyros P.Skouras*'la benzerliklerini kendisine de söyledim.

Faruk Ürkmez'i Perşembe Pazarı'ndaki demir ve gemi sacı ticareti yaptığı yıllarda tanımıştım. Nice yıllar çok yakın aile dostluklarımızla bu arkadaşlıklarımız bizlere mutluluk vermiş, nice seyahatlere ailelerimle birlikte katılmışızdır.

Dünya ve Referans Gazetelerindeki gazetecilik çalışmalarında yaşamını kendisinden dinleyerek kayda almış ve neşretmişimdir. Yakın zamanlarda başka yayınlarda da çok daha özet olarak verilmiş yaşam öyküsü yayınlanmıştır.

Türk Armatörleri Tarihi için bu kez 15 Aralık 2015 günü söz verip makamında buluştuk. Anlattıklarını kayda aldım.

Kendisini dinlerken, başarılarını yeniden dinlemekten mutlu oldum, hayranlık duydum ve gençlere örnek olmasını diledim. Bu eser, böyle bir görevi de yerine getirmektedir.

Faruk Ürkmez'in kandaşı Tahsin Sipahi ve kayınbiraderi Gazi E. Dz. Yarbay Güneş Abacı'nın yıllar süren tapu ve nüfus sicil kayıtlardan yararlanarak hazırladıkları *"Soyağacı"* takdirle karşılanacak bir çalışmayı meydana getirmiştir.

Ailenin kökleri Konya'da Sipahioğulları'na kadar uzanmaktadır. Sipahioğulları İstanbul Beşiktaş'a göçetmişler ve padişah tarafından bir zaman sonrasında Rize'nin Çayeli (Mapavri) tarafında Sancakbeyi olarak görevlendirmişler.

Tarih kaynaklarında belirtildiği üzere; Yavuz Sultan Selim'in Trabzon Valisi olduğu dönemde, Safeviler'e amansız düşman olan Akkoyunlular Devleti'ni ortadan kaldırmak için büyük bir katliama girişmiş ve bu çatışmalardan kaçanlar Trabzon Sancağı'na sığınmıştı. Bunların önemli kısmı Rize nahiyelerine yerleştirilmişti. Rize'nin Çayeli nahiyesine İskan edilen Sipahioğulları ve Tuzcuoğulları bölgede en güçlü aşiretler olarak tanınacaklardır.

Tuzcuoğulları'ndan 1715 Hopa doğumlu Tuzcuoğlu Memiş Ağa Rize'de Ayan iken Spahioğulları'na da Ayan verilmesi Tuzcuoğulları'nın nüfus alanını daraltmıştır.

Sipahioğulları'ndan ilk tespit edilen isim 1750 doğumlu Hasan Çelebi'dir ve kökleri Konya'ya kadar gider. Rize'nin Mapavri (Çayeli) kasabasında ayan olan Sipahiloğulları'ndan Genç Ağa'nın ve Aziz Ağa'nın konağı Büyükdere ile Şairler Deresi arasındaki yerdeydi. Hüseyin Ağa Konağı, Cumhuriyet devrinde Hükümet Konağı olmuştur.

Sipahioğlu Hüseyin Paşa'nın ve Tufan Ağa'nın konağının harabe duvarları kalmıştır. Diğerlerinden ise hiçbir iz kalmamıştır. Aile, zamanla Halkevi olan mülkleri gibi birçok emlâkını devlete bağışlamıştır. Çayeli'nde inşa ettirdikleri Hacıbaşı Camii ve külliyesi aynı zamanda Çayeli'ndeki ilk cami olarak bilinmektedir.

Sipahioğlu Hasan Çelebi'nin çocuklarından Aziz Ağa'nın; Tufan Ağa, Seyfullah Ağa, Hüseyin Ağa (Paşa), Cemile Hanım, Hashatun isimlerini verdiği beş çocuğu olmuştur.

Hashatun Hanım Kalkavanzâde Salih'le evlenmiş ve bu evlilikten olan kızları Hüsniye Kalkavan, yine Kalkavanzâde'lerden Kahraman'la evlenmiştir. Bu ailenin çocukları Muazzez

Kalkavan ve Vuslat Kalkavan'dır ki, Sadıkoğulları'ndan Mustafa Sadıkoğlu ile evlenecektir. Bu ailenin çocukları; Celâl Sadıkoğlu, Kahraman Sadıkoğlu, Berna (Toker), Rabiye (Çapa) ve Esin (Çetiner)dir.

Hashatun (Kalkavan) Hanım'ın kardeşlerinden Tufan Ağa (1835 - 1904) iki kez evlenmiştir; İlk eşi Manizâde Gülşah idi. Bu evlilikten Mollah Mehmet, Celâlettin Emine, Emriye, Fatma ve Ayşe adını verdikleri beş çocukları olmuştur.

Molla Mehmet de iki kez evlenmiş ve ilk evliliğinden Ömer (Ürkmez) ve Gülşah adında iki çocuğu olmuştur, Gülşah Hanım Mehmet Topay ile evlenmiş, bir kızı ve bir oğlu dünyaya gelmiştir.

Ömer Ürkmez - Behice Hanım evliliğinden; Mehmet, Sabahat (Gökmen), Servet, Faruk (Ürkmez), Ayten (Arzuman), Ayşe (Can) isimli altı çocukları dünyaya gelmiştir.

Faruk Ürkmez Sipahioğlu ailesinin beşinci kuşağı olmaktadır. Faruk ve Aynur Ürkmez'in Arzu (Yayla), Süalp ve Ebru (Ürkmez) ismini verdikleri üç çocukları olmuştur.

Faruk Ürkmez şöyle anlatmıştır; Aileden Hashatun, Kalkavanzâde Salih ile evlenmiştir. Bu suretle bir kolumuz Kalkavan'larla akrabalığa gider.

Cumhuriyet'ten önce Sipahizâde olarak anılıyorduk. Soyadı Kanunu çıktığında Anadoluhisarı'nda oturuyorduk. Babam Ömer Bey, Beykoz Nüfus Müdürlüğü'ne müracaat ediyor. Kendisine yeni soyadlarına ait bir kitapçık uzatıyorlar. Babam "Sipahioğlu" olduklarını söylediğinde nüfus memuru "Kanlıca'da günümüzde meşhur bir yoğurtçu vardır" bu şahsı işaret ederek *"Kanlıca'da Hüseyin isimli birine verdik. İstiyorsan, sen de aynı soyadını alabilirsin"* deyince kızıyor ve *"Benim soyadımı bir Konyalıya vermişsiniz... siz de ne kaldı, onu verin."* diyor. Nüfus Memuru *"Ürkmez"* soyadını öneriyor.

Bizim soyadı hikayemiz böyledir.

Diğer akrabalarımız ise *"Sipahi"* soyadını tercih etmişlerdir.

Faruk Ürkmez'in yaşamı

Babam Ömer Ürkmez Çayeli'nden 19 gibi yaşlarda İstanbul'a geliyor. İstanbul'da amcası Hüseyin Sipahi'nin yanında kalıyor. Hüseyin Sipahi İstanbul'dan Cemal isimli bir kızla evlenmiştir. Annem Behice Hanım aslen Edirne'lidir. O da Anadolu Hisarı'nda oturan ablasına ziyarete gidiyor. Hüseyin Amcamın evlendiği Cemal Hanım'ın annesi ise annemin ablası olan Hamdiye Hanım'dır.

Babam bir gün amcasını ziyaret ederken annemle karşılaşıyor ve yüreğine ateş düşüyor. Bir süre sonra aile bu iki gencin evlenmesi için yardımcı oluyorlar. Bu evlilikten üç erkek ve üç kız çocuğu dünyaya gelmiştir. Bu çocuklardan biri de benim.

14 Mart 1939 Salı gecesinin ilk saatleri, saat 01: 30'de dünyaya gelmişim. Çocukluk yıllarım II. Dünya Harbi'nin derin sıkıntıları içersinde geçmiştir. Zaman zaman sirenler çalar, hava tehlikesi uyarısı yapılırdı. Oysa Türkiye tarafsız olmayı tercih etmişti.

Yine de savaşın korkusunu hep yaşadılar.

"Babam Kuva-i Milliyeci idi. Sonradan Boğaz'da balıkçılık yapmaya başladı, gırgırları vardı.

Bir kızkardeşim ve bir ağabeyim vefat ettiler. Vefat edenler; Nuri, Mehmet, Ayten (Arzuman)'dır.

Hayatımda babamın soyundan gelenlerin giderek azalması beni üzmektedir, ama fâni âlemdeyiz, çaremiz yoktur.

Babam İstanbul'da en iyi yapabileceği iş olarak balıkçılığı seçmişti. Balıkçı ağları vardı. Çalıştırdığı adamlarıyla Boğaz'da ağ atarlardı ve ayrıca dere kenarlarında Dere Kefali tutarlardı. Bu çalışma düzeni içersindeyken, büyük ağabeyim Mehmet askerliği sırasında Eskişehir'de bisikletçiliği öğrenmişti. Askerden sonra Anadoluhisarı - Küçüksu'da bisikletçilik tezgahı kurdu ve bisiklet kiralamaya, ayrıca bisiklet tamiri yapmaya başladı.

Bir süre sonra bıraktı ve bu işi Servet ağabeyim üstlendi. Biz Küçüksu'da bisiklet kiraya veren bir aile olarak tanındık. Ben de 10 - 11 yaşlarındaydım ve ağabeylerimin yanında bisiklet tamirciliğini öğrendim. Babamla çekilmiş böyle bir fotoğrafım vardır.

Derken motorsikletler, Go-Cartlar devreye girdi ve biz aile olarak çok iyi gelir elde eder olduk. Ağabeylerim zamanla kamyonculuğa, taksiciliğe başladılar. Annem ailenin kasası gibiydi ve tüm kazançlar belinde bağlı olan kesesinde muhafaza ederdi. Borçları da varsa annem takip ederdi.

Çocukluk yaşlarımda hep çalıştım. İlkokula 1945 yılında başladım. İlk okulu Anadoluhisarı, Yenimahalle'de okudum. O yıllarda Ortaokul Emirgan'da ve Beykoz'daydı.

Vasıta olarak sadece vapur mevcuttu. O çocuk aklımda Edirnekapı'da oturmakta olan teyzem aklıma geldi.

Bir gün vapurla Eminönü'ne gittim. Oradan Bahçekapı tramvayına bindim ve Sultanahmet'te indim. Amacım Sultanahmet Sanat Mektebi'ne kaydolmaktı. Benden o bölgede oturan bir veli istediler. Ben de Edirnekapı'ya gittim ve teyzemi alarak okula geldim. Kaydımı böylece yaptırabildim.

Meslek teknik sanatlarına derin ilgi duyuyordum. Sultanahmet Sanat Enstitüsü'nde her branşta eğitim alarak kendimi yetiştirdim.

Okulda genel müfredat endüstri meslek sanatları üzerineydi. Torna, tesviye, planya, dökümcülük, mobilyacılık gibi dallar vardı. Ben daha ziyade el sanatlarına düşkündüm. Teknik tarafım iyi olduğu için ister istemez sanat enstitüsüne yöneldim.

Öğrencilik yıllarımda Eminönü çevresindeki ticaret yaşamı beni çok etkiliyordu. Anadoluhisarı'ndan sabahları 05.25'de bir de 06.25'de vapur vardı. 06.25 vapuruyla gittiğimde okula ancak yetişiyordum. Okul takımında futbol oynamaktan da memnundum. Takım kaptanımız öğretmenlerden Kel Ziya dediğimiz çok sevdiğimiz bir öğretmendi. Aynı zamanda disiplin hocamızdı.

Okul yaşamında öğrenciler için kantin olmadığından yiyecek bir şeyler aradıklarını fark ettim. Bu nedenle 05.25 vapuruna binmeye başladım. Eminönü'nde Tahtakale'ye gidiyordum ve tanesi 7.5 kuruş olan bir kutu küçük çukulata ve yine tanesi 7.5 kuruş olan bir kutu Hindistan cevizi ezmesi alıyordum.

Okulda teneffüslerde tanesini 15 kuruştan satıyordum ki, kutular boşalıyordu. İtibarım süratle artıyordu ve hatta arkadaşlarımla okul dışında pasta kurabiye yemeye gidiyorduk. Ne var ki okulda büyük sınıflardan ağabeyler zorla veresiye almaya başladılar ve benim durumum bozuldu. O zaman bunlardan birine *"Benim paramı vermiyorsunuz. Ben de tuvalette sigara içtiğinizi Ziya Bey'e söyleyeceğim"* deyince veresiye durumunu da çözmüş oldum.

İlk ticaret deneyimim budur.

Kavun dahi sattım

Birgün okulun bahçe kapısının önünde Kırkağaç kavunları dolu bir at arabası duruyordu. Kavuncu *"Oniki buçuğa kavun"* diye bağırıyordu. Teneffüste yanına gittim; "Kavunların hepsini almayı" teklif ettim. Adam şaşırdı *"Nasıl olacak?"* deyince *"Kolay sen burada teker teker satmak için saatlerce uğraşıyorsun. Ben hepsini tanesi 6 kuruştan alırım"* cevabını verdim. Bu sözlerimden dolayı adam memnun oldu. Fakat bir şartımın olduğunu söyledim.

Adam şöylece baktı *"Alacak mısın hepsini?"* diye inanmak istedi.

Ben de cevap verdim; *"Toptan alırım ve toptan paranı öderim. Ancak araban ben kavunları satıncaya kadar yarım saat burada beni bekleyecek"* dedim.

Adam kabul etti. Ben de parasını verdim ve hemen ardından okulda yarısı peşin yarısı veresiye olmak üzere 7.5 kuruşa kavunları yarım saat içinde sattım.

Zaman zaman hocalar benim ticaret yapmamdan rahatsız olsalar da yoluma devam ettim.

Güngeldi, ailemizin sahibi olduğu iki otomobili bana verdiler. Ben bu otomobillerde hem çalıştım ve hem de kiraya verdim. Bir süre sonra bu otomobilleri satmışımdır.

II. Dünya Harbi Yılları

Çocukluğumun birkısmı II. Dünya Harbi yıllarının sıkıntıları içersinde geçmiştir.

4-5 yaşlarındaydım. Ekmek başta olmak üzere, birçok yiyecek maddesinin sıkıntısı çekilirdi ve karneyle verilirdi.

Evimizin pencerelerinin geceleri neden kapatıldığını tam olarak anlayamazdım. Bazen kapımızı çalan bekçi bir camdan ışık sızdığını ihtar ederdi. Hemen oraya bir lacivert veya siyah bez tutturulurdu. Geceleri camları neden böyle örttüklerinin nedenini sonraki yıllarda fark ettim. Zira karatma yapılıyordu!

O yıllarda beni en etkileyen hep siyah perdeler olmuştur. Evimizde storlu siyah perdeler vardı, o perdeleri çekerdik, kapkaranlık olurdu. Zaten elektrik yoktu, idare diye bilinen gaz lambası yakardık. Geceleri Alman uçakları gelmeye başladığı zaman sirenler çalmaya başlardı. Derken tepelerden kocaman projektörler gecenin karanlığını delercesine göğü tarardı.

Askeri ışıldak birlikleri dağların tepelerine konuşlandırılmıştı. Boğaz'da tepelerde olan bu ışıldakların huzmelerini biz çok iyi görürdük. Boğaz'da, dağlarda her yerde projektörler vardı. Işıldaklar aniden parlayıp havada uçak arardı. Biz o zaman Anadolu Hisarı'nda, Göksu Deresi'nin hemen üstünde otururduk.

Evimizin karşı tarafı hep kavun, karpuz tarlasıydı. Göksu Deresi'nin başlangıç yeri Elmalı Barajı'ydı. O küçük baraj da doğru düzgün su tutamazdı. Sele dayanamadığı için arada bir kapakları açılır ve Göksu'da ne kadar köprü varsa hepsini alır götürür, bütün tarlaları su basardı. Evimiz yüksekte olduğu için bize gelmezdi, oturup çocuk ruhuyla sellerin akışını coşkuyla seyrederdik.

O yaşlarda ilk ticaretimi yaptım. Evimizin çaprazında Göksu Halat fabrikası vardı. O Halat fabrikasının atıkları, önündeki çayıra atılırdı. Biz çocuklar o atıkları karıştırır, içinden çıkan ince ipleri toplar, onlarla uçurtma yapardık. Birgün dört adet rulman buldum. O rulmanları çocuk kafasıyla tahtadan dingili olan bir araba yaptım. Dingilin iki ucundan iplerle kumanda ederek arabanın sağa-sola dönmesini sağladım. Sonra o arabayı 30 kuruşa başka bir çocuğa sattım. Bunları rahmetli babama anlattığımda, O da bana 10 kuruş verip "Aferin oğlum" dedi. İlk ticaretimi böylece başlatmış oldum.

Neyse, Sanat Okulu yıllarıma dönersek, okul bitmeye yakın son sınıfta Yedek subay öğretmen, sanat okulu mezunlarına yedek subaylık hakkı tanınacak derken bir kısım arkadaşım yedek subay olduysa da ben asker oldum. Askerliğimi Manisa'da, Kırkağaç, İzmir Bornova ve Hacılarkırı, Konya ve Ankara'da yaptım.

Ben böyle anlatınca şaşırıp soruyorlar. *"Neden bukadar yerdolaştın?"*. Ben de takılıyorum *"Herhalde çok akıllıydım"* diyorum. İşin ciddi yanı çok başarılı motor tamir ve bakım bilgisine sahip olduğum için, beni nerede ihtiyaç varsa orada Onarım Destek Komutanlıklarına gönderdiler.

Askerde bile ticaretten vazgeçmedim.Askerden teknik bilgim sayesinde çavuş oldum. Her türlü aracın Motor ve yürüyen aksamın tamiri ve bakımını yapıyordum. Bu sayede 2. Kademe komutanı oldum.

Aynur Hanımla evlilik yılları

Yaşantımı değiştiren sevgili eşim Aynur Hanım olmuştur! Onunla birlikte yeniden dünyaya gelmiş gibi oldum ve biz hep böyle yaşadık.

Aynur Hanım'ı ilk gördüğümde kendimi, onun gözlerinin derinliklerinde buldum ve aşık olduğumu fark ettim! Tam yarım asır süren bir aşktı bu, ama eşimin vefatıyla derin bir hüzne boğuldum ve kendimi çok yalnız hissettim.

Her yaşam aslında bir roman gibidir; Eşimi ilk kez vapurda görmüştüm; karşı karşıya oturuyorduk, içimden ne kadar güzel bir kız dedim ve o benim eşim oldu.

Aynur Hanım'ı gördüğüm gün 22 yaşındaydım; evlendiğimizde 22,5, baba olduğumda 23,5 yaşındaydım! Çocuklarım benimle beraber Tommiks okurdu. Daha kendi büyümemi tamamlamadan, evli ve iki çocuk babası oldum. Ama Allah'tan eşim yaşça benden küçük olmasına karşın kendini yetiştirmiş, olgun bir hanımefendiydi. Eski bir öğretmen ve eski bir bankacı olarak muhteşem bir kadındı. Bana göre 'Devlet Ana'ydı.

Köln Technische Hochschule'ye kaydımı yaptırttım.

Askerden sonra 1960 ve sonrasıdır ki Almanya'ya başlayan işçi göçü dikkatimi çekti. O sırada Aynur Hanımla evlenmiştim. Eşimle Almanya'da okuyup ve aynı zamanda çalışabilir miyim gibi konularda konuşmalarımız olurdu. Nihayet karar verdim ve Almanya'da Köln'e geldim.

Önce Köln'deki Goethe Schule'de Almanca okudum. Tekrar Türkiye'ye döndüm ve eşimi alarak yeniden Köln'e döndük. Önce Ford fabrikasında montajcı olarak çalıştım. Ardından Deutz motor fabrikasında ustabaşılığa kadar yükseldim.

Birkaç yıl sonra İstanbul'a döndükse de yeniden Almanya'ya dönmeye karar verdim ve Westfalia Eyaleti Münster'deki bir vagon fabrikasında ustabaşı olarak görev aldım. Buarada Köln Technische Hochschule'ye kaydımı yaptırttım. Fakat okulda devamlılık esastı. İşimi aksatmam yüzünden geçim sıkıntısı çekmeye başladım. İki sene bu şekilde devam ettimse de, okulu bırakmak zorunda kaldım.

Almanya'da Türk flimlerini oynatmaya başladım.

Birgün Almanya ile Türkiye arasında imzalanan kültür anlaşması nedeniyle bazı kültürel ve sosyal bağlantılı alanlarda yeni imkanlar doğduğunu fark ettim. Yapılan anlaşma metnini okudum. Yaptığım anlaşma uyarınca kültür anlaşması uyarınca Türk işçilerine oynatılabilecek Türk flimlerinin Almanya'ya serbestçe girebileceği yazılıydı.

Westfalia Eyaleti'nde beş sinema ile anlaşma yaptım ve Türk flimlerini geçici ithalatla ithal ederek göstermeye başladık. Bayağı şöhret oldum. Bazen bir fragmanı şöförüme veriyordum. O da süratle diğer sinemaya yetiştiriyordu ki böylece iki ayrı sinemada aynı Türk flimi gösterimde oluyordu. Ben de böylece maliyetten kazanıyordum.

Bazen beşinci sinemaya da ulaştığımız zamanlar olmuştur. Flimcilik işim böyle devam etti. Birgün Bohnhoff'da bir kahvede oturuyorum. Yanıma bir bey geldi. Kendini tanıttı ve bir sorunu olduğunu ve yardımcı olmamı rica etti. Sorunu, Türkiye'den geldiğini ve Almanya'dan oturma ve çalışma iznini alamadığını ve beni tavsiye ettiklerini söyledi.

Benim çok geniş çevrem oluşmuştu. Bu kişinin işlerini takip ettim ve kısa zamanda hem oturma iznini ve çalışma müsaadesini alınca, bir kez daha meşhur oldum. Ardından birçok kişi aynı amaçlarla bana başvurmuştur.

Hatta bir apartmanda bir lojmanım oldu. Türkiye'den gelenler ilk olarak bir süre benim lojmanda kiracı olararak kalıyorlardı.

Bir süre sonra Münster'den ayrıldım ve başka bir eyalette yaşamı sürdürdümse de, rahat olamadım. Zira çok şaşılacak şekilde aklımda hep gemiler vardı. Hatta eşimle birlikte kuracağım ofis için ofis malzemeleri toplamaya başladık.

Almanya'da okurken aynı zamanda çalışıyordum. Deutz Makina Fabrikaları'nda 5 sene ustabaşılık yapmıştım. Makinacılığım oradandır. Ancak toplam Almanya maceram 7 senedir.

Ayrıca Kuzey Ren Vestfalya Eyaleti'nde mahkemelerde ve polis merkezinde baştercüman olarak Eyalet Tercümanı oldum. Saati 30 Alman Markı'ndan hizmet veriyordum.

Birgün eve geldiğimde posta kutusunda bir mektup buldum. Bu mektup Mehmet Ağabeyim'den geliyordu ve 55 gün evvel babamın vefat ettiğini, Almanya'da çalışmam nedeniyle işinden olmamam ve rahatım huzurum bozulmaması için bu haberi birsüre saklamak ihtiyacı hissettiğini yazıyordu.

Babamın vefatı beni çok sarstı. Gurbette kaldıkça memleketimde çok sevdiklerimi göremeden kaybedeceğim korkusuna kapıldım.*'Bu gidişle kimseyi bulamayacağım'* dedim.

1969 yılıydı; Son derece üzüldüm…Aradan birkaç gün geçti ve birbaşka karar verdim; Türkiye'ye dönecektik.

Akşam eve geldiğimde eşime *"Hanım toparlanalım. Biz artık Türkiye'ye dönüyoruz"* dedim.

Süresiz oturma ve çalışma hakkımı da iptal ettirdim ve Türkiye'ye döndük.



Aynur Hanım, mükemmel bir evkadını, emsalsiz bir anne ve çok değerli bir eşti. Bir eşin nerede yürümesi nerede durması gerektiğini bilen, melek gibi bir kadındı. En son hasta yatağında kızlarımıza benim hakkımda şöyle demiş: "Ben babanızla 50 senedir evliyim, öyle bir adam ki, değil 50 sene 150 sene bile evli olsam doyamam ona."

Böylece İstanbul'a Göztepe'deki evimize dönüş yaptık. Bir şey yapmalıydım; Birsüre araba alım satımı yapmayı düşündüm.

Sami ve Sadi Kocayaş isimli tanıdıklarımız vardı. Perşembepazarı'nda demir ticareti yaparlardı. Onları ziyarete gittim. Sohbetin biryerinde Sadi Bey benden biraz para istedi. Tereddüt etmeden kendisine yardımcı oldum.

Yazıhanesinde otururken kendimi cereyan eden alım satım işlerinin içersinde buldum. Bu ticaret beni etkiledi. Almanya'da birikmiş hayli param vardı. Arap Camii civarında Fütuhat sokaktaki binada bir yer buldum ve burasını kiraladım. Kendime Abdullah Kağıtkeser isimli bir ortak da buldum. Çok çalışkan biriydi.

Sekiz ay sonra kendisinden ayrıldım. Zira ben her işimizin düzgün ve kurallara uygun olmasını istiyordum. Bu amaçla kendime ayrı bir mağaza yeri kiraladım ve demir ticaretine başladım. Ereğli Demir Çelik'ten ve Karabük'ten demir aldığım gibi, biraz daha güçlenince demir ithalatına giriştim.

Çaresiz olmak çok büyük bir acı; Eşim Aynur Ürkmez'in cenazesi öğlen namazına müteakip Altunizade İlahiyat Fakültesi Cami'nde kılınan cenaze namazının ardından toprağa verildi.

Kendimi müthiş boşlukta hissettim. Artık zaman zaman gençlik yıllarım aklıma geliyor; Almanya'da çalışırken işimden izin alıp Türkiye'ye gelmiştim. Aynur Hanım'la İstanbul'da evlendim ve birlikte Almanya'ya döndük. Bu anılarım sanki dün gibi!

Perşembe Pazarı'nda demir ticaretine başlıyor

1969 senesinin aralık ayında, Perşembe Pazarı'nda bir mağaza kiralayarak demir ticaretine başladım. İlk işyerim Fütühat Sokakta küçük bir dükkan idi. Daha sonra bu işyeri küçük gelince bir sene kadar başkasıyla ortaklık yapıp, sonra mağaza satın aldım

Kendi başıma ticaret yapıyordum; En büyük başarı kaynağım, akılcılığım ve cesaretimdi. İnsan bir alacağını bir de sevdiğini unutmazmış!

Baba olduğum zaman çocuk olmadığımı, artık büyüdüğümü hissettim. Bu çok ağır bir duygu; 29 yaşına geldiğimde ekmek paramı kazanıyordum, fakat hâlâ tek dikili ağacım yoktu.

Bazen ne zaman bir evim, arabam veya bir yazlığım olacak diye düşünürdüm. Perşembe Pazarı'ndaki işlerim hep büyüyerek devam etti ve Fütühat Sokak'taki küçük mağazadan başlayıp, 4-5 yıl içinde beş katlı bir hanı satın alacak kadar güçlendim.

Benim için önemli olan Türkiye'nin ve Türk halkının menfaatlerinin herşeyden önce olmasıdır. Türkiye Cumhuriyeti için yapmayacağım hiçbir fedakârlık yoktur. Alabildiğine milliyetçiyim. İnandığım fikirleri sonuna kadar savunurum. İnanmadığım fikirlerin de peşinden koşmam!

Perşembe Pazarı'nda iken hersabah 7: 30'da mutlaka işimin başında olurdum. Anadolu müşterisi çok gelirdi. Türkiye'de bütün büyük müteahhitlerle çalışırdım. Çok hizmetim vardır. Çevre yollarının yapımında bile benim malzemem kullanıldı. Gemi yapanlara malzeme satarak çok büyük paralar kazandım.

Gemi inşaatı sahasında çok büyük canlılık yaşanıyordu. Bülent Ulusu Amirali'mizin tesis ettirdiği Gisat Fonu ile teşvikleri veriliyordu, fakat kredi verecek bankalar yoktu. Denizcilik Bankası daha sonra bu alanda kredi görevini üstlendi.

Herkes germi inşa ettirmenin peşindeyken gemi sacı bilinmiyordu. Ben Güney Afrika'dan bile gemi sacı ithal ettim. Çok iyi bir demir tüccarı olmuştum. Buğulu Sokak No: 29'da olan kiraladığım hanı satın aldım. Halen de mülkümüz olarak kiradadır.

Bu arada Demirciler Sitesi'nde bir yer aldım ve orada beş katlı bir han inşa ettim.

Demir ticareti yaparken bir müşteri geldi. Gemi inşa ettiriyormuş; doğrusu o kişi gemi inşa ettiriyorken, ben neden gemi yaptırmıyorum diye kendime kızdım!

Zamanla demir çelik satıcısı iken devlet teşviği ile armatörlüğe başladım. Devlet adeta beni üzerimdeki kıyafetlerimle denize itti. Denizciliğe girmemde teşvik uygulaması etkili oldu.

Ve bugüne dek 100'e yakın gemiyi sektöre kazandırdım.

Bir araştırma yaptım ve Gisat fonundan yararlanarak "Ömer Bey" adını verdiğim ilk gemimin inşaatına başladım. Ben gemi inşaatına başladığımda maalesef kredileri dondurdular. Birsüre onun sıkıntısını çektim. O süreçte bir sürü Karadenizli arkadaşım Teşvik Uygulama ile uğraşıyorlardı. Ben beş geminin kredisini kurtardım! Bunların dördü 3.000 dwt'luk, biri 7.200 dwt'luktu.

İlk gemime Ömer Bey adını verdim.

Kağıt üzerinde kredi almaya teşvik eden yasa var ama kredi veren yok! İlk olarak 'Ömer Bey' (rahmetli Babam) diye 3100 dwt'lik bir kuruyük gemisine başladım. Ancak bu gemiyi beş yılda ve 1982 senesinde tamamlayabildim. İlk gemiyi Balat'ta, ikinci gemim olan 'Arzu Ürkmez'i Kenan Torlak ile Yıldırım Tersanesi'nde, 'Ebru Ürkmez' ve 'Seferoğlu 1' gemilerini Anadolu Tersanesi'nde, 'Sualp Ürkmez' gemisini de (7200 dwt) Pendik Tersanesi'nde yaptım.

Piyasadaki herkesle gemi yapmışımdır; Tuzla'da, Yalova'da, Ereğli'de, Güney Kore'de, yani bir çok yerde gemi inşa ettim. O devrelerde gemi inşaatına başladım, ama inşaata başlamakla iş bitmiyor, önemli olan ondan sonra uluslararası denizlerde piyasada çalıştırmak, gemiyi işletmek.

Böylece armatör olarak yaşamım başladı. Buarada Türk Armatörleri Birliği'ne üye oldum. Ardından İstanbul Deniz Ticaret Odası'nda yönetim kurulu ve Meclis üyeliği gibi görevler üstlendim. Böylece otuz yıllık bir maziyi tamamlamış olduk.

Perşembe Pazarı'ndan sonra Barbaros Bulvarında Preveze Han'da armatör olarak devam ettik. O zaman beş gemiye kumanda ediyorduk. Kurduğum ilk şirketin adı " M. Faruk Ürkmez Gemi ve Denizcilik" olmuştur. Bu şirketin Arzu Ürkmez isimli tek gemisi vardı. Sonra "İbrahim Seferoğlu Koll.Şti.'nde yüzde 70 gibi hissem vardı. Ortaklarım İhsan Şehirli ve İbrahim Seferoğlu'ydu. % 15 hisseleri vardı. İbrahim ile yollarımız ayrıldı. İhsan bey ile bu zamana kadar kardeşçe geldik. Halen beraber yolumuza devam ediyoruz. Allah O'na uzun ömürler nasip etsin. Bu şirkette "Ömer Bey" isimli gemimiz bulunuyordu. Kurduğun diğer şirketlerin filosuna Seferoğlu 1 ve Aysu Denizcilik'te de Ebru Ürkmez gemisini tescil ettik.

Birzaman sonrasında kurduğum şirkete "Trans-Ürkmez" adını verdim. Ardından bazı şirketleri birleştirip "Furtrans" ı kurdum. Zamanla filolarımızda gemilerimizin sayısı arttı. Malta Adası'nda Türkiye tescilli ve Türk sermayesi olarak bir holding tesis ettim.

Bir gün Karaköy Limanı'nda Denizcilik Fuarı'nı gezerken, Romanya denizyolları genel müdürü ile tanıştım, kendisi beni Romanya'ya davet etti. Romanya'ya gidince bana yol gösterdi. O yıllarda Romanya adeta bir gemi mezarlığıydı. Romanya filosundaki gemiler, makinelerin yetersizliğinden ve nakit sıkıntısından çalıştırılamıyordu.

Romanya'ya yaptığım bir seyahette orda yarım kalmış pek çok gemi inşaatıyla karşılaşınca resmen şaşırmıştım. Romanya o yıllarda komünist rejimle yönetiyordu. Karşımdaki gemilerin çoğu kabuk halindeydi. Bir kısmına Romanya veya Polonya Cegielski Sulzer motorlar monte edilmişti. Bazılarının siparişleri yapılmışı fakat para bulamadıklarından Polonya bu motorları teslim etmemişti.

Ben Romanyalı yetkililerle anlaştım. Bu gemilerden bir kısmını satın aldım. Polonya'da Cehielski Sulzer'e motorları için gerekli ödemeleri yaptım. Bu gemileri Türkiye'ye yedekleyerek, Tuzla'da inşaatlarını tamamladım ve Türk Deniz Ticaret filosuna kazandırdım.

Romanya'dan beş gemi birden almışımdır; O gemileri modifiye ederek sefere koydum, dört gemiyi de konteyner gemisi yaptım. Akabinde ihaleyle önce 20 bin tonluk bir gemi, sonra da dört gemi daha aldım. O arada tanker inşa etmeye başladım.

Konteyner gemilerini inşa ederken Almanya'da bir şirket kurdum. Tersanelerde gemi inşa ettirirken oğlum Süalp Ürkmez öğrenimini tamamlamış olarak bana katıldı.

Birgün Y.Müh.Yücel Odaşı ile Anadolu Tersanesi'nde otururken oğlum bana sahibinin bu tersaneyi satacağını ve bizim almamızı önerdi. Ben öyle istekli olmasam da Yücel Odaşı teşvik edince Engin Balmumcu'dan tersaneyi satın aldım.

Böylece Anadolu Tersanesi'nin sahibi olmakla kalmadım, çok yatırım yaparak çok daha ileri teknolojide bir tersane yarattık. Tabii bütün yatırım ve işletme politikalarını oğlum Sualp üretiyordu.

Oğlum harp gemileri inşaatları alanında çok ciddi araştırmalar yapıyordu. Türk Deniz Kuvvetleri'nin muharip ve yardımcı harp gemileri inşaat programı vardı. Biz açılan ilk ihaleye girdik, ama kaybettik. Fakat yılmadık ve ikinci seferde Amfibik Çıkartma, lojistik Destek gemileri inşaatlarıyla yolumuza devam ediyoruz.

Artık askeri projeler yapan bir firmayız. Bizim için çok önemli bir gelişme bu. Oğlum Süalp Ürkmez sağolsun; çok çalışkan, akıllı bir evlat. Onun benden aldığı büyük bir cesaret var ama ben eskisi kadar hırslı değilim. Çünkü başarının sonu yok.

Armatör oluşum devletin teşvikleriyle olmuştur

Bir hususu da belirtmek isterim; 1970'lerde Furtrans Grubu olarak anılmaya başlamıştık. Aslına bakılacak olursa, benim esas çevrem demirciler değil, hep denizciler arasından oldu. Devlet beni denizciliğe teşvik etti, ama krediyi vermedi. Daha sonraları hükümet politikaları değişti ve denizciliğe önem verilerek, kredilendirmeler yapılmaya başlandı.

1991'e kadar ilk inşa ettiğimiz beş gemi ile filomuzu yürüttük. 1992'de 20 bin tonluk bir gemi aldım, sekiz ay sonra 24 bin tonluk bir gemi daha aldım. Daha sonra ufak gemileri satmaya başladım. 1994'de krizler başladığı zaman elimdeki bütün filoyu sattım ve gemi işini bıraktım.

Borsaya girerek, iyi oyuncular arasında yer aldım.

Armatörlükte daha büyüyerek gelişen adımlar

İşletmenin en sorunlu ve deneyim isteyen bir alan olduğunu ilk gemiyi bitirdikten sonra öğrenmiştik. Bu tecrübe gelişmemize ve ofisler kurmamıza imkan sağladı. Benim armatör kimliği almam 1977 senesine rastlar. 70 cent'e ihtiyacımız olduğu yıllardı. Makine yok, para yok, döviz akreditifi açamıyorsunuz. Bugüne kadar tam sayısını bilmiyorum ama yaklaşık 93 gemi yaptım, daha 100 olmadı.

Denize inen her projemin arkasından koşmuş ve gözyaşı dökmüşümdür. Benim için gemiyi denize indirmek apayrı bir heyecandır. Onu imal edip, bir eseri meydana getirip, ekmek verebilecek hale gelmek, dünyanın en güzel duygusu! Bu duyguyu yaşamak herşeyin üzerinde.

Tersanenin maliyeti 60 milyon doları geçti. Anadolu Tersanesi - ADİK'i satın almadan önce isteseydim bir çok tersaneyi satın alırdım. 2004'ün sonunda, oğlumun ve danışmanım olan rahmetli Yücel Odabaşı'nın şiddetli desteğiyle bu kararı verdiğimi anlattım. Bu tersaneyi yeniden yarattık demem abartı değildir; 15 milyon dolara satın almıştım, 40 milyon dolardan fazla masraf ettim. Burayı çok geliştirdim. Sadece 42 bin metrekare beton yaptım. İskeleler, vinçler, binalar yaptım ve burayı tersane haline getirdim. Bir marka oldu. Yani buranın toplam maliyeti 60 milyon doları geçti. Ama memnunum.

Faruk Ürkmez ve Aynur Ürkmez'in üç çocuğu olmuştur; İlk çocukları Arzu (Yayla) dır.

İkinci çocukları Süalp Ürkmez 19 Nisan 1965'de Beylerbeyi'nde anneannesi Fahire Hanım'ın evinde dünyaya geldi. Ürkmez ailesinin üçüncü çocukları Ebru Ürkmez'dir.

Bir süre sonra Beylerbeyi'nden Göztepe'de anneannesine ait evde oturdular ve ardından kendi evlerine taşındılar. Süalp Ürkmez Göztepe Yeşilbahar İlkokulu'nde öğrenime başladı.

Çocuk yaşlarında matematik konularında yaşına nazaran daha ileri yaşlardaki çocukların becerebileceği derecede güçlü olduğu fark edilen Süalp Ürkmez, ilk okula gitmeden önce toplama, çıkartma, bölme veya çarpma gibi işlemleri aklından yapmasıyla komşuların dahi dikkatini çekerdi.

Okula başlayınca öğretmenleri annesini babasını davet ederek, zekasından dolayı üst sınıfa devam ettirmek istediklerini söylemişler. Ancak aile bir üst sınıfta ablasının olması nedeniyle bu öneriyi nezaketen geri çevirmiştir.

İlkokul'dan sonra kolej imtihanlarına girdi ve kazandığı okullardan Kadıköy'deki Saint Joseph Lisesi'ni aile tercih ettiğinden bu okula kaydı yapıldı.

Fransız kültürü, eğitimi, intizamı ile tanınmış güzide bir okul olan Saint Joseph'de 1976'dan itibaren öğrenime başladı. Bu okulda voleybol ve basketbol gibi sporları da yapmak imkanını bulan Süalp Ürkmez mezuniyetinden uzun yıllar geçmesine rağmen okuldaki öğrenciliğini, arkadaşlıkları ve bu okulun verdiği başarı şansını asla unutmadı.

Yaz aylarında babasıyla Perşembepazarı'nda ticareti öğrendi

Ancak 1976'da 11 yanında olan Süalp Ürkmez okul yaz tatiline girdiğinde diğer arkadaşlarıyla tatil yapamazdı, aksine babası kendisini Perşembepazarı'nda demir ticaretine götürürdü. Yazın Bayramoğlu'ndaki yazlık evlerinde ancak haftanın o da zor denecek şekilde tatil yapabilirdi. Bunun dışında babası israrla kendisini Perşembepazarı'na götürür ve demir ticaretini öğrenmesine önem verirdi.

Babasının ısrarının ardında çocukluk yıllarının hep çalışmakla geçmesinin alışkanlığı vardı. Süalp Ürkmez demir ticareti denildiğinde alım satım işleri, tutulan evraklar, gelen müşteriler, onlarla olan konuşmalar, mal sevkiyatı, telefonlar gibi ticaretin tüm evrelerini görüyor, duyuyor ve tanık oluyordu.

Böylece her senenin sonunda babası aldığı sattığı malları, hesabını ve kar hesaplarını oğluna yaptırtırdı.

Birtaraftan Saint Joseph'de basketbol ve voleybol takımında oynayan Süalp Ürkmez, babasının demir ticaretinin yanından gemi inşaatına başlamasıyla kendini yeni bir deneme alanında buldu.

Faruk Ürkmez *"Ömer Bey"* adını verdiği gemiyi Unkapanı civarında Haliç'te inşa ediyorken Süalp Ürkmez de haftasonları gemiye giderdi.

Spora çok tutkun olan Süalp Ürkmez Saint Joseph basketbol takımında olduğu üzere, Fenerbahçe basketbol genç takımında yeraldı. Büyük kızı Ceren de aynı okuldan mezun olmuştur.

Öğrenciyken armatörlük mesleğinin özelliklerini öğreniyor

Okul yıllarında armatörlük mesleğinin ayrıntılarını öğrenmeye başladı. O yıllarda kosterleri vardı ve bu gemilerin yük bağlantılarını giderek daha ayrıntılarıyla öğrendi.

Günümüzdeki bilişim dünyasının haberleşmede yarattığı mucize karşısında, sarı şeritleriyle telekslerin tıkırtılarını ve mesajların bu makinelerle alınmasını veya gönderilmesini öğrenmek, uygulayıcısı olmak gibi deneyimlere artık gülümseyerek baksa da, ciddiyetle tüm yazışma şekillerini öğrendi ve durmadan deneyimler kazandı.

Sekiz sene sonra bu okuldan mezun oldu. Liseden sonra Boğaziçi Üniversitesi matematik bölümünü kazandı. Üniversiteye başladığında Basketbol Birinci Ligi'ne transfer olan Anadoluhisarı Basketbol takımında oynamaya başladı.

Birtaraftan Boğaziçi Üniversitesi hazırlık bölümüne giderken diğer taraftan Anadoluhisr takımında basketbol oynuyor ve oradan da Beşiktaş Barbaros Bulvarı Preveze Han'daki şirketlerine gidiyordu.

Çok yoğun gençlik dönemi yaşarken, eğer işe gitmediyse babasının kendisine *"Bugün neredeydin?"* sormasını işaret eden Süalp Ürkmez şöyle anlatır; "Okul, spor ve iş üçgeninde ancak genç olmam sayesinde yorgun düşmüyorum desem de giderek yorulduğumu ve özellikle okula yetişemez hale geldiğimi görüyordum. Birgün işe gittiğimde ki 19 yaşındaydım. Babam bana işletmede olan tüm personelin işi bırakarak başka bir firmaya geçtiklerini ve bir süre okula gidemeyeceğimi belirtti.



Faruk Ürkmez ve tüm aile bireyleri bir arada. Oturanlar soldan: Faruk Ürkmez'in büyük kızı Arzu Yayla, Faruk Ürkmez, kızı Ebru Ürkmez, oğlu Süalp Ürkmez ve eşi Gül Ürkmez. İkinci sıra soldan Arzu Yayla'nın damadı Emirhan Tekin ve eşi Nazlı Tekin, Arzu Yayla- Savaş Yayla ailesinin oğlu Emircan Yayla, Süalp Ürkmez ve eşi Gül Ürkmez ailesinin büyük kızları Ceren Ürkmez, Beliz Ürkmez Arzu Yayla, Savaş Yayla ailesinin küçük kızı Sena Yayla. Arzu Yayla'nın eşi Savas Yayla.

Şirkette çalışacak hiçbir personel kalmamıştı

Alt kata indiğimde işletme departmanında kimselerin bulunmadığını gördüm. Meğer aslında ortağımız olan İbrahim Seferoğlu bu arkadaşlarımıza çok daha yüksek imkanlar sağlayarak muhasebe müdürümüze varıncaya dek hepsini bizden almıştı!

İşin acı tarafı bu arkadaşların hiçbiri ayrılacaklarını bize bildirmemişlerdi. Ofiste sadece ben vardım. O zaman sahibi olduğumuz koster tipi beş geminin tüm bağlantılarını yapmak, kaptana gerekli talimatları vermek, yeniden personel bulmak üzere çalışmaya başladım.

Tüm teleks mesajlarını hazırlayıp gönderdim, kaptanların sefer talimatlarını düzenledim, personeli buldum ve gemilere gönderdim, kumanya ihtiyaçlarını temin ettim. Bu müthiş bir deneyim isteyen bir işti ve bizi terken tüm o personelin işlerini tek başına yürütmeye başladım.

Yeni arkadaşlar çalışma ortamına alışıncaya kadar iki ay süreyle ofiste tüm sorumlulukları üstlenerek çalışmaların normale dönmesini sağladım.

Ama hatırlatmalıyım ki, gencim ve gönlümü sonradan eşim olacak Ayşe Gül Hanım'a kaptırdığımdan aklım da birtaraftan kendisinde idi.

Irak'a ambargo uygulanan yıllar

O dönemde İrak - İran Savaşı patlak vermişti ve İran tarafından Irak'a ambargo uygulanıyordu. Türkiye Irak'a Petrol karşılığı muhtelif mallarda ihracat yapıyordu. Biz de bir dış ticaret şirketi kurduk. Bu şirket halen geçerliliğini sürdürmektedir.

Ben ihracat şirketinde yeraldım ve devamlı ihalelere giriyorduk. Böylece kaça ayrılacağımı bilemez halde, iş ve gönül dünyasında koşturur olmuştum. Çaresiz okulda derslere girmemeye başladım ve okul yönetimi artık hoşgörüyle bakmak yerine, bana devamsızlığın sona erdirilmesini veya başka bir çözüm olamayacağını ihtar edince babama durumu anlattım.

Bana göre çözüm şekli İngiltere'ye gitmek ve orada bir sene işletme öğrenimi görmekti. Busuretle İngiltere'de International American University - American Collage in London'a kaydoldum. Önce tek başıma İngiltere'ye gittim. Avdette müstakbel eşim Gül'le söz kesildi.

İkinci kez eşimle Londra'da göndük. 1988 yılı Mart ayından itibaren İşletme bölümünde okumaya başladım. Haziran ayında Gül ile evlendik. Anadolu Üniversitesi'nde okuyan eşim Gül de Londra'ya aynı üniversiteye transfer oldu. Birlikte İngiltere'ye gittik ve bir sene çok sıkı bir çalışmayla öğrenimi tamamlayarak ve üniversiteyi 7.ci derecede tamamlayarak İstanbul'a dönüş yaptık.

1989'da yeniden iş hayatına ve armatörlüğün tüm çalışma dünyasına katıldım. Buarada ilk kızım Ceren Ürkmez dünyaya geldi. Aradan seneler geçmiştir; Saint Joseph'den mezun olmasının verdiği güçlü bir bilgi birikimiyle halen California State University'de MBA yapmaktadır.

İlk kızımız 1992'de dünyaya gelmişti. İkinci kızımız Belis Ürkmez (18 yaşında) Saint Pulsherie'de okumaktadır. Mezun olduktan sonra ABD'de öğrenime devam edecektir. Üçüncüsü oğlumuz Faruk Kaan ise 13 yaşındadır ve şimdilik ilkokulda öğrenim görmektedir.

Yaşamın hedefi; Yaratıcı olmak, iş üretmek olmalıdır

Ben hep yeni iş imkanları aradım. Hata yaptığım işin aralıklarından yeni iş fırsatlarını bulup ortaya çıkarttım. Bir gün hiç unutmam, Perşembe Pazarı'nda demir ticareti yaptığım zamanlarda, yılbaşı yaklaşıyor. Dağıtmak için ajanda ve takvim yapalım diye düşündüm. 'Ajanda yapabiliriz ama takvim yapamayız' dediler. Takvimin üzerinde bir teneke vardır, yapraklar düşmesin diye takvimi sıkar. Meğer bu kısmı galvaniz sacdan yapılırmış ve galvaniz sac Türkiye'de yok.

Ben galvaniz sac yokluğunu duyunca hemen kafamda bir ışık yandı. Birinin teneke ithal ettiğini duydum, hemen ofislerine gittim. Tonu 650 kuruştan 4 bin ton teneke için anlaştık. Ödeme için birazını peşin, geri kalanını 9 ay vadeli olarak sözleştik. 4 bin ton tenekeyi çekip depoya boşalttım. Türkiye'de ne kadar matbaa varsa hepsini aradım. Hepsi malzeme bulamamaktan yakınıyordu. Kendilerine. 'Takvimdeki galvaniz yerine tenekeye boya yapsanız olmuyor mu?' dedim. Şaşırdılar ve beni tebrik etmekle kalmayıp, ardı ardına siparişler verdiler.



Furtrans Şirketler Grubu Başkanı Faruk Ürkmez ve ADIK Anadolu Tersanesi'nde inşa ettikleri TCG Bayraktar Amfibik Çıkartma Gemisinin töreninde Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan ile.

Sattığım teneke levhaları boyadılar, takvimleri yaptılar. Böylece yarısı peşin yarısı üç ay vadeli, 4 bin ton tenekeyi sattım. Sonra 3 bin ton daha aldım, onları da sattım. Tabii, ben piyasaya 7 bin ton malzeme verince, herkes teneke almaya koştu ama ben piyasayı bitirmiştim zaten.

Ereğli Demir Çelik'ten yüzbinlerce ton sac almışımdır; İthal edenden bir miktar peşin, 9 ay vadeli alıp; yarısı peşin üç ay vadeli satıyordum. Aldığım para ve senetlerle Ereğli Demir Çelik'ten yüzlerce ton sac kaldırıyorsun ve piyasaya hitap ediyorsun. Bu kolay kolay yapılabilecek bir iş değil. Mesela yine o seneler piyasada baklavalı sac yok; baklavalı sac yapacak sac dahi yok. Üstelik baklavalı sac yapımını bilen de yok! Türkiye yokluklar ülkesi haline gelmişti ve çok zor yıllardı. Perşembe Pazarı'nda sözün, senet ve paranın üzerinde olduğu dönemleri yaşıyorduk. Baklavalı sacı Türkiye'de ilk üretenlerden oldum. Üretim yapmak için görmek gerekir. Hayal ve düşünceleri birleştirerek onların takipçisi olarak iş yaratmak mümkün. Bunları yaşadığım için, günün birinde batarsam, aç kalacağıma inanmıyorum. Bugün piyasada bir Faruk Ürkmez gerçeği var. Övünmeyeyim diyorum ama övünmeden de edemiyorum. Herkes bu muvaffakiyeti yakalayamıyor. Bunlar ödemelerimi zamanında yapabilmem, üç kuruş için kimseyi kapının önünde bekletmemem, en sıkışık zamanımda dahi çalışanların maaşlarını ödeyebilmem, sözümün eri olmamdan ileri gelmektedir.

Tabii yaşamda herşey ticaret değil; Güzel dostluklarımız da vardı. Rahmetli Saim Kocayaş, kardeşi Sadi Kocayaş ve Bülent Yücel, Halit Selçuk, Güneş Abacı en sevdiğim dostlarımdandı. Onlar sonradan Topkapı Demirciler Sitesi'ne geçtiler.

Artık işlerin başında icra kurulu başkanı olan oğlum Süalp Ürkmez ve kızım Ebru Ürkmez var. Türk denizciliğinin yükselmesi için otuziki yıldan fazla zamandır bir zamandır senedir Deniz Ticaret Odası Meclisinde daha güçlü Türk deniz ticareti dünyası için çaba sarfedenlerden biri olmaktan mutluluk duyuyorum.

DR. SÜALP ÖMER ÜRKMEZ



Faruk Ürkmez ve Aynur Ürkmez'in üç çocuğu olmuştur; İlk çocukları Arzu (Yayla) dır.

İkinci çocukları Süalp Ürkmez 19 Nisan 1965'de Beylerbeyi'nde anneannesi Fahire Hanım'ın evinde dünyaya geldi. Ürkmez ailesinin üçüncü çocukları Ebru Ürkmez'dir.

Bir süre sonra Beylerbeyi'nden Göztepe'de anneannesine ait evde oturdular ve ardından kendi evlerine taşındılar. Süalp Ürkmez Göztepe Yeşilbahar İlkokulu'nde öğrenime başladı.

Çocuk yaşlarında matematik konularında yaşına nazaran daha ileri yaşlardaki çocukların becerebileceği derecede güçlü olduğu fark edilen Süalp Ürkmez, ilk okula gitmeden önce toplama, çıkartma, bölme veya çarpma gibi işlemleri aklından yapmasıyla komşuların dahi dikkatini çekerdi.

Okula başlayınca öğretmenleri annesini babasını davet ederek, zekasından dolayı üst sınıfa devam ettirmek istediklerini söylemişler. Ancak aile bir üst sınıfta ablasının olması nedeniyle bu öneriyi nezaketen geri çevirmiştir.

İlkokul'dan sonra kolej imtihanlarına girdi ve kazandığı okullardan Kadıköy'deki Saint Joseph Lisesi'ni aile tercih ettiğinden bu okula kaydı yapıldı.

Fransız kültürü, eğitimi, intizamı ile tanınmış güzide bir okul olan Saint Joseph'de 1976'dan itibaren öğrenime başladı. Bu okulda voleybol ve basketbol gibi sporları da yapmak imkanını bulan Süalp Ürkmez mezuniyetinden uzun yıllar geçmesine rağmen okuldaki öğrenciliğini, arkadaşlıkları ve bu okulun verdiği başarı şansını asla unutmadı.

Yaz aylarında babasıyla Perşembepazarı'nda ticareti öğrendi

Ancak 1976'da 11 yaşında olan Süalp Ürkmez okul yaz tatiline girdiğinde diğer arkadaşlarıyla tatil yapamazdı, aksine babası kendisini Perşembepazarı'nda demir ticaretine götürürdü. Yazın Bayramoğlu'ndaki yazlık evlerinde ancak hafta sonları tatil yapabilirdi. Bunun dışında babası ısrarla kendisini Perşembepazarı'na götürür ve demir ticaretini öğrenmesine önem verirdi.

Babasının ısrarının ardında çocukluk yıllarının hep çalışmakla geçmesinin alışkanlığı vardı. Süalp Ürkmez demir ticareti denildiğinde alım satım işleri, tutulan evraklar, gelen müşteriler, onlarla olan konuşmalar, mal sevkiyatı, telefonlar gibi ticaretin tüm evrelerini görüyor, duyuyor ve tanık oluyordu.

Böylece her senenin sonunda babası aldığı sattığı malları, hesabını ve kar hesaplarını oğluna yaptırtırdı.



Süalp Ürkmez ve eşi Ayşe Gül Ürkmez.

Bir taraftan Saint Joseph'de basketbol ve voleybol takımında oynayan Süalp Ürkmez, babasının demir ticaretinin yanından gemi inşaatına başlamasıyla kendini yeni bir deneme alanında buldu.

Faruk Ürkmez *"Ömer Bey"* adını verdiği gemiyi Unkapanı civarında Haliç'te inşa ediyorken Süalp Ürkmez de haftasonları gemiye giderdi.

Spora çok tutkun olan Süalp Ürkmez Saint Joseph basketbol takımında olduğu üzere, Fenerbahçe basketbol genç takımında yeraldı. Büyük kızı Ceren de aynı okuldan mezun olmuştur.

Öğrenciyken armatörlük mesleğinin özelliklerini öğreniyor

Okul yıllarında armatörlük mesleğinin ayrıntılarını öğrenmeye başladı. O yıllarda kosterleri vardı ve bu gemilerin yük bağlantılarını giderek daha ayrıntılarıyla öğrendi.

Günümüzdeki bilişim dünyasının haberleşmede yarattığı mucize karşısında, sarı şeritleriyle telekslerin tıkırtılarını ve mesajların bu makinelerle alınmasını veya gönderilmesini öğrenmek, uygulayıcısı olmak gibi deneyimlere artık gülümseyerek baksa da, ciddiyetle tüm yazışma şekillerini öğrendi ve durmadan deneyimler kazandı.

Sekiz sene sonra bu okuldan mezun oldu. Liseden sonra Boğaziçi Üniversitesi matematik bölümünü kazandı. Üniversiteye başladığında Basketbol Birinci Ligi'ne yükselen olan Anadoluhisarı Basketbol takımına transfer oldu ve ligde oynamaya başladı.

Bir taraftan Boğaziçi Üniversitesi hazırlık bölümüne giderken diğer taraftan Anadoluhisar takımında basketbol oynuyor ve oradan da Beşiktaş Barbaros Bulvarı Preveze Han'daki şirketlerine gidiyordu.

Çok yoğun gençlik dönemi yaşarken, eğer işe gitmediyse babasının kendisine *"Bugün neredeydin?"* sormasını işaret eden Süalp Ürkmez şöyle anlatır; "Üniversite, spor ve iş üçgeninde ancak genç olmam sayesinde yorgun düşmüyorum desem de giderek yorulduğumu ve özellikle okula yetişemez hale geldiğimi görüyordum. Bir gün işe gittiğimde ki 19 yaşındaydım. Babam bana işletmede olan tüm personelin işi bırakarak başka bir firmaya geçtiklerini ve bir süre okula gidemeyeceğimi belirtti.

Şirkette çalışacak hiçbir personel kalmamıştı

Alt kata indiğimde işletme departmanında kimselerin bulunmadığını gördüm. Meğer aslında ortağımız olan İbrahim Seferoğlu bu arkadaşlarımıza çok daha yüksek imkanlar sağlayarak muhasebe müdürümüze varıncaya dek hepsini bizden almıştı!

İşin acı tarafı bu arkadaşların hiçbiri ayrılacaklarını bize bildirmemişlerdi. Ofiste sadece ben vardım. O zaman sahibi olduğumuz koster tipi beş geminin tüm bağlantılarını yapmak, kaptana gerekli talimatları vermek, yeniden personel bulmak üzere çalışmaya başladım.



Süalp Ürkmez ve eşi Ayşe Gül Ürkmez.

Tüm teleks mesajlarını hazırlayıp gönderdim, kaptanların sefer talimatlarını düzenledim, personeli buldum ve gemilere gönderdim, kumanya ihtiyaçlarını temin ettim. Bu müthiş bir deneyim isteyen bir işti ve bizi terken tüm o personelin işlerini tek başına yürütmeye başladım.

Yeni arkadaşlar çalışma ortamına alışıncaya kadar iki ay süreyle ofiste tüm sorumlulukları üstlenerek çalışmaların normale dönmesini sağladım.

Ama hatırlatmalıyım ki, gencim ve gönlümü sonradan eşim olacak Ayşe Gül Hanım'a kaptırdığımdan aklım da birtaraftan kendisinde idi.

Irak'a ambargo uygulanan yıllar

O dönemde İrak - İran Savaşı patlak vermişti ve İran tarafından Irak'a ambargo uygulanıyordu. Türkiye Irak'a Petrol karşılığı muhtelif mallarda ihracat yapıyordu. Biz de bir dış ticaret şirketi kurduk. Bu şirket halen geçerliliğini sürdürmektedir.

Ben ihracat şirketinde yeraldım ve devamlı ihalelere giriyorduk. Böylece kaça ayrılacağımı bilemez halde, iş ve gönül dünyasında koşturur olmuştum. Çaresiz okulda derslere girmemeye başladım ve not ortalamam düşmeye başladı, bunun bu şekilde devam etmesinin mümkün olmadığını anlayınca babama durumu anlattım.

Bana göre çözüm şekli İngiltere'de bir Amerikan üniversitesine transfer olmak ve sadece bir yılda kalan derslerimi tamamlayarak İşletme bölümünden mezun olmaktı. Bu arada müstakbel eşim Gül ile de sözlenmiştik. Bu suretle İngiltere'de şimdiki adı American InterContinental University London olan American College in London'a kaydoldum. Önce tek başıma İngiltere'ye gittim.

İkinci kez eşimle Londra'ya döndük. 1988 yılı Mart ayından itibaren İşletme bölümünde okumaya başladım. Haziran ayında Gül ile evlendik. Anadolu Üniversitesi'nde okuyan eşim Gül de Londra'ya aynı üniversiteye transfer oldu. Birlikte İngiltere'ye gittik ve bir sene bizim için gerçek bir balayı oldu. Hem İngiltere'de çok iyi bir öğretim gördük, hem de bugün dahi devam eden bir çok arkadaş edindik. Kaldı ki ben orada bile Uzakdoğu ile yazışıyor, Türkiye'ye yapacağım ithalatları planlıyordum. Babamızdan kan yoluyla sürekli iş düşünme alışkanlığı geçmiş bir kere.

Ama bu sefer dersleri asmadım, daha doğrusu işletme bölümü bana biraz basit gelmişti Boğaziçi Matematik'ten sonra ve çok sıkı bir çalışmayla bir sene içinde "Magna Cum Laude" üstün başarı not ortalamasıyla mezun olduk ve İstanbul'a dönüş yaptık.

1989'da yeniden iş hayatına ve armatörlüğün tüm çalışma dünyasına katıldım. Bu arada ilk kızım Ceren Ürkmez dünyaya geldi. Aradan seneler geçmiştir; Saint Joseph'den mezun olmasının verdiği güçlü bir bilgi birikimiyle halen California State University'de MBA yapmaktadır. Yakında o da iş hayatına girecek diye düşünüyorum.

İlk kızımız 1992'de dünyaya gelmişti. İkinci kızımız Beliz Ürkmez (18 yaşında) Sainte Pulcherie Fransız lisesinde okumaktadır. Belki ortanca çocuk olmanın verdiği hırsla Amerika'nın en seçkin üniversitelerine başvurular yaptı. Politikacı olacak galiba, şu anda her konuda dünyayı kurtarmak ile meşgul, Türkiye için yararlı bir kişi olacağını düşünüyorum. Üçüncüsü oğlumuz Faruk Kaan ise 13 yaşındadır ve şimdilik ilkokulda öğrenim görmektedir. O da futbolcu olacak herhalde.

Alman bankalarından gemi inşa kredisini ilk biz aldık

İş hayatımın başlangıç yıllarında Türkiye'de Denizcilik Bankası'ndan gelecek kredilerin dışına çıkabilecek bir sistem mevcut değildi. Biz özellikle Alman bankalarından kredi imkanlarını araştırdık ve Türkiye'ye ilk gemi inşa kredisini getiren biz olduk.

Ben bir taraftan gemi işletmeciliğinde daha yoğun deneyimler kazanırken, diğer taraftan da gemi inşaatının giderek en ince ayrıntılarına kadar deneyimler edindim. 1995 senesinden itibaren sürekli yeni gemiler inşa ettik ve işletmemize kattık. 2000 li yıllarda ise bu daha da arttı, tanker piyasasına girdik ve bilhassa Fransız ve İtalyan firmalarına birçok gemi sattık. Bu işler sırasında İtalyan piyasasında ki tanker işletmeciliği ilgimi çekmişti. 2008 yılında İtalya Cenova da petrol taşımacılığı yapan bir firmanın çoğunluk hissesini satın aldık. Daha sonra orada Management firmasını da kurduk ve şu anda tüm tankerlerimiz İtalyan piyasasında çalışıyor ve yönetimini Cenova'daki ofisimizden yürütüyoruz.

2004 yılı aralık ayında satın aldığımız Anadolu tersanesi ile gemi inşa da çok başarılı projeler gerçekleştirdik. Bilhassa askeri gemiler de ihtisaslaştık ve bugün gurur duyacağımız projelere imza atıyoruz.

Demektir ki 2015 yılı itibarıyla 50 yaşına yaklaşmıştım. Piri Reis Üniversitesi Tüdev Yönetim Kurulu üyesi iken 2004 yılında Tüdev de beraber çalıştığımız Prof. Reza Ziarati hocamız bir gün doktora yapmamı önerdi.

İngiltere'de bir üniversiteye yazdırdılar ve bu üniversitenin istediği formata göre hazırladığım doktora tezimin onayladığını duymaktan büyük mutluluk ve onur duydum. Gerçi tüm yoğun iş programım yüzünden doktorayı tamamlamak 11 sene sürdü ama bu yaşta bile bir şeyler öğrenmiş olmak güzeldi. Elli yaşında Leicester'daki De Montfort Üniversite'sinden gemi inşaatında aktivite bazlı maliyet analizi konulu tezimle doktoramı kazanmış durumdayım.

Deniz Ticaret Odası'nda yönetim kurulu üyesi olarak iki dönemdir görevler aldım. Bu dönemde Türkiye için yapılmış en önemli projelerden birine imza attık ve Piri Reis Üniversite'sini kurduk. Bu bir meslek üniversitesi ve denizci olmak isteyen her gence bir şans vermek için kuruldu.

Üniversitemizin Tuzla'daki kampüsünün inşaatında Rıdvan abi (Kartal) ile büyük mesai harcadık ve bu eserde alın terimiz çok. Bu sadece bize büyük bir gurur veriyor. Rahatlıkla Türkiye'nin en güzel Üniversitesi diyebileceğim Piri Reis Üniversitesi'nde şu anda 3000'e yakın öğrenci okuyor.

Bu arada Üniversite'nin kurucusu ve sahibi Türk Deniz Eğitim Vakfı'nın (TÜDEV) Metin Kalkavan'ın önerisiyle başkanlığını üstlenmiş olmak bana büyük bir heyecan, sorumluluk ve gurur vermektedir.

Halen 15 gemilik bir filo, Cenova, Hamburg, Istanbul ve Tuzla tersane de ofislerimiz ile, çok yoğun bir Askeri gemi imalat ve satış programı, işimizin gerektirdiği tüm seyahatler ile bir de sosyal sorumluluk olarak devam ettiğimiz Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Üyeliği ve Piri Reis ve Türk Deniz Eğitim Vakfı'nda üstlendiğimiz yoğun görevler ile eşime ve çocuklarıma ve arkadaş ve dostlarıma ayırdığım zamanlarla çok dolu ve hızlı bir hayat yaşıyorum. Sanırım böyle alıştık ve kanımızda bu var. Daha azı hayatımızı doldurmaz gibi geliyor, zaten Denizcilik her konuda bilgi sahibi olmanız gereken çok yönlü bir iş.

Sanırım Babamın 70. Doğum günüydü, bırakıyorum dedi, bırakamayacağını biliyordum, zaten her ikimizin de yetişemeyeceği kadar çok işimiz vardı. Ama benim başka bir planım vardı. Bir-gün kendisine "*baba iki sene daha sabret, 50 yaşına geliyorum, ben emekli olucam, sen rahat rahat çalışırsın, ben hayatımı yaşayayım 60 ında dönerim*" dedim. Bu aramızda hep bir espri konusu olmuştur.

UĞUR MENGENECİOĞLU



Uğur Mengenecioğlu
Kaynak: Osman Öndeş arşivi.

30 Ağustos 2007 tarihli basın haberlerinde *"Uğur Mengenecioğlu geri dönüyor"* başlığıyla bir habere rastlanılır.

Haberin kaynakları bu haberi *"1980`lerin efsane armatörü Uğur Mengenecioğlu, Engin Deniz adıyla şirket kurdu."* ara başlığıyla vermişlerdi.



Haber şöyle devam ediyordu: *"1980`li yılların efsane armatörü, Uğur Mengenecioğlu armatörlüğe dönüş hazırlığı yapıyor. Mengenecioğlu, Engin Deniz Ticaret adıyla şirket kurdu. 10 milyon YTL başlangıç sermayeli şirketin merkezi Fındıklı `da. Şirketin yönetiminde Uğur Mengenecioğlu`na ilave olarak Murat ve Burak Mengenecioğlu görev yapıyor. Şirketin faaliyet alanı ise her türlü deniz vasıtası ve gemi inşa etmek, ettirmek. İşletmek, bakım ve tamirini yapmak, almak, satmak ve ithal ve ihraç etmek. Mengenecioğlu, 1987`de kurduğu ve bir zamanlar Türkiye `nin en büyük armatörlük şirketi olan UM Denizcilik`in sermayesinde yılbaşında artırıma gitti. Şirketin 3 milyon 500 bin YTL olan sermayesini 50 milyon 660 bin YTL `ye çıkardı."*

Efsane bir armatördü

Benim tanıdığım Uğur Mengenecioğlu, aynı zamanda son derece saygın ve dost bir şahsiyetti. Türk Deniz Ticareti dünyasına VLCC ve ULCC tip ham petrol tankerlerini kazandırmak suretiyle benzersiz bir atılımı başarmıştı.

Uğur Mengenecioğlu'nu, kurumlar vergisi rekortmeni olduğu Pürsan'daki başarılarının ardından 1980 sonrasında UM Denizcilik Ticaret A.Ş.'yi kurduğu ilk yıllardan itibaren tanıdım. İlk adresi Kabataş Setüstü'ndeki Deniz Apt.'daydı. Sonraki yıllarda şirket Gümüşsuyu, İnönü Caddesi No.23 Gümüşsu Palas K.3 Taksim'deki adreste yoluna devam etti. Birsüre Genel Müdürü Türkiye Libya Deniz Nakliyatı Ortak A.Ş. Genel Müdürlüğünü yapmış Nejat Enön'dü.

Büyük Zafer, Avar, Büyük Timur, Burak, Göktürk, Büyük Hun ve Büyük Selçuklu adını verdiği VLCC ve ULCC tankerlerden oluşan filosuna, tarihe intikal etmiş Türk devletlerinin adlarını vermişti. Filosunu diğer Türk devletlerinin adlarıyla sürdürmek için engin heyecanlar içersinde olan, çok değerli bir müteşebbis ve armatördü.

Giderek yaşlanacak VLCC tip tankerlerin yerine çok daha ileri teknolojide tankerleri kendi tersanesinde inşa etmeye kararlıydı. O kadar ki inşaatına başlamayı beklediği ilk tankerin ana makinesini de satın almış Başiskele'deki tersaneye getirmişti.

UM Tersanesi Türkiye'de ilk CAD-CAM sisteminin özel tersanesi oldu. O yıllardaki en ileri teknolojiye sahip bir gemi inşa tersanesiydi. Nedense bir TV program yapımcısının saldırısına maruz kaldı. O zaman da Uğur Mengenecioğlu, başka bir isimle müracaat etmiş olan bu TV kurumu için benden ilgilenmemi istemişti. Çalıştığım gazete vasıtasıyla gerçeği öğrendim.

Büyük bir hızla Başiskele'ye intikal ettik. Tersane son derece mükemmel donatımlıydı ve çok küçük ve derin anlamı olan bir gösteri yapılmasını önermiştim.

Durmadan olumsuzlukları elindeki deftere maddelemiş olan program yapımcısına bu tersanenin nasıl bir teknolojiye sahip olduğunu örneklemek amacıyla, *"İsterseniz mensubu olduğunuz TV şirketinin amblemini bize verin. Sizin için programlanacak ve TV şirketinin*

amblemi birkaç dakika sonra CAD - CAM donanımları vasıtasıyla, hiç el değmeden istediğiniz ölçüde tersanedeki çelik üzerine oyulmuş olarak size sunulacaktır" denilmişti.

Nitekim, ortaya mükemmel bir örnek çıkmıştı.Kendilerine armağan edildi!

Bir gemi inşa tersanesi yatırımının desteklenmesi yerine böylesine hırpanlamaya çalışılması, ibretle anılmak üzere, tarihin biryerlerine kayboldu gitti.

Uğur Mengenecioğlu, Büyük Selçuklu tankeri İstanbul'a geldiğinde beni davet etti. Son derece heyecanlıydı, coşku doluydu. Birlikte gemiye gittik. Muazzam, adeta ucsuz bucaksız gibi gelen bir gemi dünyasında kalmıştım. Harika bir gemiydi.

Neyazıktır ki, Nuri Cerrahoğlu gibi, Uğur Mengenecioğlu'nun tankerleri de Irak- İran Savaşı içersinde ateşlere maruz kaldılar. O yıllar çok talihsizlikleri beraberinde getirdi.

Yaşadığım bir olayla ilgili anım da, Uğur Mengenecioğlu'nun Deniz Ticaret Odası'na yapacağı ilk ziyaret gününe aittir.

Deniz Ticaret Odası, Kemankeş Mustafa Paşa Caddesi'ndeki eski Hovagimyan ve yeni adıyla Hilmi Sönmez'e ait Sönmez Denizcilik Han'ın ilk iki katında yeralıyordu.

Hilmi Sönmez, Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı sıfatıyla, Uğur Mengenecioğlu'nu Yönetim Kurulu Başkanı olarak Deniz Ticaret Odası'ndaki makamında ağırladı.

Uğur Mengenecioğlu biraz sonra yardımcısıyla Ankara'ya gitmek üzere hareket edeceklerini belirterek müsaade istedi. Birlikte aşağı indik.

Kandilli'deki Yalısında 1990 yılında kendisiyle yaptığım bir söyleşinin teybimdeki kaydı arşivimde saklı bulunmaktadır. Türk Armatörleri Tarihi için bu kasedi yeniden dinledim ve bu sayfalara aktardım. Bu sayfalarda yeralan fotoğraflarını o söyleşi sırasında çekmiştim.

Uğur Mengenecioğlu ailesi

Deniz Güverte Kıdemli Binbaşı Kadri Ertuş'un eşi Sıdıka Ertuş, Uğur Mengenecioğlu'nun anneannesi idi. Çocukları; Meliha Sargın, Mualla Tümer ve Mehlika Demirkol'du. Hamid Sargın, Necati Tümer ve Sedat Demirkol'un kayınvaldesi oluyordu. Erol Onsekiz, Yüksel Onsekiz, Rüştü Demirkol ve Uğur Mengenecioğlu'nun anneannesiydi.

Sıdıka Ertuş 25 Temmuz 1973 günü vefat etti ve cenazesi aynı gün kılınan ikindi namazından sonra Heybeliada'daki mezarlıkta eşinin yanına defnedildi.

Anne tarafından ikinci kuşak bahriyeli çocuğu olan Uğur Mengenecioğlu'nun annesi Mualla Tümer ve babası E.Deniz Kıdemli Güverte Albay Necati Tümer'di. Murat ve Burak Mengenecioğlu'nun babaannesi ve Sevil (Sohtorik) Mengenecioğlu'nun kayınvaldesi oluyordu. Evleri Moda'daydı. 2 Ekim 1985 günü fâni âlemden Moda'daki evinde göçetti. Cenazesi 3 Ekim 1985 Perşembe günü Moda Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Heybeliada'daki aile kabristanına defnedildi.



Fotoğraf: Osman Öndeş

Pürsan

İTO Sicili'nde kayıtlı olduğu üzere 1972 yılında kurulan *Pürsan Petrol Ürünleri Kimya Sanayi A.Ş.* " Petrol ile her nevi petrol müştakı ve petrol mahsulleri ile bunlara benzer maddeler veya bunlardan hazırlanmış her nevi kimyevi maddeleri sahip veya acenta sıfatı ile Türkiye dahilinden veya haricinden temin etmek üzere satın almak veya ithal etmek.Yerli veya ithal malı maddelerden petrol müştakı ve mahsulleri veya benzeri maddeleri imal veya harman etmek üzere sahip veya acente sıfatiyle fabrika veya tesisat kurmak satın almak,isticar veya icar etmek işletmek ve bu şekilde imal veya harman edilen mahsulleri sahip veya acenta sıfatı ile satmak ve tevzi ihraç etmek." gibi sanayi ve ticaret alanlarında faaliyet gösteriyordu. Merkezi Meclisi Mebusan Caddesi Deniz Apt.No: 159 Setüstü, Fındıklı'daydı.

Her sene çok başarılı sonuçlar elde eden Pürsan'ın yıllık kazanç vergisi listelerinde de önsıralarda yeraldığı görülür.

Uğur Mengenecioğlu sosyal faaliyetler açısından özellikle eğitime önem vererek, bazı vakıf çalışmalarını gerçekleştirdi. Bunlardan biri 1979 yılında inşaatını ve donatımını tamamlayarak



MEB'na teslim ettiği *"Pürsan Yeniköy Ortaokulu"* dur. Bu okul sayesinde Yeniköy'de okul sayısı ikiye çıkmıştır. 1996 -1997 öğretim yılı sonuna kadar ayrı ayrı 2 binada ve iki ayrı okul olarak eğitim-öğretimini sürdüren okullar 1997-1998 öğretim yılından itibaren birleştirilerek *"Yeniköy Pürsan Cumhuriyet İlköğretim Okulu"* adını aldı.

Pürsan'dan UM Denizlik'e giden armatörlük öyküsü

Uğur Mengenecioğlu Pürsan'dan UM denizcilik'e giden armatörlük öyküsünü değerlendirirken şöyle anlatmıştır; **"**Anladığım kadarıyla, UM Denizcilik olarak sahibi olduğumuz gemiler Türkiye'de ham petrol taşıması benim bu şirketi kurduğum günden itibaren devamlı birilerinin direnmesiyle karşılaştı. Bu durumu zaman zaman sizinle yaptığımız sohbetlerde dile getirmişimdir.

1981'den beri yaptığımız sohbetlerden hatırlarsınız, ben biryerlerden dirençle karşılaştığımızı hep vurguladım. Ama biz hep mücadele ettik.

Türkiye'nin yıllık 22 milyon ton ham petrolünün taşınması lazım. Ben ham petrol tankerlerinden oluşan bir filo kurmaya karar verdiğimde sadece Hayri Baran'ın Barbaros tankeri vardı. 1981'den 1985'e kadar 1,632.000 dwt gibi, hatta Akdeniz'de sayılı hampetrol tankerlerinden oluşan bir filo gerçekleştirdim.

Bu gemileri Pürsan'dan kazandıklarımızın cevabı olan özsermayemizi kullanarak gerçekleştirdik. Bizim diğer şirketlerimiz İstanbul'un en büyük kurumlar vergisini veren şirketler olmuştur.

Geçenlerde bir hesap yapıyordum; O tarihlerde demek ki 40 milyon dolar kurumlar vergisi ödemişiz.

O günkü hükümetler denizciliği destekliediler. Allah selamet veren Bülent Ulusu amiralin başbakan olduğu yıllarda denizciliğe büyük yakınlık gösterdi ve Türk denizciliği o zaman teşvik edildi ve bu uzun seneler devam etti. Bu arada da Türkiye'ye ithal edilecek ham petrolü Türk bayraklı tankerlerle taşımak amacıyla kazandığımız paralarla gemi almaya başladık.

İlk defa 140.000 dwt'luk Büyük Zafer tankeriyle çalışmaya başladık. Bu gemiyi aldığımızda nasıl donatacağımız ciddi bir sorun olarak karşımıza çıktı. Bahriyeden ayrılmış genç denizcilerden seçtik ve Fransa'ya gönderdik. Yabancı uzmanları gemide görevlendirdik. Bu tip gemilerin güvenle işletilmesini ve yönetilmesini bir temele oturtmayı başardık. Çekirdek personel yeni gelenleri eğittiler. Gemilerimizde Türk Deniz Kuvvetleri kökenli zabitan grubu 200'e kadar yükseldi. Bu gemiler Türkiye'nin hampetrolünü taşıdılar ve hatta İran-Irak Savaşı sırasında da yine Türkiye'nin ithal edeceği ham petrolü aksatmadan Basra Körfezi'deki Kharg Adası bölgesinden çektiler.

O tarihlere biraz geri dönersek, ortaya şöyle bir tablo çıkacaktır; İran - Irak Savaşı sırasında Nuri Cerrahoğlu Bey'in iki gemisi vuruldu, yandı. Bizim bir gemimiz bombalandı,yandı; bir gemimiz de Exocat füzeleriyle vuruldu, Allahtan yanmadı. Ama bunların arasında Türkiye'ye ham petrol getiren bir tane ecnebi gemi bulamazsınız.

Yani o savaş yıllarında Türkye'nin elinde Türk bayraklı tankerler olmasaydı, ülkenin ham petrol ihtiyacı nasıl taşınırdı, Türkiye hampetrol ihtiyacını karşılayamaz duruma mı düşerdi, çok iyi irdelenmesi lazımdır.



Demek ki, çıkılmış olan biryerde önemini ortaya koymuştur; Bu politika sadece ticari değil, biryerde stratejik özellik ifade etmektedir. Çünkü bir ülkenin tüm enerjisini sağlayacak ham petrolü Türk bayraklı tankerler getiriyor ve onlar sayesinde rafineriler çalışıyor.

Bundan sonra her zaman şunu hissettik; Türk bayraklı ham petrol tankerlerinin özel teşebbüs olarak sahiplenilmesinde devlet kurumlarında olanların büyük rahatsızlık duyduklarına tanık olmuşuzdur. Bu şikayetleri diğer armatör arkadaşlarımdan da defalarca dinlemişimdir. Nedenlerine değinmek istemiyorum; tartışılmasını sohbetimizin dışında bırakmak istiyorum.

Birgün bu konu irdelenmek istenirse ben bu direnmenin nedenlerini kendi açımdan ortaya koyarım.

Yine o yıllara dönersek, 80'li yılların sonlarında bu baskının daha da arttığını gördük. Bilhassa son dört beş sene zarfında herkes denizciliğe omuz vereceğini söylüyordu, aman müspet hiçbir adım atıldığını görmedik!

İran-Irak Savaşı'nın olumsuz yankıları

İran - Irak savaşının Körfez'e yayılması ve bu arada Büyük Hun tankerinin vurulması Türkiye'nin petrol ihtiyacını ve stok durumunu önemli bir konu haline getirmiştir. O zor sürece ait olayları sadece birkaç satırbaşıyla nakledersek; Türkiye'nin 1984 yılı ihtiyacı olan 13.700.000 ton ham petrolün, 5.536.000 tonluk kısmının İran'ın Basra Körfezi'nden Kharg Adası'ndan çekilmesi programa bağlanmıştır.

Haziran ayı itibarıyla Türkiye'nin petrol stokları yetersizdir. Tüpraş Genel Müdürü Müfit Nayır'ın ifadesine göre Körfez'in savaş nedeniyle kapanması tehlikesine karşısında stokun 2-3 aylık düzeye çıkartılması zorunluluğu doğmuştur. Öte yandan İran'ın Türkiye'den yaptığı ithalat dolayısıyla ortaya çıkan 300-400 milyon dolarlık borcuna karşılık Türkiye'nin fazladan 1-1.5 milyon daha fazla ham petrol çekme imkanı bulunmaktadır.Bu sorunların çözümü için Başbakan Turgut Özal'ın çağrısı üzerine 18 Haziran 1984 günü Başbakanlık konutunda Devlet Bakanı İsmet Özdağlar, Dışişleri bakanı Vahit Halefoğlu, Dışişleri Bakanlığı Müsteşarı Ercüment Yavuzalp, Ditaş Genel Müdürü Turgay Beltan ve diğer yetkililerin katıldığı toplantıda İsmail Özdağlar Ditaş'ın iki süper ham petrolü tankeri satın alması fikrini ortaya atmıştır.



118,415 grt., 240,360 dwt olan 1971 Normed Constructions Navales du Littoral, La Ciotat, Fransa inşa olan Büyük Zafer tankeri 1983'de Zafer adıyla seferler yaptı.



Burak-M



1976 Vaerste-Fredrikstad - Norveç inşa 67,521 grt., 132,250 dwt. olan ham petrol tankeri "Burak- M", 30 Kasım 1985 günü Fujeirah'da demirde yatarken Exocet füzesi isabetiyle yaralandı. 4 No.'lu tankına isabet eden fakat infilâk etmeyen Exocet roketleriyle Fujeirah'a döndü. (Burak - M Exocet roketiyle vurulduktan sonra Fujeirah'ta görülmekte)

Ditaş ve Tüpraş genel müdürleri böyle bir gemi alımının bazı faydaları olsa dahi, tehlikelerini de ifade etmişler, ayrıca Ditaş'ın ULCC tip bir tankeri satın alacak maddi gücü olmadığını da ortaya koyarak öneriye karşı çıkmışlardır.

Başbakan Turgut Özal, bulunulan şartların gemi alımını zorladığını ileri sürerek İsmail Özdağlar'ın önerisinden yana çıkmış ve nitekim bu talebini 27.7.1984 günlü ve 19-310- 12963 sayılı yazısıyla da resmileştirmiştir.

Toplantının ertesi günü Ditaş ile Cerrahoğulları Umumi Nakliyat, Vapurculuk ve Türk A.Ş. arasında Ceyhan tankerinin gidiş Süveyş, dönüş Ümit Burnu olmak üzere Kharg - Tütünçiftlik arasında tam hamuleyle 15,81 Dolar/ton navlunla bir sefer yapmak üzere anlaşma imzalanmıştır.

M/T Büyük Selçuklu

423,642 dwt. ve 203,996 grt.,173,313 nt. olan ham petrol tankeri "*Büyük Selçuklu*", 1975'te Vela International Marine şirketi için *"Hilda Knudsen"* adıyla Kawasaki Heavy Industries tarafından inşa edildi. Tam boy 378 mt. genişlik 69 mt. ve draftı 23 mt. idi. Geminin asıl armatörlük şirketi Knut Knutsen OAS. idi.

- 1984'de adı " Hilda" olarak değiştirildi.
- 1984'de Türk UM Denizcilik ve T. A.Ş. tarafından satın alındı, *"Büyük Selçuklu"* adı verildi. 1986'da K/S Norman tarafından satın alındı, *"Happy Sailor"* adı verildi.
- 1989'da K/S Finans Invest VI A/S tarafından satın alındı, *"Vendela"* adı verildi.
- 1991'de Mira Tpt. Co. Ltd. tarafından satın alındı ve *"Mira Star"* adı verildi
- 2001'de Hindistan'da Chittagong'da söküldü.



ULCC M/T Büyük Selçuklu

Ankara'da yapılan toplantı sonucu olarak Ditaş, UM Denizcilik Ticaret A.Ş.'yle de sözleşme imzalamayı kabul etmiş ve 2.8.1984 günü adı geçen şirkete teyid edici teleksi göndermiştir.

UM Denizcilik şirketi taahhüt ettiği ULCC tankeri (Büyük Selçuklu) Eylül ayı başlarında satın almış ve sefere hazır hale getirmiştir.

29 Eylül 1984 tarihinde Kharg Adası'nda yüke giren Büyük Selçuklu tankerine 365.380 ton ham petrol yüklenmiştir.

Büyük Selçuklu tankeri 12.12.1984 tarihinde Türkiye'ye gelmiş Gemi Sicil Dairesi Kütük kaydına göre 13.12.1984 tarihi itibarıyla mesahası yapılmıştır.(4)

Türk müteşebbisi üretmek için adeta çırpınıyordu.

Uğur Mengenecioğlu şöyle devam etmiştir; İkiciel gemiler satın alınıyor, tersaneler devlet yardımı olmasa da üretken olmaya çaba sarfediyordu. Adeta ok yaydan çıkmışcasına Türk müteşebbisi üretmek için adeta çırpınıyordu.

Göktürk tankeriyle ilgili bir hususu özetlemek isterim; 1995 yılı başında Süveyş Kanalı geçişi yaparken dört günlük bir bekleme süresi var. Süveyş Kanalı'nda Göktürk 34 gün kaldı! Bunun nedeni bir Mısır ve İngiliz Bankası'nın yanlış değerlendirmesi yüzündendir.

Buarada 34 gün boyunca Türkiye'nin hampetrolünü taşıtan Ditaş ve Tüpraş tarafından bir yardım gelmedi. Sonradan biz gemiyi kaldırdık ve Türkiye'ye getirdik ve bize gemi geldikten sonra bir tazminat çıkartıldı. Gemide 17 Milyon dolar toplamında malları varmış. Bunu beyan ettiler.17 Milyon dolarlık mal için 34 gün beklemeden dolayı 1 milyon 30 bin dolar faiz çıkarttılar.

4) TBMM Tutanaklar Sayısı 314 - Anayasa Mahkemesi Yüce Divan Kararı 14.2.1986 (Sf.1-182)

Bu faizi nasıl hesaplamışlar derseniz, faizin oranının Türkiye'deki tefeci faizinin de üzerinde olduğunu görürsünüz. Bu hesaplamayı yapan Tüpraş, fakat muhatabımız Ditaş oluyor!

Bu faizi kabul ettiğimiz takdirde üzerimize gelmeyeceklerini bildirdiler. Bizden imza istediler ve o günkü şartlar altında imza vermek mecburiyetinde kaldık.

Ancak ondan sonra çok düşük navlun ücretiyle 3-5 sefer garantisi verdiler. Biz bu seferleri yapacağız ve bu paralar da buradan düşülecek. Göktürk'le Suudi Arabistan'a üç sefer yaptıktan sonra bir ihale yaptılar. Biz günlüğüne 10,480 dolar gibi bir rakam vermemize rağmen, bizim çok daha üstünde fiyat teklifinde bulunan bir başka şirketin gemisini tuttular!

Göktürk sefere çıkamadı ve operasyon da durmuş oldu. Bir geminin bir seferden aldığı navlun 1- 1.5 milyon dolardır. Bu para armatörün cebine girmez. %90'ı masraflara gider ve bu bir çarktır, gemilerin çalıştırılmasını sağlar.

O sırada Avar tankeri Pendik Tersanesi'nde onarımdaydı. Tersane elemanları Avar'da çalışırken bir yangın meydana geldi ve yangın kendi imkanlarımızla söndürüldü. Fakat bundan sonra Tersaneyle aramızda bir anlaşmazlık meydana geldi. Biz yangını kendi donanımlarımız kullanarak söndürmüştük. Kullandığımız halon gazlarının ikmalini talep ediyorduk. Tersane'nin anlaşması olan Ray Sigorta'nın kabul etmesine rağmen tersane yönetimi bu gazların ikmalini kabul etmedi.

Yangınla bağlantılı olarak İtfaiye'nin raporunda da Halon gazları kullanılması sayesinde yangının söndürüldüğü ifadesi yeralıyordu. Fakat Pendik Tersanesi yönetimi suçlu duruma düşeceği çekincesiyle hep itirazda bulundu. Ayrıca Türkiye Gemi Sanayii A.Ş. Teftiş Kurulu Başkanının raporunda yangının tamamiyle tersane çalışanlarının hatasından meydana geldiği belirtilerek, kusurlu olanların cezalandırılması ve bir daha tekrarlanmaması için tedbir alınmasını istiyordu.

Fakat Pendik Tersanesi'nden Avar'ı serbest bırakmadılar. Birtarafta Göktürk, diğer tarafta Avar tankerinin sefer yapamaz hale getirilmesi yüzünden biz çarkı döndürmekte sıkıntı çekmeye başladık.

Mayıs 1995'te yeni bir navlunla dış sefere göndermek üzere Yarımca'da demirli olan Göktürk için Yarımca Liman başkanlığından aldığımız sefer emriyle gemiyi kaldırdık.

Fakat buarada Tüpraş geminin durdurulmasını talep ediyor. Mahkeme kararını göndereceğini, gemiyi Çanakkale'de durdurulmasını istiyor.

Bu safhayı şöyle değerlendirmek isterim; Biz şirket olarak Bozcaada Cumhuriyet Başsavcılığı'na şikayette bulunduk. Şikayet ettiğimiz makam Bozcaada İcra Müdürü'dür. Yani Savcılığa şikayet yaptık. Müracaatımızın nedeni Göktürk'ün Bozcaada önlerinde durdurulması sebebiyle emniyet tedbirlerinin alınmasıydı.

Ayrıca Göktürk Çanakkale Boğazı'ndan çıkıncaya kadar Çanakkale Liman Başkanlığı gemiyi durdurmadığı halde Bozcaada'da seyre devamı engelleniyor!

Bozcada'da gemiye çıkan resmi makam temsilcileri geminin evraklarını aldıkları gibi, gemi personelinin evraklarını da alıyorlar. Oysa bu da hukuken bir suç!

Ardından Götürk'ün Bozcaada'nın güneyinde bir mevkide demirletiyorlar.



Avar tankeri Pendik Tersanesi'nde onarımda olduğu sırada. Fotoğraf- Osman Öndeş.

Geminin süvarisi gece beni aradı; *"Bize bir evrak veremedikleri halde, buna karşı yolumuzdan geri çevirmek istiyorlar.Bunun sebebini sorduğumda, gerekçe olarak geminin borcu olduğunu ileri sürdüler"*dedi.

Buarada hukukçularla görüştüm. Geminin yoluna devam edebileceğini kimsenin bir engelleme yapamayacağını belirttiler. Ancak düşündüm; gemiyi kaldırmam halinde bir söylentiye neden olacaktı. Şahsen benim ve tüm onurunu ve sorumluluğunu üstlendiğim şirketim UM Denizcilik şirketinin devlete olan saygısı beni böyle bir teşebbüsten geri bıraktı.

Göktürk Kuzey ve Batı Afrika'ya yük bağlantılı olarak gidiyordu. Transit geçerken de Yunanistan'dan alacağımız bazı yedekler bulunuyordu. Gemi Bozcaada'da durduruldu.

Bozcaada Cumhuriyet Başsavcılığı'nın yazısında *" Um Denizcilik Tic. A.Ş.'nin yazısı incelendi. Um Denizcilik Şirketi'nin 18 Ağustos 1995 tarihli dilekçesiyle Bozcaada'nın güneyinde demirlettirilen Göktürk isimli geminin muhafazası için yetkililerin tedbir almadıkları, Kanunun 95.ci maddesine göre görevlerini ihmal ettikleri iddiasında bulunmuştur."* denilmekteydi.

Resmi yazışmalarda Yed-i Emin olarak kimsenin sorumluluk kabul etmediği de yazılıdır. Bu durumun Beyoğlu Birinci İcra Müdürlüğü'ne bildirilmediği gibi ifadelerle geminin yasal bir emir gelmeden keyfi şekilde yolda alıkonduğu ortaya çıktı.

Mahkeme gemiyi tutan Tüpraş ve Mısırlı bir yakıt ikmal şirketi Petromar, geminin tutulmasından doğan masrafları ödemekle yükümlüler. Kılavuz kaptanlar da benzer bir müracaatta bulunuyorlar ve ayrıca demiryerinin güvenli olmadığını ihtaren yazılarında belirtiyorlar.



Göktürk tankeri Bozcaada'da durdurulmasının ardından Midilli Adası'na kadar sürüklenecek ve devam eden hukuksal çelişkiler sonucunda 1996'da icra yoluyla satılacaktır. Gemiye "Eliki" adı verilmiş ve 2001'de hurdaya çıkartılmıştır.

Geminin gasfree zamanının geldiğini, bulunduğu yerden sürüklenmesi halinde karaya düşerse infilak edebileceğini, bunun bir faciaya dönüşeceğini de ilgili makamlara duyurduk. Çanakkale Valiliği'ne, Çanakkale Başsavcılığına, Çanakkale ve Bozcaada Liman Başkanlığı'na ve sair tüm ilgili makamlara yazdık. Bunlara rağmen gemiyi çekmediler, masrafları ödemediler.

Biz gemi personelini geri çektik, çok kısıtlı sayıda personel bıraktık ve ancak tehlike anında enerji üretimi yapacak şekilde tutarak ve haftalık yakıt vererek gemide mürettebat tutmaya çalıştık.

Derken korkulan olay meydana geliyor; büyük bir fırtına patlak veriyor ve gemi sürüklenmeye başlıyor. Gemi dokuz kilit, yani 200 metre zincir döşemiş haldedir. Bulunduğu yerde ise 50 -60 metre derinlik vardır. Gemi zincirini taramaya başlıyor. Kısa bir süre sonra derin sulara doğru girince, demir dipten kopuyor salpa halde gemi başıboş sürüklenirken durum bize iletildi.

Çanakkale'den kaldırılan Botaş'a ait iki römorkör fırtına nedeniyle geri dönüyorlar. D.B. Deniz Nakliyat'a ait Burdur gemisi Göktürk'ün sürüklendiğini görüyor ve rapor ediyor. Hatta gemi

Personeli Burdur'a durumu anlatıyorlar, ama Burdur'un Göktürk'ü çekmesine de imkan yok.

Derken Midilli Adası Liman Başkanlığı'ndan bir mesaj geldi. Göktürk Midilli'ye kadar sürüklenmiş ve personel kayalara çarparak infilak edeceği endişesiyle gemiyi terk etmişler.

İşin acı tarafı; gemi adamlarını, üzerlerinde hiçbir gemici cüzdanı olmaması nedeniyle tevkif etmişler.

Durumu öğrendiğimizde bir hukukçumuzu ve süvari ve bir kaptanımızı Midilli Adası'na gitmek üzere o akşam otomobille Ayvalık'a gönderdik. Ertesi sabah Midilli'ye ulaştılar. Midilli

Adası'nda Liman Başkanı adaya çıkan ve üzerlerine kimlik olmayan kişilerin gerçek kimliklerini tespit edemediklerinden tutuklandıklarını söylemiş.

Göktürk ise kıyıya 200 metre mesafede demir tuttuğu için olduğu yerde kalmış. Gemide Türk bayrağı var, ama geminin kime ait olduğunu ispatlayacak hiçbir belge yok!

Dalgıç muayenesi yaptırdığımızda karaya oturmadığı ve hiçbir korkulacak durum olmadığını da tespit ettik.

Başıboş bir devasa tanker sürükleniyor ve o fırtınada insan eliyle herhalde hareketten sakıt bu gemiyi kimse götürüp Midilli Adası'nın en korunmalı bir mevkiine ulaştıramazdı. Bu yüce Allahın takdiri olmalıydı!

Midilli Liman Başkanlığı, bir fırtınanın patlak vermesi halinde geminin karaya sürüklenebileceğini, o zaman bir deniz felaketinin ve kirliliğin meydana gelebileceğini belirterek, geminin süratle bulunduğu yerden alınmasını istiyor. Biz de Çanakkale Liman Başkanlığı'ndan geminin belgelerini talep ettik. Müracaat ettiğimiz makamlar " Yasal olarak on beş günde cevap vermek hakkı olduğunu ve bu süre tamamlanıncaya kadar cevap vermeyeceklerini" belirttiler.

Geminin bize ait olduğunu ispat edemedik. Biz de Midilli Adası'ndan talep edilen 18.000 Dolar gibi cezayı ödedik.

Gemilerimizin hepsi satıldı.

Evrakları vermediklerine göre gemiyi Türkiye'ye getirmelerini beklerken, öylesine karmaşık hale getirdiler ki, bizim yapacağımız bir şey kalmamıştı. Alacaklılar Yunanistan'da geminin satışa çıkarılmasını bekleyecek, ne yapacaksa yapacaktı.

Göktürk gemisi hayali bir alacaktan dolayı tutuklanmıştı! Hatta tutuklayanlar, Göktürk gemisinin kendisine hizmet ettiği kuruluştu.

"Biz gemilerimizi çektik. Türkiye'nin ham petrol ithalatı yeniden yabancı bayraklı tankerlerle taşıtılmaya başlandı. Türkiye'nin dış borcu durmadan artarken, çok muhtaç olduğumuz döviz kaynağımızı adeta tepe tepe israf ettiler. Ama gün gelecek Türkiye'nin ihtiyacı olan böyle ham petrol tankerlerini bir daha bulamayacaklardır.

Gemilerimizin hepsi satıldı."

Akdeniz'in ikinci büyük tanker filosuna sahip olan UM Denizcilik'te 500'den fazla personel çalışıyordu. Hükümeti sarsacak boyutlara ulaşan "Özdağlar" olayından sonra UM Denizcilik'in işleri bıçak gibi kesilmişti. *"Büyük Hun"* vurulmuş, yerine alınan süper tanker *"Büyük Selçuklu"* aylarca İstanbul limanında yatmıştı.

Dört VLCC tankerin öyküsü

Finlandiya'nın Valmet Vuosaari Tersanesi 1974'de Norveç'li AF Klaveness & Co. adına 5 adet 152,300 dwt'luk ham petrol tankeri siparişi almıştı. Bu gemilerden *Solstad, Sangstad, Siljestad, Sommerstad* birbiri ardına inşa edildiler. İlk gemi Ocak 1977 'de tamamlandı. Dördüncü gemi ise Eylül 1979'da armatöre teslim edildi. Fakat AF Klaveness & Co.'in iflas etmesi nedeniyle dört gemi de Valmet'e geri döndü, beşinci gemi siparişi de zaten iptal edilmişti. Dört gemi bukez işletilmesi amacıyla Finlandiyalı armatörlük şirketi Henry Nielsen'e devredildi.

Solstad, Fujairah'da demirdeydi. Bu gemiye Finli personel gönderildi. Geminin Norveç sicili 19 Mayıs 1983'de değiştirildi ve *"Meltemi"* adı verildi. 24 Mayıs 1983'de UM Denizcilik firmasına satıldı ve *"Büyük Hun"* adı verildi.

Sommerstad, Singapore'da demirde yatıyordu. Bu geminin de sicili değiştirildi ve *"Tornado"* adı verildi. Ardından 31 Kasım 1983'de UM Denizcilik firmasına satıldı ve *"Göktürk"* adı verildi.

1978 inşa *Siljestad*, Algercirassessa' da demirde yatıyordu. Bayrak ve gemi sicili değişimi yapılarak gemiye *"Calder"* adı verildi. Temmuz 1984'de UM Denizcilik şirketine satıldı ve *"Büyük Timur"* adı verildi.



1978 inşa *Sangstad* bayrak ve gemi sicili değişimi yapılarak gemiye *"Altano "* adı verildi. Nisan 1984'de UM Denizcilik şirketine satıldı ve *"Avar"* adı verildi.

Bu gemilerin akıbetleri şöyle oldu;

1977 inşa *"Büyük Hun"* 3 Haziran 1984 günü Kharg Adası'na balast olarak seyrederken iki Exocat füzesiyle köprüüstünden ve makine dairesinden vuruldu. Gemide yangın çıktı; İnfilak sonucu 2 gemici yaralandı ve 3 gemici vefat etti. Yangın söndürme müdahelesi sonucunda Bushir'e çekildi. Tam Kayıp ilan edilerek 1986'da Tayvan'da söküldü.

1977 inşa *"Göktürk"* 1996'da icra yoluyla satıldı ve *"Eliki"* adı verildi. 2001'de hurdaya gönderildi.

1978 inşa *"Avar"* 1998'de satıldı ve *"Ava"* adı verildi. 1999'da adı *"Eagle"* olarak değiştirildi. 2003'de hurdaya gönderildi.

1978 inşa *"Büyük Timur"* 1983'de UM Denizcilik tarafından satın alındığında adı *"Caldereta"* idi. 1995'de satıldı ve *"Westgate"* adı verildi. 1996'da satıldı ve adı *"Enalios Thetis"* olarak değiştirildi. 2001'de satıldı ve adı *"Glory Sea"* olarak değiştirildi. 2003'de hurdaya gönderildi.

Armatörlükten sonra

Müteakip safhalarda Uğur Mengenecioğlu'nun UM Denizcilik ile Göktürk Tankercilik firmalarının, SSK'ya olan 200 milyar liralık borç nedeniyle iflasına karar verildi.

Uğur Mengenecioğlu, İzmit - Gölcük bağlantısındaki Başiskele - Yeniköy, Sepetli Pınar Mevkii'nde de yaklaşık 450 dönüm arazi içinde 25 bin metrekare kapalı alanda inşaa edilen Türkiye'nin bu en büyük tersanesini 2000 yılından önce hizmete açmaya çalışıyordu.

Tüm zamanını ve enerjisini, büyük bölümü biten tersane yapımına harcadığını kaydeden Mengenecioğlu, şöyle devam etmişti: *"Türkiye'nin en büyük d*ünyanın sayılı tersanesini inşa *ediyorum. Teşvik zamanında çıksaydı tesisi dört yıl önce ekonomiye kazandıracaktım. Zannediyorum 2000 yılından önce tamamlanır. Yaklaşık 20 milyon dolarlık bir yatırım kaldı."*[5]

UM Tersanesi 50.000 metrekare kapalı, 20.000 metrekare yarı kapalı alana sahipti. Üretim atölyesi modern bir altyapıya sahip olup tam otomatik panel ve profil hattı ile donatılmıştı.

5) Hürriyet Gazetesi "SSK borcu", 23 Ağustos 1998.



Uğur Mengenecioğlu
UM Tersanesinde.

510 ton kaldırma kapasiteli ana kreyni ile 60 metre en ve 360 metre uzunluğundaki ana inşaat kızağın yanı sıra, 30 metre en x 150 metre uzunluğunda bir kızağı daha mevcuttu. 2008 yılı içinde, halen inşaası devam etmekte olan 40 metre eninde ve 270 metre boyundaki kuru havuzun da faaliyete geçmesi planlanmıştı.

Tersanede 3 adet 900 teu kapasiteli konteyner gemisi inşa edildi. 30.000 dwt'luk kimyasal tanker inşaatı tamamlandı.

Hudutsuz heyecanla ve inançla başlatılmış olan UM Tersanesi 2014 yılına gelindiğinde sorunlar nedeniyle çalışamaz durumdaydı ve Ekim ayında satışa çıkartıldığı ilan edildi.

Verdik gitti. Boçlarımızdan kurtulduk

Mengenecioğlu, önce *"Zafer"*, daha sonra *"Büyük Selçuklu"* yu, ardından da *"Murat- M"* yi elden çıkardı, firmadaki personelin yarıdan fazlasına yol verdi.

Mengenecioğlu bu satışları şöyle açıkladı: *"Zafer tankeri 1971 yapısıydı ve alındığından bu yana havuza giremedi. Surveyleri gelmişti, tankeri sattık gitti. Murat - M ise, 16 senelik gemiydi, onu da verdik gitti.*

Büyük Selçuklu'da üzüntümüz vardır, hakikaten Türkiye'nin ihtiyacı olsaydı, bu geminin verilmemesi lazımdı, ama devletin planlamacıları şu anda da yük veremezlerdi. Şu anda ihtiyaçları yokmuş, gemiyi verdik, gitti. Borçlarımızdan kurtulduk."

Mengenecioğlu, son olayların kendilerini ekonomik yönden sarsmadığını öne sürerken firmanın küçülmesiyle ilgili soruyu şöyle yanıtladı: *"UM, Akdeniz'deki en büyük ikinci tanker*

firmasıydı. Türkiye filan demiyorum; Akdeniz'de 1 milyon 523 bin tonla en büyük ikinci tanker filosuydu. Bugün Akdeniz'deki ikinci büyük tanker filosu olmaktan çıktı, *bunun için biz üzgün*üz, ama herhalde Türkiye'*de de üzülenler vardır! Bu bir gururdu.*"

Biz her gemi için ayrı bir şirket kurmuş müessese değiliz



Uğur Mengenecioğlu, UM Denizcilik firmasının küçülmesiyle ilgili soruyu yanıtlamaya şöyle devam etti: *"Şu anda kaçıncı sırada olduğumuza bakmıyoruz, o kadar çok şey değişti. Elimde bir teleks notu var, haber istiyor musun? Al sana haber... Avar tankeri beynelmilel piyasada çalışırken, Mısırlılar tarafından kiralandı, ancak Yunan hükümeti, 'Ben Türk bayraklı gemiyi limana sokmuyorum' diyor. Yunan hükümeti Türk bayraklı geminin kiralanmasına engel oluyor. Git bak Haydarpaşa'nın önüne, iki tane Yunan, bir tane Kıbns Rum bayraklı gemi var. Ne konuşayım ben; içerde biz, dışarda Yunanlı... Firma küçülmesin de ne olsun."*

Ditaş Genel Müdürü E.Amiral Turgay Beltan, Cumhuriyet Gazetesi'nden Kadir Can'la yapmış olduğu söyleşide *"Büyük Selçuklu tankeri bizim için büyük bir imkândı; büyük imkanın kaybolmasına üzüldüm."* demiştir.[6]

Uğur Mengenecioğlu, bu nedenlerle Büyük Selçuklu'nun apar topar satıldığını belirterek, "*Gemilerim Akdeniz'de dolaşıyor, borcu olduğu zaman girdiği ilk limanda tutuklanır, haraç mezat satılır. Biz her gemi için ayrı bir şirket kurmuş* müessese değ*iliz. Denizciler her gemi için ayrı bir şirket kuruyor ve bir gemisi tutulduğu zaman diğerlerini yürütüyor. Biz bunu gurur meselcsi yaptığ*ımız için, *ayrı şirketler kurmadık*" demişti.

6) Kadir Can, Ditaş Genel Müdürü Turgay Beltan, "Büyük Selçuklu'ya Üzüldüm.",Cumhuriyet,6 Temmuz 1986.

SUAY UMUT



Suay Umut Lloyd's List tarafından "Ömürboyu Başarı Ödülü"ne layık görüldüğü Çırağan Sarayı/Kempinski'deki törende
Fotoğraf: Osman Öndeş arşivi

Seatrade ve Lloyd's of London Press'e çalıştığım çok hızlı senelerdi. Londra'daydım ve Hyde Park'ın üst sınırlarında Gunmount şirketine gideceğim için son derece heyecanlıydım. Orada Türk armatörü Suay Umut'la ilk defa karşılaşmak ve çalışmaları hakkında bilgi almak imkanını bulacaktım.



Japon yetkililerin gösterdikleri saygı, Suay Umut'a olan hayranlığı daha da artırdı. Suay Umut ve Eşi Berat Türkan Umut ile

İngiliz çalışma düzeninde harika bir denizcilik şirketinin ilk katındaki toplantı salonunda Suay Umut'la sohbet ettik; o anlattı, ben teybime kaydettim.

Anlattığı üzere Suay Umut TCDD Haydarpaşa Gar Şefliği'nden emekli Osman Faik Umut ve Celile Umut'un oğluydu. Ağabeyi Denizcilik Bankası Hastahanesi Üroloji Operatör Doktoru Mesrur Umut'du. Kızkardeşi Aynur (Ögel)di.

Yıllar sonrasında Japonya'da inşa ettirmekte olduğu gemiler için beni ve eşimi de davet etmişti. Bir melek kadar sevimli muhterem eşi Türkan Umut'la da o seyahat sırasında tanıştık. Bizi tersaneye götüren otobüsün önünde çektiğim fotoğraf o günleri anlatır.

2015 yılını yaşarken Suay Umut'u daha Dünya Denizcilik ve Tic. A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı olarak yoluna devam ettiği sırada ziyaret ederek, çok değerli bir söyleşi gerçekleştirmiş olan Selçuk Onur'un yazdıklarını ve Suay Umut'un anlattıklarını okudum.

Lloyd's List'in Çırağan Sarayı/Kempinski'de yapılan *"Türk Denizcilik Ödülleri"* töreninde *"Ömürboyu Başarı Ödülü"* ne layık görülmüştü.

Sektörde birçok ilkte onun imzası var.[7] O, yurtdışına sipariş veren ilk Türk armatörü. Çoğunlukla Karadeniz kökenli sektörün İstanbul kanadını temsil ediyor. Denizle tanışıklığı gemi makine mühendisi olarak mezun olduğu Yüksek Denizcilik Okulu'ndan (YDO) geliyor. Uluslararası Tanker Sahipleri Birliği-Intertanko'nun 14 kişilik İcra Komitesi'ndeki tek Türk üye. Çalıştıkları İsveçli Broström'ü satın alan A.P Moeller Maersk'in 240 tankerlik dev filosunda onun da tankerleri var.

"Yurtdışına sipariş veren ilk Türk armatörüsünüz. Son birkaç yılda da siparişlerinizin olduğu biliniyor. Kriz döneminde de bu durum, 'ateşten gömlek giymek'le ifade edilebilir. Uzakdoğu'ya siparişlerinizin durumu ne olacak? Gelişmeler nedir?" sorusuna verdiği cevap şöyle; Uzakdoğu'daki siparişlerimiz devam ediyor. Şu anda 8 siparişimiz var. İptal girişiminde bulunmadık. Ancak, iki ayrı tersaneye verdiğimiz siparişlerden birer tanesini geciktirmek için anlaştık. Birisi 12 ay, diğeri de 16 ay ötelendi. Genelde hiçbir tersane iptale sıcak değildir. Parayı

7) Selçuk Onur - Dünya Gazetesi "Perşembe Rotası" 8 Ağustos 2009.

yaksanız da, bu kez hukuki problemler ortaya çıkar. Bu nedenle iyi niyetle çözüm yolu aramak gerekir. Onlar da biliyor ki, iptaller duyulursa, tamamen boşta kalacaklar. Çünkü, yeni sipariş yok. Bugün 10 tankerden oluşan yaklaşık 410.000 dwt'lik bir filoya sahibiz. Siparişteki tankerler ile birlikte 2010 senesi sonu itibarı ile toplam 1 milyon 190 bin dwt'lik bir filoya ulaşacağız.

Ve bir soru daha; *"Piyasalardaki düşüş, kuruyüke yatırımı cazip hale getirdi. Siz de riski dağıtmak adına böyle bir tasarrufa gider misiniz?"*

Bence kuruyük, henüz cazip hale gelmedi. Şu anda geçici olarak stoklarının azalması nedeniyle Çin'in alımları hızlandırmasından dolayı kuruyükçüler, kendilerini koruyabilecek bir seviyeye çıktılar. Ama bunun devamlı olacağı kanısında değilim. Bu markette zaman zaman yükselme ve alçalmalar yaşanacaktır. Kuruyüke yatırım düşünmüyorum. Çok seneler önce 3 adet 65 bin dwt'lik panamax gemi çalıştırmıştım. 1998'de benzer bir kriz oldu, o yıl onları elden çıkardım. Ama ben her zaman için tankerciyim.



Suay Umut Japonya'da verdiği bir davette, eşi Berat Türkan Hanım'la.

Türk tersanelerine siparişlerimin şu anda devam edeceğini düşünmüyorum. Sekiz gemi bitti. Bunlardan üçünü karşılıklı çalıştıracağımız firmaya peşinen satmıştık. Dolayısıyla, onlarla beraber 6 tanesi çalışıyor. Sonraki iki gemiyi satmak üzere yapmıştık. Birini sattık. İkincisi yeni çıktı, ilk seferini yapıyor. Satış konusunda piyasada özel tanıdığımız kişilerle temaslarımız sürüyor. Piyasanın çok düşük olması nedeniyle bizim de işletme imkanımız varken işletiyoruz.

Son zamanlarda çok miktarda yeni siparişe girdik. 36 yıldır piyasadayız. Eskiden siparişlerimiz çok fazla değilken ve tek cidarlı gemiler varken spot çalıştırırdık. Siparişler fazlalaşıp, yük ağırlaşınca kendimizi emniyete almak durumunda kaldık. Bundan önce İsveçli Broström ile çalışırdık. Broström'ü, A.P Moeller Maersk şirketi satın alınca, 1 Mayıs itibariyle Maersk ile çalışmaya başladık. Bizim gemiler de dahil edildiğinde grubun içinde 240 tanker olacak. Dolayısıyla dünya piyasasına hakim çok büyük bir grup oluştu.

Suay Umut, 2007 yılı Kasım ayında *"Canım, ciğerim ve bana hayat veren sevgili eşim"* dediği eşi Türkan Umut'un vefatıyla sarsıldı.

Türk Umut, Hacer Kolaylı ve Şefik Kolaylı'nın kızı, Cemile Umut ve Osman Faik Umut'un geliniydi. Mustafa Öngün'ün baldızı, Mesrur Umut ve Aynur Umut Ögel'in yengesi oluyordu. Emine Suzan (Öngün)'ün kardeşi, Fatoş - Atilla Vanlıoğlu'nun ablası, Neşe - Ahmet Şefik Öngün ve Mehmet İsmail Öngün'ün teyzesi, Hacer Esra Umut'un annesi ve Murat Umut Midillili'nin anneannesi idi.

19 Kasım 2007 tarihinde Hakk'ın rahmetine kavuştu. Cenazesi 20 Kasım 2007 günü Teşvikiye Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Zincirlikuyu Mezarlığı'nda defnedildi.

Suay Umut son yıllarda ayrıca Tuzla'da "Dünya Yat San. ve Tic. A.Ş." ile megayat inşaatına yönelmişti; *"Parası çok olan insanın kayıpları, parası olmayanlara göre daha fazla. Dolayısıyla, küresel kriz yatçılığı da olumsuz etkiledi."* diyor ve şöyle devam ediyordu; *"Eğer kriz olmasaydı, çok güzel siparişler alıyorduk. Maalesef krizle birlikte hepsi sona erdi. Fakat, yeni sezonla birlikte kapımızı çalanların sayısı arttı. Ancak daha kesinleşmiş bir sipariş yok. Öte yandan olmadığı da daha iyi. Çünkü kriz var nasıl olsa sıkışıklardır düşüncesiyle çok ucuz fiyatlar teklif ediliyor. Biz de ona yanaşmıyoruz. Dayanabildiğimiz kadar dayanıp, piyasa yükseldikten sonra satış şartlarının oluşacağına inanıyoruz. Dünyada mega yat yapan tersane sayısı 10'u geçmiyor. Biz 70 metre üzerinde tekne yapıyoruz. Sadece işçilik bize ait. İç ve dış dizaynerlerin tamamı yabancı. Bu piyasanın alıcısı da, imalatçısı da seçicidir. Şu anda almak isteseniz sanırım dünyada 7-8 adet tekne bulursunuz, Dünya Yatçılık da bunun içinde."*



ÇOK ACI KAYBIM

Canımı, ciğerimi,
bana hayat veren sevgili eşimi,

TÜRKAN'ımı

kaybettim.
Onu çok özleyeceğim.
Mekanı cennet olsun, nur içinde yatsın.

SUAY UMUT

ÇOK ACI KAYBIMIZ

Canım kardeşimi, canımız çok sevgili teyzemiz,

BERAT TÜRKAN UMUT'u

kaybettik.
Herzaman bizimle kalbimizde olacaksın.
Mekanın cennet olsun, nur içinde yat.

Emine Suzan Öngün - Ahmet Şefik Öngün
Mehmet İsmail Öngün

Ve nihayet yaşam öyküsünü *"Türk denizciliği genelde babadan oğula geçer ve Karadeniz kökenli bir yapıya sahiptir. Fakat siz ezberi bozdunuz ve dünya piyasasında saygın bir yer edindiniz. Lloyd's List'in ödül töreninde aldığınız 'Ömürboyu Başarı Ödülü bunu teyit eder nitelikte. Bu işin sırrı ne? "* sorusunu şöyle bir yorumla cevaplamıştı; "Karadenizli olmak ayrı bir iftihar meselesi, ama ben bir İstanbul çocuğuyum. Denizin içinde büyüdüm. Denizcilik Fakültesi'nin görüntüsü, koşulları bana da cazip geldi. Böylece denizciliğe de girmiş bulundum.

Dört yıl kadar denizde çalıştım. Sonra istek üzerine Ankara'ya Petrol Ofisi'ne geçtim. Ankara'da 7 sene kalıp, genel müdür muavinliğine kadar yükseldiğim halde, devlet dairesi zihniyetinden sıkıldım. Çünkü her hükümet değişikliğinde tüm kadrolar da yenileniyordu. Bunun bana göre olmadığına karar verip, Londra'ya gittim. 1973'te Ganmount Limited'i kurdum. Bugün adı 'Ganship International Ltd. ' olan Londra'daki bu şirket, 1985'de Türkiye'de kurulan Dünya Denizcilik ve Tic. A.Ş.'nin Londra temsilciliğini yapmaktadır.

Kriz, elbette ki her insana tesir eder. Ama kriz benim enerjimi yok etmedi, aksine çoğaltı. Çünkü, geçmişte de iki büyük, bir de küçük ekonomik kriz geçirmiştim. Diğerleri sadece navluna tesir ettiği için şimdiki krizden farklıydı. Çünkü, o zaman bankalar etraftaydı, kredi sorunu yaşanmıyordu. Yalnızca navlunlar düşmüştü. Yaşanan küresel bir kriz olduğu için, bunu atlatmak biraz daha uzun zaman alacak gibi gözüküyor. İşlerin bir kısmı zaten dağıtılmış durumda.

Dünya Denizcilik kurumsallaşmasını tamamlamış bir şirkettir. Herkesin otoritesi ve imza yetkisi vardır. Benim etkili olduğum alan, uluslararası piyasayı tanımamdan kaynaklanan avantajımdan dolayı ilişki kurmadadır. Alım satımlarda karar veririm. Yurt içinde ve dışında 36 yıldır piyasada olduğum için ziyaretlerde herkes beni görmek ister. Yani bulunmam gereken yerlerde firma menfaatleri adına yine bulunmayı sürdüreceğim."



M/T Gebze.



M/T Geyve; Ex- Esso Nagasaki.

- Ürün tankeri olan 12,670 grt. ve 21,442 dwt. olan M/T Geyve, 1969 yılında JMU-Tokyo Tersanesi'nde inşa edildi.
- 1983 yılında satıldı ve " Geyve" adı verildi.



Bu söyleşinin üzerinden dört sene geçmişti. Suay Umut'un sektörden çekilme kararı yayınlandı.

Deniz Haber Ajansı Suay Umut'un sektörden çekilme kararını *"Sektörde birçok ilklere imza atan ve yurtdışına sipariş veren ilk Türk armatörü olan Dünya Denizcilik Şirketinin Yönetim Kurulu Başkanı Suay Umut, şirketlerini tasfiye ederek sektörden çekilme kararı aldı."* başlığıyla vermişti.[8]

Duyuru şöyle devam ediyordu; Sektörde birçok ilklere imza atan ve yurtdışına sipariş veren ilk Türk armatörü olan Dünya Denizcilik Şirketinin Yönetim Kurulu Başkanı Suay Umut, şirketlerini tasfiye ederek sektörden çekilme kararı aldı.

1973 yılında İngiltere'nin başkenti Londra'da kurduğu Ganmount Limited şirketi ile armatörlüğe başlayan Suay Umut, daha sonra şirketinin ismini *"Ganship International Ltd. "* olarak değiştirdi. 1985 yılında Türkiye'de Dünya Denizcilik ve Tic. A.Ş'yi kurdu. Intertanko'nun yönetiminde yer alan tek Türk armatörü olma özelliğini taşıyan Suay Umut, Türk denizcilik eğitimine yaptığı yardımlar ile göz doldurdu.

2009 yılında 14 gemi ve 410 bin dwt'luk filo ile Türkiye'nin sayılı armatörlerinden biri olan Suay Umut, küresel kriz öncesi verdiği siparişlerle 2010 yılında 1 milyon dwtonu aşan gemi filosu ile Türkiye'de ve dünyada sayılı armatörlerden biri haline gelmişti.

8) Recep Canpolat, Suay Umut denizcilik sektöründen çekildi,Deniz Haber Ajansı.8 Ağustos 2014.



Suay Umut ve kızı Esra Umut'la Dünya Denizcilik Şirketler Grubu'nun 33.cü Yıl kutlama davetinde misafir olarak bulunduğum geceden bir anı.
Tarih- 28 Mart 2006.

70 metrenin üzerinde lüks yat inşa etmek amacıyla kurduğu Dünya Yat Tersanesi, dünyanın sayılı 10 tersanesi arasında gösteriliyordu.

Türk tersanelerine verdiği siparişlerin zamanında teslim edilememesi ve diğer taraftan küresel krizde yatırımda yakalanan Suay Umut, 2013'ün başında filosunda bulunan gemileri satarak tüm borçlarını kapattı. Sene başında Dünya Yatch Tersanesi'ni de devreden Suay Umut, işlettiği gemileri de iki ay içinde devredip sektörden çekilme kararı aldı.

Hoş Seda'nın Yaşayan İsmi

Sıradışı bir armatör ve Türk denizcilik sektöründe saygın bir ismi olan Suay Umut, 40 yıllık denizcilik sektöründe yaptığı çalışmalarla yeri doldurulamayacak isim olarak denizcilik tarihinin altın sayfalarında yerini aldı.

Geçmiş zaman olur ki.

Selçuk Şilebinin pervanesi düştü.



2 Ocak 1960 günü Köstence'den İstanbul'a seyrederken pervanesi kopan Selçuk şilebi dalgalarla 50 saat boğuştuktan sonra İmroz Tahlisiye gemisinin yedeğinde Büyükdere'ye getirilmiştir.

Karadeniz Boğazı'na 90 mil mesafeye kadar sürüklenmiş, Rus ve civarda olan Finlandiya bayraklı bir başka gemi tarafından yardım edilmeye çalışılmıştır. İmroz tahlisiye gemisinin yetişmesi ve yedeğe alması sayesinde karaya düşmekten kurtulmuştur.



Selçuk Şilebi mürettebatı kurtarıldıktan sonra.

Ölüm korkusu için kaldıklarını belirten mürettebat Hayfa'dan Köstence için narenciye ve kakao yükünü tahliyeden sonra yeniden İstanbul'a müteveccihen hareket halindeyken müthiş bir sarsıntıyla karşılaştıklarını ve biraz sonra geminin başıboş şekilde sürüklenmeye başladığını söylemişlerdir.

Geminin süvarisi Kaptan Arif hikmet Arslancı, su tankının bağlantılarından koptuğunu, Allahın yardımıyla Boğaz'ın 5-6 mil yakınına kadar sürüklendikleri sırada İmroz'un kendilerini bulduğunu söylemiştir.

SALİM DÜZGİT



Salim Düzgit çocuklarıyla armatörlüğe giden yıllarda 8 Mayıs 1966'da Büyükdere'de İstanbul Boğazı Vapur Hizmetleri firmasıyla yola çıkmıştı.

Salim Düzgit yaşam öyküsüne başlarken, anılarında kalan bir fotoğrafla başlamak istediğini söylemiştir. Şöyle der; Babam Recep Osmanoğlu, annem Hatice Osmanoğlu. Soyadı Kanunu öncesi aile lâkapları " Molla Osmanoğlu" imiş.

Babamdan duyduğum Kırım'lı bir aile. Kırım'dan kalkarak takayla Rize'ye geliyorlar ve *Taşlıdere Köyü*'nün sahilinde takayı bastırıyorlar. Gece fırtına bastırıyor ve deniz takanın felengini alıyor. Köye zamanla *"Felenksu"* adı veriliyor.

Dedem Salih Osmanoğlu ve babaannem Feruze Hanım,babam ve beş kardeşi olmak üzere ailece bu köye yerleşiyor. İki erkek kardeşi ticaret umuduyla Erzurum'a gidiyor ve orada yerleşiyorlar.



Turgut Demir, Salim Düzgit eski Büyükdere İskelesi'nde dürbünle gemi isimlerini okudukları yıllarda. Yıl 1967. Arkada S/S Halis Kalkavan gemisi görülmekte

Kardeşlerden babam Recep ve diğer kardeşleri; İsmail, Hamiyet ve İshak ile birlikte Felenksu Köyü'nde kalıyorlar. Fakat Rusların işgali zamanında orada artık ekmek kazanma imkanının kalmadığını görerek İstanbul'a göçe karar veriyorlar.

Babamla ve annemle Rize'den başlayıp Poyraz Köy'de ilk noktalanan aile yaşamımıza sonraki satırlarda değineceğim. Ancak babamdan sonra ben Büyükdere'ye taşındım ve Boğazda gemilere acentelik hizmetleri, hatta zaman zaman kumanya hizmetleri, mürettebat taşımaları gibi hizmetleri veren ilk yazıhanemi Büyükdere'de kurdum.

Yazıhanemi kurduğum daha ilk günlerde Rusya'dan İtalya'ya direk ve kömür taşıyan Halis Kalkavan gemisinin önünde çekilmiş bir fotoğrafım vardır. Bu fotoğraf hem anılarla yüklüdür ve hem de işhayatımda adeta yeniden başlayışı ifade eder.

İstanbul Boğazı'nda vapur hizmetleri yaparak geçen yıllarda oğullarım Recep Düzgit, Ali Düzgit, Murat Düzgit ve Metin Düzgit'in en iyi eğitimi almaları için ailece elimizden geleni esirgemedik, çocuklarım da yüzümüzü kara çıkarmadılar ve çok başarılı oldular.

Birgün bir gemiyi çok beğenmiş ve "Keşke benim de böyle bir gemim olsa "demiştim.

Yaşamım boyunca bir ileri adım olarak armatör olmayı hayal ettim. Bu doğrultuda gayretimi eksik etmedim. Ancak koşullar, bu hayalimin gerçekleşmesini çocuklarım sayesinde cevaplandırdı.

Rize'den İstanbul'a

Büyüklerimizin Rize'nin *"Taşlıdere- Felenksu"* köyünden olduklarını söyledim; Babam daha 13 yaşında iken Ruslar Rize'yi de işgal ettiklerinde kimseye bir kötülük yapmamalarına rağmen, babaannem dahil bir takaya binip Rize'den ayrılmışlar. Yelkenle ve kürek çekerek, zaman zaman buldukları bir kıyıda tekneyi karaya çekip kalafat yaparak iki ayda karşılarına çıkan Poyraz Köyü'nde bu yolculuğu sona erdiriyorlar.

1917 Rus İhtilali ile Ruslar zaten Karadeniz sahillerinden çekilmişlerse de, bizim aile birdaha

Rize'ye dönmüyor. Oysa Taşlıdere Köyü'nde hayli yerleri varmış. Ayrıca bir un değirmeni kurmuşlar. Bu değirmen hâlâ durmaktadır.

Dört kardeşim Poyraz'da doğuyor. Kardeşlerim; Mustafa, Zehra, Semahat, Münevver, sonra ben, Nurhan ve Mehmet. Ben, Nurhan, Mehmet ise Anadolu Kavağı'nda doğduk.

Poyraz Köyü o yıllarda son derece ulaşımı zor olan bir kıyı. Sadece Eyüp Dayı ve Şakir Dayı'nın kayıklarıyla biryerlere gidebiliyorlar.

Poyraz'ın imamı Efendioğulları'ndan Mehmet (Ataman) anneme talip oluyor. Aileler sonunda karar veriyorlar ve evleniyorlar.

Ailenin Anadolu Kavağı'na yerleşmesi de ilginçtir. Bir halk deyimi vardır; *"İstanbul kırk kulplu kazan, sen de tut, sen de kazan.."*

Anadolu Kavağı o yıllarda asıl İstanbul'dan neredeyse bir günlük mesafede olan bir balıkçı köyü.

Babam önce balıkçılık yapıyor. Tuttukları balıkları Poyraz'dan takasıyla İstanbul'a götürür ve alışverişini Mısır Çarşısı'ndan yaparmış. Orada Dimitri isimli bir kasaptan da et alırmış. Bakkal Dimitri babamı *"Poyraz'lı Recep"* diye tanımış.

Babam ailece Poyraz'dan çıkıp 1930 gibi Anadolu Kavağı'na yerleşiyor.. Yine birgün Mısır Çarşısı'na gittiğinde bakkal Dimitri *" Ooo Poyraz'lı Recep hoş geldin"* deyince, *"Bana artık Poyraz'lı deme. Ben Poyraz'dan çıktım. Yakına Anadolu Kavağı'na geldim"* diye bir anlamda İstanbul'a yakınlaştım demeye getirmiş.

Bakkal Dimitri ise *"Gele gele oraya mı geldin.. Biraz daha içerilere, İstanbul'a gel"* diye imâda bulunmuş.

Babamın Anadolu Kavağı'nı tercih etmesinin sebebi Şirket-i Hayriye Vapurlarının uğrak yapması. Yoksa Poyraz Köy'den saatlerce yayan yol alıyorlar. Kavak'ta kimsede motor yokken, babamın bir motoru var.

Sonradan *"Nuhrevan"* adını vereceği takasını Rize'de inşa ettiriyor. Vinçle bir posta vapuruna yükleniyor ve İstanbul'da Ayvansaray'a götürüp motor taktırıyorlar. Taka denize indirilirken bir genç kız seyrediyormuş. Herhalde çok beğendi ki *"Nuhrevan olsun"* demiş. Babam da teknesine Nuhrevan adını koyuyor. Biz bu ismi hep koruduk.

Anadolu Kavağı'nda geçen yıllar

Ben Anadolu Kavağı'nda 2 Mart 1935'de doğdum. Evimiz Anadolu Kavağı'nda yukarılardaydı. Gidip gelmek hayli yorucu olduğundan babam sahilde satılık bir yalıya talip oldu. Bu yalımız hâlâ bize ait olarak durmaktadır.

Orada 42 No. ile ilkokula yazıldım. Matamatik zekam çok kuvvetliydi. İlk okuldan sonra Sarıyer'de başladığım Sarıyer Orta Okulu'nda Fransızca öğrenimi de veriliyordu.

Okuldan ayrı zamanlarda harçlığımı çıkartmak için gayret ettim. Mesela denize dökülen kok kömürleri denizden karaya vurur ve ben de kok kömürlerini toplar satar, harçlık çıkartırdım. Yine sarıları toplar, leblebicilere satardım.

II. Dünya Harbi sona erdikten sonra Boğaz'dan geçen gemilerin sayısı artmıştı.. Geçen gemilere hayranlıkla bakar *"Şu gemilerden biri benim olsa. Ama şımarmasam."* derdim.

Sandalımız vardı. O çok kısıtlı imkanlarla kumculuk yapardık. Kazancımı hep babama verirdim. Ben çok baba duası almışımdır.

Ağabeyim Kaptan Mustafa Düzgit artık gemilerde çalışıyordu. Sonra kılavuz kaptan olmuştur.

Zaman geldi okulu bıraktım ve dayımın firmasında işe girdim. Bana çok iyi maaş veriyorlardı. Ancak ben Şirket-i Hayriye vapurlarına kaptan olmak istiyordum. Bu hayalimi gerçekleştirmek amacıyla dayımın firmasından ayrıldım.

İmtihanlara girdim, fakat gözümde bozukluk saptadıklarından bu şansımı kaybettim. 1956 yılında askere gittim.

Anadolu Kavağı'nda ilk Boğaz acenteliğinin nüvesini kurmuş olan Kemal Özgen ve İsmail Esen isimli iki müteşebbis vardı. İsmail dört lisan bilen biriydi. Bunlar motorlarını çalıştıracak birini arıyorlarmış. Ağabeyim beni öneriyor.

Beni çağırdılar. Bu iş biraz zordur, ama ileride meslek edinirsin diye cesaretlendirmek istediler. Yapacağım iş motoru kullanmaktan ibaretti.

Hiçbir güvencem yoktu!

Hiçbir sosyal güvenliğim olmaksızın 500 lira maaşla işe başladım. Gemilere sadece mektup götürüyoruz. Bu işi icad edenler Kemal Özgen ile İsmail Esen. İkisi de Anadolu Kavaklı.

1920-25 gibi seneler. O yıllarda Boğaz'da kılavuzluk yok. Yalnızca İtalyan, Rum ve Ermeni kılavuz kaptanlar Anadolu Kavağı'ndan sandala biniyorlar, kürek çekilerek gemilere ulaşılıyor ve gemiyi Boğaz'dan geçirip peşin para alıyorlar. Tabii o zamanlar Boğaz'da öylesine gemi trafiği filan yok. Günde 3-4 gemi geçiyor!

Paşabahçeli Armatör Ahmet ve Ferit İnal

Çok efendi varlıklı kişilerdi. Paşabahçe'den pek çok yer onları tapulu malıydı. Her akşam gelir Kemal Bey'le yemek yerlerdi. Her ikisi de bekar olduğundan kafa dengiydiler. Kemal Özgen'i ikna ettim ve Paşabahçe'de duran motoru satın aldım.

Bu motor sayesinde çok rahat ettik. Rus gemilerinde Kiril alfabesi kullanıldığından gemilerin adlarını okumak için bu alfabeyi dahi öğrendim. Yine da gemilerin isimleri bordada Lâtin harflerle yazılıyordu. Bunlar dahil, bütün gemileri okuyor, deftere yazıyor ve acentelerine bildiriyorduk. O yıllarda mektuplar çok önemli yazışma evraklarıydı. Bazen gemilere ait 100'den fazla mektup birikiyordu. Benim görevim ulakçılık yapmaktı.

Paşabahçe'de birçok vakıf işleri yapmış olan İnal ailesi adına Ahmet Ferit İnal Lisesi vardır. Sonraki yıllarda yeğeni Ahmet Aksu liseye Felsefe bölümü ilave ettirmiştir. İlk gemileri *Licardopoulos* isimli bir Yunanlı armatörden aldıkları 4,000 tonluk S.S İnal'dı. 1960 kışında Zonguldak'ta mendirek içinde fırtına sırasında batmıştır.

O yıllarda İstanbul'daki acenteler geleneklerine son derece bağlıydılar. Birbirlerinin müşterilerine de saygılıydılar. Böylece Arif Erten'le İstanbul Boğazı Vapur Hizmetleri Komandit Şirketi hizmete girdi. Fakat bu haber İstanbul'daki acentelere ulaşınca, hiçbiri bize iş vermemeye başladı.



(Soldan) Salim Düzgit, Nesrin Düzgit, Recep Düzgit, Zeynep Düzgit, Senem Düzgit, Metin Düzgit

Miloviç birgün bana "*Salim Efendi sen o adamdan ayrıl, tüm acente işlerini sana vereyim, yoksa bu haksız rekabet oluyor*" dedi. Derken Niko, Kosta ve Bernard da Şark Ekspres acentesini kuruyorlardı.Yerleri Meclisi Mebusan Caddesi Sigorta Han'da idi. Beni çok severlerdi. Bana ayni öneriyi onlar da tekrarladılar. Aradan bir yıl geçince Arif Erten ortaklığı feshetmek istediğini söyledi. Sonunda anlaştık.

Zamanla Miloviç, Ömer Zaimoğlu ve Şark Ekspres hep benimle çalışmaya başladılar ve 1975'de ilk saç motorumuz "Nuhrevan-I"i inşa ettik. Bu motora radar ve telsiz telefon (VHF) koydum. O yıllarda telsiz telefon kullanmak yasaktı. Bu konuda dahi bana resmi makamlar da yardımcı oldular. Deniz Nakliyatı TAŞ'nin acentesi gösterdiler. Böylece müsaade almış oldum.

12 Eylül ihtilalinin ardından 1982 yılında İstanbul Boğazı'nda başlatılan Sancak Seyiri uygulaması ile beraber gemilerin Büyükdere Koyu'na demirlemesi kılavuz kaptan mecburiyetine tâbi tutulunca Büyükdere'deki işlerimizin büyük çoğunluğu kalmadı. Zorunlu olarak Karaköy'de aynı hizmetleri vermeye başladım. O kadar donatımlı hizmet verir hale geldim ki, artık acenteler tüm ihtiyaçlarını benim hizmetim sayesinde cevaplandırabiliyordu. Biz Düzgit olarak gerçek anlamda acente hizmeti tesis etmiştik.

Bu yıllar bizim ailece armatörlüğe daha da yaklaştığımız yıllar olmuştur.

RECEP DÜZGİT



5 Haziran 1965'de İstanbul 'da doğdum. Çocukluğum beş yaşıma kadar Anadolu Kavağı'ndaki dedem Recep Düzgit'in evinde geçmiştir.

Babam Salim Düzgit'in Büyükdere'de kurduğu gemi acenteliği işi nedeniyle evimizi Büyükdere'ye taşımıştık. Beş yaşımdan sonra Büyükdere'li oldum ve ilkokulu Mehmet İpgin İlkokulu'nda okudum. İlkokuldan sonra kolej imtihanlarına hazırlandım. O zamanlar kolej imtihanlarına ayrı ayrı giriliyordu. 4 kolejin imtihanını kazandım ve bunlardan İngiliz Erkek Lisesi'ne kaydım yapıldı. Bu okulda iki sene hazırlık olmak üzere sekiz sene öğrenim gördüm. Dolayısıyla ortaokul ve lise hayatım bir bakıma Nişantaşı'nda geçti. Bu yılları, kendim ve okul arkadaşlarım için sosyal yaşama uyum sağlama bakımından bir şans olarak değerlendiririm.

Bize öğle yemeği molalarında dışarı çıkıp çevrede dolaşmak imkanı verilmekteydi. Ben bu uygulamalarıyla okulumun bizlere sosyallik kazandırdığına inanırım. Lise arkadaşlarımla aradan 32 yıldan fazla zaman geçmesine rağmen çok sık bir araya gelmekteyiz.

Üniversite öğrenimi için tek isteğim İşletme veya Ekonomi bölümü idi. İmtihana girdiğim yıllarda Rumelihisarı'ndaki İÜ İngilizce İşletme bölümünü kazandım. 1985'de not ortalamasını tutturdum ve Boğaziçi Üniversitesi Ekonomi Fakültesi'ne yatay geçiş yaptım.

Bu üniversitede çok keyifli geçen üç yıl sonrasında 1988'de mezun oldum ve ara vermeden iş hayatına başladım. Kardeşlerimden Ali Düzgit'le aramızda bir yaş fark vardır. O Kadıköy Anadolu Lisesi'nde bir yıl hazırlık okuduğundan liseyi ve üniversiteyi ayni yıllarda tamamladık.

Biz; Recep Düzgit, Ali Düzgit ve Murat Düzgit ve Metin Düzgit olmak üzere dört kardeşiz;

Ali Düzgit İstanbul Teknik Üniversitesi'nden gemi inşa yüksek mühendisi olarak mezun olmuştur. 1988'den beri Düzgit Şirketler Grubu'nda yönetim kadrosunda özellikle de gemi inşa faaliyetlerimizde aktif olarak yer almaktadır.

Murat Düzgit' de İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi'nde okumuş ve Uzak yol vardiya zabiti olarak yıllarca denizlerde çalışmıştır.

Metin Düzgit Southampton Institute'de gemi işletmeciliği öğrenimi almış ve BS derecesiyle mezun olduktan sonra, City University of London'dan deniz ticareti ve finansmanı dalında öğrenim görmüş ve MS derecesiyle mezun olmuştur. 2000 yılı Aralık ayından itibaren Düzgit Şirketler Grubu'nda yönetim kurulu üyesi olarak görev yapmaktadır. Evli iki çocuk babasıdır.

Babam Karaköy'de daha önce açmış olduğu firmayı arzu ettiği gibi işler gelişmediğinden, 1986 yılında soyadımızı taşıyan adıyla beraber halamızın oğluna ve onun ortağına bırakmıştı.

1988 Ekim ayında biz bu sefer Düzgit Vapur Hizmetleri Ticaret AŞ ünvanıyla tâli-acentelik işinin merkezi durumunda olan Karaköy'de kurduk. Yerimiz armatör Ahmet Haşlaman'ın Hudut ve Sahiller Genel Müdürlüğü'ne komşu olan hanının alt katındaydı. O günlerde pek çok firmadan bizim bu işi başaramayacağımızı söylüyorlardı. Biz de hangi firmaya gitsek zorlandık. "Siz zaten Düzgit adıyla varsınız." diyorlar ve daha önce babamın devrettiği firmayı işaret ediyorlardı. Yılmadık gelişmeleri anlattık. Fakat en önemli ilerlememiz, açıldıktan sadece altı ay sonra Nisan 1989'da olmuştur.

Bumerang Vapur Acentesi Yönetim Kurulu Başkanı Arif Erten Rusya ile tesis ettikleri gelişmeler sonrasında Türkiye'de Transbosphore Gemi Acentesi'ni kurmuştu. Bu firmanın %50'si Morflot'a aitti. Dolayısıyla bu firmaya Ömer Abbasov ve Vladimir Ivanchuk gibi yabancı

müdürler atandı. Biz de üniversitelerden aldığımız yabancı dil öğreniminin etkisi sayesinde çok iyi bir işbirliği tesis ettik.

Bayağı ciddi bir sözleşme yaptık. O yıllarda Transbosphore'un Genel Müdürü İhsan Tezcan'dı. Bize çok yardımı oldu. Böylece toplam işlerimizin %50'ini sadece Transbosphore sayesinde garantiye almış oluyorduk.



(Soldan) Uzakyol Kaptanı Murat Düzgit, Recep Düzgit, Gemi İnşa Y. Müh. Ali Düzgit, (Ayakta olan) Metin Düzgit

Peşinden Atlantik Denizcilik ve diğerleri geldi. Bu başarılarımızda babamın asla unutulmaz desteğini belirtmek isterim.

Babam daima bizlere çok güvendi ve engel olmadı. Aksine bizim yolumuzu açtı. Dolayısıyla babamın hoşgörüsü ve desteği kendimize olan özgüveni artırmıştır.

1988'de yine Çanakkale'de gümrüksüz satış mağazacılığı hizmetini tesis ettik. Ayni işi 2000 yılında İstanbul'da da gerçekleştirdik. Rekabet insanı çok iyi motive ediyor; Rakiplerimizin ofisi müşterilerimiz tarafından çok beğenilince 1992 yılında Karaköy'de Yeraltı Camii'nin yanındaki bir binayı satın aldık. Orada 2012 yılına kadar çalışmalarımızı sürdürdük.

2012 Haziran ayında ise Maslak Park Plaza'daki yeni ofisimize taşındık.

Gemi inşaatına yöneliş ve ilk armatörlük deneyimi

1995 yılında Arif Kalkavan isimli kuru yük gemisini satın aldık. O gemiyi de güzel bir kiralama ücretiyle İsrail'li firmaya Time Charter kiraya verdik.

Ardından 1996 yılında Tekel'in iki gemisini aldık, bunlara boy ve yükseklik vererek akaryakıt taşımacılığına uygun tankerler haline getirdik.

Büyük petrol şirketlerinin akaryakıt taşıma işlerine katıldık ve böylece tankercilikte bir alt yapımız oluştu. O zaman TPAO, Shell ve Mobil'in dahi yüklerini taşıdık. Petrol Ofisi ihalesini de kazanmıştık.

1997 yılında kardeşlerimden Gemi İnşa Y.Müh. Ali Düzgit'in önerisiyle, Bora Denizcilik Alev Tunç Kaptan'la yaptığımız toplantıda birlikle Deniz Harp Okulu'na inşa edilecek 8 eğitim botu ihalesine katıldık ve kazandık. Bu zor işi tamamlamak bize daha fazla cesaret verdi.Tüm bu başarılar sermaye gücümüzü de artırdı.

2001 yılında Faruk Ürkmez'in Güney Kore'den satın aldığı 3,000 dwt'luk bir tankere talip olduk. Bu tankeri konuşurken, sohbet bizleri hem tankerde ortaklığa ve hem de gemi inşaatına yönlendirdi.

Kurduğumuz şirket çok hızlı şekilde gelişti. Murat Bayrak'ın Çeksan Tersanesi'nde olan 4,000 dwt'luk bir gemiyi satın aldık. Tamamladık ve sonra ihraç ettik.



(Sağdan) Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Metin Kalkavan, Yönetim Kurulu üyelerinden Koray Deniz ve Recep Düzgit.

Çalışmalarımız hep bu şekilde devam etti. Ukrayna'daki Kherson Tersanesi'nde 30,000 dwt'luk bir kabuk gemi vardı. Bu gemiyi Ürkmez ailesi ile beraber satın aldık ve Kenan Torlak'ın Torgem Tersanesi'nde tamamladık. Bu gemi o seneye kadar Türkiye'nin ihraç ettiği en büyük tonajlı gemi olarak İspanya'ya satıldı.

Ürkmez Ailesi ile bukez 8,000 dwt'luk bir geminin inşaatına başladık. Anadolu Tersanesi'ni beş yıl süreli kiralamıştık. O gemiyi tamamlarken, çok dostane şekilde üç geminin kârını paylaşmak suretiyle ortaklığımıza son verdik.

Piyasalar iyi olduğundan gemi inşaatına devam ettik ve inşa ettiğimiz üç kimyasal tankeri sattık. Bu arada başka tersanelerde gemi inşa etmek yerine kendimizin tersanesi olsun istedik. O sıralarda Yalova Altınova'da tersane alanları tahsis edilmekteydi. Biz de oradan hisse alarak, 40 dönümlük yerde kendi tersanemizi kurduk. Bu tersanemizde Düzgit Endeavour ve



2,166 grt., 3,147 dwt kimyasal tanker "Düzgit Harmony" 2009 yılında inşa edildi.

Düzgit Dignity isimli kimyasal tankeri inşa ettik. Tuzla'da inşa ettiğimiz üç kimyasal tankeri işletmemize almıştık.

Halen beş gemiden oluşan kimyasal tanker filomuz bulunmaktadır. Bu gemiler; Düzgit Endeavour ve Düzgit Dignity, Düzgit Integrity, Düzgit Venture, Düzgit Harmony'dir Bu gemilerin teknik ve ticari işletmeciliğini kardeşim Metin Düzgit çok başarılı şekilde yapmaktadır.

2008 yılında Ahmet Ötkür'in sahibi olduğu Çeliktrans Tersanesi'nde Şehir Hatları için M/F ŞH Fatih, M/F ŞH Kadıköy, M/F ŞH Beyoğlu, M/F ŞH Beykoz ve M/F ŞH Sarıyer isimli yolcu vapurlarını inşa etmiştik.

2008'de çok yoğun yatırım yaptığımız bir sırada özellikle denizcilik sektörü küresel ekonomik krize yakalandı. Dirayetle tüm taahütlerimizi yerine getirdik ve başarıyla yolumuza devam ediyoruz. Babamızdan öğrendiğimiz nasihatlardan biri yalan söylememek, verdiğimiz sözü mutlaka yerine getirmektir.

Mesleki açıdan muhtelif kurum ve kuruluşlarda görevlerim bulunmaktadır. 1988 yılında üniversiteden mezun olduktan 15 sene sonra gazetede gördüğüm bir ilan bende yüksek lisans sınavlarına katılmak gibi bir alaka yarattı. Bilgi Üniversitesi'nde 2003 yılından başlayarak Ekonomi Hukuku bölümünde üç yıl süren yüksek lisans yaptım.

1998'den beri Zeyport Liman işletmesinin hem Donatan A.Ş. olarak ortağıyız ve hem de Zeyport AŞ'nin İcra Kurulu başkanıyım Yine 1998 yılında kurulan Marin Römorkörcülük ve Kılavuzluk AŞ'de Yönetim Kurulu Başkan Yardımcılığı'nı yapıyorum.

Deniz Ticaret Odası'ında 1995 yılından itibaren çeşitli kademelerinde aktif olarak sektörün ihtiyaçlarının, sorunlarının çözülmesi çalışmalarında emek vermekteyim. Bir süre Yönetim Kurulu Sayman üyesi olarak Başkanlık Divanı üyeliği görevinde bulundum. Halen Meclis Üyesiyim ve dört meslek komitesinin müşterek toplantılarına başkanlık yapıyorum.Yerine getirmekten onur duyduğum görevim ise 1902 yılında kurulmuş bulunan , ülkemizin en eski sivil toplum kuruluşu olan Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği'nin Yönetim Kurulu Başkanlığı görevimdir.

08 Mayıs 1966'dan beri yaptığımız tâli acentelik ve gemilere bot servisi hizmetini 20'ye yakın hizmet teknesiyle sürdürüyoruz. 2005 yılının Ekim ayından itibaren Karaköy'deki tâli acenteleri, bizim öncülüğünü yaptığımız GEMTAC adındaki kooperatif çatısı altında birleştirerek İstanbul Valiliği'nin aldığı karar doğrultusunda Zeytinburnu'daki Zeyport Limanı'ndan hizmet vermeye başladık.

Düzgit Şirketler Grubu olarak kuruluşumuzun 50. yılında halen on şirketimizle Gemi Acenteliği, Gümrüksüz Mağaza İşletmeciliği, Gemi İnşaatı ve Armatörlük (Kimyasal Tanker İşletmeciliği) faaliyetlerini sürdürmekteyiz.



Uluslararası denizcilik örgütlerinde temsile önem veriyorum

Türk Deniz Ticareti dünyasını, her fırsatta uluslararası toplantılarda da, üstlendiğim diğer cemiyet görevleriyle yer almaya özen gösteriyorum.

Geçmiş dönemlerde Nuri Cerrahoğlu, Asaf Güneri, Eşref Cerrahoğlu, Pekin Baran uluslararası denizcilik örgütlerinde unutulmaz sorumluluklar üstlenmişlerdir. Günümüzde Metin Kalkavan bu bayrağı çok daha yukarılara taşıyarak sürdürmekte.

Ben armatör olmanın yanında şirketlerimin sahip olduğu işlevler nedeniyle ayni zamanda Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği'nin Yönetim Kurulu Başkanı olarak uluslararası toplantılarda yönetim kurulumuzla yeralmayı önemli bir sorumluluk sayıyorum.

Son olarak Londra'da Institute of Chartered Shipbrokers' un "Prize Giving Ceremony" ödül

törenine ve Fonasba'nın Gala yemek davetine katıldık. Bu davet City of London Belediye başkanı "The Lord Mayor" un "The Mansion House" denilen ihtişamlı tarihi mekanında gerçekleştirildi.



(Soldan) Savaş Ercan (MSC) , Kenan Türkantos (Navitrans), Recep Düzgit, Emin Eminoğlu (Enmar), Murat Denizeri (Arkas).

Konuşmalarımızda "114 yıllık Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği" olduğumuzu belirtmemiz, çok derin bir ilgi yarattı.

Bu davette Yönetim Kurulu olarak; Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Kenan Türkantos, Genel Sekreter Emin Eminoğlu, Sayman Üye Murat Denizeri ve Yönetim Kurulu Üyesi Savaş Ercan'la yeraldık.

SELAHATTİN BEYAZIT



Armatör kimliği ile anlatmaya çalışacağımız Selahattin Beyazıt'ı tanıtan siteler üstlendiği görevleri şöyle sıralıyor;

- Beyazıt Şirketler Grubu Yönetim Kurulu Başkanı
- Leyland (İngiliz) Kamyonları Türkiye eski Temsilcisi
- Shell (İngiliz) Petrol Şirketi Türkiye Temsilcisi
- Türk Pirelli A. Ş. Yönetim Kurulu Başkanı
- Siyasi ve Sosyal Araştırmalar Vakfı (SİSAV) Danışma Kurulu üyesi
- Galatasaray Kulübü eski Başkanı.
- Bilderberg Üyesi
- Bilderberg Türkiye Temsilcisi

Selahattin Beyazıt ailesi Doğubeyazıt'lı. Dedesi geniş toprak sahibi eşraftan olan İbrahim Ağa. Babaannesi Mahi Hanım.

Selahattin Beyazıt'ın babası Mehmet Beyazıt; kardeşleri Osman Beyazıt, Abdülkerim Beyazıt, Halim Beyazıt, Hatice Ünsal, Rukiye İpek, Hanım Işıklı idi.

Babası Mehmet Beyazıt İstanbul'a yerleşmiş ve ticaret yaşamı içersinde gayrimenkul edinmeye büyük önem göstermiş. Oğlu Selahattin Beyazıt'a gayrimenkul zenginliği bıraktığı bilinmekte.

Demokrat Parti'nin güçlü bakanlarından Celal Yardımcı'nın yakın arkadaşı olan Mehmet Beyazıt büyük bir koyun taciriydi. Mehmet Beyazıt'ın varlığının önemli bir kaynağı bu ticaretti. 4 Temmuz 1931 yılında Ağrı'nın Doğubayazıt ilçesinde dünyaya gelen Selahattin Beyazıt, Galatasaray Lisesi'nden sonra Cambridge Üniversitesi'nde öğrenim gördü.

Galatasaray'in ilk kısmında 1-A sınıfı 20 kişiydi ve arkadaşlarından bazıları Yalçın Yalvaç, Mehmet Kefeli, Fazlı Akmansoy, Turan Çadırcıoğlu, Oruç Muratoğlu, Doğan Sorguç'tu.

İlk Fransızca öğretmenleri Mademoiselle Lameda'ydı. Türkce okuma ve yazma dersleri ağırlıktaydı. Türkçe öğretmeleri ise Hafız Nuri Bey olmuştur.

Beyazıt, 1950 yılında Galatasaray Lisesi'ni bitirmiştir. Babasının teşvikiyle Cambridge Üniversitesi'ne gönderilmiştir. Burada Lordlar Kamarası Başkanı Lord Brabazon of Tara, Selahattin Beyazıt'ın velisi olacak kadar çok yakın aile ilişkileri mevcuttu.

Lord Brabazon daha o dönemde Selahattin Beyazıt'ı Bilderberg Grubu'na aldırmıştır. Babasının, Lord Brabazon'la yakın dostlukları olmuştur.

Ankara'da yedek subaylık yaparken, ileri derecedeki lisan bilgisi nedeniyle, Marshall yardımını takip eden yıllarda Türkiye ekonomisinin durumunu değerlendirmek için defalarca Ankara'ya gelen Amerikalı ekonomist Max Thornburg'a tercümanlık yapmakla görevlendirildi. Cambridge Üniversitesi mezunu olması ve çok iyi derecede İngilizce bilmesi nedeniyle onun takdir ve itimadını kazandı.

Adnan Menderes ve Süleyman Demirel'in milletvekilliği tekliflerini sürekli geri çeviren Selahattin Beyazıt, daha sonra kısa bir süre olsa da Adnan Menderes'in özel kalem müdürlüğünü yapmıştır. 1975-1978'de ABD ile ilişkilerin yoğunlaştığı dönemde babasının tüm ısrarlarına rağmen siyasete ilgi göstermemiştir.

Ticaret yaşamında Salıpazarı'ndaki şirket merkezinde Leyland kamyonlarının ve Shell Petrol Şirketi'nin Türkiye temsilciliğini yapmış, sonra da Beyazıt Şirketler Grubu'nu kurarak Yönetim Kurulu Başkanlığı'nı üstlenmiştir. Kasım 2004'te, Bülent Eczacıbaşı'nın görevden ayrılması üzerine Türk Pirelli A. Ş.'nin Yönetim Kurulu Başkanlığı'nı devralmıştır.

Selahattin Beyazıt'ın Paris, Londra ve NATO büyükelçilikleri görevinde bulunan Muharrem Nuri Birgi ile ilişkileri Bilderberg Grubu ile ilişkileri sırasında hemen hemen aynı dönemde, 1960'lı yıllarda başlamıştır. Bu dönemde Selahattin Beyazıt Muharrem Nuri Birgi'nin diplomatik bağlamda olan çalışmalarına çok yakın ilgi göstermiş ve bu ilişkiler aralarında köklü arkadaşlık bağı oluşturmuştur.

Selahattin Beyazıt, 1972-1992 yılları arasında Bilderberg Türkiye Temsilciliğini yürütmüş, 1992'de görevini Koç Holding Yönetim Kurulu Başkan Vekili Suna Kıraç'a devretmiştir.

Deniz Ticaret Odası'nın kurulmasında üstlendiği görev

Selahattin Beyazıt, Deniz Ticaret Odası'nın şekillenmesi süreci dahil olmak üzere, özellikle devrin başbakanı Amiral Bülent Ulusu başta olmak üzere, kendisinin bu süreci hızlandırması ve muhtemel bazı ayrılıkların önlemesi amacıyla çok önemli bir görevi üstlendi.

Bu safhada yapılan çalışmaların birçoğuna katıldı ve karar makamının oluşmasına yardımcı oldu.

Selahattin Beyazıt, İtalyan Pirelli, Eczacıbaşı ve İş Bankası ortaklığı olan Türk Pirelli A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanlığı'nı 2004 yılında Bülent Eczacıbaşı'ndan devralmıştır.[9]

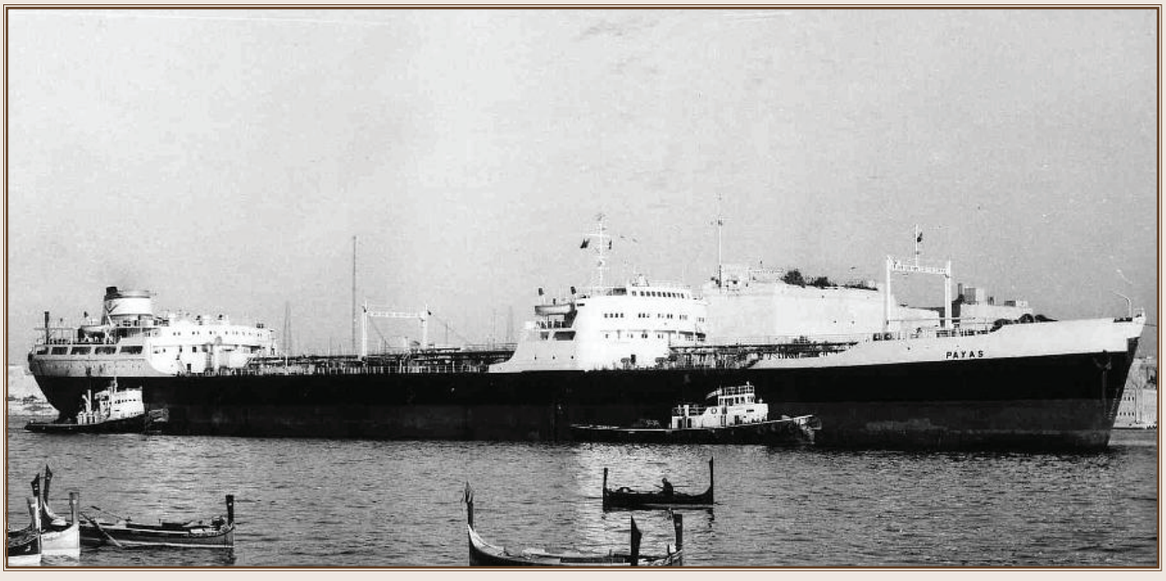
Selahattin Beyazıt, armatör kişiliği yanında yıllarca Gelir Vergisi Rekortmeni olarak da takdirle anılmış bir sanayici ve müteşebbistir. Diğer taraftan Galatasaray Kulübü'nün efsanevi başkanı olarak da adını yazdırmıştır.

1976 yılında gelir vergisi rekortmenleri arasında üçüncü sırada yer alan Selahattin Beyazıt yıllarca Türkiye'nin en büyük sanayicilerinden biri tanınmıştır.

Metal, toprak, otomotiv sanayinin yanı sıra, armatörlük yatırımlarının yeraldığı Beyazıt Şirketler Topluluğu'nun yönetim kurulu başkanı olan Selahattin Beyazıt'ın sanayi yatırımları arasında yeralan Paksan 1972 yılında Adapazarı, Taşkısığı mevkiinde Beyazıt Şirketler Grubu tarafından Türkiye'nin ilk modern paketlenmiş kireç fabrikası olarak kurulmuştur.

Galatasaray'da 1969-1973 ve 1975-1979 yıllarında başkanlık görevi yapmıştır. Bu döneminde futbol takımı 9 kupa (Lig Şampiyonluğu-3, TSYD Kupası-2, Federasyon Kupası-2, Cumhurbaşkanlığı Kupası-2) kazanmıştır. Galatasaray Spor Kulübü'ne Riva Arazisini kazandırmakla da bir büyük başarıya imza atan Selahattin Beyazıt Hasnun Galip'teki kulüp binasını yıktırıp yerine modern bir bina yaptırmıştı. Galatasaray Üniversitesi'nin iki yakası arasındaki bağı sağlayan alt geçide adı verilmiştir.

9) Erol Bilbilik, Dış İlişkiler Konseyi CFR Türk Bilderbergleri, Dama Yayınları, 2009.



Payas Tankeri

Payas Tankeri bir umud olmuştu

Selahattin Beyazıt Türkiye'nin ham petrol taşımalarının yabancı bayraklı gemilerle yapılması tartışmaları sırasında, armatörlüğe M/T Payas ham petrol tankeriyle adım atmıştır.

Türkiye'nin ham petrol taşımalarının yabancı bayraklı tankerlerle yapılması, 1963-1967 yılları arasında devrin siyasi partileri arasında çetin tartışmalara neden olmuştur.

Siyasi dalgalanmaların ve taraflaşmanın alabildiğine arttığı bir ortamda, CHP, A.P., T.İ.P. (Türkiye İşçi Partisi,YTP (Yeni Türkiye Partisi), G.P. (Güven Partisi) gibi partilerin bu çatışmaları daha da arttırdığı görülür.

Türkiye İşçi Partisi Adana Milletvekili Ali Karcı ile Kars Milletvekili Âdil Kurtel petrol konusunda ulusal çıkarlarımıza ve millî bağımsızlığımıza uygun bir politika izlenmemesi, millî çıkarlarımıza karşı bir uygulamanın içerisinde bulunması iddiasıyla Anayasanın 89. ncu maddesi gereğince Hükümet hakkında Kasım 1967 tarihi itibarıyla bir gensoru önergesi vermiştir.

Önerge 2 Şubat 1968 günü 35.ci Bileşimin 2.ci oturumunda görüşülmüştür.

Başkanvekili İsmail Arar tarafından açılan oturumda önergenin sahibi Ali Kargı konuşmasında *"Gensorumuzda iki iddia vardır"* diyerek şöyle devam etmiştir; "Birinci iddia, Petrol Kanunu, ulusal çıkarlarımıza aykırıdır. Bu kanunun sonucu olarak, petrol kumpanyaları içişlerimize karışmakta, giderek ulusal bağımsızlığımıza gölge düşürmektedir.

Demirel Hükümeti, yıllardır devam edegelen bu uydu politikanın, hem tatbikçisi hem de teşvikçisi durumundadır.

İkinci iddiamız, hem bu kanunun doğal bir sonucu olarak, hem de Hükümetin izlediği, yabancılara göz kırpan politikasiyle Türk Hazinesini zarara sokmaktadır."

Önergedeki iddialara karşı Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Refet Sezgin uzun açıklamalar yapmış ve konuşmasının son kısmında şöyle demiştir; *"Kısaca, tanker bakımından şunu arz edeyim, 17 Ağustos 1967 tarihinde Payas tankerine, 8 Ekim 1967 tarihinde Germik tankerine şanlı Türk Bayrağı çekilmiş bulunmaktadır. Bunların birisi Hükümetimizin plânlaması ile özel sektöre, diğeri Denizcilik Bankasına mâledilmiş bulunmaktadır. Bunu bilmiyen de kalmadı ve Payas tankeri, Şubat ayı içerisinde kendisine devamlı iş ancak temin edilebildiği cihetle bundan böyle bizim ihtiyaçlarımız için Türkiye'de çalışmak üzere memleketimize gelmiş olacaktır."*[10]



Selahattin Beyazıt satın aldığı Chantiers de l'Atlantique (Penhoet-Loire), St.Nazire inşa tankere "Payas" adını verirken, aynı tersanede inşa edilmiş olan M/T Berge Racine" D.B.Deniz Nakliyatı T.A.Ş. adına satın alınarak "Germik" adı verilmiştir.

Selahattin Beyazıt 22,175 dwt.'lık tankere, *"Payas"* adını vermiştir.

D.B Deniz Nakliyatı T.A.Ş. adına satın alınarak *"Germik"* adı verilen 63.910 dwt.,37,925 grt. hampetrol tankeri ise 1964 Chantiers de l'Atlantique (Penhoet- Loire), St.Nazire inşa idi.

İlk adı *"Berge Racine"* olan tanker Bergesen firması adına inşa ettirilmişti. 8 Kasım 1967 tarihi ile D.B. Deniz Nakliyatı T.A.Ş.'ye satıldı ve *"Germik"* adı verildi. Germik 14 Nisan 1982'de hurda olarak Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu'ma satıldı ve kurumun Aliağa'daki söküm kızaklarında 16 Temmuz 1985 tarihinden itibaren sökümü başladı.[11]

10) TBMM Tutanaklar- M.Meclisi B-35, 2 Şubat 1968 Oturum 2, Sayfa 181.
11) The Bergesen Fleet 1935 – 2002, Miramar Shipping Index.





Galatasaray aşkı, armatörü olduğu geminin bacasına yansımıştı. Şirketinin adını anımsatan "B" harfi kadar, diğer tüm çizgiler kırmızı - sarı renkteydiler. Fotoğraflarda Payas İstinye'de yüzerhavuzda onarımda görülmekte. Kaynak: Ali Bozoğlu arşivi.

Selahattin Beyazıt yıllarca Vergi Rekortmeni oldu.

1974 yılı İstanbul Gelir Vergisi listesinde yine birinci sırada olan Selahattin Beyazıt'tan sonra; Hanry Domatem, Bernard Sanmen, Rıza Sadıkoğlu, Nusret Arsel, Ahmet Haşhaş, Nevhiz Işıl, İshak Alfandari, Aslan Sadıkoğlu, İnan Kıraç, Orhan Yavuz, Eli Burla, Nuh Küçükduk, Erdoğan Gönül, Selahattin Göktuğ, Sıtkı Koçman, Lazar Baruh, İzzet Baysal, Albert Baruh, H.Yelkikanat, Naci Aksoy, Mustafa Acar, Necmettin Gökçe, A.Ş. Hasırcıoğlu, Müge Kılıçoğlu, Şinasi Arbel, Sıtkı Erkek, Fred Burla, Lori Burla, Mehmet Emin Cankurtaran, Mehmet Güler, Remzi Bengi gibi vergi mükellefleri yeralmaktaydı.



Selahattin Beyazıt ve eşi Ayşe Beyazıt.

Rekortmenler Şimdi Ne Yapıyor

Capital Dergisi 2002 yılındaki bir sayısında "Rekortmenler Şimdi Ne Yapıyor" başlığıyla bir devrin ünlü müteşebbislerini ve vergi rekortmenlerini anlatan bir değerlendirme yazısı yayınlamıştır.

Bu değerlendirme yazısının bazı bölümleri şöyle; Sabri Atay, Sedat Veziroğlu, Nafiz Yürekli, Tacettin Hiçyılmaz, Luka Dabkoviç, Ali Şükrü İskefyeli ve diğerleri... Onlar, bir zamanların "vergi listelerinde" üst sıraları paylaşan, rekortmenlik unvanını alan müteşebbislerdi. Rekor kırdıkları yıllarda dikkatleri üzerlerine çekmişler, iş dünyasının yıldızları arasına girmişlerdi. Ancak, aradan geçen zaman çok şeyi değiştirdi. Bazıları küçüldü, bir bölümü emekli oldu. Aralarında vefat edenler de var...

Rahmi Koç, Demir Sabancı, Suna Kıraç, Aydın Doğan, Semahat Arsel, Suzan Sabancı, Sevgi Gönül, Selahattin Beyazıt... Hepsi de iş dünyasının yakından tanıdığı isimler. Büyük grupların sahipleri ya da yöneticileri. Ancak, bu önemli isimlerin bir başka ortak özelliği daha var. Tamamı, son yıllarda Türkiye'nin en çok vergi ödeyenleri listesinde hep ilk sıralarda yer aldılar. Üstelik, bu yerlerini, neredeyse yıllardır korumayı başararak, hatta daha da yukarı taşıyarak...

Ancak, vergi rekortmenleri arasında öyle isimler var ki, birçok ünlü sanayici ve işadamını geride bırakmalarına rağmen, onlar hep gizli rekortmenler olarak kaldı. Bu nedenle de çok fazla tanınmıyorlar. Buna rağmen, önemli bölümü büyük yatırımlara imza atmış işadamı ve yöneticilerden oluşuyor.

Son birkaç yıllık listelere baktığımızda, sorun yok... "Vergi rekortmenlerinin" nereyse tamamı tanıdık işadamlarıyla dolu... Ancak, biraz geriye gittiğimizde, rekortmenler listesine giren işadamı ve yöneticilerin bazılarının artık tanınmadığı dikkati çekiyor. Listeye girdikleri dönemde

isimlerinden söz ettiren, yatırımlarıyla öne çıkan bu işadamları, şimdi unutulmuş durumdalar. Bazıları işlerini önemli ölçüde küçültme yoluna gitti, bir bölümü de hayata veda etti. Aralarında işini kaybedenler ile emekliye ayrılanlar da var.



(Sağdan) Selahattin Beyazıt ve Ayşe Beyazıt, Halit Narin ve Mine Narin.

Yakın geçmişe yolculuk

Vergi rekortmenleri listelerine baktığımızda, özellikle 1970-1980'li yıllarda müteahhitlerin ön planda olduğunu görüyoruz. 1970'li yılların sonlarında devletten aldıkları altyapı ihaleleriyle dikkatleri üzerine çeken Onur İnşaat'ın sahipleri Ahmet - Mehmet Onur Kardeşler, Nafiz Yürekli, Sedat Veziroğlu, Oğuz Gürsel ve Mehmet Ali Yılmaz, bu isimlerden sadece birkaçı.

Bu arada lojistik şirketlerinin sahipleri, özellikle de deniz nakliyatı ile uğraşanlar da listede yoğun olarak yer alıyor. Örneğin Dutilh Denizcilik'in eski sahipleri İzmirli Hendrik - Karel Dutilh kardeşler ile Dabkoviç Denizcilik'in eski sahibi Luka Dabkoviç, birçok defa vergi rekortmenleri arasında yerini aldı.

Tabii bu listelerde sürpriz isimler de görmek mümkün. 1985 yılında ödediği 638 milyon liralık vergi ile ikinci sırada olan Hasan Fetihi bunlardan biri.

Hasan Fetihi, 1985 yılında da, şimdi olduğu gibi ithalatla uğraşıyordu. Gelirinin de ihracat işinden kaynaklandığını söylüyor. Ancak, vergi rekortmenleri arasında girdiği yıllarda bankerlik yaptığı ve o dönemdeki asıl gelirini bu işten elde ettiği ifade ediliyor.

Bu listeyi böyle uzatmak mümkün...1976 yılından bu yana vergi rekortmenleri listesinde ilk beş arasına giren rekortmenlerden biri Selahattin Beyazıt.

Daima saygıyla karşılandı

1976 yılında gelir vergisi rekortmenleri arasında üçüncü sırada yer alan Selahattin Beyazıt'ı aslında iş dünyası yakından tanıyor. Ancak, o, ön plana çıkmayı çok sevmiyor.

Aslında Türkiye'nin en büyük sanayicilerinden biri. Metal, toprak, otomotiv sanayinin yanı sıra, armatörlük de yapıyor..Bunun yanı sıra, çok sayıda da gayrimenkulu var.

Selahattin Beyazıt, 1976 yılında olduğu gibi, şu anda da Beyazıt Şirketler Topluluğu'nun yönetim kurulu başkanı. Beyazıt Şirketler Topluluğu Genel Koordinatörü Gültekin Gökmeral, "20-30 yıl önceki gibi olmasa da o hâlâ işlerinin başında. Bir yönetim kurulu başkanının davranması gerektiği şekilde hareket ediyor" diyor.[12]

12) Capital Dergisi, Rekortmenler Şimdi Ne Yapıyor, 1 Haziran 2002 tarihli sayısı

ÖMER PEKİN BARAN



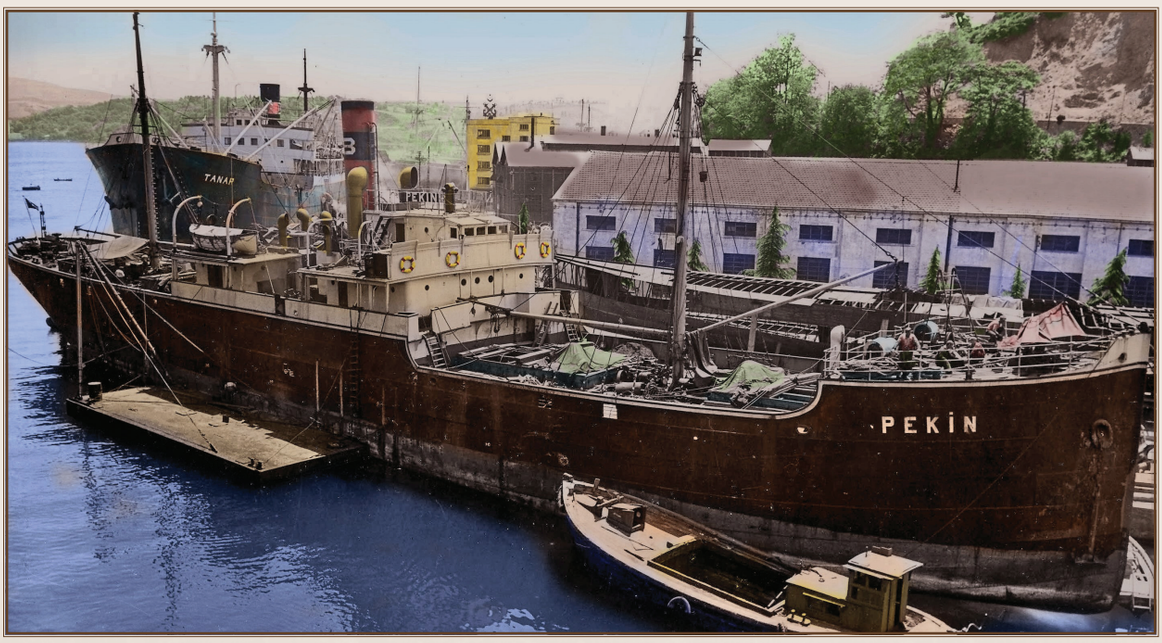
Günümüzde Axa Holding Yönetim Kurulu üyesi olan Ömer Pekin Baran'ın tanıtım sayfasında şu anlatım yer alır; "1941, İstanbul. Baran, Paris Sorbonne Üniversitesi Hukuk Fakültesi 1965 yılı mezunudur. 1952 yılında bir aile şirketi olarak kurulmuş olan Denizcilik A.Ş.'nin Yönetim Kurulu Başkanı ve Ana Hissedarı olarak iş hayatını devam ettirmektedir. 1982 yılında Deniz Ticaret Odasının Kurucuları arasında yer almış ve ilk Yönetim Kurulu Başkanlığını yapmıştır. 1993 - 1996 yılları arasında da Türk Deniz Eğitim Vakfının ilk Yönetim Kurulu Başkanlığını yapmış, Piri Reis Üniversitesi'nin kuruluşunda ve ilk Mütevelli Heyetinde de yer almıştır.

Pekin Baran 2003 – 2014 Tüsiad Yönetim Kurulu ve Yüksek İstişare Konseyi Başkan Yardımcılığı görevlerini sürdürmüş ve bu bağlamda Türkiye – Fransa ilişkilerine yaptığı katkılar nedeniyle 2010 yılında Fransa Devleti'nin Légion d'Honneur Nişanı'nı almıştır.

Hayri Baran ve Bedia Baran'ın oğlu olan Ömer Pekin Baran 5 Ocak 1941 İstanbul'da dünyaya geldi. Babası Hayri Baran 1909 yılında Beykoz'da doğmuştur. Babası Beykozlu Mülâzımevvel Ahmet Hulusi Efendi , annesi Kadriye Hanım'dı. Diğer kardeşleri Zehra ve Mürşide Hanımdı. Ailesinde hiç denizci bulunmayan Hayri Baran'ın küçük yaştan beri en sevdiği şey deniz olmuş ve nitekim o yıllarda adı Alî Denizcilik Okulu olan Yüksek Denizcilik Okulu'nu tercih etmiştir.

Bedia Baran ve Hayri Baran ailesinin Pekin Baran ve Ekin Baran adlarını verdikleri iki çocukları oldu. 1925 yılı eğitim döneminde *"Âli Deniz Ticaret Mektebi"*[13] giren Hayri Baran 1929'da mezun olmuş ve Denizyolları İdaresi'nin Gülcemal vapurunda dördüncü kaptan olarak meslek hayatına katılmıştır. Kısa bir müddet sonra yine Denizyolları İşletmesi'nde sigorta eksperliğinde görev almış, 1933 yılında İktisat Vekaleti Liman hizmetleri Şubesi müdürü olarak atanmıştır.1935'de mezun olduğu Yüksek Denizcilik Okulu'na Gemicilik hocası olarak atanmıştır.

1940 yılında evlenen Hayri Baran ticarete ilk defa hocalığı dışında bilirkişilik ve eksperlik görevlerinden aldığı ücretleri biriktirerek temin ettiği mütevazi bir sermayeyle 1942 yılında bir



S/S Pekin.
Kaynak:Pekin Baran arşivi.

13) *Âli Deniz Ticaret Mektebi'nin adı 1934* yılında Yüksek Deniz Ticaret Mektebi olarak değiştirilmiştir.

ithalatçıya ortak olmak suretiyle başlamıştır. Okuldaki hocalık görevine devam ederken bir yandan da ithalat ve deniz nakliyatı müteahhitliği yapmış, bu işlerden biriktirdiği sermayeyle 1948 yılında ilk gemisini almış, ardından Denizcilik Limited Şti'yi kurmuştur.

İlk gemisine büyük oğlu Pekin Baran'ın adını vererek *"Pekin"*[14] demişti. Bu geminin anılarında çok ayrı bir yeri olduğunu belirten Pekin Baran bir yazışmamızda şöyle ifade etmişti; *"Pekin rahmetli babamın ilk gemisiydi. Deniz Ticaret Okulunda Kaptan ve Baş Mühendis yetiştirdiği 'Hocalık' mesleğinden, 'Armatörlük' mesleğine girişinin ilk adımıydı. Pekin gemisinin bir fotoğrafı, rahmetli babam'dan devraldığım 'Denizcilik A.Ş.' deki masamın arkasında hala duruyor!*

Her ne kadar 'Vehbi Aldıkaçtı' ve 'Yoroz' isimleri hafızamın derinliklerinde yer almışlarsa da, geminin 1954'de henüz 13 yaşımdayken Aldıkaçtı'ya satıldığını, 'Lloyd's House Flags & Funnels' çalışmalarınıza *kadar uzanan bir araştırma sonucunda ortaya* çıkartmanız, *Deniz Ticaretimizin tarihi bağlamında yaptığınız* çalışmaların *ne denli etkili olduğunu da bir kere daha ortaya koyuyor."*

Hayri Baran'ın ne denli uzak görüşlü olduğu, oğlunu Galatasaray Lisesi'ne[15] vermek gibi bir tercihi yapmasıyla da görülmektedir.. Bu kararıyla oğluna Galatasaray'lı olmak ve ileri bir kültürle ve yaşam düzeni içinde yetişmek gibi bir fırsat veriyor. O yıllarda İstanbul'da oturmalarına karşın yatılı da kabul edilmesi diğer okullarda da yaygın bir uygulamadır.

Galatasaray Lisesi'nde yatılı okumayı Pekin Baran şöyle anlatmıştır; "Yedi yaşında girdiğim okulda on iki yıl boyunca yatılı okudum. Sadece hafta sonları izinli çıkardık. Bu değerlerle kazanılan dostlukların unutulmaz anlamlar kazandığına inanmaktayım ve bu arkadaşlıklar çok güçlü olmuştur. Yatılı öğrenci olmak bize çok sağlam arkadaşlıklar kurmamıza imkan verdi. Bu arkadaşlıkların kıymetini bugünlerde daha iyi anlıyorum.

14) S/S Pekin- İlk 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. (Değişik kayıtlarda bazı hatalar görülebilmektedir. C-II Sf.71-72'deki kayıtta yer alan cümle "1952'de Hayri Baran tarafından satın alındı ve "Pekin" adı verildi." olarak düzeltilmelidir.)

15) *Mekteb-i Sultanî adıyla öğrenim hayatına başlayan Galatasaray Lisesi XIX. Yüzyılda* önemi ve işlevi gün geçtikçe artan öğrenim *kurumu Osmanlı'da Batılılaşma* döneminin ve *Tanzimat uygulamalarının bir simgesi olmuştur. Bu yüzyılda Osmanlı'da hukuksal, siyasal, ve sosyal alanda gerçekleştirilecek yenilikleri yaşama geçirecek aydın kadrolara, ve bu kadroların yetiştirilmesi için geleneksel eğitimin dışında batılı programları da bünyesinde barındıran bir eğitim kurumuna ihtiyaç vardır.* İstanbul*'da daha ziyade yabancıların ve gayrimüslim* Osmanlıların devam ettiği ve *Fransızca* eğitim yapan *Saint Benoit, Notre Dame de Sion* gibi okullar *Osmanlı'dan çok Fransa'nın denetiminde idiler. Amaç, Osmanlı Devleti'nin etkin olacağı batılı bir kurum yaratmaktı. Bu amaç doğrultusunda 1 Eylül 1868'de Sultan Abdülaziz'in katıldığı bir törenle Mekteb-i Sultanî* adıyla *kurum yeniden faaliyete geçmiştir. Dönemin Paris büyükelçisi Mehmed Cemil Paşa* ile *Hariciye Nazırı Fuad Paşa'nın çabalarıyla kurum Fransa'daki lise eğitimine denk ve aynı kalitede öğrenci yetiştirir. Öğrencilerin arasında Katolik, Ortodoks* ve *Musevî* öğrenciler de vardır. 9-12 yaşlarında öğretime başlayabilen bu öğrenciler dil durumlarına göre *Fransızca* ya da *Türkçe* hazırlık okumaktadırlar. 1908 yılında müdür *Tevfik Fikret Bey'in yaptığı yeniliklerle; ilk, orta ve lise için* üçer yıllık programl*ar hazırlanarak eğitim süresi dokuz* yıla çıkar. Ayrıca *Farsça, Arapça,* İtalyanca, *Latince, Rumca, Ermenice* ve *Almanca* dersleri isteğe bağlı olarak seçmeli ders *sdurumuna getirilirken, piyano ve keman dersleri de programa dahil edilir. 1905 yılında Ali Sami Yen* ve arkadaşlarından oluşan bir grup öğrenci *Galatasaray Spor Kulübü'nü kurmuşlardır. 1927 yılında kurum, Galatasaray Lisesi* adıyla ve *Cumhuriyet devrimlerine* uygun olarak eğitime başlar. Teneffüslerde *Fransızca* konuşma zorunluluğu kaldırılır ve genel kültür dersleri *Türkçe verilmeye başlamıştır. 1965 yılında okula kabul edilen kız öğrenciler için Feriye Sarayları* hizmete açılmıştır. *Mekteb-i Sultanî'nin kuruluşunun 100. yılı nedeniyle 1968'de dönemin Fransa Cumhurbaşkanı Charles de Gaulle liseyi ziyaret etmiştir. 14 Nisan 1992 tarihinde Fransa Cumhurbaşkanı François Mitterrand ile Sekizinci Cumhurbaşkanı Turgut Özal* arasında imzalanan *anlaşma ile ilkokul ve üniversite eğitimini de kapsayan Galatasaray Eğitim Öğretim Kurumu (GEÖK) hayata geçirilmiş ve 1993 yılında Galatasaray İlköğretim Okulu, 1992 yılında ise Galatasaray Üniversitesi kurulmuştur.*
Kaynak- Galatasaray Lisesi Tarihi.



Ömer Pekin Baran Galatasaray Lisesi futbol takımında (Sağdan arka sıradan ikinci)

Arkadaşlık denildiğinde Pekin Baran için örneklerden biri Denizcilik AŞ.'de uzun yıllardır Personel ve İnsan Kaynakları Müdürlüğü'nü üstlenen Engin Topsakal, Pekin Baran'ın sınıf arkadaşlarından. Fakat Pekin Baran bu beraberliği yalnızca okul arkadaşlığı değil, 1972 yılında ayni arkadaşıyla denizciliğe atıldığı ve o andan bugüne dek sürdürdüğü çok kalıcı bir dostluk olarak görüyor.

Galatasaray Lisesi'nde yatılı okuduğundan dolayı babasıyla ancak hafta sonları buluşabilme şansı olduğunu belirten Pekin Baran, babasının seyahatleri nedeniyle bu şansının dahi çok daha azaldığını hatırlatarak şöyle anlatmıştır ; "Oniki yıla varan yatılı öğrencilik dönemim var. O yıllarda büyüklerle şimdiki gibi ağabey, kardeş ilişkisine benzer bir ilişki olamıyordu. Babamla aramızda sessiz, fakat hudutsuz bir saygı sınırı vardı. Hatta şöyle diyebilirim; Büyük, büyüktü. Küçük ise daima çocuk gözüyle değerlendirilmekteydi. Galatasaray Lisesi'nden mezun olduktan sonra öğrenim için yurtdışına gittim. Böylece babamla ancak 27 yaşımdayken baba-oğul gibi yakın olabildim ve vefatına kadar yanında bulundum.

Deniz ticaretinde armatörlüğe yükselen babam, mektepli olan, bu işi önce deniz ticaret mektebinden güverte zabiti olarak mezun olduktan sonra bu okulda öğretmenlik yapan ve tüm birikimlerini bir araya getirerek armatörlüğe geçen nadir bir kişiliğe de sahipti.

Kaptan olarak mesleğini icra etti. Denizlerdeki yaşamı noktaladıktan sonra okuluna döndü ve denizcilik dersleri veren bir öğretmen olarak çalıştı. Ulaştırma Bakanlığı'nda görev aldı. Bu yıllarında devlet bürokrasisiyle iç içe yaşayarak adeta yeni bir deneyimden geçti. Ankara'da sorunlara kaynağından bakmak imkanını elde etmişti. Bürokrasideki yaşamını, hatta bir anlamda görev başı eğitimini, deneyimlerine kattı ve yeniden okula döndü. Onu armatörlüğe götürecek hazırlıklarını okuldaki yıllarında hazırladı.



Hayri Baran ve Bedia Baran çocukları Ömer Pekin Baran ve Ekin Baran.

Hiçbir sermayesi olmadığı halde, kafasında çatısını kurduğu bir tasarımı, işte bu akılcı ve bilgi birikiminden gelecek cesaretle uygulamaya koydu ve armatörlüğe başladı. Armatör olmaya karar verişi, çok önemli bir öyküye dayanmaktadır; Çünkü bu kararını verdiği yıllarda henüz yeni evliydi. Hiçbir malı mülkü ve parası da yoktu. Umud ettiği tek sermayesi, anneannemin ailesine ait Ankara Cebeci'deki eviydi. O evde anneannem ve dayım yaşıyordu ve başka hiçbir mülkleri yoktu! Bu evi ipotek ederek ilk gemisini satın alarak ilk ödemeyi yapabildi. Bu atılımı sırasındaki duygularını anlatırken babam bana*; "Oğlum yaşamımda kaç kez sıkıntı çektiysem, bunların içinde en derin olanı, ilk gemimi aldığımda yaşadığım bir nev'i ıstırap dolu dönemdir"* derdi ve şöyle devam ederdi; *"Çünkü aslında bu evden başka varlıkları olmayan eşimin ailesinin başlarını sokabilecekleri bu mülkü de ipotek ederek büyük bir sorumluluk yarattım. Gece gündüz uyuyamaz, yerimde duramaz olmuştum.."*

Görüleceği üzere babam için yatırım yapmak, iş sahibi olmak, sıfırdan iş hayatına atılmak büyük bir tutkuydu. Âli Deniz Ticaret Mektebi'ndeki öğrencilik yıllarında ve Yüksek Denizcilik Okulu'ndaki öğretmenlik yıllarında olduğu gibi armatörlükte de "İlk" olmak gibi bir kişilikle ön sıralarda yer almıştır.

Babam için yatırım yapmanın, sıfırdan başlayarak iş hayatına atılmanın nasıl zor ve sorumluluk isteyen ve ayni zamanda gerçekten uykuları kaçıracak bir dönem olduğunu söylemek isterim. Armatörlüğe tankercilikle başlamıştır. O yıllarda petrol ürünleri ahşap takaların içine variller yüklenerek yapılırdı. Yeniköy'de sahilde evimiz vardı; Bu yalıda otururken Boğaz'da sıksık bir takanın yanışını izlerdik veya haberlerini alırdık. Takalar yandığında, sadece maddi zarar meydana gelmez, maalesef can kaybı da meydana gelirdi.

Petrol ürünlerinin sac gemilerle, yani tankerlerle çağdaş teknik koşullara göre taşınmasını ilk başlatan babam olmuştur.Bir başka "İlk" unvanı da tersaneciliğe yönelmesidir; Zira, yaşadığı bir dönem, gemi ithalinin dahi yasaklı olduğu senelere rastlar. Bununla kalmadı; *Meltem* adını verdiği bu tersane Türkiye'de tersaneciliğe okul oldu. Yine Almanya'ya gemi inşa edecek kadar işini büyüttü. Böylelikle, "İlk"lere daha nice örnekler kattı. Ben yaşamım boyunca babamdan çok dersler çıkartmışımdır.

Türkiye'den dışarıya ilkkez gemi inşa ettirmek üzere Bakanlık makamına babam müracaat etmiştir. 1,100 dwt'luk Hızır Reis isimli bu tankerin hikayesi büyük önem taşımaktadır. Zira o yıllarda gemi inşaatını denetleyecek, gözetecek teknik adam yoksunluğu yaşanıyordu. Babam işletmecilikte de büyük ufuklar açtı. O yıllarda dünyanın üç büyük tankerinden biri olan tankeri satın alarak *'Ata'* adını verdi. Ata tankeri, tamamiyle üçüncü ülkeler arası limanlarda çalışmak üzere bağlantısı yapılan ilk Türk gemisi oldu. *(Hayri Baran'ın yaşam öyküsü için Bkz- Osman* Öndeş *"Türk Armatörleri Tarihi C-III.)*



Hayri Baran oğlu Ömer Pekin Baran ile

Ata tankerinin alındığı yıllarda doğduğu yer olan Beykoz'da bir dönümlük bir sahil arazisinde küçük çaplı Meltem Gemi İnşa Tersanesi'ni kurdu. Bu tersanede Petrol Ofisi'nin modern tankerlerinin inşaatını üstlendiği gibi, Almanya için üç adet Ro/Ro gemisinin inşasına başladı. Bu tersanede Piri Reis, Küçük Reis tankerleri inşa edildi. Yine Erdemir limanında çalışmak üzere römorkör ve palamar botu bu tersanede inşa edilerek teslim edildi."

Pekin Baran yaşamını şekillendiren anılardan birini anlatırken şöyle devam eder; "1970 yılıydı, Ata tankerini "Time Charter" kiraya verdik. Ben de yeni yeni işlerle ilgileniyordum. Bu sırada Ata tankeri Palermo'da havuz onarımına alınmıştı. Süvarinin kamarasında otururken, önümüze bir sandık getirdiler. Açtığımızda içinde ciltler halinde talimatlar, şartnameye ait belgeler çıktı. Öylesine ağır koşullar içeriyordu ki, babam ve zabitan ve haliyle ben böylesine sıkı kurallarla ilk defa karşılaşıyorduk.

Bu zor koşullara rağmen çok yüksek navlunla kiralanmış olan Ata tankeri hiçbir aksama göstermeden bu şartlara uydu. Demek ki, bu vechesiyle de babam çok başarılı bir işletmeciydi. Bu kişiliği sayesindedir ki, Yüksek Denizcilik Okulu'nda birçok teknik yenilikleri öğrencilerine tanıtan yine kendisi olmuştur. Seyir aletlerindeki teknik gelişmeleri dikkatle izlerdi. Radarın nasıl çalıştığını okulda teknik olarak açıklayan, anlatan ve öğreten kendisi olmuştur.

Denizcilik ilminin özü ve uygulaması içinde olan bir araştırmacıydı. Son derece atılımcı, akılcı, konusunu devamlı yaşayan ve bu yaşamdan sonsuz zevk duyan bir kişiliğe sahip olan babam, ülke koşulları engelleyici olmasaydı rahatlıkla bir Niarcos veya Onasis kişiliğinde uluslararası bir armatör, yatırımcı bir müteşebbis olabilirdi. Fakat bürokrasi çarkı, II Dünya Harbi

sonrasındaki o büyük imkanlardan bizim insanımızın faydalanmasına imkan vermedi. Oysa, Amerika'nın savaş sonrası elinden çıkartmak üzere yok bahasına sattığı Victory sınıfı gemiler Onasis'e veya genelde Yunanistan armatörlerine gitti. Bizler ise engellendik, soluk almamıza imkan verilmedi Fevkalade takipçi kişiliğiyle de babam, konuları, sorunları, madde madde yaşardı. Değişik kişiliği, yatırımcılığı, geniş çevresi nedeniyle Yapı Kredi Bankası AŞ'ye Yönetim Kurulu Başkanı olarak atanmıştır."



M/T Atlas I

Pekin Baran ilk çalışma yıllarında

Çalışmaya başladığım ilk günlerde gemimizi BP'ye kiralamak amacıyla 1970 yılı başında Londra'ya gittim. Babamın bu teşebbüsünün ayrı bir önemi ve özelliği vardır; Zira o tarihe kadar hiçbir Türk gemisi BP gibi büyük bir firmaya kiralanmamıştı.

Günümüzde gemi kiralaması artık olağan hale geldi. Ancak o zaman bir tankerle BP gibi küresel bir petrol şirketi adına dünya denizlerinde sefer yapmak, bir ilk olması açısından çok önemliydi. Babam, İngilizcemin olması ve hukuk eğitimi almam nedeniyle bilhassa bu yeni atılımı için beni görevlendirmişti. BP'yle hiç de kolay olmayan ve o safhada tanık olmadığımız zorlu anlaşmalar yapılacaktı. Tereddütlerine karşın, BP yetkilileri büyük alaka gösterdiler, dostluk diyeceğim seviyede yardımcı oldular.



Ömer Pekin Baran kızı İdil Baran Süalp ve oğlu Emre Hayri Baran

Karşılarında genç bir Türk'ü görmek, belki de onlar için alışılmamış bir durum olmuştu, belki de garipsemişlerdi. Köklü denizcilik gelenekleri asırlar öncesinden gelen İngiltere'de bile meslekî deneyim kazanmak için önce bir brokerin yanına ya da bir petrol şirketinde göreve başlanırdı. Haberleşme imkanlarının alabildiğine kısıtlı olduğu bu yıllarda telgraf var, telefon ve daktilo var. Hepsi bu kadardı! Denizcilik şirketlerinde haberleşme hazırlanan evrakları alıp yürüyerek 'City' denilen yerde bir adresten diğerine götürmek şeklinde devam ederdi. O evrakları getirip götürürken o mesleğin inceliklerini öğrenenler, daha sonra müdür olarak işin başına geçerlerdi. Genelde herkes tam alaylıydı. Bu sistemin içinde üniversiteyi Fransa'da okumuş biri olarak çok ilgi çekmiştim. Bu nedenle bana çok yardımcı oldular.

BP'deki yaşadığım saatleri son derece hoş ve ayni derece unutulmaz bir deneyim olarak hatırlarım; BP'de şirketin tepe yöneticisi İskoç asıllıydı. Sabahtan akşama kadar benimle pazarlık yapardı. Akşam olunca ise beni içki içmeye davet ederdi. Sohbetimiz sırasında, bana hocalık yapar ve *'Pekin, bugün fena değildin ama bir yerde hata ettin, bana bunu söylemeyecektin, bir daha bunu yapma'* derdi. Açıkcası deneyim kazanmam için bana öğüt verirken, ders de verirdi. Gösterdiği çözüm şekilleriyle benim gemi bağlamanın inceliklerini daha kapsamlı görmemi sağlar ve ertesi sabah yine pazarlığa başlardı.

İskoçlar ve İrlandalılar çok sıcakkanlılar. Onlara bayılırım! O adamın bana verdiği derslerle mesleğimin ve belki de bu şirketimizin en kârlı sözleşmesini yaptık. Öylesine başarılı olduk ki o yıllarda Vehbi Koç'tan daha fazla vergi ödedik. Bu mesleğin özelliklerinden bir tanesi de şu: Hiçbir zaman yerel kalmayacaksın. Deniz ticareti dünya kavramında ilk ve de uzun zamanlı tek küresel meslektir."

Yoğun meslek yıllarında

Pekin Baran 1980 yılında evlenmiş ve İdil ve Emre isminde iki çocukları dünyaya gelmiştir. Mesleki faaliyetleri doğrultusunda öncülük ettiği dernekler ve sivil toplum örgütleri derin önem arz etmektedir. Nitekim Türk Deniz Eğitim Vakfı - Tüdev'in ve DTO- Deniz Ticaret Odası'nın kuruluş yılları çok dikkatle değerlendirilmelidir.

Pekin Baran, Türk Deniz Ticareti sektörünün resmî birlik adresi anlamına gelecek Deniz Ticaret Odası'nın kuruluşunu şöyle anlatmıştır; "Deniz Ticaret Odası'nın kuruluş yılları 12 Eylül 1980 İhtilali sonrasındaki sürece rastlamaktadır ve son derece önemli bir gelişmeye sahne olmuştur; O dönemle armatörler maalesef kamuoyunda kaçakçı olarak bilinirdi. Bu fevkalâde yerleşmiş bir yargıydı. Bu imaj yıllar içinde değişti ama o zamanlar oldukça ciddi ve etkili bir düşünceydi. En kötü ve ayni zamanda en güçlü bir silah söylentidir!

1980'de Türkiye'de ihtilal olduğunda ülkeyi yöneten beş Konsey üyesi generalden biri Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Nejat Tümer ve diğeri Başbakan olan eski Deniz Kuvvetleri komutanlarından Oramiral Bülent Ulusu idi. Bahriye gelenekleri içersinde hudutsuz saygı duydukları büyükleri olan, yine Deniz Kuvvetleri Komutanı iken emekli olmuş ve Sönmez Denizcilik Grubu Başkanı olarak görev yapan Oramiral Celal Eyiceoğlu Deniz Ticaret Odası'ın kurulmasında yasal hertürlü engeli ortadan kaldırdıkları gibi, olası hertürlü kolaylığı da tesis ettiler.

DTO- Deniz Ticaret Odası kuruluyor

Amiral Celal Eyiceoğlu DTO'nun ilk Meclis Başkanı olduğunda ben de DTO Yönetim Kurulu Başkanı olarak görev yaptım. Belirttiğim amiraller daha önce babamın üç yıllık askerlik yıllarından arkadaşlarıydı. Onun için bizim ailemize de çok yakındılar. Hepsi denizciliğin kalkınması için müthiş bir çaba sarf ettiler. Bu amirallerimizin öncülüğünde DTO kuruldu.

Bu safhada Oda'nın kurulması için armatörler arasında bir birlik olması lazımdı. Bir de artık konuların devletin yasal ölçekleri içinde izah edilebilmesi gerekiyordu. Hazırlıklar devam ederken Bülent Ulusu Paşa bizi bakanlar kuruluna çağırdı. Benim dışımda iki üç kişi daha vardı, heyet olarak gittik. Bütün bakanlar da davet edildi. Devletin altın yaldızlı, ay yıldızlı tabaklarında yemekler yedik. O tarihe kadar böyle şeyler hiç görülmüş şeyler değildi. Ondan sonra peş peşe devrim diyeceğimiz yasalar yayınlandı. Ankara'da biz de çok çalıştık. Sonuçta DTO - Deniz Ticaret Odası DTO son derece faydalı işler yaptı. Bu yasal oluşum sayesinde olayları bireysel içerikten çıkartıp sektörel boyuta taşıdı ve kurumsallaşmada ciddi bir adım oldu. Bugünlere hep oralardan geldik. Bence o başarı da bir takım olayların yan yana gelmesinin verdiği tarihi fırsatlar sayesinde oldu.

Türk deniz ticaretinin insan kaynağı son derece yetersiz kalıyordu.

Tüdev- Türk Deniz Eğitim Vakfı'nın tasarlanması ve kuruluş aşamasına geldiği süreci ayrı bir önemle kaydetmek isterim; Denizcilik sektöründe korkunç bir arz-talep dengesizliği vardı. Özellikle zabitan bulmak çok zordu. Babam Denizcilik Yüksek Okulu'nda öğretmen olduğu yıllarda zabitan sıkıntısı o kadar had safhaya gelmişti ki, kaptanların eşleri kocalarını ikna etsinler de gemi bağlı kalmasın diye toplantı yapılırdı. Yaz aylarında limandan gemi kaldırmak son derece zordu. DTO'nun kurulmasıyla Deniz Ticaret Filosu önemli bir sıçrama yapınca durum daha da vahim oldu.O yıllarda deniz ticaretinde devletçilik ağır bastığından deniz taşımacılığı sektörü uzun yıllar yüzde 90 devlete aitti. Bülent Ulusu'nun başbakan olması ve de diğer ihtilal konseyi üyelerinin de destek vermesi sonucunda bir yaklaşım değişikliği oldu. Bu anlayış değişikliği

sektör açısından çok önemlidir. O dönemde artık denizciliğin, armatörlüğün devlet eliyle yapılmayıp özel sektörle yapılması gerektiği kuralı kabul gördü. Devlet armatörlük şirketi olan Deniz Nakliyatı TAŞ başlangıç yıllarından önemsenecek bir ilerleme gösterememiştir. Ancak özel sektöre geçip, bir uyum süreci geçirdikten sonra sıçrama yapabilmiştir. Bu gelişme de DTO'nun kurulmasından sonraki dönemlere rastlar veya ayni zamanlarda gelişme meydana gelmiştir. Deniz ticaret filosu büyürken, gün geldi zabitan eksikliğinden dolayı büyüme durma noktasına geldi.



Ömer Pekin Baran Deniz Kuvvetleri'nde yedek subay olarak görev yaparken.

Denizcilik eğitiminde Tüdev başlı başına bir devrimdir

Tüdev başlı başına bir devrimdir; Nitekim bir gün, denizcilik sektörü birbirinden çok farklı tipolojideki insanlardan oluşmasına rağmen, hepsini bir noktaya yaklaştıracak, birleştirecek bir proje ve itimat ettikleri birisi olduğu takdirde tereddütsüz bir birlik ve beraberlik içine girebileceklerini ve de müthiş bir özveride bulunabileceklerini gösteren bir olay oldu. Tüdev'in doğuşu böyle bir birliğin ilk adımıdır; Ben de çok şaşırdım. Bu kadarını hiç beklemiyordum. Eşref Cerrahoğlu ile birlikte deniz eğitiminin yapılandırılması için bize o zamanın parası ile iki milyon doların üzerinde bir senet imzaladılar. O zamanın parasıyla diyorum, çünkü o günlerde armatörler kesinlikle zengin insanlar değillerdi. Ben senet imzalanmasını istedim. İmzaladılar, getirdiler, senetleri vermezseniz yapmıyoruz dedik. O senetleri aldık, hepsini de ödediler.

Müthiş bir olaydı. O sayede gittik Tuzla'daki Denizcilik Fakültesi'nden yola başladık. Ardından adım adım çok heyecan verici, bizlerin heyecanını mutluluğa dönüştüren olaylar ve anılarla dolu bir süreç gelişti. Birçok olmazı olur hale getirmiştik ama, daha yolun çok başlarındaydık ve Tuzla'daki bina daha olmadığından kurslar için Şişli'de bir binayı kiralamıştık. 1995 yılında, 39 Güverte ve 19 Makine öğrencisi ile 2 yıl nazari, bir yıl deniz stajı süresi ile başladığımız Güverte - Makine Vardiya Zabitliği eğitim programlarımızda zaman içinde değişen şartlara uyum yaklaşımı içinde muazzam aşamalar kaydedilmiştir.

4 Aralık 2003 tarihinde yapılan olağanüstü genel kurul toplantısında; Deniz Ticaret Odası, Oda Meclisi ve Türk Deniz Eğitim Vakfı Mütevelli Heyeti ve Yönetim Kurulları, TÜDEV Deniz Eğitim Merkezinin Yükseköğretim düzeyinde Türk Denizcilik Üniversitesi olarak hizmete devam etmesi yönünde karar aldılar. Bu kararın hemen akabinde, YÖK'e (Yüksek Öğretim Kurumu) üniversite kuruluşu ile ilgili, takdim edilecek dosyanın hazırlıklarına başlandı ve 8 Şubat 2008 tarihinde Resmi Gazetede yayınlanarak Tüzel Kişilik kazanmış bulunan T.C. Piri Reis Üniversitesi Türk ve Dünya Denizciliğine kazandırıldı.

Caddede yaptığım resmî açılış konuşması!

Ancak ilk kursumuzu Şişli'de verdiğimizi belirtmeliyim; Zira açılış yapacak yerimiz yoktu. Açılışa dönemin Başbakan'ı Mesut Yılmaz'ı davet etmiştik. Açılışı resmen sokakta yaptık; Ben başkan olarak elimde mikrofon ile kaldırımda konuşmamı yaptım; Başbakan konuşmasını yaptı; derken meraklılar toplandılar, inanılmaz bir kalabalık oluştu ve gazetelere geçtik. Aslında sokakta olması nedeniyle daha da etkili bir açılış oldu.

Hani her şey yıllar içinde süzgeçten geçiyor demiştim ya, yıllar sonrasında bazı anlattıklarıma kendim bile inanamıyorum. Bu da böyle bir olay!

Kursu ilk açtığımızda zabitan meslek kuruluşlarıyla ciddi sorunlar meydana geldi; Çünkü yeni zabitler yetiştirilmesi zabitan yetiştiren İTÜ Denizcilik Fakültesi'nin ve zabitlerin işine gelmedi. İlk anda zabitan sayının artması sonucu meydana gelecek rekabetten çekindiler. Aksine hiç korktukları gibi olmadı. O zaman yaptıklarımızın, söylediklerimizin çok doğru olduğu ortaya çıktı. Filo onbeş - yirmi misli büyüdü ve bir tek zabit işsiz kalmadı. 'Biz yalnız kendimiz için eleman yetiştirmek istemiyoruz. Bunu, Türkiye'deki gençliğin ekmek kapısı olarak da görüyoruz ve bütün dünya filosunun ihtiyacı olduğu için bu işe giriyoruz' diyorduk. Söylediklerimizin hepsi doğru karar verdiğimizi ispatlamıştır.

Tanker armatörlüğünden vazgeçiyor

"Uluslararası ilişkileri iyi bilmek insanı daha serinkanlı düşünmeye, olaylara küresel açıdan bakmaya yöneltse de, şirket genelinde bakıldığında bütün sorunları çözmeye yetmiyor. Dolayısıyla yaşanan bazı sıra dışı olayların insanı duygusal olarak etkilememesi çok zor." diyen Pekin Baran bu dönemi şöyle yorumlamakta; "Irak - İran Savaşı yıllarında "Atlas" tankerimiz Ras Tanura'dan Türkiye'ye ham petrol getirecekti. Fakat bombalandı. Aldığı yaraların onarmak için 45 gün gerekti.. Aynı yükü yeniden buldum ve yükledik. Bu sefer yüklü olarak bombaladılar. Ata'nın II. Kaptanı Ekrem benim askerlik arkadaşımdı. Orada vefat etti! İkinci seferde artık cumhurbaşkanı dahil, devletin güvencesi altında olduğumuzu zannediyorduk fakat güvence hiçbir şeye yetmedi. Raporlar, uygulamalar, yönlendirmeler derken sonunda gemi yine bombalandı. Bu geçirdiğim ilk kötü deniz olayı değildi ama benim için çok büyük bir yıkım oldu. Daha önce de bir gemimiz Atlantik'te ikiye ayrılmıştı! O feci olay için üç buçuk ay uğraştım! Bunun gibi başka olaylar da oldu ama bu çok çok feciydi. Arkadaşımın cenaze merasimine gitmek, orada ağlaşan, haykıran yakınlarını görmek beni çok etkiledi. Başka nedenler de vardı ama bundan dolayı da tanker armatörlüğünden ayrılmaya karar verdim. "

"Yaşam, büyüklerimizden bize, bizlerden çocuklarımıza doğru akıyor" diyen Pekin Baran çocuklarının gelecekleri için yaptıkları seçime saygı duyduğunu belirterek şöyle diyor; , "Ne oğlumun ne de kızımın bana ve yaptığım işe yüzde yüz bağımlı olmasını istemem. Ne kadar özgürce onlarla birlikte olabilirsem ve onların kararlarına, benim için zor olsa bile, ne kadar uyabilirsem o kadar mutlu olan biriyim. Oğlumun kendi işi var. Eski binaları alıp restore ediyor. Çok da başarılı. Kızım da onunla ortak fakat armatörlüğü de seviyor. Ben onları kontrol etmek yerine özgür bırakmaktan yanayım. Kendi yarattıkları başarıları ve mutluluklarını görmekten yanayım."

ALİ UMUR

2007 tarihli bir basın haberinde yeraldığı üzere[16] Aktif Denizcilik'in, Güney Kore'nin Haenam Tersanesi'ne 600 milyon dolar toplamında sekiz capesize kuru dökme yük gemisi siparişi verdiği açıklanmıştı.

Aktif Denizcilik

Medya kaynaklı ve 2008 yılına ait bir başka haber *"6 kuruyük gemisini resale (kızakta satış) yoluyla %60 kârla satan Aktif Denizcilik, STX tersanesine 2 adet 320.000 dwt'lik tanker siparişi verdi"* başlığı taşımaktadır ve haber şöyledir[17];



Aktif Denizcilik filosunda yeralan Aframax tankerlerden 2008 inşa 115,406 dwt. Aframax Oil Product tanker M/T Fair Seas. Kaynak-Aktif Denizcilik arşivi.

"6 kuruyük gemisini resale (kızakta satış) yoluyla yüzde 60 karla satan Aktif Denizcilik, STX tersanesine 2 adet 320.000 dwt'lik tanker siparişi verdi.

Uzakdoğu tersanelerine vermiş olduğu tanker ve dökme kuru yük gemi siparişleriyle marketteki uluslararası oyuncuların dikkatini çekmeyi başaran Aktif Denizcilik, STX tersanesine iki adet 320.000 dwt tonajında gemi siparişi verdi. Aktif, geçtiğimiz ay resale yoluyla (inşa halinde satış) 3 capesize ve 3 handysize dökme kuru yük gemisini toplam 530 milyon dolara *Genco Shipping'e satmıştı.*

16) Deniz Haber com.tr- Güney Kore'ye 8 gemi siparişi,30 Temmuz 2007.
17) Dünya Gazetesi-Perşembe Rotası 9 Eylül 2008.

Yeni inşa 5 adet aframax tankerin 2'sini uzun dönem kiraya veren ve diğer ikisini de Sigma Tankers'in havuzuna koyan Aktif Denizcilik, sipariş defterine VLCC tankerleri ekledi. Basım ve Kırtasiye sektörünün büyük kuruluşlarından Umur Group bünyesinde faaliyet gösteren Aktif Denizcilik, Güney Koreli STX tersanesinde her biri 156 milyon dolar olduğu tahmin edilen 2 adet 320.000 dwt tonajında gemi yaptıracak. Yapılan anlaşma ayrıca iki geminin de opsiyonunu içeriyor. Gemiler 2011'in sonunda ve 2012'nin ilk çeyreğinde teslim edilecek.

Aktif Denizcilik'in tanker siparişlerinin dışında başka bir G. Koreli tersane Daehan'da inşası devam eden 8 parça capesize tipi gemilerin yanı sıra Jinse tersanesinde de 3 adet 32.000 dwt'lik çift cidarlı ve 7 tane tek cidarlı dökme kuru yük gemisi bulunuyor. Aktif Denizcilik tarafından Tradewinds'e yapılan açıklamada inşa halindeki dökme kuru yük gemilerinden 3 capesize ve 3 handysize gemiyi 530 milyon dolara Genco Shipping'e sattığını belirtti. Yapılan haberde, Aktif'in satmış olduğu bu altı adet gemilerin toplam kontrat değerinin 336 milyon dolar olduğu hatırlatılarak, şirketin bu satıştan %60 kâr elde ettiğine yer verildi."

Of'lu Hoca Hasan Umur'un Torunu Ali Umur

Sanayici ve armatör Ali Umur'un yaşam öyküsünün yeraldığı Hürriyet Gazetesi'ndeki anlatım[18] şöyledir; "Oflu Hoca Hasan Umur'un torunu Ali Umur, Gebze OSB'de yılda 40 bin tonun üzerinde kâğıt işleyip, bankalara ve şirketlere sürekli form, fatura, etiket üreten işletmenin patronu oldu. Dedesinin hem babası Nedim Umur'u, hem de kendisini Galatasaray Lisesi'nde okuttuğunu belirten Ali Umur'un fabrikası 3 vardiya 24 saati haftada 6 gün kesintisiz çalışıyor.

Karadeniz'in çok sevilen fıkralarında Temel ve İdris kadar ünlü bir figür olan 'Oflu Hoca'lardan biri, etkisi üçüncü kuşağa kadar uzanan gerçek yaşam öyküsünde ortaya çıktı.

Hasan Umur'un torunu Ali Umur, Gebze OSB'de yılda 40 bin tonun üzerinde kağıt işliyor. Bankalara ve şirketlere sürekli form, fatura, etiket, defter üreten tesiste 875 kişilik istihdam sağladıklarını ve bir anlamda 'kağıt terziliği' yaptıklarını söyleyen Ali Umur, dedesinin babası Nedim Bey 3 yaşındayken İstanbul'a göç ettiğini hem babasını hem de kendisini Galasataray Lisesi'nde okuttuğunu belirtiyor. Ali Umur'un fabrikasında düğmeye pazartesi günleri sabah 07.00'de basılıyor ve 3 vardiya 24 saat 6 gün kesintisiz çalışılıyor. Fabrika, pazar günü 07.00'den pazartesi sabahına kadar kapalı kalıyor.

Dedem 'Of'lu Hasan Hoca'ydı

Umur Basım ve Kırtasiye A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı Ali Umur, *(Hürriyet Gazetesi)* şöyle başlıyor anlatmaya: "Ben İstanbul'da doğmuşum. Dedem ise Trabzon Oflu'dur. Kendisi klasik ünlü Oflu hocalardandır. Bir süre sonra Samsun'a yerleşmişler ve dedem orada 1931-33 arasında Belediye Başkanlığı da yapmış. Daha sonra da babam 3 yaşındayken İstanbul'a taşınmışlar. Dedem, İstanbul'da da meşhur Yağ İskelesi'nde toptan gıda ticareti yapmış. Karadeniz'den aldığı gıda maddelerini satarmış. Babamı Galatasaray Lisesi'ne yazdırmış ve sonra da iktisat okutmuş.

Babam 8 kardeşmiş. Onlar da dedemin yolundan gitmişler genellikle ticaretle uğraşmışlar. Babam, yabancı dil avantajını da kullanarak yabancı şirketlerin temsilciliklerini almış, bir süre sonra ithalat-ihracat yapmaya başlamış. Kendisi 55 yaşında vefat etti. Ben üniversiteyi yeni bitirmiştim."

18) Sadi Özdemir - Oflu Hoca'nın 'kâğıt terzisi' torunu, 106 milyon lirayı yakaladı, Hürriyet Gazetesi, 13 Temmuz 2010.

Ömerzâde Hasan Efendi

Ali Umur'un dedesi Ömerzâde Hasan Efendi olarak tanınan Hasan Umur'dur.

Samsun Müdafaa-i Hukuk Cemiyeti'nin kurucuları arasında yer alan ve Samsun Belediye başkanlığı yapan Türk siyasetçi, tüccar, din adamı ve yerel tarihçidir.[19]

İlk yılları ve eğitimi

Hasan Umur, 2 Mayıs 1880'de o zamanlar Of'a bağlı Hayrat kazasının Yarlı mahallesinde doğdu. İlk eğitimini babasından aldı. Daha sonra Of'un farklı köylerinde bulunan medreselerde eğitim gördü ve 1906 yılında Of'taki medrese eğitimini tamamladı. Ardından İstanbul'a giderek Bayezid Medresesi hocalarından Bergamalı Ahmet Cevdet Efendi'den icazet aldı. Daha sonra tekrar Trabzon'a dönerek bölgenin bazı kesimlerinde ve Erzurum'da medrese hocalığı yaptı. Of'un Sıraağaç köyündeki görevi sırasında matematik, tarih, coğrafya ve Farsça derslerini de okuttu. Medrese hocalığına ilaveten ilköğretim müfettişliği yaptı.[20]

Babası Osmanlı Donanması'nda altı yıl bölük eminliği yapmış olan Boduroğulları'ndan Hacı Ömer Bey, annesi ise Hatice Hanım'dır.[21]

Savaş ve Samsun dönemi

Hasan Umur, I. Dünya Harbi'nde Trabzon'un Ruslar tarafından işgal edilmesi üzerine ailesiyle beraber Samsun'un Bafra ilçesine göç etti. [5]5Askerlikten muaf olmasına rağmen görev isteğinde bulunarak, sevk edildiği Edirne cephesinde çeşitli birliklerde askerlere moral verme görevini üstlendi.

1918 yılında Ruslar'ın Trabzon'dan çekilmesi üzerine köyüne dönen Umur, İstiklâl Harbi nedeniyle tekrar Samsun›a gitti. Samsun'da *Samsun Müdafaa-i Hukuk Cemiyeti*'nin kuruluşunda yer aldı ve camilerde yaptığı vaazlarda halkı işgal güçlerine karşı mücadele etmeye çağırdı. Savaştan sonra ticarete atılarak tütün alım-satımı, manifaturacılık gibi işlerle uğraştı. Samsun'un tanınmış kişilerinden biri olan Umur, aralarında Samsun Hilâl-i Ahmer Cemiyeti Reisliği, Tayyare Cemiyeti ikinci reisliğinin de bulunduğu birçok dernekte üye olarak görev yaptı. [59]

Kefelizâde İhsan Bey'in ardından 10 Ocak 1934'te Samsun Belediye Başkanı oldu. 10 ay süren bu görevi sırasında *Yalı Camii* civarındaki mezarlar, *Seydi Kutbiddin Mezarlığı*'na nakledildi. Millet Hastanesi (*Samsun Ruh Sağlığı ve Hastalıkları Hastanesi*) kanalizasyonu şehir kanalizasyon şebekesine bağlanıp, şehir içindeki bazı yollar parke taşlarla döşendi. [57]

Dördü erkek, dördü kız olmak üzere 8 çocuk babası olan Hasan Umur'un, ilk eşi Ayşe Hanım, 1934 yılında yaygın olan şiddetli zehirli ishal hastalığından vefat etti. Hasan Umur, Muhsine Hanım ile ikinci evliliğini yaptı.

Hasan Umur, Belediye Başkanlığı görevini 25 Ekim 1934'te Nazif Bigat'a devretti. Bu dönemde ilk şirketi olan *Umur Kardeşler Şirketi*'ni de kurdu.[59]

19) Wikipedia- Hasan Umur Maddesi
20) İsmail H. Demircioğlu, (2009). "Trabzonlu Bir Yerel Tarihçi: Hasan Umur". Karam.org.tr. Erişim tarihi: 25 Temmuz 2011.
21) "Yarlı Köyünün Sesi: Hasan Umur". Yarlihaber.com. 27 Mayıs 2015 tarihinde kaynağından arşivlendi.

İstanbul dönemi ve vefatı

Hasan Umur, Samsun Belediye Başkanlığı görevinden sonra ticari hayatını İstanbul'da devam ettirdi. İki yıl boyunca ithalat birliklerinde üye olarak görev yaptı. Daha sonraları Samsun - İstanbul arasında bağ kurmak isteği ile bakır işine girdi ve kısa süre sonra da Samsun'da bir bakır fabrikası kurdu.[22]

10 Ağustos 1977'de 97 yaşındayken, İstanbul'da vefat etti. Cenazesi 12 Ağustos 1977 günü Teşvikiye Camii'nde öğle namazının ardından kılındıktan sonra Zincirlikuyu Mezarlığı'nda defnedildi.[23]

Yerel bir tarihçi olan Hasan Umur, Trabzon ve Samsun şehirlerinin tarihleri hakkında önemli eserler yazdı. Özellikle Trabzon'un Of ilçesinin tarihiyle yakından ilgilendi ve eserler meydana getirdi.[24]

Ben de Galatasaraylıyım

Kendisinin de 1977 yılı Galatasaray Lisesi mezunu olduğunu söyleyen Ali Umur, 1982'de Boğaziçi Endüstri Mühendisliği'ni bitirdiğini anlatıyor.

Ali Umur şöyle konuşuyor: "Babamın vefatından sonra onun almış olduğunu distribütörlükleri bir süre devam ettirdim. 1989'da farklı bir iş koluna girdim. Distribütörü olduğumuz bir yabancı kahve firması vardı. Bunun tüm fatura ve irsaliyelerinin bilgisayarlı ortamda olmasını istiyordum. Bunun için bilgisayara sürekli form isteyince bize 3 ay sonrasına sıra verdiler. Bunun üzerine bu işe girme kararı aldım. İnceledik, yatırım gücümüz vardı ve 'sürekli form üretimi' yaparak bu işe başladık. Bilgisayardan çıkan fatura ve irsaliyeleri üretiyorduk. Bankaların kullandığı dekontlar, alışverişte kesilen fatura-fişler derken işimiz oturdu. Zamanla ürün çeşitlerini geliştirdik. Sonra kırtasiyeyi de ekledik."

12 bin işletme için ayda 3 bin 500 ton kâğıt işliyor

1989'da işe başladıklarında bütün Türkiye'de bilgisayardan çıkma fatura, irsaliye ya da fiş kullanan işletme sayısının yaklaşık 1000 civarında olduğunu söyleyen Ali Umur, günümüzde ise sadece kendilerinin 12 bin müşterisi bulunduğunu belirtiyor.

Umur, şöyle konuşuyor: "Biz önce Maltepe'de küçük bir yerde üretime başladık, sonra 1992'de Gebze OSB içinde bir yer yaptık. En son yine burada 2007'de şu anda içinde olduğumuz son teknoloji yatırımlarımızı tamamladık. Akbank, Yapı Kredi ve İş Bankası başta olmak üzere aşağı yukarı bütün bankalar müşterimiz oldu. Şu anda Gebze OSB içinde 4 tesisimiz var. Toplamda 80 bin metrekare kapalı alanda üretimimiz ve lojistik sistemimiz bulunuyor. 29 farklı üretim hattımız çalışıyor. Ayda yaklaşık 3 bin 500 tona yakın kağıt işliyoruz. Bize hergün ürün siparişi veren müşterimiz de var, yılda bir kere işi olan da. Ciromuzun yüzde 40'ı sürekli formlardan ama tabaka ofset işlerine de girdik. Kendinden yapışkanlı kağıtlar post-it denilen ürünler de üretiyoruz. Etikete de yatırım yaptık. Son olarak 'tek kullanımlık servis ürünleri' denilen içine şeker, tuz, kolanyalı mendil konular kağıtları da üretiyoruz. Şu anda 5 kategoriye ulaşmış durumdayız."

22) Baki Sarısakal, (Şubat 2007). Samsun Belediye Tarihi. Samsun: Samsun Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, Birinci Baskı. s. sayfa 354.
23) Vefat". Milliyet. 12 Ağustos 1977. s.5
24) Hasan Umur'un neşredilmiş eserleri; Samsun'da Müdafaa-i Hukuk (1944, İstanbul); Samsun'da On Beş Sene (1947, İstanbul); Of ve Of Muharebeleri (1949, İstanbul); Of Tarihi (Vesikalar ve Fermanlar) (1951, İstanbul); Of Tarihine Ek (1956, İstanbul); Kuyucu Murat Paşa (1973, İstanbul).

Hermes destekli 11.2 milyon Euro'luk yatırım yapıyoruz

2008'de 116 milyon TL ciro yaptıklarını, 2009'da ise krizin etkisiyle cironun 106 milyon liraya gerilediğini söyleyen Ali Umur, *"2010 için 165 milyon lira ciro planladık. İlk 6 aylık gerçekleşmeye göre hedefimiz tutacak gibi görünüyor. Piyasada ciddi bir canlanma var"* diyor.

Ali Umur, şöyle devam ediyor: *"Türkiye distribütörü olduğumuz 15 kırtasiye ürünü de var. Uhu'nun, Stabilo'nun, Pilot'un distribütörüyüz. 11.2 milyon Euro'luk Hermes kredisiyle yeni yatırımlarımız da sürüyor. Zarf üretimi için yatırım yapıyoruz. Değişken data basımı (transpromo) işine giriyoruz. Bu; arkalı önlü renkli basım ve aynı anda zarflama da yapan bir üretime başladık."*

A. DOĞAN KAMAN



Doğan Kaman, Makbule ve Arif Kaman çiftinin son çocuğu olarak 1940 yılında Adana'da doğdu. 1959 - 1963 yılları arasında İktisadi Ticari İlimler Akademisi'nde İşletme ve Ekonomi üzerine eğitim aldı. Daha sonra Adana'da kurduğu şirketle dağıtımcılık yaparak ticaret hayatına başladı. 1971 yılında akaryakıt sektörüne geçiş yaptı.

1978 yılında ticari merkezini İstanbul'a taşıyarak kurduğu şirketlerle akaryakıt ve kara taşımacılığı sektörlerinde birçok işe imza attı. 1970 yılında Alev Kaman ile evlendi; 1971 yılında oğlu Arif Can ve 1974'te kızı Pırıl doğdu. İki çocuğu da Kaman Holding bünyesinde yöneticilik yapmaktadır. Doğan Kaman ve Alev Kaman çiftinin torunları; Kerem (2004), Yasmin (2004), Lila (2006), Alya (2007) ve Doğan Cem (2009)'dir.

1971'den itibaren, çeşitli ana dağıtım şirketleri ile işbirliği içerisinde şehrin merkezi noktalarında akaryakıt istasyonları kuran Doğan Kaman, 1995'ten sonra şehir merkezi noktalarına LPG satış istasyonları da ekleyerek akaryakıt perakendeciliğine ve dağıtımına devam etti.

Termoshell adına kara nakliyeciliği yapan Doğan Kaman, ürün taşımacılığı taleplerini dikkate alarak 1981'de Tuzla Deniz Endüstrisi Çiçek Tersanesi'nde "Doğan Kaman" adını verdiği tanker inşaatını gerçekleştirdi. Ancak o zamanın teknik imkansızlıklarından dolayı

gemi inşaatı 4 yılda tamamlanabildi. Bu gemiyle, deniz nakliyeciliği de iş kolları arasına girdi. Girişimciliğin, her alanda disiplin ve denetim gerektirdiğinin bilincinde olan Doğan Kaman, genişleyen kadrosuyla akaryakıt dağıtım şirketlerinin tercih ettiği bir isim olarak ilerlemesini sürdürdü. Doğan Kaman, uzun yıllar akaryakıt taşımacılığı yaptıktan sonra; 1997 yılında Kimyasal yük taşımacılığına ardından da 2012 yılında kuru yük taşımacılığına girmiştir.



Doğan Kaman'a ait "Doğan Kaman" ve Hıdır Selek'e ait Eta Petrol adına Deniz Endüstrisi-Çiçek Tersanesi'nde inşa edilen "Orse"oil tankerler.

Deneyimli ve uzman yönetim kadrosu ile gemilerinin teknik ve ticari yönetimini Kaman Gemi İşletmeciliği bünyesinde tek merkezde toplayan Doğan Kaman; dünya standartlarına uygun şekilde kalite, sağlık, güvenlik ve çevre konularındaki ilkelerinden ödün vermeden çalışmalarını gerçekleştirmeye devam ediyor.

Taşımacılık, Akaryakıt, Turizm, Hizmet, İnşaat ve Denizcilik alanlarına yatırımlar yapan

Doğan Kaman; 2002 tarihinde tüm şirketlerini Kaman Holding çatısı altında topladı.

Günümüzde, Kaman Holding yurt içi ve yurt dışında faaliyet gösteren 20 şirketi kapsamaktadır. Değişik sektörlerdeki atılımcı kişiliği, dürüstlük ilkesinden hiç ayrılmayışı, değişime ve yeniliğe her zaman açık olması başarısının altında ki sırlar olmuştur. Yoğun iş temposundan doğan stresi önlemek için düzenli spor yapan Doğan Kaman, hiç aksatmadığı yürüyüş ve yüzme aktivitelerinde aldığı kararları değerlendirme fırsatı bulurken, sosyal ve kültürel içerikli çalışmalara da vakit ayırarak birçok oda, kulüp, dernek ve sivil toplum örgütünde yer almaktadır.

Kaman Denizcilik

Kaman Denizcilik; bünyesinde 1981 yılında kızağa konulup 1984 yılında hizmete giren 3970 DWT.'luk "Doğan Kaman" tankeri ile yakın sefer akaryakıt taşımacılığına başladı, bununla beraber gelişen iş bağlantıları Shell, Petrol Ofisi, THY, OPET, ExxonMobil ve Turkoil nezdinde petrol taşımacılığına kadar ilerledi. 1997 yılında ETA Petrol'den 3,485 dwt'luk IMO II adlı kimyasal tanker "ETA" filoya eklenerek, Kaman Denizcilik bünyesine kazandırıldı. Bu gemi Norveç firması Ankerlokken Glommen Fredrikstad tarafından 1971 yılında inşa edilen bir kimyasal tankerdir. İlk adı "Seamark" dır.

Filonun büyümesiyle birlikte, 2006'da firma bünyesine kazandırılan "Safir" adı verilen 3,659 dwt'luk kimyasal tankere 2006 yılında 1,115 dwt'luk "Aslı-S" de eklendi. 2008 yılında çift cidarlı tadilatı yapılan ve de 1999 Deniz Endüstrisi Çiçek Tersanesi'nde inşa edilen 2609 dwt.'luk Type II kimyasal tanker "Azur" ile 2009 yılında Yıldırım Tersanesi'nde inşası tamamlanan 2,655 dwt.'luk "Topaz" tankerleri ile büyüyen filoya, 2012 yılında alınan M/V Doğan Bey (12260 DWT)'de katıldı. Ardından da 2014 yılında Japon Shin Kurushima dizaynı olan 12,526 dwt.'luk "Lila" ve 12,260 dwt.'luk "Doğan Bey" kuru yük gemisi ile yük taşımacılığı alanında çalışmalar genişletildi.

Filonun büyümesi 2006'da satın alınarak "Safir" adı verilen 3,659 dwt'luk kimyasal tanker 2014 yılında satıldı. 2006 yılında satın alınan 1,115 dwt'luk *"Aslı-S"* ise 2012 yılında satıldı.



12,260 dwt.'luk "Doğan Bey" kuru dökmeyük gemisi.

2008 yılında satın alınarak çift cidarlı tadilatı yapılan 1999 Deniz Endüstrisi Çiçek Tersanesi inşa 2609 dwt.'luk Type II kimyasal tanker *"Azur"* ve 2009 yılında Yıldırım Tersanesi'nde inşaası tamamlanan 2,655 dwt.'luk *"Topaz"* tankerleri ile büyüyen filoya, 2012 yılında satın alınan M/V Dogan Bey (12260 DWT) ve 2014 yılında satın alınan Japon Shin Kurushima dizaynı 12,526 dwt.'luk *"Lila"* ve 12,260 dwt.'luk *"Doğan Bey"* kuru yük gemisi ile bir başka yük taşımacılığı alanında çalışmalar genişletildi.



12,526 dwt.'luk kuru yük gemisi "Lila".

HİLMİ SONAY



Sonay Denizcilik Yönetim Kurulu Başkanı Onursal Başkanı Hilmi Sonay'ı ziyaret ettiğimde, Genel müdür olarak sorumlulukları üstlenmiş olan büyük oğlu Nuri Sonay ile birlikte Sonay ailesinin Rize İyidere'den başlayan öyküsünü dinledik. Nuri Sonay zaman zaman bu sohbete kendi anılarıyla katıldı.

Hilmi Sonay, Hacıoğulları olarak ailesinin dünden bugüne gelen tarihini ve faaliyetlerini anlatmadan önce fotoğraflarını çekmek istedim. İlk fotoğrafı için masasının olduğu koltuğu seçtik. Koltuğuna oturdu ve eliyle masasının üstündeki Türk bayrağına uzandı. Tam toka etti. Bayrağı ben daha iyi göreyim diye açtı.. *"Dalgalanır olsun.."* dedi.. *"Bu bana yeter.."* dedi.

Anlattıkları arasında dedesinin Bozcaada'da çektirisi karaya gidip parçalandığında, tekneden sadece Türk bayrağını aldığını ve beline sararak karaya çıktığını söyleyince, vatan ve bayrak sevgisinin ne derecelerde derinlerde olduğunu anladım.

Fotoğraflarını çektim. Artık toplantı masasına geçip, orada Sonay ailesinin tarihini dinlemeye devam edecektim.

Hilmi Sonay *"Atatürk'ün portresiyle fotoğrafımı çekmedin.."* dedi.

Hilmi Sonay Bey'i, Mustafa Kemal Atatürk portresinin önüne davet ettim.

Yüzünde nice gülümsemelerle Mustafa Kemal Atatürk portresinin bulunduğu çerçeveye yakın durdu ve bir fotoğrafını daha çektim.

Bu fotoğrafı da, nice vatan sevgisiyle dolu Hilmi Sonay Bey'den gelecek kuşaklara bir hatıra olsun ve yüce vatan sevgisinin nekadar değerli olduğu birkez daha bilinsin diye bu sayfalara naklediyorum.

Ailesinin yaşam öyküsünü şöyle anlattı; Memleketimiz Rize'nin İyidere Yalıköyü'dür.[25]Soyadı Kanunu öncesinde aile *"Sıkrıkoğulları"* olarak tanınmıştır. Dedelerimiz kalabalık bir sülale idi.

Köklerimizden dedemizi tanıdım. Dedem, babam ve ben de Rize'nin İyidere Yalıköy'de dünyaya geldik. Dedemin babası veya büyük dedem Hüseyin Sıkrıkoğlu Kaptan nereden geldi, yoksa o da mı aynı köyden miydi bir bilgiye sahip değilim. Dedemin eşi, nenem Mevlude Sonay'dı.

Yalıköy'de ahalinin yarısından çoğu Sıkrıkoğlu idi. Zamanla soyadı alınca kimisi Hantal oldu, kimisi Sıkrıkoğlu kaldı, kimisi Gülnar oldu, kimisi Okan oldu. Okan ailesi Mersin'e yerleşmiştir.

Büyük dedem köyün en varlıklı insanıydı. Yüz tonluk üç yelkenlisi vardı. Babası ölünce o yelkenliler dedem Yunus Kaptan'a kalıyor. Bunları dedem yürütemedi.

Aslında çalıştırmak için yük alır İstanbul'a kadar giderdi. Teknelerden ikisini kötü havalara yenik düşüp birbiri ardından karaya verdi. Kalan birini kendisi kullanmaya başladı. Teknede makine yok.

25) İyidere Köyü ilçe olarak coğrafi yapısının engebeli, yerleşimin dağınık olması nedeniyle sosyolojik açıdan köy-kasaba karışımı bir özellik arzeder. İlçedeki mahallelerin bir bölümü yerleşim açısından köy özelliliğinde olduğundan, sosyolojik olarak da insanlarımızın yaşamları köylü özelliği göstermektedir. Çünkü çay tarımının yanında az da olsa çevre köylerde olduğu gibi ilçe merkezi ve mahallerde de hayvancılık yapılmaktadır. Çay tarımında genellikle kadınlar çalışmakta, erkekler ise daha çok ilçede faaliyet gösteren ve sayıları 15'i bulan çay fabrikalarında mevsimlik veya sürekli işçi olarak çalışmaktadır. Bunun yanında balıkçılık ve gurbet yaşamı da sosyal yaşam içerisinde önemli bir yer tutmaktadır.Kaynak-Yeşil Rize, Rize53Word Press.

Bir seferinde Bozcaada'ya kadar seyrediyor. Fakat sert hava patlak verince Bozcaada'nın arkasında bir koyu sığınıyor. Demir atıyorsa da, yelkenli karaya sürüklenip parçalanıyor. O da Türk bayrağını beline dolayıp, karaya yüzüyor.

Neden sonra önce İstanbul'a geliyor. O yıllarda babam, Hüseyin amcam, ninem hep köydeydiler. Unutmayın ki dedem 20 seneden fazla köye dönmemiş, İstanbul'da kalarak çalışmıştır. Yıllar 1920'ler gibi yıllardır.

Yunus Kaptan

Parasız kalmış, Kanlıca'da bir basit ev yapmış ve geçimini temin için büyük gayret sarfetmiştir. Ama fakir kaldığından dolayı köye dönmeye utanmış ve buyüzden memlekete dönememiştir. Babam ve amcam o yıllarda büyümüş ve bir motor almışlardı. Kalamuta-İyidere'den Trabzon'a odun çekerlerdi. Fırınlar odunla çalışırdı..

Babam Selamet Sonay gün geliyor evleniyor. Ben 1 Temmuz 1931 Rize İyidere Nahiyesi Yalıköyü'nde 41 Numaralı evde doğdum. İlkokulu Rize İyidere Nahiyesi'ndeki Fuçutaşı İlk Okulu'nda okudum. Okul ile evimiz arasındaki beş kilometrelik mesafeyi hergün yürüyerek gider ve öyle eve dönerdim. Bu yolu sadece ben değil, köyün çocukları kar kış demeden, yağmura aldırmadan hep böyle aşardık. Okul İyidere'den Trabzon tarafına giden yol üzerindeydi. Artık oraları çok değişti.

Ben üçüncü sınıftayken dedem köye dönmüştü. Birsüre sonra babamla, amcamla birlikte İstanbul'a geldiler. Babam orada 20 tonluk *"Yeni Çiftlik"* adını verdiği bir motoru yaptırdı. Tekirdağ'ına giderken orada Marmara Ereğlisi civarında Yeni Çiftlik isimli bir köy varmış. Oralardan kavun karpuz çekerlermiş. Para kazandığı o yerin adını bu teknesine vermiş.

Üç beş sene böyle çalıştılar ve para kazandılar. 1940 yılında 700 lira verip Balat'ta güzel bir ev aldılar. Babam Selamet Sonay dedeme, memlekete gidip tüm aileyi alıp getirmesini söylemişti. Nitekim dedem, amcam ve ailesiyle çocukları dahil olmak üzere hepsini toparlıyor. Fakat Ninem memleketten ayrılmak istemediğini söylüyor.

Köyüne çok bağlı, tavukları, kedisi, ineği, arazide yaptığı çiftçilik varken İstanbul'da huzurunun kaçacağını söyleyip *"Siz gidin.. Ben köyümde kalacağım"* diye diretiyor. Annem Gülizar dahi ninemi ikna edemiyor. Ninem beni çok severdi! Galiba hasret eder,özlerim diye direnmekten cayıyor.

Torununun hasretine nasıl dayanırsın diye onu kandırmaya çalışıyorlar. Sonunda bir de aç kalırım korkusuna düşüyor, ailece İstanbul'a göç ediyorlar.

Biz iki erkek ve iki kız kardeş olmak üzere dört kardeştik. Diğer kardeşlerim; Mineş Karahasanoğlu, ve Bahri Kalkavan'ın eşi Ayten Kalkavan, Altan Sonay.

İlkokul 4. ve 5.inci sınıflarını Fatih 15.ci İlkokulu'nda okudum. 1940 yılında Balat'la Fener arasında Köprübaşı Tahta Minare'den çıkan yokuşta oturduk. Orada üç beş sene oturduk. Gün geldi amcamın hanımıyla anam geçinemeyince biz Fener'de bir eve taşındık. Ardından babam 1955 yılında Fener Yıldırım Caddesi'nde bir ev satın aldı. Ben bu evde oturduğumuz yıllarda anamın dayısının kızı Sabahat Hanım'la evlendim.

Onlar da memleketteydi. Oradan İstanbul'a göç etmişlerdir. Biz 1968 yılına kadar Fener'de oturduk. Fakat daha öncesinde 1948 yılından itibaren babamın kullandığı ağaç takayı ben çalıştırmaya başlamıştım.

1948 yılında Selamet Sonay babasından kalan tekneyi kardeşi Mehmet Sonay'a bırakıp *"Artan Türk"* isimli 30 tonluk başka bir ahşap tekne satın alıyor. 1958 yılına kadar bu tekne ile deniz taşımacılığa devam ediyor.

Babam Selamet Sonay bu tarihte işi bana devretti. Kendisi bir bakkal dükkanı açarak, denizcilikten çekildi. Babam gençliğinde çok çalışkan olmasına rağmen bakkalcılık yıllarında hareketsizlikten kilo almış ve sonunda kalp rahatsızlığına duçar olmuştu.

Babamı ben hep Alman Hastahanesi'ne götürürdüm. Doktorlar kendisine mazeret olarak gençliğinde kaptan olduğunu ve çok hareketli bir yaşamdan bakkalcılık yaparken çok hareketsiz bir yaşama geçtiğini ve kendini karaya çektiğini, sonunda kiloları yüzünden kalbi sağlam olduğu halde, kalp damarlarının yağlanıp tıkandığını söylüyorlar. Babama tavsiyeleri ise, sıkı perhiz yapması ve zayıflamasıydı. Babam doktorlara daha o yıllarda neden tıkanan kalp damarları, motorların borularını temizledikleri gibi neden temizleyemediklerini sorarmış.

1959'da 120 dwt.'lik *"Sonay"* isimli ahşap gemiyi vinçli olarak inşa ettirdim. Bu motorlar Kurucaşile'de inşa edilirdi. İstanbul'a Hal'e geldiğinde beyendim ve satın aldıktan sonra motor taktırttım.

Babamdan bana kalan tekne *"Artan Türk"* motorudur. *Yeni Çiftlik* motoru'nu dedem amcama bırakmıştır.

1953'de askere gittim. İki sene askerlik yaptım. Askerlik hizmetim bitince yeniden Aslan Türk motorunda kaptanlığa devam ettim ve 1957 yılında kaptan ehliyetimi aldım.

1959 yılında 100 tonluk ahşap bir gemi yaptırdım ve bu gemiyle *Topuk Kumculuğu* yapmaya başladım. Topuk Kumculuğu nedir derseniz; sahil sığ olduğundan tekne biraz açıkta demirler ve sandalla sahile giderdik. Oradan kürekle kum çıkartmak için topukla küreğe basardık. Bu nedenle adı *"Topuk Kumculuğu"* oluştur. Ayrıca sermayecilik, odunculuk yapıyorduk.

Öyle bir çalışma hedefim vardı ki, 24 saatin 18 saatini çalışarak geçiriyordum. İşimi ve çalışmayı çok seviyordum.

Ahşap tekneler armuzların açması sonucu çok sık karaya çekmeyi zorunlu kılıyordu. Bu nedenle bir sac tekne inşa ettirmeye karar verdim. Fener Ayakapı'da Yaniki Anastas'ın tersanesi vardı. O devre göre hayli başarılı sac tekneler, dubalar inşa ederdi. Dursun Ali Pandır isimli bir arkadaşımız orada *"Galatasaray"* adını verdiği bir gezi motoru inşa ettirmişti. Bu motorla yolcu taşıması yapardı.

Akrabamız olduğundan yardımını istedim. Bize yardımcı oldu ve Yaniki Anastas'la anlaştık. Gemi 35 milyon liraya çıkacaktı. Demek ki şimdiki parayla 3500 lira gibi bir şey olmalıdır.

Kumculuk sektöründe bir ilke imza atmış olduk. 1963'de başlanan ilk saç gemi olan 200 tonluk *"Küçükyalı"* isimli gemi 1965 yılında bize teslim edildi. O zaman kumculukta bu gemimizden başka sac gemi yoktu. Böylece çalışmaya devam ettik. Sonay motoruyla Küçükyalı'ya çalıştığımdan dolayı gemiye *"Küçükyalı"* adını vermişimdir.

Pendik'teki kum deposu arazisi sahilinde inşa ettikleri iskelenin açılışında.



Halil Sonay (Sağda ve arkasındaki çocuk Nuri Sonay). Kaynak- Nuri Sonay arşivi.

Diğer taraftan 180 dwt.'lik *"Hacı Selamet"* isimli ahşap gemi de filoya eklendi. Aynı sene Pendik sahilinde bulunan 3 dönümlük arsayı satın aldım Fakat 3-4 sene iskelenin müsaadesini almak için uğraştık. 1969'da bu arsa üzerinde kum iskelesi ve kum deposunun inşasına başladık.

1969 da babam rahmetlik oldu. O sene Pendik'te bir iskele yaparak Hacıoğulları Kum Çakıl Ticaret adıyla kum çakıl ticaretine ağırlık verdiğimizi de belirtmek isterim. O yıllarda Pendik ve Kaynarca bir köydü. Sonraki yıllarda nüfus ve yerleşim birimleri çoğaldı.

Birsüre sonra 180 dwt.'luk *"Damat"* isimli motoru satın aldım ve "Hacı Selamet" adını verdim. Fakat yeniden ağaç motorla uğraşmanın zorluğunu görerek bir sac motor daha satın almaya karar verdim. Sahibi Hasan Uğurlu idi. 500 dwt.'luk *"Salih uğurlu"* isimli bu sac motorunu satın aldım ve *"Kaptan Hilmi"* adını verdim.



M/V Kaptan Hilmi III

Gemi filosunu büyütmek amacıyla 1974 yılında Sönmez Denizcilik şirketinden zamanın en büyük ve hızlı kum kosterlerinden biri olan 800 dwt'lik 1967 Fener yapısı *"Anafarta"* isimli gemisi satın alınmıştır. Ziya Sönmez bu tip beş gemi inşa ettirmişti; Adları *Hilmi* Sönmez, *Ararat* gibi devam ediyordu.



Kaptan Hilmi I
Kaynak- Nuri Sonay arşivi.

Anafarta Romanya'ya kereste yüklü olarak giderken batmış ve makinesi kırılmıştı. Ziya Sönmez bu gemiyi yüzdürüp Perşembepazarı'nda kıçtankara bağlamıştı. Bakımını yapmış ve makine siparişi vermişti. Gemi böylece yeni hale getirilmişti ki, ben Ziya Sönmez'le pazarlık yaparak 8 milyon liraya satın aldım. Bu gemiyi on sene sonra kestik, büyüttük ve 1600 dwt.'luk hale getirdik.

Denizcilik camiasında çok geniş dostluklarımız olmuştur. O zamanlar Motorlu Armatörler Kooperatifi'nde ve daha sonraki yıllarda Deniz Ticaret Odası'nda cemiyet çok daha güçlenerek devam etti. Gençlik yıllarımda tanıdığım önemli armatörlerden biri Ziya Sönmez olmuştur. Çok akıllı ve neredeyse hudutsuz çalışkan bir kişiliği vardı.

Bağdat Caddesinde Gimpa ve Ankara diye market açmıştı. Bu marketin Bayramoğlu'nda depoları vardı. Ayrıca Pendik taraflarında muazzam arazilere sahip olmuştur. Bunlardan birinde mandırası vardı, hayvan besiciliği yapar, gemilerinin et ihtiyacını buralardan sağlardı.

Seneler geçtikçe nice büyük armatörlerle karşılaştık. Kimileri ise, kaybolup gittiler. Benim hatırladıklarım arasında Sefer Yağcı çok faal ve çok varlıklı bir kişiydi. Ne yazıktır ki, akıbetler bazen hep iyi olmuyor.

1996'ya kadar kumculuğa devam ettik. O süreçte daha asıl armatörlüğe girmek istemedim. Kumculuk için 5 gemimiz olmuştu. Bu arada ahşap teknelerden *"Sonay"* motoru yanmış ve *"Hacı Selamet"* motoru elden çıkarılmıştır. Bu tarihte Hacıoğulları deniz ve kara filosu 3 koster, 20 den fazla damperli kamyon ve 5 adet vinç'e ulaşmıştı.

1987 yılında Tuzla' da Gisan tersanesinde 2.150 dwt.'lik *"Kaptan Hilmi III"* isimli kuru yük gemisini inşa ettirdik ve Hacıoğulları Ltd. Şti. armatörlük kavramında uluslararası deniz taşımacılığına başladı.



Halil Sonay ve eşi Sabahat Sonay ailesi Şevkettin Sonay ve Sabahat Sonay genelyük gemilerinin töreninde. Kaynak- Nuri Sonay arşivi.

Hacıoğulları, Hilmi Sonay ile büyümesine devam ediyor

Şirketin büyümesi deniz ve kara sektörlerinde devam etti.Gerek gemi inşaatında, gerekse armatörlük yaşamında çok daha artan deneyimler kazanmaya devam ettik ve daha geniş sorumluluklar üstlendik.

1991 yılında yine Gisan Tersanesi'nde 6.443 dwt.'lik *"Hacı Hilmi II"* isimli Kuru yük gemisi kızağa konuldu ve 1992 yılında denize indirilerek Sonay Denizcilik Ltd. Şti.'ne tescil edildi

Armatörlük, gemi işletmeciliği alanları yanında diğer ticari ve sanayi bağlantılı yatırımlara da yöneldik. Nitekim aynı sene *"Hacıoğulları Benzin İstasyonu"* adını verdiğimiz bir benzin istasyonu satın aldık ve Ankara Asfaltı üzeri Tuzla Köprüsü kavşağında 2 dönümlük bir alan üzerinde yenileyerek bünyeye kattık.

1994 Yılında Süleyman Bursalıoğlu başkanlığındaki Bursalıoğlu Denizcilik şirketinden 8.627 dwt.'lik *"Hergüner"* isimli kuru yük gemisini satın aldık ve *"Rıza Sonay"* ismini verdik. Bu gemi de Sonay Denizcilik Ltd. Şti.ne katıldı.

1995 yılında içinde şu anki merkez binamızın bulunduğu Tuzla'daki 20 dönümlük arsayı satın aldık. Hacıoğulları Hazır Beton Tesisleri bu arsa üzerinde inşa edildi. 1996 yılında Hacıoğulları Hazır Beton Saç ve Yapı Malzemeleri Ticaret A.Ş ismi ile hazır beton üretim ve satış faaliyetine başladık.



M/V Sabahat Sonay - Sonay Denizcilik adına Çelik Tekne Tersanesi'nde inşa edilerek 12 Ocak 2007 tarihinde hizmete giren 9,490 grt. ve 13,000 dwt.'luk çok maksatlı kuru yük gemisine M/V Sabahat Sonay adı verilmiştir. Kaynak- Nuri Sonay arşivi.

1999 yılında İzmit Yuvacık Belediye hudutları içinde *"Hacıoğulları Hazır Beton İzmit Tesisleri"* ni kurduk ve İzmit ve çevresinde de hazır beton üretim ve satışına başladık.

2000 yılı bir milat olmuştur.

Bu tarihten itibaren yeni gemi inşaatlarına yöneldik; Tüm özetlediğim bu süreçte haliyle armatörlük yatırımlarımız ve faaliyetimiz genişleyerek devam etti. Giderek yönetim merkezinin yetersiz kaldığını görerek, bir proje ürettik ve 2000 senesinde Tuzla'daki arsa üzerinde Hacıoğulları Grubuna ait şirketlerin ana birimlerinin bir arada toplanması maksadı ile Hacıoğulları Plaza'nın inşatını tamamladık ve tüm birimlerimizi bu merkezde topladık. Ayrıca İzmit, Taşköprü ve Yalova'da hazırbaton tesislerimiz var.



Halil Sonay ve eşi Sabahat Sonay, M/V Sabahat Sonay'ın Töreninde. Kaynak- Nuri Sonay arşivi.

NURİ SONAY



Nuri Sonay ve eşi Hande Sonay, ilk kızları Vuslat Sonay. Kaynak- Nuri Sonay arşivi.

Nuri Sonay yaşamını şöyle nakletti; "19 Mayıs 1959'da İstanbul Fener'de dünyaya geldim.İlk okulu Fener'de okudum. İlkokuldan mezun olduğumda ailece Pendik'e taşındık. Ortaokulu tarihi Haydarpaşa Lisesi'nde paralı yatılı olarak okudum. Yatılı okul çok büyük hayat dersi olmuştur. Ancak son yılımdan Pendik Lisesi'nde tamamladım. İktisadi Bilimler Fakültesi imtihanını kazandım. Üniversiteden mezun olduktan sonra Hilmi Sönmez'in İngiltere Plymouth'da öğrenim gördüğü "Plymouth Polytechnic" de master yaptım. Aynı dönemde Metin Kalkavan da vardı. 1985'de Türkiye dönerek aile şirketinde çalışmaya başladım. Eşim Hande Sonay'la 2004'de evlendim. Üç kızımız var; Vuslat(2005) ve ikizler Seba ve Azra Sonay.

"Nuri Sonay", "Şevkettin Sonay" ve "Sabahat Sonay" kuru yük gemileri filoya katılıyor



Hacı Kaptan Hilmi II'nin can filikaları şirketin mazisini ve denizciliğe olan sevdasının hatırası olarak sergilenmekte.

Hacıoğulları Şirketler Grubu'nun deniz sektörüne yönelik büyümesini devam ettirmek amacı ile 2003-2007 yıllarında *"Nuri Sonay"*, *"Şevkettin Sonay"* ve *"Sabahat Sonay"* adlarını taşıyan 3 adet 13.000 dwt'lik çok maksatlı kuru yük gemisinin inşası Tuzla *"Çelik Tekne Tersanesi"* nde tamamlandı ve gemiler Sonay Denizcilik filosuna katıldılar.

2003'de Çeliktekne Tersa-nesi'ne önce *Nuri Sonay* ve *Şevkettin Sonay* adını verdiğimiz iki gemi siparişi verdik. Ardından *Sabahat Sonay* adını verdiğimiz üçüncü gemi siparişiyle filoyu daha da güçlendirdik. Bu üç gemiden sonra yeni gemi siparişi vermedik. En son gemi 2007 sonlarında teslim alındı.

Hacıoğulları Şirketler Grubu olarak dört ayrı şirket çatısı altında armatörlük faaliyetlerimizi sürdürüyoruz.



M/V Rıza Sonay - İlk inşa adı "Hergüner olan konteyner ve genel yük gemisi M/V Rıza Sonay 4,981 grt. ve 8,627 dwt'dur.1989 yılında Gelibolu Tersanesi inşa edilmiştir.



M/V Nuri Sonay - Çelik Tekne Tersanesi'nde Sonay Denizcilik adına inşa edilerek 2007 tarihinde hizmete giren 9,490 grt. ve 12,996 dwt.'luk genel yük gemisine M/V Nuri Sonay adı verilmiştir. Fotoğraf-Sonay Denizcilik, İlhan Kermen.

- M/V Sabahat Sonay. Ay Denizcilik AŞ. filosunda yeralmaktadır.
- M/V Nuri Sonay, M/V Şevkettin Sonay ve M/V Kaan Sonay. Sonay Hacıoğulları Hazır Beton Sac ve Yapı Malzemeleri A.Ş. filosunda yeralmaktadır.
- M/V Rıza Sonay ve M/V Hacı Hilmi II. Sonay Denizcilik ve M/V Kaptan Hilmi III., Hacıoğulları Ltd. Şti. işletmesindedir.

Şirketler grubumuza ait gemilerin işletilmesi, grubun kendi bünyesindeki işletme bölümü tarafından, Tuzla'daki merkezimizden yapılmaktadır. Ayrıca kuru yük gemisi brokerliği faaliyetlerine *"Hacıoğulları Kum Çakıl Ticareti Kara ve Deniz Nakliyat Ltd. Şti."* bünyesinde devam edilmektedir.

Geleceğe dönük armatörlüğe devam edeceğiz. Aile seceresine baktığımız yaşamını hep denizlerden kazanmış bir ailenin altıncı kuşağı oluyorum. Armatörlüğün iyi ve kötü dönemlerinde de yolumuza devam ettik. Dünya veya ülke genelinde karşılaşılan ekonomik krizlere tanık olduk. Buarada marka olan bazı armatörlük kurumlarının kayboluşunu üzüntüyle yaşadık. Denizcilikte sekiz dokuz senedir devam eden ekonomik krizin devam ettiğini görüyoruz.

Sanıyorum ki 2016 ortalarında artık en dipten bir dönüş olacaktır gibi bir düzelme eğilimi var. Gemi fiyatlarının çok cazip olduğunu görülüyor. Böylesine bir tablo gemi inşa ettirmek yerine mevcutlardan gemi satın almanın daha tercih edilir bir karar olduğunu işaret etmekte.

Bölgemizde eğitime katkıda bulunmaya devam ediyoruz

Daima hayır hizmetlerine önem verdik. Memlekette babam köyde eskimiş olan camiyi 1965 yeniledi. Ayrıca Pendik'te Hilmi Sonay Sağlık Ocağı'nı yaptırıp Sağlık Bakanlığı'na devrettik.

Pendik'te ilk yıllarda demiryolu hemzemin geçitlerden devam ediyordu. Bu geçitlerde çok sık kazalar olduğundan 1979'da "Hilmi Sonay Trenyolu Alt Geçidi"ni üstlenip hibe ettik. "Hacıoğulları Hilmi Sonay İlköğretim Okulu" ile bölgemizde eğitime katkıda bulunmakta onur duymaktayız.



M/V Şevkettin Sonay - Çelik Tekne Tersanesi'nde Sonay Denizcilik adına inşa edilerek 2006 tarihinde hizmete giren 9,490 grt. ve 13,250 dwt.'luk genel yük gemisine M/V Sevkettin Sonay adı verilmiştir.



Başlangıçta Tuzla İstasyon adıyla yapılan okul Bakanlık Teftiş Kurulu eski Baş Müfettişi, ortaöğretim genel müdürlerinden "Hüseyin Avni Yukarıuç'un" adına izafeten "Avni Yukarıuç" adı verilmişti. 1972 yılında devlet tarafından 2.kat yapıldı.1979-80 yıllarında ek 4 katlı bina yapılarak Avni Yukarıuç İlköğretim Okulu olarak 2004 yılına kadar eğitimini sürdürdü.

Bu okul İstasyon Mah. Hat boyu Cad. No:59 adresinde İkinci binada hizmet verirken depreme dayanıklılık tespitinden çürük çıkması nedeniyle bina ve Tuzla Aydınlı İlköğretim Okulunun iki binasından birisi de aynı gerekçeyle yıktırılmıştı.

Aydınlı İlköğretim Okulu bahçesinde yapılmak istenen yeni bina sığmadığı için yeni bir arsaya ihtiyaç duyulduğu bildirildi. O zaman babamız Hilmi Sonay tarafından Tuzla Aydınlı Mah. Bahçelievler Cad. Kudret Sokaktaki 4400 metrekare arsa hibe edildi. Burada inşa edilen *"Hacıoğulları Hilmi Sonay İlköğretim Okulu"* 2006 yılından itibaren eğitim-öğretime açıldı.

Her sene Ramazan'da hayır hizmetlerimiz devam ettiği gibi, yıllardır 70'den fazla imkanları az olan çocuğun öğrenimi için burs sağlıyoruz.

MEHMET EMİN KARAMEHMET



Mehmet Emin Karamehmet sadece hayran olunacak bir şahsiyet.

Hayat öyküsü şöyle; 1 Nisan 1944 tarihinde Mersin'in Tarsus ilçesinde doğdu. İlk nüfus kayıtlarında soyadı *"Karamehmetoğlu"* şeklinde geçerken kendisi bunu daha sonraları düzelterek *"Karamehmet"* olarak kullanmayı seçti.

İlk ve orta okul öğrenimini Tarsus'da tamamladıktan sonra İstanbul'da Robert College'de eğitim gördü.

Üniversite öğrenimi için İngiltere'de Dover College'de ekonomi eğitimi aldı. İlk şahsi şirketini ise 1966 yılında 100 bin lira sermaye ile kuran Mehmet Emin Karamehmet, o yıl babasının uzun yıllar meclis başkanlığı yaptığı Tarsus Ticaret ve Sanayi Odası'na da resmi kaydını yaptırdı. Memleketi Tarsus'un bir ticaret merkezi olması ise Mehmet Emin Karamehmet'in ticari bilgi birikimini ve deneyimlerini artırdı.

Sanayici Bir Aile

Mehmet Emin Karamehmet, tarım ve sanayi kökenli Karamehmet ailesinin üçüncü kuşağı. Türk sanayiine Eliyeşil ailesi ile birlikte Çukurova Sanayi İşletmeleri'ni kurarak giren Karamehmet ailesi, bölgede gayrimüslimlerden sonra sanayie adım atan ilk Türk ailesi olarak biliniyor.

Çukurova bölgesinde yakından tanınan Eliyeşil ailesi ile iş ortağı olan Karamehmet'ler, aynı zamanda evliliklerle de bu ortaklığı yıllar boyunca perçinlemişler.

Çukurova'nın bereketli topraklarında yıllar boyunca tarım üretimi ile geçimlerini sağlayan Karamehmet ailesi, mazisi 1880'e kadar uzanan Çukurova Sanayi İşletmeleri fabrikasını Eliyeşil ailesi ile birlikte alarak sanayie adım atıyorlar.

1923 yılında, Tarsus'ta bir dokuma fabrikası olarak kurulan Çukurova, hızla büyüyerek, dokuma ve inşaat makinaları üretimi başta olmak üzere endüstriyel faaliyet gösteren bir şirketler grubu haline gelmiştir.

Geleneksel faaliyet alanı olan endüstri sektöründe güçlü bir mirasa sahip olan Çukurova Grubu, bu alandaki çalışmalarına her zaman büyük önem vermiştir. Gelişim sürecini başarıyla tamamlayan Grup, iddialı stratejik hedeflerini gerçekleştirmek için faaliyet alanını genişletme kararı almıştır.

Çukurova Grubu, tüm girişimlerine, gücünü gelişim ve yenilikçilikten alan bir yaklaşımla yön vermiş ve farklı alanlardaki yatırımları sayesinde günümüzde endüstri, inşaat, bilgi ve iletişim teknolojileri, medya, taşımacılık, ticaret ve hizmet, finansal hizmetler ve enerji gibi çeşitli sektörlerdeki faaliyetleriyle dünya çapında tanınır hale gelmiştir.

Üçüncü kuşağın temsilcisi olan sanayici Sadık Eliyeşil,

17 Haziran 2008 Salı günü 83 yaşında vefat etti

Çukurova Holding'in kurucularından merhum Şadi Eliyeşil'in oğlu Sadık Eliyeşil, 83 yaşında hayatını kaybetti. Türk atçılığının duayeni olarak nitelendirilen Eliyeşil'in ölüm haberi ailesini, atçılık camiasını ve iş dünyasını üzüntüye boğdu.

Fransızlara karşı savaşarak Tarsus'u kurtaran, bölgenin en büyük toprak sahiplerinden olan Sadık Eliyeşil, atçılık camiasının da duayeni idi

Mehmet Emin Karamehmet de at yetiştiriciliği yapmış ve yarış atları ile tanınmıştır. Vefatından sonra harasındaki atların satıldığı bilinmekte.



Vehbi Koç ve Hacı Sabancı'dan daha eski sanayici olan Eliyeşil Ailesi'nin hikayesi 1880'lere dayanıyor. Çukurova Grubu'nun kurucuları Eliyeşil ile Karamehmetler, Tarsus'un büyük toprak sahipleriydi. İki ailenin ilk ciddi girişimi, 1887'de kurulan azınlıklara ait Mavromati ve Şürekası İplik Fabrikası'nın 1925'te devralınmasıydı. Eliyeşil ve Karamehmetler, Çukurova Sanayi İşletmeleri'ni kurarak bölgede gayrimüslimlerden sonra sanayiye ilk adım atan Türk aileler olarak biliniyor.

Tarsuslu Müftüzade Sadık Eliyeşil Tarsus'un en eski ve hayırsever bir ailesinde yetişmiş eski Müftü Hacı Ahmet Hilmi Efendi'nin ikinci oğludur. Asıl adı Süleyman Sadık'tır.

1863 yılında Tarsus'ta doğmuştur. Babası vefat ettiğinde beş yaşında olan Sadık Eliyeşil, soy olarak ta Ramazanoğullarına dayanırlar.

İlk eğitimini Mahalle Mektebinde orta eğitimini ise o vakitlerde yeni açılan Rüştiye Mektebi'nde yapmıştır. Ardından da medrese eğitimi almıştır. Bu sırada yaşı ilerlediği için iş hayatına atılmıştır.

Müftüzade diye anılması babası Müftü Ahmet Hilmi Efendinin evlatları olmasından geldiği biliniyor. Tarsus'ta Sadık Paşa lâkabı ile tanınan Sadık Eliyeşil'in, Karamehmet ailesi ile geçmişi 1880'e kadar uzanan Çukurova Sanayi İşletmeleri fabrikasını birlikte satın almalarına dayanmaktadır.

Oğlu Şadi Eliyeşil, Çukurova Sanayi İşletmeleri'nin ilk kurucusudur. Zaten Tarsus'ta herkes Çukurova Grubu'nun tekstil üretim tesislerini hâlâ Şadi Bey'in fabrikası olarak biliyor.

Tarımla da uğraşan ve çiftlik kuran Sadık Eliyeşil bir süre sonra Tarsus İdare Meclisi ve Belediye Meclis Azalıkları görevinde bulunduktan sonra (1904) Tarsus Belediye Reisliğine seçilmiş ve beş yıl boyunca Tarsus halkına önemli hizmetlerde bulunmuştur.

15 Eylül 1902 yılında Tarsus Belediyesi'nde çalışan Avusturyalı Dörfler, Bentbaşı'nda 2 kilovatlık bir dinamoyu çevirerek, elektrik enerjisi elde etti. Tarsus sokakları aydınlanırken Müftüzade Sadık Paşa ile Sorgu Hakimi Yakup Efendi'nin evleri, ülkemizde elektrikle aydınlatılan ilk evler oldu. Bu konak Amerikan Koleji karşısında koruma altındadır.

Ömründe hayırlı hizmetlere imza atmış ve arkasında güzel işler bırakmıştır. Bunlardan biri Tarsus İlköğretim Okulu olmuştur,

Müftüzade Sadık Eliyeşil'in 79 yıl süren yaşamı 18 Eylül 1942 tarihinde hayatı son buldu. Mezarı, Tarsus şehir mezarlığındadır.

Sadi Bey'in Fabrikası

Çukurova Tekstil Sanayi'e ek olarak o dönemde bir de Karam yağ ve çırçır fabrikası kuruluyor. İş makineleri üretimi ise ilk başlarda distribütörlük olarak başlamış, zaman içinde John Deree biçerdöverlerinin üretimine geçilmiş. Zamanla biçerdöver üretiminden forklift üretimine kayılıyor. Mehmet Emin Karamehmet ise ilk şirketini 1966 yılında henüz 22 yaşında iken kuruyor. İthalat, ihracat ve imalat alanlarında faaliyet göstermek üzere kurulan Mehmet Emin Karamehmetoğlu Ticarethanesi, Mehmet Emin Karamehmet'in Ticaret Odası'na kayıtlı ilk şirketi olmuştur.

1980'li yıllarda üç bankanın ve çok sayıda şirketin sahibi konumuna gelen Karamehmet ailesinin mali gücü bir hayli arttı. Mehmet Emin Karamehmet'in yönetiminde aktif rol üstlendiği bu dönemde grup, çelik üretiminden deterjana kadar her alanda üretim yapmaya başladı. 1980'li yıllarla birlikte dış ticarete ağırlık veren Çukurova Grubu, bu tarihlerde New York ve Cenevre'de de ilk şirketlerini kurdular. Ayrıca Bülent Ulusu hükümeti döneminde Çukurova Sanayi İşletmeleri'nin Mersin yolu üzerindeki yeni fabrikaları alınan kredilerle inşa ettiler.

Türkiye'nin en eski ve en büyük tekstil komplekslerinden biri olan bu tesisler, 1925'te sadece 50 çırçır ve 5 bin iğlik kapasiteye sahipti. 1932'de büyük bir değişim geçiren fabrika, Türkiye'nin ilk modern tesisi hüviyetini kazandı.

1940'lara doğru tarım araçları temsilciliği işine girdiler. Asıl büyük atılım iş makineleri acenteliğiyle geldi. 1949'da işçi sayıları 3 bine ulaşmıştı. 1950'de ise Dünya Bankası aracılığıyla Türk Sınai ve Kalkınma Bankası'nın (TSKB) önde gelen bankalarla ve sermayedarlarla kurulması gündeme geldi ve Çukurova Sanayi İşletmeleri TSKB'nin ortağı oldu.

1950'lerde başlayan karayolu, baraj gibi büyük çaplı altyapı yatırımlarında kullanılan iş makinalarının hemen hemen tümünü Elişeyil ve Karamehmetler ithal ediyordu. Caterpillar temsilciliği ile başlayan bu ticaret, gruba önemli bir sıçrama yapma olanağı tanımıştı. Grup, tarihler 1972'yi gösterdiğinde ise merkezi Adana olmak üzere Çukurova Holding adı altında holdingleşti. 13 Gazi Koşusu kazandı, kırılması zor rekorun sahibi oldu.

Türk atçılığının duayeni olan Sadık Eliyeşil, yarış camiasıyla 1943 yılında tanışan Sadık Eliyeşil, bir dönem İngiltere'nin Manchester şehrinde yaşamış ve İngilizlerin yarış atlarına olan tutkusundan son derece etkilenmiştir. Nitekim Sadık Eliyeşil, 1950'li yıllarda Türkiye'ye dönerek amcasının yanında atlarla ilgilenmeye başlamış. 1956 yılında Türkiye Jokey Kulübü asli üyesi olan Eliyeşil ve ailesinin sahip olduğu atlar Türkiye'de her at sahibinin hayali olan Gazi Koşusu'nu tam 13 kez kazandı. Ailenin atları yılda bir kez koşulan Cumhurbaşkanlığı Kupası Koşusu'nu da 13 kez müzesine götürdü. Zaten Türkiye'de atyarışı denince Karamehmet Ekürisi ile birlikte Eliyeşil Ekürisi akla geliyordu.

'Ata binmeyi beceremedim'

60 yıldan uzun bir süre atçılık yapan Sadık Eliyeşil, bir röportajında "Dedemin, amcamın çok atı vardı. Onlardan beri devam ediyor bu macera. Benim üzerime 6, oğlumun üzerine 4, eşimin üzerine 6 yarışan at kayıtlı. Konya Ereğlisi ve Tarsus Çamtepe'deki iki çiftliğimizde yetiştirdiğimiz 48 atımız daha var" diyerek at sevgisini dile getirmişti.

En sevdiği atı ise "1973'te Gazi Koşusu'nu kazanan Karayel'i tek geçerim" diyerek anlatan Eliyeşil, ata binmeyi ise hiç beceremediğini vurgulamaktan da kaçınmayan biri olarak dikkat çekerdi. Eliyeşil, "Ben hiçbir zaman ata binemedim. Çünkü hiç beceremedim. Çocukluğumdan beri atları severim ama ata binmek ayrı yetiştiricilik ayrı" sözleriyle bu durumu özetlemişti.

Manchester Üniversitesi'nde Tekstil Okudu

1925'te Tarsus'ta doğan Sadık Eliyeşil, Şişli Terakki ve Boğaziçi Lisesi'ni bitirdi. Yüksek öğrenimini Manchester Üniversitesi'nde yaptı, 1949'da tekstil mühendisi olarak mezun oldu. Sadık Eliyeşil vefatında Veliefendi Hipodromu'nda tören düzenlendi ve Levent Camii'ndeki cenaze namazından sonra Yeniköy'deki aile mezarlığına defnedildi.

Türkiye'de elektrik bağlanan ilk konut Eliyeşil'in dedesinin konağıydı.

Karamehmet ve Eliyeşil aileleri Türk sanayi tarihinde ilginç noktalarda yer almaktalar. Örneğin Türkiye'de elektriğin ilk kez kullanıldığı konut Sadık Eliyeşil'in kendisiyle aynı adı taşıyan dedesinin Tarsus'taki konutu olmuştur. Zira Türkiye'nin elektrikle buluşması, 15 Eylül 1902 tarihinde Tarsus'ta kurulan bir hidroelektrik santralıyla üretilmeye ve kullanılmaya başladı. Berdan Nehri Bentbaşı mevkiinde kurulan hidroelektrik santralında transmisyon kayışı ile 2 kW'lık bir dinamoyu çevirerek elde edilen elektrik enerjisini Tarsus'a vermeye başladı. Tarsus Ticaret ve Sanayi Odası'nca yayımlanan *"Tarsus Tarihi ve Eshab-ı Kehf"* adlı kitapta yer alan bilgilere göre, üretilen ilk enerji ile Tarsus'un sokakları aydınlatıldı.[26]

Elektrikle aydınlanan ilk konutlar ise Müftüzade Sadık Paşa (Sadık Eliyeşil) ile Sorgu Hakimi Yakup Efendi'nin evleri oldu. İstanbul bundan tam 12 yıl sonra, 14 Şubat 1914 tarihinde elektrikle tanıştı.

Fransızlar'la Tarsus'u kurtarmak için savaştılar

Karamehmet ve Eliyeşil Ailesi, 1918'de imzalanan Mondros Ateşkes Anlaşması'ndan sonra Tarsus'u işgal eden Fransızlar'a karşı bizzat mücadele etti. Yörenin direniş hareketi 19 Mart 1920'de Eliyeşil ve Karamehmet'lerin birlikte kurdukları "Tarsus Müdafa-i Hukuk Teşkilatı"yla canlılık kazanacaktı.

26) Tarsus Tarihi ve Eshab-ı Kehf- Tarsus Ticaret Odası.

Cemiyetin kurulmasıyla Mersin ve Tarsus'ta çarpışmalar olacak, 1921'de ise Fransızlar Tarsus'u terk edecekti. Eliyeşil ve Karamehmet aileleri Kuva-i Milliye önderleri olarak biliniyordu. Mücadele döneminde bir ara atılan iftiralarla tutuklanma tehlikesiyle karşı karşıya gelen bu iki ailenin önde gelenleri, büyük toprak sahiplerinden Damar Arıkoğlu'nun Atatürk'e gönderdiği mektup sayesinde temize çıktı.

Tarsuslu Karamehmetler ailesinin varlıkları Ramazanoğulları'ndan Eliyeşil ailesinin vakıf gelirine dayanır.

Ramazanoğulları olarak tanınan Türkmen Beyleri XIV. Yüzyıl ortalarında Adana, Tarsus gibi yöreleri aldıklarında verimli topraklara sahip oldular. Ceyhan nehri kıyısında ve Misis'in aşağısındaki Eğriağaç, Danişment, Terkeşen köyleri ile Mercin suyu kıyısındaki değirmenler, Seyhan nehri kıyısındaki Havutlu'daki verimli araziler ve Tarsus yakınlarındaki Berdan suyu kıyısında olan topraklar kendilerinin sahip oldukları arazileri meydana getiriyordu.

Ramazanoğulları'nın bölgedeki sosyal ve ekonomik gücü nesilden nesile aktarıldı.



Mehmet Emin Karamehmet Tarsus Amerikan Koleji'nde öğrenim gördü.

Fransa'nın 1918 yılı sonlarında başlayan Çukurova ve Tarsus işgali bölgedeki düzeni kökünden değiştirdi. Karakaya Türkmen aşiretinden gelen Karamehmet, yanında çok sayıda Kuva-ı Milliyeci çete bulunduran bir kumandan idi.

Savaş bitiminde Tarsus'taki fabrika ve toprak sahibi azınlıklar ayrılmak durumunda kaldı. Karamehmet, Berdan Suyu kıyısındaki azınlıklardan ve yabancılardan kalan toprakları ele geçirdi.

Tarsus'ta Ramazanoğulları ailesinin yakın akrabası ve Tarsus Müftüsü Hacı Ahmet Hilmi Efendi, 1800'lü yılların başlarında vakıf hizmetleri ile birlikte ekonomik gücünü de artıran çalışmalara başladı.

1860'lı yıllarda Tarsus'taki Eshabı Kehf'i tamir ettirmesi ve yaptığı hizmetler karşılığı Padişah Abdülaziz'in annesi Pertevniyal Valide Sultan tarafından ödüllendirildi.

Hayır hizmetlerindeki başarısından dolayı *"Eliyeşil"* ünvanını aldı. Oğlu Sadık, iyi bir eğitim gördü ve çiftlikler meydana getirdi.

Tarsuslu iki varlıklı aile Sadık Paşa soyundan gelen "Eliyeşil" ler ile Kuva-i Milliye'ci Karamehmetler arasında tarım ve tekstil alanında üretim yapan işletmelerde ortaklık gerçekleşti.

Oğul Mehmet Emin Karamehmet 1 Nisan 1944 tarihinde Mersin'in Tarsus ilçesinde doğdu. Aslında ilk nüfus kayıtlarında soyadı *"Karamehmetoğlu"* şeklinde geçerken kendisi bunu daha sonraları düzelterek *"Karamehmet"* olarak kullanmayı seçti. Tarsus'taki TEV-Amerikan Koleji ve sonra Robert Kolej'de eğitimini sürdürdü. Eliyeşil ailesinden Feride Hanım ile de evlendi ve 22 yaşındayken ilk şirketini kurdu. Çukurova Holding'i kısa sürede Türkiye'nin en büyük sanayi kuruluşu haline getirdi. Fırsatları iyi değerlendirdi. 2001 yılında dünyanın 27. zengini olarak

Forbes dergisinin listesinde yer aldı. Mehmet Emin Karamehmet ve Feride Karamehmet ailesinin kızı Nazlı Karamehmet'tir.[27]

Tarsus'tan New York'a

Tarsus'ta sanayi sektörüne giren ilk Türk ailesinde üçüncü kuşaktan Mehmet Emin Karamehmet aldığı mirası, akıllı ve yerinde yatırımlar ile geliştirdi ve hızla zirveye taşıdı.

Mehmet Emin Karamehmet, İstanbul'da Robert College'de eğitim gördü. Kendisinin Robert College yıllarındaki sınıf arkadaşları arasında Koç Holding üst düzey yöneticilerinden Hasan Subaşı, Londra Büyükelçisi Korkmaz Haktanır, Türkiye Eğitim Gönüllüleri Vakfı Genel Sekreteri ve eski bankacı İbrahim Betil ve işadamı Şerif Egeli gibi yine oldukça ünlü isimler vardır.

Mehmet Emin Karamehmet'in Deniz, Nil, Neslihan ve Ali Samsa adında dört kardeşi bulunuyor. Kardeşlerinden Ali Samsa Karamehmet ve Neslihan Yılmaz holding yönetiminde de yer alıyorlar.

Müteşebbis Yönüyle Mehmet Emin Kramehmet

Mehmet Emin Karamehmet'i Türkiye gündemine sokan en önemli olay 1994'te gerçekleşir. 94 krizinde iflas eden Murat Vargı adlı bir tekstilci ile bu dönemde hayatı kesişen Mehmet Emin Karamehmet, o dönemde Murat Vargı'nın kimsenin ilgi göstermediği etmediği projesi olan Turkcell işine girdi.

Turkcell projesi son olarak Murat Vargı tarafından Çukurova Grubu'nun patronu Mehmet Emin Karamehmet'e götürüldü. O günlerde finans ağırlıklı her grup gibi Çukurova Grubu da kısmen sıkıntılı günler içindeydi. Pamukbank'ın yanı sıra gruba bağlı İnterbank da krizden yaralar almış durumdaydı. Nitekim bir süre sonra bu banka, işadamı Cavit Çağlar'a satıldı ve sonra da bankanın içini boşaltmak suçlamasıyla devlet tarafından el konuldu.

Murat Vargı projeyi, arkadaşı Yapı ve Kredi Bankası'nın o dönemde genel müdürlüğünü yürüten Burhan Karaçam aracılığı ile Mehmet Emin Karamehmet'e ulaştırmayı başardı. Ancak beklenenin aksine Mehmet Emin Karamehmet, projeden etkilenip bu işe girmeye karar verdi. O dönemde Çukurova kurmayları arasında kendisine destek veren tek isim ise Osman Berkmen oldu.

Mehmet Emin Karamehmet'in ne kadar akıllı bir yatırım yaptığı ise zamanla ortaya çıktı. 8 milyonu aşkın abonesi ile Turkcell bugün ülkemizin en büyük özel sektör şirketi konumunda. Turkcell, hisseleri New York Borsası'nda işlem gören tek Türk şirketi olarak dikkat çekti.

Turkcell, 3 milyar dolarlık yatırımına rağmen 17 milyar dolara ulaşan değeri ile dünyanın dev şirketleri arasına girmeyi başardı. Sadece altı yıl gibi kısa bir sürede Turkcell, tarihleri yüzlerce yılı bulan küresel dev şirketleri de geride bıraktı.

Medyada Özgün Patron

Mehmet Emin Karamehmet, Tarsus'taki birkaç fabrikasında tekstil ve iş makinesi imalatıyla meşgul olan Çukurova Grubu'nu önce finans, ardından da iletişim sektöründeki girişimciliği ile çok hızlı bir şekilde zirveye çıkardı. Özellikle bankacılık sektöründe Yapı Kredi ve Pamukbank ile elde ettiği başarıları ile Çukurova Grubu, ülkemizdeki en büyük sermaye grubu haline getirdi.

27) Cezmi Yurtsever-Tarsus yazıları.

Bunlardan sonra medya alanına da giren Karamehmet, Akşam Grubu'nu Ilıcak ailesinden, Show TV'yi ise Erol Aksoy'dan satın aldı.

Başarının Sırrı: Profesyonele Sınırsız Özgürlük

Profesyonel yöneticilerinin proje ve kararlarını destekleyen, onlara tam yetki ve sorumluluk veren Mehmet Emin Karamehmet, "Çalışanlarına laf söyletmemesi" ile ve yanında çalıştırdığı profesyonelleri oldukça özgür bırakmasıyla tanınıyor. Sakin, çabuk sinirlenmeyen ve hoşgörü sahibi bir insan olarak tanınan Mehmet Emin Karamehmet, profesyonel yöneticilerin kendi kararlarını uygulamaları konusunda kendilerine sorumluluk veriyor.

Yöneticilerin grupta çalıştıkları dönemde hatta sonrasında da onlara laf söyletmemesi ise onun bir başka özelliği. Profesyonel yöneticilerine çok güvenen ve onların kararlarını sonuna kadar dinleyerek icraata geçen Mehmet Emin Karamehmet, bir projeye girerken ayrıntılı değerlendirme yaparak risk alabilen bir müteşebbis.

Günde 15 Saat Çalışıyor

Holding çalışanları ve arkadaşları Mehmet Emin Karamehmet'i, işine bağlılığıyla tanıyor. Sabah 08.00'de girdiği ofisinde akşam saatlerine kadar çalışıyor ve zaman zaman hafta sonları dahi işleriyle uğraşıyor.

Hemen hemen hiç tatil yapmadığı, gösterişi ve lüksü sevmediği, ofisinin ise son derece mütevazı olduğu söylenenler arasında. Az ve öz konuşan Mehmet Emin Karamehmet, aynı zamanda iyi bir gözlemci ve iyi bir dinleyici de.

Mehmet Emin Karamehmet medyada görünmekten hoşlanmayan ve pek ortaya çıkmayan bir insan. Bir arkadaşının ifadesiyle, *"Lüzumsuz işler yapmayı ve lüzumsuz gördüğü yerlerde de bulunmayı"* sevmiyor. Makam otomobili olarak Mercedes'i tercih eden Karamehmet'in özel otomobili ise Nissan marka bir jeep.

Karamehmet, şirketlerini zaman zaman kendi kullandığı arabasıyla gizlice ziyaret ediyor. Hatta şirket çalışanlarının kendisini bu ziyaretlerinde tanıyamadığı ve bu yüzden ilgilenmediği söyleniyor.[28]

Yaşam kadar, bu dünyaya göç etmek de alın yazısıdır

Karamehmet ailesinden bu dünyaya veda eden Tarsus eşrafından Mehmet Emin Bey'in ve Fatma Karamehmet'in oğlu, Mehmet Kemal Karamehmet, Sıdıka Kürklü, Emine Boro'nun kardeşi, Kamuran Karamehmet'in eşi Burhanettin Karamehmet, 12 Aralık 1977 Pazartesi günü Vefat etti. Cenazesi 14 Aralık 1977 Çarşamba günü Şişli Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Merkezefendi Mezarlığı'nda defnedildi.

Mehmet Emin Karamehmet, Samsa Karamehmet, Deniz Kocatopçu, Nil ve Neslihan Karamehmet'in amcasıydı.

Tarsus eşrafından Hacı Hasan Karamehmet ve Hacı Sıdıka Karamehmet'in oğlu, Mehmet Kemal Karamehmet, Emine Kolukırıkoğlu, Pakize Bayraktar ve Aybeniz Karakaya'nın kardeşi,Hasan Karamehmet, Reşat Karamehmet ve Alev Karamehmet'in amcası, **M.Reşat Karamehmet** bir trafik kazası sonucu vefat etti. Cenazesi 23 Ekim 1989 günü Tarsus Ulucami'de kılınan ikindi

28) Kaynak: Medya

namazını müteakiben Tarsus Mezarlığı'nda defnedildi.Karamehmetler Yağ San ve Tic.AŞ. 'nin Yönetim Kurulu Başkanı ve Genel müdürü idi.

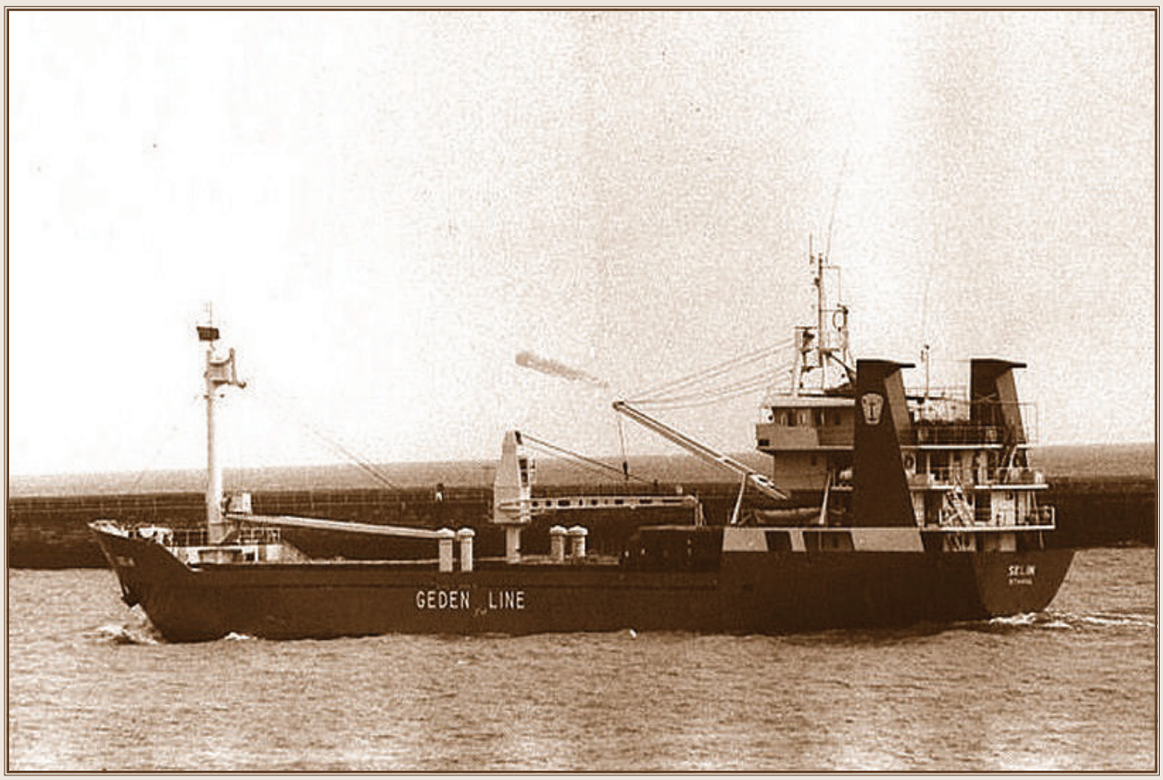
Ülcas Karamehmet ve Mehmet Kemal Karamehmet'in kızı **Fatma Deniz Karamehmet (Bürün)** 12 Ekim 1993 Salı günü vefat etti. Cenazesi 14 Ekim 1993 Perşembe günü Şişli Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Zincirlikuyu Mezarlığı'nda defnedildi.

Şerife ve Mehmet Emin Karamehmet, Zuhal ve Samsa Karamehmet, Nil Karamehmet, Neslihan ve Doruk Yılmaz'ın kardeşi, Selin Kocatopçu'nun annesi ve Mustafa Bürün'ün eşi oluyordu.

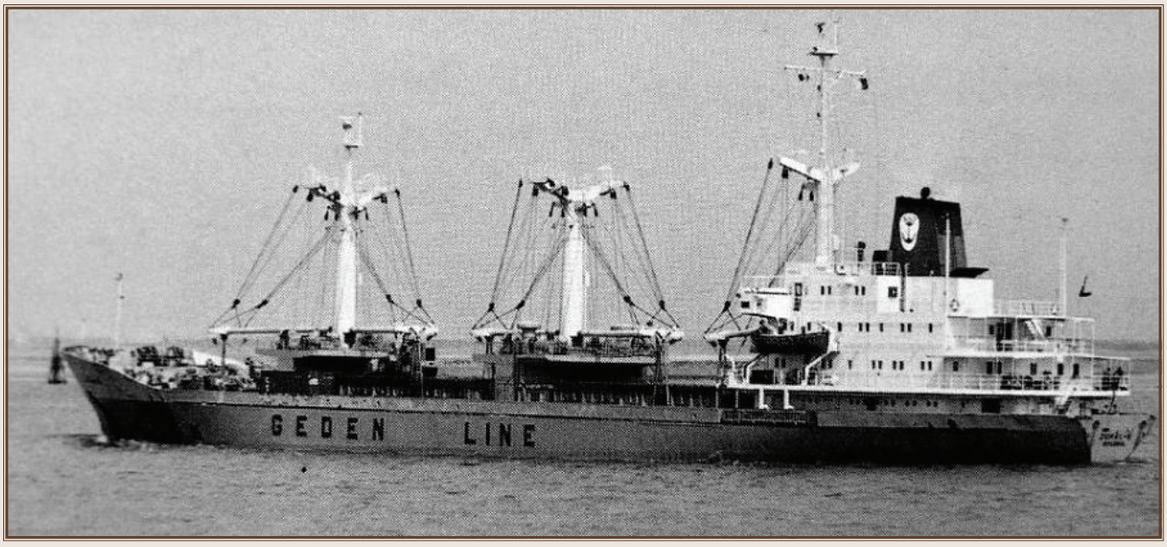
Tarsus eşrafından Hasan Karamehmet'in eşi **Sıdıka Karamehmet** 2 Eylül 1949 Salı günü vefat etti. Cenazesi 4 Eylül 1969 Perşembe günü toprağa verildi. Reşat Karamehmet, Emine Kolukırık, Pakize Bayraktar, Mehmet Hasan Karamehmet ve Aybeniz Karakaya'nın annesiydi.

Yaşam her şeye rağmen devam ediyordu.

Başlangıç Yıllarında Genel Denizcilik- Geden Line



Geden Line filosundan "Selin"



Geden Line filosundan "Zuhal-K"

Lloyd's of London Press'in Türkiye yazarı ve temsilcisi olduğum ve Dünya Gazetesi ve ardından Referans Gazetesi'nde de denizcilik sayfalarını hazırladığım yıllarda Geden Line hakkında da muhtelif haberler yayınlamışımdır.

Genel Denizcilik o yıllarda Meclisi Mebusan Caddesi'ndeydi ve Genel Koordinatörü Bülent Ergin Bey'le hayli sohbetlerimiz olmuştur.

Bir yazımda şöyle anlatmışım; Çukurova Holding›e bağlı Geden Line tarifeli sefer yapan denizcilik şirketi değildir. Fakat başlangıç yıllarındaki yapısından ileri gelen adını korumaktadır. Geden Lines - Genel Denizcilik Nakliyatı AŞ. 1975 yılında armatörlük, gemi kiralama ve acente servisi vermek amacıyla kuruldu.

Genel Koordinatörü Bülent Ergin Bey'di. Şirket Salıpazarı'nda Meclisi Mebusan Caddesi No. 91 Genel Sigorta Hanı'nın yine aklımda kaldığına göre ikinci ve üçüncü katlarındaydı. Geden'in kuruluşunu teşvik eden temel gerekçe, başlangıç yıllarında Koçtuğ gibi tarifeli kırkambar yük taşımacılığıydı ve Geden Line olarak tanındı. O yıllarda Geden Nazlı- K gemisini dökme çimento taşıması yapacak çimento gemisine tadil ettirmişti.

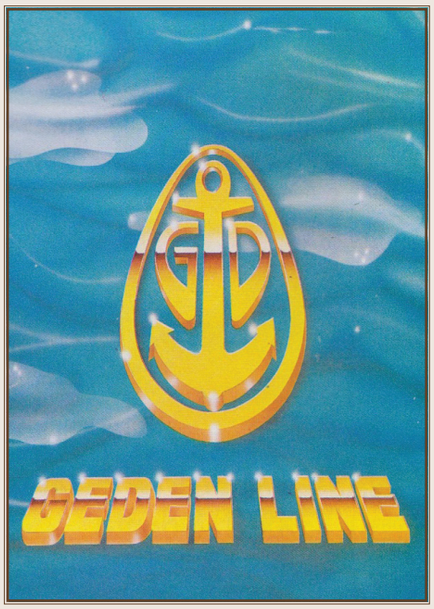
Geden Line'da zaman zaman Bülent Ergin Bey'le sohbetlerim de olmuştur. Kocaman bir toplantı masasının bir tarafında kendisi, diğer tarafında ben denizciliğin değişimi, geleceği üzerine varsayımları konuşurduk.

İlk gemileri bir anlamda koster tipi yük gemisiydi. Geden Line 1980'lerde Türkiye ile Kontinant limanları arasında düzenli seferler yapardı.

1989 yılında Genel Denizcilik Nakliyat A.Ş. filosunda bulunan gemiler; Tween decker: 3,040 dwt. M/V Selin, 7,450 dwt. M/V Zuhal-K,; Dökmeyük gemileri:2,368 dwt. M/V Nazlı-K, 26,368 dwt. M/V Zeynep-K; Tankerler: 36,235 dwt. M/V Denz-K, 420 dwt M/T Baytur Bunker Barge idi.

O yıllardaki adresini de kaydetmeliyim; Meclisi Mebusan Caddesi 487/493 K.2/3 80040 Salıpazarı/İstanbul. Tel. (1) 1516700 (7 Hat). Telex: 24248 gede tr.- 24194 gden tr.- 25604 orde tr. Fax: (1) 1490479. İskenderun,İzmir, Mersin ve Osmaniye'de şubeleri vardı.

Genel Denizcilik Nakliyatı A.Ş. aynı zamanda yanlarında "GEDEN" yazan bir kara tanker filosuna sahpti. Şirket Tanıtımı yabancı meslek yayınlarında *"The Right Cpurse,The right Track at Sea & Land Transportation" sloğanıyla yapılmaktaydı.*



Genel Denizcilik- Geden Line'nın 1989 yılında Şark Sigorta'daki binada yeralan panosu.

Aynı binadaki Baytur Trading SA bir gemi yakıt ikmal şirketi idi. Bu nedenle de Baytur'la çok röportajlarım olmuştur. Baytur zamanla Şişli'deki yerine taşındı. Ahmet Piker'i ve Celal Akata'yı o yıllardan hatırlarım. Celal Akata, Cerrahgil'de birkaç sene çalıştıktan sonra Master Maritime adını verdiği kendi şirketini kurmuştur. Bu şirket Maçka'da Spor Caddesi'inde idi.

Celal Akata ile Antalya'da kurulu Antmarin'in başkanı Hasan Akıncıoğlu birlikte gemiler inşa ettirmişler ve satmışlardır.

Genel Denizcilik cephesinde 1990'da Çukurova Grubu olarak bir strateji değişikliğine gidildi ve liner alandan çekilerek daha kârlı gördükleri kuru dökme yük piyasasına ağırlık verildi. Birinci neden Çukurova Demir Çelik Fabrikası'nın ihtiyacı olan hurda ithalatı ve işlenmiş demir çelik ürünlerinin kuru dökme yük gemileriyle ihraç edilmesiydi. Filodaki küçük tonajlı gemileri satmaya ve yerine, modern ve yüksek tonajlı kuru dökme yük gemileri almaya ve inşa ettirmeye başladılar.

26,367 dwt'luk kuru dökmeyük gemisi M/V Nazlı- K, Türkiye'nin giderek artan dökme çimento ihracatı dikkate alınarak 1996'da Gemak Tersanesi'nde "Self-Uloading Cement Cerrier- Çimento Gemisi" olmak üzere tadil edildi.Bu tadilat ve gemiye monte edilen tahliye sistemleriyle saatte 500 ton dökme çimento tahliye edebilecek kapasiteye sahip oldu.

Çimento tahliyesi için İsveç'li firma H.W.Carlsen donanımları kullanılmıştı. Tadilat tasarımı ise Singapur merkezli Shiptech Pte.Ltd. oldu.

Diğer taraftan uluslar arası piyasaları dikkatle takip etmek suretiyle Uzakdoğu'da ortaya çıkan ekonomik krizi değerlendiler. Gemi fiyatları düşmeye başladığından, Güney Kore, Japonya ve Çin'deki yeni gemi inşa fiyatları son derece cazip hale gelmişti.

Gemi inşa teknolojisini etkileyen bir kaza da, çok temel değişimlere neden oldu; Malta bayraklı *"Erika"*[29] isimli kimyasal tanker Fransa açıklarında bölünüp batınca, müthiş bir deniz kirliliği meydana geldi ve çevreciler, özelikle bu kazadan en fazla etkilenen Fransa dahil herkes ayağa kalktı. İspanya sahillerinde benzer deniz ve çevre kirliliğine neden olan *Prestige* isimli tankerin aynı şekilde ikiye bölünerek batması kimyasal tankerlere ve bütününde tankerlere çok ağır teknik yaptırımlar getirdi.

Çukurova Grubu Nasdaq ve bir diğer çok başarılı yatırımı olan Turcell ile İstanbul Borsası'na kayıtlıydı. Böylece Geden Line'nın kapital artışı çok daha akılcı şekilde destek buldu. Artık hayranlık dolu profesyonellikle Uzakdoğu tersanelerine düzinelerle gemiler sipariş ediyor ve acil ihtiyacı olan dünya armatörlük firmaları Geden'e müracaat ederek daha kâğıt üzerindeki sözleşmelerin çok üzerinde bir bedel ödeyerek sipariş edilen gemileri satın alıyorlardı.

29) 1975 inşa kimyasal tanker Erika son olarak 1999'da TotaFina-Elf kirasında sefer yapmaktaydı.8 Aralık 1999 günü Dunkerque'den 31,000 ton heavy fuel-oil yüklü olarak hareket etmiş ve Livorno'ya gidiyordu. Biskay Körfezi'nde ağır fırtınayla ve denizlerle boğuşmaya başladı. 12 Aralık 1999 günü gemi denizlere dayanamayarak ikiye ayrıldı ve battı. Geminin batması nedeniyle denize binlerce ton petrol döküldü ve Fransa'nın Britanny sahillerine kadar müthiş bir deniz kirliliğine neden oldu. Bu olay tüm devletleri ve çevrecilere ayağa kaldırdı.



26,367 dwt'luk kuru dökmeyük gemisi M/V Nazlı- K, Türkiye'nin giderek artan dökme çimento ihracatı dikkate alınarak 1996'da Gemak Tersanesi'nde "Self-Uloading Cement Cerrier- Çimento Gemisi" olmak üzere tadil edildi.

Geden diğer taraftan kendi filosunu tamamıyla en modern yeni inşa gemilerle büyütmeye devam etmekteydi.

2009 yılında Geden Line'ın mevcut filosu ve sipariş ettiği gemilerin listesi hayranlık vericidir

Uzakdoğu tersanelerinde iş yapan Türk armatörlük şirketlerinden Geden Line'nın 2009'da Uzakdoğu tersanelerindeki sipariş ettiği 25 kuru dökme yük gemisi vardı. Geden Lines 2008'de 11 gemiyi teslim almıştı ve 2009 sonuna kadar 12 gemi daha teslim alacaktı.

Filosundaki gemilerden; 1984 inşa M/V Şerife 41.544 dwt., 1985 inşa M/V Ulcas 42,244 dwt., 2001 inşa M/V Tarsus 52,261 dwt., 2001 inşa M/V Baytur 52.261 dwt., 2001 inşa M/V Namrun 52.261 dwt.,2006 inşa M/T Spike 113,420 dwt., 2006 inşa M/V Avore 175.000 dwt., 2006 inşa M/V Scope 175.000 dwt.'du.

Güney Kore Samsung Heavy Industries Co.Ltd. tersanesinde 6 adet 115,000 dwt.'luk Aframax tanker, 113,500 dwt.'luk Ice Class 1A Aframax tanker, Nantong Cosco Khi ShipEngineering Co.Ltd. isimli Çin tersanesinde 177,000 dwt.'luk 2 Capesize kuru dökmeyük gemisi; Shanghai Shipyard & Chengxi Shipyard Co. isimli Çin tersanesinde 53,000 dwt.'luk kuru dökmeyük gemisi; Endonezya'da PT Pal (Persero Tersanesi'nde 50,000 dwt.'luk dökme yük gemisi;Hyundai Mipo Dockyard Co.Ltd. isimli Güney Kore tersanesinde 7 adet 37,000 dwt.'luk kimyasal tanker, 4 adet 47,000 dwt.'luk kimyasal tanker; Rongssheng Heavy Industries Group Co.Ltd. isimli Çin tersanesinde 156,000 dwt.'luk 4 adet Suezmax tanker siparişleri birbiri ardından teslim alınıyordu.

Bu süreçte filodaki tankerler; Profit, Blue, Aqua, Action, Target, Bull, Buddy, Box, Citron, Citrus, Acor, Carry, Rova, Cotton, Cargo, Rock, Rocket, Spike. Kuru dökme yük gemileri filosu ise; Proud, Flash, Scope, Namrun, Cake, Tarsus, Spot, Clear, Borak, Sinova, Spice, Inta, Baytur.

O tarihte şöyle yazmışım; *"Böyle filosu olan bir başka Türk armatörlük şirketi var mı?"*[30]

30) Osman Öndeş- Referans Gazetesi. 2009

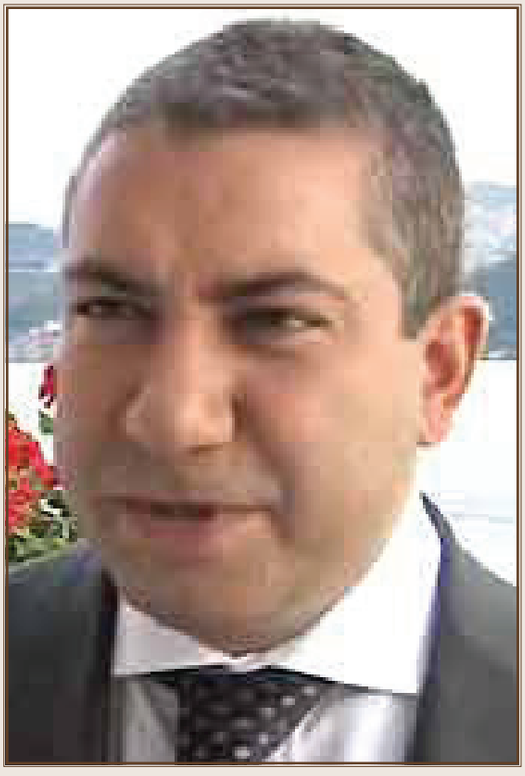


MT Spike



MT True

Geden Line ve Tuğrul Tokgöz



Tuğrul Tokgöz

Geden Line - Genel Denizcilik Genel Müdürü ve Murahhas Azası olan Tuğrul Tokgöz aynı zamanda Çukurova İthalat ve İhracat şirketler grubunda Yönetim Kurulu üyesi.

2010'dan beri Çukurova Holding AŞ.'de görev kapsamı olarak Akdeniz Endüstri Ürünleri , Kurtson General Enerji, Inta Uzay Sistemleri, Çukurova Ithalat & Ihracat,Çukurova Jeneratör, Mepas ve Zedpas'ın Yönetim Kurulu üyesi bulunmakta.

Çukurova Holding'le simgelenen Mehmet Emin Karamehmet'i, Genel Denizcilik - Geden Line deyince aklımıza ilk gelen isim olan Tuğrul Tokgöz'ü soluklarınızı tutarak başardıklarıyla hayal etmek isterseniz, tarihle kucaklaşan Galata Kulesi'nin olduğu semte ve buyurunuz Nola İstanbul'a.

Biliniz ki gemilerden oluşan yaşamına rağmen, oraya eli değenlerden biri de Tuğrul Tokgöz'dür.



MT Target

Geçmiş zaman olur ki.



Unkapanı

Unkapanı'nda daha çok hububat ticaretiyle meşgul tüccarlar faaliyet göstermekteydi. İstanbul halkının ihtiyacı olan hububatın büyük kısmı Unkapanı tacirleri tarafından temin edilirdi. Bu bakımdan önemi büyük olan kapan tacirlerine devlet her türlü kolaylığı gösterirdi. Çeşitli yerlerden Unkapanı'na getirilen hububat burada cinsine göre ayrılır ve kapan defterlerine kaydedilirdi.

Yağkapanı ve Balkapanı

Balkapanı, İstanbul Eminönü'nde bulunan en eski ticaret hanlarından biridir. Bina, Mısırçarşısı ile Küçükpazar arasında Hasırcılar Sokağı'ndadır. XVI. yüzyıl hanlarından olup iki katlı ve tek avluludur. Bir Bizans yapısının bodrum temelleri üzerine Osmanlılar tarafından taş ve tuğla tekniğiyle inşa edilmiştir. Mısırçarşısı inşa edilmeden önce kahve, şeker, pamuk ve emsali, perakendeci tüccar ve esnafa Balkapanı'nda dağıtılırdı. İstanbul'a dışarıdan gelen bal, yağ, don yağı, pamuk, keten, zeytinyağı, kahve, şeker, sabun, peynir gibi çeşitli ihtiyaç maddelerinin depo edildiği ve satıldığı yerler, Eminönü'ndeki Balkapanı ile Galata'daki Yağkapanı›ydı.

Yağkapanı ve Balkapanı'ndaki ticari işleyişe bakmak gerekirse; Yağkapanı ve Balkapanı tacirleri arasında taahhüt sistemi vardı. Yani yağ ve bal tüccarı kadı huzuruna çıkarak getirebileceği malın miktarını taahhüt ederdi. Böylece yağ getiren bal, bal getiren de yağ satın alıp kapanına indiremezdi. Ayrıca kimin nereden, ne kadar, ne alacağı da belirlenmiştir. Tacirler birbirinin satın alma bölgesine girip mal satın alamazlardı. Yağkapanı ve Balkapanı tacirlerinin Unkapanı tüccarı gibi yazıcıları yoktu. Ortaklıklar şeklinde organize edilen bu tacirlerden biri veya birkaçı kendine ayrılan üretim bölgesine gider ve taahhüt ettiği ürünü satın alarak bağlı olduğu kapana sevk ederdi. Unkapanı, Yağkapanı ve Balkapanı'nın varlığı ancak hepsi Karadenizli olan denizcilerin sahibi olduğu yüzlerce yelkenli teknelerle yapılan taşımayla anılmalıdır.[31]

31) Nihal Atsız, "Kapan", Türk Ansiklopedisi, C. 21, Milli Eğitim Basımevi, Ankara, 1974, s. 224.
Salih Aynural, "Kapan", İslam Ansiklopedisi, C. 24, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., İstanbul, 2001, s. 338-339.
Semavi Eyice, "Balkapanı Hanı", İslam Ansiklopedisi, C. 5, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., İstanbul, 1992, s. 33-34.
M. Sadettin Fidan, Geçmişten Günümüze İstanbul Hanları, İstanbul Ticaret Odası Yay., İstanbul, 2009.
İstanbul Kültür ve Sanat Ansiklopedisi, "Balkapanı" ve "Balkapanı Hanı", C. 2, Tercüman Gazetesi Kültür Yay., İstanbul, 1983, s. 1027-1028.

YALÇIN SABANCI



2006 yılında Yalçın Sabancı'nın çok kapsamlı anlatımını neşreden Forbes[32] bu söyleşiye *"Sabancı Ailesinin en Gizemli İsmi"* başlığını vermişti.

Söyleşi yapıldığında emeklilik kararını verdiği tarihten buyana yedi yıl geçmişti. Forbes yazarı Yalçın Sabancı için *"Yedi yıl önce aldığı emeklilik kararıyla soyadının büyüklüğüne güvenip uyuklamayı seçen bir işadamı gibiydi. Eşofmanını giymiş, Cannes plajında köpeğini gezdirirken Güney Fransa'da mülk edinmiş tipik bir zengini andırıyordu. Ancak aradığı huzuru burada bulamayacağını anlaması sadece on gününü aldı."* diyordu.

Yalçın Sabancı, sonraki yedi yılda Türkiye'nin en genç ve taşıma kapasitesi en büyük filosuna sahip oldu. Türkiye'nin toplam taşıma kapasitesinin yüzde 25'ini tek başına elinde bulunduracak konuma geldi. En seçkin emlak şirketlerini bile kıskandıracak bir gayrimenkul portföyüne sahip. Sadece Boğaz'daki beş yalısı bile servet değerinde.

Forbes değerlendirmesine göre; Yalçın Sabancı Türkiye'nin en çok vergi veren onuncu ismi idi. İstanbul vergi sıralamasında ise yedinci sırada yer alıyordu. En yalın tahminle 1.5 milyar dolara yakın serveti vardı ve buraya, sahip olduğu Sabancı Holding ve Akbank hisselerinden bir lot bile satmadan gelmişti. Geldiği noktaya rağmen kendini saklamayı çok iyi başarmıştı.

Nihayet, Sabancılar arasında hakkında en az bilgi sahibi olunan, basının önüne çıkmayan, en gizemli aile üyesi idi!

Yalçın Sabancı'nın yetenekleri ve başarıları XV. Yüzyıl yelkenleri gemileriyle örneklendirilerek şöyle deniliyordu; "XV'inci yüzyıldan sonra pek çok gemi ana serenlere tırmanan ip merdivenlerle donatılmıştı. Ancak yelkenler dolandığında bu merdivenler mürettebatın hiç işine yaramıyordu. Mürettebat, pratik bir çözümle korsan filmlerinden hatırladığımız şekilde bir ipe tutunarak el el üstüne güverteye inerdi. *'Hand over hand'* ya da *'hand over fist'* adı verilen bu süratli iniş şekli, zamanla İngiliz finans çevrelerinin ağzına yerleşti. Bir şirketteki süratli gelişimi anlatabilmek için *'Money hand over fist - el el üstünde para yapmak'* dedikleri bu durum, tam da Yalçın Sabancı'nın son yedi yılını anlatıyor."

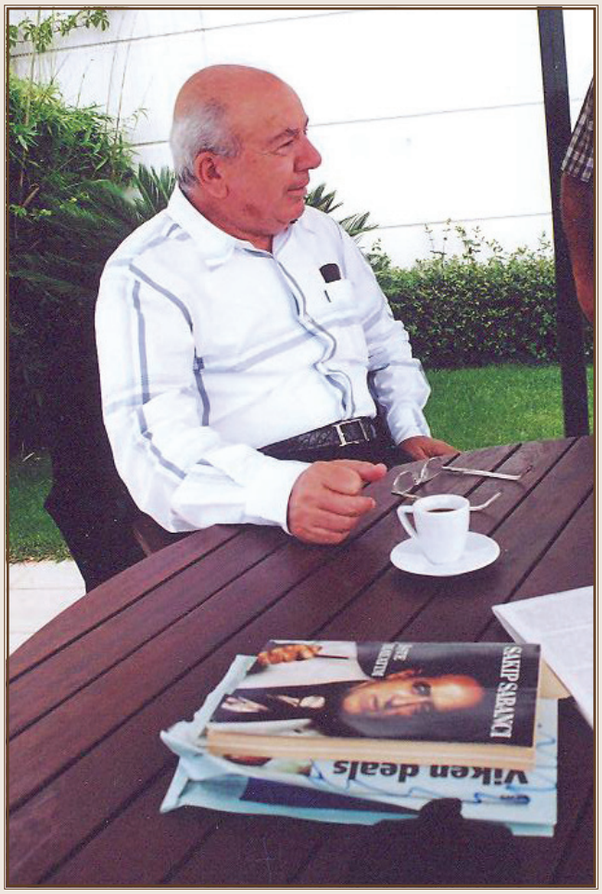
Forbes Yalçın Sabancı'yı şöyle değerlendiriyordu; "Yalçın Sabancı emekli olduğunda 55 yaşındaydı, özel sektörün kılavuz yıldızı Sabancı ailesinin en kritik konumdaki yöneticilerinden biriydi. 39 yılını verdiği Sabancı Holding'de nihayet tekstil grubunu 9 bin kişinin çalıştığı ve yedi fabrikadan oluşan Avrupa'nın en büyük tesisi haline getirmeyi başarmıştı. Artık holdingin tüm istihdamının üçte birini Yalçın Sabancı yönetiyordu.

Grup başkanlarının performans sunumlarını yaptığı olağan bir holding toplantısında dünyanın üçüncü büyük tekstil grubu olduklarını şemalar üzerinde açıklıyordu. Önlerinde sadece iki aile kalmıştı: İlk hedef ünlü Amerikalı aile Burlington idi. Sunum devam ederken salondaki sessizlik aniden bozuldu. Sakıp Sabancı oturduğu koltuktan doğrularak, "Kardeşim, birinci olunca anlatırsın...Üçüncülük bizim için önemli değil" diye seslendi.

Sürekli lider olmayı istemek ailenin parmak izi gibiydi. Bu belki de geçmişe dair bir hesaplaşmaydı. 1914 yılında dedeleri Yemen'de şehit olduğunda Hacı Ömer Sabancı beş, Mehmet Sabancı ise iki yaşındaydı. Dul kalmış bir anne ve iki çocukla köyün en fakir ailesiydi Sabancılar.

32) Sabancı ailesinin En Gizemli İsmi, 3 Ekim 2006, Forbes.

Yalçın Sabancı, *"Amcam Hacı Ömer Sabancı anlatırdı; bunlar hiç üzüm görmemiş, yemeye kalkarlar diye bağbozumuna çalışmaya bile götürmezlermiş. Babam ve amcam Adana'ya gidip işçi olarak çalışmaya başladıktan sonra ilk birikimleriyle üzüm bağı satın almışlar. Sıfırdan gelen bir aileyiz ve hedefimiz hep birinci olmaktır"* diyor.



Yine de grubun tekstilde geldiği nokta memnuniyet vericiydi. Ancak yol boyunca yaşanan sıkıntılar Yalçın Sabancı'yı bir hayli yormuştu. 1980 öncesinde genel müdürü vurulmuş, sonraki yıllarda ise ardı ardına patlak veren grevlerle karşı karşıya gelmişti: "Düşünün, tekstilde en büyük ihracatçı konumundayız. Marks & Spencer gibi ünlü markaların çoğu müşterimiz. Bir fabrikamızda *'pirinçten kurt çıktı'* dediler, üretim 52 gün durdu.

Bir diğerinde *'Servis aracının koltuğunun yayı bir personele battı'* diyerek greve gittiler, yine üretim durdu.

O müşterileri alabilmek için yağmur altında randevu beklediğim günleri hatırlarım. Müşterilerimizin çoğunu kaybettik bu grevlerle. Sonradan toparlasak da böyle günlerden geçmiş ve çok yorulmuştum."

Asıl yıpratıcı olan ise kuzeni ve aynı zamanda eniştesi olan Hacı Sabancı'nın kanser hastalığına yakalanmasıydı. O dönem çimento, tekstil, gıda, perakende grubu ile Hacı Ömer Sabancı Vakfı, Hacı Sabancı'ya bağlı çalışıyordu.

Yalçın Sabancı, *"Hacı Sabancı ile 39 yıl beraber çalıştık. Onun gün geçtikçe gözlerimin önünde erimesi ve hiçbir şey yapamamam beni derinden etkiledi. Holdingdeki görevimden ayrılmaya o günlerde karar verdim, ama üzülmesini istemediğim için söyleyemedim. Vefatının ardından yetkilerimi kuzenim Şevket Sabancı'ya devrederek holdingden ayrıldım"* diyor.

Yalçın Sabancı emekli olacağım ve hayatımı gönlümce sürdüreceğim derken emekliliğinin onuncu gününde yeterince sıkılmış ve çalışmadan yapamayacağını anlamıştı. Bir süredir denizcilik sektörüne girmesi yönünde tavsiyeler alıyordu yakın çevresinden. Yakın arkadaşı armatör Gündüz Kaptanoğlu'nun yanı sıra akrabalık ilişkisi bulunan Cerrahoğlu ve Deval ailelerinin ısrarları olumlu sonuç verdi.

Yalçın Sabancı, "Deval ailesine iki kızımızı verdik, bir oğlumuz da Nuri Cerrahoğlu ailesinin kızıyla evlendi. Yani üç yeğenim denizcilerle evli. Denizcilikte arkadaşlarımın ve akrabalarım çok yardım etti" diyor. 1999'un mayıs ayında şirket kurarak ilk gemisini satın alan Yalçın Sabancı, yedi yılda Türkiye'nin en büyük armatörü oldu. 39 yıl tekstil sektöründe çalışmış ve 55 yaşında denizciliğe merak salan, yüzme bilmeyen bir işadamı için geldiği noktayı hayal etmek bile zor."

Forbes'teki gizemli bu muhteşem yaşam öyküsünün kaydedildiği o tarihte Ya-Sa Denizcilik filosundaki gemi sayısı 12'ye yükselmişti ve ve bunların en yaşlısı dört yaşındaydı. Gemilerinin

yaş ortalaması 1.5 yıl civarındaydı ve 2007 yılı başında filosuna altı gemi daha katılacak. 2008'de teslim alacağı gemilerle birlikte filosundaki gemi sayısı 22'ye, toplam kapasitesi ise 1.8 milyon dwt'ye yükselecekti.



M/V Yasa Neslihan

Yalçın Sabancı *"2008 yılında teslim alacağım gemilerle birlikte yaş ortalaması bir yılın altına inecek. Gemilerimin ikisini Kore'de, geri kalanı ise Japonya'da yaptırıyorum. Bunlar pazar değeri olarak da pahalı gemiler. Fiyatları 50 ila 80 milyon dolar arasında değişiyor.*

Tamamını yurtdışı kaynaklı 10-12 yıl vadeli denizcilik kredileriyle aldım. Bugünkü pazar değeri en mütevazı tahminle 1 milyar doların üzerindedir" diyor ve şöyle devam ediyordu; *"Pazar hızla geliştiği için işlerimiz iyi gitti ve borçlarımızın çoğunu ödedik. Bundan sonraki hedefimiz ise 5 milyon dwt.*

Şirketi kurduğumda pazarı iyice araştırdım ve anladım ki armatörlükte Japonların yanına yaklaşmak bile mümkün değil. Ben de hedef olarak Yunanistan'ı aldım kendime. İlk beşe nasıl girerim diye düşündüm. Yunanistan'da 5 milyon dwt kapasiteye sahip beş-altı aile var. Hedefim onları yakalamak." diyordu.

Yalçın Sabancı gemileriyle ilgili çok hoş bir anlatım da yapmıştı; *"Gemilerin çoğunu henüz göremedim bile. Nadir de olsa Beylerbeyi'ndeki yalının penceresinden bakarken kendi gemilerimden birini görebiliyorum. Gemilerimin yüzde 80'ini görmedim daha.*

Gemilerin kapasiteleri yüksek olduğu için Türkiye'den iş bulmamız hayli zor. Açık denizde mekik dokuyorlar. Buna rağmen merakla beklediğim bir gemi var. Bu gemi aslında Türk armatörlüğünün dünyaya karşı bir meydan okuması gibi.

Şu anda dünyada yapımı devam eden en büyük gemiyi sipariş ettim. 207 bin dwt kapasiteli bir kuru yük gemisi bu. Boyu 299 metre 99 santim eni ise 50 metre. İçinde jimnastik salonundan yüzme havuzuna kadar her türlü sosyal tesis var. Şu anda inşası devam eden gemiler içinde en yakın rakibi 203 bin dwt. Boyunu bilerek 300 metrenin altında yaptırıyoruz. Çünkü bundan daha büyük bir geminin Boğazlardan geçebilmesi için Bakanlar Kurulu kararı gerekiyor. Pek çok ülke de daha büyük bir geminin limanlarına yanaşmasına izin vermiyor. Yaptırdığımız bu gemi daha çok maden taşıma için kullanılıyor. Biz bu gemiyi 2008 yılında teslim alacağız" diyordu.



Yalçın Sabancı ve eşi Neslihan Sabancı.

Denizcilik sektöründeki ikinci önemli adımımız ise Denizciler Ataköy Ortak Girişim Grubu'na katılmamız sayılabilir. Grup 2004 yılı sonunda Ataköy Turizm Tesisleri'nin 33 yıllık kullanım hakkını 200 milyon dolara satın almıştı.

Hissedarlar aralarında yaptıkları protokolde en büyük hissedarın payının yüzde 9'u geçmemesi konusunda anlaşmaya vardığından ben de yüzde 9'luk hisseyle katıldım.

Günümüzde Ortak Girişim grubu tarafından kurulan Dati Yatırım Holding'e devredilen Ataköy Turizm Tesisleri'nin çok yeni projelerle büyük değişimlere hazırlanıyor.

Forbes'in Yalçın Sabancı için nihai değerlendirmesi şöyle; "Yalçın Sabancı yedi yılda 12 şirketi çatısı altında toplayan bir holding yarattı. Sabancı, 2004 yılında Türkiye vergi sıralamasında 10'uncu, İstanbul'da ise yedinci sırada yer aldı. Peki 120 milyon dolar ciro ile bu nasıl mümkün olabildi? Bunun cevabı Sabancı'nın menkul ve gayrimenkul yatırımlarında saklı. Yalçın Sabancı, Hacı Ömer Sabancı Holding'deki görevinden ayrıldı ama zannedildiği gibi hisselerini satmadı. Sadece bankanın talebiyle kurucu Akbank hisselerini elinden çıkardı.

Hacı Ömer Sabancı Holding Tekstil Grubu'ndaki yüzde 8'lik hissesiyle halen ailenin en büyük hisseye sahip üyesi. Diğer yandan Sabancı Holding, Akbank ve bağlı iştiraklerindeki hisseleri de duruyor.

Gayrimenkul yatırımları ise hayal gücünü zorlayacak boyutta. İstanbul'da 60 dairesi ve deniz manzaralı 10 villası bulunuyor. Ayrıca Boğaz'da beş yalısı var. Celaliye'de Asım Kocabıyık'tan 20 yıl önce satın aldığı deniz kenarındaki evi bile duruyor. Adana'da blok apartmanları, Toroslar'da bir dağ evi bulunuyor. Adana'da kaldığı dönemde aldığı portakal bahçeleri ve arazilere kadar tüm gayrimenkul yatırımlarını aynen koruyor. Bir tek babasından kalan Adana'daki 11 bin dönümlük Mısırlı çiftliğindeki hissesini satmış bugüne kadar. Kişisel servetinin yüzde 80'ini gayrimenkul yatırımlarının oluşturduğunu söylüyor.

Bunun yanında *"Nakdi olan temkinli"* bir işadamı olarak tanımlıyor kendini. Nakitte kalmayı tercih eden bir yönü de var: "Aileden gelen, daha doğrusu Erol Sabancı'nın bizlere kazandırdığı bir alışkanlık var. Birikimlerimizi sepetlere böleriz. Paramın bir miktarı YTL'de, bir miktarı devlet tahvilinde, birazı hisse senedinde kalanı ise dövizdedir.



M/V Yasa Aysen

Döviz sepetim de kendi içinde euro, dolar gibi döviz cinslerine pay edilir. Böylece paramın değeri kaybolmuyor. Çok az risk alıyorum ve paramın değerini koruyorum" diyor.

Anlaşılması güç olan, Yalçın Sabancı'nın malvarlığını oluşturan hisseleri ve gayrimenkullerini satmadan nasıl Türkiye'nin en büyük armatörü olduğu?

Yalçın Sabancı'ya Sabancı'ya göre şaşılacak bir şey yok. İşin sırrı holdingde 39 yıl çalışarak elde ettiği gelirler. Sabancı bugün 63 yaşında. Hemen arkasında Londra'da uluslararası işletme okumuş ve yakın zamanda dümeni ele geçirecek olan büyük oğlu İlhan var ve onu yetiştirmekle meşgul.

Onun arkasında ise bugünlerde ağabeyinin izinden eğitimini tamamlamak için Londra'ya gitmek üzere olan Emirhan var. Bir dönem holdingin inşaat bölümünün başında olan ve Bilkent'te bankacılık ve finans üzerine eğitim alan büyük kızı Aysen ise holdingin inşaatta yeniden aktif hale gelmesini bekliyor.

Yalçın Sabancı, Sakıp ve Hacı Sabancı'dan aldığı eğitimi çocuklarına vermekte kararlı görünüyor. Ama büyük ticari dehaların yanında yetişmesine rağmen onun da kendini eleştirdiği yönleri ve hataları var. Özellikle de gayrimenkul yatırımlarında."

Yaşamında hiç tereddüt etmediği kesin kararı, holdingden ayrılmasının doğru bir karar olduğuna olan inancı: "Grup çatısı altında durum çok farklı. Her istediğiniz işi yapamıyorsunuz. Kararları tek başına alamıyorsunuz. Fikriniz beğenildiyse bir üst kurula sunuluyor, onların vakti yoksa konu aile konseyine geliyor. Dolayısıyla bu süreçte işler kaçıyor. Artık bu zamanda para kazanabilmek ve fırsatları önceden yakalayabilmek için çok hızlı karar verebilmeniz gerekiyor" diyor.

Değişmeyen ise Sabancıların şirketlerini sosyal sorumluluğu olan birer kurumsal yurttaş haline getirme istekleri. Yalçın Sabancı da kurduğu vakıf aracılığıyla öğrencilere burs veriyor. Başlangıç iki yılda 200 kişiye burs vermiş ve bu sayıyı 500 çıkartmış. "Aradığım yegane özellik gerçekten yardıma ihtiyacı olması. Bu insanlara ulaşabilmek için Anadolu'da gazetelere bile ilanlar verdim. Personelimin çocuklarına da burs vermeye çalışıyorum" diyor.

Yalçın Sabancı'yı mutlu eden bir şey daha var. Arada bir yatlarına binip deniz havası almak. *Sea Dream* adında 40 metre boyundaki yatı Bodrum'da demirli. 7 odalı bu endamlı yatın özelliği Sabancı'nın çizgilerini taşıması. İstanbul'da kullandığı İngiliz yapımı 22 metrelik yatı ise Boğaz gezintileri için. Forbes'in görüşü şöyle; *"Yüzme bilmemesine rağmen deniz onun için gerçek bir tutku."*

Yalçın Sabancı'nın yaşam öyküsü

Türk Armatörleri Tarihi'nin V. Cildi'nde yeralacak "Yalçın Sabancı" maddesi için Ya-Sa Denizcilik Genel koordinatörü Kaptan Erbil Özkaya bana Yalçın Sabancı bey'le görüşeceğimiz günü bildirdiğinde Aralık 2015'in ilk günleriydi.



Yalçın Sabancı, İlhan Sabancı, Kaptan Erbil Özkaya yuvarlak bir masanın etrafında sıralandık. Sohbetin anılarla yüklü kısımlarını belleklerimize emanet ederek, her zaman olduğu üzere *"Yaşamının deniz ticareti alanları ağırlıklı olarak"* söyleyeceklerini kaydetmeye başladım.

Yalçın Sabancı şöyle anlattı; 8 Mart 1943'de doğmuşum. Ama köyden gelen nüfus kağıdı ile annemin anlattıkları uymuyor. Arada altı ay bir sene gibi farklılık görülüyor.

Benden evvel bir kızkardeşim varmış. Annemin anlattığı *'Yaylaya giderken hamileydim'* demiştir. Ben Mart ayından doğduysam, annem de yaylaya giderken dediyse ki, okullar Mayıs ayı sonunda Haziran başında kapanırdı ve ardından biz yaylaya giderdik.

Kayseri'nin üstünde Akçakaya Köyü'nde otururduk. Fakir bir köydü. Bizim daha yukarılarımızda Stefan Rum köyü, altımızda ise Ermeni köyü vardı.

Stefan Köyü'nün adının bu isimdeki bir Rum'un çiftliğinden ileri geldiği söylenirdi. Rum köylüsü daha varlıklıydı. Daha sonra buraya çevre köylerden göç edip yerleşen Türklerle Rumlar 1924 yılına kadar birlikte yaşamışlar. 1924 yılında yapılan mübadele sonunda Trakya Türkleriyle Rumlar memleket değiştirmişler; Yunanistan'dan getirilen bir kısım muhacır Türkler Rum köylüsüden boşalan evlere ve araziye yerleştirilmiş.

Akçakaya Köyü ahalisi yukarıda aşağıda işçi olarak çalışan, bağında bahçesinde işçi olarak ekmeğini kazanan fakir insanlardı. Çoğunlukla bağbozumu zamanında da iş imkanları olurdu.



Yalçın Sabanci oğulları İlhan Sabancı ve Emirhan Sabancı ile.

Yanlızlık yılları

Dedemiz Hacı Arab Mehmet (Sabancı) I. Dünya Harbi'nde Yemen'de şehit düşmüştür. Babam (Hacı Mehmet) bir yaşındayken ve Amcam (Hacı Ömer) beş yaşlarında iken yetim kalıyorlar. Evde yaşlı dul bir anne ve çok fakirler!

Kayınbiraderi olan ve kendisinden altı yaş ufak 14 yaşındaki amcasıyla isteği dışında olarak *'Çocuklara bakmak lâzım, babaları yok.'* diyerek annemi babamın amcasıyla evlendiriyorlar.

Fakirlikten dolayı köy ahalisi Çukurova'ya çalışmaya gelirmiş.

Çukurova'da üvey babalığı, ya da amcam giderek eli ekmek tutar hale geliyor. Amcam ve babam Çırçır fabrikalarında presçi işçi olarak çalışıyorlar. Ayaklarıyla pamuk eziyorlar.. İmkanları o kadar az ki, işten sonra çırçır atölyelerinde yatıyorlar. Amcam onlara yağ tenekelerinde yemek pişiriyor..

Sonra at arabası ediniyorlar ve bu arabayla mal taşımaya başlıyorlar.

Bir zaman geliyor ki gayrimüslim ahalinin göçü başlıyor. Çukurova ve Mersin'deki yağ ve çırçır fabrikalarının sahipleri tamamiyle yabancı uyruklu veya Türkiye'de yaşayan Levantenlerin, gayrimüslim ahalinin elindeyken II. Dünya Harbi yıllarındaki bu göçle birlikte o arada çalıştıkları bir çırçır fabrikasını satın alıyorlar.

Ardından diğer fabrikalar geliyor ve çok ciddi bir büyümeyle saygın bir sanayici kimliği kazanıyorlar. O kadar ki 1948'de Akbank'ı kuruyorlar. Ardından 1951- 1952'de Bossa kuruluyor.

39 yıl süren tekstil grubu başkanlığı

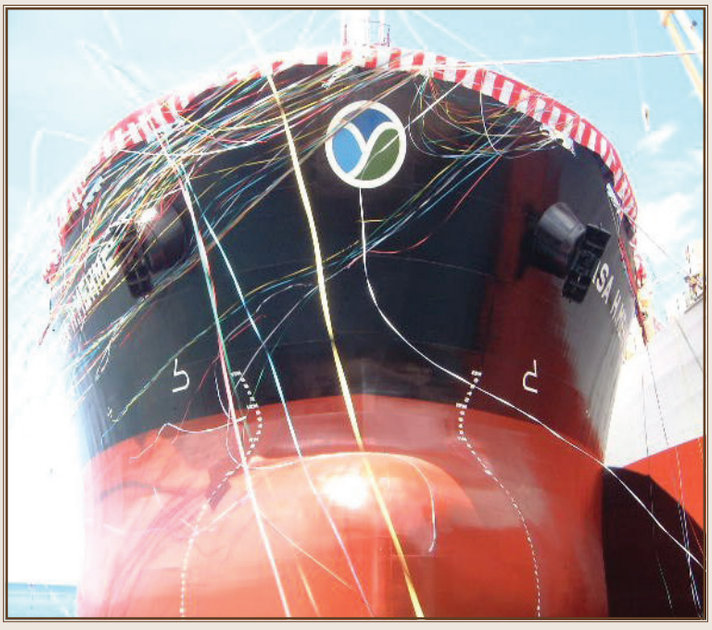
Büyüme devam ederken ben 39 yıl Tekstil Grubu Başkanı olarak görev aldım. Bu sorumluluktan ayrılma kararımın iki nedeni vardır; Eniştem olan Hacı Sabancı akciğer kanserine yakalanmıştı. Sonunda vefat etti. O sırada babam hayattaydı. Amerika'da tedaviye rağmen olumlu bir sonuç alamadık ve iyi haberler gelmemeye başladı.

Bu olay beni son derece üzdü. Bir de 39 yıl üstlendiğim bu görevden yorulduğumu fark ettim, ayrıldım.. Bu kararı verdiğimde 55 yaşındaydım ve *'Artık emekli biri olarak hayatımı yaşayacağım'* diyordum. Fakat Türkiye'de ve yurtdışında yeralan 19-20.000 işçinin çalıştığı ve 39 sene yedi fabrikanın operasyonunu üstlenmek gibi müthiş bir alışkanlıktan sonra kendimi sudan çıkmış balık gibi boşlukta hissettim.

Çalıştığım yıllarda Alma - Ata'dan New York'a, Los Angeles'e, Londra'ya, Suudi Arabistan'da Cidde'ye kadar ofislerimiz vardı. Tüm ihracat bölümleri de bana bağlıydı. Bossa 25 sene Avrupa'da birinci tekstil markası seçildi.

Tabii o zamanlar tekstil Türkiye'nin en ağırlıklı alanıydı. Türkiye'nin en büyük 100 şirketi sıralamasında 8.ci - 10.cu olurduk. Sonra öyle hale geldik ki, Arçelik'le 7-8 gibi peşpeşe yazılırdık.

Zamanla doların cirolardaki değerinin azalmasıyla tekstil geriledi. Ben de zaten 1999'da 55 yaşında emekli oldum ve bu alandan uzaklaşmaya çalıştım. Biraz dünyayı gezdim, dolaştımsa da baktım ki yapamayacağım.



Sakıp ağabeyim *'Ben senden 12 yaş büyüğüm. Niye ayrılıyorsun?'* diye sormuştu! Ben de *'Bak kardeşin vefat ediyor. Ben resmen soluk soluğa çalışıyorum; Maraş'a gidiyorum, oradan Adana'ya geliyorum.. Durmadan bazen Amerika'ya, oradan Avrupa'ya gidiyorum, ardından yine yurda dönüyorum ama, dur durak bilmeden çalışmamı gerekli kılan bir çarkın içersindeyim. Çıkan yemeğin kalitesine, zaman zaman patlak veren grevlere kadar aranan hep benim!'*

Özdemir Sabancı Bey'in ofisinde şehit edilmesi ayrı bir moral çöküntüsüne neden olmuştu.

Artık iş seyahatleri gözümde büyüyordu. İstanbul'a da yerleşmiştim. Emekli olmak istedimse de olamadım!

Armatörlüğe yaklaşılan günler

Ailemizdeki damatlarımızdan, çok yakın ahbaplarımızdan bazıları armatördü. Mesela Burhan Deval, mesela Eşref Cerrahoğlu, mesela Gündüz Kaptanoğlu.. Beraber seyahatlere giderdik ve onlar gemi konuşurlar, ben de tekstil konularında konuşurdum. Ben Marks & Spencer İKEA, St. Moritz, H&M filan derken, onlar da navlun, supermax, handymax gibi başka konularda değerlendirmeler yaparlardı..

Böyle bir yurtdışı gezisinden sonra Türkiye'ye geri geldiğimde, armatör arkadaşlarımın da teşvikiyle bir ekip kurdum. Onlar bana Şadan Kalkavan'ın genel müdürü Kaptan Erbil Özkaya'yı tavsiye ettiler. Zaten Şadan Bey işini azaltmıştı ve onun müsaadesiyle Kaptan Erbil Özkaya'yı da yanımıza aldık ve Ya-Sa Denizcilik adını verdiğim armatörlük şirketimize adım attık.

Otuzdokuz sene tekstil alanında sorumluluklar üstlenmiştim ve nice başarılara imza atmaktan gurur duymuştum. Onaltı senedir de dünya denizlerinde bayrak gezdiren bir filonun başkanı olarak yolumuza devam ediyorum.

Yalçın Sabancı denizde yüzmesine takılanlara cevap veriyor; "Önce Emniyet"

Geçtiğimiz yaz aylarından birinde Yalçın Sabancı denizde sosis koltuklarının altında yüzerken fotoğrafını çekmiş ve yayınlamışlar.

Şöyle deniliyor; *"Türkiye'nin en büyük gemi filosuna sahip olan Ya-Sa Holding'in patronu armatör Yalçın Sabancı, eşi Neslihan Sabancı ve oğulları İlhan Sabancı'yla birlikte oğulları İlhan Sabancı'ya ait Sea Dream' isimli tekneyle Cennet Koyu'nda tatil yapıyor.*

Yalçın Sabancı'nın kendisine yüzme bilmemesinde dolayı takılan dostlarına verdiği cevap şöyle; *"Önce Emniyet!"*



Yalçın Sabancı "Önce Emniyet".

Allah ömür verirse denizcilikte 39 sene devam etmek istiyorum.

Allah ömür verirse burada da 39 sene devam etmek istiyorum. Sadece hâlâ yüzme bilmeyen bir armatör olduğumu tekrar itiraf etmek isterim.

Bazen soruyorlar *'Aman Yalçın Bey hâlâ mı yüzme öğrenmediniz?'* diye.

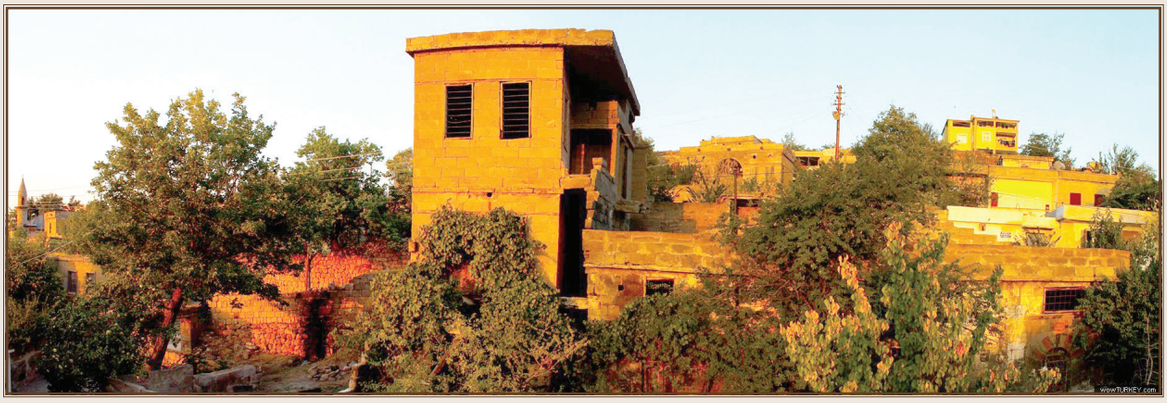
Yüzmeyi öğrenemedimse de bir gelişme mevcut; artık sosis denilen nesneleri koltuklarımın altına koyup suyun yüzünde duruyorum. Hatta ben denizdeyken yatın kaptanı ve mürettabatın gözü benden ayrılmıyor. Olur ya benim sosisler elimden kaçarsa diye herhalde heyecanla beni izliyorlar.. Öyle bir şey olursa, derhal suya atlayacaklar..

İşin bir başka tarafı; benim yüzme güvenliğim açısından daha sığ yerlere gitmek istiyorlarsa da, yatın altında 5-6 metre salmastrası olduğundan mecburen bu derinliğin müsaade ettiği yerlere demirliyorlar. Haliyle ben sosisler koltuklarımın altında denize girdiğimde orada enaz 7-8 metre derinlik oluyor.. Vakıa benim keyfim yerinde, korkan ise onlar! İçlerinden *'Yalçın Bey bir yüzme öğrense..'* diye dua ettiklerine eminim..

İlave edeceklerim

Dedem Hacı Arap Sabancı; Hacı Ömer Sabancı, Hacı Ali Sabancı ve Hacı Mehmet Sabancı'nın babası, Sadıka Sabancı'nın kayınpederi, İhsan Sabancı, Sakıp Sabancı, Hacı Sabancı, Şevket Sabancı, Erol Sabancı, Özdemir Sabancı, Özcan Sabancı, Kaya Sabancı ve Pembe Hidayetoğlu'nun da dedesi, Güler Sabancı, Ömer Sabancı, Mehmet Sabancı, Suzan Sabancı Dinçer, Ali Sabancı, Demir Sabancı ve Sevil Sabancı'nın büyük dedesidir.

Hacı Arap Sabancı, Kayseri ili Talas ilçesinin Akçakaya köyünde doğmuştur. Yoksul bir çiftçiydi.. 1906 yılında ilk çocuğu Hacı Ömer Sabancı doğmuştur. Daha sonraki yıllarda ise Hacı Mehmet Sabancı ve Hacı Ali Sabancı doğmuştur. 1919 yılında vefat etmiştir.



Akçakaya-Doğduğum köy

Benim de dünyaya geldiğim Akçakaya, Kayseri'nin Talas ilçesine bağlı bir yerleşim bölgesidir. Önceleri köyken, Kayseri Büyükşehir Belediyesi sınırları içerisine alınarak mahalle durumuna getirilmiştir. Kayseri'ye yaklaşık 12 kilometre mesafededir.

Civarında Zincirdere, Reşadiye, Endürlük ve Kıranardı köyleri bulunmaktadır.

Sabancı Vakfı tarafından Hacı Ömer Sabancı İlkokulu, Pembe Sabancı Sağlık Merkezi, Sabancı Vakfı tarafından Akçakaya ve Zincirdere sınırında yaptırılmıştır, civardaki köylere hizmet verir.

Ermenilerin bir zamanlar yaşadığı mahalleler ve ilçelerin bazıları; İslim Paşa, Hasünlü, Samur, Neseb Hatun, Tac-ı Kızıl, Ekidere, Bahçebaşı, Bahçe, Batman, Büyükoduncu, Caferbey, Çakoloz, Çivicibektaş, Dadırharput, Gürcü, Fırıncı, Hacı Kasım, Hacı Mansur, İsaağa, Karakürkçü, Keklik, Kiçikapı, Konukboğan, Köyyıkan, Mermerli, Merkepçi (Mürekepçi) Mustafa Necip, Rum Sultan, Rumyan, Sasık, Selaldı, Sisliyan, Sultan, Süleyman, Şarkiyan, Şuturban, Tavukçu, Tomarza, Varsak, Talas, Zincirdere, Germir, Gesi, Efkere, Derevan, Mancınsın, Mumcusun, Erkilet, Develi, İlibe, Çomaklı, İncesu, Cücün, Taşhan, Gömedi, Çayıroluk, Yenice'dir.

Mondros Mütarekesi ardından Müslüman komşuları tarafından saklanılan ve himaye edilen komşu Ermenilerin yanı sıra Kayseri'ye geri dönenler de olmuştur. Nitekim Kayseri'nin büyük kazalarından Develi›nin I.Dünya Harbi sonrasındaki nüfusu yarı yarıya Ermenilerden oluşuyordu.

Cumhuriyet döneminde kent yaşamında meydana gelen demografik, sosyal, kültürel ve ekonomik değişimlerden dolayı Ermeni aileler batıya göç etmeye başlamıştır. Kayseri yakınlarındaki köylerini terk eden Ermeni ahali yeterli parayı biriktirdiklerinde İstanbul'a göçederlerdi.

Akçakaya'da Sabancı caddesinde *"Arslanlı Ev"* denen ve yüksek duvarların arkasına saklanmış tarihi bir ev vardır. Muhtemeldir ki, gayrimüslimler terk ettikten sonra, yöreye Balkan muhacirleri yerleştirilmişler.

Tüm ailemizin büyüğü Sakıp Sabancı 7 Nisan 1933 tarihinde, pamuk tâciri Hacı Ömer Sabancı (1906 - 1966) ve Sadıka Sabancı'nın (1910 – 1988) ikinci çocuğu olarak Kayseri'nin Akçakaya köyünde doğmuştur.

Gelelim bugünlere

2000 yılında inşa ettirerek teslim aldığımız *"Ya-Sa Aysen"* kuru dökmeyük gemisinin denize indirilmesi töreninde siz de Japonya'da misafirimiz olmuştunuz. O günden bu güne meslekteyiz. 2000-2008'e kadar dünya denizlerinde kuru dökmeyük piyasası çok bereketli geçmiştir.

Bilhassa 2003-2004 yılları en pik yıllardı. Ama 2008'den sonra başlayan krizi takiben 2010-2011'de hafif toparlanır gibi olduysa da 2014-2015'de tarihin en düşük ve buhran denecek seviyelerde devam etmektedir.

Bu buhran kuru dökmeyük gemilerde en şiddetli şekilde yaşanmaktadır. Zaten Drybulk Index en aşağı seviyelere inmiştir.

Running Cost dediğimiz günlük 6.000 dolarlık bir gemi bugün 4.000 dolara müşteri bulamamaktadır. Bunun sebepleri arasında başta Çin'in ekonomik kalkınmasında ciddi bir yavaşlama görülmektedir.

Diğer taraftan Çin gemi inşa teknolojisini gerek Japonya'dan ve gerekse Güney Kore'den öğrenerek, anlaşılmaz bir sorumsuzlukla, talep var veya yok, durmadan bu tonajlarda gemi inşaatına devam etmektedir.

Piyasada talep dışı anormal gemi bulunmaktadır ve dünya denizlerinde kuru yük armatörleri için adeta sürünmekte olan gemilerin sayısı artmaktadır.

2016'da önümüz maalesef karanlıktır.

Gemi fiyatları işsizlikten anormal şekilde düşmüştür. Herkesin sahibi olduğu gemiler değeriyle borcu karşılarken, şimdilerde karşılayamaz duruma gelinmiştir. İlave bir para veya Avrupa'da ifade edilen "Pocket Money" kaçınılmaz hal almıştır!



Pınar - İlhan Sabancı çiftinin 26 Mart 2014 günü dünyaya gelen bebekleri, aileye mutluluk getirdi. Oğullarına Yalçın Sabancı'nın adını veren çift doğum yaptıkları Amerikan Hastanesi'nde ziyaretçileri kabul etmeye başladı. Önceki gün de torununu görmeye gelen Yalçın Sabancı, ziyaret çıkışı hastanede görüntülendi.

Giderle gelir arasında eksi fark hızla armaktadır.. Filonunun değeri bir önceki yıla nazaran yarıya inmiştir . Başka iş kolunda yatırımları olmayan armatörlerin *'Allah yardımcısı olsun..'* diyeceğim.

Bankalar da kredi portföylerini son derece azaltıyorlar. Bu husus bankalar için müşteri kaybı olacaktır ve armatör yatırım yapmak isterse nakid para bulmakta son derece zorlanacaktır.

Bu durumda ancak kendi nakid kaynağı varsa gemi siparişi verebilecek veya satın alabilecektir.

Bankalar da zarar ettiklerini, mecburen bu bütçelerini daraltmaya yöneldiklerini, hatta bazı zor durumdaki müşterilerinin gemilerini satma yoluna gittiklerini belirtiyorlar. Alman veya İngiliz bankaları zarar yazarak armatörlere yönelik kredi bütçelerini daraltarak küçülmekteydi!

Ya-Sa Denizcilik Japonya'daki Universal Tersanesi'nde inşa edilen dökme kuru yük gemisi M/V Yasa Dream ile Türkiye'nin en büyük filosuna sahip olmayı başaran bir armatörlük firması seviyesine yükseldi.



Yalçın Sabancı için armatörlük yeni bir sevda ve çok bağlandığı bir rüya olmuştu. 3 Ekim 2008'de teslim aldığı 207.000 dwt. gemisine "Yasa Dream" adını verdi.

24 Nisan 2008 günü Universal Gemi İnşa Tersanesi'nde geleneksel ilk kaynağı yapan Yasa Genel Müdürü Mehmet Kayhan'la birlikte Operasyon Müdürü Kaptan Ahmet Çekiç, Yeni İnşaat Proje Müdürü ve Başmühendis Seçkin Padır, Proje Sorumlusu ve Yeni İnşaat Müdürü Şafak Alus hazır bulunmuşlardı.

Yasa Holding misafiri olarak Türkiye'den 96 davetlinin katıldığı tarihi törenden sonra tamamı Türk gemiadamlarından oluşan Yasa Dream Gemi Süvarisi Kaptan Melih Engin, Uzakyol Başmühendisi Kazım Cihat Önen kumandasında ilk seferi için yük almak üzere Avusturalya'ya hareket etti .

ÖMER SABANCI



Ömer Sabancı adında simgelenen Desna (Marinsa) Denizcilik'i anlatıma 2013 yılında basında yeralan haberlerden birini alarak başlamak istiyorum.

Bu haberde şöyle anlatılıyor:[33]

2013 yılında medyadan bir Densa haberi

Türkiye, deniz taşımacılığında yüzde 34'le dünyanın dört katı hızla büyüdü. Son 10 yılda atılan dev adımlara bir yenisi eklendi ve Densa Holding filosuna 55 milyon dolarlık 106 bin dwt kapasiteli yeni tankerini dâhil etti.



Arzu Sabancı ve Ömer Sabancı.
Kaynak: Aile arşivi.

Türk armatörlerin kontrolündeki deniz ticaret filosu, 2012'de yüzde 34 büyüyerek 30 milyon deadweight (dwt) tonu aştı.

Türkiye deniz ticaret filosu, dünya liginde iki basamak atlayarak 13'üncü sırada yerini alırken dünyadaki değişim yüzde 8.4'ler düzeyinde kaldı. Türk denizciliğinin bu başarısına imza atan firmalardan biri de Densa.

Densa Holding'in kurucusu Ömer Sabancı, yardımcısı Demet Sabancı ve Başkan Yardımcısı Hacı Sabancı'nın davetiyle bu son tankerinin teslim töreni için Güney Kore'ye uçtuk.

Seul'un yağmurlu havası bizim Rize'yi aratmıyor. Ömer Sabancı yolda, neden deniz işine girdiklerini anlatıyor. 2008'de zirve yapan gemi sektörünün kriz sürecinde hızla gerilemesi, bir fırsat penceresi olarak görülmüş. Tam da bu süreçte Ömer Sabancı, spekülatif yatırımlara girmek yerine, deniz taşımacılığında sağlam temeller üzerine kurulmuş kalıcı bir firma zamanının geldiğini düşünmüş.

Sektörde 40 yıllık deneyim sahibi Kaptan Cemil Gücüyener'i genel müdürlüğe getirmişler. Kurulan tanker filosunun ticari yönetimini Densa Denizcilik, teknik yönetimini de Singapur merkezli Thome Ship yapıyor.

Kuru yük filosunun ticari ve teknik yönetimi ise tamamen Densa tarafından yürütülüyor ve her gemide 21 personel istihdam ediliyor. Her geminin farklı bir şirket olarak yönetilebildiği bir yapı arz ediyor sektör.

Türkiye'nin deniz taşımacılığında yapı değişikliğinin öyküsü 10 yılı aşıyor. Eski armatörlerin yerini yeni oyuncular almış durumda.

4 milyon dwt.'luk filosuyla Genel Denizcilik ilk sırada. Ya-Sa 2.2 milyon ile ikinci, Densa 1.7 ile üçüncü sırada yer alıyor. Sırayı; 1.5 milyon dwt ile Ciner Grubu ve 1.3 milyon dwt ile Aktif Denizcilik izliyor.

Başkan Yardımcısı Hacı Sabancı, eğitimini denizcilik ve finans üzerine yapmış. Türk denizciliğini her yıl daha iyi yerlere geldiğini söylüyor ve armatörlerin dünyada kendinden söz ettirecek atılımlarına dikkat çekiyor. "*Densa Alligator*" Densa filosundaki 21'inci gemi.

33) Şeref Oğuz - Sabah 16.9.2013

Filo, 18 kuru yük gemisi; toplam 1.2 milyon dwt kapasiteli ve bunların içinde 2 Capesize, 2 Kamsarmax, 8 Supramax, 6 Handymax model var. Filo ayrıca toplam kapasitesi 530 bin dwt toplamında 4 tanker sahibi. Bu gemilerden 2'si Suezmax Tanker, 2'si de Aframax tanker ölçeğinde.



Arzu Sabancı ve Ömer Sabancı,çocukları (Soldan) Hakan Sabancı, Hacı Sabancı ve Kerim Sabancı. Kaynak: Aile arşivi.

Densa son gemisini 2015'te teslim alacak. Böylece filonun toplam taşıma kapasitesi 1 milyon 730 bin dwt düzeyine ulaşacak. Gemilerin 11 adedi, şu anda dünyanın en büyüğü Hyundai tersanelerinde, 7'si de STX grubu tarafından inşa edilmiş. Güney Kore'de Gunsan'daki tersanede Arzu Sabancı'nın yönettiği ad koyma töreniyle denize indirilen *"Densa Alligator"*,242 metre uzunluğa ve 106 bin dwt taşıma kapasitesine sahip. Bunun anlamı, 500 bin varil ham petrolü veya işlenmiş petrol ürünü taşıyabilmesi.

Uyum, riski azaltıyor

Densa Holding Başkan Yardımcısı Hacı Sabancı toplam 1 milyar dolarlık filo yatırımın değişen pazar şartlarına hızlı uyumun son derece önemli olduğunu söylüyor. Ancak bu sayede navlun ücretlerindeki oynaklık, taşıma sektöründeki riskler, en aza indirilebiliyor.

Türk armatörleri dünyasına katılan birdiğer sanayici armatör: Ömer Sabancı

Hacı Sabancı ve Özcan Sabancı'nın oğlu olan Ömer Sabancı Sabancı Holding yönetim kurulu üyesi olduğu yıllarda üç sene TÜSİAD başkanlığı yapmıştır.

Hacı Sabancı ve Özcan Sabancı ailesinin Ömer Sabancı, Demet Sabancı Çetindoğan, Mehmet Sabancı ismini verdiği üç çocuğu dünyaya gelmiştir.

Babası Hacı Sabancı, ünlü Sabancı ailesinin ikinci kuşak üyesi, Türk iş adamı ve hayırsever bir şahsiyetti.. 25 Haziran 1935 tarihinde Kayseri'de dünyaya geldi. Babası Hacı Ömer Sabancı ve annesi Sadıka Sabancı idi. Sevil Sabancı, Dilek Sabancı ve Metin Sabancı kuzenleri olmaktadır.

2004-2007 arası TÜSİAD başkanlığında bulunmuştur. 2005-2007 arası Akdeniz İşadamları Derneği'ne başkanlık yapmış ve halen Avrupa'da ki CIRFS ün başkanıdır. Kuzeni Demir Sabancı ile birlikte inşaat, plastik ve hava taşımacılığı işlerine girmistir. Odesa Geliştirilmiş Polimer Yatırımları A.Ş. ve Döysa VİP Havacılık A.Ş. şirketlerini kurmuştur. Odesa A.Ş. çok kısa zamanda Dr. Naim H. Alemdaroğlu yönetiminde gıda sektörü için katlanabilir kasalar üretmeye ve ihraç etmeye başlamıştır.

1986'da Arzu Sabancı ile evlendi. Ömer Sabancı ve Arzu Sabancı ailesinin Hacı Sabancı, Hakan Sabancı, ve Kerim Sabancı adlarını verdikleri üç erkek çocukları bulunmaktadır.

Kardeşleri Mehmet Sabancı ve Demet Sabancı Çetindoğan›dır. Tarsus Amerikan Koleji'ni bitirdikten sonra ABD'de Delaware Üniversitesi'nde eğitimini tamamlamış ve sonra 6 yıl boyunca Almanya'da çalışmıştır.

DEMET SABANCI ÇETİNDOĞAN



Densa (Marinsa) Denizcilik A.Ş. Ortağı

Densa Holding AŞ ve Marinsa Denizcilik AŞ kurucu ortaklarından Demet Sabancı Çetindoğan, Hacı Sabancı ve Özcan Sabancı çiftinin kızı Adana`da dünyaya geldi.

Yetiştiği toprakların insanının özelliklerini yaşamına taşımaya, her zaman özen gösteren Demet Sabancı Çetindoğan üniversite eğitimini, Londra`nın seçkin eğitim kurumlarından Richmond College`da işletme üzerine aldı ve 1988 yılında eğitimini tamamlayarak yurda döndü.

Çocukluğundan beri ailesi dolayısı ile iç içe bulunduğu tekstil sektörüne karşı koyamadığı bir ilgi duyması, onu ailesinin tekstil yatırımlarında görev almaya itmiştir.

Demet Sabancı Çetindoğan`ın Sabancı tekstil işletmelerindeki ilk durağı, 1988 yılında çalışmaya başladığı Teksa A.Ş. olmuştur. Bu kurumda çeşitli kademelerde çalıştıktan sonra, 1995 yılında, Sabancı Grubu`nun ilk sanayi atılımı olma özelliğini taşıyan Bossa T.A.Ş.`ye geçti. Başarı ile yürüttüğü görevlerin ardından, 2003 ile 2008 yılları arasında hem Bossa T.A.Ş. hem de Yünsa A.Ş. Yönetim Kurulu Üyeliğini üstlendi.

Demet Sabancı Çetindoğan'ın girişimci olarak kariyeri ise, 1999`da eşi Cengiz Çetindoğan ile birlikte kurduğu perakende tekstil firması DEMSA A.Ş. ile başladı. İlk olarak anne-çocuk markası Mothercare ile işbirliğine giden Demsa, zaman içinde Salvatore Ferragamo, Elie Tahari, Longchamp, Gerard Darel, D&G, Gianfranco Ferre, Kurt Geiger, Guess, Laura Ashley, Fendi, Versace gibi pek çok marka ve modacıyı Türk tüketicisi ile buluşturdu ve ardından kendi markası olan *"Brandroom"* u yarattı.

Sabancı Çetindoğan, girişimcilik kariyerine, 2006 yılında kurduğu MEDİASA Yayıncılık A.Ş. ile devam etmiştir. Tematik kanallar üstüne uzmanlaşmayı hedefleyen MEDİASA, faaliyetine, moda kanalı Fashion TV`nin Türkiye yayın haklarını alarak başlamıştır. Şirket bundan kısa süre sonra, yılda dört kez yayınlanan; yayın sıklığı, içeriği ve okuyucu kitlesi ile moda dergileri arasında özel bir yere sahip olan Fashion TV Magazine`i hazırlayarak, yazılı basın alanında da varlığını göstermiştir.

2007 yılında ise, eğitimde fırsat eşitliğine katkıda bulunma amacıyla ZTV kurulmuştur. ZTV, Türkiye`nin ilk eğitim ve gençlik kanalı olma niteliğini taşımaktadır. Kanal kısa sürede, YGS, LYS, SBS, KPSS gibi sınavlara ve Polis Meslek Yüksek Okulu - PMYO sınavlarına hazırlanan, derslerine takviye almak ya da "Açık İlköğretim" ve "Açık Lise" ders programını takip etmek isteyen,

öğrencilerin, maddi boyutta sıkıntı yaşamadan yararlanabileceği önemli bir kaynak olmuştur. Kanalın usta eğitimciler desteği ile hazırlanan içeriği, 2009 yılında Milli Eğitim Bakanlığı ile imzalanan ve Açık Öğretim Kurumları tarafından üretilen içeriğin TV ortamında hiçbir ücret alınmadan yayınlanmasını öngören iş birliği protokolü ile daha da güçlendi.

2011 yılında, gezi ve turizm üstüne uzmanlaşan, geleneksel televizyonculukla internetin sağladığı gelişmiş teknolojik olanakları birleştiren World Travel Channel hayata geçirilmiştir. WTC, Türkiye'nin ve dünyanın ilk ve en kapsamlı turizm ağıdır.

Mediasa Yayıncılık A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı olan Demet Sabancı Çetindoğan, Demsa A.Ş. Yönetim Kurulu Başkan Vekili görevini de devam ettiriyor. Bunların yanında, 2006 yılında kurduğu, kök hücre araştırmaları yapan Onkim`in Yönetim Kurulu Başkanlığı`nı, 2008`de kıurulan uluslararası deniz taşımacılığı şirketi Densa Deniz Taşımacılık`ın Yönetim Kurulu Başkan Vekilliği`ni de üstlenmiştir.

Toplumsal sorumluluk bilinciyle hareket eden Demet Sabancı Çetindoğan`a, katkılarından dolayı Mimar Sinan Üniversitesi, Başbakanlık Çocuk Esirgeme Kurumu, Unicef Türkiye Milli Komitesi, Toçev gibi pek çok kurum ve kuruluş tarafından teşekkür ve şükran plaketleri sunulmuştur. Cengiz Çetindoğan`la evli olan Demet Sabancı Çetindoğan, üç çocuk annesidir. Halihazırda Tikad -Türkiye İş Kadınları Derneği Yüksek İstişare Konseyi Başkanı ve YÇD -Yaratıcı Çocuklar Derneği Yürütme Kurulu Başkanı`dır.

Demet Sabancı Çetindoğan, ülkesinin ve toplumunun kazanımını odakta tutarak yaptığı yenilikçi yatırımlara devam etmeyi hedeflemektedir.

HACI SABANCI



Hacı Sabancı
Kaynak: Aile arşivi.

Ömer ve Arzu Sabancı'nın oğlu, Sabancı Ailesi'nin torunu Hacı Sabancı yaşamını şöyle anlatmıştır; *"Büyük dedem Hacı Ömer Sabancı her şeyi kuran kişi zaten. Benim dedem Hacı Sabancı onun ikinci oğlu, sonra babam Ömer Sabancı ve ben yine Hacı Sabancı. Dedem vefat ettiğinde 11 yaşındaydım. Babacan ve yardımsever bir adamdı. Adaleti ve dürüstlüğü hep anlatılırdı. Tam bir Adana aşığıydı. Eşine ve çocuklarına çok değer verirdi. Sakıp Sabancı bana 'Tatlı Hacı' derdi. Çok büyük bir liderdi. Türkiye'de herkes tarafından sevilmek çok zor. O bunu başardı. Bir daha böyle liderlerin gelmesi çok zor.*

Çok usluymuşum, yaramazlık nedir bilmezmişim. İstanbul'da doğdum ama çocukluğum Adana'da geçti. 7 yaşına kadar Adana'da yaşadım. Sonra İstanbul'a taşındık. Işık Lisesi'ne gittim ve sonra dört yıl St.Benoit, Boston'da ekonomi, Londra'da master öğremini gördüm. Sonra döndüm ve çalışmaya başladım.

Ailenin erkekleri kendilerine eş olarak aynı terbiyede ve hamurda kadınlar seçmiş. Ben, kardeşlerim, kuzenlerim bu terbiyeyi gördük, alçakgönüllü olmayı gördük, şımarma lüksümüz olmamıştır.

Çocuk yaşlarımda Adana'daydık o zamanlar. Babam hafta sonları ofise gittiğinde beni de götürürdü. Masasının bir kenarında oynardım ve pek bir şey anlamazdım. Çalışmaya 2006'da üniversitenin ilk senesinde yazın staj yaparak başladım.

Densa Denizcilik'teki yaşam

Densa Denizcilik AŞ.'de Yönetim Kurulu Üyesi'yim. Densa Holding'de Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı'yım. Babama sağ kol olmaya çalışıyorum. Zamanımızın çoğu artık denizciliğe kaydı.

22 geminin ayrı işleri var. Her gün mutlaka şirkete gidiyorum. Babam erkencidir. Sabah 8'de başlıyoruz; lisedeyken 7.30'du, Allah'tan 8 yaptık. Her gün 16.00'ya kadar ofisteyim.

Denizcilik ilgimi çekiyor. Master'ımı da denizcilik ve finans üzerine yaptım. 2008 krizinde fiyatların düşmesinin ardından yatırım fırsatı doğduğunu düşündük. Densa Denizcilik, 2009 başında kuruldu. Babam Ömer Sabancı ile halam Demet Sabancı Çetindoğan›ın yüzde 50-50 ortak yatırımıyla kurulmuştur.

Ailenin 2009'da bu işe girmesi büyük bir şans oldu. Babamla halam Demet Sabancı Çetindoğan Sabancı Holding'den bağımsız bir şirket kurdu. İlk gemimizi 2010 Mayıs'ta teslim aldık. Şu an filoda 22 gemi var. Herhalde bir 10 tanesinin teslimine gitmişimdir.

Ofisteki çalışmalarımdan sonra evime geçiyorum. Ev de iş de Kandilli'de. Araları 5 dakika. Haftada üç kez spor hocam geliyor. Salonum var, aletli jimnastik yapıyoruz. Akşam yemeğini mutlaka Beylerbeyi'ndeki evde annem ve babamla yiyorum. Sonra planlar değişiyor. Sinemaya gitmeyi çok seviyorum. Dışarıda yemek yiyeceksem favori restoranım Zuma. Eğlence için de Reina.

Çoğu üniversiteden olan arkadaşlarımla buluşurum. Daha eskileri de var. Bol bol futbol muhabbeti dönüyor. Ben babamdan dolayı koyu Beşiktaşlıyım. İstanbul'daki ve Avrupa'daki her maçına gideriz.

Denizcilik piyasasında hem gelirler hem de gemilerin varlık değerleri çok büyük düşüş yaşadı. Denizciliğe girme fikri buradan çıktı. Yavaş yavaş başladık, ilk gemimizi 2010 yılının ortasında teslim aldık. 2014 yılına geldiğimizde filomuzdaki gemi sayısı 17 olmuştu.

Kuru yük ve tanker gemilerine yatırım yaptık. 18 kuru yük gemisi, 1 milyon 200 bin ton taşıma kapasitesiyle filonun ağırlığını oluşturuyor. Dört tankerimiz ise 530 bin tonluk kapasitemiz var. Tankerler ham petrol taşıyor. Ana iş alanımız bu, denizcilikte başka bir bölüme kaymayı düşünmüyoruz. Kuru yük ve tankerde kalarak biraz daha büyütme çabamız. Tanker bacağında biraz daha yukarı çekerek taşıma kapasitesinde biraz daha dengeli bir seviyeye getirmek istiyoruz. "Ben 2009'un mayısında Amerika'da Tufts University'den mezun olduğumda şirket kuruluyordu. Londra'ya gidip denizcilik ve finans konusunda bir senelik bir master programına katıldım. Ben masterımı tamamlayıp döndüğümde ilk gemimizi teslim aldık. Yani ben en başından beri varım aslında. Arada altı aylık askerlik süresinde yoktum sadece. Birçok geminin teslimine bilfiil katıldım, hala da devam ediyor. İşten bir kere çok keyif aldım. 2008 krizinden sonra 2012'de denizcilik sektörü bir kriz daha yaşadı. Bunun sebebi de, krizden önce verilen gemi siparişleri 2009-2010-2011'deymiş ve hep ötelemişler teslimlerini 2012'ye. 2012'de bir arz fazlası oluşunca gelirlerde çok ciddi düşüşler oldu. Biz açıkcası, 2014'ün haziran ayından önce bir toparlanma beklemiyorduk.. 2015 mart ayından sonrasına artık pek yeni gemi siparişinin olmadığı ortadaydı."

Densa (Marinsa) filosunda yeralan gemiler için Güney Kore'de Hyundai, STX gibi büyük tersanelerle anlaşmaları olduğunu belirten Hacı Sabancı geleneksel deniz ticaret filosuyla dünya lideri olan Yunanistan'a göre çok gerilerde olan Türk Deniz Ticareti filosunun büyüyeceğine inanacağını belirterek kendileri gibi kriz dönemlerini fırsata çevirmeye çalışan bizim gibi birçok büyük yatırımcıların bulunmasından dolayı mutluluk duyduklarını söyledi.

Densa grubundaki gemiler için Dolphin, Jaguar, Eagle, Leopar, Orca, Shark, Alligator, Crocodile gibi isimleri çok ilginç bulduğunu belirten Hacı Sabancı genç bir armatör ve müteşebbis olarak şöyle devam etti; *"Bana destek olan her şeyden önce babam var bir kere. Çoğu erkek evlat babasını idol olarak alır. Ben de onlardan biriyim. Küçükken de örnek aldığım babamdı. Şimdi de sadece iş hayatı için değil özel hayatta da örnek aldığım kişi babamdır. Çok adildir, dürüsttür, disiplinlidir, detaycıdır, bunların hepsinin iş hayatında çok önemli olduğunu düşünüyorum.*

Özel hayatında aile yapısına çok önem verir. İşinizde iyi olmanız için önce evinizde huzurunuzun olması gerekir. Başarılarını takip ettiğim birçok işadamı var ama *idol olarak babamı örnek alıyorum. Rahmetli dedem Hacı Sabancı'yı örnek alıyorum. Kendisi de bütün hayatını ailesine, işine, Adana'ya adamış.*



M/V Densa Eagle. Kaynak: Densa (Marinsa)arşivi.

Ben 6 hatta 7 yaşıma kadar Adana'da yaşadım, babam yıllarını geçirdi, dedem zaten hayatını orada geçirmiş. Bir yatırım fırsatı çıkarsa Adana'da yatırım yapabiliriz.

TÜSİAD'a 2010'dan beri üyeyim. En genç üyeyim. TÜSİAD'ın yeri benim çok farklı. Babam orada başkanlık yaptığı için özellikle çok önemli. Ben TÜSİAD'a daha fazla zaman ayırmak istiyorum. O çorbada benim de bir tuzum olabilirse ne mutlu bana. İnşallah, elimden geldiğince katkı sağlamaya, faydalı olmaya çalışacağım."

1987 yılında İstanbul›da doğduğunu belirten Hacı Sabancı yaşam öyküsünü şöyle anlattı; "Liseyi Fransız St. Benoit Lisesi'nde okudum. 2009 yılında Amerika'da Tufts University'de ekonomi eğitimimden sonra Cass Business School'da finans ve denizcilik master programını tamamladım.

Eğitim yıllarının ardından Densa Denizcilik Yönetim Kurulu Üyesi olarak iş hayatına atıldım. Aynı zamanda Densa Holding Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı, Hayat Tekstil Yönetim Kurulu Üyesi ve Electroworld Yönetim Kurulu Üyesi olarak görev yapıyorum.

TÜSİAD'ın halen en genç üyesiyim. Beşiktaş Spor Kulubü'nde de kongre üyesi olarak yeralıyorum."

Bir geminin devir teslim öyküsü- Densa Crocodile

Densa Denizcilik Yönetim Kurulu Başkanı Ömer Sabancı, yeni gemileri Densa Crocodile'yi teslim almak için Ocak 2015 son haftasında ailesiyle birlikte Güney Kore'ye Hhi Gunsan Tersanesindeki törene gitmişti.



M/T Densa Crocodile. Kaynak: Densa (Marinsa) arşivi.

Hyundai Günsan tersanesi'nde inşa edilen 106,000 dwt.'luk ürün tankeri M/T Densa Crocodile"in denize indirilme törenine, Densa Yönetim Kurulu Başkanı Ömer Sabancı ve eşi Arzu Sabancı, Başkan Yardımcısı Demet Sabancı Çetindoğan, Yönetim Kurulu Üyeleri Cengiz Çetindoğan, ve Hacı Sabancı ile geniş bir davetli grubu katıldılar.

2015 yılında Densa - Marinsa

2009 yılında bir gemiyle başladığı operasyonu kısa sürede 21 gemilik filoya taşıyan Densa Denizcilik, 2015 yılına gelindiğinde portföy değerinde 1 milyar dolar sınırını aştı.

Basına intikal eden haberlerde Halka açılmayı da planlayan Densa'nın gönlünde New York borsası yatıyordu.

Ömer Sabancı ile kız kardeşi Demet Sabancı Çetindoğan'ın yüzde 50'şer ortaklıkla 2008 krizi bitiminde dünya deniz ticareti piyasasında fırsat görerek kurduğu denizcilik şirketi Densa, 2010 sonrasında attığı hızlı adımlarla filosunu 2015 yılında filoyu 22 gemiye çıkarmıştı. Son gemi alımıyla birlikte operasyonunun büyüklüğünü 1 milyar dolar seviyesine taşıdı.

Marinsa filosu daha da büyümelidir.

"Densa Alligator" isimli ürün tankerinin töreni için Seul'e giden otobüste Türkiye'nin Seul Büyükelçisi Mustafa Naci Sarıbaş, Densa Holding Yönetim Kurulu Başkanı Ömer Sabancı ile eşi Arzu Sabancı, Densa Holding Başkan Yardımcısı Hacı Sabancı, Densa Denizcilik Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Demet Sabancı Çetindoğan, Densa Genel Müdürü Cemil Gücüyener ve Densa CFO'su Cüneyt İlçöl vardı.

Törene HHI firmasının tepe yöneticileri de katılırken, *"Densa Alligator"* adlı geminin finansmanını üstlenen Credit Suisse'in gemi finansmanı direktörü Regis Caze ile Hacı Sabancı'nın çocukluk arkadaşları Osman Geylan, Selahattin Aksoy ve Sinan Ekincioğlu da bulunuyordu.

Ömer Sabancı "İlk gemimizi 2010'da almıştık. 21 gemilik filomuzun değeri 1 milyar doları buldu. Toplam kapasitemiz de *1.7 milyon tona ulaştı. Densa Denizcilik* filosunun 23'üncü üyesini sipariş etmek üzere sabırsızlanıyorum. *Ama oğlum Hacı Sabancı ve Genel Müdürümüz Kaptan Cemil Gücüyener Bey finansmanı çözmeden siparişi vermemizi doğru bulmuyor '23 uğurlu sayım' desem de onlar frenliyor"* demiştir.

Ömer Sabancı bir müteşebbis olarak geleceğe dönük neler söylüyor.



Desna (Marinsa) Yönetim Kurulu Başkanı Ömer Sabancı 106,000 dwt.'luk "Densa Crocodile" isimli ürün tankerinin teslim töreninde. Tarih- 30 Ocak 2015. Güney Kore- Hyundai Heavy Industries.

Kuzeni Demir Sabancı ile ortak çalıştıklarını belirten Ömer Sabancı şu açıklamayı yaptı; "Electroworld'de ortaktık. Oradan çıktık. Havacılık şirketi Döysa'da ortağız. Orada 2 iş jeti sayısını 1'e indirdik. Bir de plastik enjektör işimiz var. Denizcilikte de kız kardeşim Demet Sabancı Çetindoğan ile ortağız.

Yeni sektörlere bakıyoruz. Bazı teklifler de alıyoruz. Yeni işlere artık kendimiz gireceğiz. Ortaklık düşünmüyoruz. Bunlardan biri enerji sektörü olabilir."

Sabancı Holding ve bağlı şirketlerindeki hisselerini satmayan Ömer Sabancı, "Sabancı Holding ve Akbank'ta ben, annem ve kız kardeşim hissedarız. Hiç hisse satmadık, satmayı da düşünmüyoruz. Holding toplantılarına gitmiyoruz. Sabancı Holding de, Akbank da gayet iyi yönetiliyor. Hissedar olarak durumdan memnunuz." dedi.

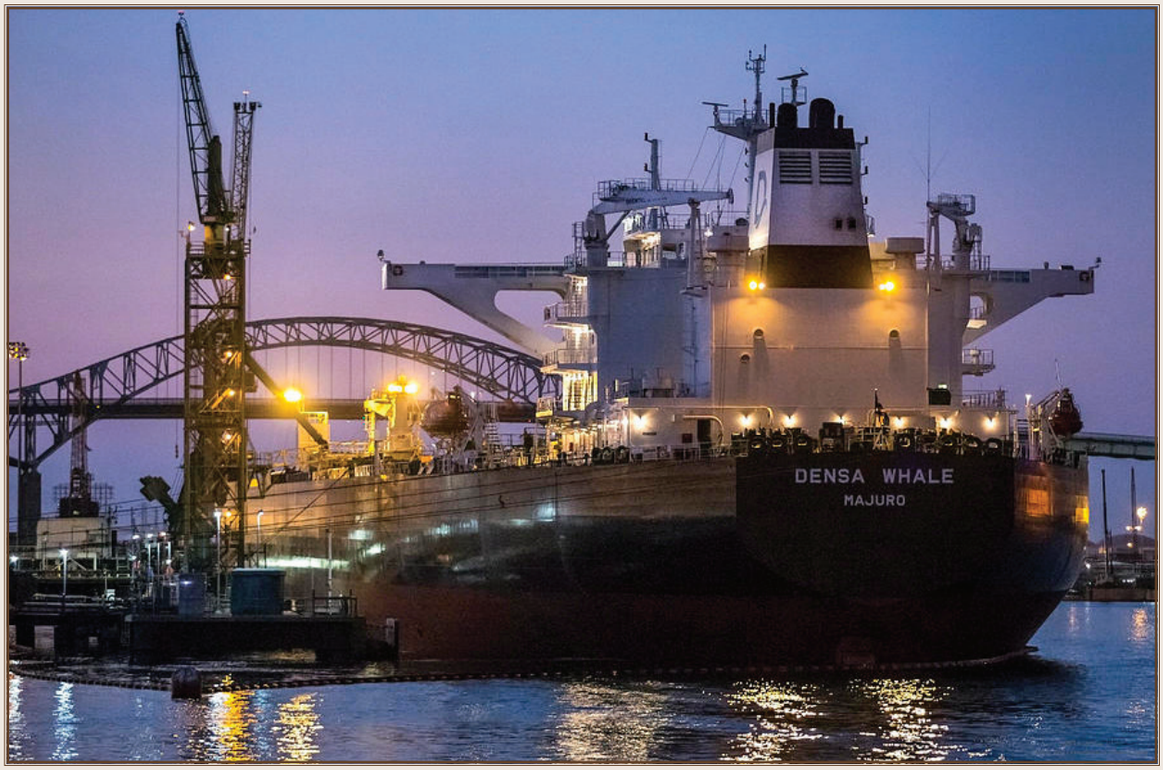
Densa Denizcilik AŞ'den Marinsa Denizcilik AŞ'ye

2009 yılında Densa Holding'e bağlı Densa Denizcilik AŞ. adıyla faaliyete geçen grubun denizcilik şirketi 2012 yılında bir isim değişikliğiyle resmî adı "Marinsa Denizcilik AŞ." olarak yenilenmiştir.

Marinsa, Densa'nın devamıdır ve kurulduğu günden beri dökme yük gemileri için ticari, teknik, personel, sigortalar, ikmal, ISM, vs gibi hususları bünyesinde ihtiva edecek şekilde komple işletmecilik hizmeti sunmaktadır.

Tankerler için ise sadece ticari işletmecilik ile ticari operasyon hizmetleri sunmaktadır.

İşletmeciliği yapılan gemiler, 2 adet beheri 180.000 dwt cape size, 2 adet beheri 83.000 dwt kamsarmax, 8 adet beheri 55.000 – 59.000 dwt arası tonajlarda supramax, 6 adet beheri 36.500 dwt handysize, 2 adet beheri 158.000 dwt suezmax tanker ve 2 adet beheri 106.000 dwt LR2 olmak üzere toplam 22 adet ve yaklaşık 1.730.000 dw tondur.



M/T Densa Whale

Marinsa Denizcilik Genel Müdürü Kaptan Cemil Gücüyener

1953 Samsun doğumlu olan Kaptan Cemil Gücüyener 1971 Haydarpaşa Lisesi, 1975 Yüksek Denizcilik Okulu, 1983 Norveç Denizcilik Akademisi mezunudur.

Deniz Nakliyat T.A.Ş, Sönmez Denizcilik, Cerrahoğulları Denizcilik firmalarına ait muhtelif tonajlardaki kuru yük dökme yük gemileri ile suezmax, VLCC, ULCC ve ürün tankerlerinde ikinci kaptanlık ve kaptanlık yapmıştır.

1988-1992 yılları arasında Genel Denizcilik, 1992-1998 yılları arasında Endo Denizcilik isimli firmalarda Genel Müdür olarak görevler üstlenen Kaptan Cemil Gücüyener 1998-1999 yılları arasında ortak olarak kurduğu Finansal Danışmanlık firmasında kurumsal finansman, denizcilik finansmanı, Eximbank finansmanı konularında çalışmalarını sürdürmüştür.

Deniz Nakliyat T.A.Ş'de, 2000 - 2003 ve 2005 - 2008 yılları arasında iki dönem Genel Müdür olarak görev yapmıştır.

2003 - 2005 yılları arasında ise İstanbul'da faaliyetini sürdüren finansal danışmanlık ve aracılık yapan Medfin isimli firmada kredi pazarlama ve gemi alım satımı görevini üstlenmiştir.

2008 - 2009 yılları arasında Ünlü Group bünyesinde Koordinatör olarak hizmet etmiştir.

2009 Mart ayından bu yana Marinsa Denizcilik AŞ. Genel Müdürü olarak görevini sürdürmektedir.

TURGAY CİNER



Hüsnü Ciner ve Naciye Ciner'in oğlu olan Turgay Ciner, 1 Mart 1956 Hopa doğumludur. Artvin ili Hopa ilçesi Kuledibi Mahallesi nüfusuna kayıtlı olan Turgay Ciner'in eşi Ayşe Mevhibe Çağlayan'dır.

24 Mayıs 1957 doğumlu Ayşe Mevhibe Çağlayan, Kemal Çağlayan ve Payidar Çağlayan'ın kızıdır. Turgay Çiner ve Ayşe Mevhibe Ciner'in çocukları Kadıköy Nüfusuna kayıtlı 30 Ocak 1984 doğumlu Atilla Ciner'dir.

Turgay Ciner'in babası Hüsnü Ciner hemen tüm Anadolu ailesinin maruz olduğu yokluklar içersinde olan mütevazi bir yaşam mücadelesindeyken amcası Mehmet Ciner'in, Niksar'daki kuyumcu dükkanı bulunuyordu. Hüsnü Çiner bir süre amcasının kuyumcu dükkanında çalışmıştır. 30 yaşına geldiği 1938 yılında Naciye Hanım ile evlendi; ikisi kız dördü erkek olmak üzere altı çocukları dünyaya geldi.

1940'ta tekrar Hopa'ya döndü; kamyonla taşımacılık yaptı. 13 yıl bu işi yaptıktan sonra taşımacılığı bırakıp otomobil yedek parçaları alım-satım işiyle uğraştı. 1957'de ailece İstanbul'a taşındılar. 1964'te vefat etti. İşin başına ağabey Yener Ciner geçti.



Hüsnü Ciner'in Hayatı;[34]

1908 yılında Hopa´da doğdu. Dört erkek kardeşten ikincisidir. Babasının adı Ahmet, annesinin adı Pembe'dir. Babası genç yaşta vefat ettiği için çocukluk ve gençlik yıllarını amcası Mehmet Bey´in yanında geçirmiştir.

Amcası Mehmet Ciner Bey, Niksar´da kuyumculuk mesleğiyle uğraşmaktaydı. Askerliğini bitiren Hüsnü Ciner, amcasının oğlundan kuyumculuk zanaatını öğrendi.

34) Kaynak- Hüsnü Ciner İlköğretim Okulu web sayfası.

1938 yılında Naciye Hanım ile evlenen Hüsnü Ciner'in bu evliliğinden ikisi kız dördü erkek olmak üzere altı çocuğu dünyaya geldi. 1940' ta tekrar Hopa'ya dönen Hüsnü Ciner kuyumculuk mesleğini bırakarak aldığı bir kamyonla taşımacılık yapmaya başladı. 13 yıl bu işi yaptıktan sonra taşımacılığı bırakıp otomobil yedek parçaları alım-satım işiyle uğraşmıştır.

Hüsnü Ciner son derece istekli olmasına rağmen, imkânsızlıklar yüzünden öğrenimini tamamlayamamıştır. Hayatında birçok zorlukla karşılaşan Hüsnü Ciner, her türlü zorluğun eğitimle aşılacağına inanıyordu. Onun bu düşüncesi, çocuklarına daha iyi bir öğrenim ve eğitim imkânı sağlamak için Hopa'daki arazilerini satarak 1957 yılında İstanbul'a gitmesine neden oldu.

İstanbul'da ilk evleri Kartal Papatya Sokak. No: 10 Dragos, Cevizli adresindeydi.

Hüsnü Bey İstanbul´da aynı işi yapmaya devam etti. Biryandan ticaretle uğraşırken öte yandan oğullarının katkısıyla maddi durumu iyi olmayan birçok öğrenciye burs vermekte, birçoğuna da manevi destekte bulunmaktaydı. Hüsnü Ciner´in sarfetmiş olduğu bu gayretleri, özellikle oğlu Turgay Ciner'in büyük başarıları sayesinde birçok öğrencinin tahsillerini tamamlamasına büyük etki etmiştir.

Hayattaki bütün başarısızlıkların iyi bir öğrenim alınmamasından kaynaklandığına inanan Hüsnü Ciner, imkânı olan herkesin eğitim - öğretim görmekte olan öğrencilere yardımcı olmasının gerektiğini savunmuştur. Kendi öğrenimi yarım kaldığı halde mücadelesini bırakmayıp ömrünü eğitim gönüllülerine örnek olacak şekilde harcayan Hüsnü Ciner, 56 yaşındayken Hopa'da vefat etmiştir.

Hamit Ciner, Mustafa Ciner ve Hüsnü Ciner'in amcasıydı. Komiser Niyazi Ciner ve İlhan Ciner'in Babası Hamit Ciner 27 Ocak 1964 günü vefat etti. Cenazesi Üsküdar İskele Camii'nde kılınan ikindi namazını müteakiben Karacaahmet Mezarlığında defnedildi. Lise öğrenciliğinde çay ocaklarında çıraklık yapmış olan Turgay Ciner, ticari yaşama üniversite yıllarında atılarak 7 Mart 1978'de İstanbul Talimhane'de, Şehit Muhtar Cad. No:56/a Taksim adresinde bir dükkan kurmuştur.

28 yaşında İstanbul Talimhane'de bulunan dükkanında kardeşi Tuncer Ciner ile 1984 yılında Almanya'dan Mercedes otomobil ithal etmeye başlaması ilk önemli ticari girişimidir. 1988 yılında 32 yaşına geldiğinde Anadolu Endüstri Holding'in ortaklarından Osman Yazıcı ile birlikte Yazeks'i kurarak ortak iş yapmaya başlamış, Anadolu Endüstri'nin Irak'taki taahhütlük işlerini devralarak 1990 yılına kadar Irak'ta anahtar teslim işler yapmıştır. Körfez Krizi ile birlikte Rus pazarına yönelen Ciner, Rusya'dan televizyon ekipmanları ithal edip Türkiye'de monte edip satmaya başladı. Ayrıca aynı bölgede tekstil yatırımlarına girmiş ve Özbekistan'da devlet için anahtar teslim entegre tekstil fabrikaları kurmaya başlamıştır. Türkiye'de ise Ceyhan'daki Ceytaş İplik Fabrikası'nı 1993 yılında İş Bankası'ndan satın alan Turgay Ciner, böylece tekstil sektörüyle tanıştı. 1994 yılında Bezmen Grubu'na ait Mensucat Santral'i satın aldı ve adını Taç Santral olarak değiştirdi. Tuncer Ciner'in sahibi olduğu Park Grubu'nun Adana dışında Özbekistan'da da tekstil tesisi bulunmaktadır. Turgay Ciner, iç giyim tekstil sanayiinin öncü ismi Cüneyt Ayral'dan Penyelüks'ü satın almıştır. Sanayi ve ticaret alanındaki yatırımlarına devam eden Turgay Ciner 1995 yılında özelleştirilen Havaş'ın (Hava alanları Yer Hizmetleri A.Ş.) yüzde 60'ını, 1998'de ise tamamını 36 milyon dolara satın almıştır. 1997 yılında İsviçre Havayolları Swissair ile işletme ortaklığına gitmiştir.

1998 yılında kalan yüzde 40 hissenin özelleştirilmesi için açılan ihalede de en yüksek teklifi 27.1 milyon doları veren Turgay Ciner Havaş'ın tamamına sahip olmuş, daha sonra Havaş'ın yüzde 40'ını İsviçreli Swissport Int.'e satmıştır.

Turgay Ciner'in sahibi olduğu Park Express ve Swissair'in kurduğu iç hat şirketi Corssair, THY ile ortak içhat şirketine sahiptir.

Ciner Grubu, enerji sektöründeki yatırımlarından biri olan Çayırhan Termik Santralı'nın işletme devrini alan Park Holding, tekstil sektöründeki yatırımlarını, enerji, madencilik ve turizme yönlendirmiştir.

Turgay Ciner'e ait Park Holding kuruluşlarından Park Plaza Hotel ile Alman Dorint Hotels zinciri işbirliği anlaşması yapmasıyla otelcilik alanındaki önemli bir işbirliği daha tesis edilmiştir.



Turgay Ciner 20 Ekim 2011'de düzenlenen Medya Yöneticileri toplantısında Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'la.

Forbes Dergisi'nin aynı süreçte açıkladığı "Dünya Dolar Milyarderleri" listesinde Turgay Ciner de yeralıyordu. Medya sektörüne girmesi ise Sabah Grubu'na 1998 yılında ortak olması ile başlamıştır. Ciner Grubu, daha sonra Kanal Türk'ü alma girişimi sonuç vermeyince Kanal 1 ve Haber Türk TV kanallarını satın almıştır. Habertürk Gazetesi ile de medya sektöründe kalmaya devam eden Turgay Ciner, maden sektörüne de önemli yatırımlar yapmaya devam etmiştir. Cemiyet yaşamında hemen her Karadeniz insanında görülen futbol tutkusu nedeniyle Turgay Ciner Beşiktaş'lı kimliğiyle de tanınmaktadır.

Michael Bloomberg, iş ortakları Ciner Grubu Başkanı Turgay Ciner ve Ciner Medya Grubu Genel Direktörü Didem Ciner ile İstanbul'da bir araya geldi. Dünyaca ünlü finans terminali, haber ajansı ve televizyonun kurucusu olan Michael Bloomberg, Türkiye'deki iş ortağı Ciner Grubu'nu ziyaret etti. Ciner Grubu Başkanı Turgay Ciner ve Ciner Medya Grubu Genel Direktörü Didem Ciner ile görüştü. Bloomberg, "İstanbul finans merkezi sizsiz olmaz. Katkınız büyük" dedi.



Medya alanındaki yatırımları nedeniyle Ciner Grubu ekonomi odaklı uluslararası haber ajanslarıyla işbirliğine gitmiştir. Bu faaliyetlerinden biri Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Özel Temsilcisi, eski New York Belediye Başkanı ve ekonomi odaklı haber ajansı Bloomberg'in kurucusu Michael Bloomberg'in İstanbul'da Türkiye'deki iş ortağı Ciner Grubu'nu ziyareti olarak hatırlanmaktadır. Ciner Grubu ile 2010 yılında Türkiye'de Bloomberg HT kanalını kuran Michael Bloomberg iş ortakları Ciner Grubu Başkanı Turgay Ciner ve Ciner Medya Grubu Genel Direktörü Didem Ciner ile yaptığı sohbetlerde, İstanbul'un gittikçe büyüyen ve finansal piyasaları gelişen bu coğrafya için önde gelen bir finans merkez olabileceği görüşünü ifade etmişti.

33 milyar dolarlık servetiyle dünyanın en zengin 13. işadamı olan Michael Bloomberg, BM Özel İklim Temsilciliği görevine de sahip bulunuyordu.

Ciner Grubu'nun temelleri 1978 yılında atıldı.

Temelleri 1978 yılında atılan Ciner Grubu; misyon ve vizyon olarak resmi web sitesinde belirtildiği üzere; ana faaliyet konusu olarak madencilik, enerji, medya ve denizcilik sektörlerinde faaliyet göstermektedir. Faaliyet gösterdiği sektörlerde Türkiye'nin en büyük gruplarından biridir. Türkiye'nin en büyük grubu olmayı ve ülkenin ekonomik, sosyal ve kültürel gelişimine ve geleceğine katkı sağlamayı hedeflemektedir.

İstanbul Sanayi Odası tarafından her yıl açıklanan "Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu" arasında Ciner Grubu her yıl yer almaktadır.

Ciner Grubu'nun vizyonu içinde ifadesini bulan; "50 BİN 50", yani *"50 bin kişilik iş gücüne ulaşılması ile 50 eğitim kurumu inşası ve Milli Eğitim'e devri"* hedefi çerçevesinde, sayıları her yıl artan modern eğitim kurumları inşa ettirilerek, Türk Milli Eğitimi'nin hizmetine sunulmaktadır.

Ciner Grubu halen; *Ciner Enerji ve Madencilik Grubu; Park Termik, Park Teknik, Eti Soda, Park Teknik, Park Elektrik, Silop Elektrik, Park Toptan Elektrik, Konya Ilgın Elektrik, Kazan Soda Elektrik*.

Ciner Medya Grubu; HaberTürk Gazetecilik ve Matbaacılık, C Yapım Filmcilik, Habertürk Bloomberg HT, Show TV.

Ciner Ticaret, Sanayi ve Hizmet Grubu; Park Holding, Ciner Hava Taşımacılığı A.Ş., Park Tıp Sağlık, Havaş turizm, Lares Park Hotel (İstanbul), Park Denizcilik, Denmar Depoculuk, Park Sigorta, Park İnşaat, Park Cam, Ciner Denizcilik, Ciner Gemi.

Ciner Medya; Ciner Yayın Holding, Gazete Habertürk, Ciner Medya Yatırımları şirketlerinden oluşmaktadır.

Ciner Grubu'nun dev yatırımına uluslararası ödül

Cumhurbaşkanı Süleyman Demirel eğitim hizmetlerine katkıda bulunan Turgay Ciner'e Aralık 1999'da "Üstün Hizmet Madalyası" vermişti

Forbes Dergisi tarafından her yıl açıklanan 'Dünyadaki Dolar Milyarderleri' listesine Mart 2002' de Turgay Ciner'in de katılımıyla 6 Türk girdi. Bill Gates yine dünyanın en zengin adamı konumunu korudu. Bu yıl 445 dolar milyarderinin yer aldığı listede, Türk milyarderler 87 ile 445'inci sıralar arasında bulunuyordu.

Buna göre Türk müteşebbisler arasındaki sıralama da şöyle gerçekleşmişti; 4 milyar dolarla 87'nci sırada Mehmet Emin Karamehmet, 3.3 milyar dolar ile 112'nci sırada Sakıp Sabancı, 2.5 milyar dolar ile 157'nci sırada Ferit Şahenk, 2.3 milyar dolar ile 180'inci sırada Rahmi Koç, 1.3 milyar dolar ile 351'inci sırada Kemal Uzan ve 1 milyar dolar ile 445'inci sırada Turgay Ciner yeralmaktaydı.

Türk - Amerikan İşadamları Derneği (TABA AmCham) Eylül 2002'de Ritz Carlton Oteli'nde düzenlenen gecede Turgay Ciner'e, iki yılda bir Türkiye ve ABD arasındaki ilişkilerin geliştirilmesine katkıda bulunan ve Türkiye için yararlı hizmetler gerçekleştiren işadamlarına verilen 'Başarı Ödülü'nü verdi.

2014 yılında ise sanayici kimliğiyle Turgay Ciner'e çok anlamlı bir ödül daha tevcih edildi; Ulusal ve uluslararası alanda başarıları nedeniyle Ciner Grubu'na verilen ödüller arasında 1.3 milyar dolarlık Kazan Soda Külü ve Elektrik yatırımı, 2014 en iyi proje finansman kredisi ödülü büyük bir onur belgesi olmuştur.

Türkiye'de ilk kez, bir sanayi kuruluşu sektöründe dünyanın en büyüğünü inşa etmeyi üstlenen Ciner Grubu'nun Ankara Kazan'daki 1.3 milyar dolarlık Soda Külü Üretim ve Doğalgaz Çevrim Santralı yatırımı, "2014'ün en iyi proje finansman kredi anlaşması" ödülünü aldı.

Projeyi finanse eden bankalar konsorsiyumunda, varlıkları bakımından dünyanın en büyük bankası Çinli ICBC, Çin Eximbank ve Deutsche Bank yer almaktaydı. Çin İhracat Kredisi Sigorta Şirketi Sinosure ise projeye verilen finansman kredisini sigortalamıştır.

Kazan Soda Külü Üretim ve Doğalgaz Çevrim Santralı, bir Türk grubunun hem Çin hem de uluslararası piyasalardan birlikte finansman sağladığı ilk kredi olma özelliğini de taşımaktadır.

Ciner Grubu'nun iştiraki Kazan Soda Elektrik Üretim A.Ş'nin kullanıcısı olduğu proje finansman kredisi, 4 yılı inşaat aşaması ve 9 yılı geri ödeme için olmak üzere toplam 13 yıllık vadeyi kapsıyordu. Proje, TFR Awards'a Deutsche Bank ve ICBC tarafından ortaklaşa aday gösterilmiştir.

Elektrik ve Su Tüketimi Üçte Bir Düşük Olacak

Doğal soda külü dünyada en çok talep gören 10 element arasında yer alıyor. En başta cam, deterjan ve gıdada kullanılan sodyum bikorbonat üretiminde faydalanılıyor. Çevreye duyarlı teknolojilerde su, atık su ve baca gazı arıtmasında kullanıldığı için kritik önem taşıyor.

2,200 kişiye istihdam sağlayan tesis sentetik soda külü de üretilebiliyor, ancak Kazan'da tronadan doğal soda külü üretileceği için üretimde elektrik ve su tüketimi sentetiğe göre üçte bir düşük olacaktır.

4.4 Milyon Tonla Limana En Yakın Üretici Olacak

Armatörlük dünyasını yakından ilgilendiren bir yük bölgesi olması nedeniyle de Kazan Soda Elektrik A.Ş üzerinden yapılan yatırım devreye girdiğinde, Eti Soda'yla birlikte Ciner Grubu'nun toplam soda külü üretimi 4.4 milyon tona çıkacak. Böylelikle Türkiye ve Ciner Grubu dünyanın en büyük soda külü üreticisi olacak. En yakın rakibiyle arasındaki fark 400 bin tona ulaşacak. Ciner Grubu sektörde dünyanın en büyük üreticisi olmanın yanı sıra bir limana en yakın üretici olma özelliği de taşıyacaktır.

En yakın olanı limana 3.000 kilometre uzaklıkta.

Halen dünyada en büyük üretim, ABD'nin Wyoming Eyaleti ve Çin'de yapılıyor. Ancak bu iki ülkedeki trona yatakları en yakın limana ortalama 3 bin kilometre uzaklıkta bulunuyor. Ankara'nın diğer iki üretim merkezine oranla limanlara daha yakın olmasının müşteriler açısından navlun maliyetini düşürücü etkisi bulunuyor. Böylelikle dünyanın en büyük doğal soda külü üreticisi olacak olan Türkiye, dünya pazarının yüzde 89'una ulaşmada büyük bir avantaj yakalayacaktır. Her yıl Türkiye'nin en yüksek vergi ödeyen grupları arasında yer alan Ciner Grubu'nda hali hazırda 9 bin 700 kişi istihdam edilmektedir.



Ciner Enerji ve Madencilik Grubu enerji üretimi yatırımlarından birini de Silopi Termik Santrali oluşturmakta.

Armatör olarak Turgay Ciner Türkiye'de birinci sırada

2015 yılında yapılan bir değerlendirmeyle Ciner Denizcilik Yönetim Kurulu Başkanı Turgay Ciner ilk on armatör listesinde birinci sırada yeralmıştır

Ciner Denizcilik San. ve Tic. A.Ş. Türkiye'de kurulmuş bir şirkettir ve genel merkezi İstanbul Üsküdar'da bulunmaktadır.

Şirketin dökme yük ve tanker gemilerinden oluşan zengin çeşitlilikte bir filosu vardır. Türk Armatörleri Tarihi C-V için Turgay Ciner maddesini hazırlamakta olduğum Nisan 2016 tarihinde Ciner Denizcilik filosunda 16 adet dökme yük ve 2 adet de tanker gemisi bulunmaktaydı.

Bütün gemiler, Kore ve Çin'de, Ciner Denizcilik San. ve Tic. A.Ş.' nin varolan piyasa kurallarına ve son teknolojik gelişmelere uygun olduğunu düşündüğü ticari ve teknik özelliklere sahip A sınıfı tersanelerde yaptırılmaktadır. Filonun toplam taşıma kapasitesi 1,153,000 tondur. Özellikle dökme yük gemileri bu oranın yaklaşık %72 sini sağlarken tanker gemileri takriben bu oranın %28'ini karşılamaktadır.



Ciner Denizcilik baca forsu insanın önemini resmetmekte.

Ciner Denizcilik adına 2013 yılında sipariş edilen inşa edilen 4 konteyner gemisi için yeni seri Post Panamax serisi ana makine olarak Wartsila X92 tercih edildi.



Ciner Grubu adına Ciner Denizcilik CEO'su Vassilis Papakalodoukas ile Wärtsila Switzerland Genel Müdürü ve Başkan Yardımcısı Martin Wernli 9 Aralık 2013'de HHIC - Hanjin Heavy Industries & Construction Gemi İnşa Tersanesi'ne sipariş edilmiş olan 4 adet 9000 teu kapasiteli konteyner gemisine ait ana makinelerine ait sözleşme töreninde. Kaynak-World Maritime News.

Vassilis Papakalodoukas

2012 yılında LR Horizons[35] muhabirinin Ciner Denizcilik Grubu CEO'su *Vassilis Papakalodoukas* ile yaptığı röportajda Ciner Grubu Başkanı Turgay Ciner'in armatörlüğü ve dünya deniz ticaretini nasıl değerlendirdiği ana başlıklarıyla verilmekte.

Bu röportajda Ciner Grubu Başkanı Turgay Ciner'in genel olarak deniz tutkusu nedeniyle armatörlük yatırımına girmek amacıyla ilk değerlendirmelerinin 2005-2006 yıllarında ağırlık kazandığı belirtilerek şöyle devam edilmekte; *"Turgay Ciner ve Ciner Grubu ekibi markette görülen aşırı olumlu havanın kısa ömürlü olacağı görüşüyle beklemeyi tercih ediyorlar. Üç yıl sonra, yani 2009'dan itibaren gemi fiyatları düşmeye başladığı bir süreçte Turgay Ciner ve ekibi harekete geçiyor ve Ciner Denizcilik ve Tic.A.Ş. kuruluyor.*

Benim davet edilerek Ciner Grubu'na katılmamın nedeni budur. İlk adımda Güney Kore Tersanelerine dört adet Handysize kuru dökmeyük gemisi siparişi verdik.

İkinci el gemi satış fiyatları yeni inşa gemilerden yüksekti ve yeni gemi siparişi verilmesi halinde bir yıl sonrasına veya hatta daha sonrasına takvim belirtiliyordu. Biz yeni gemi siparişi vermenin mevcut pazardaki gemilere kıyasla çok daha doğru bir seçim olacağına karar verdik.

35) Röportajın tam metnini okumak için; Why Turgay Ciner struck as the market plunged-LR's Communications Specialist Annita Atargias speaks to Ciner CEO Vassilis Papakalodoukas, LR's Horizons Mayıs 2012.

Sipariş ettiğimiz gemiler daha yüksek dwt'e karşılık göreceli olarak daha fazla yükleme hacmine sahipti. Benzerlerine nazaran daha az yakıt kullanıyordu. Teknik ve ticari özellikleri de eklediğimizde yeni gemi siparişi vermemizin 2009'da dünya denizlerindeki benzer gemilere nazaran nekadar avantajlı olduğumuzu ortaya çıkardı.

Handysize markette gemilerimiz için Pasifik bölgesinde dünyanın en büyük Handysize gemi işletmecisi/kiralamacısı sayılan Hong Kong'lu bir firmayla anlaşma yaptık. Kısa bir süre sonra Ciner Denizcilik adına Güney Kore Tersanelerine dört adet Kamsarmaxes kuru dökmeyük gemisi daha siparişi verdik. Ardından bir diğer gemi tipine yöneldik ve çok elverişili fiyata, çok yüksek teknik ve ticari avantajları içeren iki Suezmax ham petrol tankeri yanında 2009 fiyatı seviyesinde dört Handysize kuru dökmeyük gemisi siparişi verdik.



Ciner Denizcilik Grubu CEO'su Vassilis Papakalodoukas.

Türk deniz ticaret filosunu elinde tutan armatörlük şirketleri kavramında Türk Deniz Ticaret filosu dünya sıralamasına göre henüz küçük bir yüzdeye sahip bulunmakta. Bununla birlikte Türkiye'de Ciner Grubu gibi bu sektöre sıcak bakan ve yatırımlar yapan çok güçlü sanayi gruplarının bulunması çok önemli bir avantaj demektir. Bir ileri kademede LNG -Doğal gaz tankerleri pazarında yerimizi almak isteriz. Bu bağlamda biz finansman açısından da hazırız. Ancak bu sektör aynı zamanda çok ciddi altyapı yatırımlarını gerekli kılmakta. Bu nedenlerle temkinli olmak zorundayız."

Ciner Denizcilik tarafından 2013 yılında Hanjin Tersanesi'ne sipariş ettiği 4 adet, 9,040 teu taşıma kapasitesine sahip konteyner gemilerinden üçüncüsü olan, *M/V Hanjin Switzerland* isimli konteyner gemisi, 1 Mart 2016'da Ciner Denizcilik filosuna katıldı.



M/V Hanjin Czech

Her biri 80 milyon dolar ve toplam maliyeti 320 milyon dolar olan gemilerden üçüncüsü olan *M/V Hanjin Switzerland* 300 metre boyunda, 48 metre genişliğinde, 110,947 dwt. ve 9 bin 40 TEU taşıma kapasitesine sahip bulunmakta.

Ciner Denizcilik tarafından teslim alınan gemilerden ilki olan *M/V Hanjin Czech* ve *M/V Hanjin Hungary* isimli konteyner gemileri günlüğü 37,750 dolardan Hanjin Shipping'e 7 yıllığına kiralandı. M/V Hanjin Switzerland'dan sonra dördüncü gemi *olan M/V Hanjin Crotia* ise teslim tarihi ile birlikte, aynı kontrat üzerinden Hanjin Shipping'e süreli olarak kiralanacak. Bu gemiler bir Türk armatörünün sahip olduğu en büyük konteyner gemisi olma özelliğini taşımaktalar.



1 Temmuz 2014 günü Hanjin Heavy Industries & Construcions Tersanesi'nde 180.000 dwt'luk Capesizes Mehmed Fatih ve Vittoria gemilerinin sac kesme töreni.

Ciner Denizcilik San. ve Tic. A.Ş. kısa bir süre sonra gemi nakliyatı konusunda piyasayı en yakından takip eden şirket durumuna gelecektir. Şirket, dökme yük ve tanker taşımacılığı konusunda varlığını sürdürürken LNG ve diğer bazı özel pazarlara girmeyi hedeflemektedir.

Ciner Gemi Acente İşletmeciliği A.Ş., merkezi Türkiye'de olmak üzere 2010 yılında kurulmuştur. Şirket, 9 Temmuz 1956 tarihinde yürürlüğe giren 6762 sayılı kanun hükmü gereğince tescil ettirilmiştir.İstanbul'daki genel merkezden yönetilen şirket, charter ve ticaretle uğraşan kurumlara gemi kiralama hizmeti vermektedir.

Ciner Gemi Acente İşletmeciliği A.Ş. müşteriye gemi mürettebatı sağlama, geminin teknik, ticari, güvenlik ve muhasebe yönetimi, gemiye erzak ve yakıt alımı gibi konularda hizmet sunar. En son sunulan gemi işletmesi hizmetlerinden farklı olarak şirket Yeni İnşaat Danışmanlığı Hizmeti ve Yeni İnşaat Teknik Denetleme hizmeti de sunmaktadır.



2016 inşa 180.025 dwt'luk Capesize kuru dökme yük gemisi M/V Mehmet Fatih.
Fotoğraf - Atiye Akman



2016 inşa 180.025 dwt'luk Capesize kuru dökme yük gemisi M/V Vittoria.
Fotoğraf - Atiye Akman

Park Denizcilik Hopa Limanı

"Karadeniz'in dünyaya açılan kapısı" kabul edilen Park Denizcilik Hopa Limanı'nda yatırımlar hizmet gereklerine göre her geçen gün artarak devam etmektedir.

Hopa Limanı, 1997 yılından bu yana yılda ortalama 250 adet gemiye yükleme ve boşaltma hizmeti sunmuş olup yıllık ortalama 500.000 ton yükleme ve boşaltma hizmeti gerçekleştirmiştir.



Park Denizcilik Hopa Limanı.

Her biri 1000'er ton kapasiteli toplam 10 adet (10.000 ton) çelik konstriksiyonlu hububat depolama tesisleri bulunmaktadır. Uzaktan kumanda sistemli 2 x 150 ton/h boşaltma kapasitesine sahiptir.

Ayrıca yapılan ilave yatırımlarla boşaltma kapasitesi saatte 300 tona çıkartılan likit dolum tesislerinin bu kapasitesi ile tüm BDT (Bağımsız Devletler Topluluğu) ülkelerine dağıtım yapabilecek seviyeye ulaşılmıştır. Toplam 7 adet akaryakıt (sıvı dökmeyük) depolama tanklarının kapasitesi 38.000 m^3 tür.

Park Denizcilik, Orta Asya Cumhuriyetleri'nden dünyanın her tarafına sevk edilen pamuğun limanımıza gelmesini kolaylaştıracak imkanları sağlamakta, gerek iç piyasaya gerek alıcı firmaların göstermiş oldukları diğer ülkelere sevkini yapacak imkanları sunmaktadır. Bu alanda halen devam eden yatırımlarla Hopa Limanı, Doğu Karadeniz'e ekonomik yönden büyük katkı sağlamakta ve bölgenin dünyaya açılan kapısı olma özelliğini taşımaktadır.

Milli eğitim ve öğretim sistemine destek

Ciner Grubu, vizyonu ve misyonları gereği ülkemiz ekonomisine katkılarını her geçen gün artan yatırımları ile sağlayıp istihdam ettiği personel sayısını sürekli artırırken, bir taraftan

da özellikle başta eğitim olmak üzere ülkemizin sosyal ve kültürel gelişimine de katkılarını sürdürmektedir.

Bingöl depreminde hasar gören Çeltiksuyu Yatılı Bölge İlköğretim Okulu'nun 101 öğrencisine, Grup şirketlerinden Havaş'ın da girişimi ve sponsorluğuyla İstanbul/Maslak'ta bulunan Darüşşafaka okullarında eğitim ve rehabilitasyon programı uygulanmış ve öğretim yılı sonunda tekrar ailelerinin yanına gönderilmişlerdir.

Eğitim kurumları inşaatları

Tamamen gönüllü katkılarla yapılan ve 11 adedi tamamlanarak Milli Eğitim Bakanlığı'na teslim edilen eğitim kurumlarına öğrencilerin eğitimi için gerekli tüm ihtiyaçlar karşılanmış, Milli Eğitim Bakanlığı'nın projelerine uygun örnek ve modern eğitim tesisleri kurulmuştur. Ayrıca Afşin Turgay Ciner Teknik ve Endüstri Meslek Lisesi 2010 yılı içinde tamamlanmış ve eğitim için gerekli tüm ihtiyaçları sağlandıktan sonra hizmete sunulmuştur.



"Milli Eğitim kurumlarımızın sayısını tüm yurt sathında artırarak devam ettirmek ve 50 adet eğitim kurumu inşasını tamamlayarak Milli Eğitim Bakanlığı'mıza ve öğrencilerimize hediye etmektir" diyen Ciner Grubu Başkanı Turgay Ciner, Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'la törende.

Turgay Ciner başkanlığında ilk eğitim kurumu yatırımı 1999 yılında Hopa/Artvin'de babasının anısına inşa ettirdiği *"Hüsnü Ciner İlköğretim Okulu"* olmuştur.

Ciner Grubu'nun sosyal sorumluluk hedefi; İnşa edeceği Milli Eğitim kurumlarının sayısını tüm yurt sathında artırarak devam ettirmek ve 50 adet eğitim kurumu inşasını tamamlayarak Milli Eğitim Bakanlığı'mıza ve öğrencilerimize hediye etmektir.

Yapılan açıklama şöyledir; "Ülkemizde madencilik ve enerji sektörlerinde öncü kuruluş olmanın verdiği sorumlulukla, başta bu sektörlerimiz olmak üzere diğer iş alanlarındaki sektörlerin sorunlarına değişik alanlardaki katkılarla desteğimiz sürdürülmektedir.

Ciner Grubu, yine ülkemiz kültür hayatına katkılar kapsamında; araştırma ve inceleme içerikli kitapların sponsorluklarına da büyük önem vermektedir. Bu maksatla Türk havacılık yayınlarında, ülkemizdeki bir boşluğu doldurmak için, büyük inceleme ve araştırmaların mahsulü olan "Türk Havacılık Kronolojisi" adlı kitabı ve kitaba ait CD'yi Türk kültür hayatına katmış ve diğer yayınlarıyla da katmaya devam edecektir. Ayrıca Selanik'te bulunan Atatürk'ün doğduğu eve ait "Atatürk'ün Evi" adlı tanıtıcı bir kitap, evi ziyaret eden turistlere dağıtılmak üzere hazırlanarak, Selanik Başkonsolosluğu'muza hediye edilmiştir. Bu destek sürekli devam etmektedir.

Ciner Medya Grubu'na bağlı kuruluşlarımızın, sosyal sorumluluk kapsamında birçok örnek projeye sponsorluk yaptığı ve bu sponsorluklarının sayısının her geçen gün arttığı bilinmektedir."

YÜKSEL YILDIRIM



1960 Sivas doğumlu olduğunu belirten Yıldırım Şirketler Grubu'nun İcra Kurulu Başkanı (CEO)'su Yüksel Yıldırım yaşam öyküsünü şöyle anlattı; *"Samsun'da tamamladığım ilkokul, ortaokul ve lise öğreniminin ardından 1983 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi Makine Mühendisliği Bölümü'nden mezun oldum.*

Bir süre sonra öğrenime deva metmek amacıyla Amerika Birleşik Devletleri'ne gittim Oregon State University'de üniversite öğrenimine başladım. 1989 yılında ABD'deki Oregon State University'de Makine Mühendisliği alanında yüksek lisansımı tamamladım.

Aklım doktora yaparak üniversitede kalmaktı. Ancak doktora eğitimini yarıda bırakarak Kaliforniya'da konteyner vinçleri üreten Paceco Corporation'da beş yıl süreyle tasarım ve proje mühendisi olarak çalıştım. Bu yıllar boyunca mesleki açıdan ömrümce unutulmaz köklü deneyimler elde ettim.

"ABD'de geçen 10 yıllık öğrenim ve çalışma hayatının ardından 1993 yılında Türkiye'ye dönüş yaptım ve Samsun'da kurulu bulunan aile şirketimizin yönetimine katıldım.

Türkiye'nin o yıllarda büyük miktarlarda taş kömürü talebi bulunuyordu. 1993 yılında Rusya'dan doğrudan taş kömürü ithalatı ile ilk uluslararası ticareti gerçekleştirdim. Artık biz Yıldırım Şirketler Grubu'yduk ve daha büyük hedeflere yönelmemiz için Samsun'dan İstanbul'a intikal etmemizin zamanı gelmişti.

1997'de Yıldırım Şirketler Grubu merkezini İstanbul'a taşıdık."



Garip Yıldırım ve Zeycan Yıldırım çocukları (Soldan) Mehmet Yıldırım (Babasının kucağında olan), Yüksel Yıldırım (Ortada) ve Ali Rıza Yıldırım Samsun'daki yaşamlarında.

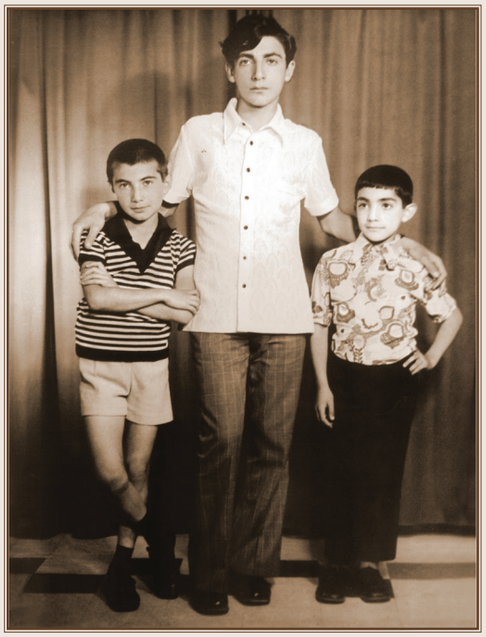
Yüksel Yıldırım ve eşi Maria Yolanda Harris'in Zeycan Rochelle Yıldırım adında kızları ve

Jasper Sinan Yıldırım adında bir erkek evlatları bulunmaktadır.

2000'li yıllarda Grup içinde yeni girişimlere öncülük eden Yüksel Yıldırım, 2008 yılında İsveç'te ilk uluslararası yatırımını hayata geçirmiştir.

Yüksel Yıldırım'ın uluslararası ticaret çalışmalarıyla Grup, merkezi İstanbul'da bulunan ve dünyanın 4 kıtasında, 21 ülkede, 11 farklı sektörde faaliyet gösteren küresel bir güç konumuna erişmiştir. Yıldırım Şirketler Grubu günümüzde, Türkiye'de metal ve madencilik, kömür ve kok, liman işletmeciliği, gübre, kimya ve denizcilik alanlarında lider şirketler arasındadır ve bu sektörlere yön veren küresel bir oyuncu olmuştur.

ABD'den Türkiye'ye dönüş



Ali Rıza Yıldırım (Ortada) kardeşleri Yüksel Yıldırım ve Mehmet Yıldırım'la.

Grup, 2008 yılından beri uluslararası arenada ses getiren krom madeni, ferrokrom tesisi ve liman satın almalarıyla büyümesini sürdürmektedir.

Yüksel Yıldırım, saygın sektörel yayın Lloyd's List tarafından denizcilik dünyasında ilk 50 global lider arasında listelenmektedir. Sektörün saygın araştırma ve danışmanlık kuruluşu Drewry'e göre liman işletmeciliğinde ilk 20 küresel liderden biridir. Krom sektöründe dünyanın en etkin ilk üç kişi arasındadır.

Yüksel Yıldırım, Yıldırım Şirketler Grubu'nun İcra Kurulu Başkanı (CEO) olarak görevini sürdürmektedir. Yıldırım Şirketler Grubu'ndaki sorumluluklarına ek olarak, Grup'un %24 hissesine sahip olduğu, dünyanın en büyük üçüncü konteyner taşımacılık şirketi CMA CGM Grup'ta Yönetim Kurulu Üyesi olarak yer almaktadır. Garip ve Zeycan Yıldırım Vakfı'nın Mütevelli Heyeti Üyesi olan Yüksel Yıldırım, ayrıca DEİK Türkiye-Kolombiya İş Konseyi Yürütme Kurulu Başkanıdır.

Yıldırım Şirketler Grubu

Yıldırım Şirketler Grubu hakkında da bilgi veren Yüksel Yıldırım şirketler grubunun hikayesini şöyle anlattı; Babam Garip Yıldırım'ın 1963 yılında Samsun'da kurduğu şirkete "*Garip Yıldırım ve Oğulları*" adını vermişti ve tüm güvencesi biz çocuklarıydık ve bizlerin geleceği için kurduğu bu küçük bir inşaat malzemesi şirketi ile ticaret yaşamına başladı. Şirket; kuruluşundan bu yana faaliyet alanını yeni iştiraklerle daima genişleterek endüstriyel çeşitliliği yakalamış, gösterdiği girişimcilik ve sürdürülebilir inovasyon sayesinde Türkiye'nin en hızlı büyüyen endüstriyel grupları arasına girmiştir.

Yıldırım ailesinin %100 sahibi olduğu özel bir şirket konumundaki Yıldırım Grup, 1990 yılından bu yana ailenin ikinci kuşağı olan Ali Rıza Yıldırım, Yüksel Yıldırım ve Mehmet YIldırım kardeşler tarafından yönetilmektedir. Bu şirket yapısı, sürdürülebilir büyümeyi yakalamak için üst düzey motivasyonun yanı sıra hızlı ve doğru karar verebilme kabiliyetini de beraberinde getirmektedir.



Yılport'un Japonya'da imal Ganrty Crane'leri limana getirilirken.

Yıldırım Grup, 1993 yılında Rusya'dan direkt olarak ithal etmiş olduğu taş kömürü ile ilk uluslararası ticaretini gerçekleştirmiştir. 15 yıl sonra, 2008 yılında İsveç'te ilk uluslararası yatırımını hayata geçirmiştir. Bu atılımları takiben Grup, merkezi İstanbul'da bulunan ve dünyanın 4 kıtasında, 21 ülkede faaliyet gösteren küresel bir güç konumuna erişmiştir. Böylece bünyesindeki şirketlerle dünya çapında toplam 10.000'den fazla kişiye istihdam

sağlamaktadır. 2004 yılından bugüne satın alma, modernizasyon ve iyileştirme projelerine 5 milyar ABD dolarının üzerinde yatırım yapılmıştır.

Metal ve Madencilik ve Kömür Madeni başta olmak üzere çok geniş sanayi alanlarında yoğun çalışmalarımız var.

Metal ve Madencilik birimi *Yılmaden Holding* bünyesinde dünyanın en büyük pazarlanabilir sert parça krom cevheri üreticisi ve Türkiye'nin tek yüksek kaliteli karbonlu ferrokrom üreticisi Eti Krom, maden arama şirketi *Yılkrom*, dünyanın en eski ferroalyaj üreticileri arasında yer alan *Vargön Alloys* (İsveç), dünyanın en zengin krom cevheri madenlerinden biri olan *Voskhod Chrome* (Kazakistan), Bağımsız Devletler Topluluğu'nun en modern ferroalyaj tesisi *Tikhvin Ferroalloy* (Rusya) yer almaktadır.



Yüksel Yıldırım Yılport'la gelecek yılların büyük atılımlarına hazırlanırken.

Kömür ve Kok Birimimizde Türkiye'nin en büyük ikinci parça kömür ithalatçısı *Yılyak*, Kolombiya'da kurulu kok üretim yatırım şirketi *Yılcoque*, Amerika kıtasının en büyük entegre kömür madenciliği projesi *YCCX* bulunmaktadır.

2010 yılında faaliyetlerine başlayan Yıldırım Enerji Holding bünyesinde 5 adet yeşil saha enerji santrali projesine yatırım yapılmakta ve 3 adet aktif hidroelektrik santralinin işletmesi üstlenilmektedir. Gübre ve Kimyasallar Birimimiz *Yılfert Holding* bünyesinde Türkiye'nin en büyün Can gübresi ve amonyak üreticisi ve ihracatçısı olan Gemlik Gübre ile kimyasal ve petrokimyasal ürün ticareti yapan *Yılkem* bulunmaktadır.

7 ülkede 18 Liman İşletmeciliği yapıyoruz



Gemlik'te Gemport'a yapılan ilk törenden Yüksel Yıldırım ve Ali Rıza Yıldırım, Zeycan Y. römorkörünün Liman hizmetlerine katılması töreninde.

Liman İşletmeciliği ve Lojistik Birimimiz olan *Yılport Holding,* dünyanın en hızlı büyüyen ikinci uluslararası konteyner terminal operatörüdür. Türkiye'de 4, Portekiz›de 7, İspanya›da 2, Peru›da 1, Malta'da 1, Norveç'te 1 ve İsveç'te 2 terminal portföyümüzde bulunmaktadır.

Yılmar Holding Filosu büyümeyi sürdürüyor

Denizcilik birimimiz Yılmar Holding'in filosunda 10 kuru yük ve genel kargo gemisi bulunmaktadır. 2007 yılında Grubumuz tarafından satın alınan Marmara Tersanesi, kuru yük gemilerini ve kimyasal tankerleri inşa etmektedir. Yıldırım Holding, girişim sermayesi alanında dünyanın en büyük üçüncü konteyner taşımacılık şirketi CMA CGM'e ve Belçika merkezli yat kiralama şirketi Sealease'e yatırım yapmıştır.

Gayrimenkul yatırımlarında da varız

Gayrimenkul Geliştirme Birimimiz İstanbul Boğazı'nda yer alan ve Osmanlı Dönemi'nden kalan tarihi Beykoz Kundura Kompleksi'nin renovasyon ve gayrimenkul geliştirme projesini üstlenmektedir.

Beykoz Kundura Kompleksi

İstanbul Boğazı'nın en güzel noktalarından birinde yer alan eşsiz bir tarihi mekan olan Beykoz Kundura Kompleksi, 2004 yılında Yıldırım Grup tarafından gayrimenkul geliştirme, restorasyon ve renovasyon projesi olarak özelleştirme kapsamında satın alınmıştır.

Beykoz Kundura, Türkiye'nin endüstriyel kültür mirasının en değerli temsilcilerinden biridir. Tesis, ordu için ayakkabı ve deri ürünleri tedarik etmek amacıyla 1810 yılında Osmanlı Padişahı II. Mahmut döneminde Beykoz Deri ve Kundura Fabrikası olarak kurulmuştur. Cumhuriyet döneminde Sümerbank'a devredilen fabrika, 1980'li yıllarda üretimin azalmasına kadar yüksek kaliteli deri ayakkabılar üretmeye devam etmiş ve 1999 yılında üretimi durdurmuştur.

Beykoz Kundura Kompleksi bugün kültürel miras bilincinin gücüyle hem İstanbul'un tarihi değerini, hem de gelecekteki çağdaş yüzünü hissettirmek amacıyla altyapısını sağlamlaştırmaya odaklanmıştır. Kompleks, Kültür Bakanlığı'na bağlı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü'nün beklentilerini karşılamak üzere emin adımlar atarken aynı zamanda yaratıcı sektörlerin bağlılık ve desteğinden yararlanmaktadır.



Yıldırım Şirketler Grubu Yönetim Kurulu Başkanı Ali Rıza Yıldırım.

Garip ve Zeycan Yıldırım Vakfı

Yıldırım Ailesi, yarım asrı geçen şirket kültürünün bir birikimi olarak sosyal sorumluluk bilinciyle, ülkemizin ve Türk insanının, eğitim, sağlık ve kültürel alanda gelişimine aktarabilmek amacıyla, 2015 yılında Garip ve Zeycan Yıldırım Vakfı'nı kurmuştur.

ABD'de iş bulmakta zorlanınca yeni isim aldı

Yüksel Yıldırım çalışmaları yıllarının başında Amerika'daki yaşamı hakkındaki çabasını şöyle nakletti; *"Yurtdışında Robert Yüksel Yıldırım olarak tanınıyorum. ABD'de çalışmak için büyük çaba sarfettiğim* sırada aklıma bir fikir geldi ve *CV'me "Robert Yüksel Yıldırım" diye bir ekleme yaptım. Kendimi uluslararası biri olarak görüyorum. Türk'üm, Müslüman'ım, inkâr etmiyorum ama benim adım Yüksel... Yüksel'i adamlara öğreteceğim diye zamanımı yitiremem.*

Nekadar gayret gösterdiysem şansım yaver gitmedi ve Yüksel ismiyle Amerika'da iş bulamadım. Önüne Robert'ı eklettim yasal yolla, 4-5 tane iş teklifi geldi.

Gren Cart'ımı aldım beş yıl kadar çalıştım sonra, Türkiye'ye döndüm. Şimdi yurtdışına gittiğimde Robert deyince adamlar kendilerindenmiş gibi bakıyor. Ekonomi dünyada ne kadar küresel olsa da politikalar ulusal olmaya başladı. Bir yere gidiyorsun Robert dediğinde tabular yıkılıyor, kapılar açılıyor. Amerikalı olduğumu düşünüyorlar. Yüksel dediğimde, nerelisin diye soruyorlar. Dünyada böyle bir mantık var. İnsanlar tutucu... Amerika'da Avrupa'da bir sürü Türk tanıyorum, özellikle bankacılıkta hepsinin böyle adı var. Robert isminden gocunmuyorum. Ben bu vatanın çocuğuyum ve memleketimde adım Yüksel Yıldırım." Bir basın açıklamasında şöyle demiştir; *Bir ara iki ayda altı ayrı şirketi almak için toplam 1 milyar dolarlık teklif verdik.Bu şirketlerden beşi Türkiye'de, biri ise Yunanistan'da idi.*

Üç tanesi gerçekleşti. Diğer iki tanesi de *o sıralarda* çok yakın *bir zamanda sonuçlanacak durumdaydı.*

Bu şirketlerden üçünün liman, ikisi de enerji şirketi olduğunu belirten Yüksel Yıldırım şöyle demişti; "Enerji şirketinin birinin görüşmeleri bitti, lisans alımını bekliyoruz"

*Aynı basın açıklamasında k*âr amaçlı bir şirket olduklarını belirten *Yüksel Yıldırım* şöyle diyordu; *"550 bin ton krom cevherim Elazığ'da stokta bekliyor. Eti Krom'u satın aldığımızda 120 milyon dolar zarar etmiş bir şirketti.* Şimdi dünyada ilk beş arasında. *Bunu yapınca dışarıda 'Mr. Krom' diyorlar. Geçen yıl dünyada ve Türkiye'de toplam 1.8 milyar dolarlık yatırımımız gerçekleşmiştir."*

Yüksel Yıldırım'ın yatırımcı ve atılımcı ruhunu tanımlamak amacıyla 2012'de yaptığı bir basın sohbetinden alıntılar yapmak istiyorum;



Yıldırım Şirketler Grubu Başkan Vekili ve COO Mehmet Yıldırım.

Fransa Cumhurbaşkanı Nicolas Sarkozy, "Ben bu Türk'ü istemiyorum" demişti.

Evet böyle.. Eti Krom, Gemlik Gübre, Marmara Tersanesi ve 17 gemiye sahip Yılmar Denizcilik'i bünyesinde bulunduran Yıldırım Holding'in 2012'ye kadar yaptığı satın almalar içinde ses getiren en önemli adım, 2010 yılındaki dünyanın üçüncü büyük taşımacılık şirketi Fransız CMA CGM'nin yüzde 20'sini 500 milyon dolara satın alınması olmuştu. Bu satın almayla ilgili süreçte o dönemin Cumhurbaşkanı Nicolas Sarkozy, 'Ben bu Türk firmasını istemiyorum' diyor... Görüşmeler tam altı ay sürdü ama sonunda başardım."

Stratejimiz "Sessiz büyüme"dir.

Denizcilik dünyasının en etkili 100 ismi listesinde de yer aldık. Gemlik'te 250 milyon dolarlık liman yatırımı yaptık. Ayrıca 250 milyon dolarlık ek gübre tesisi yatırımını gerçekleştirdik. Bizim stratejimiz sessiz büyüme.

Türkiye'de bizim kadar yurtdışında yatırım yapmış bir Koç vardır herhalde. 3 milyar dolar değerde yurtdışı yatırımımız var. Limancılıkta Türkiye'nin en büyüğü olduk. Gübrede ilk üç içindeyiz. Kömürde hep bir numaraydık şimdi ilk üç içindeyiz. Enerjiye de hızlı giriyoruz."

Yılmar Holding

Yılmar, 2000 yılında Yıldırım Grup'un lojistik ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla kurulmuş, geçen süre içinde hızlı bir büyüme ivmesi yakalamıştır. Bugün Yılmar Holding'in filosu, 11 kuru yük ve genel kargo gemisi ile 10 kimyasal tankerden oluşmaktadır.

Şirket; armatörlük, gemi işletmeciliği, gemi kiralama ve acenteciliği ile beraber gemi alma/satma işlemlerini de yürütmektedir. Yılmar filosu yılda 1 milyon tonluk işlem hacmini aşmıştır. Operasyonlarında dürüstlük, güvenilirlik ve yüksek kalite prensiplerine dayanarak üçüncü şahıs firmalara da hizmet vermektedir.



Yüksel Yıldırım "Yatırımlara devam edeceğiz."

Yılmar, küresel faaliyetlerini geliştirerek denizcilik sektörünün değişen koşullarını, müşteri gereksinimlerini ve beklentilerini önceden tespit edebilen bir yapıya kavuşmuş ve bugün Türkiye'nin en saygın denizcilik işletmecileri arasında yerini almıştır.

Chemfleet

2006 yılında kurulan Chemfleet, Türkiye'nin ilk bağımsız kimyasal tanker işletme şirketidir. Yıldırım Grup, 2012 yılında Chemfleet'in %51 hissesini satın almıştır. Şirket, kimyasal ve petrol ürünlerinin taşınması için, aralarında personel donatımını da içeren teknik ve operasyonel tanker işletme faaliyetlerini sürdürmektedir. Şirket 2015 sonu itibarıyla 26 kimyasal tanker işletmekte ve yaklaşık 700 Türk mürettebata istihdam sağlamaktadır.

Chemfleet, ISO 9001, 14001 ve 18001 sertifikasyonları ile ISM Kod Uygunluk Belgesi'ne sahiptir. Yüksek kaliteli güvenlik ve çevre standartlarına uyumluluk taahhüdüyle, güvenilir ve verimli hizmetleri müşterilerine sunmaktadır. Şirket ayrıca aralarında Exxon, BP ve Shell'in de bulunduğu büyük petrol şirketleri tarafından uzun süreli kontratlar için kabul görmüştür. Şirketimiz sıfır kaza, sıfır çevre kirliliği ve sıfır tutuklanma hedeflerine erişebilmek için sürekli gelişime değer verir.

Solar Chartering

Solar Chartering, kimyasal tankerler için ticari işletme hizmetleri sunmak amacıyla 2012 yılında kurulmuştur. Şirket 2014 sonu itibarıyla Yıldırım Grup iştiraki YM Tanker Holdings'e ait 10 kimyasal tankere hizmet vermektedir. Solar Chartering ayrıca Akdeniz bölgesinde alanındaki

en büyük oyuncu olma hedefi doğrultusunda üçüncü parti firmalara ait tankerlerin işletmesini devralmak üzere altyapısını güçlendirmektedir. Şirket, planlanan yatırımlarla faaliyet alanını uluslararası pazarlarda genişletmeyi hedeflemektedir.

Güney Afrika çok önemli bir maden bölgesi

Yüksel Yıldırım'ın 2012 yılında yaptığı bir açıklama şöyle; "Güney Afrika'ya da sık sık seyahat ediyorum ve bu ülkeden kömür ithal ediyorum. Madenci arkadaşlarım var. Geçen de geldiğimde bakanlarla görüştüm. Bazı tekliflerde bulundum.

Mozambik'te önemli miktarda gaz yatakları var. Ayrıca çok büyük miktarda kömürleri var. Ülkeye beş yıl içinde gaz alanında 70 milyar dolarlık yatırım planlanıyor. Ayrıca kömüre de beş yıl içinde 20 milyar dolar yatırım yapılacak. Ama biz hiçbir şey yapamadık"

CMA CGM'e niye Türk şirketi diye soruldu



500 milyon dolar ile dünyanın üçüncü büyük konteyner operatörü Fransız CMA CGM'nin yüzde 20'sini satın aldığımızda bu başarımızın dünyadaki yankıları çok büyük oldu ve CMA CGM'e niye Türk şirketi diye soruldu..

CMA CGM, kriz sonrası çok ciddi mali sıkıntı yaşadı. Çeşitli müzakerelere girdi ama başarısız oldu. Biz de onlarla iletişime girdik ve ne kadar ciddi olduğumuzu gösterdik.

Şirketin yüzde ikisini ya da üçünü önerdiler. Ben de sattığınız bütün hisseleri yani yüzde yirmisini istiyorum dedim. Dünyanın en büyük şirketlerini geride bırakmayı başardık ve aldık.

Fransız Hükümeti yetkilileri şirkete niye Türk şirketini seçtiniz diye sordular. Onlar siyasi açıdan bakınca Yıldırım Şirketler Grubu Başkanı Yüksel Yıldırım, 7-9 Mayıs 2013 tarihleri arasında Çin'in başkenti Pekin'de düzenlenen yıllık Uluslararası Krom Geliştirme Birliği (ICDA) üyelik toplantısında Yönetim Kurulu'na yeniden seçildi.

Yıldırım Şirketler Grubu'nun ICDA üyeliği, Grup'un 2008 yılında, yüzyılı aşkın süredir İsveç'te ferrokrom üretiminde faaliyet gösteren Vargön Alloys AB şirketini satın almasına dayanmaktadır. Bu satın alma ile birlikte, Vargön Alloys'un birlikteki üyeliği devralınmış ve Grup'un diğer iştiraklerinden olan, aynı zamanda da Türkiye'nin ve Avrupa'nın en büyük krom cevheri üreticisi konumundaki Eti Krom'da Global Satış Müdürü olarak görev yapan Cengiz Önal da Piyasa İstihbarat Komitesi Başkanlığına tekrar getirilmişti. Bu seçimlerde Eti Krom, dünyanın en büyük ferrokrom üreticisi ENRC'yi geride bırakarak birinci sıradan seçildi.

Lloyd's List Global Awards ödülü veriliyor

2013 yılında Dünyanın en köklü gazetelerinden Lloyd's List'in her yıl düzenlediği Lloyd's List Global Awards'ta Türk şirketi Yıldırım Grup, 'Yılın Şirketi' dalında 'Yüksek Takdir' ödülüne layık görüldü.

Londra'da 1 Ekim 2013 salı gecesi düzenlenen töreninde Yıldırım Grup, aday olduğu 'Yılın Şirketi' dalında 'Yüksek Takdir' ödülüne layık görülen ilk Türk denizcilik şirketi oluyordu.

1734 yılında kurulan dünyanın en eski gazetelerinden olan ve denizcilik sektöründe bir duayen kabul edilen Lloyd's List, son iki yıldır Yıldırım Holding Şirketler Başkanı Yüksel Yıldırım'ı dünya çapında denizcilik sektöründe en etkin 100 isim arasında gösteriyordu. 2012 yılında listede 50. sırada gösterilen Yüksel Yıldırım 2013 yılında dört sıra ilerleyerek 46. sırada yer aldı.

"Yıldırım Holding, 2014 yılında 10 kuru yük gemisi alacağını" duyurmuştu

Yıldırım Holding, Türkiye'deki tesislerine kömür taşımak için Uzakdoğu tersanelerinde gemi araştırması yapıyordu ve Yıldırım Holding'in amacı ilk 10 firma arasına girmekti.

2013'de Kolombiya'da 450 milyon dolar değerindeki kömür madenlerini satın almak için anlaşma imzalayan ve nisan sonuna kadar madeni devralmayı planlayan Yıldırım Holding, kömürlerin holdingin Türkiye'deki tesislerine taşınması için de Uzakdoğu tersanelerinde gemi araştırması yapmasını sürdürdü. Holding İcra Kurulu Başkanı Yüksel Yıldırım denizcilik Norveç merkezli Tradewinds'e verdiği demeçte, 200.000 dwt üstü 10 gemi alımı için Uzakdoğu tersanelerinde araştırma yaptıklarını açıklamıştı.



Yüksel Yıldırım şöyle diyordu: *"İlk etapta sekiz veya dokuz capesize gemi sipariş verebiliriz. Güney Kore ve Japonya'da iyi teklif bulabilirsek anlaşma imzalayacağız, bulamazsak gemileri Çin tersanesinde yaptıracağız. Gemilerin 2017 ile 2018 yılları arasında teslim alınması hedefleniyor.*

Grubun sipariş etmeyi planladığı newcastlemax tipi 200 bin tondan fazla yük taşıma kapasitesine sahip gemi fiyatlarının Çin'de 55 - 60 milyon dolar olduğu belirtiliyor. Kolombiya'dan ilk etapta 10 milyon ton kömürün Yıldırım'ın Türkiye'deki 4 bin MW gücündeki tesislerine taşınması planlanıyor. Gelecekte ise yeni taşıma anlaşmalarıyla kömür ihracatı 25 ila 30 milyon tona çıkarılacak."

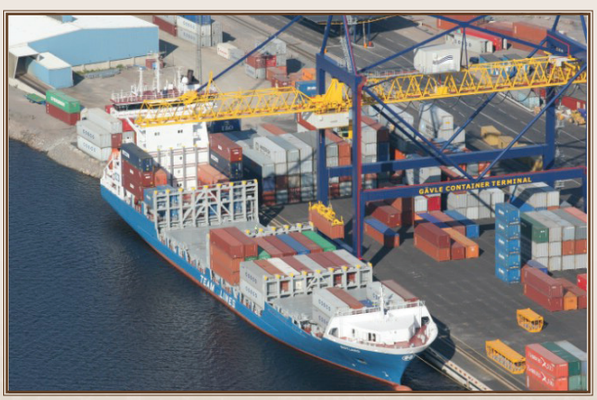


2005 inşa 5,136 dwt. Oil/Chemical tanker, M/T YM Mercury.

Yüksel Yıldırım; "Hedefimiz Afrika ve Latin Amerika"

2014 yılında ulusal ve uluslar arası basında yeralan açıklamalarına atıfta bulunan Yüksel Yıldırım şu hatırlatmayı yaptı; *"18 ülkede faaliyette bulunan Yıldırım Holding'in 8 bin 600'ün üzerinde çalışana ve 1 milyar doları aşan cirosu bulunuyor. İştiraki Yılport ile Gebze, Gemlik, Gemport ve Yarımca'da faaliyet gösteren firma, Malta Freeport'un da yüzde 50 hissesinin sahibi. Holding, yıllık 6.45 milyon TEU konteyner ve 16 milyon ton genel kargo taşıma kapasitesine sahip. Şirketin Avrupa dışında da büyüyeceğini belirten Yüksel Yıldırım, "Afrika'nın batı kesimi ile Güney Amerika için de görüşmelerimiz sürüyor. Hedefimiz 10 yıl içinde dünyanın en büyük 10 liman işletmecisinden biri olmak. Baltık Denizi bu hedefimizde en önemli noktalardan biriydi ki bu atılımımızı da gerçekleştirdik."*

Yıldırım Holding İsveç'te Gavle Container Terminal'i satın aldı.



İsveç'in üçüncü büyük limanı Gavle Container Terminal.

İspanya, İtalya, Karadağ, Yunanistan, Hırvatistan, Malta gibi Akdeniz ülkelerinin önemli limanlarını işletmeye alan Yıldırım Şirketler Grubu Yıldırım Holding'in iştiraki Yılport yatırımı olarak Kuzey Avrupa'nın en önemli limanlarından Gavle'nin ana hissedarı oldu. İsveç'in en eski olmasının yanı sıra en büyük 3'üncü limanı olan Gavle Comnainer Terminal'in yüzde 80'ini satın alan Yıldırım Holding, bölgedeki ikinci büyük yatırımına da imza atmış oldu.

Baltık'ta büyümeye devam

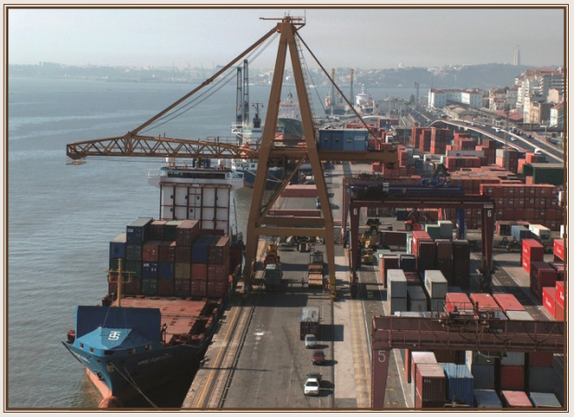
2014 yılına ait faaliyetlerine değinen Yüksel Yıldırım daha önce İsveç'teki Stockholm Nord-Combi Terminal'in işletmesini devre aldıklarını hatırlatarak şunları söyledi; *"Yıldırım Şirketler Grubu bünyesindeki Yılport olarak, Kuzey Avrupa'nın limancılıkta stratejik noktalarından biri olan Gavle kentindeki operasyonumuzda bölgedeki yatırımımızı daha da güçlendirmiş olduk. Norveç'in Oslo kentindeki liman için de ihalenin son aşamasına gemiştik. Afrika'nın batı kesimi ile Güney Amerika için de görüşmelerimiz halen de devam etmektedir. . Hedefimiz on yıl içinde dünyanın en büyük 10 liman işletmecisinden biri olmak. Baltık Denizi bu hedefimizde en önemli noktalardan biridir."*[36]

2014 -15'de İsveç'te iki limanı peşpeşe alan Yıldırım Holding, Kuzey Avrupa'ya demir attı. Holding, Baltık Denizi'ndeki üçüncü yatırımını Norveç'e yaptı.

Akdeniz'de İspanya, Yunanistan, Malta, İtalya, Hırvatistan, Karadağ gibi ülkelerde liman işleten Türk denizlik şirketlerinin yeni gözdesi İskandinavya oldu. İsveç'te iki liman birden alan Yıldırım Holding, ardından Norveç'in en büyük limanlarından birini portföyüne ekledi. Yıldırım Holding'in denizcilik şirketi Yılport Holding, Norveç'in başkenti Oslo'daki Sjursoya Konteyner Temninali'nin işletmesini kazandı.

Yıldırım Holding, Portekizli Liman Şirketi Tertir'i de satın aldı

Küresel büyümesini sürdüren Yıldırım Grubu bünyesindeki şirketlerden Yılport Holding, Portekizli liman yönetim şirketi Tertir'i toplam 335 Milyon Euro'ya satın aldı.[37]



Yıldırım Grubu bünyesinde faaliyet gösteren Yılport Holding, Portekizli Mota-Engil Group ve Novo Banco ile anlaşma yaptı, liman işletmeciliği şirketi olan Tertir'ın yüzde 100 hissesini satın aldı. Holding böylece küresel büyümesine paralel olarak Avrupa ve Latin Amerika'da bulunan liman ve destek hizmeti şirketlerinin sahibi oldu.

Portekiz'de hayata geçirilen en büyük Türk yatırımı olma özelliği taşıyan satın alma hakkında konuşan Yılport Holding Yönetim Kurulu Başkanı Yüksel Yıldırım şunları söyledi; *"Yılport, kurulduğu 2005 yılından beri liman işletmeciliği alanında küresel boyutta büyüyor. Son yıllarda Türkiye ve dünyada yapılan yatırımlarla dünyanın en büyük 20 uluslararası konteyner operatörü arasına girdik.*

"Tertir anlaşmasıyla Yılport Holding, adeta 1 taşla 10 kuş vurmuş durumdadır. Portekiz'de 7, İspanya'da 2 ve Peru'da 1 limandan oluşan 10 terminallik portföyün Grubumuza entegre

36) Svilen Petrov - Turkish operator Yilport Holdings start construction of Stockholm Nord Combi Terminal (SNCT) in the Swedish city of Rosersberg, converting it into container hub for the region; Maritime News, 22 Temmuz 2015.

37) Port Finance International- Yildirim Group Adds Tertir's Ten Port Terminals to Yilport's Portfolio;Yılport Holding of Yıldırım Group in Turkey is pleased to announce that it has reached an agreement with Portugal's Mota-Engil Group and Novo Banco to acquire 100%of the shares of the Portuguese port management company, Tertir, and its portfolio of port terminals and forwarder / support services businesses located across Europe and Latin America.- 30 Eylül 2015.;World Maritime News- 1 Ekim 2015.

edilmesiyle, toplam terminal sayımız dünyada 20'ye ulaşacaktır.

Yıldırım Grup bugün, uluslararası terminal operatörleri ligindeki tek Türk uluslararası terminal operatörüdür. Tertir portföyü hamlemiz, Lloyd's List ve Drewry gibi sektörün nabzını tutan kuruluşlar tarafından da takdirle karşılanmıştır. Drewry'nin her yıl kamuoyuna duyurduğu Uluslararası terminal işletmecileri sıralamasında 32'nci sırada yer alan Yılport, büyük bir sıçrama yaparak 2016 yılı sonunda 16'ncılığı elde edecektir.

2016'da liman sayımızı daha yukarı çıkarmayı planlamıştık. 2013'den beri temaslarda bulunduğumuz ABD'deki Ports America firmasının satış ihalesinde teklifimizi Aralık 2015'te sunduk. Ports America'nın satın alınması durumunda Yılport, kararlı ve hızlı yükselişini sürdürecek, dünyanın en büyük ilk 10 global terminal operatörleri listesine girerek, 8'inci sıraya yükselecektir.

%80 hissesine sahip olduğumuz İsveç'teki Gävle Limanı'nı tamamen satın almak için Gävle Belediyesi'nin ihalesinde teklifimizi 2015'te sunmuştuk. Bu alanda görüşmelerimiz olumlu ilerlemiş ve 2016 yılının ilk çeyreğinde satış aşamasına gelerek Nisan ayında limanı tamamıyla Yılport'un bir parçası olmuştur.

Ayrıca 2,5 yıldır çalışmalarını sürdürdüğümüz Ekvador'daki Puerto Bolívar Limanı ihalesini 2015'te birincilikle tamamlamıştık. Cumhurbaşkanımız Recep Tayyip Erdoğan'ın Şubat 2016 ayı içinde gerçekleştirdiği Ekvador ziyaretinde, Ekvador Devlet Başkanı Rafael Correa'nın da katılımıyla Puerto Bolívar Limanı'nın satın alma ve devir çerçeve anlaşmasını, iki başkan huzurunda imzalamayı planlamıştık. Toplamda 750 milyon USD yatırım planladığımız limanı, Mayıs 2016'da Grubumuz bünyesine katmak üzere çalışmalarımıza devam ediyoruz."

Yüksel Yıldırım,Denizcilik dünyasının en etkili ilk 100 ismi arasında

Lloyd's List Intelligence"Lloyd's List One Hundred Most Infuential People in the Shipping Industry"seçiminde denizcilik dünyasının en etkileyici liderleri sıralamasında 50.ci sırada yeraldı.



Lloyd's List Intelligence'in altı yıldan beri hazırladığı "Lloyd's List One Hundred Most Infulential People in the Shipping Industry" sıralamasında Yüksel Yıldırım, kişilik olarak 50.ci en etkileyici, dikkat çekici müteşebbis olarak yeraldı.

Sosyal hizmetlere önem veriyoruz

Doğup büyüdükleri vatana karşı sosyal sorumlulukları olduğunu belirten Yüksel Yıldırım, babası ve annesinin adını yaşatacak şekilde, kardeşleriyle *"Garip ve Zeycan Yıldırım Vakfı"*nı kurduklarını söyledi.

25 Haziran 2015 tarih ve 29397 Sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan Vakıf ilanları arasında yeraldığı üzere Vakfedenlerin kardeşleriyle birlikte Ali Rıza Yıldırım Yüksel Yıldırım, Mehmet Yıldırım olduğunu işaret eden Yüksel Yıldırım *"Vakfın Tescil Kararı İstanbul 25. Asliye Hukuk Mahkemesinin 16/06/2015 tarihinde kesinleştiğinde üç kardeş hayatımızın en mutlu anlarını yaşadık.*

Kurduğumuz Vakıfla Araştırma ve inceleme yeteneklerine sahip aydınlar yetiştirmek amacıyla uygun görülecek yerlerde yuva, ilköğretim, ortaöğretim ve lise seviyesinde eğitim yapabilecek okullar, üniversite, yüksekokul, ileri teknoloji

enstitüsü, ortak eğitim veya kültür merkezleri, öğretmen yetiştirme kurumları kurmak ve işletmek, derslik, kitaplık, işlik, laboratuar ve öğrenci yurdu yaptırmak ve işletmek, eğitim ve ihtisas olanakları sağlamayı amaçlıyorduk." dedi.

Yüksel Yıldırım şöyle devam etti; *"Yıldırım Ailesi olarak, yarım asrı geçen şirket kültürünün bir birikimi olarak sanayi ve ekonomi alanında erişmiş olduğu gücü ve seviyeyi, sosyal sorumluluk bilinciyle, ülkemizin ve Türk insanının, eğitim, sağlık ve kültürel alanda gelişimine aktarabilmek amacıyla, kurduğumuz Garip ve Zeycan Yıldırım Vakfı'na ismini verenlerden babamız Garip Yıldırım 1963 yılında Samsun'da ilk şirketini kurarak ticaret hayatına atılmış, kazanmış olduğu ticaret geleneği ve bilgilerle biz çocukları Ali Rıza, Yüksel ve Mehmet Yıldırım'ın da iş hayatına atılmalarına öncülük etmiştir. Annemiz Zeycan Yıldırım ise bir ana olarak tüm fedakarlıkları üstlenen müstesna annelerden biri olarak bizleri yetiştirdi.*

Bizler aile büyüklerimizden aldığımız örf, âdet, bilgi birikimi ve değerlerle geleceğe doğru emin adımlarla ilerlemekteyiz.

Önümüzdeki yıllarda da her sene 25 öğrenciye yüksek öğrenim bursu vereceğiz. Vakfımız, burs yönetmeliğimiz doğrultusunda önümüzdeki dönemlerde de başarılı ancak maddi durumu yetersiz öğrencilere burs vermeye devam edecektir. Burslar; Lisans, Yüksek lisans ve doktora, Üstün başarı ve yetenek, Yabancı dil, Yurt dışı eğitim, Engelli öğrenciler, Üniversite hazırlık kursu olmak üzere yedi ayrı kategoride ve karşılıksız olarak verilmektedir."

Yıldırım Grup'un eğitime sağladığı desteğin kurumsal sorumluluk faaliyetlerinin temelini oluşturduğunu işaret eden Yüksel Yıldırım şöyle devam etti; "Gemlik Gübre Fabrikası yakınlarında bulunan 100. Yıl Anadolu ve 100. Yıl İlköğretim Okulu ile Eti Krom Fabrikası vasıtasıyla Elazığ'da yeralan Kovancılar İlköğretim Okulu'na bakım ve onarımlar için düzenli olarak midi destek sağlıyoruz.



Garip Yıldırım ve Zeycan Yıldırım yakın yıllarda çocukları (Soldan) Yüksel Yıldırım, Ali Rıza Yıldırım ve Mehmet Yıldırım'la.

Samsun'da 24 sınıf 180 öğrenci kapasiteli bir yatakhanesi olan Garip - Zeycan Yıldırım Fen Lisesi gerçekleştirildi.

2013 yılında Marmara bölgesinde üç okul projesini başlatmıştık; Herbiri 24 dershanesi olan Yılport Lojistik Teknik ve Endüstri Meslek Lisesi, Yılport Gemlik Anadolu Lisesi, Gemlik Yılfert Garip Yıldırım Lojistik Meslek Lisesi'ni tamamlamış olmaktan derin mutluluk duymaktayız.

2014 yılında Elazığ Organize Sanayi Bölgesi'de inşaatına başladığımız 24 sınıflı ve 4 laboratuarı olan Zeycan Yıldırım Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi de tamamlanmış bulunmaktadır.

Yıldırım Tower'da buluşacağız



"Kurumsallık geleneğini tek çatı altında buluşturabilmek üzere yeni genel merkezini inşa ettiriyoruz" diyen Yüksel Yıldırım, Yıldırım Grup şirketlerinin Ağaoğlu Grubu'nun inşa ettiği Maslak 1453 projesinde yer alan ve 28 kattan oluşan Yıldırım Tower'da yeralacağını söyledi.

Yıldırım Tower'da iç mimari ve tasarım çalışmalarının Bakırküre Architects iş birliğiyle Yıldırım Grup tarafından üstlenildiğini işaret eden Yüksel Yıldırım şunları söyledi; *"Çizdiğim vizyon ile dizayn edilen genel merkez, çağdaş mimarlık ilkelerini ve akıllı bina teknolojilerini buluşturmaktadır.*

Doğal güzellikler içinde bir yaşam alanı olan Maslak 1453'ün kalbinde yer alan bina, çalışanların dinlenme, spor, sağlık ve kültürel aktivite gibi ihtiyaçlarını karşılayacak merkezi bir noktada konuşlanmıştır. Yıldırım Tower'ın kapalı alanı 36,760 metrekare olarak ölçülmektedir ve bina 101 metre yüksekliğe sahiptir. Yıldırım *Tower'ı bir yeşil bina olarak tasarladık ve öyle inşa edilmiştir."*

SAFFET ULUSOY



Saffet Ulusoy, 1930 yılında Trabzon'un Of ilçesinde doğdu. İlköğrenimini 1939-1943 yıllar arasında Of İlkokulu'nda tamamladı. 1944-1945 yılında babası Mehmet Bahattin Ulusoy'un yanında çalışma hayatına başladı. 1946 yılında otobüs işletmeciliğine geçen Saffet Ulusoy, böylece taşımacılık sektörüne adım attı. 1974 yılında iş yaşamını İstanbul'a nakleden Saffet Ulusoy karayolu ile uluslararası yük taşımacılığı, otobüs işletmeciliği ve turizm faaliyetlerine önem vererek büyük operasyonları başlatmıştır.

Ulusoy şirketlerinin 58. Kuruluş Yıldönümü'nde Ulusoy Ticari Yatırımlar Holding A.Ş. bünyesinde toplanmasında, yeni ve modern bir merkeze taşınmasında büyük katkıları olmuştur. Ulusoy Ticari Yatırımlar Holding A.Ş. bünyesinde 25'den fazla şirketin yönetim kurulu üyeliğini ve başkanlığını da yürüten Saffet Ulusoy, hemen her yıl düzenlenen, Türkiye'ye en çok döviz getiren kuruluşlara verilen ödülleri alan firmalardan biri olarak da başarısını kanıtladı.



Tüm bu yoğun iş yaşamının yanı sıra 1961 yılında Trabzon Şöförler Cemiyeti 2. Başkanlığı, 1972 yılında Trabzon Belediyesi Reis Vekilliği, 1981-2001 yılları arasında, aralıksız 20 yıl Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) Başkanlığı'nı yapan Saffet Ulusoy, 1993 yılından beri son teknolojiye sahip 11 adet gemisi bulunan UND Ro- Ro İşletmeleri Başkanlığı'nı da sürdürerek ve bu alanda çalışan rakip 150 kadar taşımacıyı bir araya getirerek bir ilki başardı.

Saffet Ulusoy, Ro-Ro taşımacılığı alanındaki uluslararası başarısı nedeniyle İtalya'nın en büyük onur ödülü olan *"Commendatore"* nişanına layık görüldü. Aynı zamanda 2002 yılında kurulan Roder Derneğini'nin de başkanlığında bulundu. Ayrıca 18 Ocak 2002 tarihinde Almanya Flensburg şehrinin Valisi ve Belediye Başkanı tarafından Flensburger AG tersanesine verilen Ro -Ro gemileri siparişleri nedeniyle ekonomik durumdan zor durumda olan tersanenin faal duruma geçmesi nedeniyle *"Liyakat Nişanı"* ile ödüllendirildi.

Yoğun iş yaşamından vakit buldukça anılarını kaleme alan Saffet Ulusoy'un *"Ben Demiştim"* adlı yayımlanmış bir de kitabı vardır. 1954 yılında Of'un tanınmış ailesi Sarallar'dan Aziz Saral'ın kızı Süreyya Hanım ile evlenen Saffet Ulusoy'un Selma, Haluk, Sevim, Berrin ve Sevilay adlarında beş çocuğu vardır.

47 ortakla kurduğu U.N. Ro-Ro İşletmeleri A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı olarak satışı sırasında 174 ortaklı halde olan bu başarılı şirketin KKR'a satışında hayli yoğun günler geçiren Saffet Ulusoy, Bir süre sonra rahatsızlıklarının artması üzerine Okmeydanı'ndaki Memorial Hastanesi'nde yoğun bakımdayken 23 Şubat 2012 günü 82 yaşında vefat etti. Cenazesi Levent Camisi'nde kılınan ikindi namazının ardından Zincirlikuyu Mezarlığı'nda toprağa verildi.

YILMAZ ULUSOY



Yılmaz Ulusoy yaşam öyküsüne Karadeniz'i anlatarak başlar ve şöyle der; *"Ailece Trabzon'un Of ilçesindeniz. Ben 1941 Of'da dünyaya geldim.*[38]

Karadeniz koyu mavi, insanı aynı koyulukta canlı, Karadeniz şakası olmayan bir deniz, insanı da şakası olmayan biri. Karadeniz çoğu zaman fırtınalı, Karadenizlinin aklından da fırtına eksik olmaz... Karadeniz güneşi az görür ama öz görür, *kadrini bilir."*

Yılmaz Ulusoy şöyle anlatmıştır; Babam 1901 yılında dünyaya geldiğinde yetimdir. Bir salla başlar insan taşımacılığına. Ülkenin yokluk yıllarıdır. Çocuk olmak da yetişkin olmak da çok zordur o yıllarda.

Bölge insanının yarısı karanlıkta, yarısı gölgede ve pek kısmı güneş altında büyümüştür. Karadeniz'de yaşanan sürekli göçün bir nedenidir bu. Güneşe hasret yaşanır.

Babam Mehmet Bahattin Ulusoy vefat ettiğinde kırk yaşındaydım. Hangi yaşa gelirse gelsin, ölüme hazır olabilmek ve sevdiklerinizin vefatını kabullenebilmek çok zor.

Çok zeki biriydi. Devrinin tüm insanları gibi savaşı yaşamıştır, binlerce yoklukla, zorluklarla karşılaşmıştır. Ama acılar içersinde bir çınar ağacı gibi dimdik durmayı başarmıştır. Annem Rahime Hanım'la evlendikten sonra onbeş çocukları oluyor. Çocuklarından onbirini yetiştirip memleketimize hayırlı evlatlar olarak kazandırdı. Kardeşlerimden bazıları vefat etti. Halen dokuz kardeşiz.

Babamdan çok şey öğrendim. İşine, Evine, dostlarına, sağlığına, ülkesine ayırdı zamanları vardı.[39]

Derdi ki; Çocuklar herşeyi zamanında yapın. Yaşadığınız sürece hep dürüst olun. Verdiğiniz sözü hangi koşulda olursanız yerine getirin.

Babam *"Herşeyin başı edeptir"* derdi.

Babam derdi ki; *"Bir cana bir başa kaldığınızda eğer varsa elinizde avucunuzda, fakir fukaraya verin. Yoksa bu yokluk, bu açlık yüzünden Karadeniz'de kan akar.*

Allah'ın verdiğini dağıtabilmek büyük bir onurdur. Hem de büyük bir servettir."

Hacı Mehmet Bahattin Ulusoy, Of eşrafından Mehmet Efendi'nin oğlu olarak 1901'de dünyaya geliyor. O tarihlerde Of, Osmanlı İmparatorluğu'nun kuzey Karadeniz sahillerinde önemli bir ticaret merkezlerinden biri idi. Ancak özellikle Karadeniz'in heryerinde olduğu gibi, karayolu bağlantısı son derece kısıtlıydı ve bazı yerlerde ise karadan bağlantı bulunmuyordu.

1914-1918 yıllarında I. Dünya Harbi patlak verdiğinde onüç yaşında olan Mehmet Bahattin, yokluğun ve kıtlığın girdabında yaşam mücadelesi veren çocuklardan biriydi.Babamın çocukluk anıları hep yokluğa ve acılara dairdi.

Babamın gençlikten olgunluğa yaklaştığı yıllarda ise II. Dünya Harbi patlak vermişti. Karadeniz'de savaş yılları tüm memlekette olduğu üzere karanlık demekti, karne demekti.. Sadece biraz fındıkları, biraz mısırı ve gümüş renkli balıkları vardı. Sanayi ürünü denebilecek tek üretim de yörede el tezgahlarında dokunan Rize Bezi'ydi.

38) İş Hayatında 55.Yıl-Dostlarının Kaleminden Yılmaz Ulusoy, Doğan Kitap,2013.
39) Mehmet Soysal-Yılmayan Bir Adamın Öyküsü-Yılmaz Ulusoy, Medya+İK Yayınları,2005



Yılmaz Ulusoy, babası Hacı Bahattin Ulusoy ile.

O yıllarda tek ulaşım yolu Karadeniz'di. Sahil şeridindeki az sayıda iskelelere uğrak yapan posta vapurlardan başka ulaşım aracı yoktu. İskelesi olmayan yerlerde ise gemilerde açıkta demirliyor ve takalarla yük ve yolcu taşımacılığı yapılıyordu.

Bizim bölge Rus işgali sırasında inşa edilmiş karayollarıyla tanınır. Doğu Karadeniz şosesi derler. O da doğal afetler yüzünden sık sık kapanırdı.

Babam son derece kolay çözümler bulan bir zekaya sahipti. Bir dönemeç noktasına gelmişti ve bir karar vermesi lazımdı. Of ilçe merkezinin batısından akan hırçın Solaklı Deresi'nde

ulaşımı sağlamak için bir basit sal inşa ediyor. Bununla hem insan hem de yük taşımaya başlıyor. Sonra fındık, mısır ve zahire işleriyle de uğraşmıştır.

İlk tekerlekli aracını 1928 yılında almıştır. O sırada Mehmet Ali ve Ali Osman Ulusoy adlarını verdiği iki çocuk sahibidir.

1937 yılında zamanın önemli markalarından biri olan Opel marka bir otobüs satın almış ve Of'la Trabzon arasında yolcu taşımacılığına başlamıştır. Aynı sene *"Ulusoy"* adını verdiği firması hayata geçmiştir.

Bu tarih ileride Ulusoy Şirketler Topluluğu'nun doğum tarihi olarak kabul edilecektir.

Mehmet Bahattin Ulusoy için bir kural vardı "Herşey zamanında" derdi ve bu kuralını titizlikle uygulardı. 1937 yılından bugünlere büyük bir titizlik ve özenle yaşatılan bu kurumsal ilke hâlâ ilk günkü kadar canlı, etkin ve geçerli bir "Marka" sloganı olarak yer almaktadır.



Yılmaz Ulusoy (Ayakta solda), babası Hacı Mehmet Bahattin Ulusoy ve diğer kardeşleriyle.

Hayatım boyunca babam gibi bir adam tanımadım. O bizim için çok şey yaptı. Kolay değil, dereyi aşmak için yaptığı bir sal ile başladı her şey. Sonra bu noktaya geldik; Bizim bugün bu noktalarda olmamız babamın sayesindedir. Biz 15 kardeştik, o kadar kalabalıktık ki bir eve sığamıyorduk.. Ama o yılmadı bizim için çalıştı. Herşeyden önce refah içinde yaşayabileceğimiz bir ev yaptı. O'nu ve O'nun söylediği hiçbir sözü unutmadım. Babam gibi bir baba olmak ve O'nun gibi çalışmak, çalışmak, çalışmak. Bugün hâlâ çalışıyorsam babamın sayesindedir.

Benim babam gerçek bir kahramandı. O'nu o kadar çok özlüyorum ki. Hayatım boyunca hep babam gibi olmak istedim.

Hacı Mehmet Bahattin Ulusoy'un Rahime Hanım'la evliliğinden dünyaya gelen on beş çocuğundan on biri ayrı bir dünya oldular. Dört kardeş ise büyüyemeden bu fâni dünyaya veda ettiler. Erkek kardeşler; Ali Osman Ulusoy, Sefer Ulusoy, Saffet Ulusoy, Cemal Ulusoy, Mehmet Ali Ulusoy, Niyazi Ulusoy, Yılmaz Ulusoy.

Kız kardeşlerim ise; Ayşe Abdik, Şaduman Karanis, Aysel Yağcı, Fatma Avşar,

Of'da babamın yaptırdığı on dört odalı evde büyüdüm. Baba evimiz Hermann Hesse'nin dizelerindeki gibi:

"İkindi güneşinin altın ışıkları altında
Sessizce durmakta kor halinde evler.
Derin bir renk cümbüşünde çiçek açarak,
Biten günün ardından dua ederler."

Karadeniz'in o yüksek tepelerinde, kızıl ağaçların arkasındaki konakta 14 Şubat 1941 günü ailemizin yedinci çocuğu olarak dünyaya gelmişim.

Konağımızın bahçesi artık ebediyete kavuşan Hacı Mehmet Bahattin Ulusoy, Rahime Ulusoy ve oğul Mehmet Ali Ulusoy'u ağırlamakta.

Ailece Of'ta Hacı Mehmet Bahattin Ulusoy'un hatırasını yaşatmak adına *"Hacı Mehmet Bahattin Ulusoy Teknik ve Endüstri Meslek Lisesi"*ni inşa ettirdik ve Milli Eğitim Bakanlığı'na bağışladık.

Annem Rahime Hanım, otoriter bir kadındı. Her aile içinde zaman zaman ortaya çıkabilecek zor durumlarda annem *"Hacı ağanın kızı"* Rahime Hanım ilk adres olurdu. Yaşamın zorluklarına karşı her zaman saygın, güçlü, inançlı ve yürekli bir kadındı. Yıldığı ve boyun eğdiği hiç görülmedi.



Of'daki Hacı Mehmet Bahattin Ulusoy Teknik ve Endüstri Meslek Lisesi, Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi.

Bir kadın ve on beş çocuk.. Bizin annemizin ve babamızın verdiği edep çizgisiyle bugünlere geldik. Benim de bu özelliğim var. Bu yanımla anneme çok benzerim. Sevgiler, sevdalar, aşklar yürektedir.

Babamın sıfırdan başladığı iş dünyasında annem hep babamı korumuştur. Kim babamı yıpratmaya kalkışmışsa karşılarında annemi bulmuştur. Yiğit bir Anadolu kadınıydı. Tam bir Osmanlı kadınıydı. O'nun anısına Of'da *"Rahime Ulusoy* Köprüsü" nü yaptırmışızdır.

Doğduğum 1941 yılında annem babamı İstanbul'a yerleşmek için ikna ediyor. Bu büyük taşınma bir anlamda büyük bir göç olacaktır.

Babam önce İstanbul'da bir evi satın alıyor. Annemin bir sözü vardı. Derdi ki; *"Tüccarın rızkı İstanbul'dan, memurun rızkı Ankara'dan tayin edilir."*

Ne yazık ki, o güçlü, sağlıklı kadın talihsiz bir kaza geçirdi. Bir dizi ameliyatlara olmak zorunda kaldı. Yerinde duramayan o hareketli annem dört buçuk yıl yatağa mahkûm oldu. Ancak onu birgün ebedî aleme yolcu ettik ve Of'taki konağımızın bahçesindeki mezarından sonsuzluğa uğurladık.

Trabzon Lisesi'nden mezun olduğum 1959 yılında babamın yönlendirmesiyle kendimi iş hayatında buldum. Aslında iş hayatına sıfırdan başlamıştım. İlk işin muhasebe fişleri kesmekti. O yıllarda ailemiz henüz yolun başındaydı ama, işlerimiz hızla gelişme gösteriyordu. 1961'de Samsun'a gittim. Oradaki işlerimizi Sefer Ulusoy ağabeyim bana devrederek Ankara'ya taşındı. Başkentte işlerin başında olan diğer ağabeyim Cemal Ulusoy da bu görev Sefer Ulusoy'a devrederek İstanbul'a taşındı.

Spor bir diğer vazgeçilmez tutkumdu; Özellikle futbol ve ata sporu güreş değişmez bir önem taşıyordu. 1959 yılında Trabzon Erdoğdu Klübünde futbol kulüp yöneticiliği yapmıştım..

Sanata ve sanatçıya büyük değer verdim ve çok samimiyetle ilgi duydum. Böylesine duygularda 1963 yılında Samsun'da Samsun Oda Tiyatrosu'nu kurdum. Benim bu atılımım o yıllarda Samsun'da çok anlamlı bir gelişme sayılmıştır. 1971 yılına kadar bu tiyatronun hem başkanı olarak görev yaptım ve hem de tiyatroyu yönettim.

1963 yılında, önce "Fener Gençlik" te başlayan spor kulübü yöneticiliğinin ardından, 1965'te kurulmasına öncülük ettiği "Samsunspor" da hem Kurucu üye hem de ilk Yönetim Kurulu Üyesi olarak yer aldım.

1967 yılında Samsunspor Başkanlığı'na seçildim ve 1973 yılına kadar başkan olarak kaldım.

Aynı sene kurulan Ulusoy Seyahat A.Ş.'nin ardından 1973 yılında da Ulusoy Transport Co. ile uluslar arası taşımacılığa başladık ve böylece uluslar arası karayolu taşımacılığında öncü bir şirket haline geldik. Ben ailemizin kararları doğrultusunda Samsun'da İstanbul'a taşındım.

Zaman hızla akmaktaydı.. Seksenli yıllara geldiğimizde Turgut Özal'ın başbakanlığı devrinde karayolu ağlarının güçlendirilmesi hamlesi başlamıştı. Asında Batı ülkelerinden farklı olarak Türkiye'de ulaşım ve taşıma sektörünün ağırlığını yetersiz karayolları ağı çekmekteydi. Ulusoy topluluğu için bu zorlu yollarda taşımacılık yapmak, özellikle de ihracatta sorumluluk yüklenmek anlamına geliyordu. Ro-Ro taşımcılığına yönlendik.

Ulusoylar daha sonra turizm, otelcilik, otomotiv ve tekstil alanlarında ciddi atlımları gerçekleştirmiştir. Dünyanın en büyük otomotiv kuruluşlarından biri olan Volvo kamyon, çekici ve otobüslerinin genel distribütörlüğünü, 1983'de de Neoplan otobüslerinin Türkiye genel distribütörlüğünü aldık. 300 araçtan fazla TIR parkının modernizasyonunu gerçekleştirdik. 450 aralık otobüs filomuzu Neoplan otobüsleriyle yeniledik.

Bu arada 1985 yılında kurulan Güreş Federasyonu'nda "Asbaşkan" olarak görev aldığımı da hatırlatmalıyım.

1981 yılında Ulusoy Denizcilik AŞ.'yi kurduk. Bu şirketimiz önce Samsun'da faaliyete geçti. Antalya'nın Alanya ilçesinde Aspendos Otel, Kuşadası'nda Fantasia de Luxe, Antalya'nın Kemer ilçesinde Holiday Club tatil köyü grubumuzun turizm yatırımları olarak öne çıkacaktır.

1991'de Bosfor Turizm AŞ.'yi satın alarak yeni bir yapıya kavuşturduk ve Avrupa seferlerini yeniden yapılandırdık.

Yine aynı yıllarda 2,500 tanker ve 10,000 Türk çalışanımızla İran'dan hampetrol taşımalarını Ulusoy olarak biz gerçekleştirdik.

Konteyner ve hava kargo taşımacılığını hedefleyerek 1994 yılında "Uluslarası Nakliyat ve Ticaret AŞ"yi kurduk. Böylece dünyanın her yerinde acentesi bulunan Emery Worldwide'ın Türkiye temsilciliğini üstlendik.

Aynı sene tüm Ulusoy şirketler grubunu Ulusoy Holding AŞ çatısı altında topladık. Kurumsal sermayenin güçlendirilmesi için malî ve hukukî yapıyı güçlendirdik. Kurumsal kimlik çalışmalarını kısa zamanda sonuçlandırarak çağdaş yapılanmanın bir gereğini daha yerine getirmiş olduk.

Çok yoğun çalışma koşullarıma rağmen, mesleki ve kültürel anlamdaki kurum ve kuruluşlarda sorumluluklar almayı bir görev sayıyorum. Bunlardan bazıları şöyle; Tüsiad'da Yüksek İstişare Komitesi üyesiyim. İstanbul Sanayi Odası Meclis üyesi, Bizim Lösemili Çocuklar Vakfı mütevelli Heyeti üyeliği, İstanbul Trafik Vakfı Kurucu üyeliği, Ev Tekstil ve Sanayicileri Derneği Genel Başkanlığı gibi görevlerim var.

Eşim Serap Ulusoy; Çocuklarımız Pınar Ulusoy Şenol, Pelin Ulusoy Tepret, Mehmet Yılmaz Ulusoy. Torunlarımız Kaan Şenol, Yılmaz Ulusoy, Hikmet Can Tepret ile Mina Tepret.

Hayatımdaki en önemli varlığım ailem. Onları birara da görmek benim en büyük mutluluğum. Her Pazar bizim evde bir araya geliyor ve geleneksel Pazar kahvaltımızı yapıyoruz. Kimse katılmamazlık edemez, bu bir kuraldır. Ben onlara baktıkça gurur duyuyorum, işte benim ailem diyorum.



Serap Ulusoy ve Yılmaz Ulusoy.

İnsan yaşamının gelişmesine, ilişkilerine, bilime, sanata, ekonomik değerlere yeni, yararlı, daha sağlıklı ve huzurlu bir ortam oluşmasına etken olacak yeni düşünce, yaklaşım, bilgi ve deneyim yolu üreten her etkinlik yaratıcılıktır. Diğer bir deyişle yaratıcılık alışılmışın, bilinenin dışında farklı ve özgün olmak, değişik çözüm yollarını izleyerek yeni sonuçlar çıkartmaktır.

Çağdaş sanatın en büyük ustalarından sayılan, ünlü ressam Matisse, *"Görmek yaratmanın başlangıcıdır,"* demiştir. Yaratıcılık hayal gücü, dikkat, farkındalık, yargılama, espri yeteneği ile mantık yürüterek, insani duyarlılıkları hiçe saymadan gidilen yoldur. Fikir-çözüm-yeni yaklaşım üretmek bir süreçtir. Heyecandır ve duyarlılıktır.

Sabırlı bir düşünme, mantıklı sonuçlar doğurmaktır. Öncelikle bilgi ve deneyimlerden yararlanmak sonra sentezleme yaparak birbiriyle farklı olan, ilişkisi olmadığı sanılan gerçeklerin, düşüncelerin, olayların ilişkisini tespit etmek ve sonuçta yeniyi oluşturmaktır.

Yaratıcılık doğuştan var olan bir potansiyel olmakla birlikte zaman içinde geliştirilebilir. "İyi bir eğitim sonrası herkesin yaratıcı olabileceği" görüşü, bilim dünyasında her gün biraz daha ağırlık kazanmaktadır.

Hiç unutmuyorum, yedi ya da sekiz yaşlarındaydım. Babamla sahile inmiştik. Kumda oturduk. Ben denizin üzerinde taş kaydırmaktan çok hoşlanırdım. Orada da taşları, üzerinde kaydırmak için denize doğru fırlatmaya başladım.

Ama o gün, nedense her attığımı su yüzünde kaydıramıyordum. Babam da beni izliyordu, biraz sonra yanına çağırdı; *"Bak* oğlum, yaptığın oyun bile olsa, *Daha iyi nasıl yapabilirim?"*diye düşün. *"Biraz daha eğilsen ve taşı tam deniz seviyesinden yatay durumda atsan çok daha başarılı olursun. Unutma her konuda da, her yaptığında da bunu nasıl daha iyi ve daha başarılı yapabilirim, nasıl yeni bir tarz oluşturabilirim düşüncesinde ol. E mi oğlum!.."* demiş ve yanaklarıma da birer öpücük kondurmuştu.

O gün olanları ve babamın öğüdünü hiç aklımdan çıkarmadan yaşamım boyunca uygulamaya çaba gösterdim.

Sözün ve fikirlerin akıcılığı, yeniden tanımlamalar, yeniliğe açık olmak, bağımsız ve önyargısız düşünebilmek, birbirinden uzak bağlantıları kurabilmek, fikir üretimi için çaba harcamak. Bütün bunlar yeni düşünce, yeni çözüm, yeni öneri, yeni ürün ve yeni bakış açısı üretmenin yollarıdır.

50 yılı aşkın iş hayatımda, birçok ulustan iş adamlarıyla, yöneticilerle, CEO'larla tanıştım. Geçmişe bakıp düşündüğümde, beni etkileyen, belleğimde iz bırakan bu kişilerden beş, altısında bazı müşterek özelliklerinin olduğunu gördüm. Her biri, kendi konularında öncü ve lider vasıflarıyla devamlı yenilik üreten profesyonel kişilerdi.



Turmepa Deniz Temiz Derneği'nin yıllık davetinde; (Soldan) Ali Koç, Lucien Arkas, Rahmi Koç, Tezcan Yaramancı, Yılmaz Ulusoy, Turgut Konukoğlu, Cengiz Kaptanoğlu

Başarılı olmuşlardı. Meraklı ve detaylara önem veren yaklaşımları vardı. Yüksek üretim, organizasyon ve düşünce gücüne sahiptiler. Coşkulu ve güler yüzlü davranıyorlardı. Estetiğe ve sanata önem veriyorlardı. Kendi asıl konuları dışında da pek çok konuya ilgi duyuyorlardı. Nükte yeteneği ile yerine göre yaşamı "Boş verme" eğilimindeydiler. Bu kişilerle ilişkilerimi sürekli kıldım ve sık sık bir arada bulunmaya gayret ettim.

Yaratıcı eylem ya da düşünce, zihnimizin tüm parçalarını bir araya getirir. İnsanlık televizyonu, radyoyu, bilgisayarı, uzay gemisini yeni düşünce ile oluşturmuş ve kazanmıştır. Yaratıcı düşünce sanatın her dalında, eğitimde, kültürde, mesleki alanlarda pek çok başarıya imza atılmasının gerçek nedeni olmuştur.

Çok iyi bilmeliyiz ki, bilginin hızla gelişip, değişime uğradığı günümüz dünyasında bu değişime ayak uydurabilmemiz için aktif düşünen, yaratan, sorun çözen, yeni teknoloji ve

buluşların peşinde koşan, kendini sürekli yenileyebilen genç bireylere ihtiyacımız vardır ve onları yetiştirmek bizim görevimizdir.[40]

Haliç Üniversitesi Senatosu tarafından "Fahri Doktora" unvanıyla ödüllendirildim.

Araştırdığım kadarıyla, ilk fahri doktora ünvanı 1470'li yıllarda Oxford Üniversitesi tarafından Kardinal Lionel Woodville'e verilmiş ve o tarihten başlayarak belli bir düzeyde yaygınlık kazanmıştır.

Böyle bir ödül, insanı hem mutlu kılıyor ve onurlandırıyor hem de kamçılıyor ve motive ediyor. Haliç Üniversitesi Senatosu tarafından *"Fahri Doktora"* ile ödüllendirildiğimi öğrendiğim andan itibaren kendime şu soruyu sormaya başladım; *Bu ödüle layık olmak için ilave olarak daha neler yapmalıyım? Başkalarına bu yolda nasıl örnek olabilirim? İnsanlığın yücelmesi, hoşgörünün daha belirginleşmesi, insanlar arası sevgi iletişiminin yaygınlaşması adına neler yapabilirim?*

Bütün düşüncelerim içerisinde ilk aklıma gelen ödül töreninde; *"Kendi adıma yaptırdığım okul bitince, iki kızım ve bir oğlum adına da ayrıca üç okul yaptıracağım!"* diyerek dile getirdim. 20 Ocak 2012'de gerçekleştirilen törende yaptığım konuşmanın bir bölümünün bu konudaki duygularımın, düşüncelerimin ve amaçlarımın çok iyi tercümanı olduğunu sanıyorum.

Haliç Üniversitesi Senatosu'nun beni 'Fahri Doktora' ünvanına layık görmesi hayatımda çok önemli bir yer tutacaktır. O güne kadar bir çok ödül, plaket ve teşekkür belgesi almıştım. Ancak hiçbiri Haliç Üniversitesi'nin verdiği bu ünvan kadar anlamlı olmadı ve beni mutlu etmedi.

'Önemsiyorum ve Öneriyorum' isimli ikinci kitabımda şöyle yazmıştım; *'Eğitim yaşamın kendisidir. Yaşam bize olaylarla ders verir, ışık tutar, acı çektirir. Eğitim yaşamın sırlarını çözer. Daha iyiye, daha güzele, daha yararlıya doğru, insanı değiştirme sanatıdır. Eğitim doğumla başlar ve son nefeste biter. Düşünen, okuyan, çaba gösteren, kendisinin ve başkasının tecrübelerinden yararlanan herkes bu süreci iyi değerlendirmiş olur.'*

Önem verdiğim ikinci konu okul yaptırmaktır. Bu alanda, biri babam Hacı Mehmet Baheattin Ulusoy adına Of'da *'Anadolu Meslek Lisesi'* olmak üzere 4 okul yaptırdım. Beşinci okul Levent'te inşa edilen *'Yılmaz Ulusoy Fen Lisesi'* adını taşımaktadır.

Önem verdiğim üçüncü konu ise ağaç dikmektir. Bu bağlamda Babaeski'de TEMA ile birlikte 4 bin ağaçlık bir orman oluşturmuştuk. Ardından Şile-Ömerli yolu arasında 12 bin fidanlık ağaç dikimi yaptık.

İçinde yaşadığımız çağın, Milenyum sonrası dönemin insandan beklentisi şudur: Bedeni ve ruhi tüm güçlerimizi seferber edip, evrenin genel uyum ve tekamül kanunlarına, gerçeklerine uygun hareket ve işlerle, çalışmalarla varlığımızı geliştirmek. Güç ve büyükçe işlere yiğitçe atılmak. Tuttuğumuz işi mutlaka kazanmak. Çalışırken ibadet heyecanı duymak. Kendimizi ve toplumu daha mutlu, daha düzenli, uyumlu bir refah düzeyine kavuşturmak için tüm benliğimizle çalışmaktır.

40) Yılmaz Ulusoy- Medeniyet Yaratıcı Düşüncenin Eseridir- 1 Kasım 2011.

Sonsuza kadar Cumhuriyet[41]

Bizim öykümüz, bu yok oluşun karanlıklarından yer yüzüne tırmanışın gerçekleşmesidir. Batı dünyasının hep bir ağızdan "Hasta adam" dediği bir toplumun, ölüm döşeğinden Mustafa Kemal'in liderliğinde ve onun insana, ulusuna duyduğu sevgiyle birleşen inanç ve azim ile kutsanmış dirilişidir.

Çok iyi biliyoruz ki, bugün bir başka dünya gücünün egemenliğinde değilsek, tüm çelmelere rağmen özgür ve medeni bir millet olarak yaşıyorsak ve çağdaş yaşama yolunda dev adımlar atabiliyorsak, bütün bunları Mustafa Kemal Atatürk'e ve Cumhuriyet'imize borçluyuz.

Atatürk, ülkesini ve halkını yalnızca düşman işgalinden kurtarmakla kalmayıp, çok kısa bir zaman içerisinde cumhuriyeti kurmuş ve ardından da medeni dünyanın içinde var olabilmemiz adına hiç zaman yitirmeden devrimleri hayata geçirmiştir.

Böylesine büyük adımların yanı sıra, ekonomi, sağlık, kültür, sanat ve hukuk alanlarında getirdiği yeni ve çağdaş düzenlemeler ile de o dirilişi daha bir pekiştirmiştir.



Cumhuriyetimizin ilkelerinin yönü ileriye, çağdaş uygarlığa, akıl ve bilime, sanata ve eğitime odaklanmıştır. Dünya üzerinde pek çok despot yönetim tarafından "Cumhuriyet" adı altında yönetimler kurulmuştur.

Bunların tümü ya yıkılmıştır ya da yıkılmak üzeredir. Bizim cumhuriyetimiz ise işte bu ilkeler ışığında seksen dokuz yılı geride bırakmış, birçok badire atlatmış ama hiç birinde yenik

41) Yılmaz Ulusoy- Sonsuza Kadar Cumhuriyet, 24 Ekim 2012

düşmeyerek dimdik ayakta kalmıştır ve kalmaya devam edecektir.

Atatürk yine o günlerden hedefleri ve hedefe ulaşmanın yollarını da seslenmiştir ulusuna. "Dünyada her şey için, uygarlık için, hayat için, başarı için en hakiki mürşit ilimdir, fendir. İlim ve fennin dışında mürşit aramak gaflettir, cehalettir, delalettir. Yalnız ilim ve fennin yaşadığımız her dakikadaki safhalarının gelişmesini kavramak ve izlemek şarttır," demiştir.

Yıllardır her konuşmamda, her yazımda çok tekrarlamış olsam da, Atatürk ve cumhuriyeti ne kadar anlatsak, konuşsak yine de azdır. Ne kelimeler ne de zaman yeter anlatmaya. Şu kadarını eklemeliyim ki, O bir yol açmış, yolun en zorlu bölümlerini halkından aldığı güçle aşmayı başarmış ve aydınlığı ülkesine işaret etmiştir.

Mustafa Kemal Atatürk'ün gösterdiği yol cumhuriyet yönetiminde bağımsızlıktır, uygarlıktır, barıştır, aydınlıktır, bilimin, sanatın, çağdaş eğitimin ve yüksek yaşama kültürünün egemenliğidir. Bu yolda yürümek için bizlere ve özellikle gençlerimize düşen kutsal görevlerimizi hiç aklımızdan çıkarmayalım ve güvenle, azimle, inançla o yolda sonsuza dek yürüyelim. İzmir'de kruvaziyer limanı inşa edilmesi gündemdeyken, Çeşme Limanı'nı işletmecisi olarak 2012 yılında 4 milyon dolarlık yatırımla Çeşme›ye kruvaziyer gemilerini çekmek için bir proje geliştirmiştim. Amacım kapasitesinin üzerinde çalışan İzmir Limanı'na ve haliyle İzmir kentine biraz nefes aldırmaktı. Ayrıca Çeşme ile Trieste arasındaki Ro-ro taşımacılığının her geçen gün daha da önem kazanmaktadır.

İZTO desteği ve katkıları ile gerçekleştirdiğimiz Çeşme Ulusoy Limanı, 2012 yılından bu yana kruvaziyer turizminde devamlı ilgi odağı oldu. Limana ilk seferlerin başladığı 7 Nisan 2012'den itibaren 114 seferle 66 bin yolcu geldi.



Çeşme Ulusoy limanı'nı ziyaret eden turistik yolcu gemileri.

İzmir'in deniz kum güneş turizminde merkezi olan Çeşme ilçesi, kruvaziyer turizmde de büyüyen bir liman kenti oldu.. Örneğin 11 Ağustos 2014›te üç gemi ile 2 bin 400 turist ağırlayan Çeşme Ulusoy Limanı'na, ilk seferlerin başladığı 7 Nisan 2012'den itibaren 114 seferle 66 bin

yolcu gelmiş oldu.. İzmir Ticaret Odası (İZTO) Yönetim Kurulu Başkanı Ekrem Demirtaş, "İlimizin incisi Çeşme için yaptığımız çalışmanın sonucunu almaya başladık. Bir Mikonos'a 700 bin kişi gidiyorsa Çeşme'ye 1 milyon kişinin gelmesi işten bile değil, yeter ki tanıtalım." diyerek Çeşme Ulusoy Kruvaziyer limanı'nın önemini işaret etmişti.

Nitekim 2014 turizm mevsiminde Çeşme ilk defa üç gemi birden limanımıza yanaştı; Seabourn Odysey 456 yolcusu, Louis Aura 895 yolcusu, Louis Cristal da bin 68 yolcusu ile Çeşme'ye geldi. Çeşme Ulusoy Limanı turistik yolcu gemilerinin giderek daha büyük uğrak limanı olmayı sürdürmekte.

Yılmaz Ulusoy Holding Yönetim Kurulu

Yılmaz Ulusoy Holding AŞ. Yönetim Kurulu Başkanı Yılmaz Ulusoy'un diğer yönetim kurulu üyelerinden 26 Nisan 1970 yılında Samsun'da dünyaya gelen *Pınar Ulusoy Şenol,* ilkokulu Işık Okulları'nda, ortaokulu Saint Pulcherie'de, liseyi ise Saint Benoit'da tamamlamıştır. Lise eğitiminin ardından, önce 1989-1992 yılları arasında İsviçre'de Les–Roches'ta, 1992-1993 yılları



Mehmet Yılmaz Ulusoy, Pınar Ulusoy Şenol, Yılmaz Ulusoy, Serap Ulusoy, Pelin Ulusoy Tebret.

arasında ise Providence - Rhode Island'da Johnson & Wales University'de eğitim görmüştür. 1994 -1997 yılları arasında özel bir bankanın kredi departmanında çalışan Pınar Ulusoy Şenol, 1997-2008 yılları arasında Ulusoy Tekstil A.Ş. yönetim kurulu üyesi olarak görev yapmıştır. 2008

yılından bu yana Ulusoy Turizm grubunda yönetim kurulu üyesi olarak görevini sürdürmektedir.

25 Eylül 1973 Samsun doğumlu *Pelin Ulusoy Tepret* ilk ve orta öğrenimini Işık Okulları'nda, Saint Pulcherie'de ve Saint Benoit'da tamamlamıştır. 1992-1993 arasında Providence-Rhode Island'da Johson & Wales University'yi, 1997'de Bilkent Üniversitesi Bankacılık ve Finans Bölümü'nü bitirmiştir. 1997-1998 arasında dünyanın en köklü gemi brokerlik şirketlerinden Galbraith's'te staj yapmıştır. 1998-2006 arasında Ulusoy Turizm Grubu'nun, 2006-2009 arasında PMP Yayıncılık'ın, 2009 yılından bu yana ise İnşaat Grubu'nun yönetim kurulu üyeliğini üstlenmiştir. Aynı zamanda holdingin kurumsal iletişim sorumlusudur.

30 Eylül 1976 İstanbul doğumlu *Mehmet Yılmaz Ulusoy,* 1983-1987 yılları arasında Işık Okulları'nda, 1988-1989 yıllar arasında İngiltere Bearwood College'ta, 1990-1995 yılları arasında İstanbul Robert Koleji'nde eğitim görmüştür. 1997 yılında Boston Suffolk Ünivesitesi'nde gördüğü eğitimin ardından, 1998-2000 arasında Londra'da American Intercontinental University (AIU)'den mezun olmuştur. 2000 yılından itibaren Ulusoy Denizcilik Grubu'nun Yönetim Kurulu Üyeliğini üstlenen Mehmet Yılmaz Ulusoy, 2008'den bu yana ise Yılmaz Ulusoy Holding Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı olarak görev yapmaktır.



Çeşme "Ulusoy Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi"

Yılmaz Ulusoy eğitim ve vakıf faaliyetleri kapsamında İstanbul Üsküdar'da "Hacı *Rahime Ulusoy Anadolu Denizcilik Meslek Lisesi"* ile, Çeşme'de *"Ulusoy Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi"* ile denizcilik eğitimine katkılarına bir yenisini daha ekledi.

Ulusoy Denizcilik filosundan iki kuru dökmeyük gemisi



Yılmaz Ulusoy eşi Serap Ulusoy ve oğlu Mehmet Yılmaz Ulusoy'la Çin Zhoushan Yangfan Tersanesi'nde inşa edilen 33,042 grt. ve 56,780 dwt. M/V Yellow Fin ismini verdikleri kuruyük gemisi töreninde.

2010 Mayıs ayında inşaatı başlayan dört geminin ilk ikisi Yönetim Kurulu Başkanı Yılmaz Ulusoy, Başkan Yardımcısı Mehmet Yılmaz Ulusoy ve Yönetim Kurulu üyesi Serap Ulusoy'un katılımıyla gerçekleşen törenle gemiler suya indirildi. Çin'in Zhoushan bölgesinde suya indirilen gemilere, Ağustos ve Kasım 2011 tarihleri arasında iki gemi daha eklendi. Denize indirilen her iki gemiye Ulusoy Holding A.Ş. Yönetim Kurulu Üyesi Serap Ulusoy *"Yellow Fin"* ve *"Blue Fin"* adını verdi.

Ulusoy Denizcilik

Ulusoy Denizcilik A.Ş. 1981 yılında kuruldu ve halen on şirketten oluşmaktadır. Bu şirketlerin kurucu ortaklarındanım ve Yönetim Kurulu Başkanı'yım.2008 yılında kurulan Yılmaz Ulusoy Holding A.Ş. denizcilik Grubu filosuna kattığı 4 adet kuru yük gemisi ile Blue Fin Shipping Ltd.,Yellow Fin Shipping Ltd.,White Fin Shipping Ltd., Red Fin Shipping Ltd., Finner Ship Management Ltd., PMP Gemicilik A.Ş., PMP Denizcilik A.Ş. adlarını verdiğimiz 7 şirkete sahip bir

kuruluş olarak deniz taşımacılığına devam etmektedir. Mevcut filo gemilerinin tüm teknik ve ticari işletmesinin en verimli, emniyetli ve etkin bir şekilde yapılması için 2011 yılında Finner Ship Management Ltd. şirketi kurulmuştur. Finner Ship Management Ltd. yüksek deneyim ve tecrübeye sahip profesyonellerden oluşan yönetim kadrosuyla grubun hedeflerine ulaşmasında katkı sağlayacak temel taşlardan biri oluşturmaktadır.



M/V Blue Fin- Çin Zhoushan Yangfan Tersanesi 2011 inşa 33,042 grt. ve 56,780 dwt. dökmeyük gemisi. Fotoğraf: Uğurtan Bilen

Ulusoy önderliğinde yeniden yapılanan Denizcilik Grubu, mevcut iştiraklerine ek olarak yeni faaliyete geçirdiği Finner Ship Management LTD. ile sektöre yeni bir canlılık katmıştır. Finner Ship Management olarak 2010 yılı Mayıs ayında Çin Zhoushan bölgesi Yangfan tersanesinde inşaası başlayan 4 adet 57000 DWT projelerimizle teslim sırasıyla 2011 Eylül ve Kasım aylarında M/V Blue Fin, M/V Yellow Fin, M/V White Fin, M/V Red Fin gemilerimizle faaliyet alanlarımıza armatörlüğü ve işletmeciliği ekledik. Bu süreç sonrasında daha modern gemilerle yola devam etme kararı alan grubumuz bu amacını 2016 yılında inşası başlayaN 4 adet 64000 DWT lik projelerle taçlandıracaktır. Vizyonumuzu daha aktif daha verimli hale getirmek en büyük hedeflerimiz arasındadır.

Denizcilik Sektörü İştirakleri



2011 inşa 56,780 dwt.
MV White Fin.

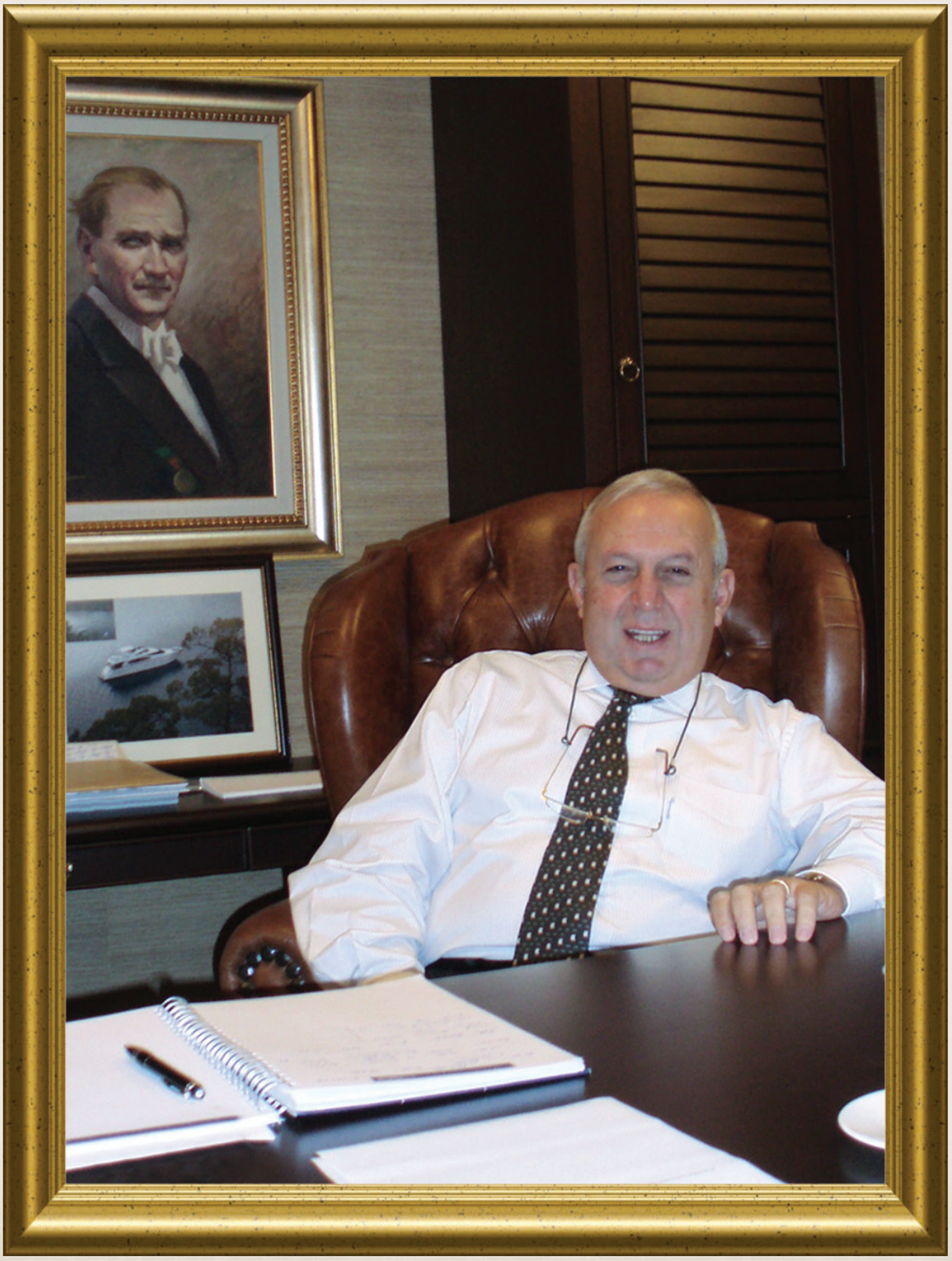
Denizcilik sektörü iştiraklerimiz;Ulusoy Denizcilik A.Ş., Ulusoy Gemi İşletmeleri A.Ş., Ulusoy Ro-Ro İşletmeleri A.Ş., Ulusoy Deniz Taşımacılığı A.Ş. Ulusoy Deniz Yolları A.Ş.

Ulusoy Martı Ro-Ro İşletmeleri A.Ş., Ulusoy Çeşme Liman İşletmesi A.Ş., Ulusoy Ro-Ro Yatırımları A.Ş., Ulusoy Ro-Ro Hatları A.Ş., Karadeniz Ro-Ro ve Konteyner Taşımacılığı A.Ş., Ulusoy Lojistik Taşıma ve Konteyner Hiz. A.Ş.,Karadeniz Ro-Ro İşletmeleri A.Ş.'den oluşmaktadır.

Denizcilik sektörü iştirakleri; 6 adet Roro gemisi, 4 adet kuru yük gemisi ile Ro-Ro taşımacılığı, acentelik, liman işletmeleri, gemi kiralama, kumanyacılık, personel hizmetleri, liman yükleme ve boşaltma hizmetlerini İstanbul, Samsun, Trabzon, Giresun, Hopa, Mersin, İskenderun ve Çeşme gibi, Türkiye'nin en önemli limanlarındaki ofislerinde vermektedir. Türkiye, İtalya, Ukrayna ve Rusya hatlarında yaptığı düzenli Ro-Ro seferleriyle ülkeleri birbirine bağlanmış durumdadır. Ancak Rusya ile baş gösteren devletler arası kriz nedeniyle Rusya'ya olan seferlerimizi durdurmak zorunda kaldık. İnanıyoruz ki tarihiyle, kültürüyle, turizmiyle ve ticarî ilişkileriyle birbirine bağlı olan ülkelerimiz arasında bu sorun çok zaman geçmeden sonuçlandırılacaktır.

İştirakler aracılığıyla yapılan en önemli yatırımlardan bir diğeri işletme hakkı alınan Çeşme Limanı'dır. 1992-2003 yılları arasında Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. tarafından işletilen Çeşme Limanı'nın 30 yıllık işletme hakkı 2003 yılında Çeşme Ulusoy Liman İşletmesi A.Ş. tarafından devir alınmıştır. Halen Çeşme Ulusoy Liman İşletmesi A.Ş. tarafından işletilen liman yapılan ek yatırımlarla pilotaj, römorkaj ve barınma hizmetlerine bağlı olarak iç ve dış deniz hatları terminali, acente hizmetleri, liman yönetimi konularında hizmet vermektedir.

RİFAT KARAKİMSELİ



Rifat Karakimseli'nin Kayseri'de başlayan yaşam öyküsü

11 Eylül 1950 yılında Kayseri'de dünyaya geldim. Babam Kayseri eşrafından Yüksek

Mimar Selçuk Karakimseli'dir. Annem Vesile Çalıka Karakimseli Adalet Bakanlarımızdan Rıfat Çalıka'nın kızıdır.(42)



(Soldan) Rifat Karakimseli'nin annesi Vesile Karakimseli, dayısı Hurşit Çalıka, dedesi Rifat Çalıka, teyzesi Lütfiye Taşçıoğlu, dayısı Şaban Çalıka ve anneannesi Hafize Çalıka. Kaynak: Rifat Karakimseli aile arşivi.

Dedem Rıfat Çalıka 1888 Kayseri'de dünyaya gelmiş. 23 Şubat 1963 günü vefat etmiştir.

Babam Yüksek Mimar Selçuk Karakimseli 1920 yılında Kayseri'de doğmuş. Büyübabam TBMM II. Dönem Milletvekili Avukat Zeki Karakimseli'dir. Babam ilkokulu Kayseri'de bitiriyor. İstanbul Avusturya Lisesi'nin orta kısmını tamamladıktan sonra babasının rahatsızlığı nedeniyle Kayseri Lisesine nakil olmuş ve 1937-1938 döneminde Kayseri Lisesinden mezun olmuştur.

Yüksek Öğrenimine Almanya'da devam etmek isteyerek Breslaw Üniversitesine girmiş, ancak savaş dolayısıyla yurda dönüp İstanbul Güzel Sanatlar Akademisi'nin Yüksek Mimarlık bölümünden 1944 yılında mezun olmuş. Daha sonra Ankara Saraçoğlu Evleri İnşaatları sırasında Mimar Banat'ın yanında asistan olarak çalışmıştır.

Babam yeniden Kayseri'ye dönüyor ve Kayseri Belediyesi'nde Fen İşleri ve İmar Müdürlükleri görevlerinde bulunuyor. Osman Kavuncu'nun Belediye Başkanlığı döneminde Fen İşleri Müdürü olarak şehir içme suyu, Toptancı Hal Binası, Cumhuriyet Mahallesi ve Eski Sanayi Bölgesi'nin gerçekleşmesinde büyük payı ve hizmetleri vardır.

1947-1948 yılları arasında Topçu Okulu ve Çankırı Kıta Hizmetleri olarak yedek subay olarak askerlik görevini tamamlıyor ve askerlik dönüşü proje ve müteahhitlik alanlarında serbest hayata atılıyor. 23 Mart 1981 yılında ani bir rahatsızlık sonucu vefat etmiştir.

Dedem Rıfat Çalıka'nın ve anneannem Hafize Çalıka'nın annemden başka iki vardı; Büyük dayım Ömer Hurşit Çalıka Maliye Müfettişi ve Dünya Bankası uzmanı idi.

Dayım Mülkye'den mezun olduktan sonra ABD'ye taşındı ve Dünya Bankası'nın başkan yardımcılığına kadar yükseldi. 15 Mart 2014 tarihinde Amerika Birleşik Devletlerinin Washington, D.C. şehrinde vefat etti ve cenazesi Washington D.C'de defnedildi.

Ayşe Nur ve Mehmet Gün Çalıka isimli iki çocukları olmuştur.

Küçük dayım Şaban Çalıka uzun yıllar İstanbul'da ticaret yaptı. Çok başarılı bir tüccardı. Fakat genç yaşta aniden vefat etti.

Ben 1961 döneminde Kayseri Ahmet Paşa İlkokulu'ndan mezun oldum. 1961- 65 yıllarında Kayseri Talas Amerikan Koleji'nde okudum ve 1965 -68 yıllarında ise Robert Kolej'de öğrenim gördüm. Üniversite öğrenimimi Orta Doğu Üniversitesi İşletme Fakültesi'nde tamamladım.

42) Osman öndeş - Rifat Karakimseli Röportajı,Referans Gazetesi, 06.10.2005



Üniversiteyi bitirdikten sonra çalışma yaşamımda Kayseri'de Meysu'da görev aldım ve iki yıl dış ticaret şefi gibi bir görev üstlendim. Kısa dönem askerliğimin ardından evlilik yılları geldi. Ankara'da üniversite öğrenim yıllarında tanıştığım, saygıyla anacağımız Sermet Çağan Beyefendi'nin kızı Ayşe Çağan'la arkadaşlığım vardı. 1973'de çok mesut bir yuvanın çatısını böylece kurduk ve 42 yıllık mutlulukla andığımız bir evliliğimiz oluştu.

Galatasaray Holding'den armatörlük yaşamına

1974'de İstanbul'a taşındık. Galatasaray Holding'de çalışmaya başladım ve 1976'de kızımız Naz ve 1978'de oğlumuz Selçuk dünyaya geldi. Oğlum Selçuk Karakimseli, ilk ve ortaokuldan sonra lise öğrenimine İsviçre'de devam etti ve Amerika Birleşik Devleri'nde Bryton Collage'den mezun oldu. İngiltere'de denizcilik master tezi yapmıştır. Naz ise Saint Benoit'dan mezun olduktan sonra İngiltere'de Richmond Collage'de uluslararası ilişkiler öğrenimi gördü. İstanbul'a dönüşünde Martı'da muhtelif kademelerde görev aldı. Fakat bebeği ile işi arasında bir tercih yaptı ve bir karar noktasında kızı Ayşenaz ve oğlu Alp'in annesi olarak evini tercih etti.

Oğlum Selçuk Karakimseli 2005 yılından beri Martı'da değişik sorumluluk kademelerinde görev yapmaktadır. Eşi Merve ve çocukları Rifat ve Ali ile mesut bir yuvaya sahip olmaları bizi mutlu etmektedir.

Kayınpederim Sermet Çağan Bey Y.Müh. Ferdi Çağan ve Mediha Çağan'ın oğluydu. Tanınmış bir tiyatro yazarı ve yönetmeniydi. 5 Ağustos 1970 günü sabah 10.30 gibi geçirdiği kalp krizi sonucu vefat etti. İstanbul Sanat Tiyatrosu'nun dramatürüydü ve *"Ayak Bacak Fabrikası"* başlıklı oyunu ile büyük bir başarıya ulaşmıştı. Ölümünden evvel İstanbul sanat Tiyatrosu'nun kuruluşu için büyük emekler sarfetmişti ve *"At Gözü"* adını verdiği bir tiyatro oyunu yazmaktaydı.

Sahneye koyduğu birçok eser yanında, 1966'da Aziz Nesin'in Gen-Ar Tiyatrosu'nda *"Ah Biz Eşekler"* oyununu sahneye koymuş ve büyük bir başarı sağlamıştı.

Cenazesi 7 Ağustos 1970 Cuma günü Şişli Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Zincirlikuyu Mezarlığı'nda defnedildi.

Büyükdedem Ahmet Zeki Karakimseliler 1888 Kayseri doğumludur. İstanbul Hukuk Mektebi'nden mezun oluyor ve Develi'de Savcı olarak görev yapıyor. TBMM II Dönem bağımsız Kayseri milletvekili seçilmiştir. Sonraki yaşamında sınıf arkadaşı Sait Azmi Feyzioğlu ile birlikte avukatlık yaparak devam ediyor.

1894 doğumlu Zekiye Çağıl ile İstanbul'da evleniyorlar. Babaannem 1946 yılında vefat etmiş.

Anne tarafından dedem Çalıka Rifat Bey 1885 Kayseri doğumlu. Kolağası Mustafa Bey'in oğludur.Babasının mesleği nedeniyle öğürenimine çeşitli yerlerde devam ediyor ve son olarak İstanbul hukuk Fakültesi'nden mezun oluyor.

Balkan Savaşı'na yedek subay olarak katıldıktan sonra memleketi Kayseri'ye dönüyor ve 1914'de Kayseri Belediye Başkanı oluyor.

Dedem Rifat Çalıka Rauf Orbay kabinesinde Adliye Vekili olarak görev yapmış.



(Soldan) Rifat Karakimseli'nin halası Yaşar Yeğenoğlu, babası Selçuk Karakimseli, Annesi Vesile Karakimseli, (Çocuklar-Soldan) Ağabeyi Zeki Karakimseli ve Rifat Karakimseli. Kaynak: Rifat Karakimseli aile arşivi.

Annem İstanbullu bir aileden gelmesine karşın, Kayseri'ye gelin gitmiş. Dedem Kayseri milletvekili olduğu için de, Kayseri'deki yaşamla yakın bağlantımız olmuştur.

1923'de görevinden ayrılarak Kayseri'ye dönüyor ve ikinci kez belediye başkanı seçiliyor. Memleketin en buhranlı günlerinde belediye başkanı ve devlet adamı olarak çok önemi hizmetler veren Rifat Çalıka ,1919'da Anadolu ve Rumeli Müdafai Hukuk Cemiyeti'nin kurucuları arasında yeralmıştır. Kendi devrindeki otoriter rejim koşulları altında neşredilemeyen anıları 1992'de büyük oğlu tarafından kitap halinde yayınlanmıştır.

Martı Denizcilik kurulurken

Erol Yücel, Levent Karaçelik ve Ali Yenidünya ile birlikte kurduğumuz Martı Denizcilik'le ilgili anılarıma gelince; Ben Martı'nın kuruluş safhasında Levent Karaçelik'in bu şirketin kuruluş çalışmalarını anlatması sonrasında, diğer kurucu arkadaşlarımla bir araya geldim. Böylece Türk deniz ticareti dünyasında çok derin izler bırakacak Martı Denizcilik'in şirketleşmesi, büyümesi ve holdingleşmesine kadar uzanan bir süreçte ortaklardan biri olarak yeraldım.

1988 yılında verdiğimiz bir kararla, yollarımızı ayırdık. Bu kararlarımızı bir kırgınlıkla veya aykırılıktan ileri gelen bir tartışma sonucu değil, çok akılcı görüşlerle aldık. Nitekim Levent Karaçelik kendi yolunu çizmek üzere ayrıldı. Ben de öyle hareket ettim. Erol Yücel ve Ali Yenidünya Martı'nın filosunu üstlenerek salt armatör olarak yollarına devam ettiler.

Yeni çalışmalarımda kurduğum şirketlere Martı Gemi Acentalığı A.Ş, Martı Konteyner Hizmetleri AŞ. adını verdim. Birsüre sonra da Yılmaz Ulusoy Bey'le ortak kurduğumuz Ro/Ro taşımacılığı armatörlük şirketine Ulusoy Martı Denizcilik AŞ adını verdik.





Ahmet Zeki Karakimseliler ve (Sağda) kardeşi Rifat Karakimseli ile çocukluk yıllarında

1980 yılındaki ilk gününden başlayarak, bölgemizin önde gelen denizcilik firmalarından biri olarak faaliyet gösterdiğimiz bugünümüze kadar ki süreç içerisinde transit, düzensiz (tramp), hat (liner) ve diğer acentelik servislerinden oluşan çok geniş bir yelpaze dahilinde hizmet sunmaktayız.

1989 yılında konteyner hizmetlerine, 1990 yılında ise Karadeniz limanları arasında Ro-Ro seferlerine start verdik. Zamanla armatörlük, forwarding (nakliye) , lojistik ve Kıta Avrupası, Doğu Akdeniz ve Karadeniz Limanları'na düzenli sefer yapan hat ortaklıklarına imza attık.

Armatörlük yatırımlarımız 7 gemiye kadar yükseldi. Fakat dünya ekonomisinde baş gösteren sıkıntılar karşısında gemilerimizi elden çıkarttık ve armatörlük faaliyetimize son verdik. Artık armatörlük yapmıyoruz. Fakat çok güçlü gemi acenteliği, forwarderlik faaliyetlerimiz beraberinde Hadımköy'de bölgenin en büyük konteyner depolama alanına sahibiz.



Martı Prosperity

Transit Acentelik hizmetleri, Liman Acentelik hizmetleri, Tramp Acentelik hizmetleri, Hat (liner) Acentelik hizmetleri, Konteyner Acentelik hizmetleri, Koruyucu acentelik hizmetleri veriyoruz. Ayrıca kendi TIR filomuzla bu hizmetlerimize ait konteyner taşımacılığını gerçekleştiriyoruz.

Eşim Ayşe ile yıllarca sosyal faaliyetler içersinde yeralmaya özen göstermişizdir. Böylesine bir sahiplenişle, Kayseri Talas'ta Melikşah Caddesi'nde babam Yüksek Mimar Selçuk Karakimseli'nin adına yakışır şekilde bir ilköğretim okulu inşa ederek MEB'na devrettik.



Kayseri Talas'ta Yüksek Mimar Selçuk Karakimseli İlköğretim Okulu.



Martı Prestige



(Soldan) Naz ve Rifat Karakimseli, Selçuk Karakimseli ve Ayşe Karakimseli Kaynak: Rifat Karakimseli aile arşivi.

Bu yöndeki çalışmalarım arasında İzmir'deki Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksekokulu Makine Bölümü'nde Martı Gemi Acenteliği A.Ş. adına Elektroteknoloji Laboratuarı'nın tesisi gibi destekleme çalışmalarımız yeralmaktdır.

2007-2008 eğitim ve öğretim yılında hizmet vermeye başlayan Dokuz Eylül Üniversitesi, Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksekokulu Makine Bölümü Uygulama Merkezi içinde yer alan

ElektrA. oteknoloji Laboratuarı 2 Kasım 2007 Cuma günü hizmete açılmıştır.

ERDAL AKSOY



Erdal Aksoy 06 Mayıs 1943, Sürmene'de dünyaya geldi.

Ailenin kökleri hakkında şunları anlatmıştır; "Benim dedelerim o zaman Karadeniz'den kalkmışlar, o günün ticaret merkezi olan Batum'a yerleşmişler. O zaman Batum 1800'lerin sonlarında belki de bu bölgenin en büyük ticaret merkezlerinden birisiydi. Sonra babam, çoluğumu çocuğumu daha iyi bir yerde yetiştireyim diye İstanbul'a bizim büyümemizi, tahsil almamızı istedi... Babamın verdiği en önemli kararlardan birisi odur.

Eğitim almamız, o eğitimimiz için bizi çok teşvik ettiler. Bizde bunun karşılığını vermeye çalıştık. Hani aile yapısı olarak hepimiz çalışmak mecburiyetinde hissettik. Yapımızda da o vardı, çalıştık. Nitekim de o çalışmaların neticesi iyi bir noktaya geldi. Ben kendim aslında elektronik mühendisiyim. Eğitimimi filan tamamladıktan sonra yurtdışından döndüm. Babam da; şu işlerden ben çıksam da, çocuklar el atsa diye bekliyormuş."

İstanbul Teknik Üniversitesi Yüksek Elektrik/ Elektronik Mühendisliği dalından 1965 yılında mezun oldu.İşhayatına atıldığı 1974 yılında akaryakıt ticareti yaparken asıl ağırlık verdği sektör armatörlük oldu ve Türk Deniz Ticareti toplumunda 1985 yılına kadar "Armatör" kimliğini korudu.

Erdal Aksoy Transbalkan A.Ş.'yi satın alıyor

Erdal Aksoy 12 Eylül 1980 sonrasında mâli sıkıntıyla karşılaşmış olan Transbalkan A.Ş.'yi satın almıştır. Büyük çoğunluk hissesi Kaptan Ferit Biren'e ait olan Transbalkan A.Ş., Norveç'te inşa ettirdiği *" Dr. Adnan Biren"* ve *"Transdeniz"* isimli iki ro-ro gemisine sahip bulunuyordu.

Kaptan Ferit Biren'in anlattığı üzere Norveçli yetkililerle mutabık kaldıkları gibi, yeni bir ödeme takvimi ve planıyla 13 Eylül 1980'de Norveç'e gitmeye hazırlanırken, 12 Eylül 1980 tarihinde Türk Silahlı Kuvvetleri yönetime elkoydu. Norveç'e teleks çekerek bir süre gelemeyeceklerini bildirdiler.

Norveç'e gittiklerinde Norveçlilerin durumu değişmişti. Türkiye'nin düştüğü durumu anlayarak ordunun Türk milletini adeta bir savaştan kurtarmak üzere görevini yerine getirdiğini takdir edemiyorlardı.

Ekim ayında Norveç'ten bir heyet geldi. İçlerinde Ambassador Bue Brun'de vardı. Maliye Bakanlığından Aydemir Koç ve Kaptan Yılmaz Dağcı'nın da yeraldığı konuşmalarda Norveç'in Türkiye'ye verdiği 300.000 NKR'nin hibe edileceği, ayrıca yeni bir kredi verileceği, ancak bazı sorunları bulunduğu, bunlardan birinin de bu iki gemi olduğu, gemilerin ödenmemiş üç taksidi ile muacceliyet kesbetmiş %19'larının ödenmesi gerektiği, ödenmemiş kısmı için de devlet garantisi isteniyordu.

Armatör Erdal Aksoy hissedarların çoğunun hisselerini devralıyor

Buarada Erdal Aksoy'la bir uçak yolculuğunda konuşurken, bazı ortakların hisselerini satmak isteyeceklerini belirttiğinde, bu hisseleri alabileceğini söylemişti. Bunu şirkette anlattı ve hissedarlardan çoğu hisselerini Erdal Aksoy'a devretti.

Böylece Erdal Aksoy şirketin hisselerinin çoğunluğuna sahip olarak hem Transbalkan A.Ş.'nin sahibi ve hem de yönetim kurulu başkanı oldu. Fakat Denizcilik Bankası'yla o da anlaşamadı.

Yaşamını öyküsü şöyledir; 9 Nisan 1974'de Belkıs Sirel'le evlendi. Yedek subaylık görevini 1975'de Ankara Muhabere Okulu'nda yaptı. Erdal ve Sirel Aksoy çiftinin Banu ve Batu isimli iki çocukları var.

Erdal Aksoy üniversiteden mezun olduktan sonraki yaşamına yön veren etkenleri anlatırken, mezun olduğu yıllarda, elektroniğin Türkiye'de bir alanı olmamasından üzüntü duyduğunu belirterek şöyle değerlendirme yapmıştır; "Ancak o verilen formasyon benim hayat boyu belki de en çok istifade ettiğim, şükrettiğim bir formasyondu. Matematiksel formasyon...

Ben mühendisliğimden memnunum, ben matematiksel yapımdan memnunum. İyi kullanıyorum ve hep kullanıyorum, hayat boyu kullanıyorum. İşte o zaman enerjiyi seçtik. Enerjide de öyle bir vizyon çizdi ki...

Dikkat edilirse, Turkuaz şuan da Türkiye'de bütün dünyanın en büyük enerjideki oyuncularıyla ortaklık yapmış ender şirketlerden birisi. Yani daha başından beri dünyanın en büyük petrolü ve bugün de hâlâ bu ortaklığımız ediyor.

Turizmde de varız ve onu kıymetli bir varlık olarak Conrad Oteli İstanbul'da bir aile varlığı olarak düşünüyoruz ve en iyi şekilde turizmi bulunduğumuz noktada temsil etmeye çalışıyoruz.

Erdal Aksoy günümüzde Türkiye'nin ülkenin en stratejik kurumlarından biri olan Petkim'i Yönetim Kurulu Başkanı. Hemen her sektöre hammadde girişi sağlayan Petkim bir dev. Aksoy Holding; inşaat, turizm ve enerji alanlarında faaliyet gösteriyor. Hedef, enerjide büyümek ve büyük ortaklıklarla ilerliyor.[43]

Aksoy Holding'in kurucusu ve başkanı olan Erdal Aksoy 1943 yılında Trabzon'da doğmuştur. Altı kardeşi bulunan Erdal Aksoy, ailenin ikinci çocuğu idi. 7 yaşına geldiğinde Erzurum ve civar şehirlerde kereste, odun ve kömür satışı yapan bir tüccar olan babası Osman Aksoy ile çalışmaya başlamıştır. 1940'ların sonunda ailesinin İstanbul'a taşınmasının ardından Erdal Aksoy, aile işlerinde babasına destek olmak amacıyla İstanbul ve Erzurum arasında seyahatlerde bulunmuştur. İlk ve orta öğrenimine Sarıyer'de devam eden Erdal Aksoy, daha sonra Kabataş Lisesine gitmiştir. İstanbul Teknik Üniversitesinden mezun olduktan sonra 1966'da Elektrik ve Elektronik Mühendisliği alanında yüksek lisansını tamamlamıştır.

İş hayatına abisi Erol Aksoy ile küçük çaplı inşaat projelerinde başlayan Erdal Aksoy, 1971 yılında İstanbul, Sarıyer'de Mobil Oil satıcısı/bayisi olarak bir akaryakıt istasyonu açmıştır. Bu istasyondaki satış hacminin giderek artmasının ardından balıkçı gemilerine satış yapmak amacıyla Sarıyer, Rumeli Feneri'nde bir istasyon daha açmıştır. Bu alanda başarılı olan Erdal Aksoy, Mobil Oil Türkiye ile ilişkilerini bir adım öteye taşıyarak nakliye işine girmeye karar vermiş ve böylece, Mobil Oil ürünlerini taşımak amacıyla küçük bir tanker alarak ilk başlarda ülke çapında hizmet verirken daha sonra dünya çapında faaliyetini sürdürmüştür.

On yıl içerisinde işlerini başarılı bir şekilde büyüterek, kimyasal yük tankerleri, büyük ve orta kuru yük gemileri ve RoRo gemileri (Türkiye'de ilk) dahil 14 gemisi ile Türkiye'nin en büyük armatörleri arasında yerini almıştır. Tüm nakliye şirketlerini, 1978'de kurduğu Aksoy Holding çatısı altında toplamıştır. 1978'in sonunda ise ilk kez, Türkiye kişisel gelir vergisi sıralamasında ilk beşe girmiştir. Erdal Aksoy filosunu piyasaların doruğunda olduğu 1980'lerde satarak petrol işine yoğunlaşmaya karar vermiştir.

Erdal Aksoy, 1983 yılında Enak Pazarlama, Depolama ve Nakliyat adı altında petrol ürünleri pazarlama, depolama ve nakliyat şirketini kurmuştur. Aksoy Holding ve Enka Holding'in 50-50 ortak girişimi olan Enak, Birinci Körfez Savaşı'nın başlangıcına kadar 1983 ve 1991 yılları

43) Yaprak Özer, Başarı Hikayeleri, 22 Ağustos 2011, Bloomberg.

arasında Türkiye, İran ve Irak arasında yüksek hacimli petrol ticareti yapmıştır. Bu süre zarfında, Enak sadece Türkiye kurumlar vergisi sıralamasına birçok kez en üst sıralarda yer almakla kalmamış aynı zamanda ülkeye yüksek miktarlarda döviz girişi de sağlamıştır. Aksoy Holding, 1991 yılında Enka Holding'in %50 hissesini satın almış ve Enak'ı 2005 yılında yeniden yapılandırarak Aksoy Holding'in inşaat alanındaki iştirakine dönüştürmüştür. Daha sonra 2010 yılında uluslararası ticaret iştiraki olan şirket günümüzde Aksoy Enternasyonel adı altında faaliyetlerini sürdürmektedir.



M/V Osman Aksoy (Ex-Dagland) 1965 John P.Pedersen & Son, Oslo / Norveç firması adına 1965 yılında Goveterken Cityvarvet/Gotenburg tersanesi'nde Kızak No. 804 olarak Dagland adıyla inşa edildi. 38,569 dwt., 21.421 grt kuru dökmeyük gemisi. 1981'de Kaohsiung'da söküldü.

Petrol ürünleri pazarlamasının yanı sıra Erdal Aksoy yerel ortakları ile birlikte 1980 yılında bugün Turcas Petrol olarak bilinen akaryakıt dağıtım şirketi olan Tabaş Petrolcülüğü kurmuştur. Tabaş, çeşitli dağıtım şirketlerinin yaklaşık 800 yakıt istasyonu bayi/sahibi tarafından risk sermayesi olarak kurulmuş; Erdal Aksoy'un liderliğinde hızlı şekilde büyümüştür. 1995 yılında şirketin %50'sini Amerikan şirketi olan Conoco Petroleum Inc. satın almıştır. Güçlü ortağı ile Tabaş 1996 yılında Turcas Petrolcülüğü almıştır. Erdal Aksoy, 1999 yılında Tabaş Petrolcülük ile Turcas Petrolcülüğü Turcas Petrol adı altında birleştirmiştir.

Erdal Aksoy ve ailesinin Turcas Petrol'deki hisseleri aynı sermaye olarak 2005 yılında Aksoy Holding'e aktarılmış ve aynı yıl Aksoy Holding, Conoco Phillips'in Turcas'daki hisselerini de satın alarak günümüzde de geçerli olan hisse çoğunluğuna (%51,55) sahip olmuştur.



Turcas II ürün tankeri denize indirildikten sonra, Akbaşoğlu Denizcilik adına inşa edilen İstanbul KA ürün tankeriyle görülmekte. İskelenin diğer tarafında kısmen görülen Turcas I'dir.

Turcas Petrolcülük A.Ş. adına 2001 yılında Çelik Tekne Tersanesi'nde inşa edilen *"Turcas I"* 3,475 grt. ve 5,500 dwt. olan bir ürün tankeriydi. 2001 Nisan ayında Rusya'nın Yugbunkerservis Chushka firmasına satıldı ve *"Tena"* adı verildi. 2013'de yerinde eldeğiştirilen geminin son adı *"Ivan Poddubny"* idi.

Turcas Petrolcülük A.Ş. adına Ocak 2000 yılında Çelik Tekne Tersanesi'nde inşa edilen *"Turcas II"* 3,469 grt. ve 5,500 dwt. olan bir ürün tankeriydi.

2002 yılında satıldı ve *"Bonito"* adı verildi. 2006 Ekim ayında ABD-Savunma Bakanlığı Military Sealift Defense Komutanlığı'na uzun süreli kiralama sözleşmesiyle *(2008 yılı sonuna kadar)* kiralandı ve *"Transpasific"* adı verildi.

Ağustos 2012'de Rusya'nın Far Eastern Tanker, Vanino firmasına satıldı ve *"Nikolay Shalavin"* adı verildi.

Turcas, akaryakıt perakendeciliği faaliyetlerini yeni bir ortak girişi şirketi altında Shell Türkiye ile 2006 yılında Shell & Turcas Petrol olarak birleştirmiş ve bu şirket, Capital dergisine göre 2013 yılsonu itibariyle gelir bakımından Türkiye'nin beşinci büyük şirketi olmuştur. Shell & Turcas'ın %30'u Turcas'a aitken %70'i Royal Dutch Shell'in %100 dolaylı iştiraki olan Shell Türkiye'ye aittir. Aksoy Holding'in hakim şirketi olan Turcas Petrol, petrol ve enerji sektöründe 15 iştirakin doğrudan ve dolaylı çoğunluk ya da azınlık hissesine sahiptir. Turcas Petrol hisseleri, 1992 yılından beri Borsa İstanbul'da (BIST: TRCAS) işlem görmektedir. Turcas, geniş yelpazeli, enerji odaklı bir yatırım şirketi olup birinci sınıf uluslararası enerji şirketleri ile değer yaratan

projelerde uzun vadeli ortaklıklar kurarak büyüme stratejisi ile Türkiye'de eşsizdir.



(Sağdan) Erdal Aksoy, Çeliktrans Tersanesi'nde inşa ettirdiği M/T Turcas I ürün tankerinin denize indirilme töreninde, Başbakanlardan Mesut Yılmaz ve Galatasaray Holding ve Çeliktrans tersanesi Başkanı Ali Feyzioğlu ile.

Aksoy Holding, Aksoy International, Turcas Petrol ve Turcas Enerji Holding, Turcas Elektrik Üretim, Turcas Enerji Ticareti, Turcas Gaz ve Turcas Rüzgar gibi yüzde yüz iştiraklerinin yönetim kurullarına başkanlık eden Erdal Aksoy aynı zamanda Shell & Turcas Petrol ve RWE & Turcas Güney Elektrik Üretim A.Ş'nin de yönetim kurulu üyesidir.

Petrol ve enerji işinin yanı sıra Erdal Aksoy kardeşi Erol Aksoy ile birlikte 1980'lerin sonunda Türkiye'nin giderek büyüyen turizm ve gayrimenkul sektörlerine de yatırım yapmaya başlamıştır.

İki kardeş 1988 yılında Yeditepe Beynelmilel Otelciliği açmış; Amerikan Hilton Hotels Corp., Uluslararası Finans Kurumu (IFC), Türkiye Cumhuriyeti Emekli Sandığı ve Sosyal Güvenlik Kurumu ile ortaklık kurarak, Türkiye'deki en büyük otel olan İstanbul Boğazı manzaralı beş yıldızlı, 670 odalı birinci sınıf Conrad İstanbul'u inşa etmiştir. 1992'de kapılarını açan Conrad İstanbul, Aksoy Holding kapsamında gayrimenkul ve turizmin baş tacı olmaya devam etmektedir.

2013 yılında TAIB Yatırım Bankasının satın alınmasıyla Aksoy Holding, Erdal Aksoy'un liderliğinde iş kollarına, hareketli Türk Bankacılık sektörünü de dâhil ederek genişlemiştir.

Seçkin ve saygıdeğer girişimci iş hayatının yanı sıra Erdal Aksoy, milletine ve yurttaşlarına hizmet etme amacıyla bir dizi sivil toplum kuruluşu, devlet kuruluşunda da aktif rol üstlenmiştir.

Türk Armatörleri İşverenleri Sendikası Başkanı Erdal Aksoy

1980 ve 1985 yılları arasında Türk Armatörleri İşverenler Sendikası Başkanlığı görevini üstlenen Erdal Aksoy, 1982 ve 1986 yılları arasında da Deniz Ticaret Odası Kimyevi Madde ve LPG Yük Gemiciliği Meslek Komitesi Başkanlığı görevini yürütmüş ve 1986'da TISK Yönetim Kurulu Üyesi olmuştur.

Erdal Aksoy, 1976 ve 1990 yılları arasında Sarıyer Spor Kulübü Başkanı olarak hizmet vermiş ve bu dönemde takımı, Türkiye birinci liginde en başarılı yıllarını yaşayarak Avrupa Balkan Şampiyonluğunu kazanmıştır.

Belirli bir süre boyunca politikaya atılan Erdal Aksoy, 1989 ve 1993 yılları arasında Anavatan Partisinin (ANAP) Sarıyer İlçe Başkanlığını üstlenmiş; daha sonra 1993 ve 1997 yılları arasında ANAP İstanbul İl Başkanı olarak görev yapmıştır.

Erdal Aksoy Eduard Shevardnadze Türkiye-Gürcistan İşbirliği Vakfı ile Türk Gürcü Eğitim ve Kültür Vakfının önde gelen kurucularındandır. 1998'den beri Türk Sanayicileri ve İşadamları Derneğinin (TUSİAD) üyesi olan Erdal Aksoy, 2000 yılından beri Türkiye Ekonomik ve Sosyal Etütler Vakfı (TESEV),Yüksek Danışma Kurulu üyesi, 2013 yılından beri de Azerbaycan Diplomasi Akademisinin (ADA) Mütevelli Heyeti üyesidir.



Turcas I., Tena adıyla.

Erdal Aksoy'un aldığı ödüller arasında; İstanbul Ticaret Odası'nın 1978 ve 1980 yılları arasında ülke çapında en fazla kişisel gelir vergisi ödeyen 5 mükellef altın madalyası;

Ülkeye yüksek döviz girdisi sağlaması nedeniyle 1980 ve 1985 yılları arasında İstanbul Ticaret Odası ve Deniz Ticaret Odası tarafından verilen çeşitli madalya ve takdir belgeleri ile Ana Ortağı, Yönetim Kurulu Başkanı veya Üyesi olduğu şirketler adına İstanbul ve Türkiye çapında en yüksek kurumlar vergisi ödemeleri nedeniyle İstanbul Ticaret Odasından 1996, 1997, 1998, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012 ve 2013 yıllarında aldığı çok sayıda altın, gümüş, bronz madalyalar ve takdir belgeleri yer almaktadır:



Tıurcas II., Transpasific adıyla.

Sanatsever Erdal ve Belkıs Aksoy çifti, Hüseyin Avni Lifij ve Timur Kerim İncedayı tablolarından oluşan seçkin bir koleksiyona sahiptir. Çiftin, Banu Aksoy Tarakçıoğlu (1975) ve Batu Aksoy (1977) olmak üzere iki çocuğu vardır. Banu Aksoy Tarakçıoğlu ve Batu Aksoy, Aksoy Holding hissedarı ve Yönetim Kurulu üyesi olup şirket faaliyetlerini Erdal Aksoy ile birlikte yürütmektedirler.

Aksoy Holding, Petrol & Enerji, Turizm & Gayrimenkul, Uluslararası Ticaret ve Bankacılık sektörlerindeki faaliyetlerini genişleterek ve bu alanlardaki yatırımlarına devam ederek Net Varlık Değerini arttırmayı planlamaktadır.[44]

MEHMET ÜNLÜ



Kastamonu, İnebolu eşrafından Emine ve Salih Ünlü'nün oğlu, Ümmühan Yüksel ve Ahmet Ünlü'nün kardeşi, Hatice ve Uğur Karaağaç, Serpil ve Salih, Aysun ve Semih Ünlü'nün babası, Merve ve Mehmet'in dedesi, Salih Yüksel ve Esra Küçükay'ın dayısı, Kübra Ersöz ve Kerim Ünlü'nün amcası, Saliha Ünlü'nün eşi Armatör Hacı Mehmet Ünlü 28 Şubat 2015 tarihinde vefat etti. Cenazesi 1 Mart 2015 Pazar günü Karacaahmet Şakirin Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Karacaahmet Mezarlığına defnedildi.

Ünlü Denizcilik filosunda yeralan 8100 dwt, ve 4937 grt. "Mehmet Ünlü" genelyük gemisi 2000 yılında Çeliktekne Tersanesi'nde inşa edildi. 1994 Çeliktekne inşa 1,941 grt. ve 3,085 dwt. "Ünlü-1" isimli genel yük gemisine 1996 Eylül adında "Ünlü- 2" adı verildi. 2006 Ekim ayında Ekşioğlu Denizcilik firmasına satılan satılan gemiye "Fahri Ekşioğlu" adı verildi. Filonun birdiğer gemisi;2003 yılında Emsan denizcilik adına Çiçek Tersanesi'nde inşa edilen 3,551 grt. ve 5,346 dwt. genel Yük gemisi "Ünlü 5" tir.

44) Aksoy Holding- Kurumsal; Kurucu ve Tarihçe.

NADİR ŞÜKRÜ DENİZ



Nadir Şükrü Deniz'in yaşam ve meslek öyküsünü büyük oğlu Semih Deniz'den dinledim.

Semih Deniz günümüzde iki oğlu; Nadir Şükrü Deniz ve Mustafa Kemal Deniz'le Denizmetal, Armeda ve Lamina Türkiye Technology isimli üç şirketin başında bulunmakta.

Semih Deniz şöyle anlattı; Ailemizin kökleri Midilli'den gelmekteler. Baba tarafından dedem Mustafa Danacı Kaptan. Onlar Midilli'de Sigri Köyü'nden. Bu köyün tüm ahalisi Türklerden oluşuyormuş ve sadece balıkçılıkla ve gemicilikle geçinirlermiş.

Mübadelede muhacır olarak ilk defa Burhaniye'ye yerleşiyorlar. Limbo tabir edilen gemilerden sahile veya gemilere yük taşımak, yolcu taşımak.



Mustafa Danacı Kaptan ailesinin göçederek geride bıraktıkları Sigri Köyü Osmanlı İmparatorluğu'nun Ege'deki adalarından olan Midilli (Lesbos) Adası'nın batısında yeralmaktadır. Bu köyün ahalisinin hemen tamamı Türklerden oluşmaktaydı. O zamanlardan buyana yine bir balıkçı köyü olarak yaşamını sürdürmektedir. Sigri'de sahilin biraz gerisindeki alçak tepede Osmanlı zamanından kalan bir kale mevcuttur

Annem Zahide Solmaz Deniz'in tarafı Ağra ailesi olarak tanınıyor. Midilli'nin Agri Köyü'nden gelmekteler. Kısmen onlarda da denizcilik mesleği hakim olmuş. Anne tarafından dedem Tahir Ağra, anneannem Hatice Ağra.

Anne tarafımız Ayvalık Cunda'ya yerleşiyorlar. Mustafa Danacı Kaptan tarafı Burhaniye'ye yerleşiyor. Önce orada bir bakkal dükkanı açıyor.

Geçim sıkıntısından dolayı anne tarafı Ayvalık'tan İstanbul'da Fındıkzâde'ye yerleşiyorlar.

Mustafa Danacı Kaptan ailesi de aynı gerekçelerle İstanbul'a göçediyorlar.

Enver ve Şükrü adını verdikleri iki oğlu olmuştur.

9 Haziran 1972 günü vefat etmiş ve cenazesi 10 Haziran 1972 Cumartesi günü Şişli Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Zincirlikuyu Mezarlığı'nda defnedilmiştir.

Babam askerliğini Kasımpaşa'da yapmıştır. Daha önce ailenin tanıştığı ve çimento ticaret yapan Nevzat Özer'in yanında çalışmaya başlıyor. Daha sonra kendi işini kurmaya karar veriyor ve o da çimento satışı yapıyor. Kumculuk işi inşaatların kum talebi nedeniyle daha sonra oluşmuştur. Bu amaçla Mecidiyeköy'de günümüzde Trump Tower'in olduğu semtin civarında bir çimento ve kum satışı yapan yazıhanesi açıyor.



Danacı Mustafa Kaptan. Kaynak: Semih Deniz arşivi.

Denizden kum çıkartmak bu çalışmalarının ikinci atılımıdır ve artık Haliç'tedir ve zaman içersinde gemi satın alıyor ve kum kosterleri inşa ettiriyor.

Kumcular arasında ilk sac kum kosterini inşa ettiren Nadir Şükrü Deniz'dir ve adını *"Danacı Mustafa Kaptan"* koyuyor. Bu koster batmıştır!



Semih Deniz

Babam Nadir Şükrü Deniz 1929 ve annem Zahide Solmaz Deniz 1934 doğumludur. Biz üç kardeşiz; En büyükleri olan ben Semih Deniz, Nezih Deniz ve Merih (Deniz) Palaoğlu.

Baba mesleğimiz kumculuk. Başlangıçta Haliç'teydiler. Hükümet kararıyla kumcular Haliç'ten çıkartıldılar. Anadolu Yakası'nda Kartal'da Anadolu Yakası Kumcular Kooperatifi kuruldu. Yerleri Yunus Çimento Fabrikası'nın sahil kısmındaydı. Babam bu kooperatifte ikinci başkan olarak görev yaptı. Ayrıca Kumcular Birliği'nde yeraldı.

Avrupa yakasındaki kumcular da Zeytinburnu'nda tahsisli alana taşınmışlardır.

Zeytinburnu çok yanlış bir seçimdi. Birkaç sene sonra özellikle trafik zorlukları ve çevre konuları nedeniyle kent dışına çıkartılması, kaçınılmaz hale gelince Ambarlı Yakuplu'da sahilde bir alanı tahsis ettiler. Ambarlı'daki alanda parmak iskeleler inşa edildi, ayrıca denizli havalarda tekneler korunması amacıyla bir mendirek inşa edildi. Bunlar yine de birhayli zorluklarla başarıldı.



Nadir Şükrü Deniz ve eşi Hatice Deniz
Kaynak: Semih Deniz arşivi.

Ancak zamanla burasının konteyner gemileri için çok önemli bir liman bölgesi olabileceği görüldü. Ambarlı'da kumculuk faaliyeti sanayideki değişimler nedeniyle önemi kaybetti. Hazır beton firmaları giderek çok daha yüksek kalitede ve kum yerine mıcır ve sair katkılarla beton üretmeye başladılar ve böylece kumculuk ticarî getiri olmaktan çıktı.

Bu süreçte kumcuların birçoğu armatörlüğe yöneldiler. Aralarında çok başarı tesis edenler olmuştur. Biz ise sadece Ambarlı'da limancılık faaliyetine yöneldik.

Kooperatif'te aklımda kaldığına göre 53 ortak vardı. Bukadar çok sayıda ortaktan bazıları hisselerini satarak buradan ayrılmayı tercih ettiler. Böylesine bir karar ağır basınca, Ambarlı bölgesi Turkon ve Hüsnü Özyeğin ortaklığına satıldı.

Bize gelince babamın 300 -1000 dwt'luk kum kosterleri vardı. Ancak Zeytinburnu'na taşındıktan sonra bazı ikinci el kosterleri tadil etmek suretiyle boy vermişizdir ve kum kosterlerinde oluşan filomuz oluşmuştu. Gemilere Güzelbahçe, Paşabahçe, Şirinbahçe, Şirinbahçe adlarını vermiştik. Sadece taş taşıyan bir kosterimiz daha vardı ki adı Şükrü Deniz'di.

1983'de babam Nadir Şükrü Deniz vefat etti. O zaman gemilerin adlarını değiştirdik ve N. Şükrü Deniz 1, N. Şükrü Deniz 2,3,4 gibi isimler verdik. Kumculuk bir süre sonra ekonomik ömrünü tamamladı. Babam Nadir Şükrü Deniz Kumcular Derneği "Taksim Gümüşsuyu" ve Avrupa Yakası Kumcular Kooperatifi "Zeytinburnu" kurucularındandı. ve uzun yıllar ikinci başkan olarak görev yapmıştır.



"Nadir Şükrü Deniz" adını taşıyan genel yük gemisi 586 grt. ve 1,130 dwt. Dearsan Tersanesi inşa "Güzel Bahçe I" isimli gemiydi. Nadir Şükrü Deniz'in 1983'de vefatından sonra çocukları tarafından adı " N.Şükrü Deniz" olarak değiştirilmiştir. 2004 Ekim ayında Barya Denizcilik tarafından satın alındı ve "Barya" adı verildi.

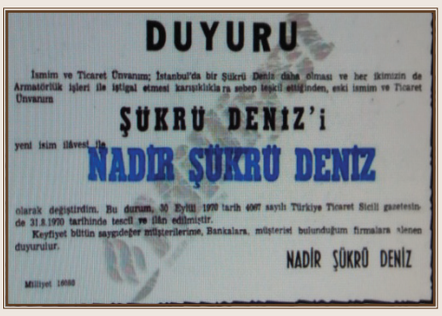
Ben Kumcular Kooperatifi Yönetim Kurulu üyesi iken Cengiz Kaptanoğlu da Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı olarak görev yapıyordu. Beni Deniz Ticaret Odası Meclis Üyesi olarak davet etti. Önce Meslek Komitesi üyesi oldum. Daha sonra 1994'de Meclis üyesi oldum. 1996'da Yönetim Kurulu üyesi oldum. Görevim deniz turizm ve çevre koruması konularıydı.

Deniz Temiz Derneği - Turmepa Yönetim Kurullarında Eşref Cerrahoğlu'nun daveti ile dört dönem yönetim kurulu üyeliği yaptım.

Deniz Ticaret Odası'nın Türk deniz ticaretinin önemini tanıtması adına medya programlarına çok önem verilmesi fikrimi bugün de koruyorum.

Eşim Ayşe Oytun Deniz'i maalesef genç yaşta kaybettik. Oğullarım Nadir Şükrü Deniz ve Mustafa Kemal Deniz ile yaşama devam ediyoruz

Ben o tarihten itibaren birbaşka alanda yatırım yaptım. 1986 yılında Deniz ailesi olarak turizm yatırımcılığına yöneldik ve halen Marmaris "İçmeler"de Marmaris Park Tatil Köyü'nde ortaklığımız bulunmaktadır. Halen ölçü aletleri ve kesici takımlar pazarlamaktayız. Denizmetal, Armeda ve Lamina Türkiye Technology isimli üç şirketimiz bulunmaktadır.


DUYURU

İsmim ve Ticaret Ünvanım; İstanbul'da bir Şükrü Deniz daha olması ve her ikimizin de Armatörlük işleri ile iştigal etmesi karışıklıklara sebep teşkil ettiğinden, eski ismim ve Ticaret Ünvanımı

ŞÜKRÜ DENİZ'i

yeni isim ilâvesi ile

NADİR ŞÜKRÜ DENİZ

olarak değiştirdim. Bu durum, 30 Eylül 1970 tarih 4067 sayılı Türkiye Ticaret Sicili gazetesinde 31.8.1970 tarihinde tescil ve ilân edilmiştir.

Keyfiyet bütün saygıdeğer müşterilerime, Bankalara, müşteriler bulunduğum firmalara ilenen duyurulur.

NADİR ŞÜKRÜ DENİZ

Milliyet 16080

Şükrü Deniz neden Nadir Şükrü Deniz oldu?

14 Ekim 1970 tarihli bir gazete ilanında aynı isimde iki armatörün bulunması nedeniyle, Şükrü Deniz isimli ikinci armatör ünvanını *"Nadir Şükrü Deniz"* olarak değiştirdiğini duyurmuştur. Bu ilan asıl mesleği kumculuk olan armatör Şükrü Deniz'in neden adını Nadir Şükrü Deniz olarak değiştirdiğini anlatmaktadır.

Bu ilanda *"İsmim ve ticaret ünvanım İstanbul'da bir Şükrü Deniz daha olması ve her ikimizin de armatörlük işleriyle iştigal etmemiz nedeniyle karışılıklara neden teşkil ettiğinden ünvanım Şükrü Deniz'i 'Nadir Şükrü Deniz' olarak değiştirdim. Bu durum 30 Eylül 1970 ve 4067 Sayılı Türkiye Ticaret Sicili Gazetesi'nde ilan edilmiştir."*

RECAİ BURSALIOĞLU



Bursalıoğlu ailesinin Konya/Karaman eşrafından oldukları ve XIX. Yüzyıl sonlarında Bursa'ya yerleştikleri bilinmekte.

Aile bir göç daha yaşamış ve Sürmene/ Karadere'ye iskân edilen Bursalıoğlu ailesi, daha iyi iş imkanları amacıyla Sürmene'den Fatsa'ya göçetmiştir.

Aile Soyadı Kanunu'nun neşrinden sonra *"Bursalıoğlu"* soyadını almıştır.



Recai Bursalıoğlu ve eşi Seriha Bursalıoğlu

Bursalıoğlu ailesinde armatörlüğe başlayan ilk isim Recai Bursalıoğludur. Büyük dedesi Süleyman Sırrı Kaptan'dır. Armatörlüğe yeni bir atılım getiren Recai Bursalıoğlu olmuştur. Ancak başlangıçta kardeşi, Sezai Bursalıoğlu ve ortakları Dursun Reis'le birlikte ticaret yapmaktaydılar. Özellikle Kara ve deniz nakliyelerinin yanın da, Fatsada ve İstanbulda Ford ve fargo kamyon bayilikleri, o tarihlerde yurt dışından çimento ithalatı, ve Fatsa ve civarı için muhtelif mallar getirir, pazarlarlardı.

Recai Bursalıoğlu Fatsa ve Ordu'da dönemin en ünlü armatörlerindendi. Kendi mesleğinin erbabı olarak büyük gemilerin ilçeye yanaşabilmesini çok istiyordu. Her sohbetinde de *"Aslında Fatsa'ya büyük bir liman lazım ama, devletin gücü belli. Şartları fazla zorlamanın anlamı yok. En azından iskeleyi 100 metre uzatırsak, belli bir tonajdaki gemiler Fatsa'ya gelir"* derdi.

Bursalıoğlu ailesi gibi, tüm Karadeniz halkının hangi ekonomik ve sosyal sıkıntılarla yüklü mücadelelere maruz kaldığını hatırlamak açısından I.Dünya Harbi ve Milli Mücadele döneminde yaşanan buhran, bütün ülkede olduğu gibi Ordu'da da ticari faaliyetleri olumsuz yönde etkilemiştir. Bu dönemde özellikle dış ticaret yok denecek kadar azalmıştır. Cumhuriyetin kurulması ile birlikte bütün alanlarda olduğu gibi ticari alanda da yeni atılımlar gerçekleştirme çabasındaki Ordu'da çok fazla çaba sarf edilmesi gerekliydi. Çünkü ticaretin önündeki engeller sadece savaşların getirdikleri olumsuzluklarla sınırlı değildi.

Fatsa'nın geçmişi MÖ lere dayanmakta olup, 1876 yılında Belediye, 1911 yılında gümrük müdürlüğü kurulmuştur.

B.M.M'de 30 Kasım 1920' de başlayan Ordu ve Giresun sancaklarının oluşumu hakkındaki kanun ile ilgili yapılan görüşmeler sonunda 4 Aralık 1920'de Ordu ve Giresun Sancakları kurulmuştur. Merkezi Ordu olmak üzere Canik Sancağına bağlı Fatsa ve Ünye kazalarının bağlanması ile Ordu Sancağı hayata geçirilmiştir. Fatsa ve Ünye halkı bu karara karşı çıkmış ve Ünye Sancağı'nın kurulması teklifinde bulunmuşlardır. Ancak bu teklif reddedilmiştir. Böylelikle Fatsa 4 Aralık 1920 ' de Ordu ' ya bağlı bir Kaza olmuştur.



Fatsa Gümrüğü 1911 yılında kuruldu. Kaynak: Süleyman Bursalıoğlu arşivi.

Ticareti Etkileyen Sebepler

Ticareti zorlaştıran sebeplerin başında yol meselesi gelmekteydi. Bu yıllarda Ordu'nun başka vilayetlerle ve hatta kendi kazalarıyla karadan ulaşımı neredeyse yok gibidir. Ulaşım tamamen deniz yoluyla yapılmaktadır. Doğal olarak zaten hırçın olan Karadeniz de fırtınalı havalarda ulaşım ise imkansızdır.(45)

45) Türkiye Salon ve İlanat Gazetesi İktisadi ve Ticari Ordu Rehberi, İstanbul 1926-1927, s.2,Cumhuriyet Döneminde Ordu İli ve İlçelerinde İktisadi Hayat, yukaritepekoyu.tr. / Türkiye Cumhuriyeti Salnamesi , 1927-1928, s.490. / Semiz Yaşar, "1923-1950 Döneminde İktisadi Bakımdan Ordu Vilayeti" Dünden Bugüne Ordu İli, Konya 2001, s.149

Ticareti zora sokan diğer bir husus ise kredi teminindeki zorluklardır.1927 yılında Ordu merkezde Ziraat Bankası ve Osmanlı Bankalarının birer şubesi bulunmaktadır. Ziraat Bankasının Ünye ve Fatsa kazalarında da birer şubesi vardır.

Ziraat Bankasının Ordu Merkez şubesinin 150.000 liralık sermayesi, kısa vadeli ve mal üzerine ipotekle verdiği avansları karşılamakta yetersiz kalmakta ve tüccarı Osmanlı Bankası şubesine yönlendirmektedir. Bu bankanın istediği gibi işlem yapması ve faiz miktarının dönem faizlerinin çok üzerinde olan yüzde yirmi ikiyi bulması tüccarı zor durumda bırakmaktadır.

Sanayi ve Ticaretin gelişimini engelleyen diğer bir neden de şehrin elektriğe kavuşamamış olmasıdır. Ordu'da sanayinin merkezini fındığı işleyen fabrikalar oluşturmaktadır. Bu fabrikalar su motoru, yağlı benzin ve gaz gibi maddelerle çalışan beygir güçleri düşük motorlarla üretim yapmaya çalışmaktadır. Bu durum fabrikaların istenilen kapasitede işlem yapmasını engellemekteydi. Ordu şehir merkezine elektrik 1930 yılında gelmiştir. Ancak1933 yılına kadar Ordu'da elektrikle çalışan sanayi kuruluşu yoktur. Buna karşılık Ordu'nun komşu vilayetleri Samsun'da iki, Giresun'da bir kuruluş elektrikle çalışmaktaydı. Bu durum Ordu tüccarının bazı teşviklerden faydalanmasının önünde de bir engel teşkil etmekteydi.



1932 yılına gelindiğinde Fatsa'da son derece basit bir iskele vardı. Bu iskeleye ancak çaparlar yanaşabiliyordu. Kaynak: Süleyman Bursalıoğlu arşivi.

Sanayi İstatistiklerinde Ordu İlinde Sanayi

28 Mayıs 1927 yılında yayınlanan Teşvik-i Sanayi Kanunu'ndan faydalanma oranında Ordu'nun payının, Türkiye ortalamasının altında kaldığı görülmektedir. 1933 Sanayi İstatistiklerinde sadece 11'i fındık fabrikası olmak üzere bu teşviklerden faydalanabilen müessese sayısı 13'tür. Bu fabrikalardan sekizi Teşvik-i Sanayi Kanunundan sonra kurulmuştur. Müesseselerin bu kanundan faydalanması şartlarından bir tanesi 10 beygir gücünde bir makineleşmeye sahip olmalarıydı. 10 beygir gücünde bir motor ise ancak elektrik gücüyle çalışabilmekteydi.

Ancak yörenin ağırlıklı geçim kaynağı olan fındık üzerinde oynanan oyunların temelleri de bu yılarda atılmıştı. Hamburg merkezli tüccarların ayak oyunlarıyla fındık fiyatlarlarıyla devamlı oynanmaktadır. Ordu'dan yurtiçine ve yurtdışına yapılan ihracat veya mal sevkiyatındaki ürünler; fındık, fasulye, yumurta, kabuklu ceviz, ceviz içi,mısır ve mısır unu, patates, yıkamış yün, yaprak tütün, av derileri, kendir, cehri boya, elma ve armuttan ibarettir.

1926-1928 yıllarında Ordu'da *"Tuhafiye ve Hırdavat Tüccarları"* lisesinde Fatsa'dan Bursalızâde Hayri ve Mahdumu Sami vardır.

Bursalızâde Hayri ve Mahdumu Sami *"Attarlar"*[46] listesinde de görülmektedir.

Bursalıoğlu akrabalarından Bursalızâde Fazıl Sami Bey, 18 Ekim 1931 günü İstanbul'da vefat etmiştir. Cenazesi 19 Ekim 1931 Pazartesi günü Fatih Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Edirnekapı Şehitliği'nde defnedilmiştir.

Recai Bursalıoğlu, yine Fatsa / Bolaman eşrafından Mahmut ve Halise Başbuğ ailesinin kızı Seriha Hanım'la evlenmiştir. Bu ailenin Süleyman, Mehmet ve zekai adlarını verdikleri üç çocukları olmuştur.

Recai Bursalıoğlu, kardeşi Sezai Bursalıoğlu ve ortakları Dursun Reis'le 1969'da "Toroslar Kollektif" şirketini kurmuş ve satın aldıkları gemiye *"Toroslar I"* adını vermişlerdir. Bu gemi 1951 yapımı ve 598 grt. idi.



Recai Bursalıoğlu sac gemi armatörlüğüne başlamadan önce sahibi olduğu kamyonlarla nakliyecilik de yaptı. Fotoğrafta Recai Bursalıoğlu'na ait MAN kamyonlar görülmekte. Kaynak: Süleyman Bursalıoğlu arşivi.

1978'de Haliç Ayvansaray'daki Günsin Tersanesi'nde 2,200 dwt'luk bir koster daha inşa ettirmişler ve bu gemiye de *"Toroslar-II"* adını vermişlerdir.

Recai Bursalıoğlu,kardeşi Sezai Bursalıoğlu ve ortakları Dursan Reis'le şirketlerini ayırmış ve 1980'de oğlu Süleyman Bursalıoğlu ile "Bursalıoğlu Denizcilik ve Tic. Aş." şirketiyle çok daha güçlenecek armatörlük şirketini hayata geçirmiştir.

İstanbul Kalamış'ta satın aldıkları evlerine rağmen zaman zaman Fatsa'daki evini özler ve hayli zamanını Fatsa ve Ordu'da geçirirdi. Fatsa'daki evinin bahçesinde meyva ağaçları kadar, gül çiçeklerine büyük özen gösterirdi.

46) At, katır ,eşek yüklü olarak mal satan seyyar satıcı



M/V Türkay B. Kaynak:Süleyman Bursalıoğlu arşivi.



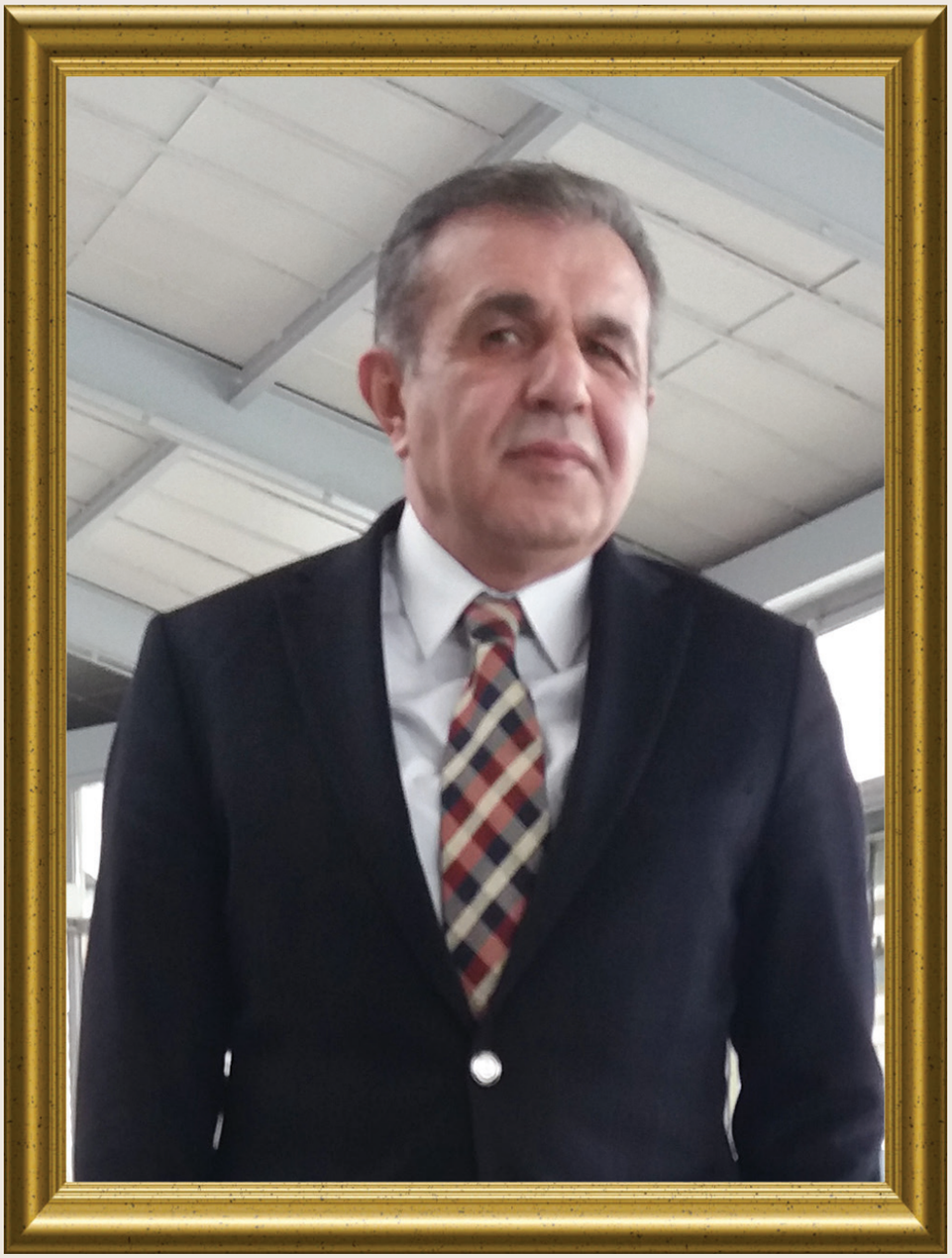
Recai Bursalıoğlu, kardeşi(Sağda) Sezai Bursalıoğlu ve ortakları (Solda) Dursan Reis'le şirketlerini ayırdı ve 1980'de oğlu Süleyman Bursalıoğlu ile "Bursalıoğlu Denizcilik ve Tic. A.Ş."'yi kurdu. Kaynak:Süleyman Bursalıoğlu arşivi.

Çok sevdiği kardeşi Sezai Bursalıoğlu 19 Şubat 1986 günü vefat etmiş Fatsa Büyük camide kılınan namazına mütakip Fatsa asri Mezarlığına defnedilmiştir. Kendisi ise 5 Kasım 2006 günü Fatsa'daki evinde huzur içersinde vefat etmiş ve Fatsa orta büyük Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Fatsa Asri Mezarlığı'na defnedilmiştir.

Vefatından buyana emanet ettiği yüzlerce gül fidanı oğlu Süleyman Bursalıoğlu tarafından korunmaktadır. Süleyman Bursalıoğlu Fatsa'daki baba evi bahçesinde 1340 nadide gül fidanı bulunduğunu söylemiştir.

Recai Bursalıoğlu Fatsa'daki ziyaretlerinde muhakkak bir gül demeti ikramıyla da unutulmamaktadır. Oğlu Süleyman Bursalıoğlu babasının bu geleneğini Fatsa'daki ziyaretlerde aynen korumayı sürdürmektedir.

SÜLEYMAN BURSALIOĞLU



Babam Recai Bursalıoğlu, Dedem Hacı Hasan Bursalıoğlu, çocuklarım Kızım Gözde (Güven) Bursalıoğlu, Damadım Turan Güven, oğlum Türkay Bursalıoğlu'dur

6 Şubat 1957'de Fasta da dünyaya geldim. Ailemiz Sürmene'den Fatsa'ya göçederek yerleşmiştir. Baba tarafından dedem Hacı Hasan Bursalıoğlu ve babaannem Ferdane Bursalıoğlu da aynı yörenin insanıydılar.

Babam Recai Bursalıoğlu, yine yöremizden Mahmut ve Halise Başbuğun kızı Seriha hanım'la evlenmiştir.



Recai Bursalıoğlu, oğlu Süleyman Bursalıoğlu ile. Arkada görülen Türkay B gemisidir.

Büyüklerimiz son derece mütevazi, o yılların ekonomik zorluklarına karşı yorulmaksızın direnen ve daha iyi bir yaşam kurmak adına mücadele eden insanlardı. Bizlerin daima çok iyi öğrenim almamızı isterdiler ve büyük fedakarlıklar yaptılar. Onları rahmetle anıyorum.

Fatsa ve Ordu'nun Bursalıoğlu soyadını taşıyan ticaret ve cemiyet yaşamında saygın akrabalarımız görülecektir. Mesela 1930 öncesi yıllara gidersek Fatsa'da amcazâdelerimizden Bursalızâde Hayri ve Mahdumu Sami, Tuhafiye ve Hırdavat Tüccarları olarak tanınmışlardır. Ayrıca Ordu'da da mağaza açmışlardır. Ancak unutmayalım ki, Ordu, Fatsa, tüm diğer Karadeniz sahil yerleşim bölgelerinde olduğu üzere karayolu veya demiryolu gibi uygar ulaşım imkanlarından mahrum olduğundan son derece zor bir yaşamla karşı karşıya idiler. İnsanların her konuda seyahat imkanları sadece denizden mümkün olabiliyordu.

Günümüz kuşağı çektiri dediğimiz yelkenli teknelerle bu taşımacılığın nedenli feragatlarla, ve zorluklarla sürdürülebildiklerini bilmelidirler. Zamanla motorlu yelkenli ahşap teknelerin meydana gelmesi, buharlı ticaret gemilerinin bu sahillerde hatta iskele yoksunluğunda açıkta demirlemek zorunda kalmaları hep bu nedenlerlerdir.



Süleyman Bursalıoğlu, annesi Seriha Bursalıoğlu ve kızı Gözde Bursalıoğlu. Kaynak: Süleyman Bursalıoğlu arşivi.

Babam senelerce Fatsa'ya bir liman inşa edilmesi için gerek yerel yönetimler vasıtasıyla ve gerekse devletimizin katında büyük çabalar sarfetmiştir.

Fatsa'nın hayli eski yıllara uzanan bazı fotoğraflarını itinayla arşivimde saklıyorum. Bunlardan bazıları babamdan bana intikal etmiştir.

Düşününüz ki, Fatsa'nın hemen tek gelir kaynağı fındıktı ve fındık mahsülünü sevkedeceği hiçbir karayolu bağlantısı bulunmuyordu. Yol dedikleri son derece zorluklarla aşılabilen şoselerden ibaretti.

En kolay ulaşım denizyoluydu, ama busefer de ne liman vardı ve ne gemilerin yanaşabileceği rıhtımlar veya iskeleler.

Çocukluk yıllarımda fındık yükünün çuvallarla sahile indirildiğini, orada mevcut tek iskeleye kısmen istif edildiğini ve oradan yine insan gücüyle çaparlara yüklenerek açıkta demirde yatan gemilere nakledildiğini hatırlarım.

Yolculuk da böyle zahmetli bir seyahatti.

Babam yöremizde en donanımlı bir armatördü. Sefer yaptığı Karadeniz'de eğer Fatsa veya Ordu'ya yükü varsa veya oralardan yük alacaksa, gemilerinin doğru dürüst yanaşabileceği için bir

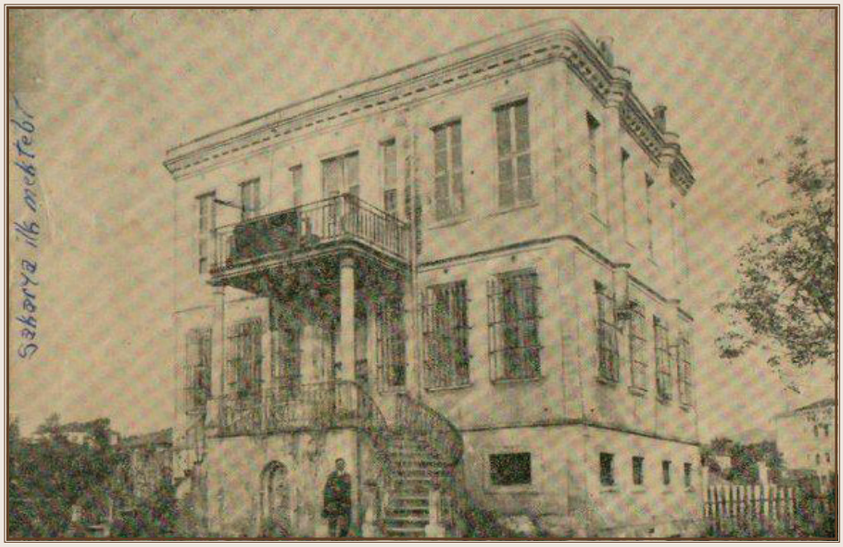
iskele olmamasından haklı olarak şikayet ederdi. Her sohbetinde de *"Aslında Fatsa'ya büyük bir liman lazım. Bu iskele muhakkak uzatılmalı. O zaman hiç* olmazsa kosterler yanaşabilecektir." dediği bilinir. Bu konudaki sözleri yerel basın organlarında da neşredilmiştir.

Fatsa'da neşredilen Fatsa Güneş Gazetesi'nin sahibi Hikmet Altuntaş'la derin dostlukları vardı. Birlikte çoğu zaman Büyük bir Fatsa limanı hayalini kurmuşlardır. İskelenin uzatılmasıyla bir derinlik kazanılacağını, küçük tonajlı gemilerin yanaşması suretiyle, yörenin üretim mallarının ihracatının çok daha kolaylaşacağını, maliyetlerin düşeceğini söylüyordu.

Gerçekten de uzun uğraşılardan sonra Fatsa İskelesi Deniz Yapı Şti. tarafından 2007 yılında 30 metre uzatılarak belli bir noktaya gelmiştir.

Babam kardeşi Sezai Bursalıoğlu, ve amcam Dursun Reis ile birlikte 1980'e kadar ortak çalıştı. Yine kara ve deniz nakliyesi yapıyorlardı. Yelkeni tekneler zamanından büyük dedemin babası Süleyman Sırrı Kaptan'ı büyüklerimden dinledim.

Babam 1969'da armatörlüğe başlamıştır. O yıllarda Fatsa, İstanbul ve Ankara'da ofislerimiz vardı. O yıllarda İstanbul'da evimiz vardı.



Süleyman Bursalıoğlu Fatsa Sakarya İlkokulu'ndan mezun olduktan sonra, Orta öğrenimin birkısmını Fatsa'da ve lise öğrenimini Ankara'da tamamladı.

Ben ilk okulu Fatsa'da Sakarya İlkokulu'nda bitirdim. Orta okula Fatsa'da devam ettim. Ancak orta okul son sınıfta Ankara'da Atatürk Lisesi'ne geçtim ve buradan mezun olduktan sonra Ankara Devlet Mimarlık ve Mühendislik Akademisi Makine Mühendisliği bölümünü seçtim. Buradan 1979'da mezun olduktan sonra, Tofaş bayiliği ile beraber kendi adıma gemi inşa ettirmeye karar verdim.

Bu kararımı kardeşlerimle görüştüm. Biz üç kardeşiz; Kardeşlerim Zekai Bursalıoğlu ve Mehmet Bursalıoğlu'dur. Onların olumlu bakmaları üzerine, Hacı Hasan Bursalıoğlu ismini verdiğimiz ilk gemimizi Hasköyde Selahattin Aslan Kızağında, *"Recai Bursalıoğlu"* adını verdiğimiz ikinci gemimizi Tuzla Dearsan Tersanesi'nde inşa ettik.

1984 senesine geldiğimizde kendi başımıza yolumuza devam etme kararını verdik. Böylece ben kendi şirketimi yeniden , fakat bu kez babam Recai Bursalıoğlu ile düzenledim. Böylece Bursalıoğlu Denizcilik ve Tic. A.Ş. meydana geldi.

1985'de Ziya Kalkavan Bey'in daveti ve onayı ile Yelkenli ve Motorlu Gemi Armatörler Kooperatifi yönetim kurulu üyesi oldum. O sırada kooperatifin yönetim Kurulu Başkanı Gündüz Kaptanoğlu idi. Bu dönemde fındık ihracatı, yük olarak fındık taşımacılığı gibi özel taşımları da yaptım. 1996'da bir ekonomik krizle karşılaştık. Karşımızda bir leasing şirketi ve bir de klas kuruluşu vardı ve onlarla yıllar sürecek hukuksal sorunlar olmuştur. O yıllarda şirketimiz Kabataş Sütüstü'ndeydi.



Bursalıoğlu Denizcilik filosu altı gemiye yükselmişti; gemilerimiz Gözde.B, Hergüner, Recai B.,Türkay B., Hacı Hasan Bursalıoğlu, Fatsa B. ve İdris Bey adlarını taşıyorlardı.



Süleyman Bursalıoğlu, kızı Gözde ve oğlu Türkay Bursalıoğlu ile.

Bursalıoğlu Denizcilik görünüşte armatörlük yaşamından çekilmiş olsa da, benim yaşam sevgim, bu yolda yeniden doğuş için çabalarımı asla eksiltmemiştir. Oğlum Türkay Bursalıoğlu Koç Üniversitesi Uluslararası İlişkiler mezunudur. Londra'da City Üniversitesi'nde "Gemi işletmeciliği ve Finansmanı" konusunda master yaptı. Şirketi Doğuş Denizcilik A.Ş.'dir. Gemi sahibidir ve birtaraftan da gemi işletmeciliği yapmaktadır.

Oğlumun bir diğer armatörlük şirketi Atak Denizcilik A.Ş.'dir.

Kızım Gözde Güven Bahçeşehir Üniversitesi Avrupa Birliği İlişkiler bölümünden mezun oldu. O da Londra'da deniz işletmeciliği konusunda bazı kurslara katılmış ve diplomalar almıştır. Fakat evlendikten sonra evhanımlığını tercih etmiştir.

Deniz Ticaret Odası'nın ve Türk Armatörler Birliği'nin "Türk Armatörleri Tarihi" gibi son derece temel bir konuda araştırma yapılması ve ansiklopedik yapıda bir eser meydana getirmesi kararını saygıyla ve şahsım adına teşekkürle karşılıyorum. Bu eser sayesinde Türk armatörlerinin yaşam öyküleri kalıcı bir eserde toplanmış olacaktır.

Bana gelince, 1993 sonrasında dersek, karşılaştığım ekonomik sorunların özünde tüm denizcilik dünyamızın mensuplarına dersler çıkartılabilecek olaylar olduğu gibi, hatta beklenmedik bazı müdahelelerin varlığını görmek önem arz etmektedir. Gelişen ve artık bütünüyle evrensel bir boyut alan Türk Deniz Ticareti'nin ülke ekonomisi için büyük önem arz ettiğini bilinmelidir. Bu bakımdan inanıyorum ki, ulusal ve uluslar arası temelde

ve aynı zamanda devletimiz katında çok özellik arz eden deniz hukuku, finansmanı ve benzer sorunlar daha ortaya çıkmadan önlenmiş olacaktır.

Gerek mesleki birikimlerim ve gerekse armatörlüğün bana göre kutsallığına olan inancımla Bursalıoğlu ailesi olarak çok daha ileriye gidebilmek için çabalarımıza devam ediyoruz.



M/V Fatsa B.
Kaynak: Süleyman Bursalıoğlu arşivi.



1991 yılında Gelibolu Tersanesi'nde inşa ettirdiğimiz genel yük gemisine "Recai Bursalıoğlu" adını vermiştim. Bu gemi 5,368 grt., 8,380 dwt.'du. 1994'de satıldı ve "Nazlı Kız" adını aldı. Aynı sene Kasım ayında Atasoylar Denizcilik satın aldı ve "Atasoylar II" adını verdiler. 2010 Mart ayında Asel Denizcilik satın alarak "Derin" adını vermiştir.
Kaynak: Süleyman Bursalıoğlu arşivi.



M/V Hergüner.
Kaynak: Süleyman
Bursalıoğlu arşivi.



M/V Gözde B.
Kaynak: Süleyman
Bursalıoğlu arşivi.

GÖKÇEN SEVEN - ORHAN GÜRÜN



Can yoldaşı arkadaş, akraba ve kader birliği etmiş iki meslekdaş; Gökçen Seven ve Orhan Gürün.
Kaynak: Sanmar aile arşivi.

İkisi de Yüksek Denizcilik Okulu Makine sınıfı mezunu, birbirine daima saygı duymuş, yokluktan gerçek anlamda mucize yaratmış iki vefakar, çalışkan, zorluklardan yılmamış, varlıkla asla kendi kişiliklerini değiştirmemiş iki müstesna isim; Gökçen Seven ve Orhan Gürün.

Gökçen Seven, feylesof diyeceğim kadar, bulmaca kutularında yaşamın sırlarını arar gibi yaşam sürdürmüş ve daima her bulmacayı çözmeyi başarmış nahif bir göçmen çocuğu.

Belleğinde ailesinin Balkanlardan göçlerinin acısını duyarak, yaşamının her kademesinde *"Mübadiller"*i anlatmak için çareler aramış. Mübadil olmanın nasıl özünden kopuş olduğunu bilemeyenlere, o acıları yaşamayanlara, göç yollarında geride bıraktıklarını, hayaller kadar silinmiş hayatları asla unutmamış ve çekilenleri anlatmayı bir yaşam biçimi saymış.

İnsana "İnsan" olarak baktığı içindir ki, din, dil, milliyet farkı bilmemiş ve insanın insana ettiğini, daima kendi bakış perceresinden "İnsan" olarak gördüğü içindir ki, göçlere zorlanmış insan yığınlarında çocukları, bebekleri, yaşlı dedeleri, nineleri aramış. Anasını babasını kaybetmiş çocuklar yüreğini dağladığından her faciaya böyle bir isim vermiş ve insanı, insan olarak görmüş.

Yazara ve kitaba hudutsuz saygı duymuş, merak etmiş. O kadar ki, bazen birkaç kitabı

değiştire değiştire okuduğunu gördüklerinde, ayrı öyküleri nasıl birbirine karıştırmadığını soranlara, herbirinin ayrı dünyası olduğunu söyler, o da onlara şaşırırmış!



(Soldan) Pınar Gürün Korkmaz, Gökçen Seven, Orhan Gürün, Cem Seven ve Ali Gürün.
Kaynak: Sanmar aile arşivi.

Gazete sayfalarında biçimlendirilen bulmacalarda anlatılmak istenilenlerin anlamlarını çözmek tutkusuyla yaşamış. Çözemedikleri için son yıllarında internetle daha da dost olmuş, ondan cevap beklemiş.

Düşünce dünyasına, maddi yokluklara bakmadan girişimcilik ruhuyla bakmış. Onun içindir ki yok demek yerine atılımcı olmayı düstur edinmiş. Böylece o günlerin yarınlarına, bugünlerin başarılarına yol yordam tasarlamış.

Belki de yaşamının tek hatası olan sigara tiryakiliğine asla veda edememiş. Veda ettiğinde bile sigara onun kendince dostu, ama hiç de haketmediği düşmanı olmuş.

Açıkcası Gökçen Seven tanıyan, tanımayan tüm dostlarına " Oyunbozanlık etmiş" ve bu fani dünyadan bir yaz günü veda ile ayrılmış.

Sanmar'la taçlanan, bu küçük gibi görünen, ama engin denizler kadar girişimcilik ve armatörlük öyküsünü, Gökçen Seven'in oğlu Cem Seven'den, yeğeni Ali Gürün ve Pınar Gürün Korkmaz'dan ve nihayet kader birliği ettiği Orhan Gürün'den dinledim.

Cem Seven'le başladığım için neden Orhan Gürün ilk sırada değil diyenlere derim ki, Sanmar'daki toplantıya gittiğimde, eksilmeyen tutkusuyla sabahın erken saatlerinde Yalova'daki yeni Sanmar Tersanesi'ndeki yatırımları izlemeye gitmişti. Cem Seven anlattı, Ali Gürün anlattı, Pınar Gürün Korkmaz anlattı ve vakitler dolmuştu ki, Orhan Gürün Yalova'dan Tuzla'daki Sanmar Tersanesi'ne ulaştı. Ondan da unutulmaz bir yaşam öyküsünü dinledim. Cem Seven, babası Gökçen Seven'i şöyle anlattı; Babam 14 Ocak 1940 Adapazarı doğumlu. Ailesi Bulgaristan'dan göçetmek zorunda kalmış bir Osmanlı ailesi. Dedem Kazım Seven'in babası ve annesi Varna'da yaşarlarken, Osmanlı ordularının Bulgaristan'dan çekilmesiyle birlikte Bulgaristan'dan kaçarak Adapazarı'na yerleşmişler.

Kazım Bey bir zabit olması nedeniye Türkiye'de birçok yerlere atandığından ailece o yerlere göçetmişler.

Nitekim Gökçen Seven ilkokulun 1. ve 2.sınıflarını Elmadağ'daki Barut Fabrikasına ait İlkokulda, 4. sınıfı İnebolu'da Karadeniz İlkokulu'nda okumuş. Fakat babası tayin edildiğinden Kastamonu'ya göçetmişler ve ilkokula Kastamonu'da devam etmiş. Yine bir tayin ertesinde ortaokula Aşkale / Erzurum'da başlamış, sonra yeniden Adapazarı'na dönerek Merkez Ortaokuluna gitmiş. Kazım Bey'in İzmit'e tayin olması nedeni ile Ortaokul'dan sonra İzmit Lisesi'ne girmiş ve bu lisenin Fen şubesi'nden mezun olmuş.

Üniversiteye girmek için birkaç arkadaşıyla bir karar vermeye çalışırlarken, o zamanın geçim şartları nedeniyle, yatılı okul imkanlarını da araştırmışlar.



5-6 Arkadaşı ile birlikte Trenle İstanbul'a gelerek Üniversitelerin sınavlarına girmeye başlamışlar.

Sınav sonuçları açıklandığında, Babam İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesini kazanmış olmasına rağmen Yüksek Denizcilik Okulu ilanlarını gördükten sonra, bu okula giderek artan bir ilgi duyduğunu ve engin denizlere açılmak için bu okulu hep hayal ettiğini söylerdi. Nitekim Yüksek Denizcilik Okulu'nun imtihanla öğrenci alacağını duyurması üzerine harekete geçiyor ve İstanbul'a gelerek son dakika imtihana giriyor. Okulun öğrenci yurdunun olması onu cesaretlendiren bir nedendir. Bir asker çocuğu oluşu, İstanbul'da kalacak yerinin olmayışı ve geçim sorunları, her memur çocuğunun aklında yereden sıkıntılar ve umutlar bir bakıma Yüksek Denizcilik Okulu'nu seçmesindeki nedenler arasında yeralmıştır. Babaannem Hatice Seven babamın bu seçimine oğlunu uzun seferler sırasında görememe endişesi nedeni ile çok itiraz etmiş.

Bu okulda kendini derslerine veriyor ve makine bölümünden başarıyla mezun oluyor.



Gökçen Seven ve eşi Beren Seven

Meslek hayatında ilk görev aldığı gemi, *"Lütfi Yelkenci Evlatları Donatma İştiraki"* (1961) firmasının "Yelkenci" isimli gemisi olmuştur.

1943 yapımı olan bu gemiyle Amerika seferlerine katılmasıyla yepyeni bir dünya kapılarını açmış oluyor. Akabinde Deniz Yolları'na ait Akdeniz yolcu gemisinde çalışmaya başlıyor.

Genç yaşlarında denizlerde geçen yaşamının getirdiği yalnızlıkların ve aile özleminin duygularıyla bize "Ailenizle hep birlikte olacağınız bir mesleği seçin. Benim gibi yaşamınız kopuk kopuk olmasın.Oradan oraya sürüklenerek çektiğim sıkıntıları siz yaşamayın" diye öğütlerdi.

1987 yılında üniversite sınavına girdiğimde, özellikle çok derin sevgi ve saygı içinde olmasına rağmen benim Yüksek Denizcilik Okulu'na girmek yerine başka bir meslek alanına yönelmemi istemiş ve *" Oğlum bir aileye ömrü uzak denizlerde geçmiş bir kişi yeter. Annen ve ben birbirimize*

hasret yaşadık. Ben sizlere derin özlemler dolu nice aylar geçirdim. Çocuklarımın en güzel çocukluk yaşlarını bile izleyemedim.Lütfen ailenle birlikte ömür sürdüreceğin bir başka meslek seç" demişti.





Sanmar merkezinde iki fotoğraf dikkati çeker; Bunlardan biri (Üstte) Sanmar -1 Römorkörünün 1989 yılında yaptığı ilk duba çekimi işinde aittir. 1 USD ise (Altta) Sanmar II römorkörünün 1991 yılında La Spezia Limanı'na yaptığı ilk yedekleme işinden Dolar olarak kazandığı ilk gelirini simgelemektedir.

Bana önerdiği yönde hangi mesleği seçeceksem, yine bu mesleğimle aile şirketinde görev alabileceğimi bana hatırlatan da kendisiydi.

Akdeniz gemisinden sonra sırasıyla Marmara Transport'a ait Mersin Tankeri, Koçtuğ gemilerinde, Mobil'in Yarımca Tankerinde ve Selahattin Beyazıt'a ait Payas Tankerinde çalıştı. Daha sonra deniz hayatını Cerrahgil firmasında İPRAŞ ve T.P.A.O gemilerinde enspektör olarak tamamladı.

Ondan sonra uzun yıllar Cerrahoğulları'nda çarkçıbaşı ve enspektör olarak çalıştı. Ben Ereğli gemisini hatırlıyorum. Bu gemiyle 1970'li yılların başında yaptıkları Amerika seferlerinden birine annem, ablam ve ben katılmıştık. 4-5 yaşındaki bir çocuk için unutulmaz bir anı olmuştur.

Sanmar kuruluyor

1976'da Sanmar adını alacak bir denizcilik şirketini kurmaya karar veriyor. Bu fikrin yaratıcısı Gökçen Seven'dir. Kurucular arasında Orhan Gürün, Ahmet Ötkür de yer almaktadır.

O yılları ben çok iyi hatırlıyorum, Karaköy Perşembe Pazarı sahili boyunca iki katlı 40-50 metrekarelik bir atölye. O yılların koşullarında gemi makinelerinin onarım işleriyle uğraşıyorlar. Ben de yaz tatilerinde o atölyeye giderdim; beni torna başına alırlar ve bir şeyler öğrenmeme gayret gösterirlerdi.

Gemi onarımı işleriyle uğraşı devam ederken, Botaş'ın römorkörlerinin gemi adamı donatımı ihalesine giriyorlar. Bizim şirketin römorkörlerle tanışması 1979 yılıdır. Hatta babam o ihaleye girerken maddi imkanları olmadığından ve teminat mektubu veremediklerinden, Nejat Akçalı ailesine başvurmuş. O da hiç böyle bir tavrı olmamasına rağmen sırf babama olan güveninden ve sevgisinden dolayı teminat mektubuna kefil olmuş.

Botaş'ta römorkör ve kılavuzluk faaliyetlerine 1979 yılında başladık. Hem gemi makineleri onarımı ve hem de artık Botaş vardır.

Daha sonra şirketin merkezi Kadıköy'e Rıhtım Caddesine taşınıyor.

Şirkette babam ve dayım Orhan Gürün yollarına devam ediyorlar. Taşucu'nda Seka İşletmesinin römorkörlerinin personel donatımı işleri ihalesinin kazanımı ile de bu faaliyetler öncelik kazanıyor ve çalışmalar bu yönde gelişiyor.

O yıllarda römorkörcülük ve kılavuzluk hizmetlerinde devletçi politikalar hakimdi. Bu nedenle özel teşebbüs römorkör ve römorkörcülüğü kabul edilmiyor, ama devlet römorkörlerle kendisi uğraşmak istemediğinden donatım işlerini özel sektöre ihaleyle verebiliyor. Siyasi değişimlere rağmen, veya iktidara hangi farkı partiler gelirse gelsin hizmet kalitesinin iyi olmasından dolayı



Gökçen Seven oğlu Cem Seven'le.

18 sene Botaş'ın römorkörlerinin gemi adamı donatımını, işletmesini ve bakım onarımını üstlenmiş oluyoruz. Bu süre zarfında Botaş'ın kendi ihtiyacı olan ve de Türkiye'de imal edilen bütün Voith sistemli römorkörlerinin teknik müşavirliğini de üstleniyoruz.

1989 yılında yine bir girişimcilik örneği gösteriyorlar ve Gökçen Seven'in öncülüğünde kendilerine ait bir römorkör inşaatına girişiyorlar. Çok zor koşullarda, hep borçlanarak ilk römorkörlerini inşa ediyorlar ve bu römorköre *"Sanmar-I"* adını veriyorlar.

Armatörlüğe bir adım

Gökçen Seven'in cesaretlendirdiği dayım Orhan Gürün'le başardıkları *"Sanmar-I"* römorkörü, Sanmar'ın bir anlamda armatörlüğe attığı ilk adım olmuştur.

O zamanın koşullarında bu büyük bir maceradır; zira Türkiyenin devletçi yasaları nedeniyle özel römorkörler limanlarda çalışamıyorlar. Devletçiliğin getirdiği kısıtlamalardan ve hatta engellemelerden dolayı römorkörcülük yapmak imkansız. Devlet limanlarında özel sektör römorkaj ve kılavuzluk hizmeti verilemiyor!

Sanmar-I'in inşa edildiği yılları biz çocuklar olarak çok iyi hatırlıyoruz; limanlardan iş alamıyoruz. Borçlarımız dağ gibi. Malta'da kalan bir gemiyi Türkiye'ye yedekliyorlar, muhtelif limanlardan Aliağa'ya hurda gemi çekiyorlar. Hatta Yemen'de Scotra Adası'nda bir Türk gemisi battığından Sanmar-I'i kiralıyorlar. Fakat bunlar son derece seyrek ve kısıtlı işler oluyor.

1991'de Aliağa Petkim Kamu İktisadi Teşekkülü olduğundan Sanmar-I'i oraya kiralıyorlar. Bunlar ufuk gelirler olmasına karşın, o son derece kısıtlı imkanlarla Gökçen Bey, ikinci römorkör inşası kararını veriyor. Sanmar- II böyle bir kararın sonunda inşa edilmiştir.

Hem Sanmar-I ve Sanmar-II römorkörleri 1993 yılında limanlardaki römorkörcülük ve kılavuzluk hizmetlerinin özelleştirilmesi yönündeki çalışmalar uyarınca Nemrut Limanı'nın römorkörcülük ve kılavuzluk işlemlerinde Uzmar'la beraber çalışmaya başlamıştır.

Bu olay, Uzmar ve Sanmar adına çok ciddi bir girişimcilik örneği olmuştur; Altay Altuğ Kaptan Uzmar'la kılavuzculuk hizmetini üstlenirken Sanmar olarak biz de iki römorkörle römorkaj hizmetlerine başaldık. İkimiz elbirliğiyle bir sinerji yarattık. Bu izinler çok büyük zorluklarla alınmıştır!

Zamanla biz başka limanlarda da römorkaj ve kılavuzluk hizmetlerini üstlendik. Günümüze gelirsek, Sanmar Denizcilik Türkiye'nin farklı sekiz limanından römorkaj ve kılavuzluk hizmeti vermektedir. Türkiye'nin en büyük römorkör inşaatçısı ve ihracatçısı; 125'den fazla römorkör inşa ettik ve sattık.

Filomuzda 15 römorkör yeralıyor; muhtelif sayıda kılavuz ve palamar botları mevcut. 2014 yılında Gemi Yat ve İhracatçıları Birliği'nin sıralamasında en büyük ikinci ihracatçı olarak yeraldık.

Büyük bir atılım yaptık; özellikle birinci kuşağın bizlere verdiği terbiye, görgü, iş disiplini ve düstur ve özelliklerini kendimize yol haritası sayarak yolumuza devam ediyoruz.

Biz ailemizden dürüstlüğü, doğruluğu öğrendik. İnsanların haklarına saygılı olmayı öğrendik. Hak yemenin günah olduğunu öğrendik. Güven kaybetmektense, para kaybetmeyi yeğledik. Hatta birçok şeyi, sözleşme dahi yapmadan el sıkışarak yapılmasını öğrendik.

Böyle olunca da sanıyorum, hatta inanıyorum ki *"İlahi Adalet"* daima insanlığa doğru yolu gösteren bir ışık olmaya devam ediyor. Biz de o ışığın peşinde olmaktan onur duyuyoruz.

Sanmar'ın Cem Seven gibi ikinci kuşak ismi Y.Müh. Ali Gürün, Orhan Gürün'un oğlu ve Gökçen Seven'in yeğeni olarak çok önemli bir değerlendirmeyle devam etti;

Ali Gürün şöyle diyordu; "Son yıllarında şirkete daha seyrek gelmeye başladı. Ama eski yıllarda saat kaçta şirkette oluyorsa, hep o saatlerde geldi ve aynı saatlerde şirketten ayrıldı. Sadece merdivenleri çok daha uzun soluklarla çıkabiliyordu. En büyük özelliği bir stratejist olmasıydı. Hepimizden başka bir görüş yeteneğine sahipti. Sorumlulukların önemli kısmını Cem'le beraber üzerimize aldığımızda öyle bir noktada bazen bizi çağırıyor, uygulamamızdaki hata varsa, bunu bize işaret ettiğinde hayretler içinde kalıyorduk!

Çok kilit noktalarda bizim eksikliklerimizi bize gösterebilecek kadar özel yeteneğe sahipti. Ne yazıktır ki sigara alışkanlığını bırakamadı!

Eğitimimizle çok ilgilendi. İzmit Lisesi'nde aldığı eğitime hayrandı ve bu hayranlığını örnekleriyle anlatırdı. Cem'in dışında benim ve kızkardeşim Pınar'ın Anadolu Lisesi ve hatta üniversite hazırlıklarımızda bizleri çok yakından izledi ve çalışmalarımızda hatta yeraldı.

Teknik Üniversiteyi okurken birgün " *Gökçen Enişte bu üniversitede adetmiş, herkes beş senede bitiriyormuş. ben de beş senede tamamlarım."* diye şaka yapmaya kalkıştığımda resmen kızmış ve *"Biz yokluklar içersinde büyüdük. Sizlerin böyle bir hovardalık yapmaya hakkınız yok!"* diye çıkışmıştı. Ben de zaten üniversiteyi dört seneden tamamlamıştım.

Kendisini çok özlüyoruz."

Pınar Gürün Korkmaz Sanmar'ı halkla ilişkiler penceresinden değerlendiren ve aynı zamanda dış dünyaya Sanmar'ın renklerini çizen bir deneyimi temsil etmektedir.

Orhan Gürün anlatıyor

Orhan Gürün, enişteşiyle yarattıkları Sanmar'ın yaşam öyküsünü şöyle anlattı; Ben bir görev adamıyımdır. Göçken Ağabey ise strateji ustasıydı demeliyim. İkimiz birlikte müthiş çözüm azmi elde ederdik ve biz hep ekip çalışması yaptık.

1946 yılında İstanbul fatih Çarşamba Beyceğiz Mahallesi'nde dünyaya geldim. Babam Osman Gürün, annem Mukaddes Gürün. Baba tarafım Yozgat veya Kayseri taraflarından İstanbul'a göçetmiş.

Annemin babası ki biz "Büyükbaba" derdik. O da Kırım'dan Sinop Ayancık'a göçetmişler. Boylu boslu bir adamdı. Ona bu heybetinden dolayı "Meşe Mustafa" lakabı verilmiş.

Meslekleri hasırcılıktı. Tahtakale'de hasır işleri yaparlarmış.

Anneannem Makbule, babaannem Hadiye idi. İki dedemin adı " Mustafa" idi.

İlk okul dördüncü sınıftayken Edirnekapı Acıçeşme'ye taşındık. Babam o yıllarda Vefa Futbol Klübü sporcularındandı. Annemin görevi bizleri yetiştirmekti Üç kardeştik; Ablam Berrin, Gökçen Seven'in eşidir. Diğer kız kardeşim Tülin Sener emekli tarih öğretmenidir.

Ortaokul son sınıftayken Acıçeşme Karagümrük civarlarından babamın sağlığı dolayısıyla daha iyi bir havası olduğu söylenen Maltepe'ye taşındık.

Liseyi Pendik Lisesi'nde okudum. Liseden sonra bir sene galiba ben okulu bitiremedim. Ama sonunda üniversiteye müracaat ettim. Arada müzisyenlik yapıyordum.



Orhan Gürün

O benim için hep ağabey oldu. Ablamı istemeye geldiklerinde bir denizci şapkası çok hoşuma gitti ve hatta başıma geçirdim. O şapka bana Yüksek Denizcilik Okulu'na girme hevesini verdi. Gökçen Ağabey daha sonraları arada bize gelir, akşamları babam yolun uzun olduğunu ileri sürerek kalmasını söylediğinde, aynı odayı paylaşırdık.

O zaman Mersin tankerinde çalışıyordu. Gemisi çoğunlukla İtalya'ya sefer yaptığından bana İtalya maceralarını anlatırdı.

Yüksek Denizcilik Okulu'ndan 1971 yılında mezun oldum. Deniz Bank Deniz Nakliyat'a girmek istedim ana maalesef o zaman yer yokluğundan giremedim. Mecburen Marmara Transport Mersin tankerinde göreve başladım. Eski ve süresi dolmuş bir tankerdi ama olsun iş bulabilmiştim. 3.000 TL aylık alıyordum. Sene sonunda askere gittim. Yassıada'daki şahane geçen 6 aylık talebelikten sonra Asteğmenlik yaptığım ve çarkçıbaşı olduğum gemiye tayin olup daha gitmeden gemide yangın çıkması ve olayın Ali'nin doğumuna rastlaması bana çok kötü günler geçirtmiştir. Askerde Eşref Cerrahoğlu ile arkadaş oldum. Askerden sonra Gökçen Ağabey, rahmetli Acuner Erdoğan ve Nihat Ekşi ve Ahmet Ötkür ile Cerrahoğlu'na ait İPRAŞ ve T.P.A.O.I tankerlerinde çok güzel günler geçirdik. Gemiler hurdaya girdikten sonraben 1975 senesinin ikinci yarısında Petrol Ofisi tankerlerine girdim ve 1981 yılına kadar orada çalıştım.

O sıralarda Gökçen ağabey bir şirket kurmamızı önerdi. Ahmet Ötkür ile birlikte Sanmar'ı kurduk. İşimiz sadece gemi makinelerinin onarım işleriydi.

Fakat Gökçen ağabey müthiş ileriyi gören bir kişiliğe sahipti. Birgün Botaş'ın ihalesine girmemizi söyleyince şaşırdık. O ise israrcı oldu.

İlk ihaleyi alamadık. İkinci ihaleden sonra Botaş bizimle anlaştı ve 1979 senesinde işe başladık. 1995 yılına kadar römorkörlerin hem işletmesini hem de bakım ve tutumunu üstlendik.

1989 yılında gemi onarım işlerine devam ederken Gökçen ağabey, bir römorkör inşa etme fikrini ortaya attı. Cebimizde neredeyse bir kuruşumuz yokken yola çıktık. İsmet Üner bize yer verdi. Tekbaşımıza Sanmar-I adını verdiğimiz ilk römkorkörü inşa ettik.

İyi de römorköre devlet müsaade etmiyor. Tam o sıralarda Yalova'dan Kuruçeşme'ye gemilerle su taşıma işi çıktı. Martı Denizcilik Obo Vega ile ve bir gemisi dahil olmak üzere bu taşımayı üstlenmişti.

STFA'nın palamar botuna benzeyen yetersiz römorkörlerine karşı, bu yanaştırma işini almış olan Eta Petrol'un başkanı Hıdır Selek'e ricalarda bulunduk.

Rahmetli Erim Akat ve Mehmet Ertem başta olmak üzere denizcilik camiasında adımıza o kadar yardım edildi ki Hıdır Selek Bey halimize acıdı ve romörkörümüze işi verdi.

Bu arada Gökçen Ağabey bir römorkör daha inşa etmek kararını aldı. Emre Omur Scotra Adası'nda batık çıkartıyordu. Biz böylece bir süre römorkörü Scotra'da Omur Marine'e kiraladık.

Altı ay sonrasında dönerken Petkim'den römorkör talebi geldi ve derhal kiraladık ve böylece Sanmar-II'yi inşa ettik.

İki römorkörümüz oldu ama, devlet limanlarından asla iş alamıyorduk. Zira yasaktı ve hatta cezası vardı.

Gökçen Ağabey birgün limanların özelleştirileceğini söylerdi ve Ali ile Cem'i Kanada'ya

gönderdik. Orada dünyanın ünlü römorkör dizayneri Robert Allen'le tanıştılar. Amacımız Sanmar olarak bizim römokör inşaatına girmemizdi ve aynı zamanda kendi filomuzu inşa edeceğimiz römorkörlerle donatmaktı.

Gökçen Ağabey durmadan yeni römorkör inşa etmemiz için teşvikçi oldu. Daha yüksek çekme gücüne sahip römorkörler inşa etmemizi söyledi ve biz üçüncü römorkörü de inşa ettik.

Kadıköy'de Kaptan İşmerkezi'nde olduğumuz sırada Kaptan Altay Altuğ geldi ve Nemrut Körfezi'nde bizim römorkörleri kullanmak suretiyle römorkaj ve kılavuzluk işlerini almak istediğini söyledi. Orada aylarca uğraşarak müsaade almaya çalıştı. Sonunda bu mücadeleyi kazandık ve beraber ve Nemrut'un izni alındı.

Altı ay sonrasında maalesef oradan ayrılmak zorunda kaldık. Biz üç römorkör daha inşa ediyorduk. Sonunda Sanmar olarak yolumuza devam ettik.

O günlerden bugünlere sahibi olduğumuz römorkör filosuyla gerek römorkaj ve kılavuzluk hizmetleriyle yolumuza devam ediyoruz.

Aynı şekilde Tuzla'daki tersanemize ilave olarak Yalova'da yeni bir tersane yatırımımız hizmete girmiş bulunmaktadır.

Orhan Gürün şöyle diyecektir; *"Tüm bu başarılarımızın ana unsuru; Dürüstlük, saygı ve yaratıcı olmaktır. Tüm bu başarılar içersinde tek eksik olan ise Gökçen Ağabey'dir ve ona olan hasretimiz her geçen gün daha artarak devam etmektedir."*

İBRAHİM ASLAN



İbrahim Aslan, Hasan Aslan ve Mahmut Aslan ortaklığındaki Aslan Şirketler Grubu, yoğunlukla kara nakliyesi filolarıyla tanınmaktaydı ve Tarsan Turizm Tarım ve Endüstri Tesisleri İnşaat San. ve Tic.AŞ,, Şahlan Transmarin Gemicilik Ticaret ve Endüstri AŞ., Tuna Ro-Ro Deniz Taşımacılık ve Tic.AŞ., Şahlan Transmarin Gemicilik Ticaret ve Endüstri AŞ. gibi şirketlerden oluşmaktaydı.

27 Kasım 1986 günkü basın haberlerine göre, Anadolu Bankası toplam 20 milyarlık kredi borcunu ödemeyen Aslan Şirketler Grubu'na ait dört şirkete ait üç kuru yük gemisi ile 110 treyler ve 10 milyon liralık büro malzemesini icra memurları vasıtasıyla haczetmiştir.



İbrahim Aslan, Hasan Aslan, Edip Tümay, İrfan Ülkü, Mahmut Aslan, Hira III'ün İstanbul'da teslim töreninde.

Anadolu Bankası'nda öğle saatlerinde gerçekleştirilen yıldırım hacizde, yük gemileri ile treylerlerin Liman İşletmeleri ve Trafik Müdürlüğü'ndeki kayıtlarına "İhtiyati Haciz" kaydı işlenmiştir.

Daha sonra hanın beşinci katına inen haciz memurları Tarsan turizm Tarım ve Endüstri Tesisleri İnşaat San. ve Tic. A.Ş., Şahlan Transmarin Gemicilik Ticaret ve Endüstri AŞ., Tuna Ro-Ro Deniz Taşımacılık ve Tic.AŞ., Şahlan Transmarin Gemicilik Ticaret ve Endüstri AŞ. gibi şirketlerin büro eşyalarını tutanaklara kaydetmişlerdir.

Hira-I, Hira-II, ve Hira-III isimli gemilere ihtiyacı haciz kararı uygulatılmıştır. Yurt dışında bulunan gemilere şimdilik bir işlem yapılamamıştır.[47]

Kredi borçlarından ileri gelen sorunların çözümlendiği ve gemilerin normal seferlerine sonraki zamanlarda devam ettiği de görülmektedir. Nitekim Şahlan Transmarin Gemicilik Şirketi'ne ait 30,682 dwt'luk Hira- III isimli kuruyük gemisi 21 Şubat 1987 günü Belçika'nın Anvers Limanı'ından aldığı gübre ile İran'ın Bandar Abbas Limanı'na gelmiş ve bu limanda 53 gün bekledikten sonra Bender Buşir'de yükünü tahliye etmişti. Gemi savaş bölgesinden geçerken Irak füze saldırısıyla yaralanmış ve gemide yangın çıkmıştı. Gemi başmühendisi Ferit Kahvecioğlu, 4.cü Mühendis İsmail Souk, Aşcı İbrahim Yahşi, Gemici Şenel Akbaş, Yağcı Gündüz Aksak, Silici Vedat Aslan ve Zorlu Güner muhtelif yerlerinden yararlanmışlardı. Saldırının ardından Hira-III bir römorkör yedeğinde Dubai Limanı'na çekilmişti.

27 Mayıs 1988'de Şahlan Transmarin Gemicilik Ticaret ve Endüstri AŞ. Yönetim Kurulu Başkanı İbrahim Aslan yaptığı duyuru ile şirketin adının Aslan Transmarin Gemicilik Ticaret ve Endüstri AŞ. olarak değiştirildiğini açıklamıştır.

47) Milliyet Gazetesi, 27 Kasım 1986.

İstanbul 10'uncu İcra Dairesi'nin 6 Temmuz 2004 tarihli ilanıyla Aslan Transmarin Gemicilik Ticaret ve Endüstri AŞ.- Şahlan Transmarin Gemicilik Ticaret ve Endüstri AŞ..- İbrahim Aslan, Hasan Aslan ve Mahmut Aslan 'nın borçları nedeniyle İstanbul İli, Eminönü İlçesi, Şeyhahmet Geylani Mah. Yalıköşkü Caddesi Kain Tapuda 17 Pafta 75 parselde kayıtlı 348 metre kare yüzölçümü zemin kat, 6 normal katlı kargir işhanında yeralan gayri menkullerin borcundan dolayı İstanbul 10.cu İcra Dairesi'nce satılarak paraya tahvil edileceği duyurulmaktadır.



Hira-II ve Cerrahgil Denizcilik Grubu'na ait C.Filyos gemileri görülmekte. Fotoğraf- Osman Öndeş.

KAPTAN M. EDİP TÜMAY

Kaptan Edip Tümay, Şahlan ve sonradan Aslan Transmarin Denizcilik Sanayii ve Ticaret A.Ş. Genel Müdürü idi. Ancak bir süre sonra bu görevinden ayrılmıştır.

Baş Mabeynci Süreyya Paşa'nın torunu, Rabia ve Süreyya Tümay'ın oğlu, Semiha Tahtacı ve Kamil Saraçer'in damadı, Bulut ve İlkay Bilgişin'in dünürü, Saim Alp Bulut ve Selim Bilgişin'in kayınpederi, Naz Bulut ve Gamze Bilgişin'in babası, Suna Tümay'in eşi idi.

Cenazesi 21 Şubat 2015 günü vefat etti. Cenazesi 23 Şubat 2015 günü Teşvikiye Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Feriköy aile Mezarlığı'nda defnedildi.

KAPTAN ALTAY ALTUĞ



Birkaç sene boyunca yaşamını anlatsın diye israr etmiştim. Sonunda kabul etti ve İzmir'de günler boyunca anılarını anlattı ve ben de kayda aldım.



Kaptan Altay Altuğ'un annesi Nedime Hanım ve babası Cafer Tayyar aBey.

Arşivindeki belgeleri fotoğrafları da çalıştım ve bir anı eser meydana getirdim. Bu eserin adını Kaptan Altay Altuğ *"Tek Başına"* diye yazdı!

Gerçekten de tek başına niceleri başarmış bir denizciydi Kaptan Altay Altuğ. Hayatını baştan sona izlemek için o eseri okumak gerekir!

"14 Aralık 2014'de 90 yaşına basıyorum." demişti. Türk Armatörleri Tarihi kitabı için, onun yaşamını neşredilmemiş anı kitabından alıntılar yaparak yazdım.

O sayfalarda kendini şöyle anlatmıştır; "Annemin adı Nedime Ardahan. Dedem Çürüksulu Şevket Paşa Ardahan'da ordu kumandanı imiş. O devirde Ardahan Çıldır sancağına bağlı bir kaza idi. (1877-78) 93 Harbinde Ruslar Ardahan'ı işgal edince Rus Çarı İkinci Nikola ordusu adına dedesinin konağı işgal edilmiş. Bu konak Ardahan'da bilinen tek heybetli bir bina konakmış. Sadece bir kısmında oturmalarına müsaade etmişler. Birara "Siz buradan ayrılmayın. Bizim kuvvetlerimiz buradan çekilecek. Burası Ardahan vilayeti olacak. Yılbaşı gecesi konakta Ruslar şarap içmişler kristal kadehleri yere atıp kırmışlar. Haminnem bu tablodan son derece rahatsız olmuş ve Paşa'ya Ardahan'dan ayrılmak istediğini söylemiş. Bunun üzerine Padişaha durum arz edilmiş.

Ardahan Ailesi'nin bilinen ilk ismi Kaya Paşa ve Ali Bey'dir. Ali Bey'in Hasan, Mesude, Hacı Hüseyin (Paşa) ve Derviş Hamza olarak bilinen dört çocuğu aile soyağacında yazılıdır.

Hasan'ın Rüştü,Vasıf, Cevdet ve Mustafa isminde dört oğlu olmuş. Bunlardan Vasıf, Cevdet ve Mustafa çok genç yaşlarda vefat etmişler.

Mesude Hamşıoğlu Şerif Paşa'nın eşi olmuş ve ondört çocuk dünyasya getirmiş. Bu çocuklar; Cafer, Abbas, Cemal (Paşa), İsa, Münire, Zehra, Temur (Paşa), Kaya, İzzet, Zeynep, Mürteza, Suna, Zekeriya, Nazmiye ve Mustafa'dır.

Abbas'ın 6 çocuğu olmuştur. Zehra'nın üç çocuğu olmuştur. Temur Paşa 13 çocuğu ile çok bereketli bir aile soyu olarak hatırlanır. Selim Acar (Zeynep) ailesinin 6 çlocuğu olmuştur. Bunlardan Ahmet Acar 1923 doğumlu idi ve albay rütbesine kadar yükselmiştir.

Mürteza'nın kızı Nakifer Hamşioğlu Rüstem ve Posof Sancakbeyi Ahmet'le iki kez evlilik yapmıştır. Rüstem'den Vasfiye Özaslan ve Cemil isimli çocukları dünyaya gelmiş, Ahmet'ten ise Ayşe Şahinler isimli bir kızları olmuştur.

Aile soyağacında Hacı Hüseyin Paşa ile Kudret hanımın evliliğinden Şevket (Çürüksulu Şevket Paşa), Sürur, Esma, Fehime, Perişan, Remziye, Nuriye, Behçet, Hüsniye, Cevriye isimli çocukları dünyaya gelmiştir.



Kaptan Altay Altuğ'un anne tarafından akrabaları ve dostları

Çürüksulu Şevket Paşa'nın Ferahnaz Hanımla evliliğinden doğan kızına Nedime adı verilmiştir. Nedime benim annemdir. Cafer Tayyar Bey ile evliliğinden Altay Altuğ, Kaya Can Altuğ ve Sait Altuğ olmak üzere üç erkek evlat dünyaya gelmiştir.

Benim Müzeyyen Hanımla olan evliliğimden 1961'de oğlum Kaan ve 1965'de Noyan dünyaya geldi.

1940 doğumlu Kaya Can Altuğ, Nevval ile evlendi.1959'da Tayyar ve 1971'de Mutlu isimli iki çocukları oldu. Kardeşim Kaya Can 1972 yılında çok genç yaşta vefat etmiştir.

Sait Altuğ 1933 doğumludur. Nuget'le evliliğinden 1979'da Ayşegül ve 1982'de Elif isimli iki kızı oldu.

Hacı Sadık Bey'le evlenen Sürur Hanımın Belkıs, Zekiye,Vasfiye, Ali, Safiye ve Azmi isimli çocukları oldu. Bunlardan Ali çok genç yaşta vefat etti. Zekiye,Vasfiye, Safiye,Azmi evlendilerse de çocukları olmadı.

Belkıs'ın Süleyman Atabek'le evliliğinden olan kızı Sevim (Ali Bozer'in eşi) ve Gürbüz Atabek isimli bir oğlu oldu.

Aile yıllar içinde evlilikler yoluyla çok büyüdü ve Müceldili, Demiryürek, Olgun, Aslan soyadlarıyla yeni aileler doğdu.

İlk okulu Balya'da okudum.

Çürüksulu Şevket Paşa'nın yeğeni Av.Sait Ardahan aileye damad olmuştur. Paşa Adliye Nazırı'ndan rica bulunmuş ve Balıkesir'e hakim olarak gönderilmesini istemiş. Nitekim Balıkesir'de iken Şevket Paşa vefat edince anneme sahip çıkmış.

Çürüksulu Şevket Paşa'nın kabri Maçka'da Teknik Ünivesite'den Dolmabahçeye inen yolun sol köşesindeki küçük sette bulunmaktadır. O köşe soldan Beşiktaş'a giden Akaretler Yokuşu'dur.

Babamın adı Cafer Tayyar. O da Balıkesir'de Adliye'de çalışırmış. Annemi biri mal mülk sahibi genç isterken, Cafer Tayyar'ın ise hiçbir serveti yok. Dört kardeşine ve annesine bakıyor. 1912'de Selanik'tan kaçan Türklerden olan bir aile. Dedem, "Öylesine şevketli bir genç ki, hertürlü imkanını kızkardeşleri ve annesi için kullanıyor. Aile bağları yüksek" diyor. Annemle Balıkesir'de evlenmişlerdir.

Babam Balıkesir'den dava vekili iken Balya'ya atanıyor. Balya Karaaydın'daki Fransız kurşun ve gümüş madenleri şirketi çok önemli bir iş ve ticaret alanı olmakta. Madenden çıkardıkları kurşunu toz haline getiriyorlar ve 30 kiloluk torbalarla dekovil dedikleri vagonları Akçay iskelesine indiriyorlar ve gemilerle Marsilya'ya ihraç ediyorlar. Fransızlar Marsilya'dan boş olarak Akçay'a gelen gemilere yük bulmaya çalışıyorlar. Bir de kurşun çok ağır olduğundan geminin ambarları önemli şekilde boş kalıyor. Marsilya'dan kremit ve tuğla ithali böyle başlamıştır. Nitekim o yıllardan itibaren özellikle İzmir ve İstanbul'da inşa edilen binalarda hep Marsilya tuğlası ve kiremitleri kullanılmıştır.

Ben Yüksek Denizcilik Okulu için imtihana girmek üzere Karşıkaya'dan gece trene bindim ve sabaha karşı Bandırma'ya geldik. Limanda Marakaz vardı. Ben bu geminin adını ilkkez orada duydum. 350 kuruş vererek ikinci mevki bilet aldık. Bize süratli bir vapur olduğunu söylediler. İstanbul'a geldiğimizde aslında gemi inşa mühendisi olmak istiyordum.

Okuldan mezun olduktan sonra 1952 yılında Yassıada'da yedek subay olarak görev yaptım. Önce Heybeliada'daki Harp Okulu'nda öğrenim gördük. Biz başladığımızda Yassıada'da yatakhaneler yoktu. Sonra bu binalar ve donanımı tamamladı. Böylece sabahleyin Heybeliada'dan Yassıada'ya gidip, akşam geridönüş gibi hayli gereksiz yolculuk ortadan kalktı. Fakat Yassıada'da birçok donanımı biz çalıştırdık. Adada başlangıçta yemek düzeni yeterli şekilde kurulamamıştı. Bir arkadaşımız bavul dolusu yufka getirirdi ve harika börekler yaparlardı. Derken yemek yapmaya da başladılar. Birkaç ay sonra mutfak devreye alındı ve askeri aşçılar nefis yemekler yapmaya başladılar. Sahile indiğimizde son derece lezzetli midyeleri toplardık, balık türleri de zengindi. Tenekeleri ızgara gibi yapmıştık. Midyeleri orada kızartır ve zeytinyağına bulanmış tayınla müthiş lezzetli yemekler yerdik.

Yassıada'da kura çektik ve bana Akdeniz Üs Komutanlığı çıktı. O yıllarda bu komutanlık İzmir'deydi. Yedek subaylığımız altı ay iken, ardından süreyi uzattılar ve böylece altı ay daha yedek subay olarak görev yaptık. O sırada rütbemiz teğmenliğe yükseltilmişti.

Mesleki yaşamımda iki oğlumla baş başa kaldığım 70'li yıllarda İzmir'den aniden Antalya'ya tayin edilmiş olmam, öncelikle aile düzeni altüst etti. Zira iki oğlum İzmir'de okula devam etmekteydiler. Kaan Anadolu Lisesi'sinde, Noyan ise Fatih Lisesi'nde okumaktaydılar. Allahtan

beni çalışmalarımla yakından tanıyan bazı dostlarım yeniden İstanbul'a tayinimi sağladılar. Busefer Genel Müdürü Nezih Neyzi imzasıyla İstanbul Limanı Kılavuzluk İstasyonu Şefliği'ne atıyorlar. Fakat o makamda sınıf arkadaşlarımdan biri bulunmakta. Kendisine "Sakın tedirgin olma. İkimiz de aynı masaya oturacak değiliz. Hergün saat 12.00'de Nezih Neyzi Bey ile buluşuyor ve onun yanında Liman Lokantası'na gidiyorduk. Bana bu durumun çok kısa süreceği ve geçici olduğu söylendi. Yine de durumun kolay değildi. Haftasonları çocuklarımı yatılı okudukları okuldan alıyordum, sonra Pazar akşamı okullarına bırakıyordum ve yeniden pazartesi sabahı İstanbul'da olacak şekilde yola çıkıyordum.

Neyse ki İzmir'e tayinim çıktı. Beni koruyan, sıkıntılarımın çözülmesi sağlayan Yılmaz Tabanlı olmuştur. Bir şans sonucu Yılmaz Tabanlı'nın annesi Nebahat Hanım'la annem Balya Kazası'nda akrabaydılar.

İzmir'de kılavuz kaptanların belirli biryerleri yoktu. Konak'ta sahildeki kahvehanelerde beklerler, acentelerden gelen ordinolarla gemilere giderlerdi. O yıllarda İzmir'de Kılavuz Kaptanlık mesleğini olduğu kadar kurumu daha düzenli çalışan ve daha itibar edilen bir denizcilik meslek alanı olması için çok yoğun çalışmaları üstlendim.

İzmir'e yerleştikten sonar seneler içinde kendi şirketimi kurdum.Evimiz Karşıyaka'da idi.Zamanla Allah bana yardım etti. Çok iyi gelir elde etmeye başladım.

Hani biryerden alan Allah, diğer yerden kulun rızkını verir derler.

Metaş Metalurji Fabrikası için yurtdışında hurda demir çekiliyor, mamul inşaat demiri ve profil demiler ise yine gemilerle ihraç ediliyordu. Bana bu gemiler için bir acenta kurmam önerildi. Bu şirketin %45 hissesi bana ait olacaktı. Nitekim Metar adıyla şirketi bu yapıda kurduk.Hissedarlardan biri de Selçuk Yaşar'dı. Fakat birsüre sonra ortaklıktan ayrıldı. Bana da bu şirkette %17.5 hisse kaldı.



Kaptan Altay Altuğ, Kaptan Şefik Gogen'in Koçtuğ gemilerinde süvarilik yaptığı yıllarda bir ziyaret sırasında. Gemide o sırada Sıtkı Koçman'ın misafiri olarak Mahmut Baler (Bal Mahmut) ve eşi dce bulunmaktadır.

Şirket iyi kazanç getirmeye başlamıştı. Derken Botaş Boru Hattı açılınca Pazar payı hareketlendi. Botaş 150.000-200.000 ton hampetrol ithal ediyordu ve bu bölgede kendine acente aramaktaydı. Bizim şirketin genel müdürü Tulay Çakmak Kaptan yurtdışı denizcilik yayınlarına reklam vermişti. Bu reklam sayesinde bize ulaştılar. Botaş'ın genel merkezinde bize bir teleks geldi. Acenteliği yapıp yapmayacağımız sorulmaktaydı. Derhal "Evet" cevabını gönderdik.Kazancımız hızla yükselmeye başlamıştı.

Lâle çiçeğini bizden aldınız, biz de römorkör inşaatında sizi geçeceğiz

Uzmar Uzmanlar Denizcilik Ltd. 'ı kurdum ama, römorkörümüz yok. Elimizde avucumuzda nevarsa, sahibi olduğumuz birkaç parça evi ipotek ederek kredi sağladık ve 1995 yılında Hollanda'nın dünyaca ünlü römorkör inşa eden tersanesi olan Damen'e gittik. Römorkör siparişi verdik. İlk römorkörümüze de Uzmar adını koymuştuk. Nasıl heyecanlar içindeyiz, tarif edilemez.

Günü geldiğinde römorkörü teslim almak üzere yeniden Damen'e gittik. Yanımızda hukuk müşavirimiz Av. Ahmet Çalık, büyük oğlum Kaptan Kaan Altuğ da var. Benden bir konuşma yapmam isteneceğini biliyordum. Ama ne söylemeliydim. Bunu tasarlarken, Av. Ahmet Çalık *"Altay Kaptan, Hollanda denilince akla Lâleler ülkesi Hollanda geliyor." Gel buradan hareketle konuşmanı sen tamamla."*

Av. Ahmet Çalık bana "Hollanda ve lâle" fikrini verdi ya, kürsüye çıktım.Özetle dedim ki "Osmanlı İmparatorluğu XVI Yüzyılda lâle çiçeklerinin vatanı olmuştu. Bizler lâle çiçeğinin güzelliğini bilsek de, ekonomik değerini takdir edemedik. Hollanda ise İstanbul'dan getirdiği lâle soğanlarıyla emsalsiz bir doğa güzelliği ve ekonomik güç yarattı. O kadar ki Hollanda deyince Lâleler ülkesi Hollanda" akla geliyor. Damen Tersanesi'nden Uzmar olarak ilkkez bir römorkör alıyoruz. Gösterilen alakaya ve teslim alacağımız römorkörde gördüğümüz yüksek teknolojiye hayranım ve teşekkür ederiz. Ancak ben Kaptan Altay Altuğ olarak çocuklarıma biz de römorkör inşa etmeliyiz diye öğütler veriyorum. Emin olunuz ki biz çok daha iyi römorkör inşa etmesini başaracağız."

Sözlerimi bitirdiğimde alkışladılarsa da, biraz rahatsız olduklarını hissettim. Yine de sözlerimi hafiften aldılar ve " Dilekleriniz gerçek olsun isteriz... Ama daha çok seneler çalışmalısınız" diye de takılmaktan geri durmadılar.



Kaptan Altay Altuğ Ailesi; Soldan - Büyük Oğlu Kaptan Kaan Altuğ, Kaptan Altay Altuğ ve Küçük Oğlu Y. Müh Noyan Altuğ

Aradan bir yıl geçti

Bizi hafife alsalar da bir yıl sonra 1996'da dünyanın ünlü römorkör dizayneri Robert Allan ile tanışmamız bizim için muazzam bir umud ve cesaret nedeni oldu. Robert Allan bizi hep teşvik etti ve bugünlere gelmemizde unutulmaz katkıları oldu.

Kendimiz için bir römorkör inşaatına giriştik. Bu römorkör RAL design Ramparts 2500'dü. Bu römorkörü kendimiz kullanacaktık. Fakat Şili'den Ultratug şirketi bu römorkörümüze talip oldu.

Almanya'dan Oldendorff talip oluyor

Çok kısa bir süre sonra Almanya'da bir dünya denizcilik devi Oldendorff römorkör siparişi verdi.Artık çarklar dönmeye başlamıştı. Bunlar Uzmar'ın ilk özel proje ağırlıklı inşa projeleri olmuştur. Fakat Oldendorff'la anlaşma yaptığımız sırada Amerika'da 9/11 Eylül terör olayları yaşandı. Dünya muazzam bir kararsızlık ve karamsarlık içine düşmüş olsa da, Uzmar olarak Tuzla'da bir tersaneye anlaştık. kiraladığımız alanda, Oldendorff adına üç römorkör inşaatına giriştik. Bu römorkörler Oldendorff'un İskenderun Körfezi'nde kazandığı bir termik santral için Güney Afrika'dan getirilen kömürün tahliyesi için açık denizde kurulan platformla sahil arasında kullanıldılar.

Artık siparişleri birbiri ardından geliyordu. Botaş ve BP'den römorkör siparişleri geldi. Görüyorduk ki daha uzman, daha deneyimli elemanlar kullanmalıydık ve kiralık yerlerde biz daha büyüyemezdik. Bazen bir tersanede kiraldığımız bir iskele kenarında veya tersane indeki bir alanda römorkör inşa ederken bile, o tersanenin satılıp eldeğiştirdiğinde yeni sahibinin sözleşme bitmeden bulunduğumuz alanı terk etmemiz gerektiği gibi taleplerine de maruz kaldık.

Birsüre hep Tuzla Tersaneler alanı bölgesinde biryerler bulmaya çalıştık. Hatta Diliskelesi kıyılarında tepenin yamacında çok imkansız bir toprak-kıyı parçası bile önerildi. Noyan Altuğ bu yeri gidip gördü. Tahmin ettiğimiz halde, gidip gördü. Başka çaremiz yoktu. Bir ara Tuzla'da DLH'ya ait kısımdan istifade edebilir miyiz diye arandık. Bu çok uzak bir hayaldi ve zaten orası Marmaray için bütünüyle tahsisli olarak kullanılmaya başlandı.

Nihayet şansımız yüzümüze güldü ve İzmit Kocaeli Serbest Sanayi Bölgesi Kosbaş vasıtasıyla tersanelere tahsis edilen parsellerden birine talip olduk. Vakit kaybetmeden satın alındığı halde, vazgeçilen yanımızdaki bir parseli dahi, çok daha yüksek bir maiyetle satın aldık.

Temmuz 2007'de Uzmar Tersanesi bütünüyle römorkör inşaatında uzman ve odaklanmış olarak çalışmaya başladı. Uzmar bir römorkör inşa tersanesi, ama bizim hedeflediğimiz şekilde Uzmar Rönmokrör Fabrikası idi ve biz seri inşaatlara başlamıştık. Böylece dünya denizcilik ve gemi inşa literatürüne ilkkez tersane değil " Uzmar Tug And Work Boat Factory" deyimi getirdik ve resmen tescil ettirdik.

Daima bir felsefeyi kendime örnek aldım. Hayatı, insanlığa ve mesleğime hizmet olarak gördüm.

KAPTAN ERİM AKAT



1960-1961 dönemi Yüksek Denizcilik Okulu mezunu olan Kaptan Erim Akat Deniz Ticaret Odası yönetim kurullarında da görev üstlendi; 3 Mart 1984 tarihinde Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Meclis Başkanlığı seçimlerinde, ayrıca Odalar Birliği delege seçimleri de yapıldı. Seçimler sonucunda Meclis Başkanlığı'na Ziya Kalkavan seçildi. Başkan vekilliklerine Mehmet Şekerci ve Ferit Özdemir getirildi.

Yönetim Kurulu Başkanı Erol Yılmaz Akçal olurken, Yönetim Kurulu'na Şadan Kalkavan, Gündüz Kaptanoğlu, Fuat Miras, Hüsnü Şişmanyazıcı, Eşref Cerrahoğlu, Hilmi Sönmez, Kenan Kolotoğlu, Erol Yücel, *Erim Akat* ve Emin Atasagun seçildiler.

27 Mart 1984 günü yapılan görev tayininde; Yönetim Kurulu Başkanı Erol Yılmaz Akçal olurken, Eşref Cerrahoğlu, Hilmi Sönmez Yönetim Kurulu Başkan vekili seçildiler. Kaptan Erim Akat Muhasip Üye olarak görev aldı.

Haliç Camialtı Tersanesi'nde *"Ulubatlı Hasan"* adıyla inşa edilen 2,831 dwt'luk genelyük gemisi, 1973'de satıldı ve *"Niğbolu"* adı verildi. 1993'de *"Figen Akat"* adı verildi.

- 25 Aralık 1995'de Kardak kayalıklarında karaya oturdu.
- 2002'de *"Cem Sultan"*, 2007'de *"Arda Akansu"* adı verildi.
- 2010'da *"Mersa-2"* adını aldı ve aynı sene Panama bayrağına tescil edildi.

Kaptan Erim Akat'ın sahibi olduğu *"Figen Akat"* isimli geminin 25 Aralık 1995 günü Bodrum Kardak Kayalıkları'nda karaya oturması, Türkiye ile Yunanistan arasında diplomatik krize neden oldu.

"Figen Akat" Çanakkale'den İsrail'e giden sıradan bir yük gemisiydi. Karaya oturduktan 30 dakika sonra geminin sahibi Kaptan Erim Akat'a haber ulaştırıldı. Erim Akat vakit kaybetmeden bir Türk sigorta şirketiyle görüştü. Ertesi akşam iki Türk yetkili Figen Akat gemisinin üzerine çıkmış, geminin nasıl kurtarılabileceğini tartışmaya başlamışlardı. Bu süreçte Türk ve Yunan savaş gemileri de *"Figen Akat"*ın yakınlarında demirlemiş, uzaktan gelişmeleri izliyorlardı.

Ertesi gün Yunanistan'ın Ankara Büyükelçisi Dışişleri Bakanlığına bir nota verdi. Geminin Yunanistan karasularında olduğunu, kurtarma işleminin hemen durdurulmasını talep ettiyse de, Türk Dışişleri Bakanlığı bir başka nota ile bu iddiayı reddetti.

Geminin çimento yükünün 150 ton kadarının denize dökülmesine ve kurtarma işleminin bir an önce başlamasına karar verilmişti. 27 Aralık 1995 sabahı 100 ton çimentoyu denize



dökmüşlerdi ki, kurtarma faaliyetlerini uzaktan izleyen Yunan muhribi yanındaki üç hücumbot gemiye yaklaşarak etrafını sardılar ve Yunan askeri gemiye çıktı ve boşaltma işleminin derhal durdurulmasını emretti.

Gemiden çimento yükünün denize boşaltma işlemi durduruldu ve bir Yunan römorkörü gemiyi bağladığı çelik halat ile kayalıklardan çekti kurtardı. Normal şartlarda geminin bir Yunan adasına çekilmesi gerekiyordu. Yunan romörkorü yedeklerken, tam o sırada hiç beklenmedik bir terslik oldu; Halat römorkörün fırdöndüsüne sıkıştı. Durumdan yararlanan Figen Akat gemisi personeli tel halatı oksijenle kestiler ve gemi serbest kalınca hemen Türk karasularına girdi. Gemi oradan Güllük'e çekildi.

1994 tarihi itibarıyla Gümüşsuyu, Dümen Sokak Günaydın Apt. Taksim/İstanbul adresinde olan Erim Akat başkanlığındaki Akat Denizcilik ve Tic.Ltd. Şti. kaydında görülen gemiler *"Niğbolu"*, *"Figen Akat"* dı.



M/V Erim Kaptan - (Ex-Kemal Kolotoğlu, Ex.Can Deval) 1915 dwt. 3120 dwt, Satıştan sonraki adı İrfan Akansu olmuştur. Kaynak: İlhan Kermen.

KEMAL TARIK

Türk Gemi Armatörleri Kooperatifi üyelerinden Armatör Kemal Tarık 12 Temmuz 1986 günü vefat etmiştir.

Marmara Adası Gündoğdu Köyü eşrafından Mahmut Tarık'ın oğluydu. Eşi Zeliha Tarık, çocukları; Necati, Naci, Muammer Tarık ve Naciye Can idi.

Cenazesi 13 Temmuz 1986 Pazar günü Fatih Camii'nde kılınan ikindi namazını müteakiben Eyüp Mezarlığı'nda defnedilmiştir. Türk Gemi Armatörleri Kooperatifi ve S.S. Marmara Adası Taşıyıcılar Kooperatifi üyesiydi.

KAPTAN MUSTAFA OSMAN ŞEVKİ



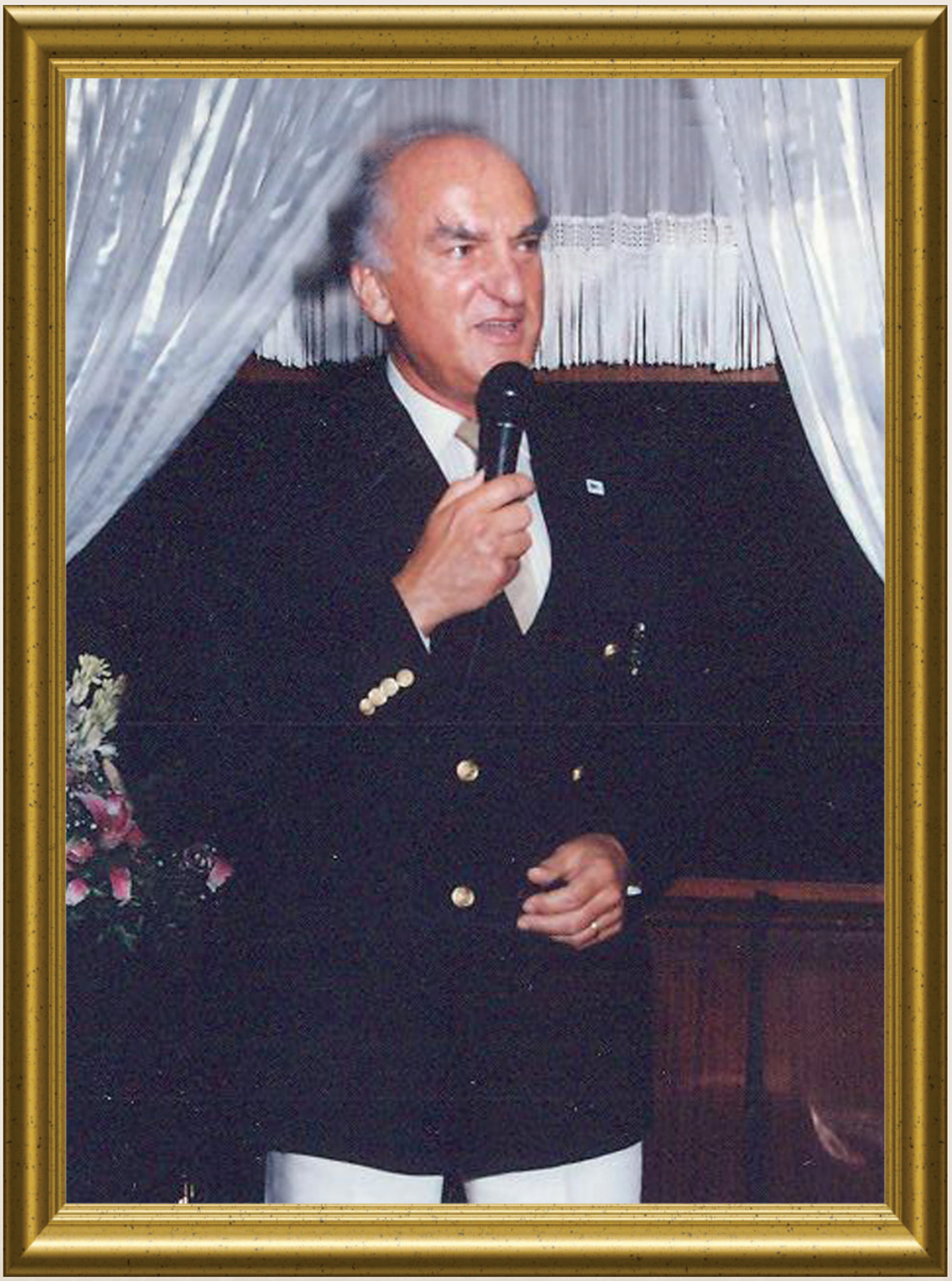
S.S Osman- Ex-Carham",Ex- "Vicia", Ex- Irish Spruce".

Kaptan Mustafa Osman Şevki'nin yaşamı hakkındaki tek bilgi 1949 yılında "Irish Spruce" isimli genelyük gemisini satın almasıyla sırlı kalmıştır.

Kaptan Osman Şevki gemiye "Osman" adını vermiştir ve 1952'de Kaptan Mehmet Uzunoğlu'na satmıştır.[48]

48) Bkz- Ahmet Bedri İnce- Türk Armatörleri Tarihi C.IV.

KAPTAN FERİT BİREN



Kaptan Ferit Biren ve eşi Koray Biren ailesinin Tolga, Arzu ve Emre isminde üç çocuğu bulunmaktadır.

Fatma Nezahat Hanım ve Dr. Adnan Biren'in büyük oğlu olan Kaptan Ferit Biren, babasının askerî doktor olması nedeniyle tayin edildiği Diyarbakır'da dünyaya geldi.

O yıllarda Türk Silahlı Kuvvetleri için İstanbul Tıp Fakültesi'nde önce Kara Kuvvetleri adına tıp öğrenimi görülüyor, mezuniyetten sonra ihtiyaç dahilinde Deniz Kuvvetleri'ne doktor devri yapılıyordu. Dr. Adnan Biren'in böylelikle meslek yaşamının sonuna kadar Deniz Kuvvetleri'ne geçerek bahriye mensubu bir doktor olarak görev yaptı.

Kardeşi Işık Biren, Heybeliada'ya intikal etmiş olan Deniz Lisesi ve Deniz Harp Okulu'ndan mezun olduktan sonra koramiral rütbesine kadar yükseldi.

Şişli Ortaokulu'ndan mezun olduğu 1944 yılında Deniz Lisesi'ne girmek isteyen Kaptan Ferit Biren, Deniz Lisesi ve Harp Okulu'nun o yıllarda Mersin'de olması nedeniyle, babası Doktor Adnan Biren'in itirazıyla karşılaşmıştı.

Aklı ve gönlü denizcilikte kalmasına rağmen ailesinin isteği doğrultusunda Kabataş Erkek Lisesi'ne girdi ve bu okulun Fen şubesinden 1947'de mezun oldu. Puanları çok iyi olduğu için İTÜ'ye Gemi İnşa Mühendisi dalında girmesi mümkünken, üniversitede gemi inşa fakültesi olmadığından makine fakültesi imtihanları girdi.

Hayri Baran'ın tavsiyesi

Bu arada Yüksek Denizcilik Okulu'na da müracaat etmiş ve girdiği imtihandan başarıyla çıkmıştı. Bu durum karşısında babası Dr. Adnan Biren, kendisini önceki yıllardan tanıdığı ve bilgisine görgüsüne çok saygı duyduğu Hayri Baran'la birlikte Galatasaray'daki Hatay Pastahanesi'nde buluşturdu. Hayri Baran o sırada gemi sahibi değildi; Yüksek Denizcilik Okulu'nda gemicilik öğretmeni olarak görev yapıyordu.

Kaptan Ferit Biren bu görüşmeyi şöyle anlattı; *"Görüşmemizde bana Yüksek Denizcilik Okulu'nu tercih etmemi öğütledi. Bu görüşmemizde benim öğrenmek istediğim, denizcilik sevgisi ve merak uğruna yanlış adım atmamaktı. Sözleriyle beni ikna etti ve İTÜ'den ayrılıp Yüksek Denizcilik Okulu'na kaydımı yaptırdım.*

Okulda her yaz staja çıktım; Ordu, İstanbul, Kocaeli gemilerinde staj yaptım. Son sınıfta Anafarta ve Bakır gemilerinde bulundum."

1951 yılında Yüksek Denizcilik Okulu'ndan birincilikle mezun olan Kaptan Ferit Biren, diploma töreninde Okul Müdürü Nejat Bey, Kaptan Nezih Arda ve Armatör Haşim Mardin tarafından birer altın saat armağanıyla ödüllendirildi.

O heyecan yüklü dakikaları Kaptan Ferit Biren şöyle nakletti; *"Haşim Mardin şahsen bu saati bana armağan etmekten mutluluk duyduğunu belirtti. Sonra beni dostlarına tanıştırmaktan memnun olacağını söyleyerek evine davet etti.*

Evi Taksim Mete Caddesindeydi. Davet günü evine gittim. Kalabalık bir misafir grubuyla karşılaştım. Haşim Mardin bana o davette itibar gösterdi ve beni bazı dostlarına tanıştırdı. Beni tanıtırken hep okul birincisi olduğumu tekrarlıyor ve açıkcası bu başarımdan dolayı mutluluk duyuyordu.

Mezuniyetten sonra Deniz Yedek Subay Okulu'na katıldım. Yedek subaylığım sırasında Tunç Yalman, Şakir Sabuncu, Faruk Sabuncu, Turgut Demirağ, Necati Zincirkıran, Ercüment Karacan ve Malik Yolaç da aynı sınıfta eğitim görmekteydiler.

Nisan 1952'de terhis olduğumda özel sektör gemilerinde çalışmak istiyordum. Böylece Haşim Mardin'in şirketinde görev aldım ve Avni Cemsit'le Antalya'da "Mardin" gemisine katıldım."

Mardin gemisi Amerika'dan gelmiş ve Antalya'da tahıl yüklüyordu. Süvarisi Nuri Yılmaz Kaptan'dı. Birinci Zabit Gültekin Okkuran, II. Zabit Nejat İncediken'di. Geminin mükemmel bir makine kadrosu vardı.

Geminin yüklenmesi sırasında ilk seferde bulunan ekip İstanbul'a gönderilmişti. Yükleme bitince onlar geri döndüler ve Kaptan Ferit Biren, Hüsnü Bater ile M/V Raman tankerine katılmak üzere Antalya'dan ayrıldı.

Arkadaşlarının çoğu Deniz Nakliyat'ın gemilerinde iş bulmuşlardı. Dördüncü zabit maaşı 635 lira gibiydi. Haşim Mardin, Kaptan Ferit Biren'e gemilerinde üçüncü kaptan olarak iş verdiği gibi, 750 lira maaş verdi.

Kayhan Yolaç çok çalışkan, takipçi ve iş disiplini olan genç bir işadamıydı.

Yolaç'da geçen hayli fırtınalar yüklü bir süreçten sonra gün geldi artık karada işkurmaya karar vermiştim. Bir yıl önceden gemiden ayrılıp karada iş kuracağımı bildirdiğim İşletme Müdürümüz Kayhan Yolaç idi. Malik Yolaç'ın Robert Kolej'den sonra Amerika'da mühendislik öğrenimi görmüş, çok çalışkan, takipçi ve iş disiplini olan genç bir işadamı Kayhan Yolaç'la aynı yaşta idik ve çok iyi anlaşırdık. Gemiyi Kaptan Ömer Gülsen'e bırakarak, ayrıldım."

Yolaç Ortaşark Denizyolları Şirketi'nin Avrupa Genel Acentesi Anvers'deki Continental Lines'dir. Bu şirket bir gemi inşa ettirmeyi planladığından Kaptan Ferit Biren hem onlara katkıda bulunmak ve hem de Yolaç'ın danışmanı olarak çalışmak üzere, eşi Koray ve oğlu Tolga'yla birlikte Anvers'e gider ve 1960 yılının Nisan ayına kadar bu görevde kalır. *(*)*

Yedi Deniz Kuruluyor

1961 yılı Mayıs ayında Türkiye'ye döndüğünde *"Yedi Deniz"* adını verdiği firmasını kurar. Ancak Suadiye'de babasının evinde oturmaktadır. İş adresi olarak da bu evi göstermektedir. Bir süre sonra Yolaç'ların Karaköy Palas'taki adresini kullanmaya başlar.

Yedi Deniz'de tek başına çalışmaktadır. Tüm sermayesi mesleki bilgisi ve çok çalışmaktan ibarettir. O yıllarda Kaptan İhsan Kazanlıoğlu ve Necdet Musaoğlu tarafından yayınlanan Deniz Dergisi'ne devamlı yazılar yazmaktadır. Deniz Dergisi'nin bürosuna gidip gelirken Yedi Deniz diye bir firma kurduğundan, mümessillik işinin kısa zamanda gelişeceğinden bahseder.

O yıllarda deniz malzemesi satan dükkanlar genellikle Fermeneciler ile Kara Mustafa Paşa ve Ömer Abed Hanı içinde yeralmaktadırlar. Necdet Musaoğlu ve İhsan Kazanlıoğlu kendisine katılmayı teklif ederler ve birlikte bir dükkan açabileceklerini belirtirler. 1960 yılı Eylül ayında Deniz Malzeme Ltd. şirketi bu şekilde kurulur. Yine o yıllarda Anastas Yatru ve Nikola Zervudakis, Admiraly haritalarının acentesidirler. Deniz Malzeme Ltd. şirketi olarak navigasyon kitaplarını, denizcilere duyuruları, harita kamarası ve navigasyon için bütün gereçleri önce ithal ederler ve sonra bazılarını imale ve üretmeye başlarlar.

Birsüre sonra ortaklardan İhsan Kazanlıoğlu ayrılır. Yerine Süreyya Atabey ve Ceyhan Varan gelirler. Ceyhan Varan bir süre sonra Danimarka'ya yerleşir. Süreyya Atabey kaptan ise İzmir'den İstanbul gelmekteyken denize düşen uçakla kaybolur. Şirkete Ayhan Öztürkkal ortak olarak katılır.

Yedi Deniz ve Deniz Malzeme Ltd. Şti. bilirkişilik, pusula tashihi dahil olmak üzere çok geniş bir alanda hizmet üretirken Kaptan Ferit Biren'e Yüksek Denizcilik Okulu'na Donanma'dan verilen "Ayancık" isimli eski mayın gemisinden bozma okul gemisinde süvarilik tekli edilir. Kaptan Ferit Biren, şirketleri nedeniyle sahibi olduğu sorumlulukları belirterek önce bu teklife özür diler

Fakat israr edilmesi karşısında ancak birbuçuk yıl süreyle ve yerine bir başkası bulununcaya olmak kaydıyla kabul eder. Nitekim gemi kaptanlığını kadro dışı bırakılan eski *"Hamit Naci"* okul gemisinin süvarisi ve yıllarca okul gemisi kaptanlığı yapmış olan Hocası Burhanettin Kunt'tan devralmıştır. Bu görevi Kaptan Mümtaz Diker'e teslim eder.



Transbalkan Seaways-Ro/Ro Dr. Adnan Biren. Kaynak: Kaptan Ferit Biren arşivi.

Armatörlüğe giden yolda

Kaptan Ferit Biren o süreçte İpraş Genel Müdür Muavini olan Adnan Bey tarafından Amerikalı Genel Müdür Bay Purcell'e ve Türk Genel Müdür Hasan Bey'e tanıştırılır. Kendisinden şirkete tanker kiralama danışmanı olması istenmiştir. Birbuçuk yıl süreyle bu görevi üstlenir ve önceden bildirdiği üzere bu görevden ayrılarak MacGregor Yakın Doğu A.Ş.'yi kurmak üzere çalışmalarına başlar ve şirket 7 Şubat 1972 tarihinde resmen kurulur. Zamanla MacGregor lisansıyla Türkiye'de ilkkez imal ettikleri "Single Pull" tipi MacGregor ambar kapaklarını *"Derya 1"* ve *"Hülya 1"* gemilerine teslim ederler. Bu imalat, Türk gemi inşa sanayinde bir çığır başlatacaktır.

Kaptan Ferit Biren dünya yük taşımacılığındaki yenilikleri ve gelişmeleri takip eder ve Türkiye'de konteynerli yük taşımacılığı ve yönetimi bağlantılı tebliğler verir. Bu safhadan itibaren Armatör Kaptan Biren olarak anılacağı gelişmeleri şöyle anlatır; *"Entegre taşımacılığa olan araştırmalarım beni Fransa'da, Almanya'da, İsveç'te ve Norveç'te araştırma yapmaya sevketti. Norveç Oslo'da uzun senelerdir yaşamakta olan Kaptan Yılmaz Dağcı ile görüştüm. Birlikte Ambassador Blue Brun'a gittik. Norveç İhracat Kredisi Enstitüsü'nün verdiği kredileri garanti eden devlet kuruluşunun başında bulunuyordu. Kendisine Ro/Ro projemi, fizibilite hesaplarımı verdim.*

İncelediler ve ilginç buldular ve Norveç İhracat Enstitüsü'ne incelenmek üzere gönderdiler. Bu sırada İsviçre'li bir arkadaşım olan Rolf Greter, Ankerlökken Tersanelerinin Zürih Dizayn ve Pazarlama kuruluşunun başında bulunuyordu.

Rolf Greter devreye girdi. Görüşmelerim sırasında Ankerlökken'in yöneticileriyle tanıştım. Bunlar arasında Avukat Kara Borch son derece deneyimli bir şahsiyetti.

Projem ve fizibilite hesaplarım olumlu bulunmuştu ve Ankerlökken gemileri inşa etmeye istekli olduğunu bildirdi. Daha önce inşa ettikleri Ro/Ro gemilerini gördüm. İnşaatları sırasında Ankerlökken'in Norveç'in Batı kıyısında bulunan Förde Tersanesi'nde inceleme yaptım.

Deniz taşımacılığında büyük bir isim olan dostum Erik Heirung o sırada Danimarka'nın DFDS şirketinin başında bulunuyordu. DFDS'de Baltık ve Kuzey Denizi'nde ferry ve Ro/Ro taşımacılığı yapıyordu.

Kopenhagen'e giderek Erik'le görüştüm. Bana yardımcı olacağına söz verdi. Sonra bir ara Erik'ten Türkiye'de bir konferans vermesini rica ettim. Geldi ve İstanbul Teknik Üniversitesi'nde konferans verdi.

Gemilerin inşası için çok elverişli kredi elde edebilecektim. %10 peşin, %90 üç yılı ödemesiz, altı aylık taksitlerle 15 yılda geri ödenecek Norveç Kronu üzerinde %5,9 faizli bir kredi çok cazip fizibilite hesaplarımın dayandığı ödeme koşullarından daha iyi idi. Borcun Norveç Kronu üzerinden olmasını bilhassa istiyordum. Çünkü düşündüğüm işletme hattında navlun tahsilatının yapılacağı ABD doları ve Alman Markı'na göre genelde zayıf bir para birimiydi.

Artık sıra Türkiye'de gerekli müsaadeleri ve işlemleri yerine getirmeye gelmişti. İlk iş Devlet Planlama Teşkilatı'ndan teşvik almalıydım. Zaten fizibilite ve bütün çalışmalar hazırdı. Teşvik Belgesi alırken bazı ilave yaptırımları ileri sürdüler. Kurulacak şirketin asgari sermayesi, gemilerin dışarıda çalıştırılacağı gibi.Sonunda Teşvik Belgesi'ni aldım."

"Dr. Adnan Biren" ve "Transdeniz" Ro/Ro Gemileri inşa ediliyor

"Artık iş bir şirket kurmaya kalmıştı. Bu işe o güne kadar çok zaman ve para sarfetmiştim. O dakikadan sonra sarfedeceklerim de işin cabasıydı! Şirketteki sermayem ve yetkimle yasal denetim hakkım azınlıkta kalırsa, yıllarca bu işe sarfettiğim zaman, emek ve masraflar boşa gidecekti. Vaktim de azdı. Arkadaşlarım Önder Bilginer, Karaca Taşkent ve mesai arkadaşlarımdan Korkut Akol ve Aykut Karpat, Aykut'un arkadaşı Şerif Kuşkonmaz ve Onur Yalovalı şirkete katıldılar. Emekli Amiral Orhan Serim, Prof. Dr. Rüknettin Tüzüm'ün de katılmalarıyla hissedar adedimiz yirmiyi geçmişti. Kaptan Yılmaz Dağcı'yı da unutmamıştım.

Toplayabildiğimiz sermaye, kuruluş sermayemizin önce %25'i, sonra %50, daha sonra %100 oldu. Böyle bir proje için asgari sermayeydi. O yıllarda ki; 1978 - 1979 yıllarında Türk Lirasının diğer paralar karşısında değer kaybı yılda %100'ün üzerindeydi. Bu bakımdan elimizdeki parayla gemileri donatmak, gemi adamlarını göndermek, aksatmadan maaşlarını vermek, kumanyasını, liman masraflarını, yakıt ve yağlama yağı ihtiyaçlarını, sigorta primini karşılamak çok zorlaşmıştı.

Ro/Ro gemilerinin verimli çalışmaları için limanlarda yükleme boşaltma işlemlerini çok süratle bitirmeleri gerekliydi. Oysa limanlarda bu gemilere göre donanımlar yoktu ve bunları bizim temin etmemiz gerekiyordu. Resmî makamlara yaptığımız müracaatlara rağmen izin alamadık. Gerekli ekipmanları geminin kazandığı navlunlarla ilk fırsatta ödemeyi düşündük. Öyle yapınca da iki taraftan sıkıştık.

Kredi ve gemilerin teslimine ilişkin anlaşmamız %10 peşin esasına dayanıyordu. İlave teminat olarak "Coleteral" her gemi bedelinin %20'si kadar banka teminat mektubu vermemiz ve sigorta poliçesini "Norveç İhracat Kredi Enstitüsü"nün tayin ettiği banka aracılığıyla onlara ipotek etmemiz gerekiyordu.

İlk gemi *"Dr. Adnan Biren"* için Denizcilik Bankası'na verilecek teminatın %25'i kadar gayrimenkul ipoteği vererek teminat mektubunu alıp Norveç'e göndermiştik. Bu teminat mektubu için Denizcilik Bankası'na %4 komisyon ve bunun üzerine bir sürü ilave masraf ödüyorduk.

İlk geminin teslim edildiği 1979 yılı sonlarına doğru Türk Lirası %200 gibi başdöndürücü şekilde değer kaybına uğramış, gemilerin Türk lirası karşılıkları dolayısıyla Türkiye'de teminat mektubu gibi masrafları da ön görülemeyecek meblağlara fırlatmıştı.

Norveç'liler bize inanıyorlar ve saygı duyuyorlardı. Hep yardımcı olmaya çalıştılar ve %10 peşinatı almadan gemileri teslim etmeyi kabul ettiler.

Norveçliler hep yardımcı oluyorlar

Nitekim Norveçliler ikinci gemi *"Transdeniz"* için bizden %20'lik banka teminat mektubu istemeyerek bizi banka masraflarıyla ilave ipotek sorunu ve sair sorunlardan kurtaracak kadar anlayışla, Türkiye'de devamlı değer kaybeden Türk lirası karşısında bizi destekleyecek kadar da anlayış gösterdiler.

*"Dr. Adnan Biren"*i 1979 yılı Temmuz ayında, *"Transdeniz"* i aynı yıl Aralık ayında teslim aldık. Donanımımız ancak bir gemiye yeterli olduğundan ikinci gemiyi altı ay süreyle gündeliği 6.000 US dolardan kiraya verdik.



Transbalkan Seaways-Ro/Ro Dr. Adnan Biren. Kaynak: Kaptan Ferit Biren arşivi.

Gemi kaptanları Abdürrahim Akarsu ve Mümtaz Diker, Fikret Birtürk gibi deniz ticaret filomuzun dünya çapında çok değerli kaptanlarıydı. Zabitan ve mühendislerimiz de aynı özelliklere sahiptiler.

Başarıyorduk ve navlun gelirimiz her sefer için iyiye gidiyor, hatta tanınıyor ve tutunuyorduk. En önemli rakibimiz Merzario idi.

Yabancı bayraklı gemiler karşısında

1979 sonu birinci geminin altı aylık taksiti ile ikinci geminin birinci altı aylık taksitlerini ödeyememiş, fakat donanımımızı kısmen leasing yaparak kiralamıştık. Mersin hattında sefer hasılatı 300.000 doları bulmuş, sefer süresi 14-15 güne inmişti. Diğer taraftan Libya'ya hat açmıştık ve Türk ihracat ürünlerini taşıyorduk. Mersin ve Magosa'dan Adriyatik'e roll treyler üzerinde narenciye götürüyorduk. Magosa'ya devamlı sefer yapan tek gemicilik şirketi olmuştuk.

Ağustos 1980'de Norveçliler Türkiye'ye geldiler. Ödemeyemediğimiz ilk %10'luk peşinatın üç taksidi için yeni bir ödeme planı yapıp, Oslo'ya götürmek üzere mutabık kaldık. Eğer kendilerini ikna edemezsek gemileri Rotterdam'da geri teslim etmemizi istiyorlardı.

Bu standardlarda bir geminin temin edilmesi birdaha hiç de kolay olamazdı. Bu gemiler Milli Savunma amaçlı çok önemli özellikler de taşımaktaydılar. Fakat bir bürokrat, Emin Çölaşan'ın bir kitabına yanlış bilgi vererek kendisine kahramanlık payesi çıkarttı.

Emin Çölaşan eminim ki kitabını bir dedikodu kitabı olarak yazmayı düşünmemişti ama, bazı bölümlerinde işte o söz ve bilgi sahibi kişinin kendisine göre anlattıklarını yazarak, telafisi mümkün olamayacak üzüntüye ve yeise neden olmuştur.

Norveçli yetkililerle mutabık kaldığımız gibi, yeni bir ödeme takvimi ve planıyle 13 Eylül 1980'de Norveç'e gitmeye hazırlanırken, 12 Eylül 1980 tarihinde Türk Silahlı Kuvvetleri yönetime elkoydu. Norveç'e teleks çekerek bir süre gelemeyeceğimizi bildirdik. Norveç'e gittiğimizde Norveçlilerin durumu değişmişti. Türkiye'nin düştüğü durumu anlayarak ordunun Türk milletini adeta bir savaştan kurtarmak üzere görevini yerine getirdiğini takdir edemiyorlardı.

Ekim ayında Norveç'ten bir heyet geldi. İçlerinde Ambassador Bue Brun'de vardı. Maliye Bakanlığından Aydemir koç ve Kaptan Yılmaz Dağcı'nın da yeraldığı konuşmalarda Norveç'in Türkiye'ye verdiği 300.000 NKR'nin hibe edileceği, ayrıca yeni bir kredi verileceği, ancak bazı sorunları bulunduğu, bunlardan birinin de bu iki gemi olduğu, gemilerin ödenmemiş üç taksidi ile muacceliyet kesbetmiş %19'larının ödenmesi gerektiği, ödenmemiş kısmı için de devlet garantisi istendiği belirtildi.

Verdikleri gayrimenkul ipoteklerinin satılmasından korkan hissedarlarımızdan bazıları Av. Prof. Hayri Domaniç'e şirket olarak, ayrıca kendilerinin haklarının korunmasını istediler. Bu suretle gemilerin Devlet Denizyolları'na müracaat ederek devri oldu bittisine boyun eğiliyordu. Denizcilik Bankası'na da borç taksitlerini bizden aldığı navlunlarla ödeyip, sonunda gemilere sahip olmak kalıyordu. 15 Kasım 1980'e kadar devir teslim işlemi avukatlarca bitirilmeye çalışılıyordu.

Armatör Erdal Aksoy hissedarların çoğunun hisselerini devralıyor

Ortadaki tablo ise şuydu; Ortaklarımız çok varlıklı insanlar değillerdi. Buarada Erdal Aksoy'la bir uçak yolculuğumuzda konuşurken, bazı ortakların hisselerini satmak isteyeceklerini belirttiğimde, bu hisseleri alabileceğini söylemişti. Bunu şirkette anlattım. Hissedarlarımızdan çoğu hisselerini Erdal Aksoy'a devretti.

Böylece Erdal Aksoy şirketin hisselerinin çoğunluğuna sahip olarak hem Transbalkan A.Ş.'nin sahibi ve hem de yönetim kurulu başkanı oldu. Fakat Denizcilik Bankası'yla o da anlaşamadı.

On yılı aşkın çabam, sarfettiğim zamanım ve masraflarım ve özellikle son yılın adeta işkencesi beni bayağı yıpratmıştı. Kırgın, küskün ve yorgundum ve adeta ağır bir hastalıktan kalkmış gibi yıllarca ihmal ettiğim Yedi Deniz'in başına geçerek yeni bir organizasyon kurmaya başladım.[49]

Nice fedakarlıklarla inşatını gerçekleştirdiği ve Türkiye'de ilkkez tesis ettiği ro/ro taşımacılığında *"Dr. Adnan Biren"* adını verdiği gemisi önce Denizcilik Bankası'na geçmiş ve *"Yusuf Ziya Öniş"* adı verilmişti. Daha sonra bu gemiyi Rus firmaya sattılar. *"Azov"*adını almıştı!

Denizcilik Bankası 1982'de filosuna kattığı *"Transdeniz"*e *"İbrahim Baybora"* adını vermişti. 1993 Haziran ayında satıldı ve *"Rolon Alcudia"* adı verildi. Eylül 2005'de birkez daha eldeğiştirdi ve bir Suudi Arabistan firması sahiplendi; Adı *"Dodo"* olmuştu.İkisi de yeni inşa ve devrinin ileri teknolojisine sahip Ro/Ro gemileriydi.

49))Kaptan Ferit Biren'in ticaret gemilerinde geçen deniz yaşamından, ticarete ve armatörlüğe giden yıllara ait tüm meslek anlatımı "Denize Ekilenler" başlıklı eserinde yeralmaktadır.

ÖMER ZAİMOĞLU



Renan ve Ömer Zaimoğlu
Kaynak: Zaimoğlu aile arşivi.

Mesleki yaşamı ağırlıklı olarak gemi acentesi olarak devam eden Ömer Zaimoğlu, birdiğer taraftan ortaklıklar yoluyla armatör olarak da faaliyet göstermiştir.

Milliyet Gazetesi'nin 8 Temmuz 1972 günkü nüshasında vefat haberi yayınlandı. Cenazesi Zincirlikuyu Mezarlığı'na defnedildi. Vefatının kırkıncı gününde Dolmabahçe Camiinde Mevlidi okundu.

Ahmet ve Hrisanti'nin oğlu Ömer Zaimoğlu 1918'de İstanbul'da dünyaya geldi. Galatasaray Lisesi'nden sonra İktisat Fakültesi'ne girdi. 118 öğrencisi ile 4 Mart 1937 günü öğretime başlayan Fakülte, 1939 -1940 akademik yılı sonunda ilk mezunlarını vermiştir. Fakültenin ilk mezunu (1 numaralı diploma) Adnan Altay Özbek ve ilk bayan mezunu ise (2 numaralı diploma) Fatma Zehra Bereket'tir.

Üniversite'den mezun olduktan sonra Osmanlı Bankası'nda görev aldı. Birsüre bankacılık yaptıktan sonra memur maaşının yetersiz olduğunu görerek, bankadan verilen maaşın çok üzerindeki bir maaşla Armatör İsmail Kalkavan, İbrahim Kalkavan ve Nazım Kalkavan kardeşlerden Armatör İbrahim Kalkavan'ın şirketine katıldı. Birdönem sonra bu şirkette müdür oldu.

Ömer Zaimoğlu bu görevinde Mobil Oil'e kiralanmış olan Rıza Kaptan, Üsküdar, Mete ve Nazım isimli tankerlerle ilgili sorumlulukları üstlenir. Bu şirketteki yaşamında yurtdışına çok sık seyahatleri olur ve denizcilik dünyasından pek çok önemli yöneticiyle tanışır. Şirkette çalışan Süreyya ve Saadet Sirmen'in kızı Renan Sirmen'e aşık olur.



(Soldan) Nazım Kalkavan ve Ömer Zaimoğlu
Kaynak: Zaimoğlu aile arşivi.

Renan Zaimoğlu, Yanya Eşrafından Nurullah Bey'in oğlu Süreyya ve Saadet Sirmen'in kızıydı. Ahmet ve Hrisanti'nin oğlu Ömer Zaimoğlu ile evlenerek bu aileye gelin gitti. İzzet Sirmen, Sabiha Yelmer, Rifat Ozan'nın yeğeni, Necdet Yelmer ve Sedat Yelmer, Nuran Bilge'nin kuzeni, Tayyar, Mustafa Tahsin Zaimoğlu, Nermin Üçer ve Hetice Yıldız'ın yengesi idi. Onu bu dünyadan alıp götürten rahatsızlığı nedeniyle çok kısa süren mutlu evliliklerinde İdil, Rezzan ve Süreyya adını verdikleri üç kızları olmuştu.

1960 yılında armatör Nazım Kalkavan, Rami Seferoğlu ve Mustafa Demirel'in daveti üzerine kurdukları İstanbul Vapurculuk isimli şirketle Demirel isimli bir geminin ortağı olur ve armatörlük yaşamına katılır. Rami Seferoğlu, Nazım Kalkavan'ın şirketinde Port Captain olarak çalışmaktadır.

Empire tipi olan Demirel gemisi 1964'de şiddetli bir lodos sırasında karaya sürüklenerek karaya vurur. Gemi o kadar karaya sürüklenir ki, yolu bile kapatır durum meydana gelir. Hukuken tam kayıp sayılan gemi nedeniyle şirket iflasını talep eder ve Ömer Zaimoğlu beklenmedik şekilde işsiz kalır. O dönemde daha evvel tanıdığı Kayserili Rum armatör Vassilis Hacı Elefteriadis kendisine acentelik teklif eder.

Elefteriadis ailesi Mübadele yıllarında Yunanistan'a göçetmiş ve zamanla önemli bir tüccar ve armatör olmuştur. Karadeniz'e muntazam seferleri olan gemilerinin acenteliğini yapmasını önerdiği Ömer Zaimoğlu, kendisine çok önemli bir geçiş döneminde böyle bir teklifte bulunmasından dolayı teşekkür eder, fakat bu işi yürütmek için finansman sağlayacak imkanı bulunmadığını açıklar. Elefteriadis *"Hiç merak etme, ben her gemi için önceden ne gerekliyse nakid ödemelerini yapacağım. Senden tek istediğim benim Türkiye'deki acentem Ömer Zaimoğlu'dur diyebileyim ve işlerimi sadece sen takip et!"*der.

1964 - 65 döneminde Ömer Zaimoğlu Vapur Acenteliği adıyla ilk acente böylece yaşam bulur. Ardından daha önceki çalışmalarından dolayı kendisini tanıyan birkaç Yunanlı armatör daha kendisini acente tayin ederler. Eleftriadis daha sonra Eletson Corp. olarak çok daha büyük bir armatörlük gücü haline gelmiştir.

İstanbul'da leventen aileler dışında, hatta Türkiye genelinde kurulan Bandırma'daki A.Rıza Kınay Vapur Acentesi gibi ilk kurulan iki gemi acentesinden biri olarak Ömer Zaimoğlu Vapur Acenteliği gelişirken, bir konu ortaya çıkar; Sevk ve İdare Müşavirliği gibi bir uzmanlık kurumu kurulacağı açıklanmıştır.

Ömer Zaimoğlu imtihana girer ve kazanarak altı ay süreyle Londra ve Finlandiya'ya hareket eder. İstanbul'dan ayrılmadan önce, 1966 gibi yılların çok basit olan imkanları içersinde eşine gemi, liman acenteliği, transit acenteliği gibi konularda birkaç sayfaya yazdığı notları bırakır.

Altı ay boyunca Renan Zaimoğlu çok zor durumda kaldığında eşine telefon ederek cevap almaya çalışır, ya da mektup göndererek cevap bekler. O sırada A. Rıza Kınay Vapur Acentesi İstanbul'da bir şube açmak istemektedir. Rıza Kınay yakın dostları olan Zaimoğlu ailesine Kınay'ın İstanbul şubesi olarak kendilerini temsil etmesini ister.

Ömer Zaimoğlu İstanbul'a döndüğünde Renan Hanım acentelik işlerini öğrendiğini ve eşinin Sevk ve İdare Müşaviri olarak çalışmasını önerir. Zaman zaman kendisine destek olmasını ister. Böylece Renan Zaimoğlu 1972 yılı başına kadar yanında eşinin varlığını bilerek, gerçek anlamda tek başına Ömer Zaimoğlu Vapur Acenteliği'ni yönetir.

Ahmet Ramazanoğlu gibi Sevk ve İdare Müşavirlik Derneği'nin biranlamda kurucuları arasında yeralan Ömer Zaimoğlu ofisini Salıpazarı'nda açmıştır. Birtaraftan da önceleri Nazım Kalkavan' a ait Karaköy'deki Arzu Han'da, sonra işler daha büyünce yine Karaköy'deki Murat Muhallebicisi'nin bulunduğu hanın üst katında kiracı olarak faaliyetlerine devam ederler. Daha sonra şirket İktisat Han'a taşınır.

Bu yıllar boyunca Ömer Zaimoğlu acenteliğin muhasebesini üstlenmiştir. Bazen öğle saatlerinde, fakat çoğunlukla akşamları işinden çıkarak Zaimoğlu'na gelir. Böylece karıkoca gece geç saatlere kadar şirketteki işlerini tamamlamaya çalışırlar. Neyazıktır ki, Renan Zaimoğlu çok nadir rastlanan bir beyin rahatsızlığına maruz kalır ve altı ay süren bu hastalıktan kurtulamayarak 41 yaşında vefat eder.

Budurumda Ömer Zaimoğlu Sevk ve İdare Müşavirliği'ni bırakarak eşinin kendisine emanet ettiği Ömer Zaimoğlu Vapur Acenteliği'nin başına geçer. Kınay ile Japonların bir dünya gücü olan Nakamura Lines acenteliğini kazanmışlardır. Bu şirket Boğaz Köprüsü tüm malzemelerini taşımakta olduğundan İstanbul Limanına çok sık gemileri gelmektedir ve Ömer Zaimoğlu gemilerin beklemesini önlemek amacıyla Haydarpaşa Liman Başkanı Ziya Alkan'ın çok yakın alakasını kazanır.

70'li yıllarda hem Kınay'ın ve hem de Zaimoğlu'nun işleri hızla büyümektedir. İktisat Han'daki ofis artık yetersiz kaldığından Karaköy'de kısa bir süre birbaşka handa devam ettikten sonra, Fındıklı'da Setüstü'ndeki Palanduz Apartımanı'na taşınırlar. O yılın sonuna doğru Ömer Zaimoğlu Vapur Acenteliği ikikez üst üste İstanbul Vergi Rekortmeni olur.

Şirket 1981 yılında Harbiye'deki Adlı Han'a taşınırlar. Daha önce Atilla Donat'ın katılmasıyla UNM - Uluslararası Nakliyat ve Mümessillik Şirketi'ni kurmuşlardır. Kurdukları birdiğer şirket Alfa Denizcilik A.Ş.'dir. Bu şirket adına *"M.Engin"* adındaki bir gemiyi satın alarak armatörlük sektörüne dönüş yaparlar.

90'lı yılların başında iki dönem Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkan Vekili olarak görev üstlenir.

Turmepa'nın kurucuları arasında yeraldığı gibi, birçok önemli dernekte kurucu veya yönetim kurulu üyesi olarak yeralır.1994-95 yılında şirket Zaimoğlu Denizcilik A.Ş. adını alır ve tüm aile bireyleri şirkete ortak olurlar. Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği ile Deniz Ticaret Odası'nda meslek komitesi üyesi olarak yıllarca görev üstlenmiştir.

1998'da Kınay'la olan işbirliğini ayırmış olan Ömer Zaimoğlu, *"M.Engin"* gemisi de satıldığından, bu tarihten itibaren tamamiyle özgün olarak yoluna devam eder.

Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği 2001 yılı Genel Kurul Toplantısında meslekte 50.yılı aşmış üyelere törenle ödüller verilirke, bu ödüle layık görülenlerden biri de Ömer Zaimoğlu idi. Maalesef hastanede yatıyordu ve bu ödülü onun adına kızı Rezzan Batuk aldı.

Neyazıktır ki, Ömer Zaimoğlu'nun rahatsızlığı artarak devam edecek 26 Haziran 2003 günü vefat edecektir.

Son derece alçakgönüllü bir İstanbul Beyefendisi olan Ömer Zaimoğlu yaptığı bağışlarda dahi adının yeralmasını istemezdi. Hatta Galatasaray Lisesi'ne bir müzik odası yapılmasını sağlamış, ama bağışcı olarak vefat etmiş bir başka arkadaşının adını vermişti.

DR. ENGİN PAK



1994 tarihi itibarıyla Saatçi Bayırı Rüştü Bey Sokak Pak İşmerkezi 5 Gayrettepe /İstanbul adresinde olan Dr. Engin Pak başkanlığındaki Pak holding A.Ş. - Pinat Gıda Sanayii ve Tic. A.Ş. kaydında görülen gemiler *"İhsan", "Nimet", "Kevser Güneş", "Suat Ulusoy", " İzzet İncekara", "İlter Cabı", Rıdvan Özerler", "Yüksel Güler", " Rahmi Pak"* idi.

Pak Holding Onursal Başkanı ve Huriye Pak ve Zeynel Abidin Pak'ın oğlu olan Dr. Engin Pak, Nimet Pısak ve Mustafa Nevzat Pısak'ın damadı, Kevser Güneş, Emine İzzet İncekara ve Rahmi Tahir Pak'ın kardeşi, İlter Cabı'nın ağabeyi, Nevhiz Pak'ın eşi, Oya Pak ve Canan Pak İmregün'ün babası, Mehmet İmregün'ün kayınpederi idi.

Emine, Özlem ve Babür Gökçek'in dedesi, Ece ve Ömer Engin Gökçek'in büyük dedesi olan Dr. Engin Pak 12 Haziran 2014 günü vefat etti. Cenazesi 14 Haziran 2014 tarihinde Zincirlikuyu Mezarlığı Camii'nde kılınan öğlen namazını müteakiben Zincirlikuyu Mezarlığı 'na defnedildi.



M/V Nimet Pısak 38,247 dwt. ve 22,361 grt. dökmeci gemi. 1984'de Kawasaki Heavy Industries Inc. inşa. İlk armatörlük şirket Sanko ve ilk adı Sanko Sapphire. 1991'de satıldı ve New Opal adı verildi. Pinat Gıda San. ve Tic. A.Ş. tarafından Nisan 1994'de satın alındı ve Nimet Pısak adı verildi. 29 Ağustos 1994'de satıldı ve Axon Queen adını aldı. 2005'deki adı Fortune Queen ve 2007'de adı Grand Fortune idi.

Dr. Engin Pak, Selah tersanesi'nde

12.630 dwt. olan *"İlter Cabi"* ismi verilen konteyner gemi 1997 yılında Selah Gemi İnşa Tersanesi'nde inşa edildi.

Pak Holding Başkanı Dr. Engin Pak'ın Başbakan Necmettin Erbakan'ı onur misafiri olarak davet ettiği törende Pak Holding'e ait *Pinat Gıda San.ve Tic. A.Ş.* adına inşa edilen 12.630 dwt. kapasiteli *"İlter Cabı"* konteyner gemisi denize indirildi.

1998 Kasım ayına kadar CMA-CGM'e kiralandı ve bu süreçte *"CGM Pierre Loti"* adıyla sefer yaptı. 2000 yılına kadar ise *"Cumhuriyet 74"* adı verildi. 2004 yılında kolay bayrağa kaydedilerek *"Platinum Pearl"* adı verildi. 2009'a kadar *"Westernstar"* ve 2011 Eylül ayına kadar *" Western"* adıyla sefer yaptı.Irak Basra merkezli Ajyal Shipping & Maritime Services firmasına satıldı ve *"Ajyal1"* adı verildi.

Pak Holding Onursal Başkanı Dr. Engin Pak 12 Haziran 2014 günü vefat etti. Cenazesi 14 Haziran 2014 günü Zincirlikuyu Mezarlığı Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Zincirlikuyu Mezarlığında defnedildi.

Huriye Pak ve Zeynel Abidin Pak'ın oğlu, Nimet Pısak ve Mustafa Nevzat Pısak'ın damadıydı. Kardeşleri Kevser Güneş, Emine İzzet İncekara ve Rahmi Tahir Pak'tı. İlter Cabı'nın kıymetli ağabeyi, Nevhiz Pak'ın eşi, Oya Pak ve Canan Pak İmregün'ün babası, Mehmet İmregün'ün kayınpederi, Emine, Özlem ve Babür Gökçek'in dedesi, Ece ve Ömer Engin Gökçek'in büyük dedesi, Pak ailesinin değerli varlığı ve büyüğü Dr. Engin Pak sessiz sedasız bu dünyadan göç etti.[50]

50) Kaynak- Hürriyet Gazetesi



M/V İzzet İncekaya, 12,630 dwt. ve 8,944 grt. konteyner gemisi. 1966'de Selah Tersanesi'nde Pinat Gıda San.ve Tic. A.Ş.adına inşa edildi. 1998'e kadar Maersk Manila olarak Mearsk'e kiralandı. 1998 Aralık ayına kadar Seaboard Panama larak kirada kaldı. 2004 Mart ayına kadar yeniden Pinat grubunda İzzet İncekara adıyla sefer yaptı. 2005 Ağustos ayında satıldı ve Platinum Sapphire adı verildi. Fotoğraf-İlhan Kermen.

Demek ki ben şanslıymışım; Hatırladığım kadarıyla *Pinat Gıda San.ve Tic. A.Ş.* - Pinat Denizcilik firmasının dünya denizcilik arenasından çekilme kararı sırasında telefonla görüşmek istediğimde, bana *"Deniz ticaretine yatırım yapmaktan büyük heyecan duyduğunu, ama derin bir hayal kırıklıyla karşılaşmaktan da çok üzüntüye maruz kaldığını"* söylemişti.

İnanıyorum ki, bu heyecanının sadakatine bağlı olarak gemilerine kardeşleri; Kevser Güneş, Emine İzzet İncekara ve Rahmi Tahir Pak' ve ağabeyi İlter Cabı'nın adlarını verdirmişti.

Pak Denizcilik firması devam etseydi, eminim inşa ettireceği yeni konteyner gemilerine veya diğer tip gemilere muhterem eşi Nevhiz Pak, veya çocukları Oya Pak ve Can Pak İmregün'ün adlarını vererek büyümeyi sürdürecekti.

"Türk Armatörleri Tarihi" başlıklı bu eserin Dr. Engin Pak maddesinde fotoğrafı olmasını çok isterdim. Müteaddit mesajlarıma cevap gelmediği için üzgünüm ama, anılardaki üzüntülere yorumlayarak, mezaret bulmaya çalışıyorum.

Dr. Engin Pak'ın vefatından sonra onun kişiliği ve yaşamı hakkında en anlamı yorum, herhalde Kocaeli Gazetesi yazarlarından M. Tanzer Ünal'ın makalesi olmalıdır.(51)

Bu makale şöyle;

Tanıdığınızı sanmıyorum.

Ben de tanımıyorum.

Kendisini hiç görmedim.

51) M. Taner Ünal, Engin Pak'ı Tanıyor musunuz?, 17Haziran 2014, Kocaeli Gazetesi.



1997 Salah Tersanesi inşa olan M/V İlter Çabı, genel yük gemisi CMA-CGM'e kiralanmış ve "CGM Pierre Loti" adı verilmişti. 1998 Kasım ayında "Cumhuriyet 75" adı verildi. 2000 Ağustos ayında "İlter Cabı" adını aldı. 2004 Şubat ayında "Platinum Pearl" adı verildi. 2005 Ekim ayında satıldı ve "Western" adını aldı. Nisan 2009'da "Ajyal I" adı verildi. Star adı verildi.

Görüşmedim, konuşmadım...

Sadece bir gazeteci olarak "Yaptıkları" nı izledim,"Yapmadıkları" nı gözledim.

"Yaptıkları"nı da, "Yapmadıkları" nı da takdir ettim.

Engin Pak, geçen hafta, 12 Haziran 2014 tarihinde hayata gözlerini yumdu.

Sessiz sedasız yaşadı, sessiz sedasız aramızdan ayrıldı.

Bugün sizlere Engin Pak'ı anlatmaya çalışacağım

Diyeceksiniz ki, "Yüzünü dahi görmediğin bu kişiyi bize nasıl anlatacaksın, neden anlatacaksın?"

Anlatmak istiyorum, yazıyı sonuna kadar okuyun, neden anlatmak istediğimi anlarsınız.

Engin Pak, nasıl bir kişi?

Engin Pak'ı tanımazsınız, ama Engin Bey'in sahibi olduğu iki "Marka-Şirket"i tanırsınız.

Pakmaya ve Kartonsan...

Her ikisi de kentimizde.

Biri maya, diğeri karton üretiminde ülkemizin lider firmaları...

Bu kadar mı?

Sosyal medyaya girin, Engin Pak'la ilgili bu kadar bilgiye dahi ulaşamazsınız.

Kendisiyle ilgili "Tek kelime" yoktur.

Ne özgeçmişi, ne bir fotoğrafı...

Hiç ortada görünmezdi.

Çalışmayı ibadet olarak kabul eder, sabahın erken saatlerinden geç saatlere kadar çalışırdı.

Reklamı sevmezdi.

Gösterişten hiç hoşlanmazdı.

Kendisinden bahsedilmesini, herhangi bir vesileyle adının anılmasını istemezdi.

Düzgün ve dürüst bir insandı.

Çalışanlarına ve piyasaya ödemelerini zamanında yapardı.

Siyasilerle işi olmaz, siyaseti kullanarak sorun çözmekten hoşlanmazdı.

Belki inanmayacaksınız, ama Engin Pak'ın özgeçmişi şimdiye kadar hiçbir gazetede çıkmadı.

Çıksa, zaten Google'da görünür.

Google girin, fotoğrafını da göremezsiniz.

Yine gazete ve dergilerde hiçbir haber ve röportajı yayınlanmadı.

Şimdi okuyacaklarınız, Engin Pak'la ilgili çok özel bilgiler.

27 Aralık 1927'de Edremit'te dünyaya geldi. Huriye Pak ve Zeynel Abidin Pak'ın dördüncü çocuğu. Babası ilkokul müdürü olan bir eğitimci.

İlkokulu Edremit'te, orta ve lise öğrenimini ise daha sonra yerleştikleri İstanbul'da tamamladı. İstanbul Üniversitesi Tıp Fakültesi'ni bitirdi.

1953 yılında Eczacı Nevhiz Hanım'la evlendi. Kayınpederi, Mustafa Nevzat İlaçları'nın sahibi Prof. Mustafa Nevzat Pısak idi. Eşiyle birlikte bu firmada çalışmaya başladı. Böylece iş hayatına ve sanayiciliğe adım atmış oldu. Mustafa Nevzat İlaç Sanayii'nin Türkiye'nin önde gelen ilaç firmalarından biri haline gelmesini sağladı.

Çalışkan ve girişimci yapısı vardı. 1973'te Pakmaya markasıyla tanınacak olan maya üretim şirketini kurdu. İlk fabrikasını İzmit'te, ikinci fabrikasını 1986 yılında İzmir'de, üçüncü fabrikasını 1990'da Düzce Cumaova'da devreye aldı. Arkasından Romanya'daki maya fabrikasını kurdu. Pakmaya, bugün önemli bir dünya markası ve 130'dan fazla ülkeye ihracat yapıyor; 2002 yılında, yine şehrimizde kurulu Kartonsan'ı Pak Topluluğu bünyesine kattı.

Engin Pak, bir öğretmen oğluydu;" Öğretmen oğlu" olduğunu hiçbir zaman unutmadı. Eğitimi her zaman çok önemsedi. Öğretmenlik mesleğine her zaman saygı duydu. 8'i Kocaeli' de olmak üzere toplam 22 okul, 2 öğretmenevi yaptırdı.Öğretmen ailelerinin çocuklarına "Üniversite destek bursu" verdi.Bütün bunları "Gösterişten uzak" yaptı.

Yaptırdığı okulların hizmete açılış törenlerinin hiç birine katılmadı. Öğretmen çocuklarına burs verdiğini çok yakın çalışma arkadaşları dahi bilmezdi.

Engin Pak'ın yardımseverliğini 1999 depreminden sonra bizzat İzmit'te gördük, tanık olduk.

Deprem olmuş, şehrimizde yaşam felce uğramıştı.Engin Bey'in ilk işi, çalışanlardan kaç kişinin evinin yıkıldığını öğrenmek oldu;80 işçinin evi oturulamayacak haldeydi.

Talimat verdi, Köseköy'de arsa bulundu, hemen projesi hazırlandı, temeli atıldı;İkibuçuk ay sonra, 80 bitişik nizam dubleks ev oturulmaya hazırdı ve 80 aileye eşyalarıyla birlikte teslim edildi.

Beş yıl boyunca kendilerinden hiçbir kira ve masraf alınmadı. Evler daha sonra içinde oturanlara çok uygun fiyatla devredildi.

Engin Pak, Düzce depreminden sonra da buraya işçileri için 70 ev inşa ettirdi.

Bu iyilikleri İzmit'te ve Düzce'de hâlâ konuşulur.

Sessiz yaşadı, sessizce çekip gitti

Engin Pak, 87 yaşında hayata gözlerini yumdu.

İlerleyen hastalığı nedeniyle son zamanlarda çalışamıyordu. En büyük üzüntüsü de buydu, çalışamamak...

Ülkemizin gelişmesi için herkesin çok çalışması gerektiğine inanıyordu. Kendisi çok çalışarak çevresine örnek oluyordu. Yüksek sorumluluk sahibiydi. İyiliksever ve dürüsttü.

Hedefli ve idealist bir insandı.

Lüzumsuz tüketimden hoşlanmazdı.

Çevresindekiler, eski model Mercedes otomobili değiştirmesi için çok baskı yaptılar, ama başaramadılar. Mütevazi yaşadı, sessiz yaşadı...

ve sessizce çekip gitti.

Şunu anlatmak istedim; Türkiye'nin daha fazla Engin Pak'lara ihtiyacı var.

Adam gibi adamlara...

Adam gibi sanayicilere...

Engin Pak'a Allah'tan rahmet diliyorum.

Yakınlarının acısını paylaşıyorum.

MEHMET SALİH TATLICI



Mehmet Salih Tatlıcı, 1931 yılında Diyarbakır'da doğdu. Gayrimenkul kralı olarak tanınan Salih Tatlıcı ilk iş hayatına Diyarbakır'da tatlıcılık yaparak başladı. 1960 yılında İstanbul'a gelerek, Karaköy'de Tatlıcılar Pastanesi adı ile bir dükkan açtı.

1980'lere Türkiye'nin sayılı zenginlerinden biri oldu. Türkiye, ABD ve Dubai'de gayrimenkule yatırım yapmaya başladı. Şetat İnşaat, Şetat Menkul Kıymetler, Şetat Turizm gibi şirketlerin sahibi oldu. 2008 yılında Forbes listesinde 27. Sırada yer aldı. Salih Tatlıcı sahip olduğu gayrimenkullerle yaklaşık 3 milyar Dolarlık servetin sahibi oldu. Çikolata sektörüne girdi ve Pilma fabrikasını satın aldı.

Salih Tatlıcı, İstanbul'dan Anadolu'ya, Dubai'den ABD'ye kadar pek çok yerde şahsi gayrimenkul yatırımlarıyla tanındı.

2008'in sonlarında sağlık sorunları yaşamaya başlayan Salih Tatlıcı, kansere yakalandı ve 22 Şubat 2009 günü Londra'da 78 yaşında vefat etti.(52)

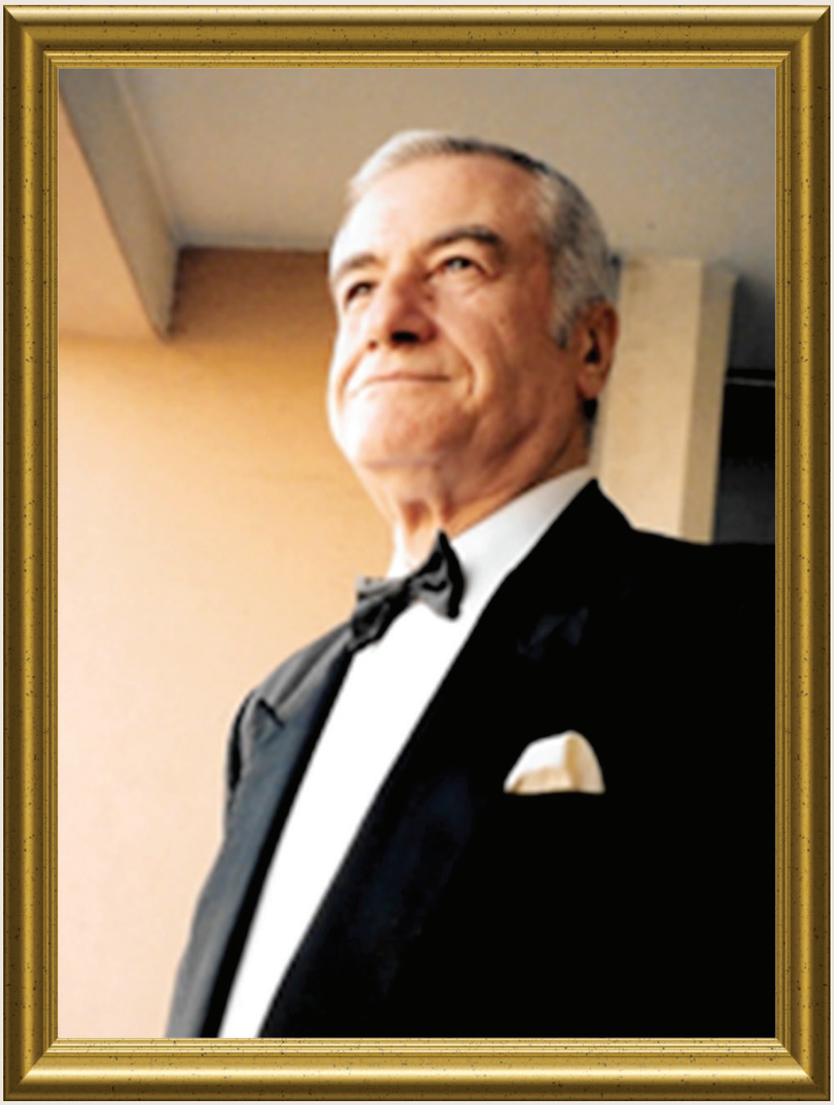
1994'de kurulmuş olan *"Ferman Denizcilik ve Ticaret A.Ş."*; 1995'de kurulmuş olan *"Ferman Denizcilik ve Nakliyat A.Ş."* ;1996'da kurulmuş olan *"Ferman Denizcilik Kimyasal Tankercilik A.Ş."*, *"Ferman Denizcilik A.Ş."* ve *"Ferman Deniz İşletmeciliği ve Tankercilik A.Ş."* tasfiye edilen şirketler arasındaydı.



Ferman Denizcilik Kimyasal Tankercilik A.Ş.'ye ait *"Ferman Gold"* 1968 İsveç Lodose Vary Tersanesi inşa olan 1,249 grt. ve 1,901 dwt. oil/kimyasal tankerdi ve ilk adı *"Silvermerlin"* idi. 1988'de satıldı ve *"Sandmarin"* adı verildi. 1992 Eylül aynda satıldı ve yeniden *"Silvermarin"* adı verildi. 1994 Mart ayında el değiştirdi ve *"Arun"* adı verildi. 1996 Mayıs ayında ise Ferman Denizcilik Kimyasal Tankercilik A.Ş.'ye satıldı ve *"Ferman Gold"* adı verildi.

52) http: //salihtatlicimirasi.com.

ERTAN BALİN



Ertan Balin 7 Ocak 1937'de İstanbul'da doğdu.

Ali Galip ve Muazzez Balin'in oğlu olan Ertan Balin 1958'de İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Klasik Filoloji bölümünden mezun oldu.

14 Ağustos 1959'da Aysun Öztürk'le nişanlandı ve 1961'de evlenen Ertan Balin'in ailesinin Kamil Erkal ve Galip Şirzat adında iki oğlu vardır.

Ertan Balin, Bastaş Barit Sanayi ve Ticaret A.Ş. Erkal Uluslararası Nakliyat ve Ticaret A.Ş., Erba Sanayi Yatırımları ve Ticaret A.Ş., Endüstri Mineralleri Ticaret ve Sanayi A.Ş., Ermar Denizcilik Ticaret A.Ş.'den oluşan Ertan Balin Şirketler Grubu'nun yönetim kurulu başkanlığını yapmıştır. Türkiye'de ilklere imza atan bir iş adamıydı.



1976 yılında Türkiye'de ilk kez barit üretimi tesisinin kurdu. 1978 yılında Rusya'dan hydrofoil teknelerinin getirdi ve Erkal Uluslararası Nakliyat ve Ticaret A.Ş. ile ilk kez özel sektör Deniz Ulaşım şirketinin hayata geçirdi.

Sovyetler Birliği'nde ithal ettiği ve Erkal-1 Şirzat-1 Erkal-II Şirzat-II ve Reyhan adlarını verdiği hydrofoil yolcu tekneleriyle İDO iskelesinin bulunduğu Kabataş İskelesinden, Kabataş-Yalova, Kabataş-Çınarcık, Kabataş-Mudanya, Kabataş-Avşa ve Kabataş-Bandırma hatlarında arasında çalıştı. Ancak seferleri Ulaştırma Bakanlığı tarafından Şehir Hatları'na karşı rekabete neden oluşturduğu gerekçesiyle durduruldu.

Akdeniz ve Ege'de yolcu taşımacılığı yaparak, bölgesel turistik yolcu gemiciliği yapmak gibi teşebbüslerine de müsaade edilmedi. 1984'de bağlamak zorunda kaldığı hydrofoiller için teşebbüsleri hep devlet denizcilik şirketiyle rekabete neden olacağı gerekçesiyle engellendi.

1980 yılında 8.500 dwt. kapasiteli A.Galip Balin adını verdiği yüzer havuzu İspanya'dan Alemdar-II Kurtarma gemisi ile Vahit İğneci Römorkörü vasıtasıyla yedekleyerek getirdi. Tuzla Bölgesinde gemi bakım onarım tesislerinin kurulmasına önayak oldu. Ertan Balin Tersanesi daha sonra Kahraman Sadıkoğlu tarafından satın alınarak Sadıkoğlu Tersanesi olarak tanındı. 1994'de Tuzla'daki Tersanesi'ni satın alan Kahraman Sadıkoğlu ile karşı karşıya geldi. Bu tersane müteakiben Kıran Holding tarafından satın alınarak yenilendi.

Türkiye'nin önemli sanayici ve ihracatçıları arasında yer alan Ertan Balin 17 Mayıs 2006 günü vefat etti. Cenazesi 18 Mayıs 2006 Perşembe günü Teşvikiye Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Zincirlikuyu Mezarlığı'na defnedildi.

Geçmiş zaman olur ki.

Sebat Vapuru haraba haldeki Haydarpaşa'da



6 Eylül 1917 günü saat 16.30'da Haydarpaşa Tren İstasyonu binası ve çevresi cehennemi yaşadı. Suriye Cephesi'ndeki Dördüncü Ordu'ya asker, silah ve cephane götürmek üzere harekete hazır bekleyen bir trenle, yolcu dolu bir banliyö treni ateş aldı. Gar harabeye döndü. Yüzlerce insan öldü. İlk infilaktan 7 saniye sonra duyulan ikinci bir patlama, ortalığı yeniden sarstı ve bunu, daha küçük çapta infilaklar izledi. Haydarpaşa alev alev yanıyor, her patlamayla birlikte, çevreye taş ve toz bulutu yağıyordu. Binaya ayrı bir güzellik katan sivri kuleleri uçmuş, çatısı tamamen yanmış, tüm camlan kırılmış ama yine de ayakta kalmıştı. Harabe haldeki Haydarpaşa İstasyonu rıhtımına yanaşmış görülen "Sebat" isimli geminin fotoğrafındaki tarih 1929 yılını göstermekte.

1894 Wood Skinner & Co. Newcastle inşa "Sebat" 1328 grt. buhar makineli yük yolcu gemisi idi. İlk inşa adı "Jolly George" idi. Satıldı ve "Balbao" adını aldı.

Tespit edilen son satış tarihi 1926'dır ve Barzilay ve Benjamin firması tarafından satın alınarak "Sebat" adı verilmiştir.3 genişlemli ana buhar makinesi 171 nhp güç üretiyordu.

Barzilay ve Benjamin firmasına ait tüm gemilere Varlık Vergisi nedeniyle el konularak açık artırma yoluyla satıldığından,1943'de Sebat vapuru da Türkiye Cumhuriyeti Münakalat Vekaleti Devlet denizyolları ve Limanları İletmesi Umum Müdürlüğü'ne devredildi.

RAHMİ YAĞCI



Yağcı Denizcilik şirketinin kurucusu Rahmi Yağcı ailesi, Rize'nin İyidere Köyü'ndendir. Yaşam öyküsünü şöyle anlatmıştır; Her ne kadar nüfus kaydımda doğum tarihim 1933 olarak yazılıysa da gerçek doğum tarihim 1936 olsa gerek. Rize İyidere İlçesi Yalıköy Mahallesi'nde doğdum. Çocukluğum ve gençliğim hep denizde geçti. Zaten başka çaremiz de yoktu!

Dedem Hasan Yağcı ve Babaannem Mevlude Yağcı'nın oğulları Arif Yağcı ile eşi Hayriye Yağcı'nın 2 erkek çocukları olmuş; ben ve rahmetli kardeşim Sami Yağcı.

Yağcı ailesinin şeceresi için Rize'den bir arkadaşımız "*Rize Tahrir-i Öşür Envanteri*"(*) inde 1850'den bu yana İyidere Köyü sakinlerinin soyadlarına veya lakaplarına dayalı açıklamalar yazılı olduğunu nakletmişti.

Bu kayıtlarda eski adıyla *"Bitros Gomis Samsoz"* Fıçıbaşı Mahallesi'nde; Yağcıoğlu Durmuş, İsmail, Mustafa; eski adıyla *"Libarit maa* Üstübiler" Yalıköy Mahallesi'nde; Yağcıoğlu Ali, Ömer ailelerinin kayıtları yer aldığı görülüyor. YAĞCI sülalesinin geçmişini araştıran bir mensubumuzun ulaştığı bilgilere göre Yağcı sülalesi Kafkaslardan gelmiş. Kardeşlerden biri Rize, diğerleri Konya ve Tokat'a yerleşmişler.

Çocukluğum Karadeniz sahilinde geçti. Bu yörede belki bir iki aile dışına halk yoksulluğu yaşardı. Yine de kimse şikâyetçi olmaz ve büyük bir tevekkülle rızkını temin etmek için ya denize açılır ya da gurbete giderdi.

Erkek çocukları büyüyüp evlendiklerinde ya o yörede başka bir ev kururlar ya da ayni bölgede değişik köylere yerleşirlerdi. Bunun en büyük nedeni verimsiz olan arazilerdi ve denizden rızkını sağlarken, bu küçük arazilerde de o zamanlar mısır veya benzer tarım ekimi yaparak ihtiyaçlarını karşılamaktı.

Yağcıoğulları kuşaklar boyu denizden ve balıkçılıktan geçimini sağladı. Diyorum ya; denizden başka geçim çaremiz yoktu. Bu nedenle dedikleri gibi *"Karadeniz hem bizim yuvamız, hem ekmeğimiz, hem de evden uzak geçen ve geceler boyunca en iyi dostumuz oldu."*

Babam Arif Yağcı, balıkçılık, kayıkçılık, takacılık vs dâhil denizle ilgili ne varsa hepsinde çalışmış ve ailesinin geçimini sağlamaya uğraşmış.

Biz dedem ve ninemin evinde yaşayan hayli kalabalık bir aileydik. Denizin hışmına yenik düşenler olmuş. Kimini bir kıyıya defnetmişler, kimi de köyün mezarlığında yatmakta. Büyüklerden dul ve yetim çocuklarıyla evladıyla bir hayata direnen nice dirençli Karadeniz kadınını görürsünüz.

Bildiğimiz bir felaket de Rus İşgali olarak anlatılırdı. Erkekler milisler kurup mücadele için dağlara çıkmış, kadın başına ninelerimiz çocuklarıyla yerini yurdunu terk edip nice mihnetlerle işgalden uzak Karadeniz sahillerinde akraba evlerine sığınmak için ölüm kalım savaşı vermişler.

Erkekler o yıllarda çoğunluk çektirmelerde yamak olarak çalışmaya başlardılar. Yoksulluğun ardından gelen Seferberlik yıllarında gençler hep askere alınmış, gidenlerden dönmeyenler olmuş. Milli Mücadele yıllarında Mustafa Kemal Paşa'nın başlattığı İstiklal Savaşı'na her Türk insanı gibi canla başla omuz vermişler.

İstiklal Savaşı kazanıldığında, memleket haliyle daha da yoksul düşmüştü. Hele Karadeniz boyunca yoksulluk daha da derinleşmişti. Babam her şeye rağmen sonsuz denecek kadar umutla dolu olduklarını söylerdi. Erkekler yine denizlerde gece gündüz demeden çalışıyor, kızlar evde

annelerine yardım ediyor, anneler evin direği olmak gibi müthiş bir feragatla hem evin yaşamını sürdürüyor ve hem de eşine olan hasreti bağrına basıyorlarmış.

Çocukluğumun Rize'si bana yoksulluğu hatırlatır. Halk hemen bütünüyle yoksuldu. Hele dağ köylerinde yaşayanlar, sahil köyleri ahalisinden de yoksuldular. Bu nedenle yetişkin gençler ekmeklerini çıkarmak için daha verimli, daha iş imkânı olan çoğunluk İstanbul'a göç etmişlerdir. Başka şehirlere de göç edenler olmuştur. Çoğunluk İstanbul ise, İskenderun'da, Mersin'de, İzmir'de, Gemlik'te ve daha başka çoğunluk sahil şehirlerinde muhakkak Karadenizli aileleri bulabilirsiniz.

Çocuk yaşlarımda II. Dünya Harbi'nin sıkıntılarına tanık oldum. Türkiye tarafsız kalmış olsa da, her şeyin vesikayla dağıtıldığı, karaborsaya düştüğü yıllarda ben 10-11 yaşlarındaydım. Pencerelere lacivert kâğıtlar yerleştirildiğini, bazı geceler sirenler çaldığını, karanlık gökyüzüne projektörlerin huzmelerle tarama yaptığını hatırlarım.

Öğrenim imkânları son derece kısıtlıydı. Bırakın köyleri, birçok kasaba elektrikten yoksundu. Olsa olsa bir köy okulu olurdu. O da bütün sınıflara bakan bir öğretmenle idare edilmeye çalışılırdı. Ben de 6 yaşında gitmeye başladığım okulda 4. Sınıfa kadar okuyabildim. Sonrasında çalışmak zorunda kaldım. İleride motor makinist ehliyeti için sınava girmek durumunda kaldığımda matematik bilgim yetersiz olduğundan rahmetli eşim beni ders çalıştırmıştı. Zamanla okuldan almam gereken bazı bilgileri böyle ikmal etmek durumunda kaldım.

Söylediğim gibi, iş imkânları çok mahdut idi ve köyün gençleri çalışmak için gurbete giderlerdi. Ben de 10-11 yaşlarındayken rahmetli Ziya Kalkavan'ın babasına ait "Sefer Ağa Kalkavan" gemisi ile iş bulmak için İstanbul'daki Mehfuze halamın yanına gittim. Bir süre bir marangoz atölyesinde çalıştım. Daha sonra gemilerde çalışmaya başladım. 18 yaşına gelince Mersin Limanından 250 numara ile silici ehliyeti aldım. Senelerce çalıştım. Denizde çalışmanın zorlukları ve sıkıntılarına rağmen, para biriktirme ve kazanma imkânları vardı. Biriktirdiğim paraların üstüne babam da para ekledi ve 18 tonluk bir takanın yarısına babamla birlikte ortak olduk. Diğer yarısı ise komşularımıza aitti. Bu takayı Sürmene'den aldık İstanbul'a götürdük ve 2 sene kadar kumculuk yaptık.

1961 yılında rahmetli eşim Seher Yağcı ile evlendim. 1938 İyidere doğumlu idi ve Cafer-Hacere Güçlü çiftinin 3 erkek 2 kız çocuğundan en küçükleri idi. Ailesi denizciydi. Evlendikten sonra İstanbul Balat semtinde oturduk. Sonraları oturduğumuz bu evi satın aldım ve 1994 yılına kadar bu evde ikamet ettik. Halen bu binayı muhafaza ediyorum.

İlk çocuğum doğum esnasında maalesef rahmetli oldu. Sonra sırasıyla Fatoş Yağcı, Hayriye Yağcı, Muammer Yağcı ve Mustafa Yağcı dünyaya geldi.

1963 yılında eşimin babası ve 3 erkek kardeşi ile birlikte Akçakoca'da 170 tonluk bir çektirme inşasına giriştik. Ana makinesini ben tedarik ettim ve Cafer Kaptan isimli bu teknenin dörtte birine ortak oldum. Bu tekne ile İstanbul'da kumculuk yaptık. Maalesef bu tekne 2 sene sonra kötü hava nedeniyle Kısırkaya'da (Kilyos'un batısı) battı. Teknenin sigortası falan yoktu. Batan teknedeki makine vs tüm alet edevatı çıkardık ve yine eşimin babası ve kardeşlerinin sahibi olduğu 120 tonluk çektirmeye koyduk ve yine 1/4 hisse ile ortak oldum. Bu çektirme ile daha sonra Trabzon'da da kumculuk yaptık.

Daha sonra bu tekneyi satıp, yaptığım brikimler ile 1974 yılında Bartın'da 420 tonluk bir çektirme inşaatına başladım. Döneminin en büyük çektirmesi idi. Sermaye gerektiğinden teknenin

1/4 hissesini eski dostum Hurşit Ungay'a verdim. Bu teknenin inşası nedeniyle bizzet ben de çok uzun süreler Bartın'da kaldım ve bedenen de çalıştım. Rahmetli eşim bana çok destek oldu. Sabahlara kadar benimle çalıştı. Büyük meşakkatlere ve dar imkânlara rağmen çok şükür gemiyi sefere çıkardım.

1976 yılında "Kaptan Rahmi" adıyla sefere çıktı. Bir süre Karadeniz-Akdeniz arası dahili ve harici taşımacılık yaptım. Daha sonra teknenin dörtte bir hissesini bir kum deposu sahibine devrederek kumculuk yapmaya başladım. Kum deposu, Üsküdar'da şimdiki Kuşkonmaz Cami'nin yanında bulunuyordu. Sonra yine kuru yük taşımacılığı yaptım bu gemi ile. Çok şükür bu gemi ile para kazandım. Ama gemide hem kaptanlığı hem makinistliği ben yapmak durumunda kaldım. Evime, aileme zaman ayıramadım. Onlar da benim bu gayretlerime destek gösterdiler. Çocuklarım da bu gemide benimle birlikte çalışmaya başladılar. Buradan yaptığım birikim ile 3 ortak olarak 350 tonluk "3 Kardeşler" adında bir sac tekne inşasına giriştik. Bu tekne ile Trabzon'da kumculuk yaptık. Sonraları çektirmedeki ortaklarımın paylarını da satın aldım.

1984 yılında hurdaya gidecek halde olan 1873 yapımı Demirhisar isimli 800 tonluk sac gemiyi o zamanın parası 18 milyon liraya Hamit Tomba'dan satın aldım.



Eski Demirhisar gemisi "Rahmi Kaptan" adıyla.

Gemiye Rahmi Kaptan adını verdim. Ağaç çektirmeyi sattım ama ana makinesini alıp Demirhisar'a koydum. Trabzon'daki 350 tonluk sac tekneyi de sattım. Böylece tüm birikimlerimi bu çok eski gemi için kullandım. Senelerce bu gemide hem kaptan hem makinist olarak çalıştım ve Armatörler Kooperatifi bünyesinde taşımacılık yaptık. Oğlum Muammer de benimle birlikte çalıştı yetişti. Bir müddet sonra geminin sevk ve idaresini ona bırakarak ben karadaki işleri takibe ve yönetmeye başladım.



Rahmi Yağcı – Teknesinin ortasında, Zonguldak Limanında kömür yükleme hazırlığında.

1990 yılında Yağcı Denizcilik Ve Tic. Ltd. Şti'ni kurdum ve tüm faaliyetlerimi bu şirkete aktardım. Tüm ailemi bu şirkete ortak yaptım. Birikimlerim ile 1992 yılında Tuzla'da Dörtler Tersanesi'nde *"Muammer Yağcı"* adını verdiğim 2500 tonluk bir kosterin inşasını gerçekleştirdim. Çocuklarım da artık yetişti ve bana hem gemi inşasında hem de işletmesinde yardımcı oldular. Bu gemi 1994 yılında sefere çıktı.

1998'de *"Seher II* adını verdiğim 2,500 dwt'luk bir geminin inşaatını gerçekleştirdim. Gemiye eşim Seher'in adını verdik. Tüm hayatı boyunca benim en büyük destekçim olmuştur. Senelerce gemide bulunduğum sürede evde hem annelik hem babalık yaptı. Hakkını ödemek için hayatının son dönemlerinde hepimiz elimizden geleni yaptık. Ne yapsak azdır. Bartın'daki çektirmenin inşasında paramız kalmadığında, gündüzleri yemeklerimizi yaptı. Ayrıca çocukların bakımını muntazaman yerine getirirken geceleri çocukları uyutup sabaha kadar kalafat için üstüpü çevirmiştir.



Seher Yağcı – 1970'lerin ortalarında Bartın'da gemi inşasında emek verirken

Karadenizlilerin muvaffakiyetlerinin ardında mutlaka Karadeniz kadının çalışkan, cefakâr ve vefakâr tutumları en önemli yeri tutar. 2006 yılında Karadeniz Ereğlisi'ndeki Yılmaz Gemi Tersanesi'nde *"Mustafa Yağcı"* adını verdiğim 5500 tonluk bir gemi daha inşa ettirdim.

Çocuklarım daha çok küçük yaşlardan başlayarak denizciliği öğrendiler. Hepsinin ulaştığımız başarıda büyük payları emekleri vardır. Artık şirketin tüm sorumlulukları onlar tarafından paylaşılmakta ve yürütülmekte. Ben de onlarla birlikte olmaktan büyük bir mutluluk duymaktayım.

FATOŞ YAĞCI



01 Mart 1964 İstanbul doğumluyum. Çarşamba'daki Sultan Selim Kız Meslek Lisesi'nin moda tasarım bölümünden 1981'de mezun oldum. Bir süre Stilistlik ve modelistlik yaptım daha sonra beraber çalıştığım bir arkadaşım ile kendi tekstil firmamızı açtık, kız kardeşim Hayriye Yağcı imalat ürün sevkiyatı bölümünde bizimle birlikte çalıştı. 14 yıla yakın bir süre tekstil ile uğraştım. 1994-1995 yıllarında tekstildeki kriz bizi hayli sarstı ve 1997 yılında oğlum Atakan'ın doğumundan sonra, hem kriz hem de belirsiz yoğun çalışma saatleri tekstili bırakma kararı almamam neden oldu ve işi ortağıma devrederek ayrıldım. Böylece çok sevdiğim moda tasarım işini istemeyerek bırakmış oldum. Tasarım ve koleksiyon hazırlamak beni son derece mutlu eden, haz veren ve çok severek yaptığım işti.

Aileme firmayı devrettiğimi söylediğimde babam çok mutlu oldu ve kısa bir süre dinlenip hemen şirkette başlamamı istedi, baştan beri istediği onun ile çalışmamdı. Babam Rahmi Yağcı kız ve erkek evlatları arasında ayrım yapmayan bir insandır. Tekstil ile uğraştığım süre zarfında her zaman denizciliğin içindeydim ve bir şekilde yardım ve destek oluyordum.

1997 yılı ortasında babam ve 2 erkek kardeşimle şirkette aktif olarak çalışmaya başladım. Hemen her konuda aktif olarak görev aldım ve zamanla Personel yönetimi ve satın alma konularında yoğunlaştım. Halen Şirketimizde personel müdürü olarak çalışmaktayım.

Sevgili annemiz Seher Yağcı, hayatımdaki her zaman en büyük destekçim ve yardımcım olmuştur. Tekstil yaptığım süre boyunca maddi ve manevi en büyük destekçimdi, her işe ve her şeye yetişebilen son derece çalışkan, özverili, evlatlarına kendini adamış, hayat dolu mükemmel bir anneydi. Atakan Atakulu adında bir oğlum var.



Seher Yağcı

Sevgili annemiz, tek başına 4 çocuk yetiştirip okutmaya çalıştığı gibi babamın karadaki tüm banka, vergi, sigorta vs. işlerini de takip ederdi. Çok iyi kalpli, akıllı, pratik zekâlı bir kadındı. Sabah çok erken saatlerde kalkar sürekli birşeyler ile iştigal eder, mutlaka netice almaya odaklanırdı. Emeklerinin ve gayretlerinin değerini şimdi daha iyi anlıyor ve takdir edebiliyoruz. Bugün geldiğimiz noktaya onun büyük emeği ve fedakârlığı sayesinde geldik.

MUAMMER YAĞCI



4 Eylül 1967 İstanbul doğumluyum. Balat'taki evimizde dünyaya geldim. Balat Hakkı Tarık Us İlkokulu'ndan sonra Gelenbevi Ortaokulu'ndan mezun oldum.

Çok yaramaz bir çocukluğum olmuş ve babam hep denizlerde olduğu için annem benim ile çok uğraşmıştı. Yaşım 14-15 olduğunda ve denizi de okuldan daha çok sevdiğim için babam beni denizciliği öğretmek için yanına aldı. Gençliğim hep denizde geçmiştir. Zaten okul tatillerinde babam beni ve kardeşimi her fırsatta yanına alır ve gemide bir şeyler öğretmeye çalışırdı. Tersanede makine sökümleri, gemi kullanma, vinç kullanma, vb. her şeyi genç yaşlarda öğrenmiş oldum. Gerçek anlamda ilk deniz hayatım ortaokuldan sonra kaptan Rahmi isimli ağaç motorda başlamış oldu. Gemi ile Ayancık'dan kereste, Marmara adasından mermer taşı, Zonguldak'dan kömür yükleri ile seferler yaptık. 16 yaşlarındayken artık gemi ana makinesi söküp-takmaya ve tamiratlar yapmaya başlamıştım. Pratikte geminin sevk idaresini de zaman zaman yapıyordum. Gemi ile ilgili her şeyi öğrenmek bir tutku halini almıştı. Vinç kullanmayı, kaynak yapmayı, halat dikmeyi vs her şeyi dönemin denizcilerinden öğrendim. Babam, 1873 yılında inşa edilmiş, eski Demirhisar adındaki perçinli sac gemiyi 1984 yılların başında hurdaya gideceği esnada satın aldığında çok sevindim. Fakat gemi çok zahmetli ve gece gündüz işleri bitmeyen bir sac gemiydi. Limanlarımız da o zamanlar pek gelişmemişti. Birçok limanda yükleme-tahliye ameliyelerini büyük zahmetle biz yapmak zorunda kalıyorduk.

Hurdaya gönderildiğinde 132 yaşındaydı.

Demirhisar gemisini Ayvansaray'da, Çanak Mehmet diye tanına Mehmet OYAR'ın tersanesinde tamir için karaya çektik, bu esnada saç işçiliği kaynak ve oksijen kullanmayı da öğrenmiş oldum.[53] Gemi 1997 yılına kadar yurt içi navlun taşımacılığı yapmıştır. Geminin gittiği her limanda ben kaptanlık yaptığım için yurt içinde beni tanımayan hiçbir liman kalmamıştı. Babam ile 3-4 yıl aynı gemide çalıştık, askerliğimi 1989 yılında bitirince babam artık gemiyi sevk edebileceğime kanaat getirmiş olmalı ki gemiyi bana teslim etti. Kaptan kâğıdı olan fakat fiilen bir sorumluluk ve yetki almayan, "Beybaba" diye tabir edilen kaptanlar ile birlikte gemide fiilen kaptanlık yaptım. Babam ben gemiyi teslim alınca Ömer Abed Han'da yazıhane açarak dışarıdan işi yönetmeye başladı ve deniz çalışma hayatını 1989 yılında sonlandırmış oldu. Ben gemide çalışırken 1992 yılında eski adı Dörtler olan tersanede MV Muammer Yağcı gemisini inşa etmeye başladı. Okulda olan kardeşimde okuluna ara vererek babama yardımcı olmaya başladı. Bende gemide çalışmaya devam ettim.

Demirhisar gemisi çok meşakkatli bir gemiydi. Ambar taban ağaç, kapaklar mezarna koyularak ağaç kapak, branda, zincirli el dümen vb. zorluklar içindeydi. İlerleyen zamanlarda ve gemiyi her tersaneye çektiğimizde kurallara uygun hale getirdik, Mc Groger kapak, auto pilot,

53) Dünyanın denizlerde yaşayan perçinli en eski gemisinin son adı " Rahmi Kaptan" dı. Bu geminin ilk adı "Honfleur" idi. 1910-1924 yıllarında beş kez el değiştirdi.
1924'de İhsan Bey satın aldı ve " İhsaniye" adını verdi.
1925'de Mustafa Cemal Seyri Sefain İdaresi satın aldı ve "Aydın" adı verildi.
1927'de Mustafa Zeki ve Mahmud Beyler satın aldı ve geminin adını değiştirmediler.
1929'da Hacı Ali ve Mahmud Bey ortaklığına devredildi ve geminin adı değiştirilmedi.
1931'de Muratzâde Mahmud Nedim Bey'e intikal etti ve "Cihat" adı verildi.
1933'de yeniden İhsan Bey ailesine devredildi.
1936'da dizel motoru monte edildi. Gemi büyük tadilat gördü. Uzun bacası ve makine dairesinin yerine değiştirildi. Makine dairesi kıç tarafa alındı.
1938'de Mehmed Kasım Başak satın aldı ve "Demirhisar" adını verdi.
1956'de Winterthur, Sulzer brothers imalatı 2SA 4 silindirli dizel motoru monte edildi.
1973'de Ahmet Başak ve Ortakları satın aldı ve adı değiştirilmedi.
1985'de Rahmi Yağcı satın aldı ve " Rahmi Kaptan" adını verdi.
1997'de tamir amacıyla geldiği tersane'de, tamir göremeyecek hale geldiğinden kesilerek hurdaya gönderildi..
2006'da Lloyd's Register'deki kaydı silindi. Resmi kayıtlara göre hurdaya gönderildiğinde 132 yaşındaydı.

vb.

MV Muammer Yağcı gemisi 1994 yılında ilk yurt dışı seferine başladı. 1995 yılında bende gemi ile 2-3 yıl yurt dışı seferleri yaptım. Sonrasında Rahmi Kaptan gemisini 1997 yılında Tuzla'da Yakup Kaçaranlıoğlu tersanesinde boy vermek için karaya çektik, fakat gemi perçinli ve çok eski olduğu için tamir görmez hale geldiğini anladık ve onu hurdaya verip yerine yeni bir gemi inşa etmeye başladık. 1998 yılında gemiyi bitirip sefere başlattık, gemi ile 2-3 ay sefer yaparak gemi özelliklerini yeni personele aktardım ve bende gemiyi tanımış oldum. 1998 yılın sonlarında bende dışarıda gemileri yönetmek için ofise geçtim.



M/V Muammer Yağcı

Belirtilen yıllar hepimize gemi inşa, işletme, tamirat ve vb. işlerde deneyim kazandırmıştı. 2004 yılında yurt dışından gemi ile sac getirerek Karadeniz Ereğli'de MV MUSTAFA YAGCI isimli gemiye başladık, geminin tüm detayları ve donanımı bizim kontrolümüzde olduğu için çok kaliteli bir gemi inşa etmiş olduk. 2006 yılında gemi ilk seferine Karadeniz Ereğli den yük alarak başladı. Sonraki aşamalarda konteyner hat taşımacılığına da yönelerek, hat seferlerini başlattık, 6-7 yıl kiramızda 2 veya 3 gemi daha bulundurarak, konteyner taşımacılığı yaptık ve hala kendi gemimiz ile konteyner taşımacılığı yapmaktayız. Yük yelpazemizi bir hayli genişletmiştik, firma ve aile olarak başka bir sektör bilmediğimiz için denizcilikte devam etmekteyiz.

Şirketimizin halen teknik müdürlüğünü yapmaktayım. Eşim Filiz Yağcı ile 1997 yılında evlendim. Berfin Yağcı adında bir kızımız var.

MUSTAFA YAĞCI



28 Eylül 1970 İstanbul, Balat doğumluyum. Çok küçükken, 5-6 yaşlarındayken bile gemiye gittiğimi, dümenle, kayıkla oynamaktan zevk aldığımı hatırlarım. Kürek çekmeyi, dümen kullanmayı o zaman çektirmelerde öğrendim.

Babam Bartın'da gemi yapmaya karar verdiğinde 1974-1976 yılları arasında mecburen bir müddet ben de annem ve babamla bir süre Bartın'da kaldım. Kaldığımız evin sahibi ilkokul öğretmeniydi. Bu öğretmen akrabamızın yardımıyla ilkokula resmen başlama yaşından önce okula kaydedildim ve böylece okul hayatım önce Bartın'da başladı.

Gemimiz suya indirilip denize ulaşmak için dereden geçerken ne büyüklükte dalgalar oluşturacak acaba diye abimle ve akrabalarımızın çocukları ile konuşurduk her gün. Derenin kenarında herkes, dalga şuraya ulaşır, şu kadar yüksekten geçer vs diye bir fikir beyan ediyordu. Heyecanla gemimizin dereden, evimizin önünden geçeceği günü bekledik durduk. Ancak gemi o kadar usuletle ve suhuletle geçti ki sanırım deredeki kurbağalar daha fazla dalga oluşturuyorlardı. Neyse ki beklediğimiz heyecanı bir müddet sonra yağan yoğun yağmur sonrası meydana gelen sel gerçekleştirdi.

İstanbul Balat'taki Hakkı Tarık Us İlkokulu'nda ilköğrenimimi tamamladım. Ortaöğretim için Fatih Koleji'ne yazıldım. Buradan mezun olduktan sonra İstanbul Hukuk Fakültesini kazanarak kayıt oldum. Bütün bu tahsil dönemimde istisnasız tüm yaz ve sömestre tatillerim hep gemide geçti. Ağabeyim Muammer Yağcı zaten 13 yaşından buyana hep gemilerdeydi.

Babam, erken yaşta çalışmak zorunda kaldığından okulu bırakmak zorunda kaldı. Sanırım 4. Sınıftan ayrıldı. Hatta rahmetli annem Seher Yağcı, matematik çalıştırmak zorunda kalmış. Okuma imkânı bulmadığından eğitim yanı çok eksik kalmış olmasına karşın, atılımcı, alabildiğine çok çalışkan, yaratıcı bir insandır. Sabahın ilk ışıklarında uyanan, işine alabildiğine bağlı, çok azimli, ailesinin geleceğini daima düşünen ve böylesine bir amaçla kendisini hırpalarcasına çalışan bir aile reisidir.

Seneler sonra Tuzla'da 2500 tonluk MV Muammer Yağcı kosterinin inşası esnasında ben de Hukuk Fakültesindeki tahsile ara vererek geminin inşasının tamamlanması için çalıştım. 2 sene süren inşaatın sonrasında yaklaşık bir sene de geminin seferinde yer aldım.

Tüm ailemiz deniz tutkunudur. Beş yaşında başladığımız deniz serüveni, İmralı Adası'nda kum çektiğimiz yıllara kadar gider. Çok küçük yaşlarda vinç ve dümen kullanırdık. Makine söküp takmasını, kaynak, kesim vs dâhil gemi ile ilgili hemen her konuda malumat ve tecrübe edindik. Sonradan kurslar vasıtasıyla eğitimimizi de arttırdık. Yani hem profesyonel hem de amatör olarak bu mesleği severek yaptık, yapıyoruz.

Deniz sevdasından dolayı okumaktan vazgeçmek istediğim zamanlar olmuştur. Beni bu sevdadan ablam ve annem vaz geçirdiler. Eğitim ve öğrenimin önemini daha sonra idrak ettim ve rahmetli annem ile ablama o yüzden müteşekkirim.

Babam bize hem yetki hem de sorumluluk verdi. Demirhisar (Rahmi Kaptan) gemisi perçinli idi. Çok yaşlı olan bu gemi bir manada yaşayan bir hurdaydı. Şimdiki aklımla üzerine çıkmaktan çekineceğim kadar iptidai bir durumdaydı. Ancak bizim için, o yaşlarda ve bir çektirmede senelerce çalıştıktan sonra bu gemi sanki adeta modern bir tekneydi. Senelerce kazandığımız para ile bu geminin durumunu iyileştirdik ve tonajını da yükselttik. O denli tecrübe kesp etmiş olmalıyız ki babam ve ağabeyimle üç kişi olarak 3-5 günlük seyir yaptığımız zamanlar olmuştur. Ana Makinesi dâhil tüm donanım tamamen el yordamı ile çalışıyordu. Hatta ana makinenin

onbeş yirmi dakikada bir yağlanması gerekiyordu. Yani otomasyonu bırakın, radyo haricinde elektronik bir cihaz bile yoktu. Muhtemelen dünya üzerinde faal en yaşlı gemiydi.1997 yılında bu gemiyi hurdaya verdik.

Yaşam bize büyük dersler kazandırdı. İşimizi çok daha iyi başarmayı öğrendik. Üniversiteyi işlerimiz nedeniyle ara vererek 8 - 9 senede dışarıdan bitirebildim. Oysa ayrıca deniz işletmeciliği alanında öğrenim yapmak istiyordum. 1992 yılından sonra hep çalışma hayatında oldum ve kalan birkaç dersimi sınavlara girerek verdim ve mezun oldum.

Babam ve ablam Fatoş Yağcı, ağabeyim Muammer Yağcı'yla birlikte gemi işletmeciliğinin her dalında sorumluluklar üstlenerek bugünlere kadar geldik.

Gemi inşaatı sıralarında sermayemiz çok kısıtlı olduğundan inşaatın her safhasında yer aldık ki daha az maliyetle gemi sahibi olabilelim. Bu gayretlerimizde Allah'ın yardımıyla muvaffak olduk. Balat'tan sonra, 1994 yılında Üsküdar Sultantepe'deki evimize taşındık. Annem 17 Şubat 2011'de Üsküdar'daki evimizde vefat etti. Denizci baba, kardeş, eş ve çocuklara sahip deniz tutkunuydu. Şimdi Çengelköy Mezarlığında ebedi istirahatgahındadır.

Yaşamında babama hudutsuz katkıları olan, vefakâr bir kadındı. Babam ise gece gündüz çalışıyor ve geminin seferden geri kalmaması için çok nadiren eve gelebilmekteydi. Sonsuz bir çalışma aşkıyla başarılı olmaya, evine çocuklarına bir istikbal hazırlamaya adamıştı kendini. Onun içindir ki annem banka, vergi daireleri, yemek işlerini de hiç yorulmadan üstlenmiştir.



Hayriye Yağcı Göksel

Annem deniz aşığıydı. Yüzmeyi çok severdi. Denizi görmeyen hiçbir yerde oturmayı kabul edemezdi. "Deniz kenarında bir barakam olsun da gerekirse soğan ekmek yiyeyim her gün" derdi. Kışın bile denize girerdi.. Bizler de denize tutkunuzdur. Ömrünün son demlerinde güzel bir yazlık satın almıştık. Orada hayal ettiği güzel bir yaşam sürdürdü.

Çok zor olan bir dünyada, yokluklardan gelerek, zor kazanılmış kazancını kaybetmekten korkarak hep ihtiyatlı olarak yaşama tutundular. Annemi bu çabaları nedeniyle de hasretle ve saygıyla anıyoruz.

2003 yılında Fatma Konan Yağcı ile evlendim. Eşimin ailesi de denizcidir. Şirin Elif, Seher Ceylin, Hayriye Ecrin adlarında 3 kızım ve Rahmi adında bir oğlum var.

En küçük kardeşimiz Hayriye Yağcı Göksel 05 Mart 1966 yılında İstanbul'da doğdu. 1983 yılında Fatih Ticaret Lisesinden mezun olmuştur. Bir süre ablası Fatoş Yağcı ile tekstil sektöründe kendimize ait atölyede yöneticilik yaptı. 1995 yılında Necmi Göksel ile evlendi. Hilal Göksel, Koray Göksel isimli 2 çocukları vardır.

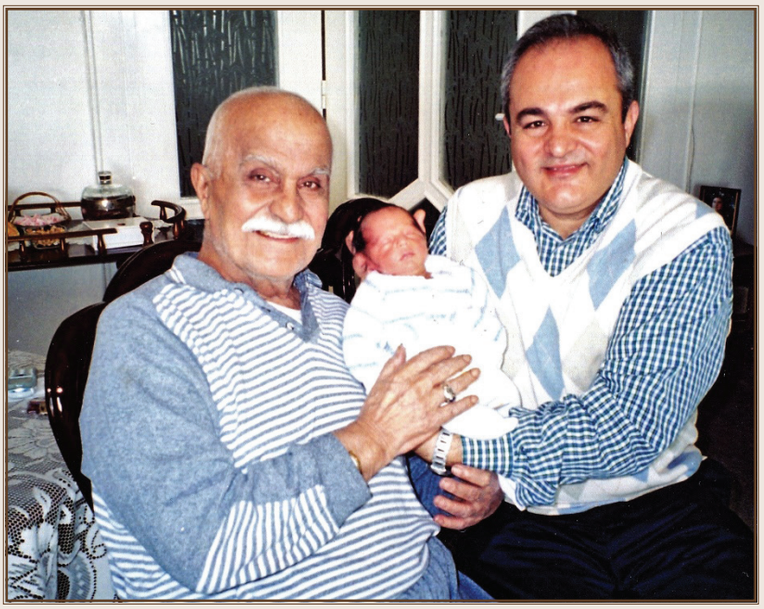
HASAN Y. AKINCIOĞLU



1956 Antalya doğumluyum. Büyükbabam Hasan Feyzi Akıncı 1885 tarihinde Erzincan'ın Kemah ilçesi Elmalı köyünde doğmuştur. Baba soyu Kafkas Yörüğü olup 16. Asır başlarında Karaçinoğlu Ahmet Bey ilk atasıdır. Elmalı köyünde ilk tahsiline başlayarak 14 yaşında Hafızlığı tamamlamış sonra Kayseri'de tahsiline devam etmiş, daha sonra İstanbul'a giderek Fatih - Çifte Ayak Kurşunlu Medresesinde on dört yıl öğrenimden sonra Alay İmamlığı sınavını kazanmış ve Erzincan'a tayin edilmiştir.

İstiklal Harbine katılmış, Büyük Harp Madalyası, İstiklal Madalyası, Donanma Cemiyeti Madalyası sahibidir. En son görev yeri Antalya'da aralıksız 15 yıl 52.Alay Müftülüğü idi. 52. Alay Burhaniye'ye taşınınca üç yıl buradaki görevinden sonra Yarbay rütbesiyle (Cumhuriyet Ordusundaki son Alay Müftüsü olarak) 48 yıl hizmetten sonra yaş haddi ile emekli olmuş ve tekrar Antalya'ya yerleşmiştir. Soyadı kanunundan sonra Akıncı soyadını almış ancak babamın soyadı 1949 yılında Harp Okulu mezuniyeti sonrası Akıncıoğlu olarak değiştirilmiştir. Babaannem Erzincan Refahiye ilçesi Elmalı köyünden olup Refahiyeli Melik Şerifoğullarından Göçevili Burhan Ağa'nın kızı Şahide Hanımefendidir. Anneannem ise Kafkasya'dan İstanbul'a göç eden Çerkez bir ailenin kızıdır.

Babam kara subayı idi. 1960'da yarbay rütbesiyle emekli oldu ve Antalya'da ticari hayata atıldı.1970'da deniz nakliyat firmalarının acenteliklerini üstlenmesiyle, ben de denizcilik sektörüne küçük yaşta adım atmış oldum.



Cahit Akıncıoğlu ,oğlu Hasan Akıncıoğlu ve torunu Hasan Cahit.

Böylelikle, 14 yaşından itibaren büyük bir heyecanla hafta sonu tatillerinin bir kısmı da dâhil olmak üzere tüm tatillerimde neredeyse tam gün babamın gemi acenteliği ofisinde çalışıyordum. Gemilerin liman evraklarını Liman Başkanına ve Sahil Sıhhiyeye götürüp yaptırmak, telex ve fax'ın dahi olmadığı o yıllarda postaneye gidip telgrafları çekmek, gemilere gazete, posta vs. evrak götürmek için giden görevli elemanlarla birlikte servis motoruyla alargadaki gemilere gidip gelmekten büyük haz almaktaydım. Çok sevdiğim deniz tutkuma ilaveten deniz ticareti de benim büyük haz alarak hedeflediğim bir ideal olmuştu. İleriki süreçte orta ve lise eğitimim esnasında da gemi acenteliği işlemlerinin hemen hemen hepsini öğrenmiş ve yapar durumdaydım. İdealim denizciliğin evrensel lisanı olan İngilizcemi ilerletmek ve üniversite eğitimimi de deniz ticaretinin beşiği olan İngiltere'de deniz işletmeciliği dalında yapmaktı.

University of Wales'de öğrenim gördüm

Babam, üniversite eğitimimi İngiltere'de deniz işletmeciliği dalında yapma arzumu anlayışla karşıladı. Zira kendisi de sonradan girmiş olduğu sektörde deniz ticaret İngilizcesini bilmemesi ile konunun çok geniş kapsamlı olmasından ötürü zorluk çekmekteydi. Ancak, kendisi yüksek milliyetçilik duygusu, azmi ve çalışkanlığı ile Antalya limanına gelen ve buradan giden yüklerin büyük çoğunluğu önceden yabancı bandıralı gemilerle taşınmaktayken kısa zamanda bu taşı-

manın çok büyük çoğunluğunun Türk bandıralı gemilerle yapılmasını sağlamıştı. Dolayısıyla benim İngiltere'ye giderek bu konuda eğitim alacak olmam kendisini de çok mutlu etmişti. 1974 yılında gittiğim İngiltere'de UWIST - University of Wales'de Deniz ve Liman İşletmeciliği ve University of West of England'da Turizm İşletmeciliği lisans ve lisansüstü eğitimlerimi 1980 yılında tamamlayarak Antalya'ya döndüm. Babam yeni bir şirket kurarak devlet gemi acenteliği dışında brokerlik ve acentelik faaliyetlerinde bulunmamın daha doğru olacağını önerdi. Zira kendisinin sahibi olduğu Akca Ticaret şirketinin Denizyolları ve Deniz Nakliyat ile mevcut olan sözleşmesi, başka gemilere acentelik ve brokerliği faaliyetlerini yasaklar mahiyetteydi.



Özellikle ABD Donanmasına, Antalya ve Marmaris limanlarında lojistik destek hizmetleri verebilmek için geniş bir deniz ekipman parkı oluşturdum.

Antmarin'i kurdum

Dolayısıyla babamın Akca Ticaret firmasından ayrı olarak, 1980 senesinde Antalya'da Antmarin Denizcilik şirketini kurarak yük brokerliği ve gemi acenteliği faaliyetlerine başladım.

Antalya'da deniz ticareti alanındaki kısıtlı potansiyel, İngiltere'de aldığım eğitimin de verdiği cesaretle yeni işler geliştirmeye yönlendirdi. Bu kapsamda İran ve Irak'a Türkiye üzerinden giden transit yük yoğunluğunun Mersin ve İskenderun limanlarında ortaya çıkardığı tıkanıklığı değerlendirip bu ülkelere yönelik transit yüklerin bir kısmını Antalya limanı üzerinden yapmaya başladım. Diğer taraftan Rusya'nın değişim sürecinde limanlarında ve ekonomisinde ortaya çıkan sorunlar nedeniyle Antalya limanında Rusya'ya ait 100,000 ton transit dökme Alümina yükünün big bag'lenmesı ve 30,000 Lada otomobilin transit depolanması kontratlarını alarak hem liman ve hem de deniz taşımacılık hizmetlerini verdik.

Ayrıca yabancı Askeri gemilere, özellikle ABD Donanmasına, Antalya ve Marmaris limanlarında verilebilecek lojistik destek potansiyelini keşfedip, bu hizmetleri verebilmek için bölgede mevcut olmayan yüzer pontonlar, dubalar, atık alım gemileri, yolcu taşıma tekneleri, yüzer bariyerler, römorkörler gibi çeşitli deniz vasıtaları yatırımları yaparak geniş bir deniz ekipman parkı oluşturdum. Yörenin turizm potansiyeline de büyük katkı sağlayan yabancı Askeri gemilerin, soğuk savaş, Lübnan, Libya, eski Yugoslavya ve Körfez kriz ve savaşları sürecinde Antalya ve Marmaris limanlarını sıkça ziyaret etmelerini sağlamak için ABD ve NATO ülke donanmaları ile hizmet sözleşmeleri yaptım ve lobi faaliyetlerinde bulundum. Askeri gemi hizmet acenteliği faaliyetleri ile ilgili birçok ülkeden özel ödüller aldım. Yük brokerliğinin ötesinde, uzun seneler Güney Türkiye limanlarından ABD, Avrupa, Kuzey ve Batı Afrika ülkelerine yönelik krom, ferrokrom, karpit, barit ve bentonit gibi madenlerin ihracatı ile ilgili çeşitli yerli ve yabancı firmalarla taşıma kontratları (COA) imzalayıp kendi hesabıma gemiler kiralayarak taahhütlerimi yerine getirdim.

İlk armatörlük faaliyetimiz

Limanlardaki römorkör hizmetlerinin Devlet tekelinde olması nedeniyle çok az sayıda Türk

bayraklı özel römorkörün mevcudiyeti, özellikle yabancı askeri gemi hizmetlerindeki ihtiyaçlarımızı karşılayabilmemiz için römorkör yatırımlarımı yapmaya bizi mecbur bıraktı. Böylelikle ilk armatörlük faaliyetimiz römorkör yatırımlarımızla başladı. 800 HP ile 2400 HP makine gücünde sekiz römorkör yaptırıp işlettik.



Artak-1

Yük gemisi armatörlük faaliyetlerimize yakın arkadaşım, büyüğümüz ve aile dostumuz Celal Ç. Akata ve ortağı Fedon Fındıkoğlu ile birlikte kurduğumuz ve %50 sahibi olduğum Adrasan Denizcilik firmasıyla başladık ve halen devam ediyoruz. İlk yatırımımız 1990'lı yılların sonlarında *"Snowrose"* isimli küçük bir dökme yük gemisi oldu ve o yıllardaki küresel ekonomik kriz nedeniyle ilk girişimimiz başarısız bir şekilde sona erdi.

Daha sonra Adrasan Denizcilik ülkemizdeki ilklerden olan 4509 dwt tonluk *"Adrasan C"* isimli IMO II kimyasal tankeri, tüm dizaynlarını kendisi geliştirerek Çelik Tekne tersanesinde inşa ederek 2000 senesinde küresel denizlerde işletmeye başladı.

Adrasan Denizciliğin kimyasal tanker inşaat faaliyetleri devam etti ve kendi geliştirdiği 100 metre uzunluk ve 5850 dwt kapasiteli inşa ettiği IMO II gemilerden ilkini 2006 senesinde Hollanda'ya ihraç etti. Daha sonra aynı proje daha da geliştirilerek 2ci ve 3cü kardeş gemilerin inşaatları da 2008 ve 2009 senelerinde tamamlanarak Adrasan Denizcilik Ticari İşletmeciliği altında işletilmeye başladı. Denizcilik sektöründe 2000'li yılların başlarında başlayan kriz ortamı gemi inşa faaliyetlerimize ara vermemize neden oldu. Hâlihazırda Adrasan Denizcilik *"Likya C"* isimli kimyasal tankerin ticari işletmeciliğini sürdürmektedir. Denizciliğe olan tutkum, dünya ve yerel konjonktürde ki kaçınılmaz değişimler nedeniyle değişerek devam ediyor. Özelleştirme İdaresi tarafından özelleştirilen Marmaris Limanı ortak girişim gurubu ortaklığımız beş yıl sürdükten sonra sona erdi. Daha sonra TMSF tarafından özelleştirilen Antalya Limanı bizlerin de arasında olduğu üçlü bir konsorsiyum tarafından satın alındı ancak bu ortaklığımız da beş sene sonra sona erdi. Marmaris Adaköy bölgesinde sahibi olduğumuz arazi üzerinde inşaatını tamamladığımız Marmaris Adakoy Marina isimli yat limanımızı 2016 senesinde tamamlayarak hizmete soktuk. Yine bu tesise komşu Adakoy Resort Hotel ve Marina tesisimiz de 2011 senesinden beri otel ve marinacılık hizmeti vermektedir.

Denizcilik bana bir de Fahri diplomatik unvanı almama vesile oldu. 1984 yılında henüz daha Askerlik görevimden bile önce, Antalya körfezi açıklarında fırtınalı bir kış gününde Caba Uno isimli 4000 tonluk İspanyol bayraklı bir kuru yük gemisi makina arızası nedeniyle S.O.S. veriyordu. Sürüklenmekte olan geminin yardımına bir Hollanda gemisi yetişip gemiyi kurtarıp Antalya limanı açıklarına getirip demirletmişti. Ben gemi ile temas kurup yardıma ihtiyacı varsa yardımcı olabileceğimi bildirdim. Kaptan çok memnun oldu ve hemen görüşmek isteyip şirketinin sorunlu olduğunu ve can ve mal emniyetteki açısından acil yardıma ihtiyacı olduğunu bildirdi. Kendilerine hiçbir ön talepte bulunmaksızın yardımda bulunup acenteliklerini üstlendim ve

tüm ihtiyaçlarını yaklaşık üç ay süreyle karşıladım. Henüz iki yaşında olan geminin kreditörü bir İspanyol devlet bankası gemiye el koyup tamir ettirdi ve tüm ödemeleri bana teşekkür edip yaparak geminin hareket etmesini sağladı. Bu olaydan takriben birkaç ay sonra İspanya'nın Ankara büyükelçisi beni Ankara'ya davet edip Fahri konsolosluk teklifinde bulundu. Memnuniyetle kabul ettim ve bu Fahri görevime onurla halen devam etmekteyim.

Denizciliğin ötesinde futbol da benim tutkularımdan bir tanesi. Antalya'da çocukluğumdan beri aşığı olduğum Antalyaspor benim için aynı zamanda bir sosyal sorumluluk hobisi. Dolayısıyla 1990'lı yılların sonlarında yönetim kurulu üyeliği yaptığım Antalyaspor'a 2008 yılında başkan oldum ve başkanlığı gururla beş futbol sezonu başarıyla sürdürdüğüme inanıyorum.

Denizciliğin ötesinde futbol benim bir tutkum



M/T Likya C.

Bu süreçte Ülke futboluna da katkı sağlamak için birçok projede gururla yer aldım. Doğanın korunmasına karşı çok duyarlı olduğumdan daima STK'larda görev aldım. 1993 yılında kurulan Mavi Bayrak - Türkiye Çevre Eğitim Vakfının kurucu üyesi olarak ilk Yönetim Kurulunda Üye olarak hizmet ettim. Ayrıca 1994 senesinde kurulan Turmepa - Deniz Temiz Derneğinin Kurucu Üyesiyim ve uzun seneler Antalya temsilciliğini üstlendim.

2007 senesinde Lloyd's List Shipping Awards tarafından yapılan ödüllendirme seçiminde, Antmarin A.Ş., Türkiye'de Çevre ve Deniz Kirliliği ile Mücadele dalında ödüle layık görüldü.

VEYSEL VARDAL



Veysel Vardal'ın yaşamı hakkında Rize'nin Tarihi ve Tanınmış Şahsiyetlerini yazan eserlerde şöyle bir özet anlatım yapılmıştır; *"Veysel Vardal, 1914 yılında Pazar İlçesinde dünyaya geldi. Babasını Sarıkamış Muharebelerinde kaybederek çok küçük yaşta yetim kaldı. 13 yaşında İstanbul'a giderek hayatının ilk ve tek işi olan gemicilik mesleğine tayfa olarak başladı. Ancak, bitmek tükenmek bilmeyen azmi, mücadelesi onu denizcilik sektörünün en üst kademesine taşıdı ve armatör olmayı başardı. Veysel Vardal 18 Şubat 1997 tarihinde aramızdan ayrılmıştır."*

Veysel Vardal'ın yaşam ve meslek öyküsünü Türk Armatörleri Tarihi için torunu Kaptan Veysel Vardal'dan dinledim. Yine Veysel Vardal'ın kırk yıla yakın çok yakın arkadaşı olmuş ve şirketin genel müdürü olarak hizmet vermiş Hasan Basri Demirci "Veysel Vardal" tanıklığını öyküsünü şöyle anlattı;

Veysel Vardal 1330 veya 1914 tarihinde Rize İli Pazar ilçesi Soğuksu Mahallesi'ndeki baba evinde doğdu. Babası Fevzi Vardal, annesi Emine Vardal idi.

Üç yaşında iken Sarıkamış muharebelerine asker olarak katılan babası Fevzi Vardal'ın şehit düşmesi üzerine yetim kalıyor. Ancak akrabaları vasıtasıyla annesine ve kendilerine sahip çıkılıyor. Akrabalarından Burhan Deval'in babası Hakkı Deval kendilerine yardımcı oluyor.

Veysel Bey, atalarının Vardal Ovası'nda göç ettiklerini söylerdi. Dedesi Miktat Osman Ağa *"Vardali Osman"* olarak tanınırmış.

Çocukluk yılları tüm Karadeniz ahalisinde olduğu üzere yoksulluk içinde geçmiştir. Kız kardeşi Ayşe ve bir de kendisi.. Yakın veya uzak akrabaları arasında Bayraktar ailesi var. Ancak birçok lâkab gibi çok yaygın olan Bayraktar lâkabı nedeniyle günümüzde saygın Bayraktar ailesiyle bir alâkası bulunmamakta. Mesela Şadan Bayraktar ailesi Çayeli'ndendir.

Yine de daha sekiz on yaşlarında iken balıkçılık yapıyor. Tüm gayreti üç beş kuruş kazanıp annesine götürmek. O kadar feragatle çalışıyor ki bir gün tek başına sandalıyla denize açılıyor ve üzerinde nice saatler geçtiği halde kıyıya dönmediği fark ediliyor.

Fırtına çıkmış ve deniz kabarmıştır..Herkes telaşa kapılıyor ve yapılan araştırmalardan hiçbir sonuç alamıyorlar. Gerçekten de sandalı devrilmiş ve küçük Veysel Vardal Karadeniz'de tek başına yaşam mücadelesi vermeye başlamıştır. On saat denize suyun üstünde kalmayı başarıyor ve sonunda dalgalar kendisini kayalıklara atıyor. Artık yaşamından ümidi kestikleri bir sırada bir rastlantı sonucu sahile inen kayalıklarda bitap halde buluyorlar.. Bu felaket dönüm noktası olmuştur.

Veysel Vardal annesine müthiş bir sevgiyle bağlıydı. Babasının şehit düşmesi, onu annesine daha da bağlamıştı. Çocuk yaşında hayatın bu şekilde devam edemeyeceğini görüyor. Sonunda bulundukları yörede hayatın idamesine imkan olmadığını görerek 13 yaşında sırtına yatağı yorganı alıp İstanbul'a geliyor. 1927 yılında İstanbul'da Koca Mustafa Paşa ve Ayvansaray'la başlıyor ve daha sonra Balat taraflarında bir yere yerleşmeye

çalışıyor. Memleket zaten I. Dünya Harbi'nin yıkıntılarından ve İstiklal Savaşı'nın nice canları bahasına kazanılmasından sonraki zor günleri geriye atmaya çalışmaktadır. Bu yıllar son derece zor yıllardır.

Veysel Vardal otuz küsur sene Yağ Kapanı'ndan mavnalar, yelkenli motorlu ahşap teknelerde önce tayda olarak, sonra kaptan olarak ekmeğini denizden çıkarmaya adıyor kendini.

Zamanla Beşiktaş Barbaros Bulvarı civarında Yıldız Sineması'ın karşısında olan bir eve yerleşiyorlar. Oğlu Barbaros Hayrettin Vardal da denize açılmıştır ve uzun zamanlar hayat mücadelesine denizde devam ettiğinden eve öyle kolay gelememektedir.


Yan sahifede fotoğrafı yapışık

1330 doğumlu Ahmed Reşit Oğlu

Veysel Vardal'a

(Gemi adamlarının yeterliği ve sayısı Hakkında Nizamname) gereğince

Kıyı Kaptanlığı

Yeterlik belgesi verilmiştir.

(Örnek: 10)

ULAŞTIRMA BAKANI

Veysel Vardal'ın Kıyı Kaptanlığı Yeterlik Belgesi.

1950'lerde yine Balat'lı bir tüccar olan Mehmet Kasar'la ortak 1878 inşa *"Tayyar"* [54]isimli bir gemiyi satın alıyorlar. Ancak bu gemi hurdaya çıkartılmış. Veysel Vardal gemiyi satın aldığı sırada bu gemi 72 yaşındadır ve artık ömrünü çoktan tamamlamış haldedir. Aslında bu gemi İngiliz Donanması için ikmal gemisi olarak inşa edilmiş. Hantalzâde Tayyar Kaptan'ın satın aldığı 1928'den demektir ki 1950'ye kadar çalıştırılmış ve ömrünü tamamlamış.

Nebati Yağ taşımacılığı gerçekleştiriyor

Tamamiyle hurda haldeki bu gemiyi yeniden denize döndüren Veysel Vardal olmuştur. Bu geminin hikayesi de çok önemlidir. Zira o yıllarda nasıl gazyağı tenekelerde tanıyorsa, nebati yağlar da yekenlilerle veya genel yük gemilerde fıçılarda taşınırdı.Veysel Vardal nebati yağ taşımasını Türkiye'de ilk defa tanklarda taşımasını gerçekleştirmiş bir armatördür.

Türkiye'de nebati yağ konusu hep yabancıların elindeydi. 1950 yılı civarında Unilever'in temsilcileri Uzak Doğu'ya uçakla seyahat ederken İstanbul üzerinde uçak arıza yapar ve İstanbul'a iner.. Uçağın onarımı süresinde Unilever yetkilileri Bakırköy civarında bir ara dolaşmaya çıkmışlar. Tesadüfen de semt pazarı kuruluymuş.. Pazarda dikkatlerini çeken hep hayvani yağlar olmuş. Margarin tipi yağ olmadığını fark etmişler.[55]

Unilever'in Türkiye'deki tarihi 1953 yılına kadar gider. Unilever'in Bakırköy'de kurulmasıyla Veysel Vardal gemisinde çok önemli bir tadilatı gerçekleştiriyor; genel yük gemisi iken ambarının bir kısmını tank haline getiriyor. Böylece nebati yağ tankeri kav-

54) *M/S Tayyar- 1878 Leith, Ramage & Ferguson inşa 388 grt. buharlı* yük gemisi.*2 Genişlemeli buhar makinesi 85 nhp* güç üretmekte olan geminin ilk adı "Albatros". *1928'de Hantalzâde Tayyar Kaptan satın alıyor ve "Tayyar" adını veriyor. 1941'de Varlık Vergisi uygulamaları sırasında borçlarından dlayı* Türkiye Cumhuriyeti Münakalât Vekaleti Devlet Denizyolları ve Limanları İşletmeleri Umum Müdürlüğü'ne devrediliyor. Ge*minin adı değiştirilmiyor.(Osman* Öndeş- *Türk Armatörleri Tarihi C-II ve C-III)*

55) *Unilever'in* Türkiye'*deki 64 yıllık yolculuğunun başından beri var olan Sana, 1953 yılında Türk tüketicisi ile tanıştı.(Kaynak- Unilever)*

ramında bir gemi ortaya çıkıyor. Bu tankerin yarı ambarında yine fıçılarla nebati yağ taşınırken, tank kısmında da dökme olarak taşıma başlıyor.



Veysel Vardal nebati yağ tankeri denize inmek üzere.

1966'ya kadar böyle devam eder. Veysel Vardal o sene *"Hira"* ismini verdiği bir gemiyi kızağa koyar. Hasköy tersanesinde bir tanker inşaasına böylece karar vermiştir.

Torunu Kaptan Veysel Vardal, dedesinin anlattığı anısını şöyle nakletmiştir; "Dedem yoksulluk kadar, yaşadığı yörede öğrenim imkanlarının azlığından hatta yokluğundan dlayı okuyamamıştı. Fakat kendi başına okumayı öğrenmişti. Resmen bir okuma tutkunu idi. Bulduğu kitapları alır ve okumaya çok önem verirdi. Odasında hayli fazla sayıda kitabın olduğu kitap rafı olmuştu.

Dedem bir sabah uyandığında eşiyle sohbet ederken; *'Hanım hayırlar olsun. Rüyamda Hira Dağını gördüm. Bana bir ses 'Hira Dağı efsanesi' anlattı.*

Rüyamın çok etkisinde kaldım. Yücelerden gel*en bu sesin peşinde Hira Dağı'nda 610 yılı Ramazan Ayı Kadir Gecesi Peygamberimizin yaşadıklarını huşu içinde yüreğimde hissettim.*

Hanım, sen de ben de tüm Karadeniz insanının maruz kaldığı yoksulluklar *içersinde çok* sıkıntılardan geldik. Ben de *doğ*ru dürüst okuyamadım. Bu e*fsanede anlatılanlar bize Okumanın ne denli önemli olduğunu işaret etmekte. Bize imânın, inanmanın yolunu göstermekte."der* şöyle devam eder; *"Allah bize bir gün nasip ederse inşa ettirece-*

ğim gemime Hira adını vereceğim. Bize yol gösterecek, istikb*alimiz olacak!*"

Nitekim Veysel Vardal 1966'da Ayvansaray'de Ayhan İpek Tersanesi'nde inşa ettireceği tankere "Hira" adını vermiştir. Yakın ahbabı Ali Riza Mete Bey Hira dağından kendisine bir taş parçası getirmiştir ki, bu taş şirkette muhafaza edilmektedir. Bu gemi iki buçuk milyon liraya mal olmuştur. Diğer kısmını da eşten dosttan borç almıştır. Bu rüyasını ve kararını kardeşlerine de anlatmıştır. Yarısı Unilever firması tarafından teşvik amaçlı kira avansı olarak verilmiştir. Bu rüyasını ve kararını çevresinede antlatmıştır. Hira tankeri böyle inşa edilmiştir.



Veysel Vardal gördüğü bir rüya sonucu "Hira" adını verdiği gemisinin önünde. 1969 senesinde Mersin limanı

Veysel Vardal makine ve güverte konularında ehliyete sahipti. Uzun seneler takalarda kaptanlık yapmıştır. Bu takalarla tüm Karadeniz ve Akdeniz limanlarına kadar yük taşıdığı olmuştur. Böylesine gözü pek ve güçlü bir denizciydi.

Hira tankerinin betirdiği bereket

Hira tankeri çok bereket getirmiştir. Bu gemi zamanla başka bir şirkete satılmıştır ve alan firma bu geminin adını değiştirmemiştir.

Bu gemiyi inşa etmek için 500.000 lirasını Unilever şirketi vermiş. Gemi 2.5 milyon liraya mâl olmuştur. Veysel Vardal'ın yeterli parası olmadığından kalan kısmını armatör arkadaşları borç olarak vermişlerdir. Böylece 1978 yılına kadar borçlar ödeniyor ve bir sermaye de doğmaya başlıyor.

O sene Rumeli Kavağı'ndaki tersanede *"Kaptan Veysel Vardal"* tankerinin inşaasına karar verilerek kızağa konuldu. 22 Ekim 1978'de bu gemi sefere gitti. Tam 28 milyon liraya mal olmuştu. Bu gemi inşa edilirken torunu Veysel Vardal dünyaya gelmişti ki adını Kaptan Veysel Vardal olarak nüfus cüzdanına yazdırttı.

Bu gemiyi inşa edebilmek için 10 milyon lira öz sermayesi vardı. O zamanki İstanbul Bankası'ndan da 18 milyon lira kredi aldı.

1978 ve 1990 yılları arasında inşa ettirdiği Üç gemiyi sıvı dökme kimyasal ve petrokimya ürünlerini taşımalarında kullandı.

1990 senelerinin başında Türkiye'de yağ tüketim miktarı 800.000 ilâ 1 milyon ton arasına yükseldi. Bu gelişen pazarı gördü ve gemilerini bu pazara yönlendirdi. senelik 300.000 tonluk taşımasını Veysel Vardal gemiciliğe ait tankerle yaptı.

Nebati yağ konusunda durmadan araştırmalar yapardı. Hangi lkelerden nebati yağ üretimi olduğunu, hangi limanlar arasında ne tip tankerlerle taşıma yapıldığını derinliğine incelerdi.



(Soldan) Kaptan Veysel Vardal'ın babası Barbaros Hayrettin Vardal, annesinin babası Niyazi Beşikçi, dedesi Veysel Vardal, amcası Mithat Vardal.

Hayat felsefesi, hep gelecek kuşaklara dönüktü; "Doğrudan vazgeçmeyin. Doğruluğun sahibi Allah'tır" derdi. Çocuklarına ve torunlarına nasihat ederken "Kaplumbağa

gibi sağlam, yavaş, ama sağlam ilerleyiniz. Çatıyı yapmadan evvel temeli sağlam tutunuz. derdi.

Tekbaşına olan bir insandı. Mücadelisini tek başına yaptı.

Veysel Vardal'ın Barbaros Hayrettin Vardal ve Mithat Vardal isimlerini verdiği iki erkek evladı oldu. Beş de kızı olmuştur; Kızları Zehra, Müberra,Suna, Tülay, Fatma'dır.



(Soldan) Kaptan Veysel Vardal'ın annesi Aysel Vardal, dedesi Veysel Vardal, ablası Özlem Vardal Demirsan,(Önde) Kaptan Veysel Vardal.

"Kaptan Veysel Vardal" gemisinden sonra 1982'de Haliç'teki Dearsan Tersanesi'nde adı *"Kaptan Barbaros I"* olan tankerin inşaasına başlanıldı. Bu gemi 125 milyon liraya mal oldu. Bu gemi sadece öz sermayeyle gemi meydana geldi. Bureau Veritas'ın başındaki Turgut Giray'ın yardımı asla unutulmaz.

Gemiler çalışırken Türkiye'de yağ tüketimi de artmaktaydı. Güney'de pamuk yağı, kuzeyde ay çiçeği yağı üretilmekteydi. Böylece kuzeyden güneye ve dönüş rotasında da bu kez pamuk yağı yüklü olarak gemiler devamlı seferler yapar hale gelmişlerdi.

Gemi inşaatına yöneliyor

Veysel Vardal o tarihlerde yeniden gemi inşaatına karar verdi. Bu kararını derhal uygulamaya koydu. Böylece ilk defa Hidrodinamik Tersanesi'nde 2,300 dwt'luk bir tanker inşaatına başlanıldı.

Otuz altı ayda tanker inşa edildi. Bu gemi için Denizcilik Bankası'ndan kredi kullanılmıştı. Bu tankere *"Mithat Vardal"* adı verildi.

O yılların önemli tüccarlarından Mori Kohen ile tanıştı ve Mithat Vardal gemisini yurtdışına kiraya verdi.



Tuzla'da üç Vardal tankeri inşa edilmekte. Tarih- 17 Eylül 1992.

1989 Ekim ayında bir tanker inşaatına daha karar verdi. Tuzla'da ortağı olduğu İyideniz Tersanesi'nde inşa edilen bu gemiye *" Veysel Vardal"* adını verdi. Bu gemi kırk ayda 4.2 milyon dolara mal oldu. 1993 senesinde hizmete girdi.

Çok sevdiği Kilyos'ta sahile yakın bir yerde ev inşa ettirmişti. Torunu Kaptan Veysel Vardal'ı çok sever, hep yanında olmasını isterdi. Bir çiftlik kurmuştu. Haftada biri iki gününü Kilyos'ta geçirirdi. Çok sağlıklı olmasına rağmen Kilyos'ta aniden rahatsızlandı ve 8 Şubat 1997 günü kalp krizi sonucu istanbulda vefat etti.

KAPTAN VEYSEL VARDAL



Kaptan Veysel Vardal
Fotoğraf : Sevim Tarhan Atasoy

Kaptan Veysel Vardal babasıyla ve annesiyle Beşiktaş Barbaros Bulvarı civarında Yıldız Sineması'ın karşısında olan dedesine ait ayni evde yaşadıklarını anlatarak şöyle devam etmiştir; "Ben üç kadeşimle birlikte 1978'e kadar ayni evde yaşadım. Babam hep denizdeydi. Babaannem de İzmir'deydi.

Dedem özellikle çocukların iyi eğitim almasını ister ve bunu özlem olarak dile getirirdi. Kendi gerek yoksulluktan ve gerekse çocukluk yıllarının geçtiği Pazar nahiyesi çevresinde okulların yetersizliğinden dolayı okumaktan mahrum kalışını asla kabullenmek istemezdi. Çocukların ayni sıkıntılara maruz kalmamaları için de hep okul yaptırmak istemiştir.

Çocuklarının ve torunları olarak bizlerin nasıl bir eğitim aldığımızı veya nerelerde okumamız gerektiğini yakından takip eder ve daima destek olurdu. Zor zamanlarında bile eğitimi lüks olarak görmedi ve eğitime yapılacak harcamaları asla lüks olarak görmedi. Torunlarının en iyi okullarda ve üniversitelerde okumasını destekledi.

Tüm yokluklarla mücadele ederek, bitmek tükenmek bilmeyen azmi, mücadelesi onu Türk denizcilik dünyasında onu yukarılara taşıdı ve armatör olmayı başardı.

Dedem neredeyse soluk almamacasına geçen yıllarında daima hayır ve hasenat işlerini yapmayı vicdani görev saydı.



Veysel Vardal, Vali Nevzat Ayaz ile Veysel Vardal Görme Engelliler Okulunun açılış töreninde

Okul yaptırmak onun hayallerinden biriydi. İstanbul Valisi Nevzat Ayaz Bey'e okul yaptırmak üzere yaptığı müracaatı sırasında Vali Bey İstinye'de son derece perişan halde olan Görme Engelliler Okulu'nun yerine Kilyos'a bu okulun yapılmasının uygun olacağını önermiştir. Dedem, bu nedenledir ki Kilyos-Sarıyer'de mevcut olan Görme Engelliler Okulu'nu adeta yeni baştan inşa etmekle kalmadı, her türlü ihtiyaçlarını da karşılayarak 1986 yılında eğitime açılmasını gerçekleştirdi. Bu okula "Veysel Vardal Görme Engelli-

ler Okulu" adı verilmiştir. Yine doğduğu Rize'nin Pazar İlçesinde 1996 yılında inşasına niyetlendiği ilköğretim okulu Şubat 1997'deki vefatından sonra 1998 senesinde oğulları tarafından "Veysel Vardal İlköğretim Okulu" inşa ettirildi.

Görme Engelliler Okulu'nun eğitim seviyesinin korunması ve öğrencilerin barınması ve eğitim ihtiyaçlarının kesintisiz karşılanması yanında görme engelli öğrencileri eğitmek ve topluma kazandırmaya yönelik çalışmalar yapmak maksadıyla 1995 yılında "Görme Engelliler Vakfı"nı kurdu.

Dedemin 60'lı yıllarına dönersek; 1960'da Arnavutköy'e taşınılmıştır. Dedem bir ara Narlıdere'de çok güzel bir yer alıyor. Hira gemisi çoğunluk İzmir limanı bağlantılı çalıştığı yıllarda Dedem ve çocukları Narlıdere'de oturmuşlardır.

Ben 30 Mart 1978'de İstanbul'da Beşiktaş'ta Sinan Paşa mahallesindeki evimizde dünyaya geldim. Babam Barbaros Hayrettin Vardal, annem Aysel Vardal.

Dedemle on üç on dört sene ayni evde ve daha sonra 20 yaşıma kadar Yıldız Mahallesi'ndeki evimizde oturmuşuzdur.

Önce Zincirlikuyu'daki Özel Işıl Anaokulu'na devam ettim. Sonra İlk okulu Tarabya'da Özel Dost İlk Okulu'nda okudum. Orta okula ve liseye İstek Vakfı Anadolu Lisesi'nde devam ettim. Liseden sonra iki sene Bilkent Üniversitesi'nde yabancı dil olarak İngilizce öğrenimi gördüm. Bir sene de uygulamalı Muhasebe bölümünde okudum.

Mezuniyetten sonra İngiltere'ye Plymouth'a gittim. Plymouth University Maritime Business & Logistics dallarından mezun oldum.

Benim zamanımda Kaşif Kalkavan amcamızın dört torunu da ayni üniversitede okumuşlardır.

1998'de girdiğim bu üniversiteden 2002'de mezun oldum. Ayni sene babamla amcam Mithat Vardal yetkileri bana devrettiler ve 2004'te şirketin hemen çoğunluk yükümlülükleri üstlenir oldum.

Yeni bir vizyonla yurtdışı ayaklı projelere yöneldim

Ayni sene uluslararası denizlerde çalışmaya odaklı olarak yurtdışı ayaklı yeni projelere başladım. Amacım sadece nebatı yağ tankerinden de öteye giderek kimyasal tankerlere dönüşmekti. O güne kadar parlayıcı, patlayıcı, yanıcı olmayan ve kimyevi hiçbir karışım içermeyen malları taşırdık. Halbuki benim görüşüm çok daha farklı idi. Yurtdışı ayaklı beş proje hazırlattım.

Vizyonum değişikti;Vakıa biz Petrol Ofisi'ne senelerce ayar yakıt taşımış ve ödüller almıştır. O yıllarda Karaköy'de Necati Bey Caddesi'nde Mutuk Han'da idik.

Beş tankerimize karşılık, nebati yağ taşıma kapasitesinin dolma noktasına yaklaştığını görüyordum. Buna karşılık Avrupa'da Atlantik'te ve Kuzey Denizinde, Baltık'ta Batı Akdeniz'de "Çevre Kirliliğini Önleme" yaptırımları süratle artmaktaydı ve kısa deniz ta-

şımalarına büyük vergi kolaylıkları getirilmekteydi. Buradaki temel amaç, kara yollarındaki trafik yoğunluğunu azaltmak, egzost gazlarının neden olduğu hava kirliliği oranını düşürmek, güvenliği artırmak, kara nakliyeciliğinin önüne kesmek ve "Short Sea- Kısa Deniz" başlığı altında yakın limanlar arasındaki deniz taşımacılığını teşvik etmekti.

2002 yılında mezun olduktan sonra Avrupa'daki deniz taşımacılığının gelişeceğini görerek, teknoloji ağırlıklı gemilere yöneldim. Halen Avrupanın "Major Oil Companies" dediğimiz en büyük şirketlerinin uygunluk belgelerini alarak uluslararası sularda taşımacılık yapmaktayız.



M/T Varkan Marmara.

Ben tüm çalışmalarımda bu şartlara uygunluk projeleri hayata geçirdim. En ileri mühendislik firmalarıyla çalıştık. Gemi inşa ederken daha çok yerli mal kullanmaya, değeri daha yüksek milli üretimlere öncelik verdik.

"Süreyya Vardal", "Fevzi Vardal", "Barbaros Vardal", "Reha Vardal" ve "Uluç Vardal" olarak beş gemilik projeye başladık. *"Uluç Vardal"* projesini 2008'de patlak veren küresel kriz nedeniyle askıya aldık.

İnşa ettiğimiz ilk gemi olan Süreyya Vardal'ı 2007'de bir Rus denizcilik firmasına sattık. Son üç gemimizi*"Varkan II"* , *"Varkan Marmara "* ve *"Varkan Akdeniz"* olarak isimlendirdik ve 2009'dan başlayarak gemileri Varkan Management - Varkan Gemi İşletmeciliği bünyesinde topladık.

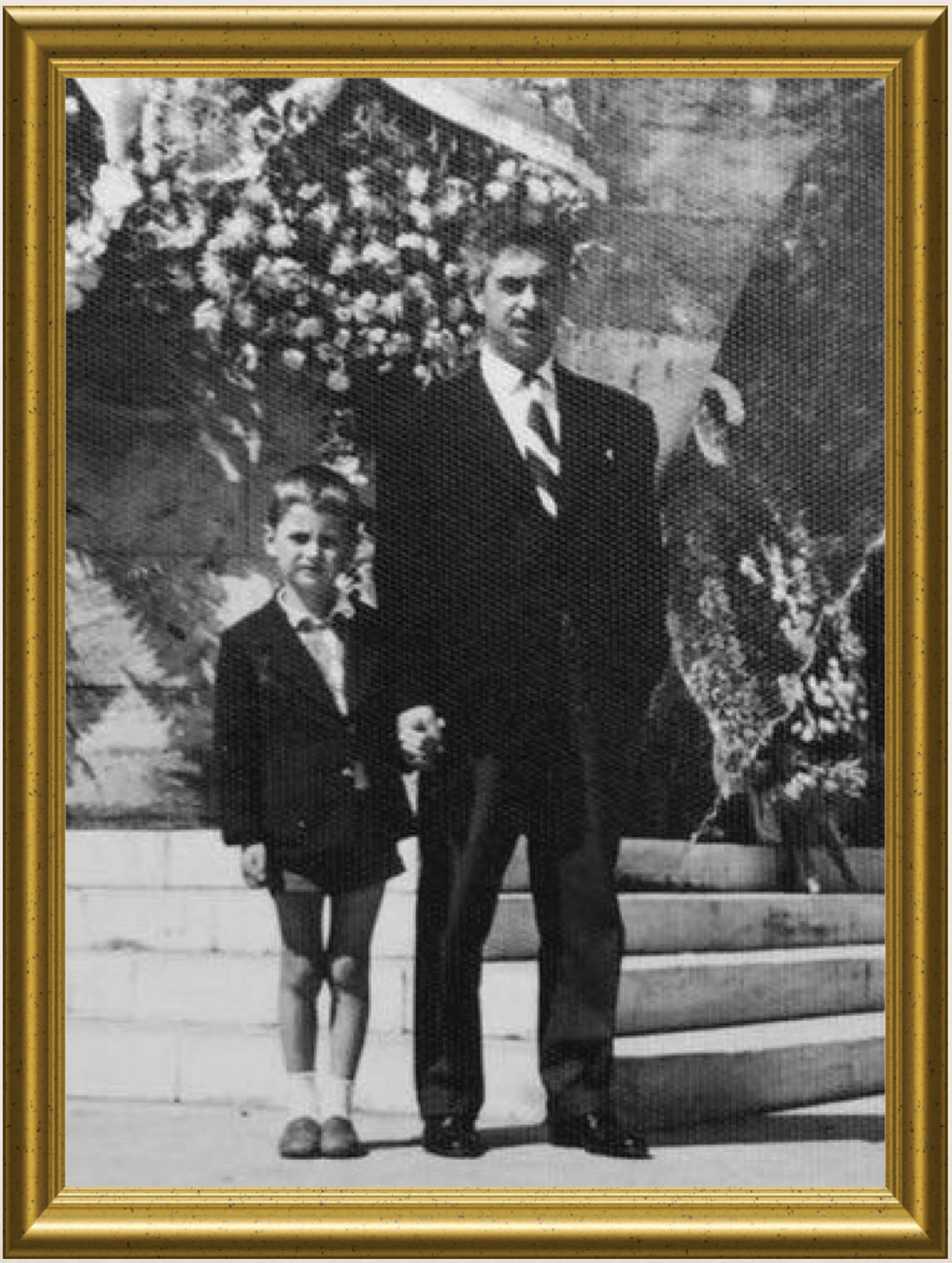
"Varkan Marmara" ve *"Varkan Akdeniz"* adını verdiğimiz gemimizi ortak olduğumuz yabancı firmayla beraber Malta bayraklı olarak dış sularda çalıştırmaktayız. Bu projelerle beraber yeni bir pazara açılmış olduk. Danimarka, Hollanda, İsveç, Norveç, Fransa gibi ve benzer pazarlarla rekabet hale geldik. *"Varkan II"* ve *"Varkan Marmara"* Türk bayraklı olarak Hollanda ve Danimarka'da uzun vadeli kontratlarla kiralanmış olarak Avrupa'da çalışmaktadırlar.



M/T Fevzi Vardal

Ablam Özlem Vardal Demirsan, Ben Kaptan Veysel Vardal, Sinem Vardal Yücelen, Miray Vardal olmak üzere dört kardeşiz. 2006 yılında evlendim; Eşim Sıla Vardal. Oğlumuzun adı Barboros Uluç Vardal Kızımızın adı Minel Vardal.

RIZA KULAÇOĞLU - AHMET KULAÇOĞLU



Ahmet Kulaçoğlu çocukluk yıllarında , babası Rıza Kulaçoğlu ile.

Ahmet Kulaçoğlu'nun baba tarafı Trabzon Sürmene'dir. Aile kökeni Hazar Denizi'nin güneyinde bulunan Kalaç aşiretine kadar gitmektedir. Ahmet Kulaçoğlu aslında bir göç söz konusu olmadığını belirterek şöyle anlatmıştır; Ticari ilişkiler dolayısı ile Erzurum da iş(ler) kurulmuş. Dedem Hasan Fehmi Kulaçzâde kumaş tüccarlığı işini Erzurum'da başlatmış. Haminnem Vesile Hanım.

Büyük dedem ise Sürmenede bir 'vapur acentesi' imiş. Babam Rıza Kulaçoğlu'nu eğitim için İstanbul'a göndermişler. O yıllarda Yeniköy Vapur İskelesi sokağındaki bir evde oturmuş.



Ahmet Kulaçoğlu

Annem aile kökleri Kırım Tatarlarından olup, çok seneler öncesinde İstanbul'a yerleşmiş olan Tonguç ailesini kızı Nimet Hanım'la İstanbul'da tanışmışlar. Babam eğitimini tamamladıktan sonra evlenmişler. Ancak yaptığı sanayi yatırımları ve diğer ticaret işleri nedeniyle Erzurum'a yerleşiyorlar.

Babam ve annem 1957'de ablamın High School İngiliz kız orta okulunu kazanması ile evini İstanbul'a taşıyor ve Taksim talimhanede Kampar Mercedes yedek parça ithalatına başlıyor. Ancak, Emirgan'da komşumuz olan Ali İpar'ın sahibi olduğu Sütlüce'deki Gesan (Halen Rahmi Koç Müzesi'nin yeri) Tersanesi'nin müdürü vasıtası ile 1,000 dwt. tonluk bir kosteri devlet teşviği ve Denizbank kredisi ile 1967 de omurgasını koyup 1970 senesinde sefere çıkarıyor. Bu tersanede rahmetli Ziya Kalkava'nın "Kalkavan" ve Deval' lerin "Orhan Deval" gemileri de inşa edilmiştir.

Ben 20 Haziran 1952 tarihinde İstanbul'da dünyaya geldim. İlkokulu ve ortaokulu Emirgan'da, liseyi ise 1970'da Sarıyer Lisesi'nde tamamladım. Lise yıllarımda babama tersanede yardımcı olmuşumdur. 1975'de London Guildhall University (Halen London Metropolitan University) - City of London Polytechnic gemi işletme bölümünü bitirdikten sonra babamın yanında göreve başladım. Babam ayni sene geminin kredi borçlarını tamamiyle ödemiş oldu.

Denizcilik aileden gelen bir meslek.

Fakat 1979'da bir ekonomik kriz başladı. Bunun üzerine babam gemisi satma kararı aldı. Karaköy Veli Alemdar Han 611 No.'daki ofisini ve telefonlarını bana bırakarak faal çalışma hayatından çekildi. Bu tarihten itibaren sağlık nedenleri ile de çalışma yaşamına son erdi.

"Kulaçoğlu" kosterinin Haliç'te inşaası ve işletilmesi akademik birikimlerimin uygulamaya dönüşmesinde önemli bir etken olmuştur. Bu süreçlerde tersane, klas, liman, personel ilişkilerinin işletmeciliğin temel unsurları olduğunu öğrendim. 'Broker' lik yeni bir kavramdı. Bu alanda ilklerden olmanın fırsatları piyasada kendi ismimi duyurmamı sağladı. İthalat ve ihracat alanlarında brokerlik ile başlayıp kısa sürede o zaman gelen kapıdan kapıya teslim tarzında lojistik hizmetlerini geliştirdim. Turgut Özal'ın başbakan olmasıyla ihracat seferberliği yaşandı. Türk müteahhitler Kuzey Afrika ağırlıklı inşaat taahhütleri aldılar. Dış Ticaret Sermaye Şirketleri ortaya çıkmaya başladı.Meydana gelen gelişmeler benim düzenli hat işletmeciliği yapmamı sağladı. Kısa zamanda kiraladığım gemilerimin sayısı 12'yi buldu. Koşullar çok olumluydu ve biz de başarılarımızı daha ilerilere taşıdık.

Armatörlüğe adım

90'lı yılların başlarında iki gemi satın alarak ayni zamanda kendi gemilerimizle hizmet vermeye başladık. 'Line - Düzenli Hat' işletmeciliği tam anlamıyla ilgi görmeye başlamış ve Türk armatörleri tarafından da önemsenmekteydi. Bu gelişmeler yerli ve yabancı armatörlük şirketleri arasında ciddi bir rekabet de neden oluyordu.



1984 inşa 2,683 gt. ve 3,908 dwt. M/V Burakbey (Ex-Kerstin-2003; Ex-Alexander Gabriel- 2005 2008 Haziran sonrası M/V Meryem Kocabaş.) Kaynak: Ahmet Kulaçoğlu arşivi.

1995'de ben de böyle bir gemi inşa ettirmeye karar verdim; artık ufuklarımız genişlemeliydi. Bu gemilerden birincisini 1997 yılında sefere çıkardım. Ancak hiç hesaba almadığımız bir durumla karşılaştım; Türkiye'de patlak veren politik istikrarsızlık, dışarıda komşularımız ve özellikle ihracat yaptığımız ve bizim de hattımızı kurduğumuz Kuzey Afrika ülkeleri ile arasını ticari anlamda bozmaya, pazarlarını Avrupalılara kaptırmaya başlamıştı. Neticede şu oldu: Türkiye'nin ihracat pazarları Avrupalıların eline geçti!

Bu süreçte dünyada sadece 30 adet eşi bulunan BV klaslı bir gemiyi kendi bilgi ve becerimle inşa ettirerek sefere çıkarmıştım. Ama iş yoktu, ihracat yoktu. Aslında, tüm yumurtaları bir sepete koymak kararıyla son 15 yılın istatistiklerine bakarak böyle bir yatırıma girmiştim. Bu teknoloji harikası sayılabilecek gemiyi 2000 'de Amerikalılar bizden Okyanuslarda kablo döşeme işi için satın almak istediler. % 40 kârla gemiyi Amerikalılara sattım.

Tipik bir Anglosakson düzeni ile karşılaştım ve günlüğü 50.000 US Dolar olan beş yıllık time charter kontratını bize vermediler. Gemiyi İngilizlere devrederek, işi de onlara verdiler. 2000 yılında konteyner kiralama işi yaptım. 2001'de tekrar yeni şartlar ve yeni bir tarzda yapılanarak gemicilikte ilerlemeye devam ettim; Satın aldığım 3,900 dwt civarı üç gemi ve bir mini bulker gemiyle 2008 krizine kadar devam ettim.

Yılların birikimi ile oluşmuş yurtdışı ve yurtiçi kiracılarımız ile işlerimize devam ettik. Onların potansiyelleri arttıkça bizim ki de yükselmeye devam etmektedir. Şu an 80'li yılların gemileri artık devre dışı kaldığı için, o günlerde 96 yılı yapımı NK klasında 'Prime Ship Hull' notasyonlu bir gemi satın aldım. Bundan sonraki hedeflerim arasında birinci olarak "Handysize" gemilere geçmek vardır. Gemi inşaatına ise gelecek 50 yılın tek mesleğidir diye bakıyorum. Tüm bu işlerin paralelinde yat tasarımı, inşa ve kiralama konusunda önemli işler yaptığımı söyleyebilirim.

Gemi sahibi olmak yerine yıllar üzerine oluşmuş müşteri portföyümüzü kiraladığımız gemiler ile sürdürmek durumundayız. Ayrıca bilgi birikimimizin deniz ticareti alanında olması sayesinde Southampton Solent BSc mezunu oğlum Burak Kulaçoğlu ile yatçılık alanında yatırımlar yapmaktayız. Kızım Deniz Kulaçoğlu (Boston BSc.) ise altı yıl bizimle çalışmasından sonra bir gemimizin batışı ve 6 şehidimiz üzerine karşılaştığı üzüntüler nedeniyle karada bir iş tercih etti.

İZZET AKOSMAN- AHMET AKOSMAN

"Akbel" isimli şilepten hareket ederek yaptığım araştırmada bu geminin ilk sahibi olan Dedezâde Mehmet Sırrı Bey'den sonraki armatörü Ahmet Akosman ismine ulaştım. Akosman soyadı ise devrinin tanınmış müteşebbisi ve sanayicisi İzzet Akosman'a yönlendirdi. Metni ilk safhada İzzet Akosman ismi üzerinde değerlendirmiştim. Fakat ailenin günümüzdeki mensuplarına ulaşabilmek için çalışmalarımı sürdürdüm ve tespit ettiğim ilk isim olan Mimar Sina Akosman'a mesaj gönderdim. Akosman maddesinin kapıları bu görüşmeden sonra açılmaya başlandı.



İzzet Akosman

Sinan Akosman

Sinan Akosman 1989 yılında kurduğu Alfa Mimarlık tasarımda ve inovasyonda geleceğe yönelik çalışmalar yapmayı hedef olarak belirliyor ve ev, ofis ve deniz araçları iç mimarisi tasarımı ve uygulaması alanında hizmetler veriyor. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı adına inşa edilmiş Heybeliada ve Büyükada fırkateynleri gibi Türk özel sektör tersanelerinden inşa edilmiş onlarca gemide Alfa Mimarlık çalışması yer almakta. Babası Mehmet Uğur Akosman, dedesi İzzet Akosman, büyük dedesi Akosmanzâde Hüseyin İzzet'dir. Akosman ailesinin armatörlüğe yönelmesinin ilk kaynağı Akosmanzâde Hüseyin İzzet Bey'dir.

İzzet Akosman

Akosmanzâde Hüseyin İzzet Bey ile Zişan Hanımın ikisi kız, iki erkek dört çocuğu oldu. Erkek çocukları İzzet Akosman ve Ahmet Akosman'dır. İzzet Akosman 5 Mart 1897 tarihinde Afyonkarahisar'da dünyaya geldi. İlköğrenimini Afyonkarahisar'da, orta öğrenimini Selanik'te, Yüksek öğrenimini ise İsviçre'de tamamladı. 1919'da yurda döndükten sonra Akosmanlar'ın Afyonkarahisar, İzmir ve İstanbul'da ticari firmalarında iş hayatına başladı. Cumhuriyetin ilk yıllarında bu firmalar, ülke genelinde örnek ticarethaneler olarak dikkati çekti.



Akbel'in köprüüstünde; sağdan üçüncü açık renk pardesülü fötr şapkalı olan İzzet Akosman, solundaki Kaptan Kâmil Öngüt'tür.

1924'de İstanbul Menkul Kıymetler Borsasının kurulmasına önderlik eden İzzet Akosman, bu kuruluşun ve aynı yıllarda İstanbul Ticaret ve Sanayi Odasının yönetim kurulu üyeliklerinde bulunmuştur. 1927 yılında yapılan III. Dönem Milletvekilliği seçimlerinde Afyonkarahisar Mebusu olarak TBMM'ne giren İzzet Akosman'ın bu görevi tam dört dönem devam etmiş ve 1943 yılında sona ermiştir.

1931'de Türk ve Belçika sermayeleri ile, madeni eşya ve galvanizli saç, yol kürekleri, her türlü çelik tel ve özel çivi imalâtında çalışmak üzere kurulan Türmasan - Türkiye Madeni Sanayi A.Ş.'ye katıldı ve şirketin İdare Meclisi Reisi olmak suretiyle sanayi alanında da faaliyet göstermeye başladı. 1935'de otomobil, kamyon, yedek parça ve hırdavat ithalatı ve ticareti ile iştigal etmek üzere Otokom Hüseyin İzzet Akosman ve Oğulları Koll.Şti.'ni tesis etti. 1937'de Türmasan ortakları ile birlikte Tegenso Ltd. şirketini kuran İzzet Akosman'ın Pirelli lastiklerinin Türkiye mümessili olması ise, yöneticilerine memleketimizde lastik sanayii kurulması ilhamını vermiştir. 1959'da gerçekleştirilen bu düşünce ile uluslararası Pirelli Grubu ve başta Türkiye İş Bankası olmak üzere Koç, Tegenso gibi Türk sermaye grupları 1960 yılında Türk Pirelli'yi yaratmışlardır. Bu önemli projeyi gerçekleştirenlerin başında gelen İzzet Akosman Pirelli'nin önce İdare Meclisi Reis Vekili, sonra İdare Meclisi Reisi olmuş ve bu görev aralıksız, vefatına kadar devam etmiştir.

İzzet Akosman ve Güzin Akosman ailesinin; Mehmet Uğur Akosman, Sahip Akosman ve Eser Korkmaz isimli üç çocukları vardı.Çok sayıda sosyal ve ticari-sanayi kuruluşlarının üyesi, yönetim kurulu üyesi veya başkanı olarak, çok yönlü bir hayat sürdüren İzzet Akosman, 2 Ekim 1973 tarihinde İstanbul'da vefat etmiştir. Cenazesi 3 Mart 1973 günü Teşvikiye Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Rumelihisarı'ndaki aile kabristanına defnedildi.

Defter-i Hakanî Müdürü Muhtar Bey ve Sıdıka Hanım'ın kızı olan eşi Güzin Akosman, 27 Mart 1978 Pazartesi günü vefat etti. Cenazesi 28 Mart 1978 Salı günü Teşvikiye Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Rumelihisarı'ndaki aile kabristanına defnedildi.

Mehmet Uğur Akosman 4 Ocak 1991 Cuma günü vefat etti. Cenazesi 6 Ocak 1991 Pazar günü Teşvikiye Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Aşiyan mezarlığında defnedildi.



Ahmet Akosman

Ahmet Akosman

Sicil kayıtlarında Akosman Vapurculuk adına, *"Akbel"*, *"Ayten"-Ex-Akbel"*, *"Akar"* ve *"Akcin"* gemilerinin armatörü olarak görünen kişi Ahmet Akosman'dır. Akosman maddesinde yer alan tüm bilgileri, bu eserde yer alan birçok armatör tarihinden olduğu gibi, bulup ortaya çıkardığımı belirtmek isterim.

Ahmet Akosman'ın yaşam ve meslek öyküsünü oğlu Tuğrul Akosman'ı Yeşilyurt Sipahioğlu Caddesi'ndeki evinde ziyaretim sarısında dinledim ve kaydettim. Bu ziyaretim için kendisinden görüşmek üzere bir gün istirham ettiğimde bana olağanüstü bir konuyu aktardı ve şöyle dedi; *" Türk Armatörleri Tarihi konusunda eser meydana getirmekte olduğunuzu yeğenim Yüksek Mimar Sinan Akosman bahsetti. O sırada Yeşilköy'de olan bir diğer evimizin yeniden inşa edilmek üzere yıkılacağı için tüm eşyalarımı başka yere taşıyordum. Eşyalar arasında çok eskiden kalmış iki albümü buldum. Ailemizin armatörlükle ilgili fotoğraflarını aradığınız bana iletildiği için bu albümlere baktığımda gemileri, kaptanımızı ve diğer aile mensuplarının fotoğraflarını gördüm. Eğer taşınmasaydık, bu albümleri asla bulmak mümkün olamazdı. Siz istemeseydiniz, ben bu albümleri belki de mağazamızın deposuna götürecektim."*

Müteakip satırlar Tuğrul Akosman Bey'in anlatımlarından hazırlanmıştır; "Akosman ailesinin armatörlüğe yönelmesi amca çocuklarından Uzakyol Kaptanı Kâmil Öngüt'ün teşvikleriyle gerçekleşmiştir.



Tuğrul Akosman ve Nurten Akosman

Hüseyin İzzet Akosman ve Zişan Hanımın 'ın çocukları; Zehra, İzzet Akosman, Ahmet Akosman, Behire Akosman Taner'dir. Dedem çok geniş görüşlü bir müteşebbisdi. Aile Afyonkarahisar kökenlidir. Dedemin "Akosman Bonmarşesi" meşhurdu.

Babam Ahmet Akosman, İzmir'li Mehmet Fevzi Seyrek ve Fatma Seyrek'in kızı Saide Hanım'la evlenmiştir. Dedem Anadolu'nun birçok yerleşim bölgesinde tuz ihtiyacını görerek İzmir'de de bir şube açıyor ve Mehmet Fevzi Seyrek Bey'i görevlendiriyor. Amacı İzmir Çamaltı Tuzlasından tuz yükleyerek gemilerle İzmir'e getirmek ve oradan demiryoluyla öncelik Afyonkarahisar olmak üzere daha başka yerlere naklederek pazarlamak.

Böyle bir ihtiyaç nedeniyle gemiler satın almaya başlıyorlar. Gemilerin adları hepsinde *"Ak"* olarak başlar ve ilk geminin adı *"Akar"* dır. İkinci olarak satın adıkları gemi daha büyük tonajlıydı ve ona da *"Akbel"* adı verilmiştir. Üçüncü gemi *"Akçin"*dir. Babam bu gemilerle çok uğraştığını, Kalafatyeri'nde gemilerin onarımı için büyük mücadeleler verdiklerini söylemiştir.



Akar kosteri (eski adı Resne)

Dedem Hüseyin İzzet Akosman ithalat ve ihracat işlerini yönetmesi amacıyla oğlu İzzet Akosman'ı İzmir'e müdür tayin ediyor ve anne tarafından dedem Mehmet Fevzi Seyrek Bey'le ortaklaşa çalışıyorlar.

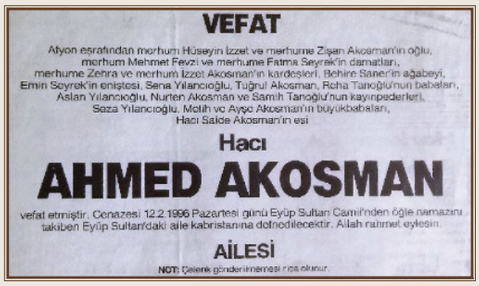
Avrupadan getirilen malları Afyon'a sevkeder, Afyon'dan gelen arpa yüklerini gemilerle ihraç ederlermiş. Ayrıca tuzun gemilerle taşınmasında birlikte büyük gayret gösterirlermiş.

Dedem Hüseyin İzzet Akosman ailesiyle birlikte İstanbul'un işgalinden hayli zaman önce Beyazıt'ta Soğanağa Camii civarındaki Soğanağa Sokağında olan bir yakın ahbabının evinde misafir kalıyor. Müteakiben ayni sokakta kendi evlerini alıyorlar. Babam öğrenimini İstanbul'da yapmıştır.

Annem Saide Akosman'dır. Biz Sena (Yılancıoğlu), Tuğrul Akosman, Refa Tanoğlu olmak üzere üç kardeşiz; Babam Hacı Ahmet Akosman 11 Şubat 1996 Pazar günü vefat etti.

Cenazesi 12 Şubat 1996 Pazartesi günü Eyüp Sultan Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Eyüp Sultan'daki aile kabristanına defnedildi.

Akosman ailesine ait olan gemiler Ahmet Akosman adına tescil edilmişdir.



VEFAT

Afyon esrafından merhum Hüseyin İzzet ve merhume Zişan Akosman'ın oğlu, merhum Mehmet Fevzi ve merhume Fatma Seyrek'in damatları, merhume Zehra ve merhum İzzet Akosman'ın kardeşleri, Behire Saner'in ağabeyi, Emin Seyrek'in eniştesi, Sena Yılancıoğlu, Tuğrul Akosman, Refa Tanoğlu'nun babaları, Aslan Yılancıoğlu, Nurten Akosman ve Samih Tanoğlu'nun kayınpederleri, Seza Yılancıoğlu, Melih ve Ayşe Akosman'ın büyükbabaları, Hacı Saide Akosman'ın eşi

Hacı

AHMED AKOSMAN

vefat etmiştir. Cenazesi 12.2.1996 Pazartesi günü Eyüp Sultan Camii'nden öğle namazını takiben Eyüp Sultan'daki aile kabristanına defnedilecektir. Allah rahmet eylesin.

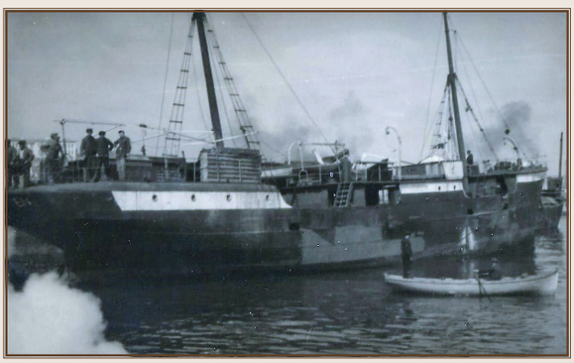
AİLESİ

NOT: Çelenk gönderilmemesi rica olunur.

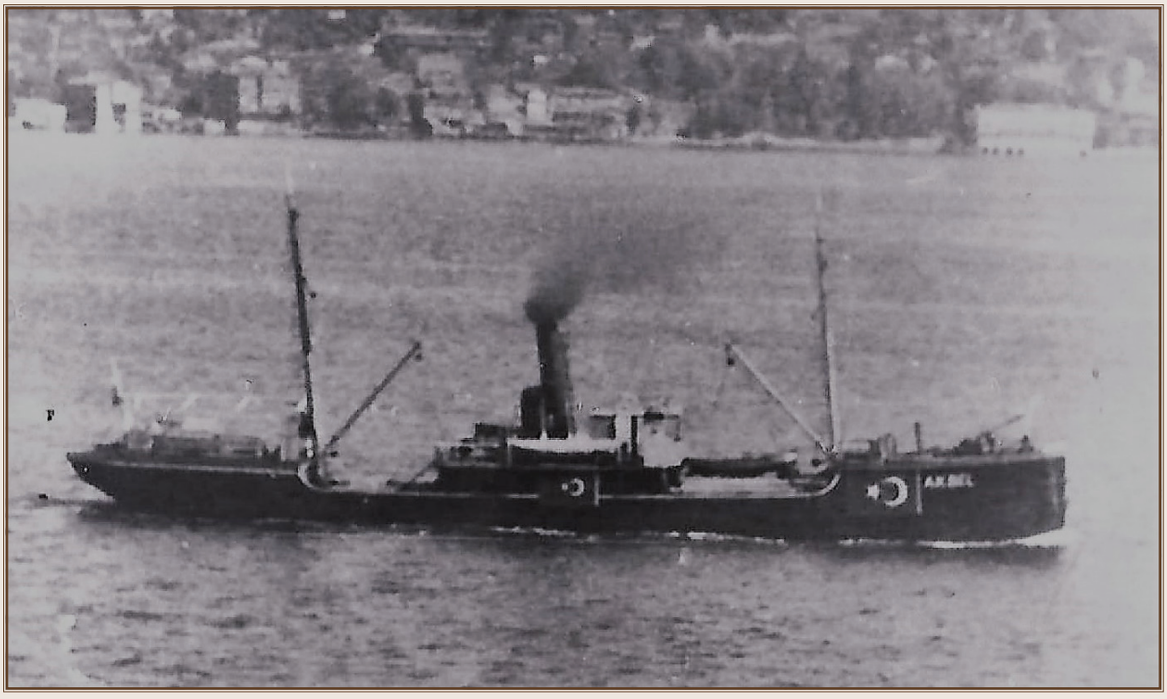








Ayten adı verilen Akbel'in Kalafayeri'ndeki büyük onarımına ait dört fotoğraf- Akbel'in bacası, köprüüstü sökülüyor. Kazanı maçunayla taşınıyor. Kaynak: Fotoğraflar Tuğrul Akosman arşivinde yer alan Ahmet Akosman'ın çektiği fotoğraflar.



S/S Akbel

1884 grt. olan 1896 G. Ansaldo Co. Sestri Pnonte, İtalya inşa posta yük vapurunun ilk adı

" Neva" idi. 1928 yılına kadar dört kez el değiştirdi ve *"Lefkas"*, *"Thesselaniki"*, *"Nish"*, *"Firuz"* adlarını aldı.

.1929'da Yelkencizâde Salih Zeki Bey satın aldı ve "Şerefnur"adını verdi. Şerefnur, Türk bayrağında kalacağı on dokuz senede beş kez el değiştirecektir.

. 24 Kasım 1930'da Çanakkale Boğazı'ndan girerek Marmara Denizi'ne seyretmekte olan Fransız bandıralı Jules Henrie isimli vapurla Şerefnur Vapuru Doğanaslan Feneri civarında yanlış manevra sonucu çarpışmışlardır. Şerefnur baş tarafından aldığı yara nedeniyle Gelibolu İskelesi'ne bağlanmıştır.

.1934'de Dedezâde Mehmet Sırrı Bey satın aldı ve adını değiştirmedi.

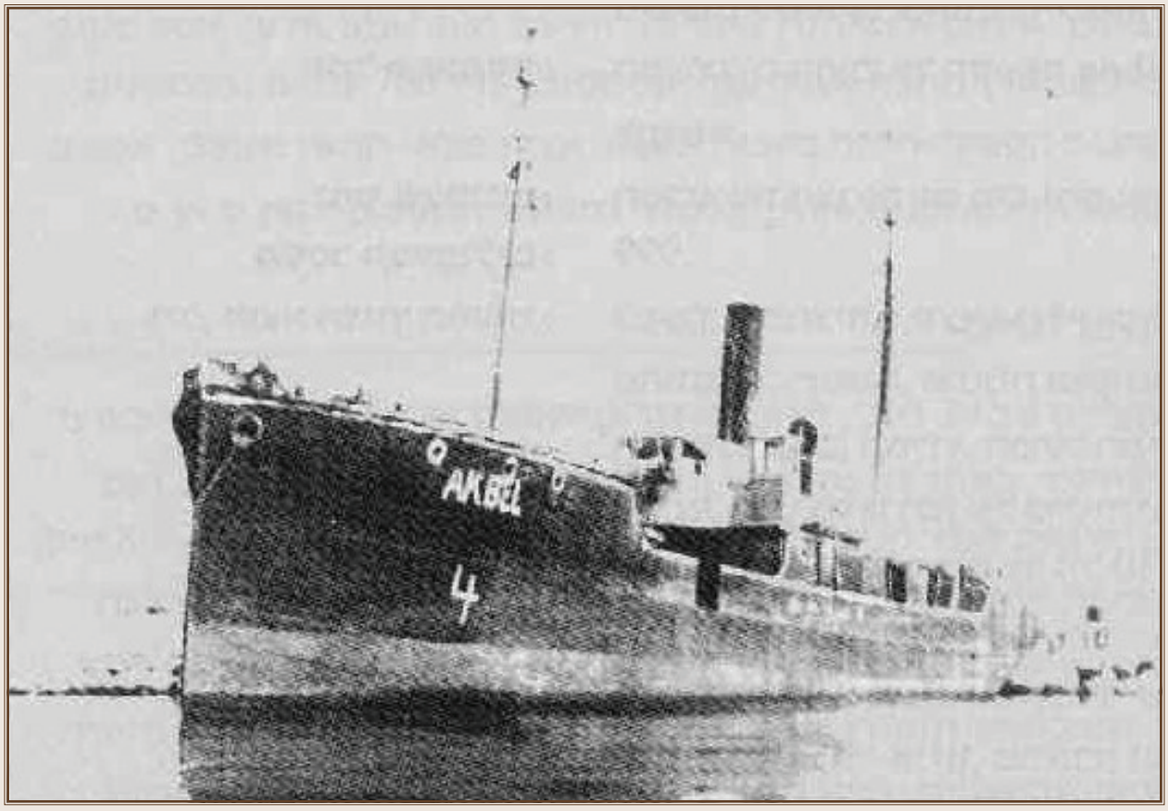
.1935'de Akosman ailesi adına Ahmet Akosman satın aldı ve *"Akbel"*adını verdi.

. Ayni sene adını *"Ayten"* olarak değiştirdi.

.1938'de yeniden *"Akbel"*adını verdi.

.1939'da aile arasında Sabiha Hanım adına tescil edildi.

. Şadan Kalkavan'nın babası Nazım Kalkavan ortak olarak satın aldı ve *"Akbel"* adını değiştirmedi. Akbel Zonguldak- İstanbul arasında kömür seferleri yapmaktaydı.



S/S Akbel
Kaynak- United States Holocaust Memorial Museum.

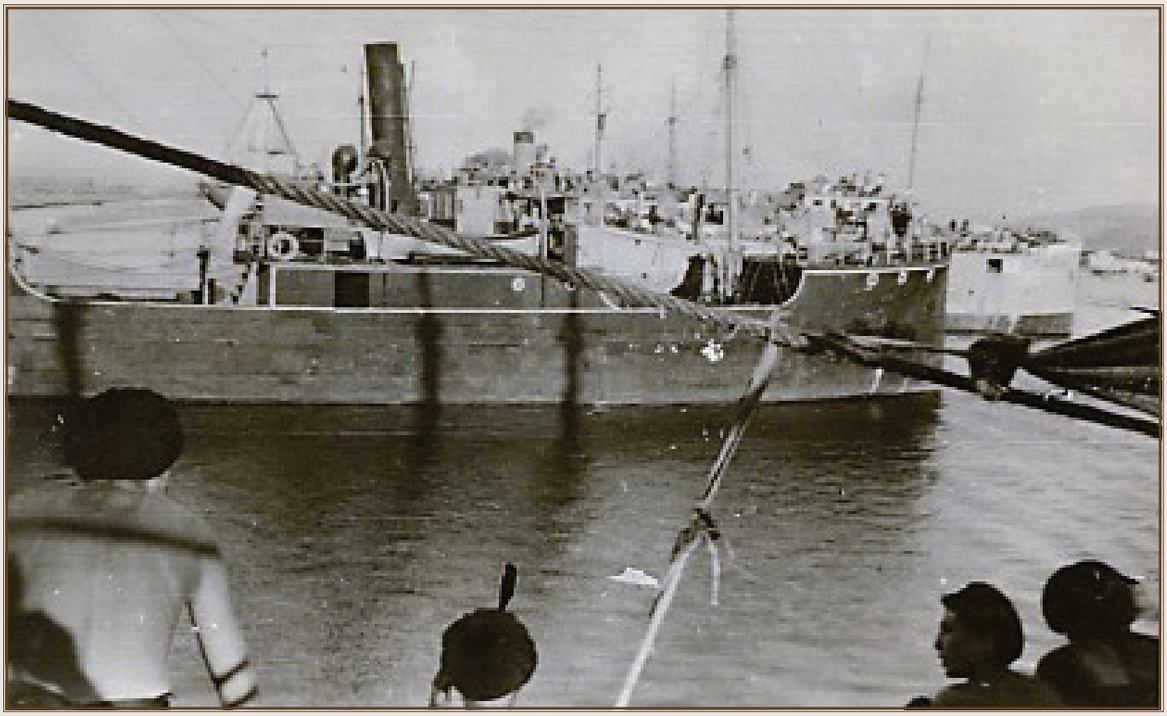
Daha ayrıntılı olarak öyküsünü araştırırken Akbel'in özellikle 1945-1948 yıllarında Avrupadan İsrail'e göç eden Yahudileri taşıdığına da tanık oldum. O kadar ki gemiden Yahudi göçmenlere rehberlik yapmış olan Eldar Meir'in "Akbel - Birie" başlıklı basılmamış bir kitabından bahsedilmekte. Ayrıca 2005'de neşredilmiş Paul H.Silverstone imzalı "Biriah" isimli bir eser bulunduğunu saptadım. Bu eserde de Akbel'e ait anlatımlar var.

. 1945 sonrası yıllarda *"Akbel"* i Türk Armatörleri Birliği Başkanlarından Şadan Kalkavan'ın babası Nazım Kalkavan satın almış ve bu gemiyle İtalya'ya seferler yapmıştır. *(Bkz- Osman* Öndeş- *"Türk Armatörleri Tarihi C-VI* Şadan *Kalkavan maddesi.)*

Tespit ettiğim veya edebildiğim belgelerde veya eserlerde[56] Akbel önemli *"Holocaust"* gemilerinden bir olarak gösterilmekte. Ayni zamanda Akbel çoğu yerde olarak *"Biriah- Akbel"* yazılmakta.[57]

56) Fritz Liebenreich – "Britain's Naval and Political Reaction to the Illegal Immigration of Jews to Palestine 1945- 1948", Routladge Publication, 2005.

57) Paul H. Silverstone, "Clandestine Immigration to Palestine 1938- 1945", Biriah- Aliyah Bet, ;"Biriah"- Biria, Biriah veya Birya , Talmud'da da bahsedilen Safed kenti yakınlarında bir yerleşim merkezidir. Briah- Birya, Hebrew yazılımında ayni zamanda "Biriya" İsrail'in kuzey tarafında bir tarım köyüdür. 2015 sayımına göre nüfusu 822 kişi idi.1946'da bir gurup muhafazakar Kibbutz mensupları Birya Kalesi yakınlarına yerleşmişlerdir.İsrail'in kuruluş öncesi İngilizlere karşı Yahudi direnişçiler için bu mevkinin özel bir anlamı vardır.Şubat 1946'da İngiliz birlikleri köyü basmış ve gizlenmiş bazı silahları ele geçirmişlerdi.Bu süreçte her yerden genç Yahudiler civar yerlere yerleşmekteydiler. İngiliz askerleri Köy ahalisini yaz aylarına kadar tutuklu bıraktılar.



Biriah gemisi Akbel. United States Holocaust Memorial Museum.



1946 yaz aylarında Yahudi göçmenleri taşıyan Akbel'i gösteren bir karakalem çizim.

New York doğumlu ve 1943 U.S. Merchant Marine Academy makine bölümü mezunu olan Yahudi asıllı Amerikalı olan David Baum "Aliyah Bey" başlıklı makalesinde "Akbel" ait tanıklığını şöyle anlatmıştır; " II.Dünya Harbi yıllarında Liberty sınıfı gemilerde yedek subay olarak görev aldım. Bir seferinde Marsilya'nın Port - de- Bouc limanından 999 Yahudi göçmeni aldık. Geminin Yahudi asıllı Amerikalılardan oluşan tüm personeli gibi süvarisi Yehoshuda Rabinovitch idi. Yolda Türk bayraklı Akbel'le buluştuk ve Filistin'e götürmesi için göçmenleri filikalarla Akbel'e tahliye ettik."(58)





Haganah isimli geminin 22 Haziran 1946 günü Fransa'da Séte'den 1048 Yahudi göçmeni alan 2 Temmuz 1946'da Akbel'e nakledilişi. (Sağda) Akbel'in kıç güvertesinde göçmenler. Kaynak- David Baum, United States Holocaust Memorial Museum.

Bir başka belgede 22 Haziran 1946 günü Fransa'da Séte'den 1048 Yahudi göçmeni alan Haganah isimli geminin filikalarla Akbel'e nakledildiği, 1 Temmuz 1946'da Filistin'e ulaşan Akbel'in İngiliz muhribi Virago tarafından veba salgını tehlikesi nedeniyle durdurulduğu kaydı yer almakta.(59) Türk Armatörleri Tarihi alanında araştırma yaptığım seneler süresince ailelerin dahi bilmediği bilgilere ulaştım. Bunlardan biri İzzet Akosman - Ahmet Akosman ailesinin armatörlük faaliyetlerine ait bilgiler olmuştur; Aile kaynaklarından anlatıldığı üzere sahip olunan her gemiye "Ak" ile başlayan isimler verildiği belirtilmesine karşın, Norwegian Merchant Fleet - Warsailors arşivinde Viareggio'dan İtalyan firma Gino Salvini'nin 177 dwt'luk "Uragano" isimli açık deniz balıkçı gemisini 1929 yılında Ahmet Akosman'a sattığı ve İzmir Limanı'na kaydedilen gemiye "Karabiga" adı verildiği görülmektedir. LR ve Warsailors arşivlerinde Ahmet Akosman hakkında bulduğum bilgiler, belgeler bunlardan biridir. Bu geminin 1912'ye kadarki adı "Dimon" ve armatörü Norveç Sandefjord'dan A/S Thor Dahl idi.(Bkz- Osman Öndeş, Türk Armatörleri Tarihi C-II Sf. 39-266)

58) *United States Holocaust Memorial Museum.*
59) *I.F.Stone- "Underground to Palestine" 1946. (Askeri ve ticarî denizcilik tarihi araştırmacısı olan I.F.Stone'a bu çalışmalarından dolayı Yale University ve Harward University tarafından "Undergraduate Degree" ve "Law Degree" unvanları verilmiştir.)*

Geçmiş zaman olur ki.

1 Mart 1965

İzmir Gazeteciler Cemiyeti'nin gemiyle hac programı



1950-1965 gibi yıllarda Hacı adaylarını Hac farizası için götürecek ve yeniden ülkeye getirecek hemen tek ulaşım aracı gemilerdi. Büyük bir talep olduğundan genel yük gemilerine yapılan ahşap kamaralar ve tuvaletlerle yolcu taşınabiir hale dönüştürülerek sefer programları düzenleniyordu.

Hemen her armatör bu pazardan istifade etmek üzere gemilerinde yolcu taşımaya yönelik tadilatlar yapmış ve gazeteler yoluyla sefer programlarını ilan etmişlerdir. Bu kampanyalara bazı cemiyetlerin de katıldıkları görülür. Nitekim 1965 yılında İzmir Gazeteciler Cemiyeti Trabzon vapurunu kiralamıştı. İlanlarında geminin seyahatinin gidiş dönüş 18 gün olduğu, Gladora'da seyahatin 1525 TL. olduğunu belirtilirken, Turistik mevkideki tarifenin 2375 TL., Hususi Mevki'nin 3950 TL olduğu açıklanıyordu. Kaynak: Gazeteler.

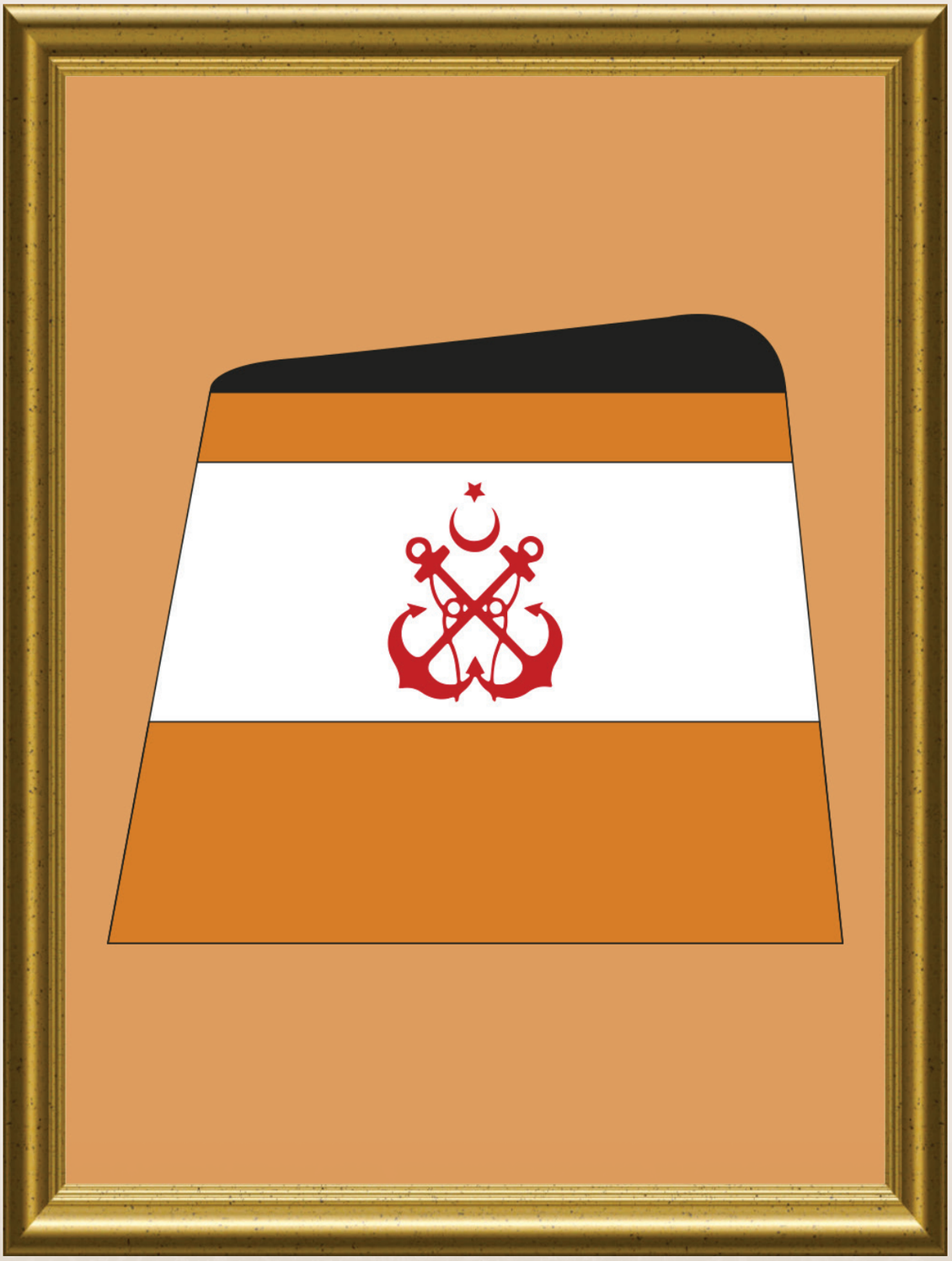
23 Temmuz 1969

Yusuf Kalkavan'a ait "Güzelderya" motoru yandı



Kumkapı'da dün Yusuf Kalkavan'a ait 330 dwt'luk kömür yüklü motor yanmıştır. Zonguldak'tan kömür yüklü olarak gelen "Güzelderya" isimli motor balıkçı sığınağında mazot ikmali yaparken ani olarak makine dairesinde bir parlama olmuştur. Büyüyen yangın motörü iskelet haline getirdikten sonra söndürülmüştür. Motorun sigortalı olduğu anlaşılmıştır. Kaynak: Milliyet Gazetesi.

ARMATÖRLER DENİZCİLİK VE NAKLİYAT A.Ş.



Armatörler Denizcilik
ve Nakliyat A.Ş.
Tasarım : Nusret Çalışır

1955 yılında 110.000.000 TL. sermaye ile 5842 sayılı Kanuna istinaden, 22.6.1955 tarihinde Denizcilik Bankası TAO., TC. Emekli Sandığı'nın ve diğer kuruluşların küçük hisseli iştiraki ile D.B. Deniz Nakliyatı TAŞ. teşekkül ettirilmiştir.

D.B.Deniz Nakliyatı T.A.Ş. kamu armatörlük şirketlerinin 1955-2000 yılları arasında varlığını sürdürmüş ve Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 03.03.2000 tarih ve 2000/16 sayılı Kararı'na istinaden, T.C. Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı ile Armatörler Denizcilik ve Nakliyat A.Ş arasında tanzim edilen Hisse Satış Sözleşmesi ile, 24.03.2000 tarihinde tüm varlık, alacak ve borçları ile, hisseleri blok halde yeni sahibine devredilmiştir.

Özel şirket yapısıyla D.B. Deniz Nakliyatı T.A.Ş.'den Armatörler Denizcilik ve Nakliyat A.Ş.'ye

ADN- Armatörler Denizcilik ve Nakliyat A.Ş., D.B. Deniz Nakliyatı T.A.Ş.'nin satışı için yapılan ihaleye iştirak edebilmek amacı ile 06.03.2000 yılında, 500.000. YTL (yaklaşık 866.886 Dolar) sermaye ile kuruldu.

Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 03.03.2000 tarih ve 2000/16 sayılı Kararı'na istinaden, T.C. Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı ve alıcı arasında tanzim edilen Hisse Satış Sözleşmesi ile, Armatörler Deniz Nakliyatı A.Ş. adı geçen şirketi, 24 Mart 2000 tarihinde tüm varlık, alacak ve borçları ile, hisseleri blok halde satın almak sureti ile devr almıştır.

Uzun görüşmeler sonunda, POAŞ'a it 250 adet hisse 14 Haziran 2005 tarihinde satın alınmıştır. Emekli Sandığı hisseleri için görüşmeler ise devam etmiştir.

ADN, on farklı denizcilik firmasının yeterli sermaye ile bir araya gelmesi sonucu oluşturulduktan sonra yatırımın selameti ve yarım gemilerin inşasının tamamlanması için gerekli olan kaynakları sağlamak amacı ile 22 Şubat 2001 tarihinde sermayesi 20.000.000 YTL'e (yaklaşık 20.881.000.-USD) ve bilahere de 08 Nisan 2002 tarihinde 35.000.000YTL'e (yaklaşık 26.793.232.-USD) çıkarılmıştır.

Akmar Denizcilik, Deval Denizcilik, Diler Denizcilik, Cenk Denizcilik, Mardeniz, Kaptanoğlu Denizcilik, Kıran Denizcilik, Şadan Kalkavan, Med Marine ve Yasa Holding'in hissedar olduğu özel armatörlük şirketi yapısıyla Deniz Nakliyatı T.A.Ş olarak D.B Deniz Nakliyatı T.A.Ş'nin 2000 yılında özelleştirilmesi sureti ile küllerinden yeniden doğuşuna olanak sağlanmıştır. Devr alınmasını müteakiben yapılan inceleme ve değerlendirmelerde, şirket genel durumunun tanıtım kitapçığındaki bilgi ve verilerden tamamen farklı olduğu ortaya çıkmıştır.

Deniz Nakliyatı T.A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı Gündüz Kaptanoğlu

Deniz Nakliyatı T.A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı Gündüz Kaptanoğlu geçiş sürecini ve müteakiben yapılan çalışmaları şöyle anlatmıştır; "Şirket teslim edildiği zaman, kısmen laid-up, kısmen tutuklu, kısmen tamire değmez durumda, tamir bakım tutum yapılmamış, DD+SS surveyleri gelmiş, birkısmı inşaatları yarım kalmış, 29 adet gemiden oluşan bir filodan ibaretti.

Her yönde yapılmakta hat faaliyetleri, yüksek maliyetli time charter gemiler, satın alınmak yerine kiralamak sureti ile kullanılmakta olan yaklaşık 8000 TEU konteyner box, verimsiz acentalık hizmetleri nedeni ile tasfiye edilmek zorunda kalındı.



MV DN Vatan.

Kara ve deniz kadrolarına bakıldığı zaman, 200 civarında kara 900 civarında deniz personeli çalışmakta idi ve kadro tenkisatı nedeni ile kapsam dışı personel hariç, işten çıkarılanlar için kıdem, ihbar, izin, vs karşılıkları nakit olarak ödendi.

Mevcut RORO gemiler için kullanılmış dış kredi borcu bakiyesi ödendi.

Yıllardır bitirilmemiş vaziyette beklemekte olan gemiler dış kredi ile; 18.000 dw tonluk *Bakü* 2001 yılında ve kardeşi *A*şkabat 2002 yılında, 76.000 dw tonluk *Taşkent* ise 2003 yılında tamamlanarak filoya katıldılar. 2013 yılı içerisinde piyasa maliyetleri ve giderler göz önüne alınarak satışına karar verilmiş olup filomuzdan ayrılmıştır.

Son olarak filomuza 59.000 dwtonluk *"DN Vatan"* ve *"DN Millet"* kuruyük gemisi 2011 yılında Kore SPP Tersanesinde yapımı tamamlanarak filomuza katılmışlardır.

Peşin fiyatla 59 milyon Dolar bedelle satın alınmış olan bu gemiler, 14.750.000.- Dolar kısmı peşinen ödendikten sonra, 18.11.2005 tarihinde, vadesinden 5 sene önce, bakiyesi ve faizi tamamen ödenerek borcu kapatılan şirketin sadece alım bedeli toplam 76.6 milyon doları bulmuştur.

Şirketin alım maliyeti ise, günümüz itibarı ile hesaplandığı zaman yaklaşık yüzotuz milyon doları geçmiştir.

Teslim alınmasını müteakiben, filonun iyileştirilmesi, kullanılan krediler, yeniden yapılanma, kriz yönetimi ve hissedarların özverili çabaları ve ek özkaynak katkıları ve 2003 - 2004 yıllarında yaşanan olağan dışı navlunlar ile şirket bugünkü sağlıklı haline kavuşmuş bulunmaktadır.

Borçların tasfiyesini, kredilerin zamanında ödenmesini, natamam gemilerin tamamlanmasını müteakiben, yaptığı yatırımlar ile, Dati Holding A.Ş'de %38.6, Ereğli Denizcilik A.Ş.'de, %15 ve Denizciler Turizm ve Denizcilik A.Ş de ise %9.05 iştirake sahip olmuştur.



MV DN Millet.

Günümüzde şirket 2 adet 59.000 dw tonluk dökme yük gemisinden oluşan 2 gemilik filosu, iştirakleri ve gayrimenkulleri ile faaliyetini sürdürmektedir.

Devir ve teslimi müteakiben, Deniz Nakliyatı T.A.Ş (kısaca TCL) adı altında faaliyetini sürdüren şirket ticari faaliyeti, varlıkları, borçları, kredileri başarılı bir şekilde profesyonelce yönetilebilecek şekilde yeniden yapılandırılmıştır.

Teslim alınan muhtelif yaş, tip ve tonajdaki 29 adet gemiden, vadelerini doldurmuş olanlar ile tamire değmez durumda bulunanlar satılarak filoya yük olmalarına son verilmiştir.[60]

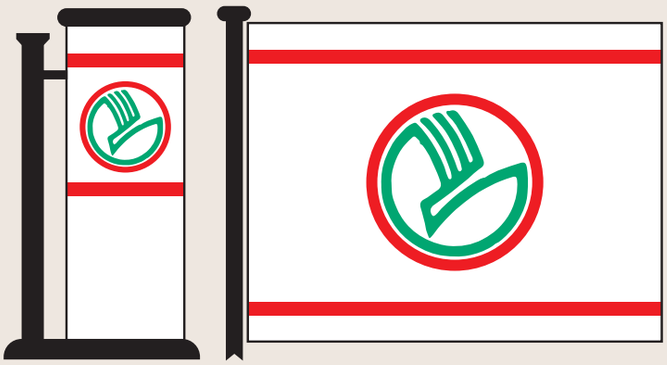
Muntazam ticari hatlar (konteyner ve break bulk), gerek şirket gemilerinin yaşlı, süratsiz ve masraflı oluşu ve bu tür taşıma faaliyetlerine uygun olmamaları, gerekse hattın ve servisin düzenli ve muntazam idamesi için kiralanan gemilerin maliyetinin yüksek oluşu nedeni ile hat taşımacılığına son verilmek zorunda kalınmıştır.

Hatların kapatılması sonucu, kira sözleşmesi ile elinde bulundurduğu 8.000 TEU konteynerin sahiplerine iadesi ancak iki yıllık bir program içersinde tamamlanmış ve şirkete maliyeti ise yaklaşık sekiz milyon doları bulmuştur.

Ortakların mali desteği, yabancı banka kredileri ve Özelleştirme İdaresi tarafından borç bakiyesinin yeniden yapılandırılması, teslim sonrası kriz döneminde şirketin ayakta kalmasının sağlamıştır.

60) Hurdaya gönderilen gemiler;Alma-Ata,Taşkent;Satılan gemiler;Bursa, Bakü,Aşkabat, Kaptan Burhanettin Işım, Kemah, Kilis,Kayseri, Konya, İsdemir, Urfa, Yusuf Ziya Öniş, Kaptan Abidin Doran, Kilitbahir, Kırklareli.

TÜRKİYE LİBYA DENİZ NAKLİYATI ORTAK A.Ş.



Türkiye Libya Deniz Nakliyat Ortak A.Ş. 17 Mayıs 1977 Tarihinde Trablusgarp'ta İmzalanan "Türkiye Cumhuriyeti Hükü¬meti ile Libya Arap Halk Sosyalist Cemahiriyesi Arasında Deniz Nakliyatı Ortak Şirketi Kurulması Hakkında Anlaşma" nın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (Resmî Gazete ile yayımı: 10.4.1979 - Sayı: 16605) uyarınca kuruldu.

Şirketin kuruluş amacı (Madde 3,Bölüm II) "Türkiye - Libya Deniz Nakliyatı Ortak Anonim Şirketi "Turkish - Libyan Joint Maritime Transport Stock Company" adı altında merkezi Türkiye Cumhuriyetinin İstanbul şehrinde ortak bir şirket kurulur. Bu kuruluştan amaç, iki ülke arasında her türlü yük ve yolcu taşınmasının temini, Türkiye ve Libya ekonomilerinin yararına iki ülke ve başka ülkeler arasında deniz nakliyatının temini için ticari filonun kurulması ve işletilmesi ve böylece iki ülke ve diğer ülkeler arasındaki ithalat ve ihracat yükleri ile yolcu taşınmasını, bunlarla ilgili olarak sigorta, depolama ve işbu Anlaşmaya ek (1) numaralı Protokolda tespit edilen Şirket Anasözleşmesinde gösterilen, bunlara ilişkin diğer işleri yapmaktır." belirtilmişti.



Benvalid Canlı hayvan gemisi.

Şirketin nominal sermayesi kırk milyon (40,000,000) ABD dolardı. Bu sermaye, Şirket Ana sözleşmesi uyarınca, artırılabilir veya eksiltilebilecekti.

Kendi veya başkası namına tüm deniz taşımacılığı işlemleri, denizcilik şirketlerinin acenteliği, navlun simsarlığı, gümrük komisyonculuğu, tahmil - tahliye işlemleri, kurtarma ve genel olarak deniz taşımacılığı ile ilgili diğer tüm işleri yapacak, taşıma araçları ve yüzer tekne dahil her türlü gemi satın almak, satmak ve kiralamak, gayrimenkulleri almak, satmak, gayrimenkuller ve gemiler üzerinde aynî hak tesis ve kabul etmek, tesisler kurmak her türlü esham tahvilat ve kıymetli evrak alıp satmak, iç ve dış sularda, nehir ve göllerde, kara ve havada her türlü kombine ve yardımcı ulaştırma işleri yapmak haklarına sahip olacaktı.

Sermayenin ifadesi bölümünde "Hisselerin tamamı iki eşit bölüme ayrılmış olup, bunlar Türkiye Cumhuriyeti ve Libya Arap Halk Sosyalist Cemahiriyesi tabiiyeti gerçek ve tüzelkişilere tahsis edilmiştir. A Grupu hisse senetlerinin %50'si Türk Devleti veya Devletin iştiraki bulunan teşebbüslerden birine, %50'si Libya Devletine veya Devletin iştiraki bulunan teşebbüslerden birine tahsis olunup devredilemez." deniliyordu.

Türkiye Libya Deniz Nakliyatı Ortak AŞ özellikle canlı hayvan taşımacılığı yapmak üzere gemi yatırımı yaptı. Satın aldığı Benvaid isimli canlı hayvan gemisi ortaya çıkan anlaşmazlıklar neticesi bir süre Ahırkapı önlerinde bağlı yattı.

Kağıt üzerinde kalan şirket özelleştirme uygulamaları devletler arasındaki ilişkilerin değişmesi sürecinde tasfiye olundu.

Şirketin merkezi Kemeraltı Caddesi, 97-99 İhsan Zihni İşhanı K. 2 Karaköy'de idi.

ASIM İSLAMOĞLU



Gülten İslamoğlu kosteri

Rize İyidere Köyü eşrafından olan Asım İslamoğlu 26 Kasım 1976 günü kalp krizi sonucu vefat etti.

Cevdet Paşa Caddesi Bebek Parkı dahilinde Turistik Bebek Belediye Gazinosu sahibi olarak tanınmıştır.

Vefatından birsüre sonra İstanbul Belediyesi'ne ait olan Bebek Gazinosu Bedrettin Dalan'ın İstanbul Belediyesi Başkanı olduğu yıllarda sahillerin halka açılması çalışmaları nedeniyle yıkılmıştır.

Bebek'te komşusu Münevver Konak'ta oturmakta olan arkadaşı Sefer Yağcı'ın ve diğer armatör arkadaşlarının teşvik etmesiyle 1974'de armatörlüğe adım atmıştır. İnşa ettirdiği ilk gemi 2,500 dwt'luk "Asım İslamoğlu" kosteriydi

AYGAZ A.Ş.'DEN ANADOLUHİSARI TANKERCİLİK A.Ş.'YE

1967 yılında kurulan Aygaz A.Ş. 2010 yılında Anadoluhisarı Tankercilik A.Ş.'ye devredildi. Anadolu Tankercilik, Aygaz AŞ'nin %100 sahibi olduğu bir şirket olup Kandilli Tankercilik A.Ş., Kuleli Tankercilik A.Ş., Kuzguncuk Tankercilik A.Ş. şirketlerini yönetmektedir.



M/T Aygaz-4

Aygaz AŞ 1967'de şirket muhtelif tonaj ve evsafta deniz tankerleri satın alarak inşa ettirerek veya kiralayarak bunları yurt içi ve/veya uluslararası ham petrol, petrol ürünleri, sıvılaştırılmış petrol gazı, doğal gaz, katı, sıvı, sıvılaştırılmış her nevi maddenin deniz nakliyatında kullanmak ve işletmek amacıyla kurulmuştu.

Mevcut 4 geminin kısa tarihçesi ve Anadoluhisarı tankercilik ile birlikte kurulan diğer tanker şirketleri şöyle tanımlanmaktadır[61];

- **M/T Aygaz**: Aygaz A.Ş'nin 25 Ağustos 1966 tarihli İdare Meclisi kararı ile ilk gemi ismi "Aygaz" olarak tesbit edildi. 1 Ekim 1966'da çıplak tekne denize indirildi ve M/T Aygaz ismi verildi. İlk seferini 12 Ekim 1967 günün Yarımca'dan Ambarlı'ya yaptı. Denizden LPG taşımacılığında ekonomik ömrünü tamamlamış bulunan M/T Aygaz deniz tankerinin tank ve donanımları sökülerek kuru yük gemisi olarak kullanılmak üzere 1985 yılı sonunda satıldı.
- **M/T Aygaz 2:** 22 Mart 1972 gününde ilk seferini yaptı. 14 Şubat 1992 tarihinde Ambarlı, Yarımca son seferini yaparak devre dışı bırakıldı ve 25 Mayıs 1993 tarihinde satıldı.
- **M/T Aygaz 3:** -Aygaz Samsun tesisinin açılması ve diğer sahil Aygaz tesislerine yapılan deniz nakliye tonajının artması nedeniyle Japonya'da yaptırılan M/T Aygaz 3, 4 Kasım 1976'da teslim alındı. Mayıs 2008'den itibaren servis dışında bırakıldı ve Mayıs 2009'da hurdaya ayrılarak satıldı.

61) Anadoluhisarı Tankercilik A.Ş.



M/T Kuleli

- **M/T Anadoluhisarı (Ex-Aygaz-4):**-19 Ekim 1982'de Rotterdam'da teslim alınan Aygaz-4 gemisine aynı gün Türk bayrağı çekildi ve Nisan 2012 sonunda hurdaya ayrılarak satıldı.
- **M/T Kandilli (Ex-Aygaz-5):** 14 Ekim 1991 tarihinde İstanbul'da teslim alındı.
- **M/T Kuleli (Ex-Aygaz-6):** 9 Aralık 1996 tarihinde Singapur'da M/T Cygnus Cas gemisi alınarak M/T Aygaz 6 adı verildi.
- **M/T Kuzguncuk (Ex-Aygaz-7):** 2005 yılında yeni gemi fizibilite çalışmalarını hızlandırmış ve buna paralel gemi arayışları başlamıştır. Bu dönemde daha evvel yine Aygaz AŞ. kiralamasında çalışmış olan Singapur bayraklı "LPG/C Ascot" üzerinde yoğunlaşarak, 26 Ağustos 2005 itibariyle geminin işletmecisi olan "Petredec Shipping Ltd." ile anlaşma imzalandı. 2005-2006 kira döneminin bitimine müteakip 24 Nisan 2006 tarihinde Türk bayrağının çekilmesi ile birlikte tescillenerek Aygaz mülkiyetine geçti.
- **M/T Beylerbeyi:** Anadoluhisarı Tankercilik A.Ş, 29 Kasım 2011 itibariyle 2008 yılı Japonya (Asakawa Shipbuilding Co,Ltd) yapımı "Kensington" isimli ve Singapur bayraklı gemiyi, "Komaya Shipping Co, Pte Ltd. (Vitol Energy-Bermuda Ltd)" den satın alarak, gemiyi fiili olarak Yarımca limanında teslim almıştır.

Türk Denizciliğinin ilk ve tek LPG Deniz filosuyla hizmet veren Anadoluhisarı Tankercilik A.Ş.'nin bu yeni gemisi, aynı zamanda boyutları itibariyle de yine Türk bayraklı en büyük LPG gemisi olmuştur.[62]

62) Anadoluhisarı Tankercilik A.Ş.

NEMTAŞ DENİZCİLİK

Türkiye İş Bankası'nın bir iştiraki olan *Nemtaş Nemrut Liman İşletmeleri A.Ş.* 1981 yılında İzmir-Aliağa Nemrut Körfezi'nde İDÇ'nin yüklerini elleçlemek ve aynı zamanda üçüncü şahıslara limancılık hizmeti vermek amacı ile kurulmuştur. Nemtaş, ilerleyen yıllarda limancılık hizmetinin yanına brokerlik, antrepoculuk, gemi acenteliği gibi dallar da eklenmiştir.

1988 de İDÇ ile birlikte tümüyle İş Bankası kontrolüne geçen Nemtaş, 1995 yılında satın aldığı 1984 yılı yapımı 37,705 dwt.'luk *"Sanko Amaryllis"* adlı kuru dökmeyük gemisine *"Nemtaş"* adını vererek armatörlüğe de adım atmıştır.

1990'ların sonuna gelindiğinde, grup şirketleri içinde yer alan İDÇ - İzmir Demir Çelik Sanayi A.Ş.'ye ait *"İDÇ-1", " İDÇ-2"* ve *"İDÇ-3"* gemilerinin de işletmesini yaparak dört gemilik bir filoya ulaşmıştır.



Nemtaş Denizcilik A.Ş. Genel Müdürü Kaptan Tufan Süslüer



1990'ların sonuna gelindiğinde Nemtaş Denizcilik grup şirketleri içinde yer alan İDÇ- İzmir Demir Çelik Sanayi A.Ş.'ye ait "İDÇ-1", " İDÇ-2" ve "İDÇ-3" gemilerinin de işletmesini yaparak dört gemilik bir filoya ulaşmıştı.

2007 yılından itibaren başlatılan yeniden yapılanma ve kurumsal kimlik çalışmaları ile birlikte Nemtaş hız kesmeden gelişen denizcilik sektöründeki saygın yerini daha da sağlamlaştırmak, filosunu genişletmek için şimdiye kadar kazandığı deneyimi değişen üst yönetimin de anlayışı ile birleştirerek var gücüyle çalışmaya devam etmektedir.

Nemtaş'ın Kilometre taşları

Nemtaş Denizcilik San. ve Tic.AŞ Genel Müdürü Kaptan Tufan Süslüer, Nemtaş'ın kilometre taşlarını tanımlarken, ilk adımın 1981'de İzmir - Aliağa'da bir liman şirketi olarak kurulduğunu hatırlatarak şöyle devam etti; *"Nemtaş 1988'de Türkiye İş Bankasına katıldı. 1995'de ilk gemimiz: 'Nemtaş' alındı. Bu gemi ile Nemtaş armatörlük şirketi konumuna geldi.*

- *2000* yılında *Gemport Limanın %51 hissesi alındı. Armatörlük yatırımı olarak da 2001'de*
- *ilk yeni inşa handymax gemimiz: 'Nemtaş-1' filomuza katıldı.*
- *2007* yılı *yeniden yapılanma olarak tanımlanmalıdır ve bu süreçte yeniden yapılanma gerçekleştirildi.*
- *2008'de Supramax genel yük gemisi '26 Ağustos' filoya katıldı."*

1981'den günümüze dek Nemtaş Nemrut Liman İşletmeleri'nde görev yapan ilk Genel Müdür Teoman Rua'dır ve bu görevini 2007 yılına kadar sürdürmüştür. 2007 yılında Süha Aktaş Genel Müdür olarak atandı ve 2010 yılına kadar bu görevde kaldı.



2001 Nippon Kaiji Kyokai inşa 50,077 dwt'luk kuru dökmeyük gemisi "Nemtaş-1 filonun yeni inşa ilk gemisi oldu.

Aynı sene Kaptan Tufan Süslüer Genel Müdür olarak atandı ve halen de bu göreve devam etmektedir.

2000'li yıllar Nemtaş'ın hızla büyüyerek faaliyet alanlarını çeşitlendirmesi açısından bir dönüm noktasını oluşturur. Bu faaliyetlerden bazıları; Petrol Ofisi deniz taşımalarını yapmak üzere 3 adet tankerin alımı, Türkiye'nin ilk özel limanı olan Gemport'un %51 hissesine iştirak edilmesi, Aliağa'da gemi söküm faaliyetlerine başlanması olarak sıralanabilir. Artık Nemtaş dünya deniz sektöründe küresel anlamda deneyimli bir firma haline gelmiştir.

Nemtaş Denizcilik 2001 yılında ilk yeni inşa *"Nemtaş-1* 'in filoya katılmasından sonra sırasıyla *"Nemtaş - 2* , *"Nemtaş - 4"* , *"Karşıyaka"* ve *" 26 Ağustos"* adı verilen kuru dökmeyük gemileriyle filo tonajı önemli büyüme kaydetmiştir.

Nemtaş'in filosunda ilk yıllarda Taşkızak inşa oil tanker *"Ahmet Karaosman"*, chemical/oil tanker *"Nedim Topçuoğlu"*, oil tanker *"Calip Serter"* tankerlerinin ve *"Asmaş"* kuruyük gemisinin de bulunduğunu işaret eden Kaptan Tufan Süslüer 1985 yılında Yüksek Denizcilik Okulu Güverte Bölümü'nden mezun oldu. Meslek hayatına özel sektör armatör şirketlerinde başlamış olan Kaptan Tufan Süslüer 1997 yılında Nemtaş Denizcilik A.Ş.'ne Operasyon Müdürü olarak katıldı. 2007 yılı Ağustos ayından itibaren Ticaret ve Operasyondan Sorumlu Genel Müdür Yardımcısı olarak görevini sürdürmekteydi.

DİTAŞ

Deniz İşletmeciliği ve Tankerciliği A.Ş. muhtelif tonaj ve evsafta deniz tankerleri satın alarak, inşa ettirerek veya kiralayarak bunları yurtiçi ve/veya uluslar arası ham petrol ve petrol ürünlerinin deniz nakliyatında kullanmak amacıyla, TPAO, İPRAŞ ve Türk Donanma Vakfı tarafından 16.03.1974 tarihinde İstanbul' da kurulmuştur. Kurucu ortaklardan Türk Donanma Vakfı, TSKGV-Türk Silahli Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı' na, İPRAŞ ise TÜPRAŞ -Türkiye Petrol Rafinerileri A.Ş.'ne dönüşmüştür. Şirketin hukuki yapısında zaman içinde yapılan düzenlemeler kapsamında değişiklikler meydana gelmiş ve 25.11.1993 tarihinde Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'na bağlanmıştır. Şirketin Özelleştirme İdaresi Başkanlığına ait %50,98 lik hissesinin ise 22.10.2002 tarihinde TÜPRAŞ tarafından satın alınması sonucunda TÜPRAŞ' ın bağlı ortaklığı statüsüne kavuşulmuştur. TÜPRAŞ' ın %51 oranındaki hissesinin 26.01.2006 tarihinde Enerji yatırımları A.Ş. tarafından satın alınması ile birlikte KOÇ Topluluğu Şirketlerine dahil olmuştur.

Yönetim Kurulu Başkanı M. Ömer Koç, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Y. Ali Koç'tur.

Diğer yönetim kurulu üyeleri; Yağız Eyüboğlu, İbrahim Yelmenoğlu, Atilla Akçil'dir.

Hissedar yapısı; Tüpraş- Türkiye Petrol Rafineleri A.Ş., Aygaz, Akpa- Dayanıklı Tüketim, LPG ve Akaryakıt Ürünleri Pazarlama A.Ş., Demir Export A.Ş. ve TSKGV- Türk Silahlı Kuvvetleri Güçlendirme Vakfı'ndan oluşmaktadır.

Genel Müdür Bilge Bayburtlugil'dir. DİTAŞ - Deniz İşletmeciliği ve Tankerciliği A.Ş., 1974 yılında başladığı tanker işletmeciliğini halen 2001 yılı yapımı 164,859 dwt. M/T CUMHURİYET ham petrol tankeri, 2008 yılı yapımı 10,983 dwt. T.SEVGİ, 2009 yılı yapımı 10.873 dwt. T.GÖNÜL, 2011 yılı yapımı 6,297 dwt. T.LEYLA ve 2012 yılı yapımı 51,532 dwt. T.SUNA petrol ürünleri / kimyasal tankerleri ve zaman esaslı kiraladığı tankerlerle başarı ile sürdürmektedir.[63]



2012 inşa 51,532 dwt. kimyasal tanker T.Suna.

63) Ditaş Denizcilik.com.tr



2001 inşa 164, 859 dwt. ham petrol tankeri Cumhuriyet.



2008 inşa 10,983 dwt. Kimyasal tanker T.Sevgi.

OMSAN DENİZCİLİK



1998 inşa 30,109 dwt. "MV Fortune Express"

OMSAN Denizcilik, lojistik sektörünün lider şirketlerinden OMSAN Lojistik tarafından, 2008 yılında denizcilik sektöründe daha yoğun faaliyet göstermek amacıyla kurulmuştur.

1978 yılında bir OYAK iştiraki olarak tesis edilen OMSAN Lojistik; uluslararası teknik standartlara sahip, 1.200 özmal araç ve 1.100 onaylı tedarikçiden oluşan karayolu nakliye filosu, 340 swapbody ve 205 vagondan oluşan demiryolu filosu, Omsan Denizcilik AŞ, 2 helikopteri, yurtiçi ve yurtdışında toplam 900.000 metrekarelik kapalı ve açık alandan oluşan lojistik merkezleri ve 1.550 çalışanı ile müşterilerine esnek lojistik çözümler sunmaktadır.



1993 inşa 4,510 dwt. pnömatik ve mekanik tahliye sistemine haiz "MV Ünyecem 1"

OMSAN, otomotiv, demir çelik, çimento-inşaat, akaryakıt, tekstil, perakende, gıda ve iletişim sektörleri başta olmak üzere, birçok sektörün öncü ve lider firmalarına yurtiçi ve yurtdışı karayolu, denizyolu, havayolu, demiryolu taşımacılığı, dağıtım, depolama ve antrepo yönetimi ile ev ve ofis lojistiği hizmetlerini entegre ederek sunmaktadır.

OMSAN Denizcilik, başta cevher, çimento ve demir çelik ürünleri olmak üzere her türlü dökme ve genel kargo yüklerinin denizyolu ile taşınması için müşterilerine kiralama, yük simsarlığı ve acentelik hizmetleri sunmaktadır. OMSAN, bu hizmetleri doğrultusunda yılda 2.500.000 ton yurtiçi taşıma ve 1.500.000 ton uluslararası taşıma yapmaktadır. Filosunda 4.500 dwt ve 1993 inşa pnömatik ve mekanik tahliye sistemine haiz *"MV Ünye Cem 1"* çimento gemisi ile 30.109 dwt 1998 inşa *"MV Fortune Express"* isimli kuru yük gemisi olmak üzere iki gemi bulunmakta olan OMSAN Denizcilik, aynı zamanda armatörlük faaliyetleri de yürütmektedir.

OMSAN Denizcilik, konteyner hat operatörleri ile yapılan uzun dönemli anlaşmalar ve global deniz hatlarının acenteliği sonucu zengin müşteri portföyünün sağladığı satın alma gücü ve güçlü acente ağı ile kapıdan kapıya uluslararası konteyner (komple-parsiyel) forwarding hizmeti vermektedir.[64]

64) Kaynak: Omsan web sayfası

HİLAL DENİZCİLİK



M/V Hilal-I

Yakın yıllarda faaliyetini tatil etmiş armatörlük şirketlerinden biri olan Hilal Denizcilik Tic. ve San. AŞ. için söylenebilecek olan "Ortak yatırımcılar tarafından kurulmuş" demek gerekmektedir.

Kurucuları olan müteşebbisler hakkında ayrıntılı bir bilgiye ulaşılamamıştır.

Kuruluş yıllarında Genel Müdürü ve ortaklarından olan Ahmet Cavit Gür zamanında Hilal Denizcilik Filosuna M/V Hilal-I, M/V Hilal-II kuru dökmeyük gemileri katıldı..

Şirketin merkezi Beşiktaş Balmumcu'da iken son yıllarda Kısıklı Cad. Himmet İş Merkezi No.29 K.1. D.1 Altunizade adresine taşındı.

Ahmet Cavit Gür'ün ayrılmasından sonra Mustafa Topal Genel müdür olarak yeralmıştır. Güverte Enspektörü Kaptan Raşit Altınok ve Personel Müdürü Ahmet Uğur idi.



M/V Hilal-II

Halen Gate Denizcilik San. ve Tic. AŞ kurucusu ve başkanı olan Kaptan Raşit Altınok şirketin Hilal-I ve Hilal-II adı verilen iki kuru dökmeyük gemisiyle 90'lı yıllarda başarılı bir faaliyet göstermesine rağmen, zamanla ekonomik sorunlarla karşılaştığını ve faaliyetini sona erdirdiğini belirtti.

Anılardaki Gemiler



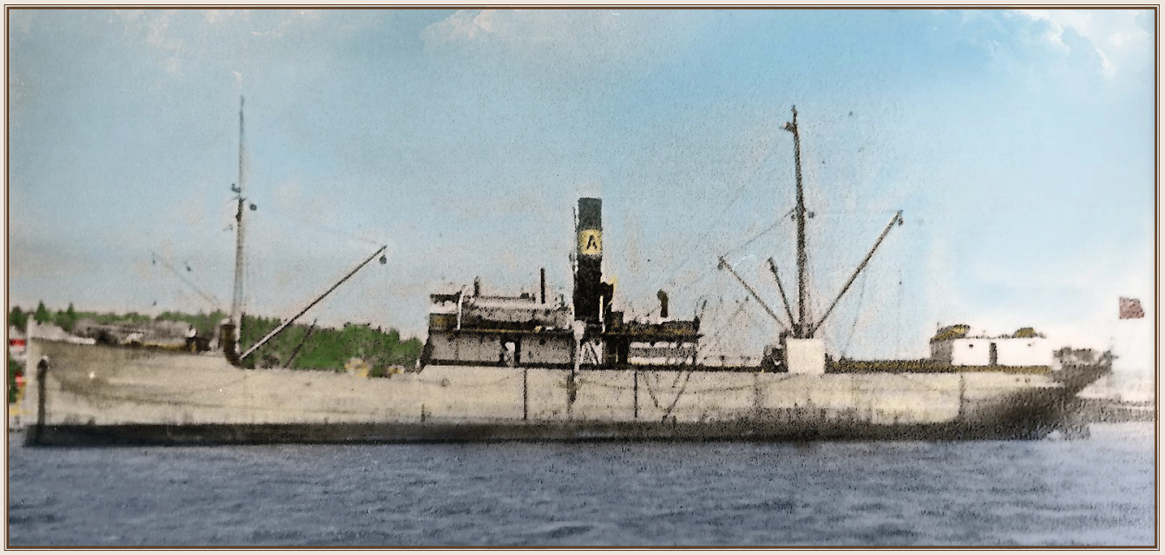
Efsane haline gelen gemi "Kurtuluş"

II. Dünya Harbi sırasında Türkiye ile Yunanistan arasında tam anlamıyla bir hayat ve umut köprüsü haline gelen 2,735 grt. olan Kurtuluş vapuru 1883 yılında Liverpool'da England, Caird Purdie & Co., Barrow Shipyard Co. tarafından inşa edildi.

İlk inşa *adı "Euripides"* olan gemi 2 silindirli, 900 nhp buhar gücüne sahip makinesiyle azami 10 knots sürat yapabilmekteydi.1896 yılında İtalya'da Stafano Razeto armatörlük firması tarafından satın alındı *ve "Razeto B"* adı verildi. 1897'de Çarlık Rusya'da Sivastopol kentinde kurulu Paramonovi firmasına satıldı ve *"Bratia Paramonovi"* adı verildi.1901 yılında Almanya armatörlük firmasına satıldı ve *"Cephalonia"* adı verildi. 1905'de Çarlık Rus şirketine satıldı ve *"Mihail Archangel"* adı verildi.

1924'de Türk armatörlük firmasınca satın alındı ve *"Teşvikiye"* adı verildi. 1926-1933 yıllarında muhtelif kereler eldeğiştiren geminin bu süreçteki son adı *"Bülent"* ti. 1934 yılında Tavilzâde Biraderler Şirketi'ne satıldı ve *"Kurtuluş"* adı verildi. 1941 yılında Nazi İşgalindeki büyük açlık hüküm sürmekten olan Yunanistan'a yapılacak gıda yardımını taşımak üzere Kızılay Cemiyeti tarafından kiralandı. 20 Şubat 1942'de şiddetli bir fırtınaya yakalanarak, Marmara Adası Saraylar Köyü yakınlarında, bugün *"Kurtuluş Burnu"* olarak bilinen bölgede kayalıklara çarptı ve saat 9.15'de sulara gömüldü.

Cumhur Koraltürk tarafından yağlıboya tablosu yapılan *"Kurtuluş"* vapurunun öyküsü Kızılay tarafından Doç. Dr. Ulvi Keser imzasıyla neşredilen eserde yer almaktadır.



Gerze Vapuru

1880 yılında Sevilla merkezli Segovia Cunadra Y.Cie. adına İngiltere'de R. Thompson Junior, Sunderland tersanesinde inşa edilen 1034 grt. yük yolcu vapurunun ilk adı "San Fernando" idi.

. 1891'de Cia. Sevillana de Nevagacion a Vapor, Sevilla firmasına satıldı ve adı değiştirilmedi.

. 1907'de Pantaleon P. Navigation Oriantale- Naviera Oriantale, Pire firmasına satıldı ve Satıldı ve "Sparti" adı verildi.

.1930'da Ahmet Nafiz ve Hasan Basri satın aldı ve " Gerze" adını verdi.

.Gerze, Karadeniz ve Mersin'e kadar Akdeniz hattında posta vapuru olarak çalışırken 1932'de Hacı Yakupzâde Ahmet ve Şeriki Mahdumları tarafından satın alındı. Adı değiştirilmedi. Şirket Sirkeci Yenihan Karşısı adresindeydi ve Telefonu: 23118'di.

.1933'de Vapurculuk Türk AŞ.'ye devredildi. Sürmene eşrafından Hacı Yakupzâde Ahmet, Vapurculuk Türk AŞ. hissedarlarındı. Diğer hissedarlar Sadıkzâde Ruşen, Tavilzâde Hafız Hüseyin, Sadıkzâde Nazım, Alemdarzâde Mehmet, Alemdarzâde Ahmet, Sadıkzâde Aslan Kaptan, İbrahim ve Kemal Beyler, Babilzâde Rıza Bedrettin'di.

. 30 Kasım 1933'de Karadeniz'de hakim olan fırtına sonucu Amasra'da karaya oturdu.

. 20 Ekim 1934'de rotasını kaybetmesi sonucu Tekirdağ'da karaya oturdu.

Gerze'yi kurtarmak için İstanbul'dan gönderilen Bartın vapuru üç gün uğraştan sonra Gerze'yi yedekleyerek oturduğu yerden yüzdürdü.

Gerze, 1935 yılı ortalarına kadar Mersin hattında sefer yaptı ve yeniden Karadeniz hattına verildi.

. 20 Kasım 1935'de şiddetli fırtınada sürüklenerek Zonguldak Limanı önünde karaya oturdu ve dalgaların etkisiyle ikiye bölündü.

. 27 Mayıs 1936 günü gazetelere verilen ilanla batık Gerze hurda olarak satışa çıkartıldı.



Uğur Vapuru

Milli Mücadele'den önceki yıllarda İzmit Körfezi kıyıları arasında deniz ulaşımı ve taşımacılığı Seyri Sefain İdaresine aitti. İzmit Körfezi'nde yük ve yolcu deniz ulaşımının neredeyse tamamı Hıristiyan sahibi olduğu yabancı bandıralı vapurlarla yapılmaktaydı.

İzmit'li tüccar Babilzâde Rıza Babila kurduğu Kocaeli Vapur Şirketi'iyle İzmit Körfezi'nde deniz ulaşımı yapan ilk özel şirket oldu ve başlangıçta gemi satın almayıp kiraladıkları gemilerle nakliyat yapmaya başladı. İlk satın aldığı vapura "İzmit" adını vermiştir. Satın aldığı ikinci vapur "Kırlangıç" tır. Bu gemi 1887'de İngiltere'de inşa edilmişti. Üç yüz yolcu, beş yüz baş hayvan ve yüz ton eşya taşıyabiliyordu. Ardından "Sürat" ve "Yenidünya" vapurları kadroya katıldı.

İzmit Körfezi'nde bulunan Yalova, Karamürsel, Ereğli, Değirmendere, Kazıklı ve İzmit iskeleleri ile İstanbul arasında yolcu, eşya ve hayvan nakliyesi bu gemilerle yapılırdı. Yük olarak İstanbul'dan Anadolu'ya transit eşya taşınıyordu. Transit eşya taşımacılığında en büyük payı şeker alıyordu.

Rıza Babila daha sonra Sürat'i satarak buharlı "Uğur" ve "İkbal" vapurlarını satın aldı. Bu vapurlar pazartesi, çarşamba, cuma, cumartesi günleri İzmit-İstanbul arasında sefer yaparlardı. Yolcu biletleri birinci ve ikinci mevki olarak sınıflandırılmıştı. Tatil günlerinde öğretmen, talebe, subaylar ve gaziler dahil tüm askeri personele bilet fiyatının yarısı kadar indirim yapılırdı.

Bayramlarda ve özel günlerde bayraklarla donatılarak iskelelere uğrayan Kocaeli vapurlarının denizde süzülerek ilerleyişini kıyıdakiler coşkuyla, mutlulukla izlerdi. Uğur vapuru böyle bir bayram gününde sancaklarla donanmış olarak görülmektedir.



S/S Vatan

S/S İmdat

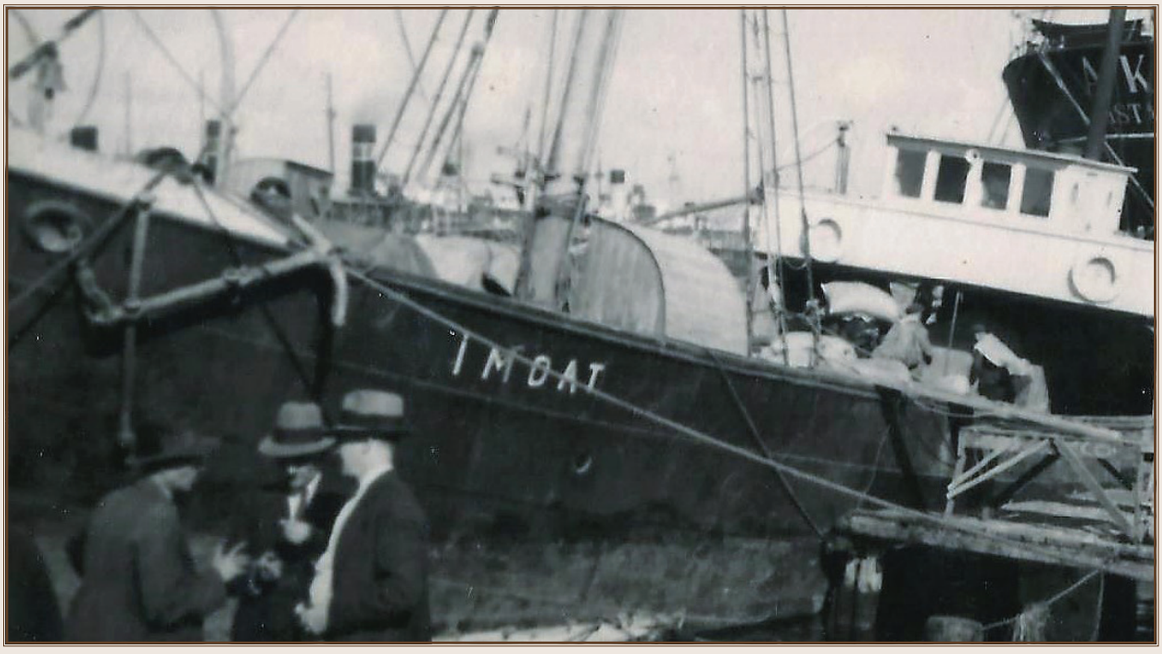
Richard Simpson & Edward Brown tarafından Cook, Welton & Gemmell, Hull tersanesinde 105 Kızak No.'su ile inşa edilen 158 grt. *"Duchess of York"* bir balıkçı gemisi idi. 22 Kasım 1893'de hizmete girdi.

. 1902'de satıldı ve adı *"Trawler Carmen"* olarak değiştirildi. 1916'da satıldı ve adı *"Oeillet"* olarak değiştirildi. 1920'de satıldı ve adı *"Ginette"* olarak değiştirildi. Ayni sene satıldı ve adı *"Alexandra D."* olarak değiştirildi. 1927'de satıldı ve adı " *Themistocles"* olarak değiştirildi. 1929'de Sociéte Anonime Les Honniléres Turques firması satın aldı ve *"İmdat"* adını verdi. 1930'da Hacı Arif Kaptanzâde Temel Efendi satın aldı. 1936'da sicil kaydındaki Hacı Arif Kaptanzâde Temel Efendi olan armatör adı " Temel Sunar" olarak yenilendi. Hacı Arif Kaptanzâde Temel Sunar Sürmene Trabzon eşrafındandı. Geçirdiği tadilatlar nedeniyle son kayıtlarda 284 grt. ve 420 dwt. olan "İmdat", 1950'de Antalya Kalkan'da battığında 67 yaşında idi. 24 Mayıs 1933 tarihli bu fotoğraf armatör Ahmed Akosman tarafından çekilmiş ve oğlu Tuğrul Akosman'ın babasından kendisine emanet edilmiş albümde yer almakta.

İlk adı *"Gerda"*olan 3490 grt. *"Akın"* yük yolcu gemisi 1893 yılında AG Deustche Dampfsciff-Rhederi zu Hamburg (Kingsen Linie) adına Blohm Und Voss Hamburg Tersanesi'nde inşa edildi. 3 Genişlemeli buhar ana makinesi 283 nhp güç üretiyordu. İlk süvarisi Kaptan J. Ehlers'dir. Hapag'a satılan gemiye *"Sarnia"* adı verilmiştir. 1930 yılına kadar iki kez daha el değiştirmiş ve *"Barysarina"* , *"Port de Cette"* adları verilmiştir. 1930'da Yelkencizâde ve Mahdumu tarafından satın alınarak *"Vatan"* adı verilmiştir. Vatan ayni sene Beyrut tüccarlarından Mehmet Ellatiki Efendi'ye kiralandığı ve anlaşmazlığın İstanbul İkinci Asliye ticaret Mahkemesi'ne intikal ettiği günün gazetelerinde yer alan ilanlardan anlaşılmaktadır.

1934 yılına kadar Karadeniz, Akdeniz ve Bulgarlarla ortak olarak kısa süre Valencia, Barcelona, Marsilya limanları arasında düzenli posta yük seferleri yaptığına dair ilanlar mevcuttur. 1934'de Devlet Denizyolları İdaresi devletleştirme yasası *uyarında "Vatan"* ı kadrosuna naklet-miştir. 1939'da kadro dışı bırakılan *"Vatan"* Kalkavanoğlu Mehmet, Rıza ve Mahdumu İsmail Vapur Şirketi ile Barzilay ve Benjamin ortak olarak satın almışlardır.

1940'da Barzilay ve Benjamin grubunun ortaklıktan çekilmesiyle Vatan gemisi "Kalkavanoğ-lu Rıza ve Oğlu İsmail Vapur İdaresi'ne intikal etmiştir. 1945-46 yıllarında geminin sahibi Kalka-van Rıza ve Oğlu İsmail Vapurculuk Şirketi görülmektedir. 20 Temmuz 1946 gecesi 03.45 sula-rında Yunanistan'ın Syra adası açıklarında bir serseri mayının çarpması sonucu yedi dakika gibi kısa bir zamanda batmıştır. Gemiden kurtarılanlar Syra Adası'na getirilmiş ve oradan da Selanik isimli vapurla İstanbul'a ulaşıtırılmışlardır.



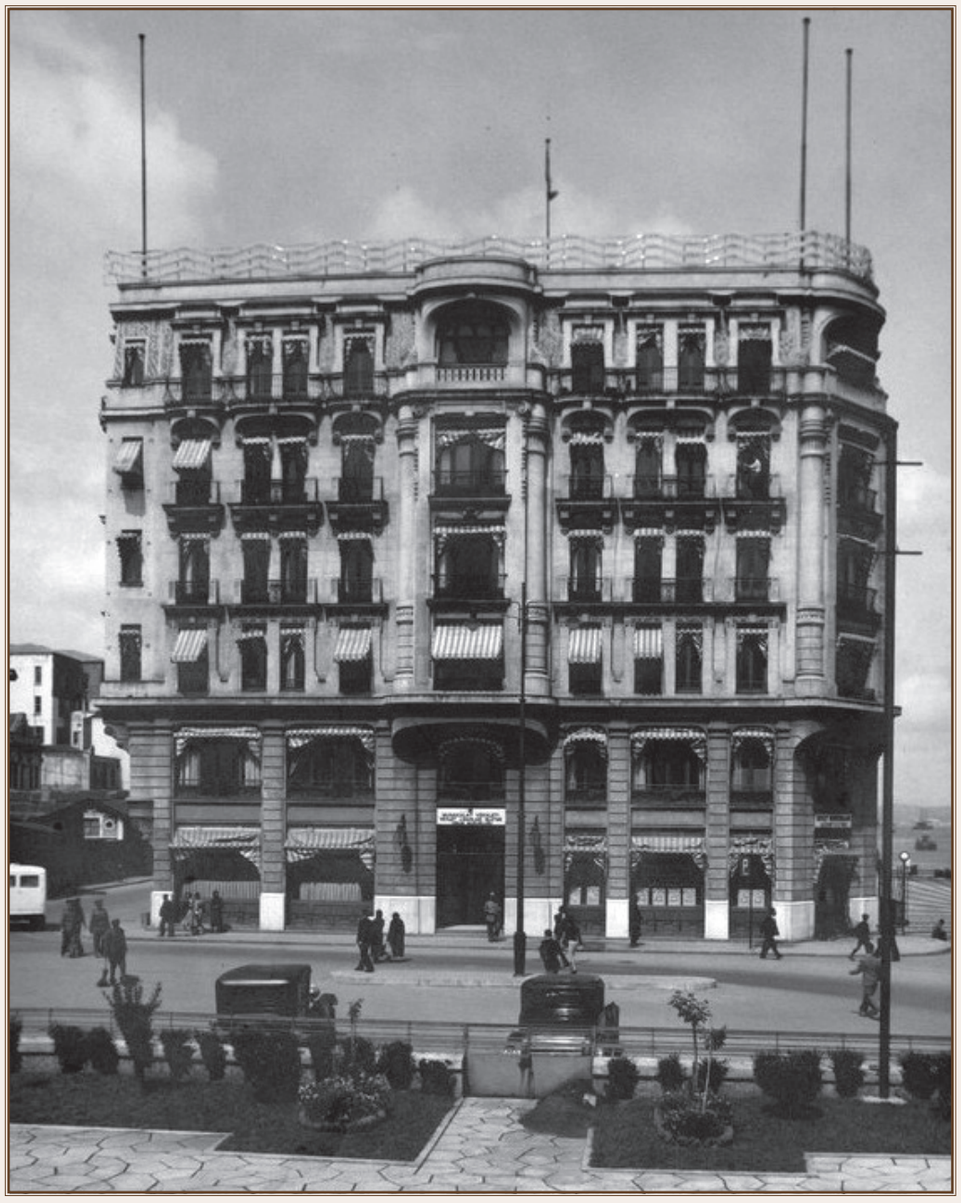
S/S Akın - M/V İmdat

22 Mayıs 1936 tarihli bu fotoğraf armatör Ahmed Akosman tarafından çekilmiş ve oğlu Tuğrul Akosman'ın babasından kendisine emanet edilmiş albümde yer almakta.Fotoğrafta sağ-da S/S Akın'ın sadece kıç tarafı görülmekte.

Akın'ın ilk adı *"Gladys"* ; Sunderland S.Peter Austin & Son tersanesi 1890 inşa 2337 grt. olan yük yolcu gemisinin ilk armatörü J. Coverdale & Son idi. 1930 yılına kadar üç kez el değiştirmiş ve *"Proteus", "Muntenia", "Danubian" ve "Panzo S."* adlarını almış. *"Panzo S."* in armatörü İstanbul'lu bir Rum olan Panzo Stavropoulos ve Çocukları. 1934'de Emine Hanım ve Mehmet Lütfi Bey satın almış ve *"Akın"* adını vermişler. 1937'de Sadıkzâde Kardeşler satın almış ve "Şadan" adı verilmiş. 1939'da Adrasan'da kayalıklara çarparak karaya oturan Şadan vapuru için 4 Nisan 1939 tarihin-de kıymet takdiri için bir heyet gönderilmiş. Yüzdürülmesinden bir süre Denizbank Devlet deniz yolları İdaresi'ne devredilen Şadan Vapuru Mayıs 1949'da Doğan Aslan Feneri civarında karaya oturmuş ve İstanbul'dan İmroz tahlisiye gemisi sevkedilmiş. 60 yaşında hurdaya çıkartılmış.

Geçmiş zaman olur ki.

Hazine-i Hassa'dan Fevaid-i Osmaniye'ye, Şirket-i Hayriye'den Seyr-i Sefain'e Denizcilik Bankası TAO'dan Tudek'e ve D.B. Deniz Nakliyatı T. A.Ş.'ye kadar Devlet deniz ticaret kurumları



Rıhtım Han; Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlük Binası olduğu yıllarda.

Türk Armatörleri Tarihi'ni anlatırken, bu ülke denizlerinde armatörlük yapmış devlet denizcilik müesseselerinin de tarihçesini vermeliyiz.

- Türkiye'de devlet sahipliğindeki denizcilik ilk teşkilatı, kavram bakımından Fatih Sultan Mehmet zamanına kadar uzanan *"Hazine-i Hassa"* dır.
- Tarifeli seferlerin aksamadan ve eksiksiz uygulanabilmesi için deniz taşımacılığının şirketler eliyle daha sağlıklı yapılabileceğine inanan devlet, XIX. Yüzyıl başlarında Hazine-i Hassa'nın da katılımıyla *"Şirket-i Osmaniye"*yi kurdu.
- Bir süre sonra Hazine-i Hassa bu şirketten ayrılmış ve *"Hazine-i Hassa Kumpanyası"* adı altındaki şirket kendi gemilerini çalıştırmaya başlamıştır.
- Hazine-i Hassa Kumpanyası ünvanı zamanla Sultan Abdülmecid devrinde 1843'de *"Mecidiye Şirketi"* adını almıştır.
- Bu şirket 1870'e kadar devam etmiş ve adı *"Fevaid-i Osmaniye Şirketi"* olarak değişmiştir.
- 1851'de Padişah Abdülmecid'in emirleriyle İstanbul ile Boğaziçi ve Kadıköy arasında gemi işletmek üzere *"Şirket-i Hayriye"* kuruldu. Bu şirket 1944'e kadar yaşamıştır.
- 1870'de *"İdare-i Aziziye"* kuruldu.
- 1872'de adı *"İdare-i Mahsusa -i Aziziye"* olarak değiştirildi.
- 1878'de *"İdare -i Mahsusa"* kuruldu.
- 1910'da *"Osmanlı Seyri Sefain İdaresi"* kuruldu.
- 1933'de *"Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi"* organize edildi ve *"Akay, (İstanbul ve civarı iç hatlar ile Yalova)", "Deniz Yolları Müdürlüğü, (İstanbul ve civarı iç hatlar ile Yalova)",*
- *"Fabrika ve Havuzlar Müdürlüğü"* olmak üzere üç ayrı müdürlük haline dönüştürüldü.
- 1938'de *"Denizbank"* faaliyete geçtiyse de 1939'da faaliyetine son verildi ve 3633 sayılı Kanunla kaldırılarak yerine "Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğü" ile "Devlet Denizyolları ve İşletmeleri Umum Müdürlüğü" olarak iki umum müdürlük kuruldu.
- 1944'de *"Devlet Deniz Yolları Türkiye Denizcilik İşletmesi"* kuruldu ve iki gruba bölündü.
- 1945'de *"Şirket-i Hayriye"* tasfiye edildi.
- 1952'de *"Denizcilik Bankası T.A.O."* faaliyete geçti.
- 1955'de *"D.B. Deniz Nakliyatı T. A.Ş."* teşekkül edildi.
- 1983'de Denizcilik Bankası T.A.O.'da yönetimsel değişiklik yapıldı ve ana kurumun ünvanı, *"Türkiye Denizcilik Kurumu (TUDEK)"* olarak değiştirildi.
- 1984'de Türkiye Denizcilik Kurumu Genel Müdürlüğü'nün adı, aynı sene yürürlüğe giren Kamu İktisadi Teşebbüslerinin yeniden düzenlenmesi ile ilgili 233 sayılı KHK gereği *"Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü"* olarak değiştirildi.
- 2000yılında*"D.B.DenizNakliyatıT.A.Ş."*ÖzelleştirmeYüksekKurulu'nun03.03.2000 tarih ve 2000/16 sayılı Kararı'na istinaden, T.C. Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı ile Armatörler Denizcilik ve Nakliyat

- A.Ş arasında tanzim edilen Hisse Satış Sözleşmesi ile, 24.03.2000 tarihinde tüm varlık, alacak ve borçları ile, hisseleri blok halde yeni sahibine devredilerek Kamu İktisadi Kuruluşu olmaktan çıktı ve özel bir armatörlük şirketi haline geldi.
- Bu şirket aynı isimle halen varlığını sürdürmekteyse de tamamiyle özel bir armatörlük şirketi durumundadır.

Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş 1843 yılında "Fevaidi Osmaniye " adı altında Seval-i Mütacavire (Civar Kıyılar) Sevahil-i Karibe (Yakın Limanlar) Sevahil-i Baide (Uzak Limanlar) arasında sefer yapmak üzere kurulmuştu.

İdare-i Mahsusa döneminde 1895 yılında kurulan Darülaceze'nin giderlerini karşılamak için daimi bir gelire ihtiyaç bulunmaktaydı. İdare-i Mahsusa 1896 yılından 1901 tarihine kadar Darülacezeye her yıl 300,000 kuruş ödedi, 1901 yılında sonra ise günlük gelirden belli bir miktarın verilmesi esası getirilmiştir, bu gelir ile Darülaceze'nin faaliyetlerini günümüze kadar sürdürmesinde önemli bir rol oynamıştır. Osmanlı İmparatorluğundan günümüze kalan tek müessese olan Türkiye Denizcilik İşletmeleri I. Dünya Harbi yıllarında Türk ordusuna büyük lojistik destek sağladı. Çanakkale'de hastane gemisi olarak görev yapan ancak beyaza boyanmayıp üzerine Kızılay arması da bulunmayan Halep gemisi yüzbaşı Martin Eric Dunbar Nasmith komutasındaki İngiliz E-11 denizaltısı tarafından batırıldı. Ayrıca aynı denizaltı Gülcemal Vapurunu yaralamış ve Gülcemal gemisini bir müddet seferden mahrum bırakmıştır. Kurum aralarında Halep,Bezm-i Alem,Mithatpaşa, Bahr-i Ahmar gemileri dahil olmak üzere I.Dünya Harbinde 28 gemisini kaybetmiştir.

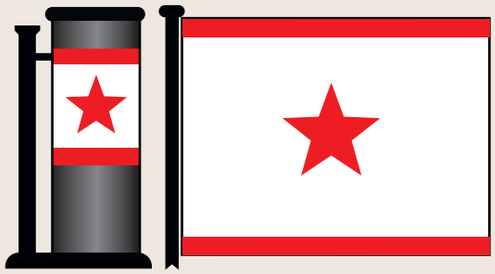
Türkiye Denizcilik İşletmeleri'nce uzun yıllar Genel Müdürlük binası olarak kullanılan Merkez Rıhtım han 1890 yılında imtiyaz verilerek kurulan İstanbul Rıhtım Dok ve Antrepo Şirketi tarafından deniz doldurularak elde edilen arazi üzerinde şirkete gelir getirmek amacıyla inşa edilmişti.

Devlet denizcilik kurumlarının Türk deniz ticareti üzerindeki etkileri

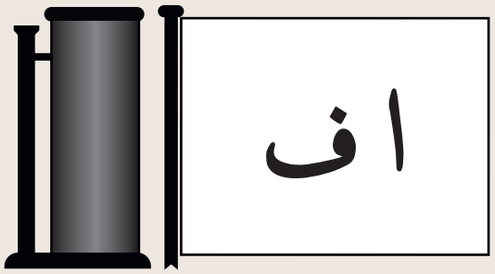
Herseferinde karşılaştırma yaparak hayıflanılan Yunan deniz ticaret filosunun büyüklüğüne bakıldığında, bu ülkede devlet denizcilik firmalarının olmadığı görülmekte. Türkiye'de ise devlet daima müdaheleci politikalar üretmiş ve bu politikasını son iki asır son derece yoğun şekilde sürdürmüş. Kamu İktisadi İşletmesi olarak gördüğü içindir ki, posta vapurculuğunu bir yasayla özel sektör armatörlerinden elinden almış.Sadece Yunanistan'da değil, Avrupa ülkelerinde de böyle bir müdaheleci politikaya rastlanılmamakta. Yük taşımacılığında ise D.B. Deniz Nakliyatı T.A.Ş., kamu ihalelerinden %15 gibi daha fazla bir fiyat teklifi verse bile, tercih gerekçesi sayılarak, özel sektör rekabetine karşı korunmuş. Geneldeki tüm bu olumsuz yapılarına rağmen, bu devlet denizcilik firmaları öncelikle Yüksek Denizcilik Okulu mezunu güverte ve makine zabitleri için iş imkanı oldukları gibi, birer okul da olmuşlar. Bu kurumlardan yetişenlerin arasından bazılarının zamanla kendi şirketleri kurdukları, armatörlük firmalarını kurdukları görülmekte.

Bir tarih olan bu kurum, daima saygıyla anılmaya devam ederek tarih sayfalarındaki yerlerini almış bulunmaktalar.

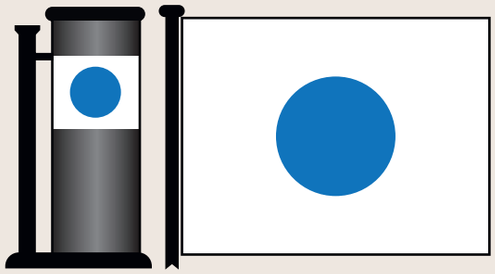
Osmanlıdan Cumhuriyete Türk Armatörlük Şirketlerinin Bayrakları ve Baca Forsları(*)



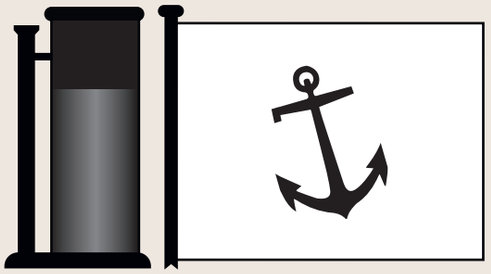
Hantal Tayyar
İstanbul



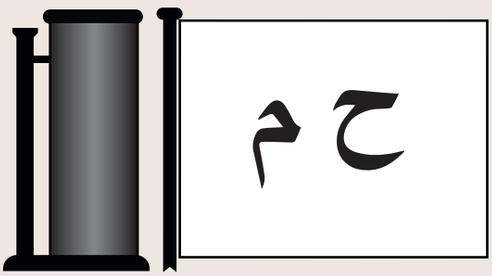
Eyvatoğlu Biraderler
İstanbul



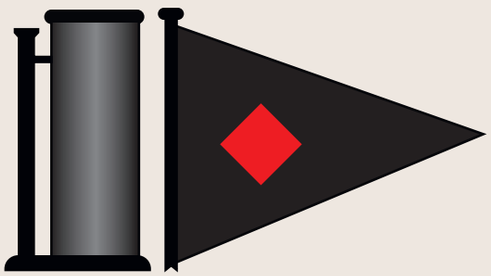
İsmail Enver Subaşı
İstanbul



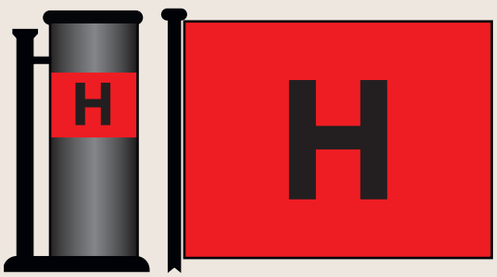
Hasan Mahtumları ve İbrahim Ali
İstanbul



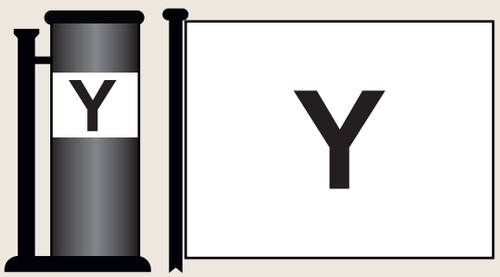
Beykozlu Hacı Mustafa Bey ve Şurekası
İstanbul



Bigalı Halil
İstanbul



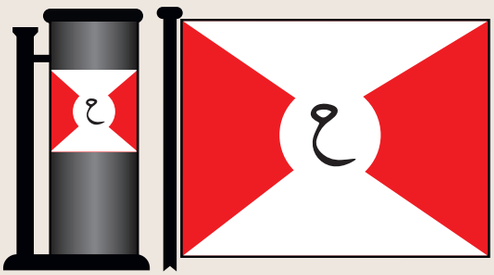
Hacızâde Mesud - Hacızâde Kemal
İstanbul



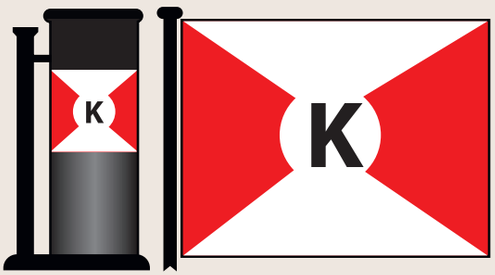
Hacı Mehmet Yıldıran
İstanbul

(*) Lloyd's Book of House Flags & Funnels - © Osman Öndeş
Grafik Uygulama: M. Tannur Ayberk & Nusret Çalışır

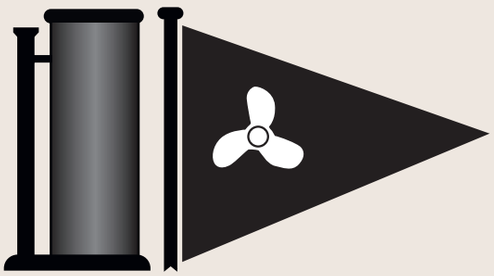
Osmanlıdan Cumhuriyete Türk Armatörlük Şirketlerinin Bayrakları ve Baca Forsları(*)



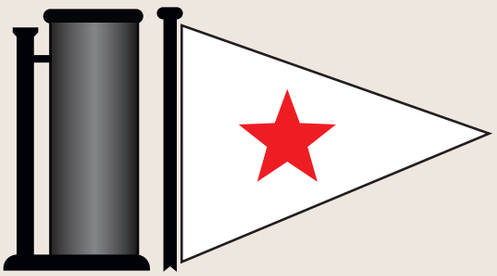
Hacızâde Mehmet Kâzım
İstanbul



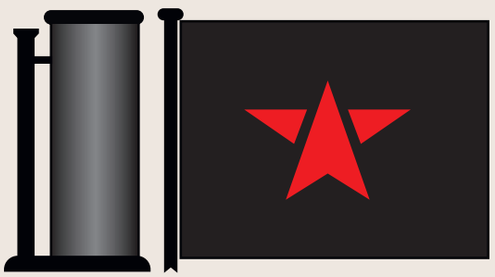
Ahmet ve Mehmet Koşar
İstanbul



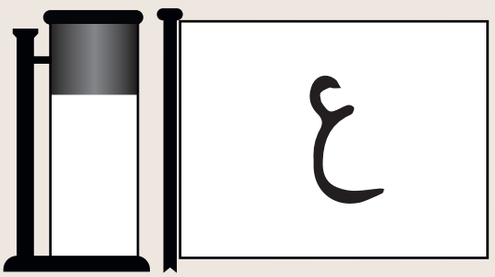
Ahmet Simaiş
İstanbul



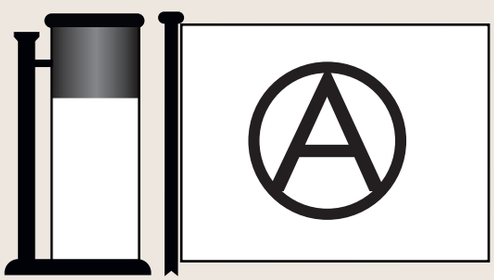
Nafi Bey
İstanbul



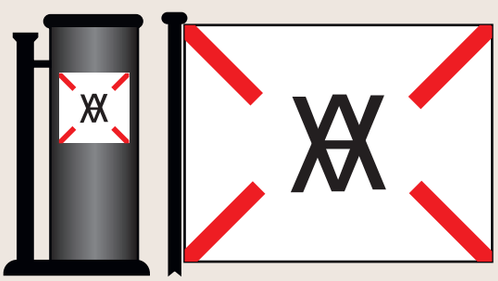
Hrand Geromyan
İstanbul



Alemdarzâde Biraderler (1924)
İstanbul



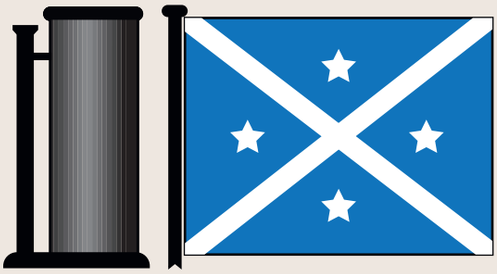
Alemdarzâde Biraderler (1928)
İstanbul



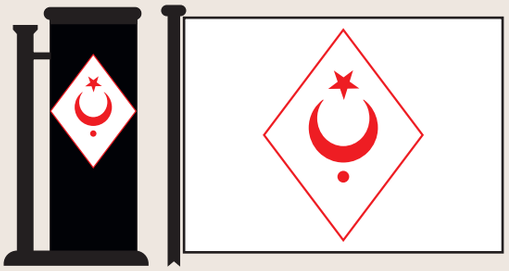
Abdi Vehbi Dural
İstanbul

(*) Lloyd's Book of House Flags & Funnels - © Osman Öndeş
Grafik Uygulama: M. Tannur Ayberk & Nusret Çalışır

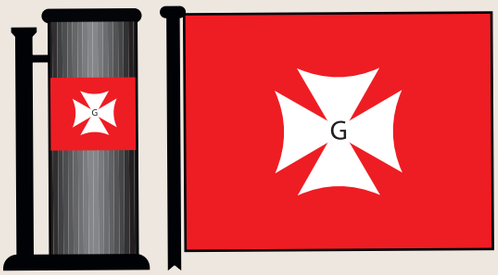
Osmanlıdan Cumhuriyete Türk Armatörlük Şirketlerinin Bayrakları ve Baca Forsları(*)



Archipelago American
Steamship Co. İzmir



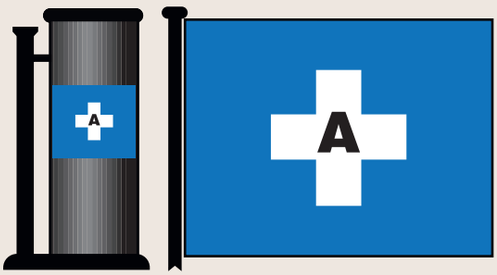
Akosman Vapurculuk



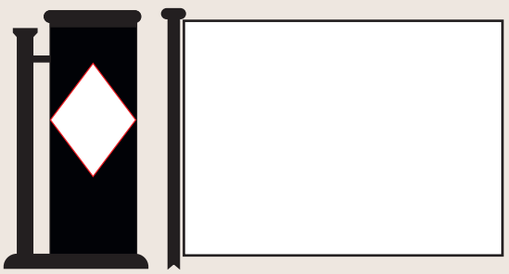
Richard A.Grech's British Salvage Co.
İstanbul / Çanakkale



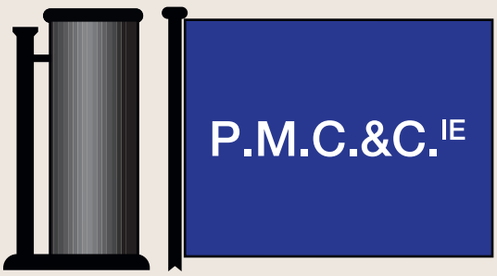
Ahmet Nafiz ve Hasan Basri



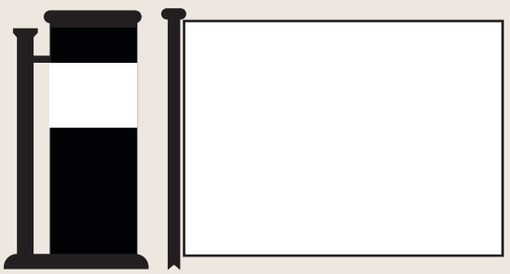
George F. Andraeu
İstanbul



Sabiha Hanım



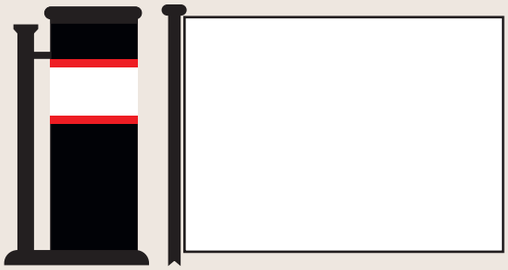
P.M.Courtgi & C. IE
İstanbul



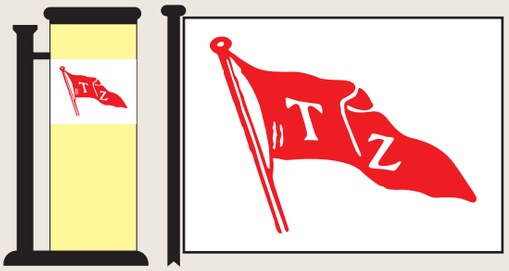
Kefelizâde Abbas Remzi Bey

(*) Lloyd's Book of House Flags & Funnels - © Osman Öndeş
Grafik Uygulama: M. Tannur Ayberk & Nusret Çalışır

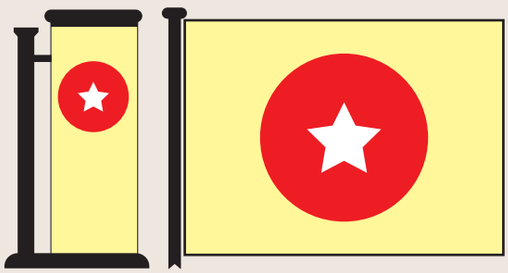
Osmanlıdan Cumhuriyete Türk Armatörlük Şirketlerinin Bayrakları ve Baca Forsları(*)



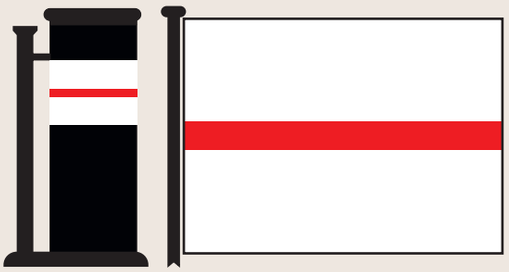
Kırzâde Mustafa ve Hüseyin Münir



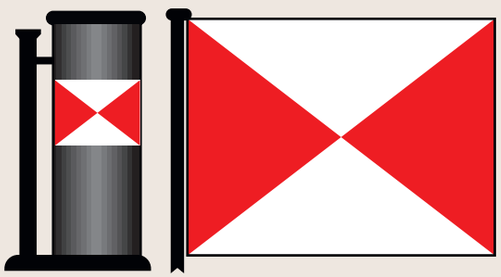
Tavilzâde Biraderler



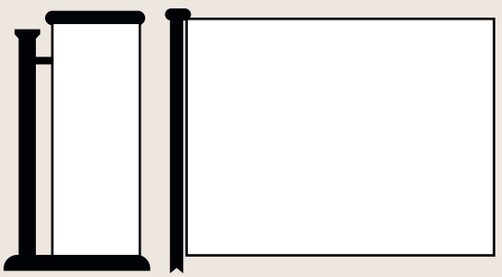
Hacı Hafız Hüseyin Taviloğlu ve Kardeşi Koll. Şti.



Muharrem Taviloğlu



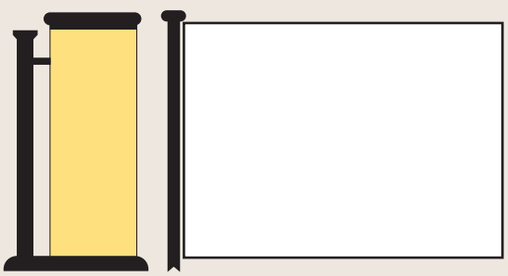
Kırzade Şevki



Alemdarzâde Mehmet



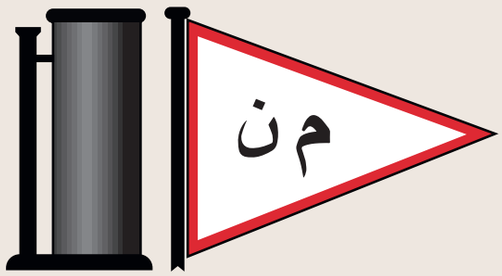
Faruk Ardan Denizcilik



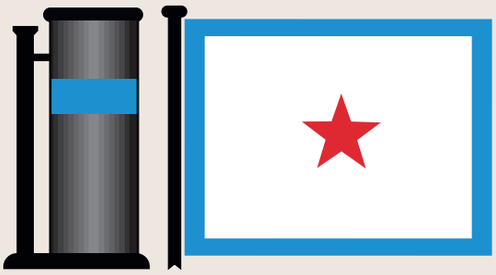
Naim ve Şurekası Vapur İdaresi

(*) Lloyd's Book of House Flags & Funnels - © Osman Öndeş
Grafik Uygulama: M. Tannur Ayberk & Nusret Çalışır

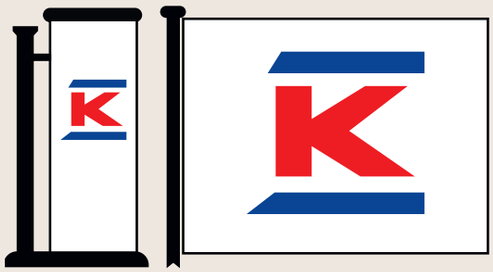
Osmanlıdan Cumhuriyete Türk Armatörlük Şirketlerinin Bayrakları ve Baca Forsları(*)



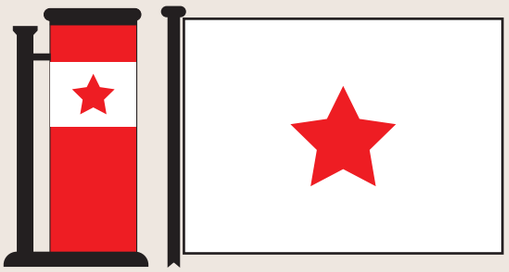
Mustafa Nureddin



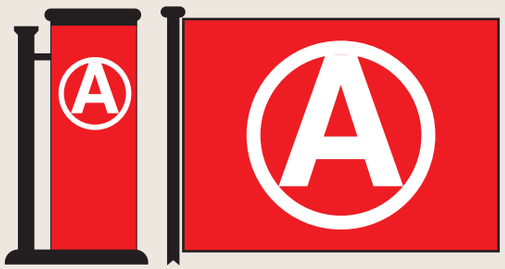
Çolakzâde Ömer, Rasim Kaptan ve Hacı Nikolau



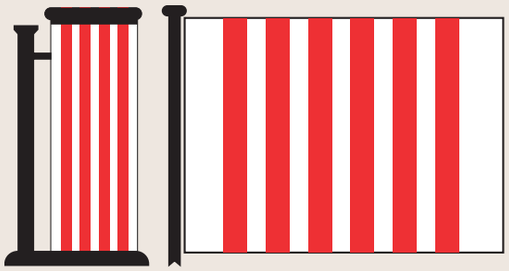
Karahasan Denizcilik
İstanbul



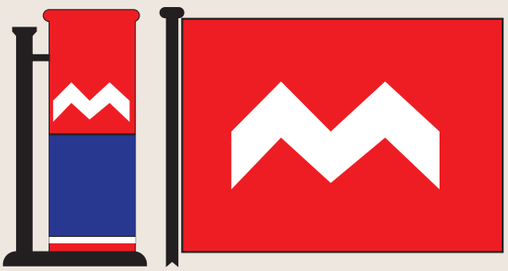
Hantalzâde Tayyar Vapurculuk



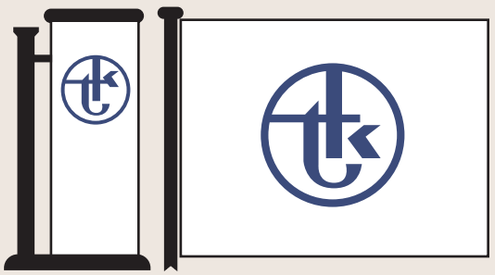
Adrasan Denizcilik



Kaşif Kalkavan Denizcilik
İstanbul



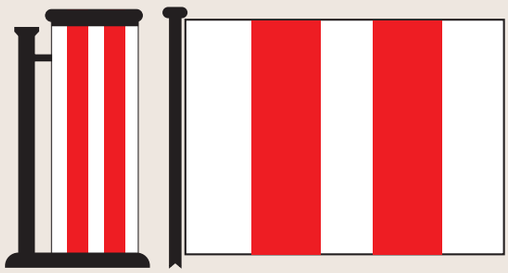
Margem Denizcilik
İstanbul



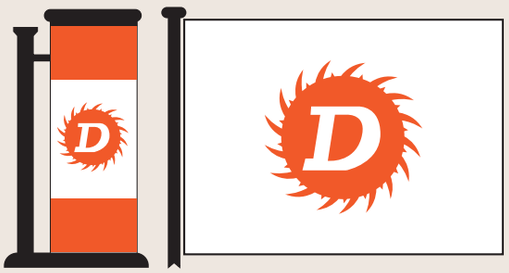
Kıran Denizcilik
İstanbul

(*) Lloyd's Book of House Flags & Funnels - © Osman Öndeş
Grafik Uygulama: M. Tannur Ayberk & Nusret Çalışır

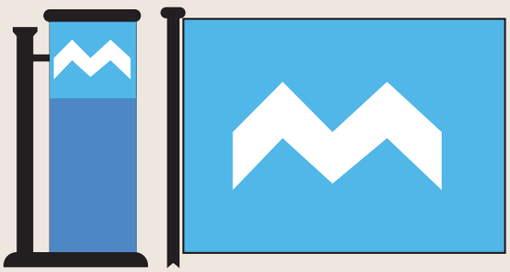
Osmanlıdan Cumhuriyete Türk Armatörlük Şirketlerinin Bayrakları ve Baca Forsları(*)



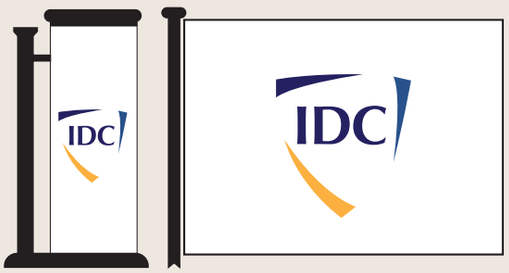
Kalkavan Denizcilik
İstanbul



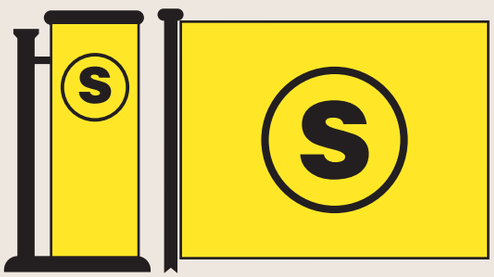
Ditaş Denizcilik
İstanbul



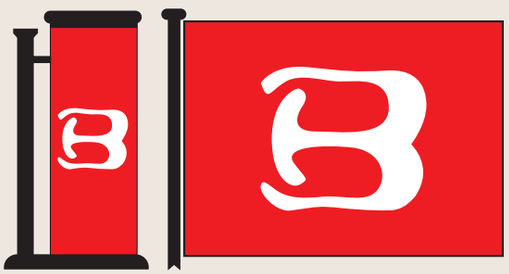
Martı Denizcilik
İstanbul



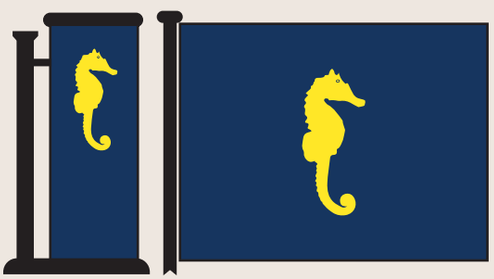
IDC Denizcilik
İstanbul



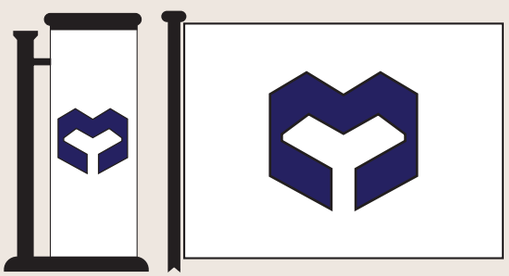
Sohtorik Denizcilik
İstanbul



Bayraktar Denizcilik
İstanbul



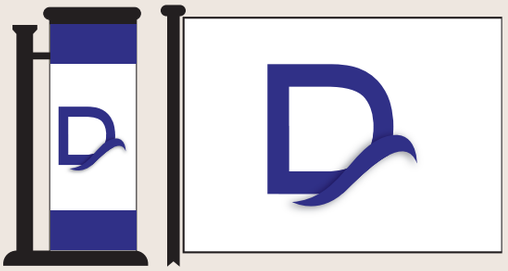
Bora Denizcilik
İstanbul



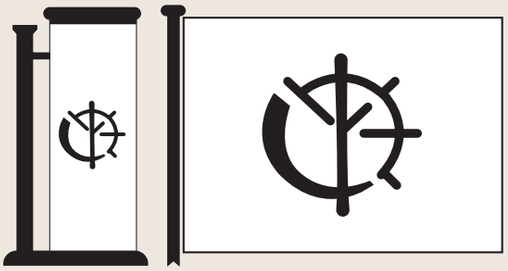
Diler Denizcilik
İstanbul

(*) Lloyd's Book of House Flags & Funnels - © Osman Öndeş
Grafik Uygulama: M. Tannur Ayberk & Nusret Çalışır

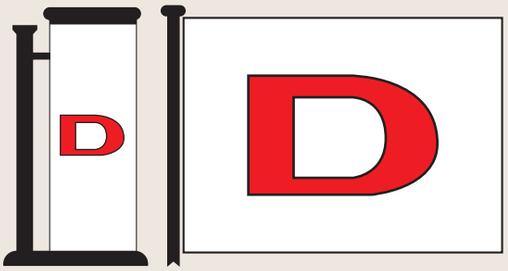
Osmanlıdan Cumhuriyete Türk Armatörlük Şirketlerinin Bayrakları ve Baca Forsları(*)



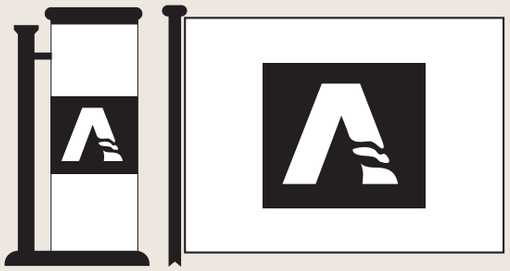
Densa (Marinsa) Denizcilik
İstanbul



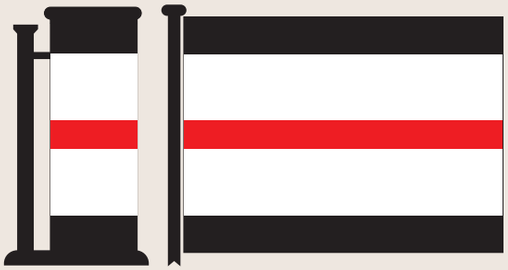
Çebi Nakliyat
İstanbul



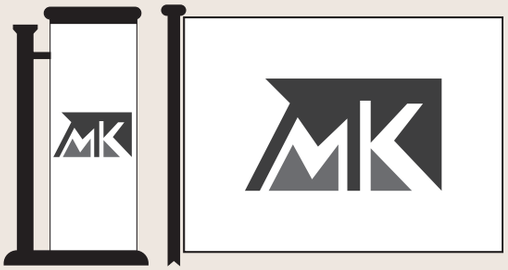
Densan Denizcilik
İstanbul



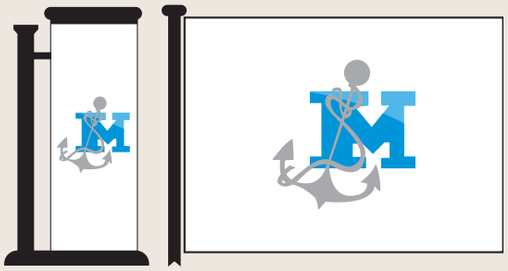
Aktif Denizcilik
İstanbul



Beşiktaş Denizcilik
İstanbul



Mete Denizcilik
İstanbul



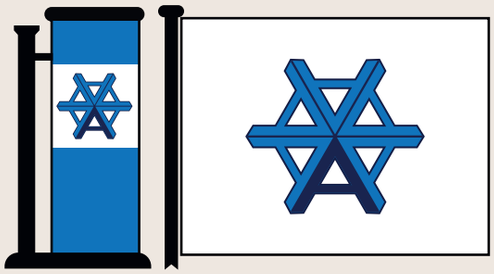
Mardeniz Denizcilik
İstanbul



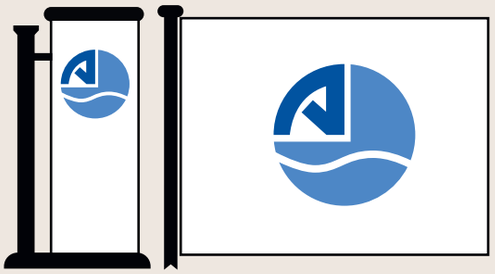
Atlantik Denizcilik
İstanbul

(*) Lloyd's Book of House Flags & Funnels - © Osman Öndeş
Grafik Uygulama: M. Tannur Ayberk & Nusret Çalışır

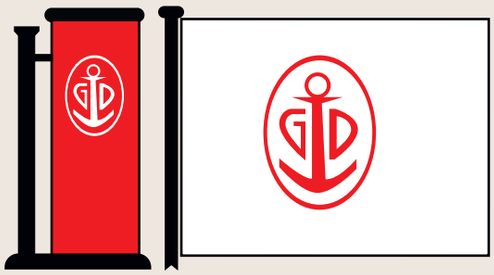
Osmanlıdan Cumhuriyete Türk Armatörlük Şirketlerinin Bayrakları ve Baca Forsları(*)



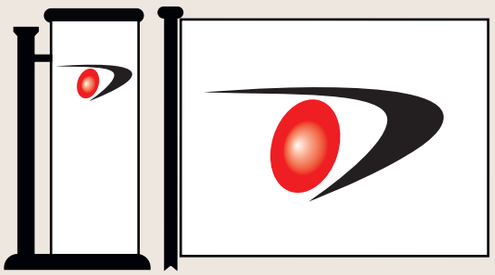
Akmar Denizcilik
İstanbul



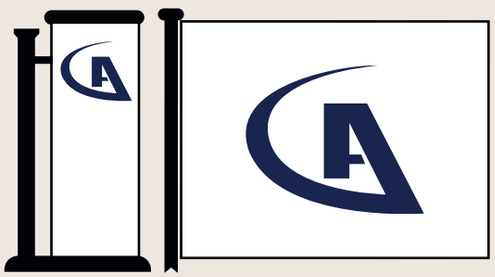
Arkas Denizcilik
İstanbul



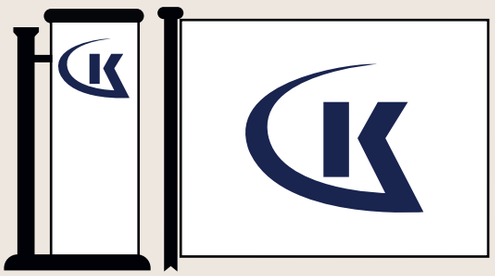
Geden Lines
İstanbul



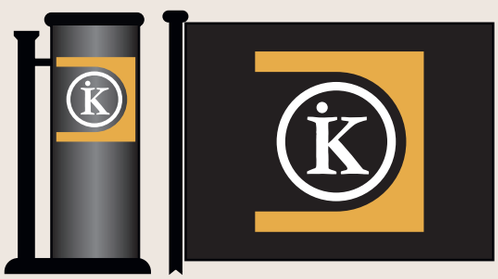
Düzgit Denizcilik
İstanbul



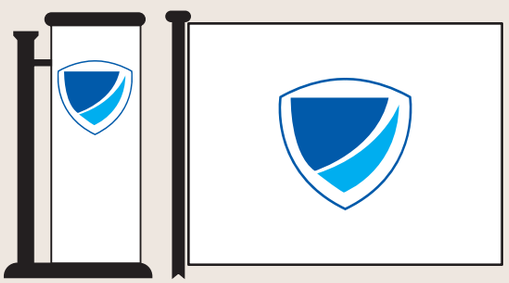
Alfa Denizcilik
İstanbul



Kınay Group
İstanbul



Kaptanoğlu Denizcilik
İstanbul



Nemtaş Denizcilik
İstanbul

(*) Lloyd's Book of House Flags & Funnels - © Osman Öndeş
Grafik Uygulama: M. Tannur Ayberk & Nusret Çalışır

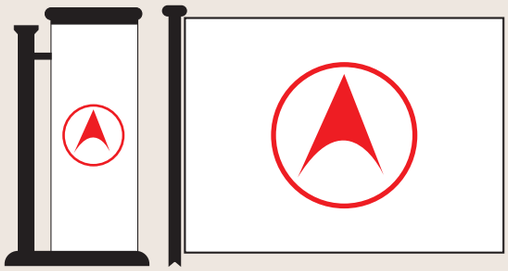
Osmanlıdan Cumhuriyete Türk Armatörlük Şirketlerinin Bayrakları ve Baca Forsları(*)



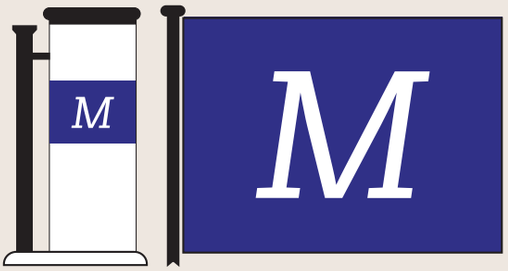
Akbaşoğlu Denizcilik
İstanbul



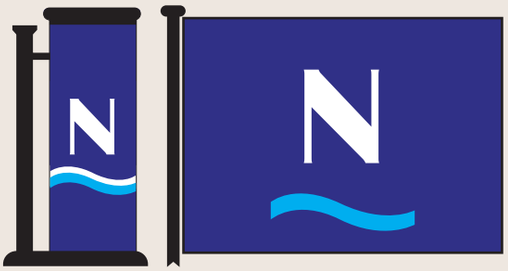
Tomba Denizcilik
İstanbul



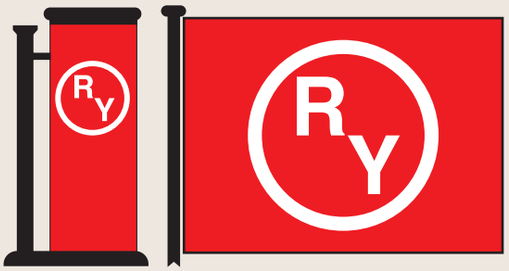
Akar Denizcilik
İstanbul



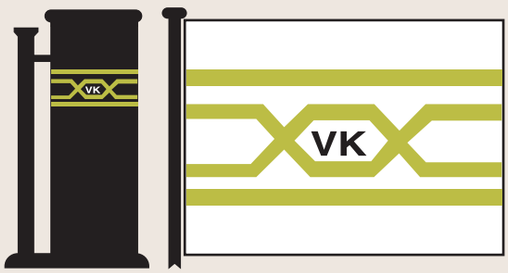
İskenderun Denizcilik
İstanbul



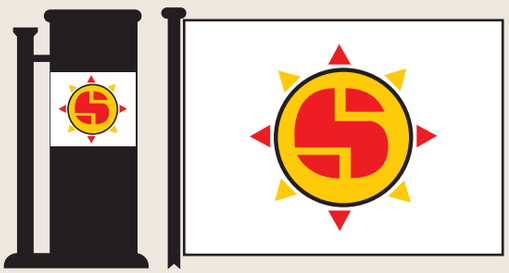
Nakkaş Denizcilik
İstanbul



Rahmi Yağcı Denizcilik
İstanbul



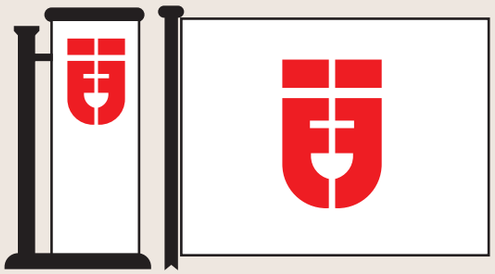
Varkan Denizcilik
İstanbul



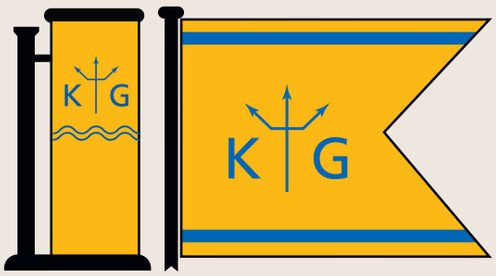
Sağbaş Denizcilik
İstanbul

(*) 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(*)



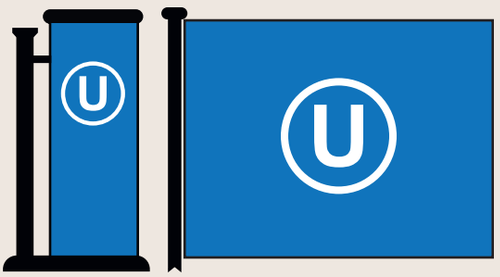
Ürkmez Denizcilik
İstanbul



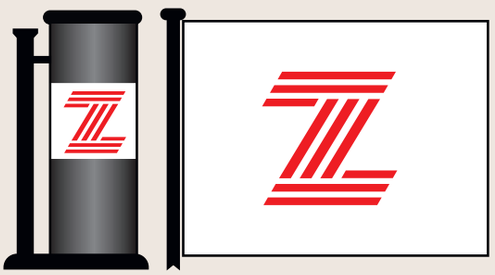
Koçtuğ Denizcilik
İstanbul



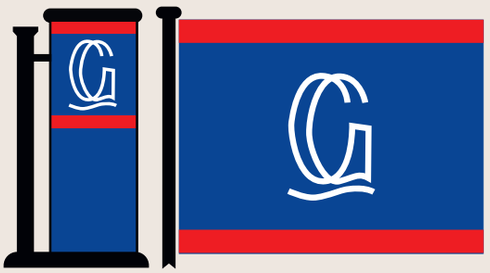
Deval Denizcilik
İstanbul



Uzunoğlu Denizcilik
İstanbul



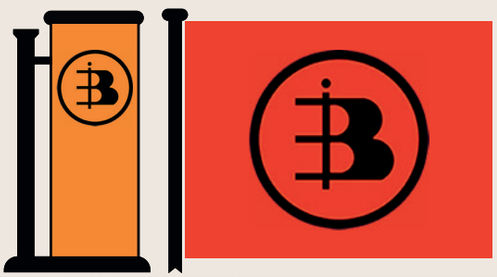
Sönmez Denizcilik
İstanbul



Güngen Denizcilik
İstanbul



Granmar Denizcilik
İstanbul



İnce Denizcilik
İstanbul

(*) Lloyd's Book of House Flags & Funnels - © Osman Öndeş
Grafik Uygulama: M. Tannur Ayberk & Nusret Çalışır

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.clydesite.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).

Dizin

A

Abdi Vehbi Dural 11, 12, 14, 397, 411
Adil Göksu 23, 43, 46, 415
Adnan Barsilay (Barzilay) 14
A. Doğan Kaman 20, 416
Ahmet Akosman 21, 363, 365, 366, 367, 368, 388, 411
Ahmet Cavit Gür 387
Ahmet Kulaçoğlu 21, 360, 361, 362
Ahmet Nur Çebi 415
Akar 365, 366, 404
Akbel 25, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 388
Ali Bayrı 14
Ali Düzgit 118, 123, 124, 125
Ali Feyzioğlu 266
Ali Gürün 286, 290
Ali Oytun 18, 413
Ali Rıza Yıldırım 223, 224, 226, 234, 235
Ali Sohtorik 13, 17
Ali Umur 20, 149, 150, 151, 152
Ali Yenidünya 46, 258
Alkın Kalkavan 37, 44, 45
Anadoluhisarı Tankercilik A.Ş. 21, 379, 380
Arif Kaman 153
Armatörler Denizcilik ve Nakliyat A.Ş. 374
Arzu Sabancı 198, 199, 202, 205
Arzu Yayla 85
Asaf Güneri 46, 58, 59, 127, 414
Asım İslamoğlu 21, 377
Aslan Sadıkoğlu 135
Atilla Akçil 384
Avar 94, 102, 106, 108
Aygaz A.Ş. 379
Aynur Kalkavan 24
Aynur Ürkmez 75, 80, 83, 88
Ayşe Beyazıt 135, 136
Ayşe Gül Ürkmez 89, 90
Ayşe Kalkavan 24, 25

B

Berat Türkan Umut 110
Beren Seven 287
Besire Kalkavan 28, 32, 37, 45
Burak-M 99
Büyük Selçuklu 94, 95, 100, 101, 105, 107, 108
Büyük Zafer 94, 97, 99

C

Cahit Akıncıoğlu 343
Cem Seven 286, 288, 290
Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan 8, 87, 211, 221
Çengelköy 43, 50, 55, 57, 69, 341

D

Demet Sabancı Çetindoğan 20, 199, 200, 201, 203, 205, 206
Diler Denizcilik 63, 68, 71, 72, 374, 401
Ditaş 21, 98, 100, 101, 102, 108, 384, 401
Doğan Kaman 20, 153, 154
Dr. Adnan Biren 262, 308, 311, 312, 314
Dr. Engin Pak 21, 319, 320, 321
Dr. Süalp Ömer Ürkmez 20
Düzgit Harmony 126

E

Ebru Ürkmez 81, 82, 83, 85, 87, 88
Ecem Kalkavan 62
Edip Tümay 21, 295, 296
Emin Eminoğlu 128
Emirhan Sabancı 190
Erdal Aksoy 20, 262, 263, 264, 266, 267, 268, 314
Erkan Mete 42
Erol Yılmaz Akçal 46, 304, 414
Ertan Balin 21, 326, 327
Eser Tümen 46
Esra Umut 111, 115
Eşref Cerrahoğlu 8, 46, 47, 59, 70, 127, 146, 192, 272, 292, 304

F

Faik Üster 14
Faik Zeren 14, 413
Faruk Miras 20, 68, 71
Faruk Ürkmez 20, 46, 74, 75, 82, 83, 84, 85, 87, 88, 89, 125
Fatoş Kalkavan 44
Fatoş Yağcı 21, 331, 341
Fehmi Sadıkoğlu 15, 413
Ferit İnal 15, 120, 412
Fuat Miras 20, 46, 68, 69, 70, 304
Fuat Sadıkoğlu 13

G

Galip Şirzat 326
Geden Lines 178, 180, 403
Geyve 113, 114
Gökçen Seven 21, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291
Göktürk 94, 101, 102, 103, 104, 105, 106
Gözde (Güven) Bursalıoğlu 279

H

Hacı Bahattin Ulusoy 241
Hacı Nikolau 400
Hacı Sabancı 20, 171, 186, 189, 191, 193, 198, 199, 200, 202, 203, 204, 205, 206
Hakan Sabancı 198, 199
Hamdi Selimoğlu 13, 15
Hande Sonay 164, 165
Hasan Aslan 295, 296
Hasan Umur 149, 150, 151

Hasan Y. Akıncıoğlu 21
Hayri Baran 97, 138, 139, 140, 142, 308, 414
Hayriye Yağcı Göksel 341
Hilal Denizcilik 21, 387
Hilmi Daregenli 13, 411
Hilmi Sonay 20, 157, 162, 167, 168
Hilmi Sönmez 23, 47, 58, 59, 69, 95, 160, 165, 304, 415
Hüseyin Avni Sohtorik 15, 59, 414
Hüseyin Tavil (Taviloğlu) 15
Hüsnü Ciner 209, 210, 221
Hüsnü Şişmanyazıcı 43, 304

I
Işık Kalkavan 61
İbrahim Aslan 21, 295, 296
İbrahim Kalkavan 13, 15, 59, 315, 413
İbrahim Yelmenoğlu 384
İlhan Sabancı 190, 193, 195
İlker Gülfidan 47
İrfan Ülkü 295
İsmail Kalkavan 15, 59, 315
İsmail Kaptanoğlu 24, 43, 415
İyidere K. 40
İzzet Akosman 21, 363, 364, 366, 367, 416

K
Kadir Hantal 15
Kamil Erkal 326
Kaptan Altay Altuğ 21, 293, 298, 299, 301, 302
Kaptan Cemil Gücüyener 198, 206, 207
Kaptan Erim Akat 21, 304
Kaptan Ferit Biren 21, 262, 308, 309, 310, 311, 312, 314
Kaptan Kaan Altuğ 302
Kaptan Mustafa Düzgit 120
Kaptan Mustafa Osman Şevki 21, 306
Kaptan Raşit Altınok 387
Kaptan Tufan Süslüer 381, 382, 383
Kaptan Veysel Vardal 21, 348, 350, 352, 353, 354, 355, 356, 359
Kâşif Kalkavan 20, 28, 29, 32, 33, 35, 37, 41, 42, 44, 54
Kayhan Yolaç 309
Kefeli Hüseyin Han 16, 59
Kemal Sadıkoğlu 13, 413
Kemal Tarık 21, 306
Kenan Türkantos 128
Kerim Sabancı 198, 199
Kıymet Kalkavan 22, 24
Koçtuğ Denizcilik 405
Koray Biren 308
Koray Deniz 8, 125

L
Leyla Mete 42
Lütfi Yelkenci 13, 15, 287

M
Mahmut Acar 16
Mahmut Aslan 295, 296
Malik Yolaç 59, 309, 414
Mehmet Emin Karamehmet 20, 170, 171, 172, 174, 175, 176, 177, 182, 213
Mehmet Kalkavan 28, 29, 30, 32, 33, 37, 39, 45, 47, 48, 50, 54, 56, 62, 63
Mehmet Kazancı 16
Mehmet Nafiz Günal 48
Mehmet Salih Kalkavan 20, 51
Mehmet Salih Tatlıcı 21, 325
Mehmet Şekerci 43, 304, 415
Mehmet Tahsin Cerrahoğlu 16
Mehmet Ünlü 20, 268
Mehmet Yıldırım 223, 224, 228, 234, 235
Merey Gündüz Kaptanoğlu 47
Mesut Yılmaz 146, 266
Metin Düzgit 118, 121, 123, 124, 126
Metin Kalkavan 5, 8, 20, 28, 33, 37, 39, 42, 45, 54, 60, 61, 62, 65, 70, 71, 92, 125, 127, 165
M. Ömer Koç 384
M/T Büyük Selçuklu 100, 101
Muammer Yağcı 21, 331, 333, 337, 338, 340, 341
Mukaddes Kalkavan 28, 30, 32, 35, 37, 41, 42, 44, 45, 50, 54
Murat Denizeri 128
Murat Düzgit 118, 123, 124
Mustafa Demirel 316, 414
Mustafa Uman 413
Mustafa Yağcı 21, 331, 333
Muzaffer Pehlivan 17, 412
Müezzinzâde Ahmet Behçet (Dürer) 14
Müfit Nayır 98
Mütercimzâde İsmail Hakkı 11, 12, 15, 412, 413
M/V İmdat 392

N
Naciye Ciner 209
Nadir Şükrü Deniz 20, 269, 271, 272
Nazım Kalkavan 23, 24, 25, 315, 316, 317
Nazım Sadıkoğlu 17
Nemtaş Denizcilik 21, 381, 382, 383, 403
Neslihan Sabancı 188, 193
Nesrin Düzgit 121
Nevzat Kalkavan 8, 20, 28, 33, 37, 39, 45, 54
Nuhrevan 119, 121
Nuri Sonay 20, 157, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 167

O
Of'lu Hoca Hasan Umur 149
Omsan Denizcilik 21, 386
Orhan Gürün 21, 285, 286, 288, 289, 290, 291, 293
Orkun Kalkavan 37, 42, 44, 45
Ömer Pekin Baran 20, 138
Ömer Sabancı 20, 185, 186, 188, 193, 194, 198, 199, 202, 203, 205, 206
Ömer Zaimoğlu 21, 47, 121, 315, 316, 317, 318

P
Payas tankeri 133

Pekin 20, 47, 59, 127, 138, 139, 140, 142, 143, 144, 145, 147, 230
Perşembe Pazarı 68, 74, 80, 81, 82, 86, 87, 288
Pınar Gürün Korkmaz 286, 291
Piri Reis Üniversitesi 46, 66, 91, 92, 146
Pürsan 94, 96, 97

R
Rahmi Yağcı 21, 330, 333, 335, 337, 404
Rasim Kaptan 400
Recai Bursalıoğlu 20, 274, 277, 278, 279, 280, 281, 283
Recep Düzgit 20, 118, 121, 123, 124, 125, 128
Recep Yazıcı 63, 68, 69
Renan Zaimoğlu 316, 317
Reşit Eskin 17, 412
Rıza Kalkavan 13, 17, 412
Rıza Kulaçoğlu 21, 360, 361
Rıza Sadıkoğlu 13, 17, 135
Rifat Karakimseli 20, 256, 258, 260

S
Sabahat Sonay 162, 163, 165, 167
Saffet Ulusoy 20, 237, 238, 242
Salim Düzgit 20, 117, 118, 121, 123
Savaş Ercan 128
Seher Yağcı 331, 333, 335, 340
Selahattin Beyazıt 20, 47, 130, 131, 132, 133, 135, 136, 138, 288
Selçuk Karakimseli 256, 257, 258, 259, 260
Selçuk Şilebi 116
Selma Kalkavan 37, 45, 51
Semih Deniz 269, 270, 271
Sena Kalkavan 51
Senem Düzgit 121
Serap Ulusoy 245, 251, 252
Seriha Bursalıoğlu 274, 280
Sıdıka Ertuş 95
S/S Vatan 391
Suay Umut 20, 109, 110, 111, 112, 114, 115
Süalp Ürkmez 82, 83, 84, 85, 87, 88, 89, 90
Süheyla Kalkavan 51
Süleyman Bursalıoğlu 21, 47, 162, 275, 276, 277, 278, 280, 281, 282, 283, 284
Şadan Kalkavan 14, 20, 22, 23, 24, 26, 47, 48, 70, 192, 304, 374
Şükrü Deniz 14, 20, 269, 271, 272
Şükrü Göksu 14, 413
Şükrü Uzuner 17

T
Tarık Miras 68
Transdeniz 262, 312, 314
Tuğrul Tokgöz 182
Turan Güven 279
Turgay Beltan 98, 108
Turgay Ciner 20, 209, 210, 211, 212, 213, 215, 216, 221
Turgut Demir 118
Tüdev 46, 47, 51, 66, 72, 91, 145, 146
Türkay Bursalıoğlu 279, 282
Türkiye Libya Deniz Nakliyat Ortak A.Ş. 376

U
Uğur Mengenecioğlu 20, 47, 93, 94, 95, 96, 97, 101, 106, 107, 108

V
Veysel Vardal 21, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 359

Y
Yağız Eyüboğlu 384
Yalçın Sabancı 8, 20, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 193, 195, 196
Y. Ali Koç 384
Yılmaz Ulusoy 8, 20, 70, 240, 241, 242, 245, 246, 247, 248, 250, 251, 252, 258
Y. Müh Noyan Altuğ 302
Yusuf Arısan 18, 411, 414
Yüksel Yıldırım 20, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236

Z
Zeycan Yıldırım 223, 224, 227, 234, 235, 236
Zeynep Düzgit 121
Zeynep Miras 68
Zühtü Arkan 47

Cilt I., Cilt II., Cilt III., Cilt IV., Cilt V., Cilt VI.

Armatörler Alfabetik Dizin

I. Cilt



Yelkencizâde Lütfi 348
Yelkencizâde Şükrü Bey 321
Yelkencizâde Salih Zeki 362

II.Cilt



A. Cambi 325
Abdi Vehbi Dural 292
Abdullah ve İbrahim Bey 241
Abdulllah Hilmi Özmelek 356
Ahmet Akosman 39
Ahmet Akosman 266
Ahmet Ferit 240
Ahmet Kalaycıoğlu 295
Ahmet Kalaycıoğlu ve Yusuf Arısan 330
Ahmet Simaiş 302
Alemdarzâde Ahmet, Ali ve Mehmet Beyler 83
Alemdarzâde Hafız Aziz Bey 83
Ali Hilmi Daregenli 298
Ali Ziya Yılmaz 296
Apranesyan ve Ahmet Sırrı Bey 240
Aziz İzzet Paşa - Adalar Kumpanyası 307
Bankoğlu Hacı Hüseyin Kaptan 128
Başağazâde Yusuf Bey 241
Beykozlu Hacı Mustafa Bey 334
Bigalı Halil Bey 150
Burhanettin Sami (Semi) 144
Celal Sadıkoğlu 193
Celatettin Paker ve Ortakları 324
Cemal Bey ve Şürekâsı (Ortakları) 305
Chr. Michel 331
Çakaloğlu Mehmet ve Hasan Çelikel 347
Çolakzâde Ömer ve Rasim Kaptan 337
Çolakzâde Ömer ve Rasim Kaptan ve Hacı Nikolous. 151
D.A. Dimitriadis ve Hantalzâde Tayyar
(Kadir Tayyar Hantal ve D.A. Demetriades) 139
Despina Eyvatoğlu / Eyvatoğlu Biraderler 332
Dillizâde Mehmet Bey, Dillizâde Rabia,
Semiha ve Saadet 283
Dr. Nihad Arkad 290
Erdekli Rasim Bey 326
Focas 291
Fuad Muradoğlu 302
Fuad Muradoğlu ve Mehmet Hilmi Daregenli 299
Gabriel Couteaux 281
Girayzâde Hüsamettin 325
Giresunlu Kaptan Yorgi Paşa 275

Hacı Ahmet Kıroğlu 76
Hacı Bekirzâde Muhip Özyiğit 243
Hacı Davut Farkuni 311
Hacı Hafız Hüseyin Taviloğlu 59
Hacı Hasan Taviloğlu 63
Hacı Hatice Taviloğlu 60
Hacı Hüseyin Hüsnü Subaşı ve İsmail Enver Subaşı 342
Hacı Hüseyinoğlu Yakup ve Şükrü, Ali Mahdumu 308
Hacı Hüseyinzâde Celâl ve Ortakları 308
Hacı Paşazâde Rıza 112
Hacı Yakupzâde Ahmet Hafız ve Basri Kaptan 48
Hacı Yakupzâde Ahmet Nafiz ve Hasan Basri 115
Hacıpaşazâde 291
Hacızâde Kemal 328
Hacızâde Mehmet Kâzım 315
Hacızâde Mesud 327
Hans Geelmuyden 335
Hasan Mahdumları 329
Hasan Mahdumları ve İbrahim Ali 339
Hasan ve Mahdumları 93
Hermann Himminghoffen 341
Hırand Geravamiyan ve Hayik Keleşyan 41
Hrant H. Gerevamian ve Haig Keleşyan 278
Hüseyin Nafi Efendi 316
İngiliz Hüseyin Rüstem 217
İsak Behar 277
İsmail Hakkı ve Mehmet Cevdet Bey 282
İsmail Hakkı, Ahmet Hamdi 288
İstanbullu Kosmos Arvanitidis ve Spyridon Sideris . 276
Kalkavanzâde Rıza 257
Kaptan Bayazıtzâde Mahmud 276
Kaptanzâde Ahmet Yekta 162
Kefelizâde Hamdi Bey 94
Kırzâde Şevki ve Şürekâsı (1924 - 1938) 320
Kırzâde Şevki, Rıza ve Hüseyin 65
Kurucaşileli Topal Alizâde Murat ve İzzet Efendi 39
M. J. Stamadiades 329
Madenci Mehmed Arif ve Ali Ulvi Cevat Hakkı 288
Mahmud Lûtfü Bey 268
Maruka İbranosyan 50
Mehmed Lûtfü Bey 270
Mehmet Akif 38
Mehmet Bülent Sirmen 292
Mehmet Dillizâde 332
Mihran Efendi (Nakkaşoğlu) 237
Mihran Nakkaşyan 273
Muharrem Taviloğlu 64
Muratzâde Mahmud Nedim Bey 282
Mustafa Cemal 209
Mustafa Cemal Bey - Mehmet Kasım Başak 49
Mustafa Cemal Bey - Mehmet Kasım Başak 216
Mustafa Nureddin ve Aynîzâde Hasan Tahsin 39
Mustafa Nuri ve Şakir Bey 241
Mustafa Reşit 231
Mustafa, Ahmet ve Vehbi Aldıkaçtı 103
Muzaffer Emin Zorlu 205
Muzaffer Pehlivan 193
Muzaffer Taviloğlu 62
Müderriszâde Ahmet Behçet ve Nafi 233
Müezzinzâde Ahmet Behçet ve Fuad Akbaşoğlu 239
Müezzinzâde Ali Fuat 136
Mütercimzâde İsmail Hakkı Denizaşan 267
Nafi Bey ve Anadolu Ticaret Şirketi 304
Nafi ve Halim Şürekâsı 47
Nahum Esseyan 338
Naim Mulaliç 107
Necati Pehlivan 203
Nihat Bekdik 341
Panzo Stavropulo 280
Paşabahçeli Mustafa Cemal İnal ve
Oğlu Ahmet Ferit İnal 119
Remzi Özmelek 359
Reşit Eskin, Ali Aytun ve Serkis Kürkçiyan 296
Rıza Kalkavan ve Kırzâde Şevki (1921 - 1924) 320

S. Elefteriades ve İbrahim Kalkavan Bey 280
Sabiha Hanım 39
Sadıkzâde Nazım 192
Sadıkzâde Ruşen 170
Sırrı Dede 271
Sofuzâde Süleyman Sudi (Kartal) 227
Sultan Mubanlı 367
Şükrü Göksu ve Mustafa Aliş 366
Tavilzâdeler 53
Vehbi Aldıkaçtı 98
Velizâde Mustafa Faik 41
Velizâde Mustafa Faik Bey 147
Veysel Okan 296

III. Cilt



Adnan (Aram) Barzilay 201
Ahmet Selim 280
Akif Sadıkoğlu 255
Ali Oytun 280
Artin Karamanyan 278
Avni Nuri Meserretçioğlu 137
Aydın Kalkavan 281
Babilzâde Rıza Bedrettin 73
Celal Uzuner 177
Christoff Dabcovich 183
Çilingirzâde İsmail Kemal Efendi 73
Çolakzâde Ömer 70
Faik Zeren 117
Fehmi Sadıkoğlu 260
Hacı Ahmet 177
Hacı Hafız Hüseyin Taviloğlu 92
Hacı Nikolau 70
Hakkı Marmara 176
Hasan Basri Tumanbay 275
Hüseyin Naci 280
İbrahim Kalkavan 282
İrfan Cerrahoğlu 112
İshak Doğruyol 69
İsmail Kalkavan 284
Kaptan Ahmet Kalkavan 282
Kemal Ersal 177
Kemal Sadıkoğlu 248
Kırzâde Şevki 63
Lazzâde Mehmet Lütfi Bey 73
Mahir Kışınbay 128
Makbule Sadıkoğlu 240
Mehmet Doğan 264
Mekki Tumanbay 275
Murat Kalkavan 281
Mustafa Uman 63
Mustafa Nureddin 68
Mustafa Nuri Andak 186
Mustafa Raşid Andak 192
Mustafa Taviloğlu'nun Anlattığı Tavilzâde ailesi 87
Müneccimzâde Eyüp Sabri Efendi 73
Mütercimzâde İsmail Hakkı Denizaşan 109
Nahum Esseyan 57
Nejat Doğan 264
Nuri Cerrahoğlu 286
Nuri Yılmaz 271
Ohannes M. Esseyan 57
Ömer Tekcan 126
Pakize Hotin Marmara 176
Pertev Benjamen 201
Rasim Kaptan 70

Refik Koray 183
Sadıkzâde Aslan Kaptan 234
Süleyman Kalkavan 284
Şükrü Yakup Uzuner 182
Topios Stiro 71
Yasef Şahinoğlu 278
Yusuf Kıran 63
Vuslat Sadıkoğlu 250
Ziya Sönmez 223
Zeki Sönmez 227

IV. Cilt



Abdullah Gücüm 175
Ahmet Kalaycıoğlu 176
Ahmet Şevket Manioğlu 277
Ali İpar 219
Ali Koçman 159
Ali Şükrü İskefyeli 375
Ali Uzundemir ve Ahmet Uzundemir 369
Demir Karamancı 380
Erol Yılmaz Akçal 366
Fahri Paçalıoğlu 142
Faruk Ebubekir 169
Hacı Talip Kalkavan 302
Haşim Mardin 189
Hayri Baran 87
Hikmet Erman 172
Hüseyin Avni Sohtorik 111
Hüsniye Kalkavan 303
İsmail Hakkı Deval 336
Kâmil Yazıcı ve İzzet Özilhan 305
Kaptan Nezihi Arda 381
Malik Yolaç 253
Mehmet Selim Dervişoğlu 249
Mustafa Demirel 377
Muzaffer Gazioğlu 380
Nadire Cenâni Ercan 395
Nâzım Kalkavan 263
Necat Günay Akçal 360
Nejat Doğan 250
Nuri Cerrahoğlu 380
Orhan Deval 352
Orhan Kalkavan 276
Osman Şevki Marmaradenizi 291
Rami Seferoğlu 246
Salih Kalkavan 367
Sefer Kalkavan 81
Sefer Kalkavan 303
Sefer Yağcı 384
Selahattin Göktuğ 165
Semih Sohtorik 140
Sıtkı Koçman 144
Şarık Tara 380
Tuncay Özilhan 311
Turgut Güneri - Asaf Güneri 313
Turgut Işık 372
Yusuf Arısan 187
Yusuf Kalkavan 292
Ziya Kalkavan 61

V. Cilt



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
Şadan Kaptanoğlu 62
Selahattin Kalkavan 337
Şevket Yardımcı 239
Tahir Kıran 137
Tamer Kıran 139
Turgut Kıran 127
Yaşar Kaptan Çebi 365

VI. Cilt



A. Doğan Kaman 153
Ali Umur 148
Anadoluhisarı Tankercilik A.Ş. 379
Armatörler Denizcilik Ve Nakliyat A.Ş. 373
Asım İslamoğlu 378
Demet Sabancı Çetindoğan 200
Ditaş 384
Dr. Engin Pak 319
Dr. Süalp Ömer Ürkmez 88
Erdal Aksoy 261
Ertan Balin 326
Faruk Miras 71
Faruk Ürkmez 73
Fatoş Yağcı 334
Fuat Miras 67
Gökçen Seven - Orhan Gürün 285
Hacı Sabancı 202
Hasan Y. Akıncıoğlu 342
Hilal Denizcilik 387
Hilmi Sonay 156
İbrahim Aslan 294
İzzet Akosman - Ahmet Akosman 363
Kaptan Altay Altuğ 297
Kaptan Erim Akat 304
Kaptan Ferit Biren 307
Kaptan M. Edip Tümay 296
Kaptan Mustafa Osman Şevki 306
Kaptan Veysel Vardal 355
Kâşif Kalkavan 27
Kemal Tarık 306
Mehmet Emin Karamehmet 169
Mehmet Salih Kalkavan 49
Mehmet Salih Tatlıcı 325
Mehmet Ünlü 268
Metin Kalkavan 53
Muammer Yağcı 336
Mustafa Yağcı 339
Nadir Şükrü Deniz 269
Nemtaş Denizcilik 381
Nevzat Kalkavan 38
Nuri Sonay 164
Ömer Pekin Baran 137
Ömer Sabancı 197
Ömer Zaimoğlu 315
Omsan Denizcilik 386
Rahmi Yağcı 329
Recai Bursalıoğlu 273
Recep Düzgit 122
Rifat Karakimseli 255
Rıza Kulaçoğlu - Ahmet Kulaçoğlu 360
Şadan Kalkavan 22
Saffet Ulusoy 237
Salim Düzgit 117
Selahattin Beyazıt 129
Suay Umut 109
Süleyman Bursalıoğlu 279
Turgay Ciner 208
Türkiye Libya Deniz Nakliyatı Ortak A.Ş. 377
Uğur Mengenecioğlu 93
Veysel Vardal 347
Yalçın Sabancı 184
Yılmaz Ulusoy 239
Yüksel Yıldırım 222