



# “Sac ve Ahşap Tekneler”



**Gemi mühendisi  
Mustafa Özkalay ve  
tekne yapımcısı  
Mehmet  
Nalbantoğlu ile  
bir cumartesi çay  
molası**

Söyleşi: Necip Damar

Her ikisini de aynı anda ve boş yakalamak çok zor iken birdenbire bir Cumartesi sabahı karşımda bulunca söyleşimi gerçekleştirmek için “daha iyisi olamaz” deyip, başladım...

Biri geleneksel yolda alaylı tabir ettiğimiz Bodrum’un en eski tekne yapımcılarından. Çıraklıktan bu işe başlayan, daha Bodrum’da tekne yapılmazken İzmir’de Tacar’ların yanına göçen ve mesleği öğrenen bir Bodrumlu, Mehmet Nalbantoğlu nam-ı diğer Mercan, diğeri ise gemi mühendisliği okumuş ve yenilikçi tavırlara çok açık, yurtdışını sürekli gözleyen bir tersane sahibi Mustafa Özkalay

Ortak yanları Bodrumluların ve deniz camiasının her ikisini de çok iyi tanınması...

Kafamdan geçen konu başlangıçta "Sac tekneler" olmasına karşın, iki denizcinin yönlendirmeleri doğrultusunda, neredeyse geleneksel "tüm memleket meseleleri" ne kadar geldiğimiz bir söyleşi ortaya çıkıverdi sonuçta. O bölümleri buraya almayacağım...

Tepeden düşer gibi "sac tekneler mi, ahşap tekneler mi?" diye sorduğumda Mustafa Özkalay; "Aslında sac tekneler bir zorunluluk. Bodrum'da artık eskisi gibi küçük boyutta tekneler yapılmıyor. Bugün 40 metrenin üzerinde tekneler yapılıyor. Deniz koşulları nedeniyle bu gün bu teknelerin mutlaka sac yapılması gerekiyor. Zaten 30 metreden sonra teknelerin bir çok yerinde çelik takviye gerekiyor.

Kaburgaların omurgayla birleştiği yerde, posta, kemere bağlantılarında, direk tellerinin bağlantı yerlerine mutlaka çelik takviye gerekiyor... Yani bir yerde sac tekne zorunluluk" diyerek anlatıyor...



*Tekne yapımcısı Mehmet Nalbantoğlu*

Mercan ise "Biz ahşap tekne yapımında ustalaşmışız. Gelenek göreneğimiz ahşap tekneler üzerine ancak tekne boyları büyüdükçe sac teknelere yöneliyoruz mecburen... Burada şöyle bir ikileme karşı karşıyayız. Bugün İtalya ve Fransa'da ahşap tekne işçiliği neredeyse kalmadı. Bu ülkelerden bizim tersanelerimize ahşap tekne için gelenlerin sayısında artış var. Bir yerde 'sac' iyi olmasına karşın 'el işçiliği, zanaat' ortadan kalkıyor.

Tezgâhlarımızın büyük çoğunluğu ahşap tekne yapımı için elverişli. Sac tekne yapımı için yeni atölyeler, yeni malzemeler, makine, alet edavat alınması gerekli. Sonunda bir yatırım işi". Söze katılarak, yıllarını verdiği ahşap tekneler yerine sac tekne yapılmasına karşı olmadığını belirtiyor ve işi "koşullar"a bağlıyor... Peki, diyorum, gelin bir karşılaştırma yapalım... İşte karşılaştırma.

"Sac tekne, ahşap teknelere göre belirli bir boyun üzerinde, örneğin 25 metreden sonra % 20 gibi daha ucuz olabiliyor. Sac tekneler üretimde kolaylıklar getiriyor. Ahşap teknelerdeki gibi ayrı tanklar oluşturmaya gerek kalmıyor, gövdeden çıkıyor bu da kullanım hacmini büyütebiliyor ve en önemlisi örneğin 30 metrelik bir tekne ahşap olursa 8 ayda, sac olursa 5 ayda bitebiliyor."

"Ortaya geleneksel guletlerimiz, tirhandillerimiz, aynakıçlarımız yerine farklı görüntüler çıkmıyor değil mi?" diye soruyorum.

Mustafa Özkalay'ın yanıtı açık "Hayır, birebir dıştan bir geleneksel tekne görüntüsü ne ise aynen uyguluyoruz. Yapamadığımız bir tek şey var o da gövdeye ahşap görünümünü verememek. Ama boya isteniyorsa o zaman hiçbir fark görülüyor. Dışardan bakıldığında birebir guleti yakalamış oluyoruz."

Burada söze karışan Mercan "Parampet'in üzerine her türlü ahşap uygulanabiliyor, gerçekten dıştan bakıldığında fark anlaşılmıyor. Ama müşteri ille "ben ahşap gövde isterim ve klasik ahşap gulet isterim"

derse yapacak bir şey yok. Ahşap tekne yapmak bu durumda zorunlu ama burada da metre sorunu var. "Bodrum'da nedir oran. Örneğin on yıl önce kaç sac tekne yapılırdı, bugün bu sayı nerelere vardı?" soruma karşılık ikisi önce düşünüp hesaplıyorlar, tek tek tersanelerde yapılan tekneleri göz önüne getiriyorlar; "On yıl önce biz sac tekne bilmezdik ama günümüzde bir yıl içinde yapılan 30 teknenin 12'si sac olarak yapılmakta" yanıtının ardından konu hemen başka bir yöne dönüyor.



*Gemi mühendisi Mustafa Özkalay.*

Yine yabancılar... Yani İtalyanlar, Fransızlar... Mustafa Özkalay yabancıların teknelerimizi nasıl tanıdıklarını anlatıyor: "Yabancılar, bizim teknelerin hepsine 'Gulet' diyorlar. Onlar için 'gulet' ahşap tekne demek. Aynakıç veya Gulet diye ayırım yapmıyorlar. Yurtdışından gelen bütün teklifler 'bir gulet yaptırmak istiyoruz' diye başlıyor. Oysa biz tekneyi

kıçının yani kepçesinin yuvarlılığına veya düzlüğüne, sivriligiğine göre isimlendiririz."

Mercan: "Biz teknelerimizi yurt dışında tanıtıyoruz. Görseler daha çok yaptıracağız. Bugüne kadar bir tekneimizi yurtdışındaki herhangi bir boatshow'da gösteremedik. Çünkü götürmek çok masraflı ve üstesinden gelebileceğimiz şeyler değil".

Mustafa Özkalay: "İlk kez 1984'te katıldım Dusseldorf Boatshow'a, bir stand açtık. 2000 yılından buyana da her yıl katılmaktayım. Tanıtım açısından büyük faydaları olmasına karşılık, tek başına bir şey yapılamıyor. Tekne yaptığımız yabancılar 'Teknenizi getirin Boatshow'da tanıtalım' diyoruz. Binbir türlü mazaretle bu gerçekleşmiyor."



Dertli bir koya, tersanelerin bulunduğu İçmeler'e geliyor konu kendiliğinden... Burada off-record olarak söylenen çok şey var. Bir kooperatif var, Ören'e taşınma söz konusu. Ama çözümünde politik aksaklıklar, kişisel beklentiler söz konusu gibi görünüyor...

Soruyorum, "Nedir İçmeler'in kapasitesi?"

"Bugün 25 tane tersane var, yaklaşık 600 kişi çalışmakta. Elektrikçisi, armacısı, tornacısı, kalafatçısıyla 1000 kişi, aileleriyle 4000 kişi ekmek yiyor buradan ancak İçmeler bir turizm alanı ve 2. derecede Sit alanı. İleride buradan kalkmak zorunda ve yer açısından şu an bir çıkmazdayız. Belediye, Denizcilik Müsteşarlığı önümüzü açsınlar biz de hamlelerimizi gerçekleştirelim, inanıyoruz ki turizm geliri kadar getirisi olan önemli bir sektör olacağız....."

Evet söyleşimizin bu kısmında iş çığrından çıktı ve tam bir sorunları ortaya yatırma platformuna dönüştü. Ben Mercan'dan eski zamana ait bir fotoğraf istedim. O 1972 yılından bulduğu güzel bir fotoğrafı bana verdi. Agantur'un duvarında asılı olan "Sailor"ın sözlük anlamı posterini de aldım dergimiz arasında yayınlamak üzere...

Konuyu değiştirmek için sabırsızlanırken, araya girip sormak istediğim son bir iki şeyi sordum işte aldığım cevaplar...

Mercan: "1960'dan bu yana çıraklık yaparak başladım. 1972'de ilk kapalı hangarı yaptık. O zamanlar Bodrumlulardan işçi bulmak kolaydı. Bugün Bodrumlular artık işe çıraklıktan başlamıyorlar. Çırakların çoğu Karadenizli. Ama baba mesleğini devam ettirmek isteyen çok sayıda Bodrumlu var. 2. jenerasyondan Fuat Turan'ın oğlu Bülent gemi

mühendisliği okuyor. Bodrum'un ilk ustası Erol Ağan'ın oğlu Amerika'da gemi mühendisliği okuyor.

Mustafa Özkalay: "Bugün Bodrum İçmeler'de tekne yerine neredeyse gemiler inşa edilecek duruma gelindi. Bugün Erol Ağan tersanesinde 40 metrelik bölgenin en büyük guleti inşa ediliyor. En büyük sorunumuz ise İçmeler'de hareket edememe ve gelecek olmaması durumu..."

Tekne yapımcıları her türlü yeniliği açık, katma değeri yüksek bir sektör iken hepimizin silkinip bu sektöre bir canlılık getirilmesinden yanayız. Tanıtımımızda desteklenmeliyiz. O zaman bizi kimse tutamaz."

Evet buradaki son üç nokta sırasında birer ıhlamur daha içtik. Mustafa Özkalay yeni yapmakta olduğu lamine Lobster teknesini gösterip tüm detaylarını anlattı...

Yurtdışına yaptığı Awol Again isimli sac teknenin broşürlerini inceledik. Bu arada Mercan'da o sözünü ettiği ve sayfalarımız arasında yer alan eski Bodrum tersane görüntülerini getirdi.

Boş vakitlerini yakalayabiliyorsanız "sohbetlerine doyum olmuyor", apayrı bir dünyanın içine giriyorsunuz ama "vakit nakit" onlar için de. Tersane hikayeleri nasılsa bitmez. Bir sonrakinde buluşmak üzere...

