

*“Türkiye’nin
gemi yapan adamları”*

ENDAZE

OSMAN ÖNDEŞ



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yayınları

İyi bir taşıma kapasitesini,
iyi bir narinlik katsayısıyla
kombine etmeyi ilke edinen
DeltaMarine Dizayn Ofisinin Başkanı

Y.Müh. Bülent Şener



10 Mayıs 1949 Konya'da dünyaya gelen H. Bülent Şener'e dedesinin adını verdiler. İlk ve orta öğrenimini Konya'da tamamladı. İstanbul'da Vefa Lisesi'nden mezun olduktan sonra İTÜ imtihanlarına girdi.

Tüm yaşamını Atatürk ve Cumhuriyet ilkelerine bağlı olarak yaşamış olan babası, kendi doldurduğu nüfus kağıdına doğum tarihini 29 Ekim 1949 diye işlemişti. Bundan sonraki yaşam öyküsünü Bülent Şener şöyle anlattı; "Doğduğum kentin özelliği, olmazsa olmaz dini eğitimimi orada aldım. 68'li yıllarda Üniversite'de hareketli öğrencilik yaşamımda yakın ilgi duyduğum dünya görüşümün sonucu her şeyi "neden, nasıl, ne zaman" diye sorguluyor, her olayda sebep sonuç ilişkilerini araştırıyordum.

Elbette niye Konya'da ve niye sizlerin çocuğu olarak dünya'ya gelmişim diye özellikle babamı sorguluyordum. Sabır içinde ve kader bağlamında açıklamaya çalışıyordu bu sorularımı, alternatifin ne diye sorduğu zaman o zamanlar çok sevdiğim fizik derslerim nedeniyle olsa gerek "Houston'a yakın doğsam Nasa'da uzay çalışmalarına katılırdım" cevabıma "Dua et Kongo'da doğmamışsın yoksa hala mızrak elde avcılık yapıyordun" demişti hiç unutmam.

unutmam.

Herkesin yaşamında olduğu gibi yaşam sürecimi etkileyen kilometre taşları vardır. Bunlar bazen kişiler bazen de önemli olaylardır. Genel olarak yaşamı, doğumdan ölüme dek süren bir olaylar zinciri gibi düşünürsek, bu zincirin sağlam, güvenli ve istikrarlı olması çok önemlidir. Yine bu zincirin sürekliliğinde kişilerin eğitimleri, meslekleri ve aile-iş yaşamları bütünün ayrılmaz parçaları olmaktadır.



Vefa Lisesi'nden mezuniyet hatırası

Yaşamımda gerçek bir kilometre taşı olan babam beni mühendislik mesleğine ve hatta özellikle İTÜ'ne ısrarla yönlendirdi. Sohbetlerimizde babamın bana bu fikri aşılama için birçok başarılı örnekler verdiğini hatırlarım. 50'li yıllarda kaymakam vekilliği yaparken Teknik Üniversiteden yetişmiş her daldaki mühendislerin nelemi başardıklarını hayranlıkla anlatırdı. Yollar, barajlar, büyük yapılar, elektrik, su, ülkenin kalkınabildiği, yaşam bulduğu, insanların mutlu olduğu her eserde mühendislerin başarısı ve emeği vardı. O bir bürokrattı ve bana atacağın her imza kağıt ta kalmasın ve bir esere dönsün diye öğüt verirdi. Tabii bunun koşulu da İTÜ'nin rozeti "Ari"yı yakama takabilmekten geçiyordu. Hala yakamda rozetimizi her taşıdığım an onun aziz hatırasını yaşıyorum.

İstanbul'da üniversite okuyabilmem için Konya'dan taşındık. Vefa Lisesi'nin dereceyle bitirdim. O zaman Merkezi Sistem ile Teknik Üniversite sınavları ayrıydı. Merkezi Sistemde o yıllar çok revaçtayta olan Tıp-Eczacılık Siyasal Bilgiler gibi tercih edebileceğim altı fakülteyi de kazanmıştım. Gazeteler de ismimiz çıktı, yıllar sonra babamın sakladığı o gazete kupürlerini inceleyince dönem Türkiye birincimizin rahmetli Adnan Kahveci olduğunu gördüm.

O dönemde Amerika'da bulunan teyzem ve eniştemin Tıp okumam konusunda ki ısrarlarını reddetmiştim. İTÜ sınavları sonucu Makine Fakültesi Gemi bölümünü kazanınca tarifsiz bir sevinç duydum. Yüzme sporunda başarılar kazanmış bir sporcuymdum, suyla ilgimin



İstanbul Teknik Üniversitesi yılları

dirmaya yönelik her olay bana bir ödül olarak dönmüştür. APK da başladığım ilk gün bana en büyük servetim -oğlum Dirim ve Kızım Evrim'i- verecek olan sevgili eşim Canan ile tanıştım. Çok kısa süre içinde evlenip daha dingin bir yaşam moduna geçtim. Konuşmamım başında söylediğim gibi doğumdan ölüme dek önemli olaylar zincirinin bir halkası daha eklenmişti sürece.

Daha İşletme ekonomisi Üretim Yönetimi üzerinde birikimim vardı. APK'da çalışmam sırasında Tersanelerde verimli çalışmanın metotları hakkında iyi araştırma fırsatım ve eğitim imkânlarım oldu. DPT, MPM (Milli Prodüktivite Merkezi), ve diğer kamu kuruluşlarının muhtelif konulardaki eğitimlerine, kurslarına katıldım birçok önemli sertifika aldım. Bu arada işletmelerin, tersanelerin istenen verimliliğe ulaşması, zararlarının azaltılabilmesi için arada bir yayınlanan "Üç kat karbon kâğıdı kullanılmasın, gereksiz su-benzin-elektrik kullanılmasın, vb.. gibi alışılacelmış" Tasarruf Tedbirleri"ni içeren genelgelerle çözümlemeyeceği aşikârdı.

Başarının birinci maddesi

Başarının birinci maddesi kaynakları doğru yönetmekten geçer. Bu da işgücü-para ve diğer imkan ve araçlarınızı doğru bir planlama ile kullanmanızdır. Bu kaynakları zamana bağlı olarak iyi planladığınız zaman başarı ve diğer beklentilerinize mutlaka kavuşursunuz. Çünkü Zaman maliyettir. Türkiye'deki genel olarak maliyetin yüksekliği kaynakları doğru kullanamamak ve özellikle zamanın israfından ileri gelmektedir.

Daha sonra Başmühendis olarak döndüğüm Haliç Tersanesi için yeniden yapılandırma adına bir rapor hazırlamıştım. Diyordum ki "Bu tersaneyi bana verirsiniz önce kapatır. Üç gün sonra açarım." Bana bunun nasıl olacağını sordular. Ben de "Tersanede mevcut yaklaşık 1400 kişilik kadronun işine son verir ve üç gün sonra yaklaşık 450 kişi ile yeniden işletmeye açarım demiştim ve gerekçelerimi o zaman ki Genel Müdürümüz Merhum Nezih H. Neyzi beye açıklamıştım. Hiç unutmuyorum " teorik planda haklısın ama ben bu iktidara işçisini kapı önüne koydu dedirtmem" demişti.

O dönemde 100 ton kaldırma kapasiteli yüzer vinç inşa edecektik. Tersanemizi gezmeye gelen İsveç heyeti tersanemizin üretim kapasitesi hakkında sorular sordular. Hazırlıklıydım bu sorulara. Mevcut değerlerimizi 5 kat abartarak söylediğimde dudaklarını bükerek " niçin bu kadar az" demişlerdi.

Çünkü işe göre adam alınmıyor, adamlara iş yaratılmaya çalışılıyordu. Bir de o düşük verimli çalışma koşullarında her ne hikmetse fazla mesai- akort çalışma çok doğal karşılanıyordu. Ben Almanya'da fazla mesai veya akort çalışma uygulamalarının işçiler tarafından çok da tercih edilmediğini görmüştüm. Ama biz de bu konular bonus olarak görülüyordu.

Tersaneler neden zarar ediyordu

Sadece Haliç değil diğer tersanelerde zarar ediyordu. Çünkü iyi yönetilmiyorlar ve yurtiçi ve dışı rekabet diye bir kavramları yoktu. Daha önce söylediğim gibi çok kısıtlı imkânları ile gelişmeye çalışan küçük özel tersaneler rakip değildi. Ayrıca yurt dışında gemi yaptırmaya meraklı lobi çok kuvvetliydi. İnsanlarda yurtdışı kontrol heyetlerine girebilmek için üst yönetim ve özellikle sendikacılarla iyi geçinmek zorundaydı. Bazı arkadaşlarımı tenzih

sürdürmeye çalışıyoruz. Denizle ilgili her türlü eğitim faaliyetini coşkuyla destekliyoruz ve başarılı olanlara burslar sağlıyoruz Üretimden kopuk eğitimin hiçbir faydası olmayacağını her zaman savunmuştum. Onun için stajyerlerimizle çok ilgilenir onların mesleki olarak hayata hazırlanmalarına yardımcı oluruz.

Denize önem verilse, Türkiye ekonomik anlamda çok daha ilerilerde olurdu. Keşke hiç sevmediğim bir tekerleme olan” üç tarafı denizlerle çevrili bir ülke “olmak yerine dört tarafı denizlerle çevrili bir ülke olsaydık.

Geçim koşulları nedeniyle küçük küçük projeler ve hesap işleri yapmaya ve bu projeleri arkadaşlarımla paylaşmaya başlamıştım. Kamuda emekliliğim yaklaşırken kafamdaki idealleri gerçekleştirebileceğim ortam ve şartları oluşturmaya çalıştım.

Bizi proje yapmaya teşvik eden Metin Kalkavan'dır

Yaşamımın en önemli kilometre taşlarından biri de Başkanımız Metin Kalkavan'dır. Her zaman uzak görüşlülüğü ile istikrar ve kaliteyi öne alan bir anlayış ve sorunların en temelden çözülmesini savunan bir yaklaşım içinde bize yardımcı olmuştur.

1990 larda inşa edilen M/V Mehmet Kalkavan semi konteyner gemisinin (12500 dwt) inşası sırasında, o günün şartlarında doğal olarak yaşanan sıkıntılar birlikte çalışmalarımızda bazı kararların oluşmasına neden olmuştur.

1100 TEU'luk bir seri konteyner gemisinin inşası için yurtdışından temin edilen proje ve uygulama esnasında inşacı tersanenin ve bizlerin koyduğu katkılara rağmen birçok sorun yaşamıştık. İşte bu noktada beni bir proje ofis kurmak konusunda cesaretlendiren ve bize her türlü desteği veren Metin Kalkavan fahri Yönetim Kurulu Başkanımızdır ve hep öyle kalacaktır.1995 yılında başladığım çalışmalarımı Yaşar Gül kardeşimin de katılımı ile şirketleşmeye taşıdık. DeltaMarine dizayn ofisini kurduk. Amacımız kimseyi taklit etmek değil, aksine taklit edilen olmaktı. Nitekim Norveç'de dahi taklit edilen bir dizayn bürosu haline geldik.

İşte bu noktada , önemli bir kilometre taşı daha devreye girdi.



Elba isimli kimyasal tanker denize indiriliyor.

Kapt. Alev Tunç'un rolü

Şirketleşmemizde ve gelişim sürecinde gerçekten önemli destek ve katkılarını gördüğümüz Alev Kaptan ile ilk askeri amaçlı projemizi gerçekleştirmiştik. Deniz Harp Okulu için tasarlanan eğitim botları dizaynı, gemilerin çok küçük olmasına karşın, son derece özellikli tekneler olması nedeniyle bizim için önemli bir adım teşkil eder. Toplam sekiz adet olan bu botların Projesinden inşa ve teslimine kadar olan süreçlerde gerçek bir yaratıcılık vardır.

Alev Kaptan Şirketlerimizin büyüme stratejileri ve yeni yatırım-atılımlarımız için bize hep rehber olmuş akılcı ve pratik çözümleri ile destek vermiştir.

Herkesin konteyner gemisi inşa ettiği yıllarda biz kimyasal tanker dizaynına yöneldik.

Şimdi sayısını hatırlayamadığım sayıda ve değişik özellikte gemi dizayn ettik.

Mühendislikle dizaynerliğin örtüşmesi, birleşmesi gerekir.

Gemi denildiğinde yüreğim çarpıyor. Gemi benim için canlı bir varlık. Pervanesi dönene kadar adeta ana rahmine düşen bir çocuğun doğuşu gibi, makineyi çaktığınızda nefes alışığı gibi, insanlar gibi kadere olduğuna inanıyorum gemilerin.

Kimi ilk sahibinde doğuyor ve sonuna kadar onunla oluyor, kimi doğduğu günden sonra belki üç kere beş kere satılıyor ve sahibi de-



gışıyor. Marazı doğuyor, inerken başına dert geliyor. Onun için denize ulaşırken "Başını boradan kıcını karadan korusun" diye dua ediliyor. İşte bu süreci ilk adımı dizayn yani tasarımla başlıyor. Dizaynda özgürlük, bağımsızlık hakim olmalıdır, dizaynın bir felsefesi olmalıdır. Dizayner ile Mühendis arasında ince bir çizgi vardır. Önemli olan her ikisini iyi birleştirebilmektir. Çünkü dizaynerin bilhassa özel amaçlı teknelerde, yatlarda olduğu gibi serbestçe yaratıcı taraflarını öne çıkarabilmesi gerekir. Mühendis ise pek çok konuyu çözümlemek zorundadır. teknelerde, yatlarda olduğu gibi serbestçe yaratıcı taraflarını öne çıkarabilmesi gerekir. Mühendis ise pek çok çıkarabilmesi

Yani dizayn edilen ürünün imal-inşa edilebilme koşulları, montaj-demontaj, taşıma, bakım-tamir, kaldırılıp-taşınabilme, depolama ve hatta satış-pazarlama özellikleri göz

Fotoğraf: Deniz Harp Okulu adına inşa edilen 8 eğitim botu İçerdiği özellikler nedeniyle önemli bir başarı oldu.

önüne alınınca dizaynerin iyi bir mühendis gibi düşünebilmesi, mühendisinde dizayneri anlamaya ve aralarında bir güçlü iletişim kurmaya çalışması gerekmektedir. Biz bu iş büyük ölçüde becerdik.

DeltaMarine Şirketimiz projeleri geliştirirken, OmegaMarine şirketimiz ise dizaynını yaptığımız gemilerin inşa ve teslimini gerçekleştirecek mühendislik hizmetlerini vermektedir.

Gerçekleştirdiğimiz ilk kimyasal tanker kısa zamanda alıcı bulunca armatörler 6,500- 7,000 dwt'luk kimyasal tankerler inşa ettirmek üzere tersanelere akın ettiler. 500'den fazla gemi projesi gerçekleştirdik. Bunlar talepten dolayı kimyasal tanker ağırlıklıdır. Dizaynını yaptığımız Puli gibi gemiler "innovative-yenilikçi" ifadeleriyle yabancı meslek yayınlarında yer aldı. Projelerimizden bazıları "Yıla imzasını atan gemiler" olarak verildi.

Kurallar çok çabuk değişiyor. Projeleri yenilemek zorunda kalıyorsunuz.

Bilgiyi çok yakın takip etmek gerekiyor. Herşey o kadar hızlı değişiyor ki "değişmeyen tek şeyin değişim" olduğunu bilen bizler bile bazen zorlanıyoruz gelişmeleri izlemekte.

Bilgi ve Teknoloji çağının gereklerine uygun olarak kuruluşumuzdan bu yana Bilgi Teknolojileri ve yazılım konusunda kaynak ayırdık. Bu amaçla da MESH (Mühendislikte Endüstriyel ve Sayısal Hesaplamalar) isimli bir şirket daha kurduk. Bu şirketimiz gelişmiş mühendislik hesap ve analizleri ile özgün yazılımlar geliştirmektedir.

Mesleki alanımızda geliştirdiğimiz pek çok yazılımı "inhouse" olarak kullanmaktayız. Ama Gemileri yükleme ve stabilite hesaplarını yapmak üzere olarak geliştirdiğimiz DeltaLoad isimli register edilmiş yazılımımız dünya denizle rinde seyreden belki de 600-700 den fazla tanker ve de kuru-dökme yük gemilerinde başarı ile kullanılmaktadır. Halen yeni bir versiyonunu üretme çalışmalarını sürdürdüğümüz bu yazılım ile yeni başarılarla imza atacağız.

Gemi inşa dışında geliştirmiş olduğumuz doküman yönetimi amaçlı "DeltaManager" ve

Üretim ve Kaynak Planlaması konusundaki "KPM" isimli yazılımların da çeşitli
lar vermekte olup tamamen özgün yazılımlardır. Omega şirketimiz ise piyasaya
i inşa, danışmanlık hizmetlerinin yanında kendi adına 2600 dwt'luk küçük ama

Üretim tonu
şarılı sonuç
verdiği gemi



Bülent Şener İTÜ'de konferans sırasında

çok özel bir kimyasal tanker inşa etti. Krizin tam ortasında tamamlanan bu proje krize rağmen kriz öncesi fiyatlarla bir İtalyan armatöre satıldı. Bu satışta gemiyi alan armatörün kendi ifadesi ile gerçekten farklı bir dizayn ve üstün performansın rolü çok büyüktü.

Kriz öncesi 100 den fazla nitelikli Mühendis ve teknik eleman istihdam ederken piyasaya koşulları gereği mecburen küçüldük. Delta, Omega ve Mesh Şirketlerimiz çalışanlarımızı ortak ederek ve paylaşarak büyüttüğümüz ve daha da büyüyeceğine inandığımız şirketlerdir.

Konvansiyonel gemilerin projelendirilmesi konusunda çok yol alındığını, pek çok arkadaşımızın bu işlerle uğraştığını görünce özel amaçlı gemilerin dizaynına yöneldik. Askeri amaçlı projeler ilk adımımızdı. 2006 yılında Milgem projesine dahil olduk halen devam ediyoruz.

Yeni hedeflerimiz petrol platform ve destek gemilerinin dizayn ve inşası olarak koyduk.

Milgem bir milattır

Kendi gemimizi kendimizin dizayn etmesi ve kendi tersanelerimizde inşa edilmesi uzun yıllardır süregelen bitmeyecek bir özlemdir. Böyle bir projeye gönül vermiş Deniz Kuvvetleri mensuplarımızın önderliğinde doğan Milgem projesi gerçek anlamda bir milattır.

Malezya'dan Cezayir'e kadar ziyaret ettiğim İslâm ülkelerinde kendi ülkemizde kendi gemilerimizi inşa etmemizin nasıl hudutsuz hayranlıkla karşılandığını oralarda gördüm.

Milgem Projesi ile çok yol alındı. Ancak çok farklı yaklaşımlarla karşılaşıldı. Sonunda çok fazla sayıda yurtdışında yapılacak denen askeri gemi projelerinin Türk tersanelerinde gerçekleştirilmeye başlanması muazzam başarıları meydana getirmektedir. Bundan sonraki hedef bu ve benzeri projelerle inşa edilecek savaş gemilerini zamanla diğer ülkelere de ihraç edilmesidir

Ben bu ülkenin insanını, bu ülkenin ihtiyacını bilerek üretmek lazım diyorum. Gemi

Ben bu ülkenin insanını, bu ülkenin ihtiyacı tasarımları alanında sınır yok. Çok daha ötelere