

YENİAY VE ÇAMBURNU'NDA GELENEKSEL TEKNE İMALÂTI

Yrd.Doç.Dr. Serkan DOĞANAY*



Özet:

Yeniay ve Çamburnu'nda tekne imalâtı, yıllardır devam eden geleneksel bir faaliyet olarak önemini korumaktadır. Başlangıçta çevreden temin edilen ahşap malzeme kullanılırken, 1970'li yıllardan sonra üretimde sac levhalar kullanılmaya başlanmıştır. Günümüz koşullarına göre ilkel sayılabilecek şartlarda sürdürülen imalât, daha çok usta-çırak ilişkisine dayanmaktadır. Ancak usta işgücünün ortaya koyduğu kaliteli işçilik oldukça dikkat çekicidir.

Sürmene ilçesi sınırları içerisindeki Yeniay ve Çamburnu kasabaları, Trabzon'a 47-48 km kadar uzaklıktadır. Yaklaşık 141 kişinin istihdam edildiği tersaneler sahasında, 7 tekne imalât atölyesi bulunmaktadır. Burada 7-80 m uzunluklarında 1000 dwt'a kadar teknelerin inşa, bakım ve onarımı yapılmaktadır. Zaman zaman yurtdışına pazarlama yapılsa da, teknik yetersizlikler nedeniyle, büyük çaplı talepler karşılanamamaktadır. Bu çalışmada Yeniay ve Çamburnu'ndaki tersanelerin başlıca özelliklerine değinilerek, yapımı plânlanan modern Yeniçam Tersane Projesi üzerinde de durulmuştur.

Anahtar Kelimeler: *Tersane, Geleneksel, Tekne İmalâtı*

* Atatürk Üniversitesi, Kâzım Karabekir Eğitim Fakültesi, Erzurum, sdoganay@atauni.edu.tr

Abstract

Boat building has kept its importance as a traditional construction in Yeniay and amburnu. At the beginning the wooden material obtained in the area was used; however, after the 1970s the iron plates started to be used. The production which could be defined as outdated in today's terms is mostly carried on a system of master and apprentice. Yet the quality of masters' work is worthy of attention.

Yeniay and Çamburnu towns, located within the borders of Sürmene are 47-48 km away from Trabzon. There are 7 boat building workshop in the dockyards where 141 workers are employed. Here the production and maintenance of boats with 7-80 meters and 1000 dwt. Although there is also a production and for export, this requirement cannot be met due to technical inefficiencies. This article is on the principal characteristics of the boat building workshops and the planned modern Yeniçam Dockyards Project.

Key Words: *Dockyards, Traditional, Boat Building*

YENİAY VE ÇAMBURNU'NDA GELENEKSEL TEKNE İMALÂTI

Traditional Boat Building in Yeniay and Çamburnu

A. Giriş

Mekânsal farklılıkların ortaya çıkardığı bir faaliyet olan ulaşım; genel anlamıyla insan, eşya, bilgi, para ve hizmetlerin bir yerden başka bir yere erişmesi olarak tarif edilebilir.¹ Başlıca ulaşım şekillerinden biri de deniz ulaşımıdır. Denizyolu ile yük ve yolcu taşımacılığı, en ekonomik taşımacılıktır. Denizyolu ile tonlarca yükün aynı seferde üretim ve tüketim merkezleri arasında taşınması mümkündür. Deniz ulaştırmasının bir başka önemli avantajı da, yol yapımı ve bakımı için özel harcamalara gerek olmamasıdır. Her yıl Dünya ticaretinin büyük bir kısmı (yaklaşık % 70-% 80 kadarı) denizyolu ile yapılmaktadır.²

Üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemizde, deniz ulaştırması ve buna bağlı faaliyetlerin geliştirilmesi için büyük bir potansiyel bulunmaktadır. Nitekim, Türkiye 1997'de 10 395 000 dwt'lik filosu ile Dünya sıralamasında 17. sırada, 902 gemi sayısı ile de 14. sırada yer almaktaydı.³ Denizcilik sektörünü daha da etkin hale getirmek için, temel yaklaşımlardan birisini de gemi inşa sanayisinin geliştirilmesi oluşturur.

Denizcilik faaliyetlerinin önemli bir bölümünü oluşturan gemi inşa sanayi, ekonomi içerisinde döviz ikame eden, yan sanayi geliştiren, istihdam sağlayan, deniz ticaret filosunu destekleyen, ülkenin savunma ihtiyaçlarına katkıda bulunan dinamik bir sektördür.

Gemi sanayi denilince, akla ilk gelen *tersaneler*dir. Tersaneler çeşitli sınıf ve tonajdaki gemilerin inşa edildiği, bakım ve onarımlarının yapıldığı, gemi için gerekli donanımlar yapan fabrikalar içeren, geniş bir alana

¹ TUMERTEKİN, E.,-ÖZGÜÇ, N., 1997, Ekonomik Coğrafya (Küreselleşme ve Kalkınma). Çantay Kitabevi, İstanbul, s. 589.

² DOĞANAY, H., 1998, Türkiye Ekonomik Coğrafyası. Çizgi Kitabevi, Konya, s. 519.

³ TAŞLIGİL, N., 1999, Türkiye'nin Ulaşım Coğrafyası. Kuşak Ofset Kitabevi, İstanbul, s. 18.

kurulmuş ağır sanayi tesisleridir. Türkiye'deki tersaneler kamu ve özel sektöre ait olmak üzere ikiye ayrılır. Kamu tersaneleri, Ulaştırma Bakanlığı'nın bir kuruluşu olan Gemi Sanayi A.Ş.'ye bağlı olarak çalışan Alaybey (İzmir), Camialtı-Haliç-Pendik (İstanbul) tersaneleri ile Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na bağlı olarak çalışan Gölcük (Kocaeli) ve Taşkızak (İstanbul) tersaneleridir.⁴ 17 Ağustos 1999 depreminden sonra Gölcük tersanesi kullanılamaz duruma gelmiş, bunun üzerine Türkiye'nin en büyük tersanelerinden Pendik ve Alaybey tersaneleri Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na devredilmiştir. 2003 yılı itibariyle, Türkiye'de 6'sı kamu kesiminde 43'ü özel sektörde olmak üzere toplam 49 tersane faaliyet göstermektedir.⁵

Ülkemizdeki tersanelerin büyük bir kısmı, Marmara Bölgesi özellikle de İstanbul çevresinde toplanmıştır. Türkiye'de faaliyet gösteren 43 özel sektör tersanesinin 40'ı, 1971 yılında tersane sahipleri tarafından kurulan Gemi İnşa Sanayicileri Birliği'ne (GİSBİR) üyedir. Bunların da 35 adeti Tuzla (İstanbul) tersaneler bölgesinde, diğerleri Körfez (Kocaeli), Ereğli (Zonguldak), Gelibolu-Karabığa'da (Çanakkale) yerleşik durumdadırlar. Tatvan (Bitlis) ve Yeniay-Çamburnu'nda (Trabzon) da daha küçük çaplı gemi yapım tesisleri bulunmaktadır. Sac levha kullanarak gemi yapılan bu tersaneler dışında, ahşap malzemedeki tekne inşa eden tesisler ise Çamburnu (Trabzon), Alaplı (Zonguldak), Kurucaşile (Bartın), Tuzla-Küçükçekmece (İstanbul), İzmir, Fethiye-Bodrum-Marmaris-Datça-Bozburun (Muğla) ve Manavgat-Alanya'da (Antalya) bulunur.⁶ Dikkat edilecek olursa ahşap tekne yapıcılığı, özellikle deniz turizminin geliştiği Ege ve Akdeniz kıyılarında yoğunlaşmıştır.

Trabzon ili, geleneksel el sanatları bakımından oldukça zengindir. Trabzon'un tarihsel geçmişinde karşımıza çıkan demircilik, kuyumculuk, çeyiz sandıkçılığı, bakırcılık, ipekli dokumacılık, keşan-peştamal üretimi, süpürgecilik, ağaç oymacılığı ve tekne yapıcılığı başlıca el sanatlarını

⁴ BÜYÜK LAROUSSE SÖZLÜK VE ANSİKLOPEDİSİ, Milliyet Yay., İstanbul, s. 11447-11448.

⁵ <http://www.kobinet.org.tr>

⁶ <http://www.yelkenci.org>

oluşturuyordu. Ancak sanayi devrimiyle birlikte fabrika üretimine geçilmesi, geleneksel el sanatlarımızın büyük ölçüde unutulmasına neden olmuştur. Böyle olmakla birlikte, Sürmene ilçesine bağlı Yeniay ve Çamburnu beldelerinde, geleneksel tekne imalâtı önemini korumaktadır.

Yeniay ve Çamburnu'nda tekne imalâtı, tarihî geçmişi oldukça eski olan bir faaliyettir. Nitekim Çamburnu'nda gemi yapımıcılığının başlangıcı Cenevizliler dönemine dayanır. Günümüzde Yeniay ve Çamburnu kasabalarındaki tekne imalâtı, büyük ölçüde usta-çırak ilişkisi içerisinde sürdürülen geleneksel bir faaliyet olarak karşımıza çıkmaktadır.

Yeniay ve Çamburnu'nda yıllar önce başlayan tekne imalâtı; burada önemli bir tecrübe ve bilgi birikimine sebep olmuştur. Sözkonusu tersane sahasında 7-80 m uzunluğunda 1000 dwt'a kadar teknelerin inşa, bakım ve onarımı yapılabilmektedir. 7 tekne imalât atölyesinin bulunduğu sahada, mevcut potansiyelin değerlendirilmesi için modern bir tersanenin yapılması plânlanmaktadır. Yeniçam adı verilen bu tersanenin yapılması, bölge ve ülke ekonomisi açısından önemli bir kazanç olacaktır. Ayrıca ülkemiz tersanelerinin çoğunluğunun 1. ve 2. derece deprem bölgelerinde bulunması, alternatif tersane projelerini zorunlu hale getirmiştir. Çünkü 17 Ağustos 1999 yılında Marmara Bölgesi'nde meydana gelen depremde, Gölcük askerî tersanesinin tahrip olması, bu gerçeği bir kez daha ortaya koymuştur.

B. Konum Özellikleri

Tekne imalâtının sürdürüldüğü Yeniay ve Çamburnu kasabaları, Karadeniz Bölgesi'nin Doğu Karadeniz Bölümü'nde bulunur. İdarî olarak Trabzon'un Sürmene ilçesi sınırları içerisindeki Yeniay ve Çamburnu, birer belediye örgütlü kasaba yerleşmeleridir (Harita 1). Karadeniz'e kıyısı bulunan her iki yerleşmeden Yeniay'ın Trabzon şehrine uzaklığı 47 km, Çamburnu'nun uzaklığı ise 48 km kadardır. Trabzon'un doğusunda Karadeniz'e kıyısı bulunan ilçelerden biri olan Sürmene, Trabzon'a yaklaşık 41 km mesafededir. Sürmene'nin doğusuna doğru 6 km sonra Yeniay'a, 7 km sonra da Çamburnu'na ulaşılır. Tüm bu yerleşmelerin birbirleriyle ve diğer merkezlerle olan ulaşım bağlantıları Trabzon-Rize karayolu vasıtasıyla sağlanır.

Gerek limancılık faaliyetlerini ve gerekse de tersaneleri doğrudan ve dolaylı olarak etkileyen doğal çevre faktörleri, jeolojik-jeomorfolojik özellikler ve iklim özellikleridir. Dolayısıyla Yeniay ve Çamburnu yöresinde bu özelliklerin kısaca incelenmesi uygun olacaktır.

Genel olarak kıyılar alçak ve yüksek olmak üzere iki büyük kategoriye ayrılmaktadır. Yüksek kıyılar genellikle tepelik bölgelerin kenarıdır. Yüksek kıyılardan birisi de boyuna yapılı kıyılardır.⁷ Yeniay ve Çamburnu yöresi de esas itibarıyla Pasifik tipi veya boyuna yapılı kıyılar da denilen ve tektonik hatların kıyıya paralel olarak uzandığı kıyılar kategorisine girer. Dolayısıyla Akdeniz ve Karadeniz kıyılarımız önünde şelf çok dardır.⁸ Kısa mesafeler dahilinde Karadeniz'in derinliği 1000 m'ye ulaşır. Deniz akıntıları yönünün kuzeybatı-güneydoğu doğrultusunda olması, denizcilik faaliyetlerini de yakından etkilemiştir. Nitekim Yeniay ve Çamburnu limanlarındaki mendirekler, kuzeybatıdan gelen akıntıları engelleyecek şekilde yapılmıştır (Fotoğraf 1).

Falezli yüksek bir kıyı özelliği gösteren Doğu Karadeniz kıyıları, şekil itibarıyla büyük küçük koylarla bunları birbirinden ayıran dik ve sarp burunlardan oluşur⁹ (Fotoğraf 1). Doğu Karadeniz kıyılarında koyların beşerî hayat üzerinde büyük tesiri vardır. Önemli bir gelir kaynağı olan gemi inşaatı tesislerinin bu küçük koylarda toplandığı görülür.¹⁰ Yeniay-Çamburnu yöresinde kıyı şeridinin dar ve mevcut düz arazilerin de sahil karayolunca bölünmüş olması, modern bir tersane yapımında, denizin doldurulmasını kaçınılmaz hale getirmiştir.

⁷ İNANDIK, H., 1971, Deniz ve Kıyı Coğrafyası. İstanbul Üniv. Yay. No: 1219, Coğrafya Enstitüsü Yay. No: 47, İstanbul, s. 169-175.

⁸ İNANDIK, H., 1957, *Türkiye Kıyılarının Başlıca Morfolojik Meseleleri*. İstanbul Üniv. Coğrafya Enstitüsü Dergisi, Cilt: 4, Sayı: 8, İstanbul, s. 241.

⁹ İNANDIK, H., 1958, *Türkiye Kıyılarına Genel Bakış*. İstanbul Üniv. Coğrafya Enstitüsü Dergisi, Cilt: 5, Sayı: 9, İstanbul, s. 51.

¹⁰ ARDEL, A., 1963, *Samsun'la Hopa Arasındaki Kıyı Bölgelerindeki Coğrafi Müşahedeler*. İstanbul Üniv. Coğrafya Enstitüsü Dergisi, Cilt: 7, Sayı: 13, İstanbul, s. 49.



Fotoğraf 1. Yeniay ve Çamburnu Tersaneler Bölgesinin Genel Görünümü.

Yeniay ve Çamburnu çevresinin jeolojik yapısını aglomera-bazalt ve volkanik tüfler oluşturur. Bu formasyonların üzerleri yer yer yarım metreyi bulan erozyonla taşınmış toprak tabakasıyla örtülüdür. Depremsellik bakımından yöre, 4. derece deprem bölgesinde yer alır.¹¹ Dolayısıyla deprem riskinin çok düşük olduğu bu bölgede, modern bir tersanenin (Yeniçam tersanesi) kurulması rasyonel bir yaklaşım olacaktır.

Yeniay ve Çamburnu, denizel etkilerin kuvvetle hissedildiği ve her mevsimi yağışlı Karadeniz iklim bölgesinde bulunur. Yıllık ortalama sıcaklık değeri 14 °C, yıllık ortalama yağış miktarı ise 1200 mm kadardır. Yağışın en fazla düştüğü mevsim sonbahar, en az düştüğü mevsim ise ilkbahardır. Güney sektörlü rüzgârların hâkim rüzgâr yönünü oluşturduğu araştırma sahasında, yıllık ortalama rüzgâr hızı 1.8 m/sn'dir. Kar yağışlı ve karla örtülü gün sayıları ile don gibi iklim unsurları pek etkili değildir. Buna karşın yağış miktarı ve yağışlı günler sayısının fazla olması, açık alanda sürdürülen tekne yapımını olumsuz yönde etkilemektedir.

¹¹ TABBAN, A., 1980, Kentlerin Jeolojisi ve Deprem Durumu. İmar ve İskân Bakanlığı Afet İşleri Genel Müdürlüğü, Ankara, s. 312.

C. Yeniay ve Çamburnu'nda Tekne İmalâtının Başlıca Özellikleri

Bu çevrede tekne imalâtı oldukça eski bir faaliyettir. Nitekim M.Ö. Ceneviz, Venedik ve Malta korsan gemicileri Doğu Karadeniz'e kadar gelmiş, gemi yapımı ve onarımı için Yeniay ve Çamburnu yöresini seçmişlerdi. Burada çalıştırılan köylüler önceleri küçük sandallar, sonraları ise mavnalar yapmaya başlamışlardır. Tekne imalâtı babadan oğla geçerek devam etmiş, keresteler balta, keser, hızar gibi basit el aletleri kullanılarak şekillendirilmiştir.¹² Nitekim XVIII. Yüzyılda Sinop tersanesinde gemi yapımı için ihtiyaç duyulan usta işgücünün bir kısmı Trabzon'dan sağlanmıştı.¹³ Yine tarihî kayıtlara göre Trabzon'da önemli bir sanayi kolunu da gemi yapımı oluşturuyordu. Buna bağlı olarak da şehirde gemi yapımında kullanılan zift ve boyacılık gelişmişti.¹⁴

1970'li yıllara kadar ahşap kayık ve orta boy tekne yapımı küçük atölyelerde yoğun bir şekilde devam etmiştir. 1970'li yıllar Çamburnu'nda gemi yapıcılığı için dönüm noktası olmuştur. Şahıs düzeyinde devam eden ahşap tekne imalâtı, bu yıllarda şirketler tarafından sac tekne imalâtına dönüştürülmüştür. Ancak o yıllarda tersane sahasının olmamasından dolayı, tekneler yol kenarlarında ve boş alanlarda yapılmaya başlanmıştır. Gemi yapım alanlarının kısıtlı olması nedeniyle tekneleri denize indirmek oldukça güç olmaktadır.

Balıkçı barınağı olarak inşa edilen Çamburnu tersane sahası, ilkel şartlarda balıkçı teknesi yapılması üzerine, 1985 yılında dolgu ve iskele yapılarak tersane olarak kullanılması kararlaştırılmıştır. Daha sonra Çamburnu ve Yeniay'da tekne imâl eden müteşebbisler *S.S. Sac Gemi*,

¹² İlgili bilgiler, Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Trabzon Bölge Müdürlüğü'nden alınmıştır.

¹³ GÜLER, İ., 1999, *XVIII. Yüzyılda Trabzon'un Sosyal ve Ekonomik Durumuna Dair Tesbitler*. Trabzon Tarihî Sempozyumu (6-8 Kasım 1998). Trabzon Belediyesi Kültür Yay. No: 75, Trabzon, s. 338.

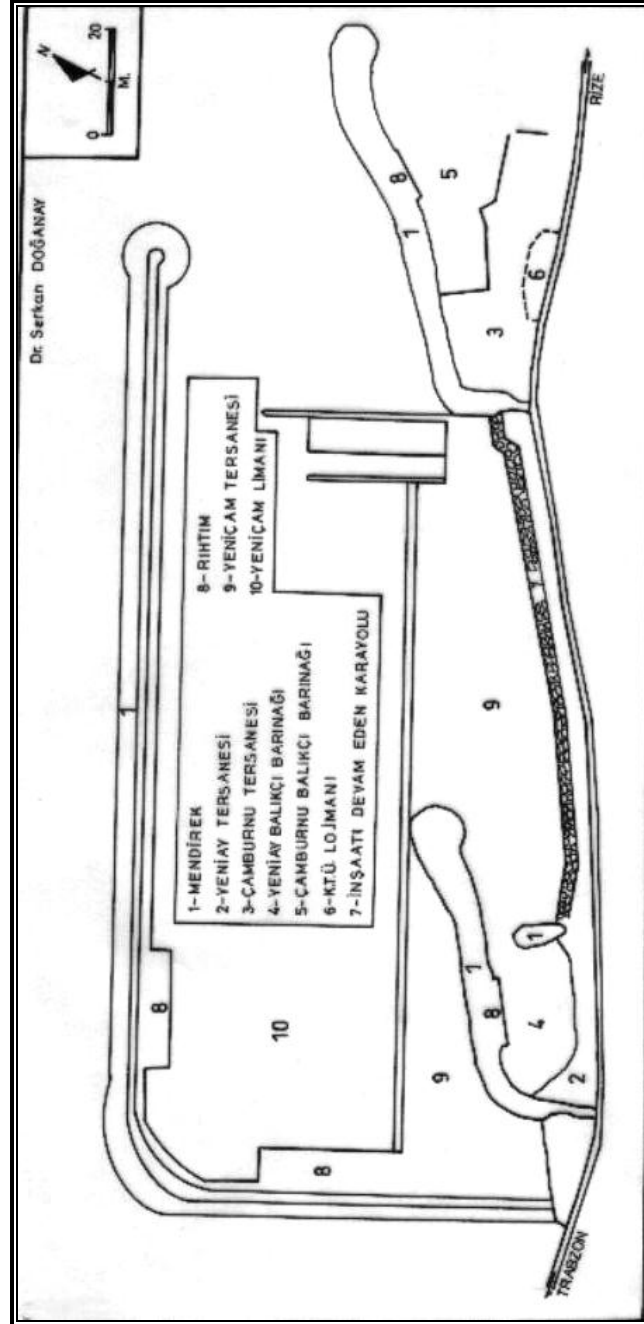
¹⁴ İSLAM ANSİKLOPEDİSİ, 1993, Trabzon Maddesi. Millî Eğitim Basımevi, İstanbul, s. 469-470.

Ahşap Tekne ve Kotra İmalâtçıları Küçük Sanat Kooperatifi'ni kurmuşlar ve tersane sahasının kullanım hakkı 20 yıllığına bu kooperatife verilmiştir.

Günümüzde tekne imalâtının ağırlık merkezini, aynı zamanda bir liman sahası olan, Çamburnu oluşturur. Nitekim 7 gemi yapım işletmesinin 6'sı Çamburnu'nda 1'i ise Yeniay'da bulunmaktadır (Şekil 2, Fotoğraf 2). Yeniay'da bulunan Memiş Usta Gemi Sanayi de Çamburnu tersaneler bölgesine taşınmak üzeredir. Burada 7-80 m arasında değişen uzunluklarda balıkçı teknesi, kum kosteri, yük kosteri, yolcu teknesi gibi deniz taşıtlarının yapımı, bakımı ve onarımı yapılabilmektedir. Tersane bölgesinde yaklaşık 141 kişi istihdam edilmektedir (Tablo 2). Ancak bu sayı mevsimlere göre önemli ölçüde değişiklik göstermektedir. Kış mevsiminde azalan işçi sayısı yaz mevsiminde yaklaşık 200 kişiyi bulmaktadır. Mayıs-haziran-temmuz-ağustos aylarında av yasağının olması, bakım ve onarım işlerinin yoğunlaşmasına neden olur. Ancak personelin niteliklerine göre dağılımına bakıldığında, mühendis ve teknikerlerin istihdam edilmediği görülür. Bu da tekne imalâtındaki temel eksiklikler arasında dikkat çekici olamıdır.



Fotoğraf 2. Çamburnu Tersane Sahasından Bir Görünüm.



Şekil 2. Yeniay-Çamburnu Tersaneler Bölgesi ve Yeniçam Tersane Plânı.

Tablo 2. Çamburnu Tersane Bölgesindeki Personel Durumu (2002).

	Ergün Kardeşler Gemi San.	Ergünler Gemi San.	Aksoylar Gemi San.	Başaran Gemi San.	Memiş Usta Gemi San.	Erhanlar Yat San.	Şengün ve Ferhat Usta Gemi San.	Toplam
Kalifiye İşgücü	6	3	5	16	5	5	10	50
Yardımcı İşgücü	2	10	15	16	4	4	8	59
İdarî Personel	2	2	1	6	1	1	3	16
Boyacı	1	1	1	5	1	1	2	12
Aşçı	1	1	1	1	-	-	-	4
Toplam	12	17	23	44	11	11	23	141

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı Trabzon Bölge Müdürlüğü.

*Yeniay'da bulunmaktadır.

Başlangıçta tekne yapımında ahşap malzeme kullanılırken, 1970'li yıllarda sac levhalar kullanılmaya başlanmıştır. Tekne yapımında kullanılan hammadde Karabük ve Ereğli Demir Çelik Fabrikaları'ndan karşılanmaktadır. Çamburnu tersaneler bölgesinde bir yılda ortalama 6 000 ton sac malzeme kullanılır. Motor aksamı yurtiçinden Ankara, yurtdışından ise İsveç, İtalya, A.B.D., Japonya ve Almanya'dan karşılanır. Pervaneler ise İstanbul'dan temin edilir ve motorlarla birlikte burada monte edilmektedir. Teknelerin elektrik ve mobilya donanımları bölgedeki ustalara yaptırılmaktadır. Çamburnu'nda ahşap malzemeye üretim yapan tek tesis Erhanlar Yat Sanayi'dir. Üretimde kullanılan ve neme karşı çok dayanıklı olan kestane ağacı Trabzon, Giresun ve Rize'den temin edilir. Bunun yanında *tik*, *maun* ve *tetra* gibi ithal ağaç malzemeleri İstanbul'dan alınır. Buradan da anlaşılacağı üzere Yeniay ve Çamburnu'ndaki tekne imalatı, yan sanayisiyle birlikte önemli bir istihdam kaynağı durumundadır.

Çamburnu tersaneler bölgesindeki imalat değerlerine bakıldığında, istikrarlı bir gidişin olmadığı görülür. Türkiye'de sık sık meydana gelen ekonomik belirsizlik, üretimi olumsuz yönde etkilemektedir. 2001 yılında 13 balıkçı teknesi ve bir feribot üretilirken, 37 balıkçı teknesinin de bakım ve

onarımı yapılmıştır. 2002 yılında ise 14 balıkçı teknesi ve 1 koster imâl edilirken, 45 adet balıkçı teknesinin de bakım ve onarımı gerçekleştirilmiştir. Belirtilen dönemlerde 18 m'den 50 m'ye kadar balıkçı tekneleri üretilmiştir (Fotoğraf 3). Yine 2002 yılında 8-15 m ebatlarında değişen 10 adet yat yapılmıştır. Belirtilen değerlerden de anlaşılacağı üzere imalâtın % 80-90'ını balıkçı tekneleri oluşturur (Fotoğraf 4). Esasında Yeniay ve Çamburnu tersaneleri özellikle kaliteli işçiliği ile ün yapmıştır. Ancak teknik yetersizlikler ve Çamburnu Limanı'nda derinliğin az olması (ortalama 4 m kadar), 80 m'den daha uzun gemilerin havuzlanması engellemektedir. Bu nedenle Türkiye'den ve yurtdışından gelen sipariş ve bakım-onarım taleplerine cevap verilememektedir. Dolayısıyla burada yapılacak modern Yeniçam tersanesi, rasyonel bir yatırım olacaktır.



Fotoğraf 3. Tekne İmalâtından Bir Görünüm.

Çamburnu tersaneler bölgesinde imâl edilen tekneler, büyük ölçüde yurtiçine pazarlanmaktadır. Türkiye'nin bütün kıyılarına tekneler pazarlansa da Karadeniz ve Marmara bölgeleri başta gelir. Özellikle İstanbul, Rize, Trabzon, Giresun, Ordu, İzmir ve Antalya teknelerin pazarlandığı başlıca

yerleşmelerdir. Sınırlı da olsa yurtdışına da ihracat yapılmaktadır. Yunanistan, Bulgaristan, İsrail, Tunus, Cezayir, Gürcistan ve Hırvatistan'a çeşitli ebatlarda balıkçı tekneleri ve feribotlar satılmıştır. Bunun yanında Hollanda ve Almanya'ya da yat ihraç edilmiştir.

Sonuç olarak bir değerlendirme yapılacak olursa, Yeniay ve Çamburnu'nda tekne imalâtının ortaya çıkmasında ve gelişmesinde belirleyici faktörleri işgücü, hammadde ve pazar oluşturmuştur. Günümüzde ise hammadde önemini büyük ölçüde kaybetmiş ancak usta işgücü tekne imalâtının burada sürdürülmesinde en önemli faktör olarak varlığını korumaktadır. Tekne imalâtında istihdam edilen işgücü Çamburnu, Yeniay ve Sürmene'den temin edilmektedir.



Fotoğraf 4. Yeniay ve Çamburnu'nda Daha Çok Balıkçı Teknesi İmal Edilmektedir.

D. Yeniçam Tersane Projesi

Denizcilik müsteşarlığı tarafından başlatılan yeni gemi inşa alanları çerçevesinde, ülkemiz ve Doğu Karadeniz Bölümü'nün gemi trafiğine hizmet verecek, gemi-yat inşa, bakım-onarım ve çekek yerlerinin belirlenmesi amacıyla; 23.10.2000 tarihinde Trabzon Valiliği'nce

düzenlenen toplantı sonunda, Yeniay-Çamburnu tersane bölgesinin modernizasyonu ve yeniden yapılandırılması için çalışmalar başlatılmıştır. Proje ve fizibilite çalışmaları yapılan, ÇED raporu hazırlanan Yeniçam tersane projesi D.P.T. tarafından kabul edilmiştir. Daha sonra bu proje, T.B.M.M. 2004 yılı mali bütçesinde kabul edilerek 67.7 trilyon ödenek ayrılmıştır (11 Ocak 2004 tarih ve 25343 sayılı Resmî Gazete).

Günümüzde Çamburnu tersane sahasında (Yeniay'da dahil) 7 işletme faaliyetlerini sürdürmekte ve 1 000 dwt'a kadar tekne imâl edebilmektedirler. İlkel sayılabilecek çalışma şartları ve teknolojiyle üretim yapan tersaneler, yüksek tonajlı gemi siparişlerini alamamaktadır.

Karadeniz'deki gemilerin bakım ve onarımı, genellikle Karadeniz'e kıyısı olan ülkelerin tersanelerinde yapılmaktadır. Modern bir tersane yapımıyla, hem Karadeniz ve hem de diğer ülke gemilerinin havuzlanma, bakım, onarım ve imalâtı mümkün olacaktır.

Yeniçam tersane projesine göre, Yeniay balıkçı barınağı ile Çamburnu tersanesi ana mendireğinin birleştirilerek yaklaşık 270 000 m²'lik bir alanda denize 100 m cepheli, 10-12 adet işletme için yeterli bir tersane alanı oluşturulması öngörülmektedir. (Şekil 2). Burada 5 000-10 000 dwt'a kadar olan gemilerin inşa, bakım ve onarımı yapılabileceği gibi, boyları 200 m'nin üzerindeki gemiler havuzlanabilecektir. Çamburnu tersane alanının ise, yat ve ahşap tekneler için marina, bakım ve onarım yeri olarak kullanılabilmesi plânlanmaktadır.¹⁵ Özellikle Karadeniz'de, 5 000-10 000 dwt'luk kuru yük gemi trafiği oldukça yoğundur. Bu gemilerin bakım ve onarımları için periyodik olarak havuzlanması (karaya çekilmesi) gerekmektedir. Belirtilen işlemler çoğunlukla Rusya Federasyonu (Novorossisk ve Tuapse), Ukrayna ve Tuzla tersaneler bölgesinde gerçekleştirilmektedir. Ancak özellikle Tuapse'ye gidilmesinde, havuzlama ve bakım-onarım işlemlerinin daha çabuk ve fiyatların düşük olması temel etkenlerdir. Dolayısıyla ileri teknoloji ile donatılacak olan Yeniçam tersanesi, bu eksikliği giderecektir. Ayrıca burada faaliyet gösteren işletmelere yabancı

¹⁵ DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞI TRABZON BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ, 2002, Yeniay-Çamburnu (Yeniçam) Projesi Bilgi Notu. Trabzon, s. 7.

ülkelerden küçük ve orta tonajlı gemi, yat ve balıkçı teknesi siparişleri gelmekte, ancak şartların yetersizliği nedeniyle bunlar karşılanamamaktadır. Bu bilgiler doğrultusunda tersanenin burada plânlanmasının gerekçelerini şu şekilde belirtebiliriz:

1-Halen faaliyet gösteren tersanelerde, özellikle kalifiye işçi açısından, büyük bir potansiyel bulunmaktadır. Dolayısıyla yapılacak tersane için bu durum, önemli bir avantaj teşkil etmektedir.

2-Yeniay-Çamburnu yöresi 4. derece deprem bölgesinde bulunmaktadır. Ülkemiz tersanelerinin çoğunluğu 1. derece deprem bölgesindedir. Bu önemli bir risk oluşturmaktadır. Özellikle 17 Ağustos 1999 depreminde bu gerçek bir kez daha görülmüştür. Bu nedenle yeni yapılacak tersaneler için deprem riskinin az olduğu yerlerin seçilmesi akılcı bir yaklaşım olacaktır.

3-Çamburnu'ndaki Karadeniz Teknik Üniversitesi'ne bağlı Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi'nde Güverte, Gemi İnşa ve Balıkçılık Teknoloji Mühendisliği bölümleri bulunmaktadır. Buna bağlı olarak üniversite-sanayi işbirliği için elverişli bir altyapı söz konusudur.

4-Türkiye'nin birçok gemisinin bakım ve onarımı Rusya Federasyonu ve Ukrayna tersanelerinde yapılmaktadır. Bu ekonomik kaybı önlemede, Doğu Karadeniz kıyılarına yapılacak tersane önemli bir yatırım olacaktır.

5-Bölgede ulaşım, hammadde temini ve diğer altyapı ihtiyaçlarının ekonomik olarak sağlanması mümkündür. Samsun-Sarp karayolu inşaatının devam etmesi nedeniyle dolgu olarak kullanılacak malzemenin bulunması, kara, deniz ve hava ulaştırma imkânlarının olması ve Trabzon, Giresun, Rize ve Hopa gibi önemli limanların tersane sahasına yakınlığı temel avantajları oluşturmaktadır.

6-Bir diğer gerekçeyi ise, büyük oranda göç veren bölgeye istihdam kaynağı sağlaması olarak belirtebiliriz.

Yeniçam tersane projesinin tamamlanması halinde, sağlayacağı ekonomik yararlar şunlar olacaktır.¹⁶

¹⁶ İlgili bilgiler, Denizcilik Müsteşarlığı Trabzon Bölge Müdürlüğü'nden alınmıştır.

a-Yılda 5 000-10 000 dwt'luk ortalama 100-120 metrelik 10 adet yeni gemi inşa edilebilecektir.

b-Yılda ortalama 800 geminin bakım ve onarımı yapılabilecektir.

c-Gemi inşa ve yan sanayisinin gelişmesi ile ilk etapta 2 500-5 000 kişiye iş imkânı oluşacaktır.

d-Gemi inşa yan sanayi olarak metal ve döküm işleri, mobilya, dekorasyon, elektrik-elektronik, boya ve makine teçhizatı gibi sektörlerin gelişmesi yanında ulaşım ve konaklama gibi farklı sektörlerin de gelişmesi sağlanacaktır.

e-Karadeniz havzasındaki diğer ülkelere de hitap edilebilecektir.

f-Savunma sanayine, Orta ve Doğu Karadeniz'de tek inşa ve bakım-onarım tesisi olarak, stratejik açıdan destek sağlanabilecektir.

E. Sonuç

Yeniay-Çamburnu yöresinde oldukça eski bir faaliyet olan tekne yapıcılığı, günümüz koşullarına göre ilkel sayılabilecek bir şekilde sürdürülmektedir. Usta-çırak ilişkisi şeklinde devam ettirilen geleneksel imalâta, 1970'li yıllara kadar çevreden temin edilen ahşap malzeme (özellikle kestane ağacı) kullanılırken, daha sonra sac levhalar üretimde kullanılmaya başlanmıştır. Günümüzde 7 işletmeden sadece bir tanesi ahşap malzemeden yat ve balıkçı teknesi yapmaktadır.

Çamburnu tersaneler sahasında, çözüm bekleyen bazı sorunlara da kısaca değinmek gerekir. Limanın derinliğinin az olması nedeniyle (ortalama 4 m kadar) büyük gemilerin inşası, bakım ve onarımlarının yapılamaması, kışın sıcaklık ortalamalarının düşmesi nedeniyle çalışmaların aksaması, zeminin düz ve toprak olmasından dolayı yağışlar sonucunda çamur olması, ülkemizdeki ekonomik istikrarsızlıklar, sermaye ve teknoloji eksikliği dikkati çeken başlıca sorunları oluşturur. Plânlanan Yeniçam tersanesi ile bu sorunların hemen hepsi giderilebilecektir. Ancak Avrupa Çevre Eğitimi Vakfı'nca temizliği nedeniyle mavi bayrak verilen Çamburnu sahilleri özenle korunmalıdır. Unutulmamalıdır ki, doğal çevreyle uyumlu kalkınma, sürdürülebilir kalkınmanın da gereği olarak büyük bir önem taşımaktadır.

Sonuç olarak Yeniçam tersanesi, usta işgücünün bilgi ve tecrübesini modern teknolojiyle bütünleştirerek büyük bir istihdam ve üretim artışı sağlayacaktır.

KAYNAKÇA

- ARDEL, A., 1963, *Samsun'la Hopa Arasındaki Kıyı Bölgelerindeki Coğrafi Müşahedeler*. İstanbul Üniv. Coğrafya Enstitüsü Dergisi, Cilt: 7, Sayı: 13, İstanbul.
- BÜYÜK LAROUSSE SÖZLÜK VE ANSİKLOPEDİSİ, Milliyet Yay., İstanbul.
- DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞI TRABZON BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ, 2002, Yeniay-Çamburnu (Yeniçam) Projesi Bilgi Notu. Trabzon.
- DOĞANAY, H., 1998, Türkiye Ekonomik Coğrafyası. Çizgi Kitabevi, Konya.
- GÜLER, İ., 1999, *XVIII. Yüzyılda Trabzon'un Sosyal ve Ekonomik Durumuna Dair Tesbitler*. Trabzon Tarihî Sempozyumu (6-8 Kasım 1998). Trabzon Belediyesi Kültür Yay. No: 75, Trabzon.
- İNANDIK, H., 1957, *Türkiye Kıyılarının Başlıca Morfolojik Meseleleri*. İstanbul Üniv. Coğrafya Enstitüsü Dergisi, Cilt: 4, Sayı: 8, İstanbul.
- İNANDIK, H., 1958, *Türkiye Kıyılarına Genel Bakış*. İstanbul Üniv. Coğrafya Enstitüsü Dergisi, Cilt: 5, Sayı: 9, İstanbul.
- İNANDIK, H., 1971, *Deniz ve Kıyı Coğrafyası*. İstanbul Üniv. Yay. No: 1219, Coğrafya Enstitüsü Yay. No: 47, İstanbul.
- İSLAM ANSİKLOPEDİSİ, 1993, Trabzon Maddesi. Millî Eğitim Basımevi, İstanbul.
- TABBAN, A., 1980, *Kentlerin Jeolojisi ve Deprem Durumu*. İmar ve İskân Bakanlığı Afet İşleri Genel Müdürlüğü, Ankara.
- TAŞLIGİL, N., 1999, *Türkiye'nin Ulaşım Coğrafyası*. Kuşak Ofset Kitabevi, İstanbul.
- TÜMERTEKİN, E., 1976, *Ulaşım Coğrafyası*. İstanbul Üniv. Yay. No: 2053, Coğrafya Enstitüsü Yay. No: 85, İstanbul.
- TÜMERTEKİN, E.,-ÖZGÜÇ, N., 1997, *Ekonomik Coğrafya (Küreselleşme ve Kalkınma)*. Çantay Kitabevi, İstanbul.

<http://www.kobinet.org.tr>

<http://www.yelkenci.org>