

rizm şirketi ve gezi tekneleri işleten Mustafa Nalbantoğlu, "80'ler inanılmazdı" diye anlatıyor. "Talep patlamıştı. Tersaneler dur durak bilmeden çalışıyordu. Bodrum'da yılda 35-40 teknenin denize indirildiğini hatırlıyorum." Tekneler artık modern tekniklerle ve daha büyük boyutta üretilse de yıllık kapasitenin 10 civarında dolandığı düşünülürse, durumun olağandışılığı daha kolay anlaşılabilir.

Bu furyada üretilen teknelerin bir bölümü, Bodrum guletlerinin adının kötüye çıkmasına neden olmuştu. Kalitesiz malzeme ve işçilikle üretilen teknelerin ömrü birkaç sezonu geçmiyor ya da açılan kaplama tahtaları arasından giren suyun ıslattığı kamaralar barınılmaz halde oluyordu. "O da öyle bir dönemdi ve guletlerin gizli silahı olan rakı ile geçiştirildi" diye anlatıyor, ilk yelkenini Alpler'in te-



Hızla ve el yordamıyla gelişen bir sektör; işine uygun bir eğitimi tek elden alma şansı olmayan personel... Bu tabloyu karamsar yorumlamak işten bile değil.



Cemre II'de eğitim zamanı. Aralarında Bodrum'da yeni açılan Yat Kaptanlığı Meslek Lisesi öğrencilerinin de bulunduğu kursiyerler, iyi bir rüzgârda yelken basmayı öğreniyor (üstte). Bir çekek yerinde, serenler son rötüşlerle yelken sezonuna hazırlanıyor (solda).

pesindeki Leman Gölü'nde açan Cenevrelili Bruno Meier –ya da artık resmen taşıdığı Türk adıyla Burhan Mayar. “Ama turizmin başka sektörlerinde gözlemlenebilen kötüye gidişe karşılık gulet tasarımı ve yapımı artık çok daha iyi bir yerde” diye anlatıyor Marina Port Göcek'teki yönetici odasındaki sohbetimizde.

Bodrumlu ustalar, hızla gelen bu rüzgâra hazırlıksız yakalansa da uyum sağlamakta gecikmemiş. Geleneksel teknikler 20 metre ve üzerindeki boyda tekne yapımında yetersiz kalınca ahşap laminat ya da saca dayalı yeni teknikler öğrenip uygulamaya geçmişler. Bugün Bodrum'da tezgâhı olan üç sac tekne üreticisinin tekneleri Türk ve dünya sularında yelken açıyor. Mustafa Özkalay sac gövdeli ilk teknesine, çıkacak kusurlarını göz önüne alarak *Affola* adını verdiğini anlatıyor. İkinci teknesi ise bugün Karayipler'de. “Dünyadaki çeşitli *boat show*'larda büyük ahşap teknelere hiç rağbet olmadığını gördüm. Satmak istediğim Bodrum guletini sacdan yapmam teklif edilince de bu işe giriştim” diye anlatıyor.

Özkalay'ın tersanesi, pek çokları gibi Bodrum'un İçmeler Mevkii'nde. Özkalay'ın da aralarında bulunduğu üreticiler, neredeyse %90'ını ithal malzemeden ürettikleri teknelerdeki işçilik maliyetinin düşüklüğü sayesinde Avrupalı meslektaşlarıyla rekabet şansına sahip. Bruno Meier, “Kızıldeniz, Yunanistan ve Maldivler'de Türk guletlerine rastlamak artık olağan” diyerek bu durumu doğrulasa da, çoğu üretici iç piyasaya çalışmayı tercih ediyor. Ancak Türkiye'deki mevzuat dolayısıyla küçük tekne müşterisini daha baştan kaybetmiş durumdadır. Dünyada genel olarak 12 metreden küçük tekneler lüks sayılmadığı ve büyük teknelerden istenen pek çok evraktan muaf tutulduğu halde, ülkemizde böyle bir ayırım yok. Küçük bir tekne alırken ödenmesi gereken Özel Tüketim Vergisi başta olmak üzere pek çok harç ve resim, üst gelir grubuna girmeyenlerin bütün denizcilik sevgisi ve merakına rağmen tekne sahibi olmasını engelliyor. Denizle ilgili olup da