



FLENSBURGER

A GERMAN SHIPYARD WITH CLOSE LINKS TO TURKEY

TÜRKİYE İLE YAKIN BAĞLARI OLAN BİR ALMAN TERSANESİ

FREDERIK NAUMANN, FLENSBURG*

Flensburger Schiffbau-Gesellschaft Ro-Ro ve Ro-Pax tipi gemiler alanında yenilikçi standart tasarımlarla öncü olmayı başarmış bir Alman tersanesi. Merkezi Flensburg'da bulunan tersanenin önemli müşterilerinden biri de İstanbul merkezli U.N. Ro-Ro. Başkanlığını Saffet Ulusoy'un yaptığı bu girişim 1999'da ilk iki Ro-Ro siparişini Flensburger tersanesine verdi. U.N. Ro-Ro'nun o zamandan bu yana Flensburger'e en az 12 siparişi daha oldu.

Flensburger Schiffbau-Gesellschaft is a German shipyard which has succeeded to pioneer with innovative standard designs for RoRo- and RoPax-vessels. A key account of the Flensburg-based shipyard is Istanbul-based U.N Ro-Ro. Back in 1999 that venture headed by Saffet Ulusoy placed its two initial RoRo-contracts at Flensburger. Since then no less than twelve orders have been awarded to Flensburger by U.N Ro-Ro.





Flensburger tersanesinin tarihi, bir grup yerel işadamı tarafından kurulduğu 1872 yılına dayanıyor. Kurucular Flensburg kentini yeni gemi inşaatı için ideal bir yer olarak görüyorlardı. Tersane başlangıçta daha çok yerel armatörler ve Danimarkalı müşteriler için olmak üzere ticaret gemileri inşa etti. 1943 ve 1945 yıllarında biraz tahribata uğramış olsa da tersane her iki Dünya Savaşı'ndan da sağ salim çıktı. Flensburger şimdiye kadar yük gemileri, bazı savaş gemileri, bir feribot ve hatta bir nehir gezinti gemisi de dahil olmak üzere toplam 727 yeni gemi teslimatı yaptı. Tersane 80'li yılların sonlarına kadar kargo ve yolcu gemilerinin bakım, onarım ve dönüşümünün yapıldığı bir onarım bölümüne de sahipti. 1986'da, o zamanlar tersanenin sahibi olan Harmstorf Grubunun iflas etmesiyle Flensburger için zor yıllar başladı. Tasfiye memuru, tersanenin tüm personeli ve yerel siyasetçilerin büyük çabalarıyla Flensburger bu zor durumdan kurtuldu. Halen Flensburger'in CEO'su olan Fred Garbe'nin tersanenin kurtulması için harcadığı çabalar büyük takdir topladı. En sonunda 1987'de Alman Deniz Kuvvetleri iflas etmiş olan tersaneye üç yeni gemi siparişi verdi. Bu siparişler tersane için hayati önem taşıyordu. Çünkü yönetime tersanenin yeniden yapılandırılması ve onu satın alacak yeni bir yatırımcının aranması için yeterli zamanı tanıdı.

TERSANENİN YENİ SAHİBİ EGON OLDENDORFF

Sonunda 2 Mart 1990'da Flensburger tersanesinin tüm hisseleri, dünyanın her tarafında faaliyet gösteren çeşitli tipte gemilerden oluşan modern bir filoya sahip, Almanya'nın en büyük armatörlerinden biri olan Henning Oldendorff'un sahibi olduğu denizcilik şirketi Egon Oldendorff OHG (şimdiki adı Oldendorff Carriers) tarafından alındı. Oldendorff, tersanenin gelişmiş bilgisayar sistemleri ve yeni, otomatik üretim teknolojileriyle donatılması dahil tamamen modernize edilmesi için büyük yatırımlar yaptı. Tersanenin eski sahibi tarafından yapımına başlanmış olan 270 x 50 x 50 metre boyutlarında tamamı kapalı bir Panamax İnşa Havuzu 1986 yılında hizmete girdi. Gerçekleştirilen pazarlama faaliyetleri sonucunda tersanenin uluslararası işletmeciler arasındaki tanınırlığı arttırıldı. Biraz uzun olan Almanca ismi Flensburger Schiffbau-Gesellschaft'tan, Flensburger'e kısaltıldı. Yeniden yapılanma çalışmaları kapsamında tersanenin onarım bölümü kapatılarak yeni gemi inşasına ağırlık vermeye başlandı.

YENİ GEMİ DİZAYNLARI

Flensburger 90'lı yıllarda "EcoBox" ve "C-Box" standart tipleri olmak üzere devrim yaratan iki konteyner gemisi dizaynı geliştirdi.

Flensburger's history dates back to 1872 when the shipyard was established by a group of local businessmen. They considered Flensburg as an ideal location for a new shipbuilding venture. Initially Flensburger Shipyard constructed merchant ships mainly for local owners and Danish customers. Despite some destruction to the shipyard compound in 1943 and 1945 the enterprise survived both World Wars and has up to date delivered exactly 727 newbuildings, including all kinds of cargo ships, some naval vessel, a ferry and even a river cruise ship. Until the late 1980ies the shpyard also had a repair division which maintained, repaired and converted cargo and passenger vessels. Challenging years for Flensburger started in 1986 when Harmstorf Group, at that time the shipyard's owner, was declared into bankruptcy. Massive commitments from the receiver, the shipyard's entire staff and local politicians eventually resulted in a rescue of the traditional shipyard. Fred Garbe, up to date CEO of the Flensburger, earned great merits in context with the shipyard's rescue. Finally, in 1987, the German Navy placed orders for three newbuildings at the insolvent shipyard. This contract was of vital importance and gave the management sufficient time to launch a restructuring of the enterprise and to look out for a new investor who would acquire the shipyard.

ACQUISITION BY EGON OLDENDORFF

Finally, on 2 March 1990, all shares of Flensburger Shipyard were acquired by the German shipping company Egon Oldendorff OHG (today branding as Oldendorff Carriers) owned by Henning Oldendorff, one of Germany's largest shipowners with a modern fleet of various ship types deployed all over the world. Oldendorff massively invested into a thorough modernisation of the yard, including its outfitting with latest computer systems and new, automated production technology. Already the previous owner of Flensburger Shipyard initiated the construction of an all-enclosed Panmax Shipbuilding Dock measuring 270 x 50 x 50 meters. This hall was inaugurated in 1986. A marketing offensive succeeded to increase the yard's familiarity among international operators. The somewhat long German name "Flensburger Schiffbau-Gesellschaft" turned into "Flensburger". In context with a complete reorganisation, the shipyard's repair division was closed down in favour of a full concentration on newbuildings.



Faaliyetlerini çeşitlendirmek ve aynı zamanda gelecek vaat eden bir piyasa boşluğunu doldurmak amacıyla Ro-Ro gemileri için standart dizayn portföyünü geliştirmeye başladı. Bu tasarımlar ilk olarak 1998 yılı Eylül ayında Hamburg'da düzenlenen SMM fuarında sergilendi. Sadece iki ay sonra U.N. Ro-Ro firması, ki o zamanlar adı UND idi, Flensburger ile görüşmelere başladı. İstanbul-Trieste hatları için yeni gemi inşa ettirmek üzere liman arayışında olan firmanın üst düzey yöneticileri dünyanın dört bir tarafını dolaştıktan sonra gezilerinin son durağı olarak Flensburger Tersanesini ziyaret etti. Tersane o zamanlar Ro-Ro gemileri alanında yeniydi. Tersanenin Satış Pazarlama Bölümü Başkanı Uwe Otto o günü şöyle anlatıyor, "U.N. Ro-Ro'nun tersanemizi ilk ziyaretini hala hatırlıyorum. 1998 yılı Kasım ayının sonlarıydı. Sabah saat 11:00 gibi tersaneye varmışlardı. Gelişlerinden sadece 5 saat sonra, yani saat 16:00'da bir Niyet Mektubu imzalanmıştı bile. Daha sonra da sözleşmenin imzalanması sadece 4 hafta sürdü."

TÜRK MÜŞTERİ U.N. RO-RO İLE MÜKEMMEL İLİŞKİ

U.N. Ro-Ro'nun başkanı Saffet Ulusoy ile Flensburger'in CEO'su Fred Garbe sözleşmeyi 1999 yılı Ocak ayının başında imzaladı. Bu imza son derece başarılı ve verimli bir işbirliğinin de başlangıcını simgeliyordu. Her biri 2,640 lane-metrelik treyler kapasitesine sahip ilk iki Ro-Ro gemisine UND Akdeniz ve UND Karadeniz isimleri verildi. Bu gemiler sırasıyla 2000 yılı Ağustos ve Ekim aylarında teslim edildi. Flensburger'den memnun kalan U.N. Ro-Ro daha sonra bu Alman tersanesine sipariş vermeye devam etti. Tersane 2000 ile 2002 yılları arasında U.N. Ro-Ro'ya toplam 6 adet Ro-Ro gemisi teslim etti. 2004 yılı baharında Flensburger'in "Ro-Ro 3750" Standart Dizaynı üzerine kurulu dört kardeş geminin inşası için yeni bir sözleşme imzalandı. U.N. Ro-Ro için inşa edilen bu dört geminin M/V Saffet Ulusoy adı verilen birincisi sahiplerine 2005 Mart ayında teslim edildi. Birkaç hafta sonra Nisan 2005'te ikinci gemi suya indirildi. Çoğunluğu Türkiye'den gelenlerin oluşturduğu 300 misafir M/V U.N. Marmara'nın isim törenine ve daha sonra da suya indirme törenine katıldı. Tersanenin sahibi Henning Oldendorff, U.N. Ro-Ro'nun başkanı Saffet Ulusoy ve di-

INVENTION OF NEW DESIGNS

During the 1990ies Flensburger developed two revolutionary container ship designs, the "EcoBox" and "C-Box" standard types. In order to diversify its activities and to fill a promising market niche the shipyard at the same time commenced developing a portfolio of standard designs for RoRo-ships. These were initially presented upon the SMM industry exhibition in Hamburg in September 1998. Just two months later U.N Ro-Ro, at that time still branding as UND, stepped into negotiations with Flensburger. Looking out for a suitable shipyard to built new tonnage for their Istanbul – Trieste service, a delegation of the operator's senior executives had toured the entire world. Just at the end of their visits they even came to Flensburger Shipyard which was, at that time, a RoRo-newcomer. "I can still remember the day of U.N Ro-Ro's first visit to our shipyard", says the Head of Sales and Marketing, Uwe Otto, "it was in late November 1998, on a day at 11:00 hrs they arrived at the shipyard and just five hours later, at 16:00, a Letter of Intend was already signed. Subsequently it took just four weeks until the contract was sealed".





ğer misafirlere yaptığı konuşmada U.N. Ro-Ro ile Flensburger arasındaki güvenilir ve sıcak işbirliğini övdü. Saffet Ulusoy da U.N. Ro-Ro'nun tarihini hatırlattıktan sonra 1999 yılında ilk sözleşmenin imzalanmasından bu yana Flensburger'in sağladığı desteği anlattı. Nisan ayının son günlerinde Flensburger'deki işçiler U.N. Ro-Ro'ya bu yıl Kasım ayında teslim edilmesi planlanan U.N. Pendik gemisi için 728 numaralı yeni inşaı kızağa koydu. Flensburger U.N. Ro-Ro'nun 'şimdilik' son gemisini 2006 yılı Şubat ayında teslim edecek. Son geminin adı da U.N. Trieste olacak. Flensburger'in bu önemli Türk müşterisi yeni bir sipariş daha verdi. Geçtiğimiz Nisan ayında yapılan görüşmeler neticesinde Flensburger'in "Ro-Ro 3750" dizaynı üzerine kurulu iki yeni inşa sözleşmesi 6 Haziran 2005'te Flensburg'da imzalandı. Her iki gemi de hâlihazırda tersanede inşaatı devam eden gemilerle birebir aynı olacak. Bu gemilerin teslimatının 2008 yılının ikinci yarısında yapılması planlanıyor. Uwe Otto konu hakkında, "Türk müşterimizden yeni bir sipariş almamız bizi çok memnun etti. Saffet Ulusoy ve İstanbul'daki ekibiyle çalışmak büyük bir başarı," dedi.

YENİ İNŞA RO-RO VE RO-PAX GEMİLER

Flensburger'in ilk Ro-Ro- müşterisi olan U.N. Ro-Ro'yu başka işletmeciler de izledi ve tersaneye gemi siparişleri vermeye başladılar. Londra merkezli bir İngiliz şirketi olan Andrew Weir Shipping Ltd. (AWSR) tersanenin ikinci Ro-Ro müşterisi oldu. Flensburger'in üçüncü Ro-Ro müşterisi ise Danimarka, İsveç, Polonya, Letonya, Norveç, Almanya, Hollanda, Belçika ve İngiltere arasında çeşitli hatlarda çalışan Danimarkalı önde gelen Ro-Ro operatörü DFDS Tor Li-

EXCELLENT RELATIONSHIP WITH TURKISH PRINCIPAL U.N RO-RO

The contract sealing of Saffet Ulusoy, president of U.N Ro-Ro, and Flensburger's CEO Fred Garbe in early January 1999 symbolised the beginning of a prosperous and highly successful cooperation. The first pair of RoRo-ships for Turkey with a trailer capacity of 2,640 lanemeters each were christened the UND Akdeniz and UND Karadeniz and delivered during August and October 2000. Due to its satisfaction with Flensburger, U.N Ro-Ro subsequently awarded further orders to the German shipyard. Several options granted in January 1999 were turned into fixed orders, totally Flensburger delivered six RoRo-vessels to U.N Ro-Ro between 2000 and 2002. Another contract was signed in spring 2004 and featured the construction of four sisterships basing on Flensburger's "Ro-Ro 3750" Standard Design. The first ship of the quartet presently under construction for U.N Ro-Ro, M/V Saffet Ulusoy, was handed over to her owners at the end late March 2005. Few weeks later, on 15 April, the second unit was launched: 300 guests, mainly from Turkey, attended the christening ceremony and subsequent launching of M/V U.N Marmara. Henning Oldendorff, the shipyard's owner, directed his speech to U.N Ro-Ro's President Saffet Ulusoy and his large delegation, praising the trustful and friendly partnership between U.N Ro-Ro and Flensburger. Saffet Ulusoy reminded of U.N Ro-Ro's history and outlined the support received from Flensburger since the first contract was placed in



ne oldu. Bu şirket Flensburger'in standart "Ro-Ro 3900" dizaynı üzerine kurulu beş gemi siparişi verdi. Bu gemiler 2003 yılı Eylül ayı ile 2005 yılı Ocak ayı arasında teslim edildi. Bu beş gemilik serinin 2003 yılı Eylül ayında teslim edilen Tor Magnolia isimli birincisi gerçek bir Ro-Ro yeniliği oldu. İsveç ile İngiltere arasında çalışmak üzere dizayn edilen ve İngiltere'deki varış limanı olan Immingham'daki kanal havuzunun boyutları nedeniyle son derece kısıtlı bir boyuta sahip olması gereken geminin, yük kapasitesinin mümkün olduğunca fazla olması gerekiyordu. Flensburger Tersanesi bu sorunun çözülmesine yönelik olarak son derece yenilikçi bir yaklaşım buldu ve ödül kazanan bir dizayn yarattı. Alman gemi inşa sanayi dergisi "HANSA" Tor Magnolia'yı "Yılın Gemisi" seçti. Gemi daha sonra "Yılın En İyi Ro-Ro Konsepti" olarak daha da prestijli bir ödül olan "ShipPax" ödülüne layık görüldü. Flensburger'in yeni gemi inşa kapasitesi (her biri 200 metreye kadar olmak üzere yılda üç gemi) halihazırda 2008 yılına kadar dolu bulunuyor.

PERFORMANSIN OPTİMİZE EDİLMESİ İÇİN SÜREKLİ YATIRIM

Tersane bu yıl tesislerinin modernizasyonu için toplam 4.4 milyon euro'luk bir yatırım yapacak. Bu yıl alınacak önlemler arasında diğerlerinin yanı sıra, çelik parçaların tersane içinde nakli için kullanılacak ve yaklaşık yarım milyon euro'luk bir yatırım olan yeni bir KAMAG kamyonun satın alınması bulunuyor. 2005 yılında gerçekleştirilecek ikinci büyük yatırım da özellikle ince metal parçaların işlenmesine yönelik olarak tasarlanmış yeni bir kesme ve kaynak teknolojisinin alınması ile ilgili. Bu teknoloji Cobelfret için

1999. Already in the last days of April Flensburger's workers laid the keel for newbuilding no. 728 which will be delivered to U.N Ro-Ro as the U.N Pendik during November this year. In February 2006 Flensburger is going to deliver its temporarily last newbuilding for U.N Ro-Ro, yard number 729 which will carry the name of U.N Trieste. However, Flensburger's Turkish key account has already placed another order: On 6 June 2005, the contract for another two newbuildings of Flensburger's "Ro-Ro 3750" Design was signed in Flensburg, negotiations for these two ships had been concluded already in April. Both ships, which will be exact sisters of those presently under construction at the shipyard, are due for delivery in the second half of 2008. "We are very pleased to have received another contract from our Turkish principals", says Uwe Otto, "working with Saffet Ulusoy and his team in Istanbul really is a great success".

RO-RO AND RO-PAX NEWBUILDINGS

Whilst U.N Ro-Ro came to pioneer as Ro - Ro client of Flensburger, several other operators have followed since and contracted ships at the yard. A British venture, London-based Andrew Weir Shipping Ltd. (AWSR), became the shipyard's second RoRo-account. Flensburger's third RoRo client became DFDS Tor Line, a leading Danish RoRo-operator trading on numerous lines between Denmark, Sweden, Poland, Latvia, Lithuania, Norway, Germany, Holland, Belgium and the UK. That venture contracted five units of Flensburger's "Ro-Ro 3900" standard design which were delivered between September 2003 and January 2005. The series' initial unit, Tor Magnolia delivered in September 2003, became a true RoRo-innovation. Designed for an operation between Sweden and the UK the ship had to obtain largest possible freight capacity within strictly constrained dimensions, limited mainly by the size of a lock in Immingham, the ship's British destination port. Flensburger Shipyard found innovative approaches to solve these challenges and created an award-winning design: The German shipbuilding industry magazine "HANSA" promoted Tor Magnolia their "Ship Of The Year", subsequently she even won the much-desired "ShipPax Award" for "The Outstanding RoRo-Concept Of The Year". Flensburger's newbuilding capacity (amounting to annually three ships with a length up to 200 m each) is presently occupied until the end of 2008.

CONTINUOUS INVESTMENTS TO OPTIMISE OWN PERFORMANCE

This year the shipyard will invest a total of 4.4 Mio. Euro in order to upgrade its facilities. Measures to be taken this year include, among others, the purchase of a new KAMAG-Truck used to transport steel segments within the shipyard, an investment which amounts to approximately 0.5 Mio. Euro. The second largest investment to be carried out during 2005 concerns the acquisition of new cutting and welding technology which is designed especially to process thin metal. It will be required during the construction of the ConRo-vessels for Cobelfret and the RoPax-vessels for BC Ferries. Other



RAKAMLARLA FLENSBURGER // FACTS AND FIGURES ON FLENSBURGER

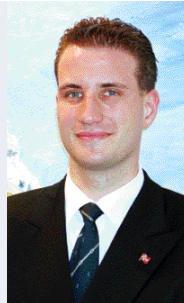
Tam Adı // Full name	: Flensburger Schiffbau-Gesellschaft		
Hissedar // Shareholder	: Egon Oldendorff OHG (100 %)		
CEO	: Fred Garbe		
Başkan Yardımcısı ve Satış Pazarlama Bölümü Başkanı Executive Vice President and Head of Sales and Marketing	: Uwe Otto		
Kuruluş Yılı // Year of foundation	: 1872		
Üretim kapasitesi // Production capacity	: Yılda 3 gemi (200 m tam boya kadar) // 3 vessels (length up to 200 m) per year		
Kadrolu personel // Permanent staff	: Yaklaşık // about 660		
Stajyer // Trainees/apprentices:	: Yaklaşık // about 45		
Yıllık ciro // Annual turnover	: 180 Mio EURO		
Devam eden projeler // Current projects	: Gemi Tipi // Ship Type	Gemi İsmi // Ship Name	Teslimat // Delivery
	RoRo	M/V U.N MARMARA	06.2005
	RoRo	M/V U.N PENDİK	11.2005
	RoRo	M/V U.N TRIESTE	02.2006
	ConRo	M/V PAULINE	2006 4. çeyreği // 4 th quarter
	ConRo	M/V YASMINE	2007 2. çeyreği // 2 nd quarter
	RoPax	BC Ferries 1	12.2007
	RoPax	BC Ferries 2	03.2008
	RoPax	BC Ferries	06.2008
	RoRo	U.N Ro-Ro 11	2008 2. yarısı // 2 nd half
	RoRo	U.N Ro-Ro 12	2008 2. yarısı // 2 nd half

inşa edilecek olan Con-Ro gemileri ile BC Ferries için yapılacak Ro-Pax gemileri için gerekli olacak. 2005 yılında yapılması öngörülen diğer yatırımlar arasında donatım iskelelerinde dip tarama çalışmaları ve başka faaliyetler bulunuyor. Bu yıl gerçekleştirilen yatırımların toplam değeri, 2004 yılında aynı dönem için gerçekleştirilen rakamı dikkat çekecek şekilde geçiyor. Flensburger yeni donanım ve yeni teknolojiye yapılan 4.4 milyon euro'luk yatırımdan başka ayrıca "insan sermayesi"ne de büyük paralar yatırıyor. Tersane hâlihazırda toplam yaklaşık 600 kadrolu personel istihdam ederken 45 adet de stajyer eleman çalıştırıyor. Tüm personel ilgili know-how'ı edinmek için düzenli olarak eğitime tabi tutuluyor. Tersane ayrıca ekibinin sosyal yeteneklerini de geliştirmeye yönelik kurslar veriyor. Tersanenin 2008 yılı sonuna kadar tam kapasite ile dolu olmasına rağmen Flensburger 2009 yılından itibaren gerçekleştirilmek üzere yeni siparişler almaya çalışıyor. Flensburger Ro-Ro piyasasındaki konumunu güçlendirmek için üretim yelpazesine Ro-Pax gemi inşaatını da katmayı planlıyor. Uwe Otto Flensburger'in felsefesini şöyle özetliyor, "Hedefimiz, müşterilerimize ihtiyaçlarına uygun, en yüksek kalitede mümkün olan en iyi fiyatla üretilmiş, piyasanın en iyi gemilerini sağlamak." &

investments scheduled for 2005 include dredging work at the outfitting quays as well as a range of other measures. The total value of investments carried out this year remarkably exceeds the respective figure of 2004. Apart from the 4.4 Mio. Euro invested into new equipment and new technology Flensburger also invests considerable amounts of money into its "human capital". Currently the shipyard employs approximately 660 permanent employees and another 45 trainees and apprentices. All employees regularly pass training programs in order to obtain relevant know-how, but the shipyard also provides courses strengthening its team's social competences.

Whilst it has achieved full capacity use until the end of 2008, Flensburger is now working to obtain new contracts for realisation as from the beginning of 2009. Apart from strengthening its position in the RoRo-market Flensburger is ambitious to diversify even into the building of RoPax-vessels. "Our future goal remains to provide our clients with the best ships available on the market – tailor-made for their specific requirements, delivered at top quality and at the best possible price", summarises Uwe Otto the philosophy of Flensburger. &

* 1979'da Flensburg'da doğan Frederik Naumann 2002 yılında "Gemi Acenteliği ve Tarifeli Hat Acenteliği" eğitimini tamamladıktan sonra İktisat Eğitimini halen Almanya'nın Kiel kentinde bulunan Uygulamalı Bilimler Üniversitesi'nde sürdürüyor. Naumann'ın çeşitli ticaret dergilerine özellikle feribot sektörü konusunda olmak üzere denizcilikle ilgili konularda birçok makalesi yayınladı. Makaleleri diğerlerinin yanı sıra İngiltere, İsveç, Norveç, Danimarka, İtalya, ABD, İsviçre ve İspanya gibi ülkelerde yayınlandı.



* Frederik Naumann, born in Flensburg in 1979, has passed an education as "Graduated Shipbroker and Liner Agent" in 2002 and is bound to conclude Studies of Economy at the University of Applied Sciences in Kiel, Germany. He has published numerous articles about maritime subjects, particularly the international ferry industry, in various trade magazines. Articles of him were, among other countries, published in the UK, Sweden, Norway, Denmark, Italy, the USA, Switzerland and Spain.

Fotoğraflar // Photos: Tüm fotoğraflar Flensburger Schiffbau-Gesellschaft'ın izniyle yayınlanmıştır. // All photos courtesy of Flensburger Schiffbau-Gesellschaft