



LIVING QUARTERS FOR THE CREW

MÜRETTEBAT İÇİN YAŞAM ALANLARI

FUNDA SİDAL SAĞNAK

24 saatlerini gemi üzerinde geçiren mürettebatın yaşam mahalinde kendilerini evlerindeymiş gibi hissetmeleri gerekiyor. Alfa Mimarlık Dekorasyon'un sahibi Mimar Sina Akosman gemi dekorasyonlarını yaparken bu durumu göz önünde bulunduruyor. Bir gemisinin tasarımı diğerine benzemesin istiyor ve "müşterilerin tek talebi ucuzluk olmasın" diyor.

It is necessary that the crew members that live on board a ship during the voyage feel themselves at home in the living quarters. Architect Sina Akosman, owner of Alfa Architecture & Decoration, considers that fact when decorating ships. He does not want that the design of one ship is the same as that of another one. He says "cheapness" should not be the only request of the customers.

Çalıştığınız ofiste ya da fabrikada bir yandan da yaşamak(!) zorunda değilsiniz. Halbuki gemi mürettebatı için durum oldukça farklı. Gemi onların hem yaşam, hem de çalışma alanı. Dolayısıyla bu alanın mürettebat için en uygun, en rahat ve en kullanışlı şekilde tasarlanması, dekore edilmesi gerekiyor. Sina Akosman 1989'da İTÜ Mimarlık Fakültesi'nden mezun olduğundan beri bir yandan ev, bina, ofis dekorasyonu, bir yandan da "şans eseri" girdiği gemi dekorasyonu işini sürdürüyor. Akosman, Madenci Gemi Sanayi tersanesinin yurtdışına gemi ihracatına karar vermesi ve geminin içini dekore edecek yabancı dil bilen, üniversite mezunu ve bu işten anlayan birini aramaya koyulması sonucu, bir tanıdığına

You do not have to live (!) in the office or factory you work at. But things are different for the crew of ships. For them, the ship is a place where they both work and live. Therefore, the living quarters on ships should be designed and decorated in the most convenient, comfortable and serviceable way. Since his graduation from the Faculty of Architecture at Istanbul Technical University (ITU) in 1989, Sina Akosman has engaged in decoration works at homes, buildings, offices, as well as aboard ships which he began "by chance". When Madenci Gemi Sanayi shipyard decided to begin exporting ships and therefore began looking for someone who graduated from university, can speak a foreign language, and is competent in decoration works, an acquaintance recommended him to the yard. As a result, his ship decoration experience began with Celtic Warrior. He has worked on more than 30 ship decoration projects since then. "We create places for the ships' crew to sleep, to live and to entertain themselves," says Akosman, adding that costs depend on the requirements. The cost of decoration of a 3,000 dwt ship ranges between US\$ 50,000 and 60,000 only for the furniture. Since ships built in Turkey are mainly exported, he works with the foreign shipowners. Akosman says that he had never worked with the shipyards abroad, but he believes that it was not so necessary, for the production at the European shipyards decreased to a large extent in recent years and shifted particularly to Turkey.

"OUR GOAL SHOULD BE CRUISE SHIPS WITH HIGH BUDGET"

The Turkish shipbuilding industry enjoys a very bright period. It is predicted that this bright period would last until 2020.



Sina Akosman



kendisini önermesiyle ilk gemisi Celtic Warrior'ın dekorasyonunu gerçekleştirmiş. Bugüne kadar 30'u aşkın gemi dekorasyonu projesi üzerinde çalışmış. "Biz mürettebata yatacak, yaşayacak, çalışacak, kendini eğlendirecek mekanlar yaratıyoruz." diyen Akosman, maliyetlerin ihtiyaç programına göre değiştiğini, 3,000 dwt'luk bir geminin dekorasyon maliyetinin, sadece mobilyalar düşünüldüğünde 50,000 – 60,000 dolar arasında değiştiğini belirtiyor. Türkiye'deki gemiler ağırlıklı olarak yurtdışına inşa edildiği için yabancı armatörlerle çalışılıyor. Akosman, yurtdışındaki tersaneler için hiç çalışmadığını ama Avrupa'daki tersanelerde özellikle son yıllarda üretimin azalması ve gemi inşanın Türkiye'ye kayması nedeniyle yurtdışı tersaneleriyle çalışmaya pek de gerek kalmadığına inanıyor.

HEDEF YÜKSEK BÜTÇELİ YOLCU GEMİLERİ OLMALI

Türk gemi inşa sektörü çok parlak bir dönem yaşıyor. Bu parlak dönemin 2020 yılına kadar devam edebileceği öngörülüyor. Akosman, Türkiye'nin o tarihe kadar üretim çeşitliliğini ve kapasiteyi artırma yoluna gitmesi gerektiğinin altını çiziyor. "Biz 2020 yılında hala 5,000 – 6,000 dwt'luk kimyasal tankerler mi inşa edeceğiz? Kendimizi geliştireceksek daha büyük projelere imza atabilmemiz lazım. 1 milyar dolar bütçeli bir yolcu gemisi hedeflemeliyiz bence. Ben kendi açımdan baktığımda 1 milyar dolar bütçeli bir yolcu gemisinin içini yapmak isterdim. İleride tersaneleri ve tersanelerin müşterilerini daha çok tatmin edecek projelere imza atabiliriz umarım. İnşallah tek umutları bir projenin ucuz olması olmaz."

3 AYDA TESLİM

Peki bir gemi hangi aşamalardan geçerek dekore ediliyor? Akosman bu aşamaları şöyle açıklıyor: "Öncelikle tersaneci ya da armatörden geminin mevcut projesini, yaşam mahali planını alıyoruz. Gemiye dizayn eden firmalar yaşam mahalinin mimimum ihtiyaca göre değerlendiriyor ve çizimini yapıyor. Tüm bu çizimlerin detaylandırılması ve yaşam mahalinin yaşanabilir hale getirilmesi aşamasında devreye biz giriyoruz. Önce proje bazında çalışıyoruz. Daha sonra çalışmalarını müşterilerle paylaşıyoruz. Projeye ilgili onların tavsiyelerini alıyoruz ve imalata başlıyoruz. İmalat safhasında iletişim hiç kopartılmıyor. Bir renk kartelası hazırlıyoruz. 'Şu kaplamayı, şu perde kumaşını, şu döşemelik kumaşını kullanalım' diyoruz. Eğer önerilerimiz müşterinin de hoşuna giderse atölyede imalatımızı yapıp, montaj ile projeye son noktayı koyuyoruz." Tüm bu işlemlerin daha çok tersanenin hızına bağlı olduğunu belirten Akosman kendilerine kalsa, müşteriyle ilk görüşme ve teslimlerinin arasınının 2.5-3 ay gibi bir süre alacağını altını çiziyor.

EV İLE GEMİ ARASINDA NE FARKLAR VAR?

Bir ev dekore etmek ile bir gemiyi dekore etmek arasındaki en büyük fark mobilyaların emniyet nedeniyle daha farklı detaylara sahip olması. Mobilyaları tavana, duvara, zemine her yere bağlamak gerekiyor. Bunun dışında sivri uçların olmaması, yuvarlak hatların hakim olması önemli. Akosman, kullanılan malzemeyle ilgili herhangi bir regülasyonun olmadığını, 'Kimyasal tankerlerde dahi yanmaz perde ya da yanmaz kumaş kullanılması gereklidir' diye bir düzenlemenin olmadığını, çünkü zaten panellerin, tavanların yanmaz malzemeden üretildiğini söylüyor. Mobilya seçiminde gemi tipine göre değil ama müşteri tipine göre değişiklikler olabiliyor. Akosman, bir müşterinin, yatı için minimal çizgiler isteyebil-



Akosman stresses the importance of increasing the production variety and capacity in Turkey until then. "Will we still be building only 5,000 – 6,000 dwt chemical tankers in 2020? If we should develop ourselves, then we need to implement bigger projects. In my opinion, our goal should be a cruise ship with a US\$1 billion budget. Personally, I would like to decorate a cruise ship with that much budget. I hope that we can implement

DEKORASYON PROJELERİ // DECORATION PROJECTS

Yıl // Year	Gemi Adı // Ship's name	Gemi Sahibi // Shipowner	Tersane //Shipyards
1991	Celtic Warrior	Charles Willie Co.	Madenci Shipyards
1992	Celtic Crusader	Charles Willie Co.	Madenci Shipyards
1993	Celtic Commander	Charles Willie Co.	Madenci Shipyards
1994	Celtic Ambassador	Charles Willie Co.	Madenci Shipyards
1995	Celtic Prince	Charles Willie Co.	Madenci Shipyards
1995	Hazal	Kinay Group	Marmara Shipyards
1996	Celtic Sovereign	Charles Willie Co.	Madenci Shipyards
1996	Celtic Defender	Charles Willie Co.	Madenci Shipyards
1997	Celtic Princess	Charles Willie Co.	Madenci Shipyards
1997	Mark V	Yardımcı Shipping	Yardımcı Shipyards
1998	Alfa Marin	Kinay Group	Selah Shipyards
1998	Şevket Yardımcı	Yardımcı Shipping	Yardımcı Shipyards
1999	Atlantik	Ahmet Ağaoglu	Selah Shipyards
1999	Celtic King	Charles Willie Co.	Madenci Shipyards
1999	Jumbo Vision	Kahn Shipping	Madenci Shipyards
2001	Jumbo Fairline	Kahn Shipping	Madenci Shipyards
2002	MT048 Kerem D	Admarin RMK	Marin Shipyards
2003	Atlantis Armona	Mehmet Aksoy	Gelibolu Shipyards
2003	Guanarteme	Petrogas Atlantico	RMK Marin Shipyards
2003	Mencey	Petrogas Atlantico	RMK Marin Shipyards
2003	Hull No:022	Petrolmar	Madenci Shipyards
2004	Berta	Petrolmar	Madenci Shipyards
2004	Serra D	Admarin	Türkter Shipyards
2004	The Istanbul	Ziya Turizm	Ustaoglu Shipyards
2004	Hull No: 015	İnşa halinde // Under Cons.	Madenci Shipyards
2004	Hull No: 016	İnşa halinde // Under Cons.	Madenci Shipyards
2005	Hull No: 058	İnşa halinde // Under Cons.	RMK Marin Shipyards
2005	Hull No: 064	İnşa halinde // Under Cons.	RMK Marin Shipyards
2005	NB 043: Tekne Yapım	İnşa halinde // Under Cons.	Selah Shipyards
2005	NB 047: Tekne Yapım	İnşa halinde // Under Cons.	Selah Shipyards
2005	Yağcı Shipping	İnşa halinde // Under Cons.	Yılmaz Shipyards
2005	TVK Shipping	İnşa halinde // Under Cons.	Torlak Shipyards



diğini, öte yandan daha ticari işlerde daha ticari çözümlere gidildiğini belirtiyor. Daha ticari çözüm demek, çok pahalı olmayan ve herkesin kullanabileceği projeler demek.

TÜRKLER MAUN KAPLAMA İSTİYOR

Akosman'a Türk tersanecileri ve armatörlerinin genellikle ne tür mobilyalar talep ettiğini sorduğumuzda aldığımız yanıt, klasik mobilyaların ve maun kaplamanın her zaman revaçta olduğu idi. Akosman, ama ben o zincirleri biraz kırmaya, başka şeylerin de güzel olabileceğini göstermeye çalışıyorum. Bir geminin yaşam mahalı, gemiye en çok katma değeri sağlayan bölüm. Örneğin gemiyi alacak olan müşterinin gemiye ilk girdiğinde, aaa ne güzel demesi geminin değerini artırıyor. Dolayısıyla mümkün olduğu kadar değişik ve diğerlerinden farklı projeler üreterek o yaşam mahalının gemiyi en iyi şekilde pazarlayacak şekilde olmasına çalışıyorum. Daha değişik şekiller çıkartmaya çalışıyorum. Bir gemi öbür gemiye benzemesin. Aynı olsun. Bunun peşindeyim." ✎yor.

bigger projects that would satisfy the shipyards and the customers of the shipyards more in the future. I also hope that their only hope would not be a cheap project," added Akosman.

DELIVERY IN 3 MONTHS

What are the stages of decoration of a ship? Akosman says, "First of all, we get the current plan of the ship and of the living quarters from the shipbuilder or the shipowner. The companies designing the ship design the living quarters taking into consideration the minimum requirements and draw the plans accordingly. We step in at the stage of detailing those drawings and making the living quarters fit to live in. First, we work on the project basis and discuss the plans drawn with the customers and receive any corrections they might consider necessary. Then we begin the production. We never interrupt the communication with the customers at this stage. We prepare a color-sample card and present our veneer, curtain fabric, upholstery recommendations to the customer. And if they like our recommendations, we commence the production at our workshop and then complete the project following the installation." Stating that these activities depend mainly on the performance of the shipyard, Akosman says, if they conducted all decoration activities themselves, it would take only 2.5 to 3 months to decorate the ship from the time they first meet the customer.

WHAT ARE THE DIFFERENCES BETWEEN DECORATING A HOUSE AND A SHIP?

The biggest difference in decorating a house and a ship is that, for ships, the furniture has different details for safety purposes. The furniture should be fixed on the floor, on the wall and on the ceiling. In addition, there must be no pointed parts, and they must have rounded corners. Akosman said there were no regulations relating to the materials used, even that no regulations existed as to the use of fire-resistant materials even on board chemical tankers, because all wall panels and ceilings were already manufactured using fire-proof materials. Selection of furniture depends on the type of the customer, not on the type of the ship. Akosman says a customer might request a minimal decoration for his own yacht, but more commercial solutions for commercial purposes. 'Commercial solutions' here means non-expensive decoration projects.

TURKS WANT MAHOGANY VENEER

We asked Akosman about the decoration preferences of the Turkish shipyards and shipowners. Akosman said the classical furniture and the mahogany veneers were always in demand. "But, I am trying to break those chains, to show that other things may also be beautiful. The living quarters are the places that provide the most added value to ships. For example, if a prospective customer visiting the ship likes the decoration of the living quarters, then the value of the ship increases. Therefore, I am trying to prepare projects that are as different and distinctive as possible to 'market' the living quarters of ships in the best possible way. I am doing my best to create unique forms, so that the design of one ship is not the same as that of another one," says Akosman. ✎