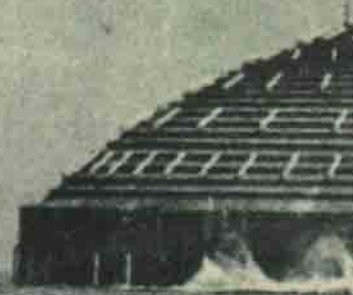


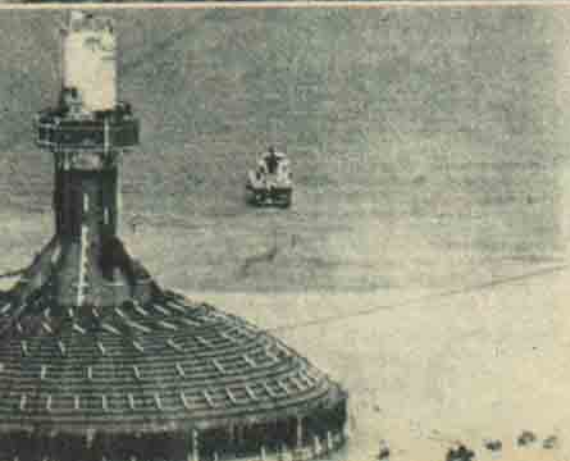
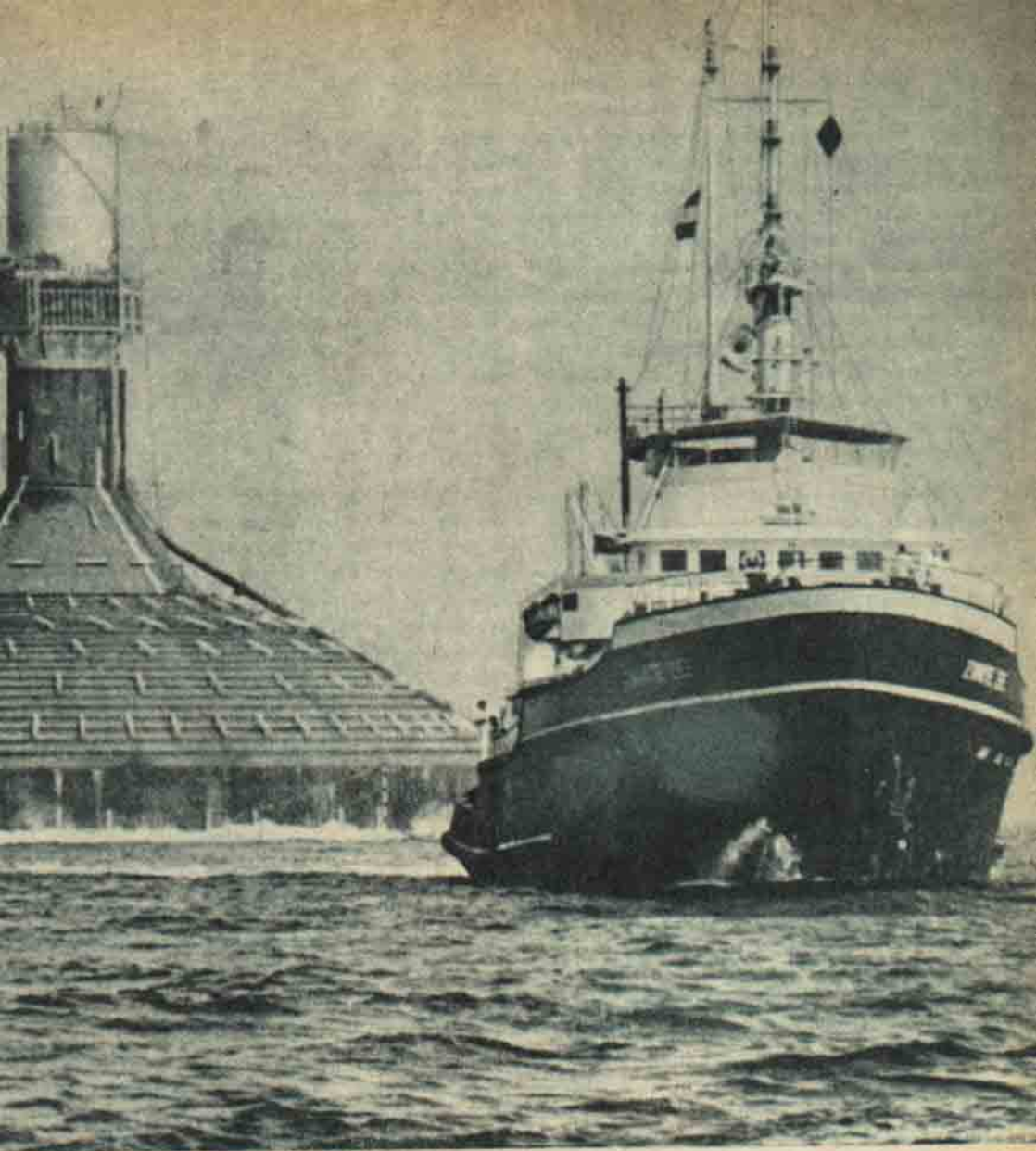
*Dünyanın en büyük iki açık deniz şilebi Basra Körfezinde bu dev denize indirmekle uğraşıyorlar. Ters çevrilmiş huni 15.000 ton çelikten yapılmıştır, 20 katlı bir gökdelen kadar yüksektir ve bir futbol alanını örtebilecek büyüklüktedir. Dibi yoktur, fakat 84 milyon litre petrol alır.*



DEV  
HUNİNİN  
ALTINDAN  
FIŞKIRAN

# PETROL





**D**ubai şeyhi küçük ülkesinin kıyılarında petrol bulunduğunu öğrenince doğrusu birden şaşırılmış ve sonra bir gün kendi fakir ülkesinin de Küveyte benzeyeceğini düşünerek büyük bir mutluluk duymuştu. Fakat 1969 Eylülünde su altındaki petrol kuyularından çıkarılan petrollerle ziyade Dubai'nin dünya kamu oyununda ilgi çekmesi, gazetelerin ilk sayfalarına büyük manşetlerle geçmesi, bir petrol konsorsiyumunun mühendis



lerinin Basra Körfezinde denizin dibine yerleştir- dikleri teknik bir harikadan ileri gelmekteydi. Bu, 15.000 ton çelikten yapılmış, yirmi katlı bir bina yüksekliğinde ve altındaki açıklığı neredeyse bir futbol alanını örtecek kadar büyük olan ters çevrilmiş dev bir huni idi. Bu dev huninin şu anda yalnız su üzerine çıkmış olan 12 metre yükseklikteki ağız görülmektedir ve görünmeyen kısmı ise 84 milyon litre petrol alabilmektedir. Onun «Korsanlar Kıyısı» adıyla tanınan kumsalda yapımı ve Fateh denizaltı petrol alanına taşınması petrol endüstrisinin çok pahalı ve maceralı bir başarısı, teknik yönden ise bir öncü çalışmasıydı. Plânlanması, yapımı ve yerine konulması tam beş yıl sürdü.

«Dubai Kazanı I» adı verilen huni şeklinde ve dibi olmayan bu depo bir tersanede değil, Dubai başkentinin dolaylarındaki bir kumsalda yapılmıştır. Kumdan bir set yapı yerini denizin dalgalarından korumaktaydı. Depo 61 metre yüksek, dibinin çapı 82 metredir. Huninin şimdi denizden 12 metre kadar dışarıya çıkan uç kısmın çevresindeki platformda (sahanlıkta) ham petrol pompalarını işleten motorlar bulunmaktadır. Oldukça karışık ve güç olan montajı, daha güç olan huniyi yerine götürme işi izlemiştir.

Dubai Kazanı I açık denize götürülmek zorundaydı. Bu maksat için yapı yerini denizle bağlamak üzere setin içinden ve kıyının dibinden bir kanal açıldı. Kazanın içi basınçlı hava ile dolduruldu. Kocaman tırtıllı çekiciler, traktörler ve bir şilep uzun ip halatlarla çelikten bu devli harekete getirildiler.

Bu sırada kazanın karaya saplanıp kalması gibi, büyük bir tehlike bahis konusu olabiliirdi. Buna mani olabilmek için mühendisler yalnız 14 günde bir olan en yüksek met zamanını, denizin kabarmasını, bekletiler, suyun çekilmesi, kazanın da çekilmesini kolaylaştıracaktı. Bu sayede bu sıkıntılı ve tehlikeli manevra tahmin edilenden çok daha kolay sona erdi. Bu işin iki, üç saat süreceği tahmin edilmişti. Bir saat içinde denize varıldı, böylece de taşıma işinin en güç kısmı atlatılmış oldu.

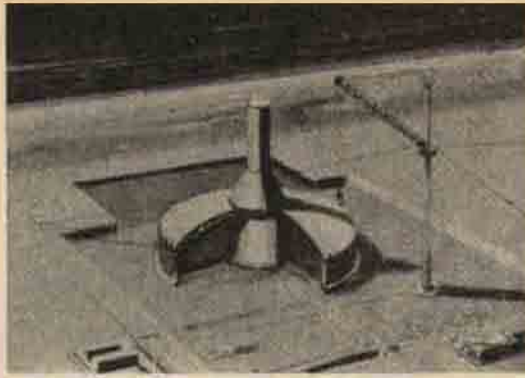
Bu başarılı «denize indirilme» den sonra, kazan kendi havası üstünde yüzmeğe başladı, böylece 15.000 tonluk devin su kesimi, denize batma derinliği yalnız 80 santimetre oldu.

Kıyı sularında bu dev huniyi, içlerinden biri dünyanın en büyük şileplerinden Rotterdam li-

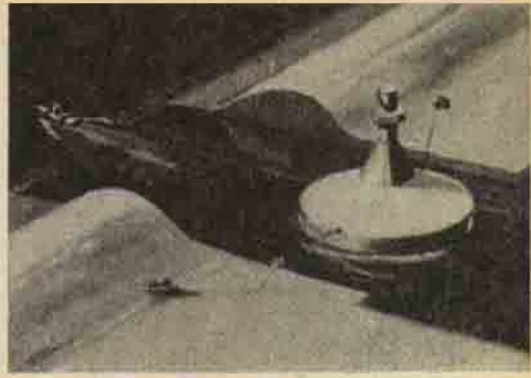
manına bağlı Zwartee Zee olan iki şilep çekmeğe başladı. Onlar Kazanı yavaş yavaş ve büyük bir dikkatle Fateh deniz altı petrol alanının üzerine çektiler, bu çok büyük bir dakiklik isteyen ve şilepleri yöneten denizcilerin bilgi ve becerilerinin çok güç bir sınav geçirdiği bir manevra idi. Korsan Kıyısından 58 deniz mili, 90 kilometre uzakta olan sondaj alanında işe ertesi günü başlandı ve ikinci kritik döneme geçildi: O muazzam çelik «çorba tabağı» tam hizaya getirildi ve yüzdürülerek 50 metre derinliğindeki deniz dibine oturtuldu. Bir dalgıç gurubu depoyu, daha önceden deniz dibine çakılmış çelik kazıklara bağladı, yani demirledi. Dubai Kazanı I artık işletmeye başlamağa hazırıldı.

Aslında aşağısı açık serbest yüzen bir kap, bir deponun prensibi oldukça basittir. Bunun esas- ısı daha hafif olan ham petrolün (özgül ağırlığı yaklaşık olarak 0,8) su üzerinde yüzmesine dayanmaktadır. Yukarıdan depoya pompa edilen petrol, suyu aşağıya iter; itilen bu suyun rahatça dışarıya çıkabilmesi için huni şeklindeki çelik duvarlara özel ventiller, musluklar konulmuştur. Daima deponun dibinde belirli bir su düzeyinin bulunabilmesi için de bunların bir kısmı deniz dibinin biraz yukarisındadır. Bu sayede deponun içindeki petrol hiç bir zaman deniz dibindeki kum tabakası ile temasa gelemez ve kirlenmez. Alacağından fazla petrol depoya pompa edilirse, o zaman da bu, ventiller sayesinde dışarıya denize atılacaktır. Bu yüzden özel ölçü aletleri petrol düzeyini çok dakik ve sıkı bir kontrol altında tuterlar. Depodan petrol dışarıya pompalanınca, bu seferde yine aynı ventiller deniz suyunu deponun içine bırakırlar. Bu metodun yan etkisi pompalama gücünden büyük bir tasarruf sağlar.

Dubai Kazanı I yaklaşık olarak 1400 metre uzunluğunda deniz altı boru hattı ile bağlanmıştır ve o muazzam taşıma, depolama ve yükleme tesislerinin bir parçasıdır ve bu sistemin ortasında «Üretici platform» adını alan bir dağıtım istasyonu vardır. Dört sondaj adası deniz dibinden çıkarılan ham petrolü boru hatları ile bu dağıtım istasyonuna gönderirler. Orada özel bir işlem gördükten sonra petrol bir ara depoya pompa edilir ki bunlardan biri Dubai Kazanı I'dir. Geri kalan öteki iki tanesi yağlıca tank, sarnıç, gemileridir ve bunlar da deniz dibine iyice demirlenmişlerdir. Bir vakitler bunlardan birisi 46.500 tonlato ile dünyanın en büyük tank gemisiydi. Petrol almağa giden tankerler dağıtım istasyonundan yuvarlak 2,5 kilometre kadar uzak



Çöl kumu içinde dev tankın montajı.



Özel açılan kanalda tankın manevrası.



Petrol alanına yerleşmesi.



Dubai Kazanı I artık işletmeye başlayabilir.

olan bir şamandıraya yanaşırlar. Bu şamandıra aynı zamanda bir denizaltı boru hattı ile istasyona bağlıdır. Dağıtım istasyonuna yakın bir yerde personel için deniz üzerinde bir konutplatformu yapılmıştır. Tabii bu kadar geniş ve çeşitli tesislerin yapımı söz konusu olunca akla ilk gelen ekonomik olup olmadıklarıdır. Bir alternatif olarak Fateh sondaj alanından 90 kilometre kadar uzaktaki kıyıya bir boru hattı düşünülebilirdi. Bu birçok pompa istasyonlarına, ayrıca kıyıda alıcı ve depolayıcı tesislere ihtiyaç gösterecekti.

Petrol konsersiyomunun uzmanları böyle bir tesisin çok daha pahalıya mal olacağını hesap ettiler. Kara ile ilgisi olmayan bağımsız bir sistem çok daha ucuza geliyordu.

Bir ay içinde 97.374 ton petrol taşınmıştır.

1970 başında bu, her gün yuvarlak 20.000 tona çıkacaktır, bu küçük bir tankerın yükleyebildiği miktardır ve yılda 7,5 milyon tonluk üretime eşittir.

Dubai Şeyhliğinin 65.000 kişi olan nüfusu bu sayede daha iyi bir hayat sürebileceklerdir. Deha şimdiden Raşid Limanı su kesimi 9 metre olan 15 geminin yaşayabileceği rıhtımlarıyla Basra Körfezinin en büyük limanı haline gelmiştir. Dubai Şehrinin hava alanı Jumbo-jet uçaklarının inmesine elverişli olacak şekilde yapılmaktadır. Okullar, hastaneler, soğuk hava tertibatlı oteller, bürolar, geniş cadde ve kanalizasyon tesisleri ilerlemeyi ve refah düzeyinin yükselmekte olduğunu gösteren birer âlâmettir. Petrol her şeyi karşılayıcıdır.

Hobby'den