

YÜKSEK DENİZCİLİK OKULU  
1972 Gv  
HÜSEYİN ŞENER  
ALBÜMÜ





**YÜKSEK DENİZCİLİK  
OKULU**

*-1972-*

**Kapt. HÜSEYİN ŞENER  
ALBÜMÜ**

# HÜSEYİN ŞENER

## 1972 GV

**HÜSEYİN ŞENER anlatıyor;**

### **Okula nasıl girdim?**

Üniversiteyi, Yüksek Denizcilik Okulunda okuma kararını Pertevniyal Lisesi'nde okurken almış olmamda rahmetli amcamın deniz astsubaylıktan emekli olmasının büyük rolü oldu. Yakın akrabalarımın bahriyeli olması, tabii ki rahmetli annemin hava harp okuluna gitmek isteğimi pilot olacağımı söylediğimde sütümü helal etmem demesi üzerine, YDO'unun imtihanlarına girmeye karar verdim. 1967-1968 yılında diğer üniversitelerin imtihanlarına girdim ama başarılı olamadım.

Bir sonraki sene tekrar imtihanlara girdim. Bu sefer Eczacılık fakültesini kazandığımdan kaydımı, açıkta kalmamak için, yaptırdım. O senelerde İTÜ ve bazı üniversitelerin imtihanları ayrı ayrı yapılırdı. YDO imtihanına tekrar girdim. İTÜ'nün imtihanına gireceğim gün YDO'nun imtihan sonuçlarının açıklandığını öğrendim. İTÜ imtihanı o gün saat 11:00 de başlayacağından YDO'na uğrayıp kazananlar listesine baktım ve güverte bölümünü 2.sırada kazandığımı öğrendim. Bu keyifle İTÜ 'yede gidip imtihana girdim.

Bu arada Pertevniyal Lisesi müdürü rahmetli matematik hocam Ahmet Dinç'i anmak isterim. Zira İTÜ'ye giriş imtihanları için İTÜ'de açılan kurslarda ders veriyordu ve beni kendi kontenjanından bilabedel kursa kaydettirmişti. İmtihandaki soruların hemen hemen çoğunu kursta çözümlemiştik. YDO'nu kazandığımı öğrendiğimden en zor olan kimya sorusunu çözerek kâğıdı teslim edip hemen çıktım ve gönül rahatlığıyla Taksimdeki sinemaların 12 matinesine yetişip kafamı dağıttım.

Durumu rahmetli amcama bildirdiğimde, makine bölümüne de kaydolabileceğimi söyledim. Kendisi Makine astsubayı olduğundan bana denizde çalışacaksan güverteyi tercih etmemin doğru olacağını söyledi, böylece güverte bölümüne kayıt yaptırdım.

Okulun birinci sınıfı ile ikinci sınıfı arasındaki yaz tatilinde güverteler S/S HAMİT NACİ Gemisi'yle makine ve güverte 2. sınıflarla birlikte, tüm derslerinin geçmiş olanlar Akdeniz stajına ,bütünlemeye kalanlar Karadeniz stajına çıkarlardı.

Sınıfı geçtiğim için Akdeniz stajına çıktım. Gemimiz Bozcaada Limanı'na yanaşıp karaya çıktığımızda Talay Şarap Fabrikası'nda YDO öğrencileri olduğumuzdan şarap ikram ettiler. Tabii alkol şişede durduğu gibi durmuyor. Gemiye döndüğümüzde ayık çok az kişi idik. Sabah saat 03:30 da süvari bey herkesi kaldırıp limandan ayrılacağımızı bildirdi. Güvertede ben ve sınıf arkadaşım Adnan Sönmez ile birkaç makineci arkadaşımızla gemi hareket edebildi. Güzel geçen bir seferden sonra Ortaköy'deki şamandıraya bağladık.

Ertesi yaz Karadeniz seferine çıkmak üzere, önce Marmara limanlarına uğramak üzere yola çıktık. Ancak gemi kazan arızası nedeni ile tek kazana düştük. Geri döndükse de Boğaz akıntısını nasıl yeneriz diye telaş edildiğini görüyorduk. Zor bela siyah dumanlar çıkararak, Kız Kulesi'ni geçip Ortaköy'e demirledik.

Böylece Karadeniz stajımız sona erdi. Bu yazı boş geçirmemek için KOÇTUĞ Denizcilik firmasına staj yapmak için müracaat ettim. Benimle beraber müracaat eden 2.sınıf makine arkadaşım Şaban Yetkin ile şirketin Marmaris Gemisi'ne gönderdiler. Bu gemide stajyer değil zabıt olmak bile kolay değildi. Kaptan kamarasının önünden bile geçmek yasaktı. Fakat Koçtuğ gemilerinde çok faydalı staj yaptık.

Marmaris Gemisi'nde Libya'nın Mars El Brega Limanı'na yük boşatmaya gitmiştik. Cehennem sıcaklığında uyumak imkânsız. Gemidekilere sorduk” nasıl uyuyorsunuz?” diye, aldığımız cevap, “yatağı yastığı ıslatıp yatıyoruz.” dediler ve de biz bunu uygulayıp uyuyabildik.



1970 UZUN STAJ, DEVRE ARKADAŞIM  
MK. ŞABAN YETKİN VE MARMARİS GEMİSİ  
3.MÜH. ŞEMSİ CİNAL

İki yaz KOÇTUĞ'un gemilerinde staja çıktım. Şunu anlatmadan geçmek istemiyorum. Baş Mühendis beyaz eldivenleriyle makine dairesine inerler ve eğer eldivenleri kirlenirse vay makinecilerin haline. Ayrıca dahili yazışmalar çok önemliydi. Şirket yazışmalarında Amerikan sistemi uygulandığından emirler mutlaka kopyalı olarak bildirilirdi ki "Söz uçar yazı kalır"ın önemini o zaman çok daha iyi anladım.

İlk Türk limanına geldiğimizde Liman Kaptanı olarak rahmetli ve de çok saygı duyduğum Kaptan Şefik Gögen geldi. Gemideki kaptanı izine gönderdi. Süvari Bey bu gemilerin yapımında bulunmuş. Gemideki tüm sarı malzemeden yapılacak olan lompoz ve de kapı kolu gibi metaların plastikten yapılmasını Armatöre önerdiğini söyledi. Sebebi ise sarı parlatmanın zaman israfı olduğuydu. Bunun armatör tarafından uygun bulunduğunu söylemişti. Gemiden ayrılırken bana bir öğüt vermek istedi. "Tek gemili armatörde çalışma, zira şirket iyidir ama gemide huzur yoktur, gemiden ayrılman şirketten de ayrılman demektir." demişti.



Bu çok özel resmi, bu hikayede paylaşmamak olmazdı.

1970 yılı Diploma Töreni, 1970 mezunlarını denize atmada yardımcı olduğum için Güven Tuncer tarafından zorla denize atılıyorum. Abilerin işine karıştırsan böyle olur.

Zaman içerisinde, KOÇTUĞ Denizcilik ve Hayri Baran Denizcilik AŞ'lerinin denizcilik piyasasından çekilmeleri biz denizcileri çok üzdü. Ömer ve Yusuf Mardin ağabeylerimizin babaları, Hâşim Mardin gibi büyük bir armatörün de armatörlüğü bırakmasını üzülererek duydum. Ömer Ağabey'in şu sözünü hiç unutmam, "Dünyada üretilmeyen tek şey topraktır."



1972 DİPLOMA TÖRENİ



*SOLDAN HÜSEİN ŞENER, MEHMET GÖRÜR, SEFA TÜTÜNCÜ, SABAHATTİN TEMİZ VE YALÇIN DEMİRKAPI*



*DİPLOMAMI, MAKİNE OPERASYON HOCAMIZ, HAMİT NACİ BAŞ MÜHENDİSİ NEJAT ODMAN'DAN ALIRKEN.*

1972 yılında güverte bölümünü 2. olarak bitirdim ve Ulaştırma Bakanlığı hesabına okuduğumuzdan sözleşme gereği sekiz yıllık mecburi hizmetimizi yapmak üzere D.B.Deniz Nakliyatı A.Ş. 'ne katıldım. İlk gemim olan KAR Gemisi'ne 3. Zabit olarak tayin edildim. Mayıs 1973 senesinde gemi KIRAN Firması'na satıldı.

Daha sonra Gediz Gemisi'ne 3.zabit olarak atandım. 1973 senesinin Eylül ayında askerlik görevimizi yapmak üzere askere alındım.





1973 EYLÜL-ARALIK YASSIADA  
SOL ÜSTTE YDO MEZUNLARI TOPLU HALDE, YEMİN TÖRENİNE GİDERKEN, YEMİN TÖRENİ

1974 Kıbrıs Savaşı'nda TUZLA Askeri Yardımcı Gemisi'nde 2. Lomutan olarak askerliğimi tamamladım ve tekrar D.B. Deniz Nakliyatı'na katıldım. Hemen Erdemir Gemisi'ne 2. Güverte Zabiti olarak katıldım. Gemi ABD'den İskenderun Demir ve Çelik Tesisleri için kömür yüklüyordu.

Bu gemide yaşadıklarım beni, D.B. Deniz Nakliyat Şirketi'nden soğutmuştur. Kısaca anlatmak istiyorum; İskenderun'dan ABD limanı Mobil'e giderken sürekli makine arızası nedeniyle zor bela Bermuda demir yerine varabildik.



12.06.1976 ERDEMİR GEMİSİ ZABİTAN VE MÜRETTEBATI ATLANTİK'TE BABALAR GÜNÜ KUTLAMASI YAPIYORLAR.

Römorkörler ile makine olmaksızın Bermuda'ya yanaştırıldık. Sene 1976 aylardan Temmuz, hava sıcak mı sıcak. New York'tan MAN mühendisleri gelip durumu inceleyip gerekli malzeme ve aletlerini almak üzere tekrar New York'a gidip geri döndüler. Tabii olay makine tamiri olduğundan biz güverteçiler hayatımızdan memnunduk. 15 gün tatil demektir. Limanın yukarısında Amerikalı deniz piyadelerin kaldığı evler vardı. Çoğunluğu genç olan deniz piyadelerle iyi bir ilişki kurduk. Yanaştıktan üç gün sonra ambarı deniz suyu ile doldurarak geceleri biralarını alan genç Amerikalılar ile birlikte ambarda yüzüp eğlendik. Az önce belirttiğim gibi 1976 senesinin 4 Temmuz günü ABD'nin 200. Kuruluş yıldönümü olduğundan Bermuda Adası bayağı hareketli idi. Hatta Bermudadan Rhode Island'a tall ship yarışı başlatıldığında manzara muhteşemdi.

Tamir bitince seyre kalkıp Mobile, Alabama Limanı'na kısa bir sürede vardık ve İskenderun için kömür yüklemeye başladık. Yüklemenin ikinci veya üçüncü günüydü, Gemi Kaptanı Ferhat Tüysüzoğlu (Gv.1958) ile Baş Mühendis ve de birkaç zabıt alışveriş için şehre gittiler.

Akşam 15:30 sularında iskele başında kopan gürültüye koşarak güverteye çıktığımda, Osman Reis, "hayır giremezsiniz, No No " diye kıyamet koparıyordu. İskele üzerindeki sivil şahıslar ellerinde silahlar ile güverteye doğru çıkıyorlardı. Belli ki sivil polistiler. Reis' e hemen "Ne yapıyorsun manyak mısın, çekil engel olma" diyerek polisleri gemiye aldım.

Ne olduğunu sorduğumda, "Gemide uyuşturucu var, gemiyi arayacağız, herkes salonda toplansın." dediler. Dışarıda uyuşturucu satmaya çalışan kamarot ve kamara amirini yakaladıklarını söylediler. Bütün gemiyi köpekler ile aradılar. Herhangi bir şey bulamadılar. Benim kamarayı aradıklarında polisler, "Ola ki kamaramda küçük bir paket uyuşturucu buldunuz, ne olur?" diye sordum. "Seni de göz altına alıp götürürüz." dediler. Ben de onlara, "Sahilde yakaladığınız gemi adamlarından birisi kumanya amiri ve diğeri kamarot, kamarot kamaraları temizleyip yatakları düzeltiyor, bu işi yaparken küçük bir paketi farkında olmadan düşürürse eğer benim bunda ne suçum olabilir?" dediğimde, "Fark etmez kamaradaki her şeyden sen sorumlusun." dediler.

Sahilde yakaladıkları gemi adamlarını bir arabaya koyup götürdüler. O arada kaptanı arayıp gemiye gelmesini sağlamışlar. Kaptan gelince onunla konuştular ve de yakaladıkları gemi adamlarının ilk sorgusunda İngilizce bilen bir zabıtın kendileri ile gelmesini istemişler.

Kaptan, ben gemimi bırakıp gidemem dedi. 1.zabıt de İngilizce bilemediğinden, iş bana kaldı.

Her iki yanımda dev gibi iki polis ile birlikte arabalarının Amerikan filmlerindeki gibi arka koltuğuna oturup yola koyulduk. Etrafa bakıyorum şehre doğru gitmiyoruz. Çöl gibi boş arazilerin arasında yol alıyoruz. Ne ev var ne de herhangi bir yapı, git git yol bitmiyor. Bir saate yakın yol aldıktan sonra çölün ortasında büyük bir binanın önünde durduk.

Polisler zile basıyorlar kimse cevap vermiyor, baktılar olacak gibi değil bir polis cebindeki sustalı çakı ile kilidi açmaya çalıştı. Bu sırada bir diğeri de yerden mıcır taşlarını alıp camlara doğru fırlatıyor. İşte o an ne kadar korktuğumu anlatamam.

Sonuçta nasıl olduysa kapı açıldı ve binadan içeri girdik. Sağa sola baktım birçok kapısı kapalı ofis var ama hiçbir levha yok. Asansör ile 2. kata çıktık, yine hiçbir ibare yok. Biraz ileri gidince kapsında DRUG ENFORCEMENT yazılı ofise geldik. Derin bir oh çektim. İçeri girip oturtular. Korktuğumu anlamış olacaklar ki, ikramda kusur etmediler. Polis müdürü karşıma oturdu, durumun detaylarını anlatıyor. Sahilde elindeki çantada 150 gram eroin ve 2,5 kg esrar taşıyan iki gemi adamını yakalamışlar. Allahtan gemide yakalayamamışlar, yoksa gemi de temize çıkana kadar tutuklu olarak limanda kalırmış.

Polis müdürü, "İlk sorgularında bize yardımcı olmanı istiyorum." dedi. Ben de "Kanunlarınızı bilmiyorum, ne yapmam gerektiğini söylerseniz size yardımcı olmaya çalışırım." dedim. Filmlerdeki gibi yakalananların haklarını yazan bir belgeyi yapabildiğim kadar tercüme ederek, işte avukat ister misiniz, sessiz kalma hakkına sahipsiniz, ABD hükümeti isterseniz avukat tayin edecektir gibi bir sürü hukuki

hakları anlatmaya çalıştım. Ve sonra sorgulamaya geçildi. Malı İstanbul'dan aldıklarını, bu limanda New York'tan gelecek birine teslim edeceklerini anlattılar. Taşıma için \$5,000 almışlar ve teslimde de ayrıca \$5,000 alacaklarmış. Yakalanmalarına sebep olan olay Bermuda Adası'nda küçük paketler halinde satış yapmaya kalkmışlar, sivil polise takılmışlar. Oradan beri gemi takipteymiş, hatta limana yanaşınca sahilden ve denizden gemiyi sivil polislerle gözetlemişler. Sonrasında ifadelerini imzalayıp götürüldüler.

Hala polis müdürünün ismi aklımdadır. "Jerry Williams". Bana teşekkür etti ve beni evinde akşam yemeğine davet etti. Ben de geminin kalkacağını belirterek daveti için teşekkür ettim.

"Tamam o zaman, ben de sana yardımcı olayım" deyip çekmecesinden bir liste çıkardı ve bir kopyasını bana verdi, "Bu Türk gemilerinde çalışan ve de uyuşturucu ile ilgisi olanların isim listesidir." dedi ve devamında "çalıştığın gemilerde bunlardan birine rastlarsan ya gemiden ayrıl ya da o kişiyi gemiden ayır." diye nasihatte bulundu.

İstanbul'a dönünce izine ayrıldım.

Kısa bir süre sonra, şirket Şükrü Okan Gemisi 1. Gv. zabitanın kısa sürecek işleri olduğundan dönene kadar gemiye gitmemi istediler. Böylece Derince Limanı açığında demirde bulunan gemiye elimde küçük bir çantayla katıldım. Demirde kaldığımız için diğer zabitanlarla dönüşümlü nöbet tutuyorduk. İki gün gemi dışında oluyorduk, bir gün gemide nöbet tutuyorduk. On beş gün kadar geçmişti ki personel değişiklikleri yapıldığında elimde bulunan uygunsuz personel listesine baktım ki, gemideki üç kişinin listede olduğunu gördüm, yeni katılanların içinde de bir kişi vardı, böylece gemide mimli dört kişi olmuştu. Durumu Süvari Bey'e ilettim çünkü Süvari Bey benim gemiyle sefere devam etmemi istiyordu, bu dört personeli değiştirtmesini aksi halde gemiden ayrılacağımı söyledim.

Süvari Bey ertesi gün şirkete gitti. Gemiye geldiğinde "Personelin değişimini galiba hallettim" dedi. İki gün sonra gemiye nöbete gittiğim zaman beşinci mimli personelin katıldığını görünce, ertesi gün çantamı toplayıp gelen 2. Gv. zabitanın durumu izah ettim. "Ben şirketten istifa etmeye gidiyorum, sen ister devam et istersen sen de gemiden ayrıl." dedim. "Allahısmarladık" deyip ayrıldım.

O zaman baba evi olan Erenköy'de oturuyordum. Eve çantamı bıraktım, evde daktilom vardı. Şatafatlı bir dilekçe yazdım. Şirketin üçüncü katında bulunan Genel Evrak bölümüne girdim. İki nüsha halinde yazmış olduğum dilekçemi kayda almalarını kayıt numarası ile birlikte ikinci nüshasını vermelerini isteyerek istifa dilekçemi yürürlüğe koydular. İkinci katta inspektörler olduğunu bildiğimden ve de dilekçemi geri almamı veya ailevi sebeplerden ayrıldığımı yazarak dilekçeyi değiştirmemi isteyeceklerini bildiğimden, asansörü beklemek yerine koşarcasına merdivenlerden inip şirket dışına çıktım. Evime döndüm.

Her zaman yapılanın ne olacağını bildiğimden, gece yarısı personel daireden ayak işlerine bakan Kadir kapımız çaldı. Ben kendisini tanıyordum, lakin o beni tanıyamıyordu. Kapıyı açtım. Bana Hüseyin Şener'i aradığını söyledi. Ben kardeşiyim, ismim "Hayrettin" dedim. "Kendisi evde yok tatile çıktı, nereye gideceğini de söylemedi." dedim. Gerçekten kardeşimin ismi de Hayrettin. O zaman gelince veya haberleşince şirketle irtibat kurmasını istediler. On beş gün kadar ısrarla aradılar. D.B. Deniz Nakliyatı ile ilişkim bu şekilde son buldu.

Daha sonra Ofer Brothers Şirketi gemilerinde iki yıl çalıştım. İkinci yılımda LO/LO Gemisi'nde iken pasaport süresi uzatmam gerektiğinden Japonya'nın Yokkaichi Limanı'ndan eşimle birlikte Tokyo'ya, ilk kez hızlı trene(Shin Kasen) binerek gittik. Türkiye Büyükelçiliği binasına gittik. Bizi bir Japon memure karşıladı, biri erkek biri bayan iki Türk vatandaşı gelmiş, bir Allah'ın kulu Türk elçilik binasında bize bakmadılar, Japon görevli, Türk olduğumuzu söylediğimizde temiz bir Türkçe ile ne istediğimizi sordu. Ben de pasaportumun süresini uzattırmaya geldim dedim. Yukarıya haber verdiler, yine de lutfedip kimse aşağı gelmedi. Japon memura gerekli evrakları ve pasaportumu verdim. Akşam saat üçten sonra gelin dedi.



*CAPT. JUAN FONSECA GEMİSİ'NDE YILBAŞI, EŞİM HANDAN İLE BİRLİKTE SINGAPORE AÇIKLARINDA, HANDAN HANIM ÇALIŞIYOR.*

Offer Brothers'ın Capt. Juan Fonseca Gemisi'nde süvari ve Baş Mühendis Yugoslav idi. Baş Mühendis bana bir kâğıt uzattı , “Madem Tokyo'ya gidiyorsun, bu üç Japon firması SANKO LINE, MITSHUBISHI ve NYK LINE ile görüşebilirsen onlarla çalışma imkânımız olup olmadığını araştırır mısın?” dedi.

Ben elimdeki kâğıtta yazılı olan firmalardan hangisinin buraya yakın olduğunu sorduğumda SANKO LINE'nin en yakın olduğunu söyledi.

Öğle saatlerinde SANKO LINE şirketinin kapısını çaldım. Gemilerinde çalışmak isteğimi iletip inspektörle görüşmemin mümkün olup olmadığını sordum. Zannediyorum eşimde yanımda olduğundan hayır demeyip bizi bir ofise aldılar. Önce personel işlerine bakan Japon inspektör geldi.

Konuşuyoruz, arada sırada Japon kızlar içeri girip bir şeyler isteyip istemediğimizi soruyorlar, ikramda bulunuyorlar. Üç saate yakın görüşme yaptık, arada Amerikalı bir kaptanda geldi. Son olarak şirketin saygın kişilerinden Japon kaptan da sizinle konuşacak vaktiniz var mı deyince, Japon Kaptan ile de on beş dakika daha sohbet ettik. Elimdeki evraklara baktılar ve sizi bilgilendireceğiz dediler.

Bu arada “Eşime ikramda bulunan kızların devamlı değiştiğini söylediğimde, “Bugüne kadar hiç Türk kadını, özellikle ticaret gemisinde seyahat eden, görmediklerinden olsa gerek.” dediler. Japonlar eşlerini asla gemiye almazlarmış.

Ben de son olarak, “Eğer beni işe alacaksınız, Nisan ayında izine çıkacağım ve üç ay izin yapacağım, lütfen daha önce aramayın.” dedim ve kabul ettiler. Mayıs ayında bir telgraf gönderip gemilerinden birine katılmamı istediler, nazikçe reddettim.

Daha sonra Haziran ayı içerisinde çağırdılar, artık sözümü tutarak “Geliyorum” dedim, LISNAVE Tersanesi'nde periyodik bakımda olan HELLESPONT COURAGE adlı dökme yük gemisine katıldım. O zamanlar SANKO gemilerinde zabitan Avrupalı mürettebat Filipinli idi. Japonlar sadece Japon bayraklı gemilerde çalışıyordu.

Geminin ambar kapaklarının birçoğunda siğil, zincirlerin pabuçların olmadığını görüp, hemen şirkete rapor ettim. Panama kanalında gemiye bütün istediğim malzemeler gönderildi ve teslim aldım. Kanaldan çıktıktan sonra hepsini monte ettik. İlk tahliye limanı Osaka'da yük boşaltırken adamın biri, başında beyaz kaskı ve beyaz tulumu ile güvertede dolaşıyordu. Yük için gelen bir sörveyördür, diye düşündüm.

Bu kişi yukarı ofise gelip SANKO LINE yetkili inspektörü olduğunu söyledi. Ve bana sadece kim olduğunu söyleyip teşekkür etti. Teşekkürün sebebini sorduğumda gönderilen malzemenin yerinde kullanıldığı tespit ettim, onun için dedi.

ARGENTINE IMMIGRATION REGULATIONS  
FICHA INDIVIDUAL  
INDIVIDUAL CERTIFICATE

Nombre y apellido: **ROYAL EAGLE**  
Compañía: **ROYAL EAGLE S.A.**  
País de origen: **TURKEY**  
Fecha de nacimiento: **7 Jan 43**  
Sexo: **M**  
Edad: **40**  
Profesión: **Capitán**  
Fecha de salida: **15/4/1983**  
Lugar y fecha: **15/4/1983**

Color de ojos: **Verde**  
Color de piel: **Blanca**  
Color de pelo: **Castaño**  
Estatura: **1.70 m.**  
Peso: **70 kg.**  
Tipo de sangre: **Grupos regulares**  
Otras características: **Normal**

Observaciones:  
Firma del Capitán: **My 'ROYAL EAGLE'**  
Firma del Tradante: **My 'ROYAL EAGLE'**

15.04 1983 YILINDA ROYAL EAGLE GEMİSİ İLE ARJANTIN'E GİTTİĞİMİZDE VERİLEN PASS

Bir daha benim olduğum gemilere hiç inspektör göndermediler. Gemiye katılım üzerinden sadece 45 gün geçmişti. Tokyo' da ofiste iken eşimi de gemiye almak isteğimi ifade ettiğimde, en az üç ay sonra ve maksimum altı aylığına gemide kalabileceğini söylemişlerdi. Geminin bir sonraki seferi Norveç Limanı ve de üç ayı doldurmuş olacağımdan İsveçli gemi kaptanına eşimi gemiye almak istediğimi söyledim. Kendisi şirkete onay vereceğini söyledi. Eşime bilet göndermişler ve eşim Norveç'te gemiye katıldı. Ayrıca gemi kaptanının onayı ile dokuz ay sonra, eşimle birlikte gemiden ayrıldık. Altı ay kuralını bana işletmediler. SANKO LINE gibi bir firmada çalıştığım için mutlu ve memnundum.

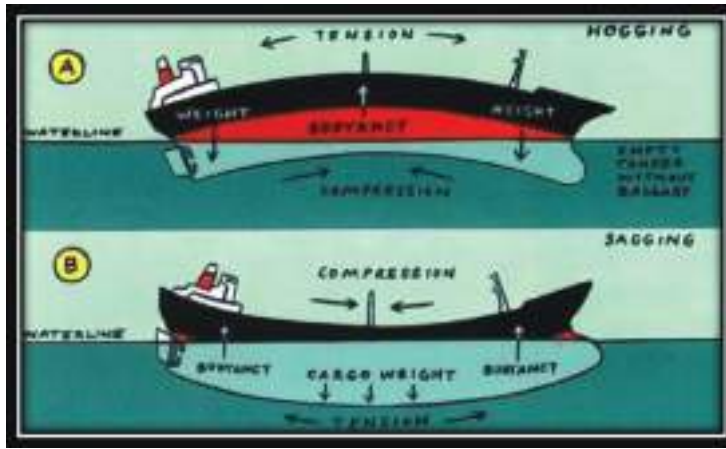
1986 yılı yazında izne çıktığımda eşimin mahalle arkadaşı ve komşuları olan HAKKI UZUNOĞLU firması 15.000 dwt'luk kuru yük gemisi satın almışlar. Gemi ABD'ne doğru seyirde. Amerika'da gemiyi karşılayıp Coast Guard'tan geçirip gemiyi selametle Amerika limanlarından çıkaracak birini arıyorlarmış. Eşim vasıtasıyla bana ulaştılar. Karaköy'deki ofislerine gidip anlaştık, ancak "Gemi Amerika limanlarından salimen çıktıktan sonra tekrar SANKO LINE'a döneceğim." dedim. "Tamam, olur." dediler. İlk varış limanı olan Miami'ye çantamda nakit \$25.000 ile vardım. Gemiye almasına almışlar ama, harita ve seyir yayınlarını almamışlar. Bunu bildiğim için özellikle seyir harita ve yayınlarını gemi gelmeden temin ettim. Gemi boyası satan bir firma bulup boya satın aldım. Gemi yanaştığında acente ile gemiye gittim. Harita ve seyir yayınlarını 2.zabit ile köprü üstüne çıkarıp yerleştirdik.

Akşam üstü Coast Guard'tan bir ekip geldi. Kimi makineyi, kimi güverteyi, kimi de köprü üstünü dolaşiyor. Tüm gemiyi ve yayınları incelediler. Sadece bir haritada eksik correction buldular.

O zaman bütün yayınları ve haritaları onlara gemi gelmeden önce harita acentasından aldığımı söyleyip faturasını gösterdim. "Tamam sizin gemide kabahat yok. Biz şimdi bunu rapor edip haritayı aldığınız firmaya ceza keseceğiz." dediler. Bir eksik bulmuş olmaları onları rahatlatmış olacak ki, filikalara şöyle uzaktan bakıp, ofise indik. Temiz kağıdını aldık. Meğerse filikalar bindirme armuz kaplama ahşapmış. 1.zabit, "Tahtaları şişirmek için çok uğraştık ama iki hortumla filikaya dolduramadık." dedi.

Verilmiş sadakamız varmış.

Gemi New Orleans'ta yükünü boşaltıp son olarak Houston Limanı'na vardığında geminin başı su dışında gemi neredeyse 45 derece kıçlı idi. Türkiyeden öyle yüklenmiş ki, Allah selamet versin. Geminin konstrüksiyonu o kadar kuvvetli imiş ki gemide hogging veya sagging (kamburlaşma veya sarkma) diye bir şey olmamıştı.



Houston Limanı'nda gemi adamları liman sınırları içinde bulunan bir barda eğlenmeye gittiler.

O sırada KOÇTUĞ'a ait KÖYCEĞİZ Gemisi de aynı yerde yanaşıktı. Diğer iki gemi personeli de aynı barda imişler.

Sonradan öğrendiğime göre ama ne derece doğru bilmiyorum, barda bir Amerikalı'nın kız arkadaşı veya karısına bizimkiler sarkıntılık etmişler, kavga çıkmış. Bar sahibi ve çalışanlar kavgayı ayırmışlar. Bar kapanmaya yakın adam arabası ile geri gelmiş. Bizimkiler çıkıp gemilerimize gidelim demişler, lakin bar sahibi "Çıkmayın, adamın elinde silah var, polisi çağırayım sonra çıkarsınız" dese de, bizimkiler kahramanlık taslayıp bize bir şey olmaz demişler. Ve çıkınca adam silahı ile gruba ateş etmeye başlamış. Bizim geminin kamarotu başından vurulup düşmüş, diğer geminin personelinde biri kulağını sıyrıp geçen mermiden nasibini almış. Yaralı kamarot derhal rahmetli Turgut Özal'ın ameliyat olduğu, hastaneye kaldırılmış.

Sabah acente ile birlikte hastaneye gittim. Kamarotu yoğun bakıma almışlar. Yoğun bakım odasına girmeden dezenfekte oldum, önlem amaçlı giysi, bone ve galoş giydirip iki bölümden geçip yoğun bakıma girdim. Adamın başında 5-6 makine var, her yerinden bir şey bağlamışlar, uyutulmuş şekilde yatıyor. Hemşire başından hiç ayrılmıyor, sürekli cihazları kontrol ediyor. Durumunu sorduğumda, sağ gözüne isabet eden kurşun konuşma merkezine saplanıp kalmış dediler. Bu yüzden öncelikle diğer göze enfeksiyon yayılmasın diye tedavi uyguladıklarını, lakin mermiyi konuşma merkezinden ameliyatla çıkarmanın riskli olduğunu söylediler. Her gün hastaneye gidip gelişmeleri takip ettim. Gözün birini kurtardılar lakin kurşunu çıkartmadılar. Çünkü konuşmasında bir problem yoktu. Kaybettiği gözüne cam göz taktılar. Kamarot iyileşti, bu arada polis saldırganı yakalamıştı. Konsolos Vakur Dağdeviren davanın takipçisi olacaklarını söyledi, belki ileri bir tarihte mahkemeye çağırabilirler dediler. Ben de kendisinin Amerika'ya gitmesinin mümkün olamayabileceğini anlattım.

Kamarot Türkiye'ye döndü, tabii ki ben de. Daha sonra olayın seyrini konsolosa telefon ile sorduğumda, mahkemeye kamarotun gidememesinden dolayı dışarıdan şahitler ile mahkeme saldırganı serbest bırakmış. Konsolosun ifadesine göre \$100,000.- kefalet ödemişler, ne kadar doğruysa. Dünyanın her yerinde, Japonya hariç, para her kötülüğü örtebiliyor.

Türkiye'ye dönünce, şirkete gelip geminin durumunu anlattım. Özellikle filikaların yenilenmesi gerektiğini söyledim, aksi halde başka limanlarda da problem olur dedim. Hesabımı kapattım ama bana güverte enspektörü olarak şirkette kalmamı teklif ettiler. Bende nasıl olsa birbirimizi tanıyoruz, diye kabul ettim.

O günlerde şirketin 2750 dwt'luk SALİH UZUNOĞLU ile \$1,500,000'a yeni almış oldukları 15000 dwt'luk UZUNOĞLU Gemisi vardı. Şirket aynı zamanda acentelik ve kiralama işlerini de sürüyordu. Tam bir denizcilik şirketi olduğundan denizde çalışırken öğrenme imkânımız olmayan diğer denizcilik konularına, sigorta, acentelik, kiralama gibi, vakıf oldum. İyi bir tecrübe idi .Deniz hayatını karada yaşamaya başladım.

Şirketin sahibi rahmetli Hakkı Uzunoğlu'nun akciğer kanserinden vefat etmesi üzerine, büyük kızının kocası Necip Şahinkaya şirketin başına getirildi. Kendisi İngiltere'de yaşarken bir İngiliz ortakla beraber İngiliz savunma sanayiine parça üremekteymişler. Aynı zamanda Bath üniversitesinde bilgisayar profesörü olarak eğitimci imiş. Çok zeki ve iyi bir insandı. Birlikte Voyage Peformance adlı bilgisayar programı yaptık. Piyasalar iyi giderken UZUNOĞLU Gemisi'ni satalım yerine 23,00dwt'luk daha genç bir gemi alalım dediysem de aile "Biz mal satmayız" dedi ve teşebbüs edemediler. Neden sonra Necip Bey "Bir gemi alalım." dedi. 17 yaşında bir gemi buldular. Makine inspektörü gemiyi görmeye gitti. Dönüşte raporunu verdi. 9 silindirli PIELSTICK (laf aramızda bu makineye denizciler pislik, derlerdi.) marka makinesi varmış.

Gemide yapılması gerekenleri raporunda belirtmişti. Necip Bey'e makineci olmamama rağmen bu marka model makine hakkında iyi duyular almadığımı söyledim. Bu yüzden Necip Bey!le konuşup gemiyi "Türkiye'ye yükleyip getirelim, iyice elden geçirelim" dedim. Gemiyi teslim almaya Rio, Brezilya'ya gidip tersanede gördüğümde "İyi ki de söylemişim" dedim.

Gemiyi tersaneden çıkarıp demirletince Necip Bey'den gelen haberle kaynar sular başımdan aşağı dökülmüştü. Gemi altı aylığına kiraya verilmişti. Makine inspektörü Muzaffer kardeşime "gemi bir gün daha demirde kalsın, hiç olmazsa eksikliklerini tamamlayalım," dedim. Derken o gün geminin jeneratörü çöktü. Muzaffer kardeşim gemiyi toparlayıncaya kadar canı çıktı. Gemi ancak tesliminden iki gün sonra seyre kalkabildi. Hint Okyanusu'nda seyir esnasında ana makine krank şaftı kesti. Âtıl kalan gemiyi mecburen Japonya'da tersaneye çektirdik.

Ben de hemen Japonya'ya gittim. Pielstick makinenin Japon yapımcı firmasının baş mühendisi ki Japonya'da imal edilen ilk Pielstick'in Baş mühendisi imiş, gemiye ekibiyle geldi ve makineyi komple söküp kırılan krank şaftı çıkardılar. Şansımız varmış ki ellerinde yeni bir krank şaft varmış, yenilediler. Gemi seferine devam edebildi. Acı olan Japon mühendisin söylediği," bu makineye çok dikkat edin zira aynı yerden 2. kere kesme şansı var ama 2. kere kestikten sonra bir daha kesmez." cümlesi idi.

Nitekim Çanakkale Boğazı'na yaklaştığında tekrar krank şaftı kesti. Tesadüfen o sırada Uzunoğlu Gemisi Marmaradaydı, gemi süvarisi rahmetli Mehmet Kaptanla temas kurarak gemiyi Tuzla önlerine çekmesi için anlaştık. Hakkı Uzunoğlu Gemisi'ni Çanakkale Boğazı'ndan römorkörler eşliğinde Marmara'ya çektirip Uzunoğlu Gemisi ile Tuzla önlerine demirlettik.

Makine ile ilkinde olduğu gibi işlemler tekrar edildi ve gemi seferlerine tekrar başladı ve hakikaten bir daha problem yaşamadık.

Uzunoğlu firmasından 1997 senesinde ayrıldım, sırası ile STFA ve Ferman Denizcilik'te işletme müdürü olarak çalıştım.

2000 yılında tatil yaparken Ünver Bozkurt Ağabey arayıp, (kendisi ile 1. zabit olarak Japonya Kure Tersanesi'nde yapılmakta olan "29 EKİM" gemisinde tanışmıştım.) "Güney Kore - Ulsan'da Ditaş firması adına yapılacak 160.000dwt'luk ham petrol tankeri "CUMHURİYET" inşasında "Site Manager" olarak Hyundai Tersanesi'ne bizim adımıza gider misin?" dedi. Yeni bir tecrübe olacağı ve de Ünver Ağabeyim'e çok saygım olduğundan "Evet" dedim.



*ULSAN HYUNDAI TERSANESİ İLK BLOK YERLEŞTİRME TÖRENİ 01 MAYIS 2000  
ÜNVER BOZKURT VE ÖZDİNÇ KIMIZCI İLE BİRLİKTE (SAĞDAN 3. BEN)*

Yedi buçuk ay Ulsan'da kaldım. Tersaneye ait sitedeki evlerde kaldık. Yakınımızda antreman için halı çimden futbol sahası vardı. Sabahları altı gibi kalkıp koşu yaptım ve vardığımız ilk haftasında sigarayı da bıraktım. Dünya varmış.



*CUMHURİYET GEMİSİ SEYİR TECRÜBESİ ÜNVER BOZKURT VE ÖZDİNÇ KIMIZCI İLE BİRLİKTE*





*27 EKİM 2000, GEMİ TESLİM EDİLİYOR.*

Geminin tesliminden sonra Türkiye'ye dönüp Ünver Ağabey ve Ditaş Teknik Müdürü Özdiñ Ağabeyimiz'in ricası üzerine Ditaş'ta işe başladım. Altı ay içerisinde geminin Shell BP gibi petrol firmalarının normlarına uygunluğunu tescil ettirdim. Ama maaş skalası çok düşük olduğundan müsaade isteyip teşekkür ederek firmadan ayrıldım.

Bir müddet sonra STFA'da birlikte çalıştığım ve ULUSOY denizciliğın genel müdürü olan kardeşim Mühendis Mesut Cesur arayıp "ODİN Denizcilik" işletme müdürü arıyor, seni tavsiye ettim dedi. Ben de "Şirketi hiç tanımıyorum ama gidip bir görüşme yaparım" dedim. Şirketin sahibi rahmetli Gürbüz Refioğlu idi. Şirket aslında inşaat şirketi imiş. Ortadoğu İnşaat A.Ş. kısaltması ile ODİN diye adı geçiyordu. Şirket üç adet gemi alıp çalıştırmaları için Karahasanlar'a vermiş, o yüzden şirket bünyesinde denizcilikten anlayan kimse yoktu. Mühendis Muzaffer Karasu'yu teknik müdür olarak şirket bünyesine alıp, gemileri Karahasan Firması'ndan geri alıp çalıştırmaya başladık.

Bu arada şirkette kiralama bölümünü de kurduk. Hatta boğaz acenteliği bile yaptık. Küçük tonajlı gemileri piyasa şartlarının iyi olduğu günlerde satmıştık. Ve ODIN PACIFIC isimli dökme yük gemisini aldık. Sonuç olarak bu firmada iyi ve güzel günler geçirdim. Gürbüz Bey kötü hastalık yüzünden vefat edince firmanın da sonu geldi. Sebebi ise Gürbüz Bey vefatından önce şirket hisselerini yeğeninın kocası ve kadim dostu Mali İşler Müdürü Ceylan Çoban ile uzun yıllar görüşmediği oğlu Atilla Refioğlu arasında taksim etmişti. Bu durumda yeğeninın kocası şirketin satılmasını ve hissesine düşeni almak istemesi üzerine sonu belli olan yolculuk başladı ve şirketin iki adet gemisi satılarak denizcilik sektöründen çıktı.

Kapanma işlerini yürüttükten sonra 2016 senesinde şirketten ayrılarak emekli hayatıma başladım.

Allah denizde çalışan tüm denizcilere hayırlı selametler versin.





**ILKFER**  
*Group*