

YÜKSEK DENİZCİLİK OKULU
1973 MİK
METİN SOLAK
ALBÜMÜ

**YÜKSEK DENİZCİLİK
OKULU**

-1973-

**Müh. METİN SOLAK
ALBÜMÜ**

METİN SOLAK

1973 MK

Müh. Metin Solak anlatıyor;

Sivas-Gürün 1952 doğumluyum. Ortaokul ikiye kadar orada okudum. Abim ortaokulu bitirince, Güründe lise olmadığı için ailece Karabük'e geldik. Karabük Demir Çelik Lisesi'nde orta sonu ve liseyi okudum.

1969, Lise son sınıfta bir iki üniversite hariç tüm yüksek okullar sınavlarını kendileri yapıyordu. Biz de sınıfça elden geldiğince hepsine katılmaya çalışıyorduk. Müdürün odasında saman kâğıt teksir edilmiş Yüksek Denizcilik Okulu müracaat formu bulduk. Meğer önceki dönem mezunları getirip bırakmış. Formu doldururken Güverte ve Makine seçenekleri vardı. Güvertenin tam olarak ne olduğunu anlamasak da makinenin mühendislik olacağını tahmin edip o bölümü seçtim. Sınıfın çoğu ile sınava girdik ama toplam katılan 1200 kişi arasından dört kişi kazandık. Atilla, Cevat, Fazıl ve ben. Parasız yatılı olduğu için dördümüz de kayıt yaptırдық.

Okul, Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı tek okul, eğitim biraz lise gibiydi. Biraz hayal kırıklığı olmuştu. Bir ay sonra üst sınıflar BOYKOT ilan edip birinci sınıfları eve göndermişlerdi. Amaç okulun akademi olmasıydı. Bayraklar flamalar asıldı. Otobüs durağının ismi, öğrenciler tarafından "Devlet Denizcilik Akademisi" olarak değiştirildi. Boykot bitti ama bir şey değişmedi, durak yazısı senelerce öyle kaldı.



BİRİNCİ SINIF KAYIKHANE ÖNÜNDE

İlk sene yazın Haliç Tersane stajı, 2. Sınıf yazı Hamit Naci Okul Gemisi ile Ege turu, 3. sınıf Şubat'ta Samsun Yolcu Gemisi ile Kıbrıs ve İsrail seferi, yazın üç ay Keban Nehir Gemisi ile Amerika seferi stajlarımızı yaptık. Hamit Naci'de lostromonun sintinede balık tutma, şaft yatağını işeyerek soğutma hikayeleri kalmış aklımda. Çift kapıyla girilen basınçlı kazan dairesinde, külhan ateşine bakarken uyuya kaldığımı Nejat Odman Hoca görmüş, bana bir şey söylemeyip arkadaşlarıma anlatarak kih.. kih.. gülmüştü.



FAZIL, CEVAT VE BEN

Bizim dönem güverte 20, makine 30 kişiydik. 30 kişi yolcu gemisiyle Limassol Limanı'nda Türk kesimine uğradık. Bizim hızlı futbolcular yerel takımdan maç talep etti. Küçümsediğimiz takım bize 20'ye yakın gol atmıştı ama gene de eğlenmiştik. İsrail'de ise çok iyi karşılandığımızı hatırlıyorum. İsrail'de Türküm dediğimizde hemen ilgi gösterirlerdi.

Büyük staja da Keban ile Newark'a yaşıyoruz. Beş stajyer köprü üstündeyiz. Yanımızda nehir benzeri bir su ve ardında New York'un meşhur binaları. Hayranlıkla bakarken, pilota soruyoruz; "Ne kadar da yakın, yürüyerek gidilir mi?" Ooo... arabayla en az 20 dakika sürer. Binalar büyük olduğu için yakın görüyorsunuz," demişti...

1. sınıfta okuldan dışarı pek çıkamazdık. 2. sınıfta artık rahatlamıştık. Geceleri sinemaya, bazı gündüzleri ise okul takımını desteklemeye çıkardık. Bir gece dönüşü gurubun arkasındaki olarak müdüre yakalandım. Nasihatle geçiştirdim. Daha sonra bir maç kaçamağı sonunda yeni müdür hepimizi tespit etmiş ve ailelerimize yazı yazmıştı. Ben buna itiraz ettim. Uzaktaki ailelere böyle yazı yazarak onları üzmeye hakkı olmadığını, birer yetişkin olarak konuyu bizlerle çözmesi gerektiğine ikna ettim ve ailelere düzeltme yazısı gitti.



CEVAT, FAZIL, BEN, OKUL DİREĞİNİN ÖNÜNDE



*ALT SIRA SOLDAN SAĞA; HALİL, METİN, MUSA, ATİLLA, AHMET, NEDİM, YILMAZ, CEMAL, FAZIL
ARKA SIRA; MEHMET, SELİM, TUNCER, YAKUP, RAHİM, İBRAHİM HOCA, CEVAT, ÖMER, ALİ*

Okulda günlük hayat sakin geçirdi. Beden eğitimi dersi, Ruhi Sarıalp denetiminde, Yıldız Parkı koşusu, fizik kondisyon salonunda çalışma ve ardından voleybol veya futbol maçıyla bitirdi. “Adamlar” diye bağırır, bizi koşturur, kendisi WW Coupe otomobili ile arkamızdan gelirdi. Yazın denize girme yanında altı çifte kürekli teknelerle Emirgan’a çay içmeye gitme gibi eğlencelerimiz, her sene üst sınıfların tertiplelediği ve kız okullarının davet edildiği ÇAY partilerimiz olurdu. Sanırım üçüncü sınıftı; güverte makine kum motoru kiralayıp (paramız ona yettiğinden), Florence Nightingale hemşire öğrencilerinin katılımıyla Sedef Adası’nda 1 Mayıs eğlencesi yapmıştık. Sorunsuz ve eğlenceli olmuştu.



DİPLOMA TÖRENİNE GİDİYORUZ.



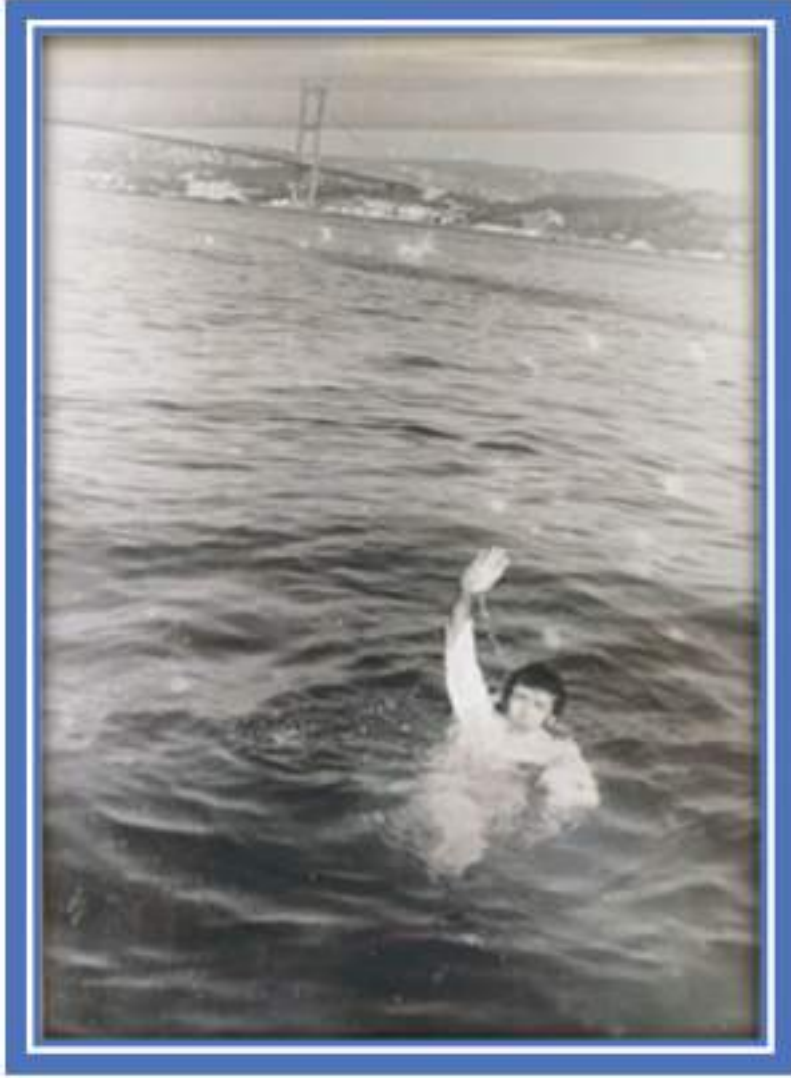


ORTAKÖY YDO MEZUNLARININ HEMEN HEMEN HEPSİNİN TANIDIĞI NEZİHE HANIM.

Resmini bulduğumuz için çok mutluyuz.



DİPLOMAMI ALIYORUM.



DİPLOMA ALDIKTAN SONRA DENİZE GİRMEK ŞART.

1973, mezun olduk. Tabii Deniz Nakliyat'a müracaat ettik ama girmek çok zor. Sıra bekleyeceğiz. Okul bitti, bizi dışarıya koydular. Cepte para yok, otelde kalamıyoruz. Arkadaşlarımızın evinde kalıyoruz. İşe gireceğiz. Polisten evrak isteniyor, polis ikamet istiyor. Okula gidiyoruz, siz mezun oldunuz, ikametgâh veremeyiz diyorlar. Fatih'te arkadaşımın evinde sığıntı kalıyoruz. Oradaki muhtara gittim, bana ikametgâh ver dedim. "Burada mı kalıyorsun?" dedi. "Hayır ama durum böyle böyle" deyince "Tamam" dedi, ikametgâhı verdi. Nakliyat'ta işe girdim. Samsun'da Erdemir Gemisi'ne katıldım. Levent Akson da gemideydi. Anvers'e geldik. Gemiye elektrik zabiti bir adam geldi. Belçika denizcilik firmalarından birinin adam aradığını ve iyi para verdiklerini söyledi. Levent ile birlikte şirketle konuşmaya gittik. Şirket, aldığımız maaşın 3 mislini vereceğini söyleyince hemen kabul ettik. Levent de hevesli ama "Şu anda sadece makineciye ihtiyacım var, seni sonra arayacağız" dedi. Benim hemen biletimi aldılar. Bütün gemi için bu tam bir macera oldu. Gemi kaptanı, eğer buradan kaçarsan seni ihbar ederim. Ama Rotterdam'dan kaçarsan, ben ihbar edene kadar sen gitmiş olursun, liman cüzdanın şu, şu çekmecede dedi. Rotterdam'da indim, trenle Anvers'e gelip, uçağı beklerken bir başka Türk gemisinde kaldım

Mezun olalı iki ay olmuş, gemiye gidiyorum. Ama pasaport yok. Gittim konsolosluga müracaat ettim. Memurlar beni anlamadılar, direk konsolos ile konuşturdular. "Buyur evladım." dedi. Konsolosa "Para biriktirip Amerika'ya gidip eğitimime devam edeceğimi, bu işe girsem bunu bir senede yapabileceğimi" söyleyince hemen pasaportumu hazırlattı. 3 aylık verdi. "Eğer askerlik şubesinden uzatma kağıdını getirirsem, pasaportunun süresini uzatacağım" dedi. İlk uçak seyahatim, Marsilya'da eski bir gemiye katıldım. Şansıma ikinciler de Türk'müş. Adaptasyon dönemime yardımcı oldu.



NEW HORIZON İSİMLİ BELÇİKA GEMİSİNDE

Eve mektup yazdım, askerden tecil alın diye. Gemi tekrar Anvers'e gelince, pasaportumu 1 sene daha uzattım ve 9 aylık kontratıma başlamış oldum.

Sonradan konuştuğum Amerika'da okuyan mezunlarımızdan, oradaki zorlukları duyunca oraya gitmekten vazgeçtim. Belçika merkezli bu şirkette 8 sene çalıştım.



1980-81 EFES GEMİSİ'NDE YÜZME HAVUZU YAPIYORUZ

Bir sene kadar ara verip Hayri Baran firmasının yabancı bayraklı gemisinde çalıştım. Baş mühendis olma durumuna gelince baktım. Belçikalılar bana Baş Mühendislik vermeyecekler, Yugoslav ve Belçikalılar ağır basıyor. Tek başıma bunlarla başa çıkamam diye İstanbul'da izinde iken karşılaştığım Cevat'ın teklifini kabul ederek 1882'de Cerrahoğlu Şirketi Ceyhan Süper Tankeri'ne Ben ikinci mühendis olarak katıldım, Cevat baş mühendis olarak katıldı.



CEYHAN TANKERİ 1982-83

Tanker, türbin ana makineli, pompalar, jeneratörler her şey stimli. Çok iyi bir deneyimdi ancak İran Irak Savaşı devam ediyor ve gemi Harg Adası'na gidiyordu. Tankerden ayrılıp dökmelerde devam ettim. Cerrahoglularında çalışırken keyifli ve uzun seferler yaptık.

Dünya Denizcilik'e geçişim ise, Kapt. Ömer Salcı'nın beni tavsiye etmesi ile başlıyor. Lisan bilen Mk. Enspektörü aradıklarını duyunca benim adımları vermiş. Erim Kaptan Ağabey beni gemide iken aradı "Hemen atla gel." Rotterdam'da gemideyim. Önce haber vereceğiz, yerime adam bulacaklar. Tamam dedim. Karaya geçme zamanım gelmişti, bu arada evlenmişim. Evlendikten sonra hanımla iki sefer atmıştım, hatta Erol 6 aylıktı, onunla beraber Brezilya seferi yapmıştım. 1985'te evlendim, 1987'de karaya çıkmış oldum.

Dünya Denizcilikte Vehbi Tanılmışoğlu, Erim Akad ile birlikte çalışmaya başladım. Erim Ağabey'in dairesini ofis haline getirmişler, Dünya Denizcilik kurulmuş. O orada Suay Ağabey'in şirketin sahibi olduğunu öğrendim. İngiltere'de kalıyor, 4 tankeri var ama yabancı bayrakta. Türk bayrağı çekmek istiyor. Yaşlı gemiler olduğu için ithali yasak. Erim Kaptan onları Bare-Boat charter yaparak Türk bayrağına geçirdi. Böylece Suay Umu'un Türkiye macerası da başlamıştı. Gemiler geldi tamirlerini, bakımlarını yaptık. Petrol Ofisi, Ditaş vs. petroleri taşıyordu. Sonra Suay Bey İstanbul'a geldi. 1993 yılında Kuştepe'de kendi yerimize taşındık. Ayrıca bir bilgisayar firmasını yeğenleri ile birlikte kurdu.

Sonra onlara devretti.

2002 yılında Vehbi Ağabey ayrılınca ben Teknik Müdür oldum. 2011 yılında yaş haddinden emekli oldum.

Suay Ağabey'i anlatacak olursam, çok birlikteliğimiz oldu. Türkiye'ye geldiğinde, Erim Kaptan'ın dışında armatörleri tanımıyor ama Londra piyasasını iyi biliyordu. Çok kibar ve bilgili bir insan. Gemileri çoğaltmaya başladık, tabii yaşlı gemiler. 12-15 yaşında. Tamir edip, işletmeye alıyoruz. Tonajları büyütüyoruz, Suezmaxlar filoya katılmaya başladı. Önce dökmeler alındı, sonra tankerler geldi. 1995'lerde ISM başladı. İyi işletme olmak için gemiler daha özenli işletilmeye başladı. Suay Bey Swedish Clup'ta Yönetim Kurulu'nda çalıştı. IMO'da bayağı saygınlığı vardı. Yeni inşalar yapılırken bazen sohbet ederdik. "Bu bankaların hepsi kredi vermek istiyor, hangisinden alayım?" derdi. Yurt dışına gemi siparişi veren ilk Türk armatörü olmuştu.



1997 ÇIRAĞAN SARAYI GANSU VE GANTU'NUN İMZA TÖRENİ

İlk iki geminin suya indirilişini görkemli törenlerle kutlamıştık. Ardından diğer Türk armatörlerin siparişleri devam etti.



METİN SOLAK, SAİM SİVRİ, SAVAŞ SÜLEYMAN, VEHBİ TANILMIŞOĞLU, JOHN UTTLEY, YALÇIN DENİZ



M/T GANSU TESLİM TÖRENİ 28 NISAN 1998



GANSU İNİYOR.

GÖLKÖY Teslim Töreni



GÖLKÖY TESLİM ÖNCESİ KUTSAMA TÖRENİ 14 EYLÜL 1999



GÖLKÖY İNDİRME TÖRENİNDE MİSAFİRLERLE BİRLİKTE



GÖLKÖY İNİYOR



GÖLKÖY SEYİRDE

Kore siparişleri başladı. 2-3 gemi biz verirken, Yasa ve Genel Denizcilik onar onar gemi sipariş vermeye başladı. Onlar bu gemileri daha kızakta iken satmaya başladılar. Çok ciddi kârlar elde edince, Suay Bey hayıflanmaya başladı, “Biz fırsatı kaçırdık galiba Metin” dedi. “Efendim, biz sağlam gidiyoruz, birçok armatör böyle batmıştı eskiden dedim.” “Sen ticaretten anlamıyorsun.” demişti. Ben ayrıldıktan sonra ufak bir tökezlediğinde bankaların kredilerini geri çağırdığını duydum.

Suay Ağabey ile çok tersane gezdik dolaştık. Suay Bey kibar bir insandı, her zaman dinlerdi ve muhakkak bir sonuca varırdık. Kendisi meslekten geldiği için anlaşmak kolaydı. Parasını öyle kolay dağıtan bir insan değildi. Mantıklı olan her şeyi dinler ve onları çözüme kavuşturacak önlemleri muhakkak alır ve düzenlenmesini takip ederdi. Yurtdışına gidenler için harcırah meselesini de böyle çözmüştük.



ONAMICHI TERSANESİ, GANSU VE GANTU'YU BURADA YAPTIK.

Daha sonra Savaş Süleyman geldi. İkimiz 2 teknik müdür gibi çalıştık. Sonra Şenol Üngör geldi. 1990 yılları sonlarına doğru yeni inşaatlar başladı. Bunların başına yurt dışında ekipler aradı. Yeni gemileri bizim yapabileceğimiz söyledik. Eski gemileri tamir ede ede, işi iyice öğrenmiştik. Dışardan fiyatlar çok gelince, işi bizim yapmamızın daha uygun olacağını karar verdi.

Önce iki gemi ile başladık, sonra dört oldu. 3 tane Kore'de bitirdik. Bu arada başlayıp kızakta sattığımız gemiler oldu. Mesela Samsung Tersanesi'nde 3 gemiye başladık, Viking şirketi çok beğenerek aldı. Biz 20 gemi daha alacağız derken yaştan emekli oldum. 59 yaşında emekli oldum. Bu noktada hayal kırıklığım oldu.



ESRAM GEMİSİ ÇELİKTRANS TERSANESİ



*1990 ÇELİKTRANS TERSANESİ
AHMET ÖTGÜR, VEHBİ TANILMIŞOĞLU, METİN SOLAK, ORHAN BAĞ, ÖMER SALCI*

Ama her zaman söylerim, birlikte çalışmaktan çok mutlu oldum. Çok fazla anım var. Dünya Denizcilik'in en büyük özelliği çalışanların şirketi sahiplenmesiydi. Bu çalışma ortamının rahatlığı, huzuru ve çalışanlara verilen değerlerle olan bir şey. Dünya Denizcilik böyle bir şirketti.

Sonra denize çıktım, 2 sene daha çalıştım. Ardından İbrahim Kontaytekin Kaptan beni aradı, ismimi Enver Kaptan vermiş. Arkas'ta 2015 yılında Teknik Danışman olarak çalışmaya başladım ve bugüne kadar çalışmaya devam ediyorum.

ILKFER
Group