

YÜKSEK DENİZCİLİK OKULU
1970 Gv
İRFAN YÜRÜT
ALBÜMÜ

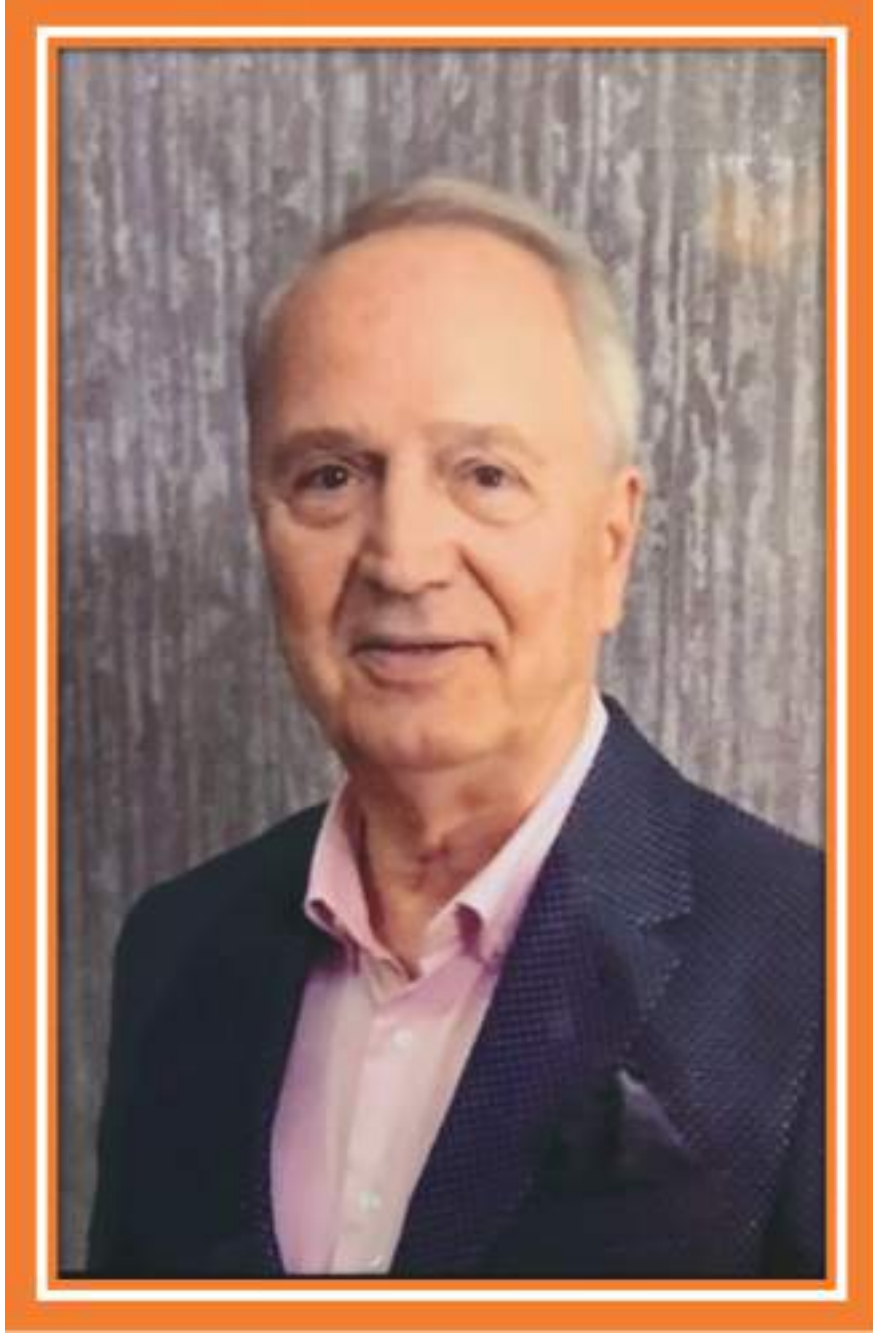
**YÜKSEK DENİZCİLİK
OKULU**

-1970-

**Kapt. İRFAN YÜRÜT
ALBÜMÜ**

İRİFAN YÜRÜT
1970 GV

KAPT.İRİFAN YÜRÜT
1970 Gv.



“Hayat dediđin, küçük adamların hikâyesidir...”
Ara Güler

Denizlerin Ötesinde

Denizcilikle özdeşleşmiş bir hayatın içinde yer almak bazen beklenmedik köklerden filizlenir. Ben de bu beklenmedik köklerden filizlenmiş; Balkanlardaki milliyetçi karmaşadan dolayı altı yaşında yollara düşen ve Selanik üzerinden Anadolu'ya gelip işgal orduları önünde sürüklenerek sonunda Ankara'ya yerleşmek durumunda kalan şoför bir baba ile Varna üzerinden gelen Makedon doğumlu bir annenin beş çocuğundan ikincisi olarak 1946 yılında Ankara'nın Hamamönü semtinde doğmuşum.

Bu yazıyı kaleme aldığım 2024 yılı itibarıyla yetmiş sekiz yaşında biri olarak geçmişe dönüp baktığımda, yaşamımın rastlantılarla örülü bir yolculuk olduğunu; bu rastlantıların hayatıma hem olumlu hem de olumsuz etkiler katıp beni çeşitli dönemlerden geçirdiğini görüyorum.

Burada anlatmaya çalışacağım - biraz uzun ve sıkıcı da olabilir! - olaylar; bireysel, sosyal ve ekonomik anlamda dar ve kısıtlı imkânlarla yola çıkıp hayallerine, arzularına ulaşmak için gayret gösteren ve fedakarlık eden, hayati kazanım ve kayıplarla dolu, yalnız bir adamın denizle şekillenmiş yaşam serüvenidir.

İlk, orta ve lise yıllarım Ankara’da devlet okullarında geçti. Hayatımın en çalkantılı ve kararsızlık dönemi ise lise bitiminde oldu. Deniz ve gemi ile ilk tanışmam ise orta okulda beden eğitimi hocamız Tahir Altın’ın organize ettiği Karadeniz Ereğli’de yapılan izci kampının bitiminde, kömür sırası bekleyen yaşlı bir gemiyle Zonguldak Limanı’na gidişimiz olmuştur. Bu kısa deniz yolculuğunda beni en çok etkileyen şey gemi, deniz ve ufuğun göz alıcı birleşimidir.

Biz, babalarının okuma fırsatı bulamadığı bir ailenin çocuklarıydık. Bu yüzden ailede “okumak” ve “adam olmak” arasında sıkı bir bağlantı vardı. Fakirliğe yakın bir yaşam sürsek de ailede parayı öncelik olarak görmek gibi bir anlayış yoktu. Eğer böyle bir anlayış olsaydı, hayatımda farklı bir yol seçmiş olabilirdim. Bu düşünceler doğrultusunda gerek ilgi duyduğum gerek okumak nosyonuna dönük olduğu ve iki yıllık eğitim sonrası yedek subaylık hakkı tanındığı için liseden sonra öğrenimime İstanbul Gazetecilik Okulu’nda devam etmeyi tercih ettim. Hem hareketli bir meslek olduğu hem de kısa zamanda elime ekmeğimi almamın mümkün olacağı düşüncesindeydim.

Ne var ki İstanbul Beyazıt’taki on günlük yurt yaşantım bana bu düşüncenin maddi manevi mümkünaatının olamayacağını gösterince başarısız ve çaresiz bir şekilde Ankara’ya döndüm. Tiyatro serüvenim de bu noktada devreye girdi.



GENÇLİK YILLARI CİHAN ÜNAL İLE BİRLİKTE, ANKARA

Lise yıllarımdan beri çok yakın dostum olan Cihan Ünal Devlet Konservatuvarı’na girmiş, beni de o yıl yeni açılan Dil Tarih Coğrafya Fakültesi Tiyatro bölümüne girmeye ikna etmişti. Daha önceleri Halkevlerinde tiyatro kurslarına devam etmiş ve Devlet Tiyatrosu’nun Jules Caesar oyununda figüranlık yapmış olmam da bana bir altyapı sunduğu için aklıma yatmıştı.



Ankara Devlet Tiyatrosu -Jules Cesare oyunu

İlk yılımı tamamladıktan sonra, tiyatro dünyasının gerçekleri ve beklentileri ile kişisel yeteneklerimi, fiziksel özelliklerimi, sesimi ve kulak yeteneğimi karşılaştırdım. Ayrıca çevresel koşullar, dil becerileri ve maddi imkanları da değerlendirdim. Bu karşılaştırma sonucunda, tiyatro dünyasında arzuladığım başarıyı elde etmenin zor olacağını fark ettim. Ayrıca, tiyatronun gerektirdiği yerleşiklik ve durağanlık, benim doğama uygun değildi. Bu gerçekler eşliğinde kendimle yüzleşir ve bocalarken bir taraftan da Ankara'nın sıcak, kuru, monoton yaşamına bir de maddi imkânsızlıklarımın eklenmesiyle hayat tam anlamıyla bunaltıcı bir hâl almıştı.

Bir arkadaşımın Çarkçıbaşı olan amcasından bahsettiği gün, gözlerimde Ereğli-Zonguldak seferi anıları canlandı. Denizcilik okulunun varlığını öğrenince, çözümü bulmuş ve kararımı vermiştim. Denizcilik, benim için Ankara'dan uzaklaşmak, yeni ülkeler ve kültürler görmek, yeni insanlarla tanışmak ve hayatımda gizemli bir başlangıç yapma fırsatıydı. Aynı zamanda, filizlenen bir gönül bağından uzaklaşmayı da sağlayacaktı. Okula adım atar atmaz içim umutla dolmuştu. Burası sadece inanılmaz güzel coğrafi konumu ve sunduğu olanaklar nedeniyle değil, aynı zamanda hayatımı şekillendirecek yeni bir başlangıç noktası olduğu için de bana umut veriyordu. İlk başlarda sınırlı maddi imkanlarım ve hafta sonları da dahil olmak üzere okulda kalmak zorunda olmam biraz endişe yaratsa da zamanla yatılı okulun sıcaklığına ve samimiyetine uyum sağladım.



OKULUN LOKALİNDE

İlk yılımda derslerimde öğrendiğim en hayati şey ise İngilizce'nin denizcilik için vazgeçilmez olduğuydu. Navigasyon Hocamız Kaptan Müfit Özel İngilizce bilmenin kendi dersinden bile daha önemli olacağını vurguluyordu.

Yıl sonunda, bir arkadaşımın Türk Talebe Birliği'nden aldığı dört kişilik davetiye sayesinde İngiltere'deki yaz öğrenci kampına katılma fırsatım oldu. Gemicilik Hocamız İbrahim Kuran'ın yardımlarıyla mümkün olan denizden gidebilme şansıya Mersin'deki Deniz Nakliyat'ın Denizli gemisine katıldım. Dağarcığımda kalan 100 kelimelik 'Gatenby' İngilizcesi ve cebimde çok az parayla, Anvers Limanı'nda gemiden ayrıldım. Belçika / Oostende ve Londra üzerinden geçerek Norfolk bölgesindeki Wisbech bir şekilde kasabasına ulaştım.

Kamp süresince, üç arkadaşımınla birlikte (Faruk Yuca, Aydın Erdem, Hakkı Kuran) önce tarla sonra ufak tefek günlük fabrika işlerinde çalışarak ve diğer ülkelerden gelen öğrencilerle iletişim kurarak bizler için çok değişik bir ortamda yazı geçirdik. Bu deneyim hem ufkumu açtı hem de İngilizcenin önemini net bir şekilde gösterdi. Yaz sonunda biriktirdiğim parayla da tren bileti alıp İstanbul'a döndüm.



KIŞ GÜNÜ, OKULUN BAYRAK DİREĞİNDEYİZ.

İkinci sınıfın başlarında, okuldan izin alarak Limasollu Naci kuruluşunun Sıraselviler'deki İngilizce kurslarına kaydoldum. Hamit Naci Gemisi'nin o dönemdeki 2. Kaptanı Efruz İnceci'nin kefil olmasıyla satın alabildiğim Lingofona adlı İngilizce ders plaklarını dinleyerek İngilizcemi geliştirmeye çalıştım.



HAMİT NACİ STAJINDAYIZ

Ayrıca, ikinci sınıfta, okulun tiyatro sahnesinde, daha önce Dormenler'in oynadığı 'Zafer Madalyası' adlı oyunu Sayın Hadi Çaman'dan izin alarak sahneleme fırsatı buldum. Okul tarihinde ilk ve tek olarak kalan bu kültürel faaliyet için oyunda rol alan ve ciddiyetle çalışan İrfan Gonca, Faruk Yuca, Aydın Erdem, Uluç Karakoç, merhum Tayfun Kızılay ve merhum Kamil Özlem arkadaşlarıma tekrar teşekkür ediyorum.



ZAFER MADALYASI OYUNUNDA OKULDA OYNUYORUZ

Dersler, İngilizce kursları, tiyatro ve sporla geçen yılın sonunda staj dönemi geldi ve Hamit Naci Gemisi'yle Bodrum'a kadar gidip döndük. Yapı ve yaşı itibariyle okul gemisine uygun olmayan bu gemide öğrendiğim en önemli şey denizde hayatın çok eziyetli ve zor olabileceği ama buna hazırlıklı olmak gerektiği idi.



1969 DİPLOMA MERASİMİNDE İSİMLERİ ANONS EDİYORUM

Üçüncü sınıf yazında tekrar İngiltere'ye gitmeyi kafama koyduğum için sınıfı takıntısız geçmeliydim. En büyük korkum; Gemi İnşaiye dersi idi. Gerek hocanın anlatış tarzı gerek elimizde yeterli bilgi ve dokümanın olmaması bizi korkutuyordu. Konuları takip edemiyorduk. Çareyi hocanın sevdiği iki arkadaşımı yanıma alıp bir akşam hocanın evine habersiz bir şekilde gitmekte buldum. Kendisinden, derslerde kullandığı İngilizce kitapları iki günlüğüne ödünç almayı rica ettik.

Hocamız bunu kabul etti ve biz kitapları, problemleri detaylı bir şekilde inceleyerek çözüme kavuşturduk. Sınıfı sorunsuz geçtim ve ikinci İngiltere seferine hazırdım. Ancak finansman sorunum vardı. O yıllarda yurt dışına çıkmak için kambiyo dan iki yüz doları yüksek bir fiktif kur üzerinden alma zorunluluğu vardı. Para yoktu ve ne yapacağımı bilemezken, rahmetle andığım ranza arkadaşım, dostum Nihat Ekşi (rahmetli) abisi Cevat Ekşi'den borç alma yöntemini önerdi. Finansman sorununu çözdüm ama trene bile binmek için param yoktu. Gidişim sadece gemiyle mümkün olabileceğinden, Deniz Nakliyat Genel Müdürü'ne şahsen ricada bulunmaya karar verdim. Sıra beklerken konuştuğum ve adeta durumumu sorgulayan sekreter hanım, ben müdürün çağırmasını beklerken birkaç kez içeri girip çıktı. Sonunda yanıma gelerek, müdürden imzalı bir mektup uzattı. Mektupta Türkiye'den Kontinant veya İngiltere çıkışlı herhangi bir Deniz Nakliyat gemisine ve ileriki bir tarihte de İngiltere'den Türkiye'ye dönen bir gemiye katılabilmem için yetki vardı. İnanılmazdı. Yine bir iyilik tesadüfıyla önümdeki engeller aşılmış, ismini hatırlayamadığım bir gemiyle yine Anwers üzerinden Londra/Norfolk yapıp daha önce bulunduğum Wisbech kasabasına bilinmezlikler içinde ulaşıyordum.

Woolworth mağazalarına çiçek yetiştiren bir çiftlikte gündelikçi olarak iş fırsatı yakaladım ve bir karavanda yaşayarak para biriktirmeye başladım. Yaz sonunda bütün yabancılar dönmüştü ve benim sınıfım da staja başlamıştı. Normal olarak benim de staja başlamam gerekiyordu ama orada kalma ve Londra'da okula gitme arzum daha ağır bastı. Bu durum okuldan atılmam noktasına kadar gerildi. Son çare olarak okul müdürümüz Ahmet Morgül'e duygusal bir mektup yazdım. Rahmetli müdür bey okulu bir yıl dondurmam konusunu Ulaştırma Bakanlığı aracılığıyla çözümlendi.

Sömestrin başlamasına yakın Londra'ya geldim ve limanda bulunan Eskişehir Silebi'nde birkaç gün Faruk Yuca, Metin Şentuna ve Nihat Ekşi arkadaşlarımla birlikte kaldım. Bu süre zarfında, West London College adlı devlet okuluna yazıldım ve onların tavsiyesi üzerine de YMCA'da (Young Men's Christian Association) kalacak bir yer buldum. Zorlu ekonomik koşullarda, param bitene kadar eğitimime devam ettim. Öyle ki kızarmış ekmek ve portakal reçeliyle beslenmekten uyuz tedavisi bile gördüm. Yol parası biriktirmek için kasabadaki işe geri dönüp bir süre çalışıp nihayetinde Londra' dan Türkiye' ye dönen bir nakliyat gemisiyle on beş ay sonra İstanbul'a döndüm.



1970 MEZUNİYET TÖRENİ

Mithat Paşa Gemisi'nde stajımı tamamlayarak bir yıl gecikmeli şekilde 1970 yılında mezun oldum. İtiraf etmeliyim ki Yüksek Denizcilik Okulu bir ticaret okulu olması gerekirken eğitimin deniz ticaretiyle alakası pek alakası yoktu. Mezun olduğumuzda maalesef ticaret hukuku ve teknik olarak yeterli donanımımız yoktu, kısaca denizciliğin meslekten öte bir "yaşam biçimi" olduğunu deniz ticaretinin ise "ticaret gemisiyle denizde para kazanma, işletme ve ulaştırma sanatı" olduğu bize işlenmemişti.

Mezun olduğum yıllarda iş imkânları da hayli kısıtlıydı. Deniz Nakliyat'ta kadrolar dolmuş, yolcu gemilerinde ise durum daha içler acısı bir hâl almıştı. Armatörlerin elinde kalan Liberty/Empire tipi gemiler ise az sayıdaydı ve ticari hayatlarının sonuna gelmişlerdi.

Bu noktada dünya ticaretine damga vuran, Türk Deniz Ticareti adına ise kaçan çok büyük bir fırsat olarak yorumlanan iki olaydan bahsetmek istiyorum: Amerika'nın İkinci Dünya Savaşı'na girmesi ve İngiltere'nin ticaret gemilerinin kayıpları büyük bir gemi açığı yaratmıştı. Bu açığı kapatmak ve hızla artan nakliye ihtiyacını karşılamak için 1941- 1945 yılları arasında orijinali British dizayn olan, Amerika'da geliştirilip on sekiz değişik tezgâhta inşa edilen, maliyeti ucuz, standardize edilmiş, kaynak kullanımını ise inşası hızlanmış cargo donanımlı 2710 adet Liberty tipi olarak adlandırılmış gemiler yapılmıştı. Gemiler 10.800 dwt civarı, 8,5 m draft ve 11-11.5 mil sürat bazında 5 ambarlı olarak, 2500 beygir gücünde buharlı makine ile kısım kısım ve farklı yerlerde inşa edilip kaynakla birleştirilerek yapılmışlardı ve her gemi de ortalama iki milyon Amerikan dolarına mal olmuştu. Kadın işçilerin de tersanelerde çalışmaya başlamaları ile yapım hızı artmıştı. Rekor ise 4 gün 15 saatte bitirilen SS. Robert E. Peary adı verilen gemiye aitti.



LIBERTY TİPİ GEMİ

İnşa edilen 2710 gemiden yaklaşık 2500 gemi savaştan sağ çıkmış, bunların 835 tanesi ise sefer dâhi yapmamıştı. Başarısını kanıtlayan bu mütevazi gemiler, Avrupalı işletmeciler için bir nimetti. Yunanistan 526 adet, İtalya ise 98 gemiyi satın alarak deniz taşımacılığında çığır açarken bizse armatörlerin bin bir sıkıntı, uğraş ve mücadele sonucu alabildiği sadece 8-10 adet gemiyle yetinmek zorunda kalmıştık. Bu durum, maalesef ki öngörüsüzlük ve vizyonsuzluk nedeniyle kaçan çok önemli bir fırsattı.



VICTORY TİP GEMİ SS ÇORUH

İkinci fırsat ise Victory tipi gemilerle gelmişti. Bu dizayn, Liberty tiplerinin yavaş olup Alman deniz atlarına çok kolay hedef olması dolayısıyla geliştirilmiş, Amerika'da altı farklı tersanede, maliyeti 2,5 milyon dolar civarında olan 10.600 dwt, 15-17 mil süratli, türbin makineli, elektrik kargo donanımlı, günümüzün parasıyla belki 34 milyon Usd eşdeğeri olan bir dizayndı. Bu gemilerden 1944-1946 yılları arasında 531 adet üretilmişti.

Bir kısmı Vietnam ve Kore savaşında kullanıldıktan sonra, aynı Libertyler gibi satışa sunulmuştu. Alfred Holts her biri için 227.000 İngiliz pound'u ödeyerek 6 tane, Hollandalılar 39, Tayvanlı bir armatör 28 tane alırken Güney Afrika'nın önemli denizcilik şirketi "Safmarine"nin temelini 1946 yılında aldıkları 3 adet "Victory" oluşturmuş, Yunanlılar ise ciddi sayıda aldıkları Liberty ve Victory tipi gemilerle büyük Yunan deniz ticaret filosunun ve güçlü armatörlük kuruluşunun alt yapısını kurmuşlardı. Biz ise çeşitli bahanelerle, Çoruh, Yozgat, Manisa ve Aydın adlarını verdiğimiz sadece dört adet Victory tipi gemi satın alabilmiştik. Bu gemiler de yirmi beş yaşlarına kadar serviste kalabilmişlerdi. Harp için yapılan bu gemiler ortalama 15 yıl ömür düşünülerek inşa edilmelerine rağmen pek çoğu 30 yaşına kadar çalışmış, Çoruh Gemisi ise 34 yaşına kadar dayanmıştır. Manisa ise 1976'da hurdaya çıkmıştır.

Bu dönemlerde aynı zamanda iş darlığı yüzünden birçok arkadaşım askere gitmek zorunda kalırken bense Deniz Nakliyat'tan sonra zamanın en saygın ve güçlü şirketi "Koçtuğ Denizciliğin" "Fethiye" gemisine 4. Kaptan olarak katıldım ve aralıklı olarak bir yılı aşkın süre çalıştım. Sayın Sıtkı Koçman'ın ve Selahattin Göktuğ'un kendi imkânları, gayret ve bilgileriyle büyük emekler sarf ederek kurdukları, sonrasında ise dürüstlüğü ilke edinerek işletilen bu şirkette çalışmaya başlamak denizcilik hayatımın neredeyse tamamını etkilemiş, buradaki yıllarım bana ikinci bir okul olup denizciliğin bütünüyle ne denli ciddi bir operasyon olduğunu göstermişti.



FETHİYE GEMİSİ'NDE FARUK YUCA İLE RASPA - BOYA YAPIYORUZ.

Burada geçirdiğim zaman benim için yeni bir tecrübe olsa da aklımda hâlâ hayallerimi süsleyen bir Amerika vardı ve “Ereğli” Gemisi'nin o zamanki ikinci kaptanı Yücel Tugay, Amerika'ya sefer yapacak bir gemide benden 3. Kaptan olarak çalışmamı isteyince hiç tereddüt etmedim ve Ereğli'de gemiye katılıp Baş Mühendisimiz Gökçen Seven eşliğinde ABD Gulf limanlarından yükleme yapıp Ereğli'ye geri döndüm. 1972 yılında ise Yücel Kaptan'ın önerisiyle İsrail gemilerine katılmaya karar verdim. Sınıf arkadaşım İrfan Gonc'e'yi de yanımıza almak için ikna ettim ve böylece İsrail'in Kızıldeniz'deki Eilat Limanı'nda 'Beta' adlı gemiye, biraz maceralı ve biraz da gecikmeli bir şekilde katıldık. Beta gemisi ve kardeş gemisi Alfa, Almanların İsrail'e savaş tazminatı olarak verdikleri, 1955-1956 yıllarında inşa edilmiş, dört ambarlı klasik gemilerdi. Suez Kanalı kapalı olduğu için, Eilat Limanı'na karayoluyla gelen yükleri kırk ambar tabirine uygun bir şekilde alıyor, Avustralya, Güney Afrika, Mozambik, Tanzanya ve Kenya uğraklarından sonra Eilat'a geri dönüyorduk.

Deniz hayatımda en güzel günlerin bu gemi ve seferlerde olduğunu söyleyebilirim. Makine personelinin tamamı Yugoslav olmasına rağmen zabitan arasındaki uyum, limanlarda yapılan davetler ve uzun kalış sürelerine Yüksel Kaptan'ın anlayışı ve toleransı eklenince keyifli bir çalışma ortamı oluşmuştu. Ayrıca 400-450 USD olan aylık maaşımız da hem emeklerimizin karşılığını fazlasıyla veriyor hem de eğlenmemiz için yeterince rahatlık sağlıyordu.

Bu arada OFER grubu için çok kısa bilgi vermek istiyorum. Grubu, 1947'de Romanya'dan İsrail'e göçen baba Joseph Herschovici, Hayfa'da küçük bir gemi acentası olarak kurmuş, 1970 yılına kadar ufak skalada bir şirketten, oğulları Sami ve Yuli yönetiminde bugün büyük bir imparatorluğa dönüşmüştür. Biz Türk denizciler için de yakın zamana kadar çok önemli ve iyi bir iş imkânı olmuş, aynı zamanda denizcilik serüveni ve başarısı deniz ticareti konusunda ders veren bir nitelik taşımış; denizcilik sektöründeki zabıt, kaptan, kılavuz kaptan ve hatta armatörlük gibi meslek gruplarında iki bine yakın yetişmiş eleman bu şirkette çalışmıştır. Çalışanlar arasında bürokratlar, hâlen denizcilik sektöründe yönetici konumunda bulunan onlarca isim vardır. Ben de bunlardan birisiyim.

1974 yılının ocak ayında, İsrail'in Eilat Limanı'ndan gemiden ayrıldım ve Kudüs Başkonsolosluğu'nda pasaportumu yeniledikten sonra Lozan'a gittim. 1985 yılına kadar süren Lozan dönemi, Yüksel Kaptan'ın verdiği izinle gönlümdeki kişinin Kenya'ya gelmesi, Tanzanya ve Kenya'da geçirdiğimiz tatilin sonucunda şekillenmişti.



KENYA'DA SAFARİ, KPT. YÜKSEL AYSUNA VE İRFAN GONCE İLE BİRLİKTE

Ofer şirketinde ikinci kontratım ise Griffin Gemisi'ne Güneri Özkan Kaptan'ın yanına 2. Kaptan olarak gitmemle başlayıp 1975 senesinde askerlik için dönmemle sonlandı.



*ASKERLİK İLK KISA DÖNEM
İSKENDERUN CİHAN ÜNAL, CAN GÜRZAP VE BEN*

İlk kısa dönem askerliğimi İskenderun'da tamamladıktan sonra askerlik bitiminde Güneri Kaptan'ın isteğiyle Zihni Denizcilik şirketinin yeni alınan "Turgut Güneri" gemisinde iki Kıbrıs seferi yapıp Lozan'a dönmüş, 1976 yılının ocak ayında ise Karayip adalarında çalışacak olan Yunan asıllı bir armatörün gemisine, Sayın Uğur Kasaboğlu'nun organizasyonunda, Baş Mühendis rahmetli Ayhan Aksoy ile birlikte katıldık. Uğur Kaptan geminin donatımını yapıp kısa bir süre kaldıktan sonra kendi işine döndü.

Alman yapımı, yaklaşık 1000 dwt kapasitesine sahip ve eski 'Booker Line' gemisi olan 'Caricom Adventurer' adlı kosterle, Jamaika ve Trinidad'ı ana liman olarak kullanarak Guyana, Surinam ve Britanya Kolonisi adaları arasında altı ay boyunca kırk ambar yük taşıdık. Ayhan Aksoy rahatsızlanınca, yerine rahmetli devre arkadaşım Ahmet Yüce geçti. Sonrasındaki süreçte yerimize gelen Ömer ve Yusuf Mardin kardeşlere gemiyi teslim edip Londra'da patrona raporumuzu verdikten sonra Ahmet İstanbul'a gitmişti, bense Lozan'a dönmüştüm.

Eşim kazandığı devlet bursuyla geldiği Lozan Üniversitesi'nde dünyaca tanınan psikolog "Jean Piaget" ekolü üzerine doktora yapıyordu. Aldığı burs miktarı ise kısıtlı bir öğrenci yaşamına ancak yetebiliyordu. Makul bir düzeyde yaşayabilmemiz için bile benim denizdeki kazanıma mutlaka ihtiyacımız vardı. Bu yüzden gemiden gidip gelişerim arasındaki boş dönemlerde idareli yaşıyor, bir yandan da "Institut Richelieu" dil okulunda Fransızca derslerime devam ediyordum. Bir ara temizlik şirketlerinden birinde iş bulmuştum. Akşam, ofislerin kapanış saatinden sonra beş altı kişilik ekip olarak gidip iki üç saat kadar temizlik yapıyorduk. Getirisi az olmasına rağmen hem geçimimize bir katkısı oluyordu hem de ben çalışmaktan memnun oluyordum. Bir taraftan mecburi hizmetimin geri ödemesini yaparken öbür taraftan da eşimin kesilen bursunun geri ödemesini yapıyordum. Bir müddet sonra birikimimiz eriyince gemilere dönmeye mecbur kaldım ve daha önce yazıştığım Alman firması "Oldendorff" şirketiyle yeniden temasa geçtim.

1921 yılında genç Egon Oldendorff tarafından Lübeck merkezli kurulan firmanın o zamanlarda 30 civarı gemisi vardı ve bunlardan dört adedi Avrupa - Akdeniz - Türkiye hattında çalışıyordu. Bugün yaklaşık 700 adet kiralık ve sahiplik gemi filosu olup dünyaya dağılmış 21 ofiste 4500 çalışanı olan ve denizciliğin en büyük bulk carrier operatörlerinden biri olan şirketin bu hattında çalışmak, eve yakın olmak ve arada sırada da olsa Türkiye'ye uğramak demektir. Fakat bu hatta açık kadro olmadığı için bana teklif edilen Alman bayraklı bir gemi oldu. Sigorta ve işsizlik ödemesi avantajlarının yanı sıra, beş yıl boyunca Alman bayraklı bir gemide çalışmanın, oturma ve daha sonra çalışma izni alma fırsatını sağladığını öğrendim. Bu fırsatların, kendim ve ailemin geleceği için önemli bir adım olabileceğini düşünerek Alman bayraklı bir bulk carrier'a gitme teklifini kabul ettim ve ilk kontratımda Hamburg'ta "Bernard Oldendorff" adlı büyük dökmeciye gidip Afrika - Amerika maden seferlerine katıldım. İkinci kontratımda ise Liberya bandıralı, "Christopher Oldendorff" gemisine geçip kış aylarında Doğu Almanya ile Kanada Lawrence nehri girişindeki limanlar arasında buğday seferleri yaptık. Bunlar, Shetland adaları üzerinden Kanada Bella Chase girişine, buz dağları arasından geçerek Titanik Gemisinin rotasının bile çok daha kuzeyinden yaptığımız zorlu seferlerdi. Seferlerin zorlayıcılığının yanında bir de tamamen yabancı personelle çalışmanın güçlüğüne yaşıyordum. Her ne kadar bu durum size bilgi, deneyim ve şartlara uyum sağlama becerisi sunsa da Alman kaptan ve ekibiyle çalışmak hem onların Türklere olan bakış açılarından hem de benim Almanca bilmememden ötürü çok zor olmuştu. Denizciliği sadece rasyonel bir meslek anlayışı içinde değil daha çok bir yaşam biçimi olarak algıladığımdan buradaki ortam ve yalnızlık duygusu bana ağır gelmişti.

Doğu Almanya'nın Rostock Limanında gemiden ayrılıp eve dönmemden kısa bir süre sonra Cezayir'in CNAN şirketinden bir davet geldi. O yıllarda Cezayir kendi denizcilik şirketini kurmuş, Fransızların idaresinden uzaklaşmaya ve yeni gemilerle petrol taşımacılığı yapmaya başlamışlardı. Bana gelen teklif de Fransız Frankı üzerinden epey yüksekti ve kabul edersem en kısa sürede biletimi alıp Alger'e uçmam isteniyordu. Kabul ettiğimi bildirip Alger'e gittim. Girişte pasaport kontrolünde beni bir süre beklettiler. Sonra acente görevlisiyle şirkete gidip personel müdürüyle tanışma ve anlaşmadan sonra görevli, bana gideceğim tankeri göstermişti. Ancak mürettebatla birlikte bizi gemiye götürecek servis motorunu beklerken gelen polisler beni alıp merkeze götürdüler. Kötü davranmamış olsalar da saatlerce hem Fransızca hem İngilizce olarak beni, ailemi ve geçmişimi sorguladılar. Bu sorgulama üç gün boyunca devam etmiş, dördüncü günde beni havaalanına götürüp İsviçre uçağına bindirip geri göndermişlerdi. Olayın sebebini ancak uçağına binerken söylemişler, pasaportumdaki İsrail damgasından ötürü Yahudi asıllı ve tehlikeli olabileceğimi düşünmüşlerdi. Epey tedirgin geçen dört günün sonunda İsviçre'ye geri dönmüş ve üstelik gidiş için uçak bileti paramı da alamamıştım.

Kararsızlık ve tedirginlik içinde geleceğimle ilgili belirsizliklerin gölgesinde beklerken, Cenevre’de ofisi bulunan “Acomarit” adlı menajerlik şirketinden beklenmedik bir telefon aldım. Telefonda, babası vefat eden dördüncü kaptanın yerine acilen bir zabite ihtiyaç duyduklarını, yüksek maaş vereceklerini ancak ertesi gün yola çıkmam gerektiğini söylemişlerdi. Dördüncü kaptan olarak gitme fikri beni pek cezbetmese de ekonomik şartlarımın yarattığı mecburiyet ve işin Cenevre menşeli bir şirket tarafından teklif edilmesi nedeniyle, tek seferliğine kabul edip ertesi gün, Danimarka’nın kuzey sahil şehri Skagen’e gidip gemiye geçmiştim. Bu gemi, 30.000 dwt’lik eski ve karmaşık yapısıyla dikkat çeken, operasyonu zor olan bir Alman yapımı qearless bulk carrier’di. Zabitan kadrosu tamamen Yugoslav, süvari Hollandalı ve mürettebat ise İspanyol gemicilerden oluşuyordu. Geminin çeşitli kültürleri bir araya getiren bu dinamik yapısı, önümde zorluklarla dolu olsa da yeni ve heyecan verici bir deneyimin kapılarını aralıyordu.

Gdansk’a varışımızdan iki gün sonra, geminin üçüncü kaptanı ayrılınca yerine acilen ben geçtim. Bir hafta sonra da süvari ile anlaşamayan yaşlı ikinci kaptan istifa etmiş, daha önce geçmişimi öğrenen süvarinin de beni ikinci kaptanlığa önermesiyle hem pozisyonum hem de maaşım hızla yükselmişti. Hani, “Hayat gerçekten de bitmeyen bir yolculuk gibidir. Bir kapı kapanır, bir kapı açılır,” derler ya, gerçekten de tek seferliğine geldiğim bu yerde daha ilk haftamda, bizzat yaşamıştım.

Tahliyemizden sonra Anvers limanı için kömür yükledik. Anvers’ten “For orders” bazında hareketimizden bir gün sonra yeni sefer New Orleans buğday yüklemesi olarak bildirildi. Kanada buğday seferlerinden olan tecrübeme dayanarak biliyordum ki son iki yükü kömür olan ve yaşından dolayı ambarları oldukça paslı bir dökme yük gemisinin New Orleans’ta tahıl yüklemesi için yapılan sıkı kontrolden geçmesi çok zor olacaktı. Bunun farkındalığıyla bütün seyir boyunca gece gündüz çalışarak inanılmaz bir temizlik yapmış, limana varışımızda, sadece iki saatlik bir gecikme ile sertifikayı almayı başarmıştık. Bu başarı, şirketin beklemediği bir sonuç olmuştu. Onları binlerce dolarlık zaman kaybından ve temizlik masrafından kurtarmış olmak ve kaptanın bu başarıyı bana yazması şirkette ciddi bir kredi kazanmamı sağlamıştı. Tabii bütün mürettebata da güzel bir bonus verilmişti.

Farklı zorluklar ve mücadelelerle sadece mesleki anlamda değil kişisel olarak da bana büyük bir tatmin sağlayan bu gemide iki kontrat süresi boyunca çalıştım. Hindistan Go’da, geminin Hong Kong kuruluşu bir firmaya satılmasından sonra ayrılıp Lozan’a varışımın üstünden kısa bir süre geçmişti ki yeniden gemiye katılmam istendi. Gemiye vardığımda karşılaştığım manzara epey ilginçti. Çinli güverte mürettebatı, geminin gerçekten zor ve komplike olmasından yılmış, bir de bu yılın üstüne Seul’de soğuktan patlayan balast tankları ve kırılan valf nodları eklenince isyan havası oluşmuştu. Üstüne üstlük geminin mürettebat salonunda, geceleri daha önce bu gemide bir gemici tarafından öldürüldüğü söylenen güverte lostromosunun hayaletinin dolaştığı söylentisi eklenince işler iyice sarpa sarmıştı. Mürettebatı sakinleştirmek için Hong Kong’tan iki rahip getirilip gemi ve gemiciler kutsanıp, dualar edilip, her yerde tüsüler yakılmış ve baş üstünde sahte kâğıt paralar uçurulmuştu. Bizdeki kurban olayının bir başka şekliydi... Olan bitenler beni şaşırtsa da gemide zorluklar kadar değişik inanışların ve efsanelerin de yerini olduğunu bildiğimden, elimden geldiğince mürettebata yardımcı olmaya çalışmıştım. Ortalık sakinleştikten sonra da Japonya’da tamirler yapıldığı esnada eve dönmeyi beklerken Seatle’den yapılacak tahıl yüklemesinin sonuna kadar gemide kalmam istenmişti. Böylece hiçbir görevim olmadan gemide kalıp; buradaki yemekleri de yiyemediğimden, önceki seferden kalan Rokfor peyniri, haşlanmış pirinç ve sandviç ekmeğiyle yetinip, bol bol paper back kitapları okuyarak sıkıntılı ve çalkantılı bir okyanus geçişi sonrası varılan Seatle’da tahıl yüklemesini takiben gemiden ayrıldım.

1980 yazına kadar firmanın çeşitli gemilerinde çalıştım, Eylül ayında ise Cenevre’deki ofiste operasyon bölümünde işe başladım. Ofisteki herkesin üç dört dil bildiği bir ortamda, İngilizcemin, ticari ve hukuki nosyonumun yetersiz kalması başlarda beni epey zorlamış, bu yüzden tüm gücümü ve ofis dışındaki tüm zamanımı kendimi geliştirmeye adanmıştım. İyi bir genel İngilizce yanında meslekî ve hukukî dilin de bilinmesinin gerekliliğini yaşayarak görmek beni Lloyds, Fairplay gibi basılı neşriyatlara bağımlı yapmış ayrıca Cambridge’de iki haftalık bir kursa katılmama sebep olmuştu. Kısa bir süre sonra “Jamel” grubunun iki adet SD14 tipi general kargo gemisi ile iki adet handy bulk carrier’in takibi bana verilmişti.

Operasyon bölümü benimle birlikte Hint, Fransız, Amerikan, Alman ve Arjantinli bir kaptandan oluşuyordu. Yönetici olarak da çift milliyetli, dört dil bilen, kısa deniz hayatı olan genç bir manager vardı. Ofiste problemleri hızlı çözüm üretme konusunda ise diğer kaptanlarla iş birliği yapıyorduk. Örneğin, Kanada seferinde kötü havada asma tankları yırtılan bir gemi için Azor adalarına gitmek veya Suudi bir şirket için Fransadan alınan Roro gemisinin Livestock taşımaya uygun hâle getirilmesinin ne denli başarılı olduğunu raporlamak için PortSudan – Jeddah arası iki sefer yapmak gibi.

Bu arada 1981 yılındaki, talihsiz bir olay olarak değerlendirdiğim, Mehmet Ali Ağca'nın 2. Ioannes Paulus'a yönelik suikast girişimi sonrasında ofis arkadaşlarımla beni üzmemek için dillendirmemeye çalışmalarına rağmen öğrendiğimde kendimi bir Türk olarak çok kötü hissetmişim.

1982 yılında çalışma müsaademin Kanton tarafından uzatılmaması üzerine şirket beni Kasım ayında Southampton'da Tanker Safety, Crude Washing System ve Fire Fighting kurslarına gönderdi. Londra'dan temin ettiğimiz eğitici filmlerle bir program hazırlayıp gemiden gemiye gidip, bu konularda mürettebata bilgi aktaran Safety Officer çalışmaya başladım.

Ne var ki 1980 öncesi yaygın olmayan vize problemi, Türkler'in darbe sonrası yaptığı kabul edilemez orandaki iltica taleplerinin de etkisiyle sorun olmaya başlamış, benim için de hızlı hareket edebilme olanağını ortadan kaldırmıştı.



JAPON YAPISI LOG CARRIER "MV MOUNA"

Finans sektöründe çalışan bir yabancı arkadaşımın yönlendirme ve ikna etmesiyle 1983 yılında Celal Sadıkoğlu'nun "Mouna" isimli Japon yapımı 5500 dwt civarı olan log carrier tipi gemisine, hastalandığı için acilen gemiden ayrılmak zorunda kalan, Koçtuğ'da birlikte çalıştığım rahmetli Sağlam Bayar'ın yerine gittim. Batı Afrika limanları, Tunus, Romanya, New Orleans, Houston, Agaba, İstanbul seferi sonrasında Celal Bey'in ödenmesi için verdiği banka kredi taksidini de yanıma alarak Lozan'a döndüm.

Tüm bu gemi hayatı, iletişim zorluğu, bilinmezlik taşıyan uzun seferler ve İsviçre yaşamı beni yorduğu gibi evliliğimi de yormuştu. Eşimle ayrıldık ve koptuk. O Amerika'ya, bense İstanbul'a dönmeyi seçtik. Artık kırklı yaşlara gelmişim ve hayatımı sil baştan yaşamak zorundaydım. Üstelik ne işimi ülkemde nasıl yapabileceğim ne de Türk denizcilik camiası hakkında hiç bilgim yoktu.

1984 yılı Aralık ayında, hastalanan sınıf arkadaşım Kaptan Selçuk Genç'in yerine, diğer bir sınıf arkadaşım Hakkı Kuran'ın teklifi ve organizasyonu ile Trinidad'da MV "Alev" Gemisi'ne katıldım. Trinidad – Shangai tahliye sonrası Manila – Endonezya limanlarında yükleme yapıp İspanya'da gemiden ayrıldım. Çok iyi anlaşılan gemi ekibi ve Baş Mühendis devre arkadaşım Fikri Tuna sayesinde bu seferler çok rahat, huzurlu ve eğlenceli bir dönem oldu.

Deniz yaşantımın son uzun, açık deniz seferini ise MV "Denish" Gemisi'nde yaptım. Gemiye İskenderun'da katıldıktan sonra Bandar Abbas'a gübre götürüp devamında Mauritius adasından dökme ham şeker taşıyarak Londra'ya döndüm ve deniz yaşantımı noktaladım.

İstanbul'da kısa ve başarısız bir dönem geçirdiğim STFA grubundan bir süre sonra ise "Şark Ekspres" günlerim başladı. Çok severek ve huzurla çalıştığım, kendi işimden daha çok benimsediğim bu şirkette kiralama bölümündeki arkadaşlara bana gösterdikleri sevgi, saygı ve kazanım için teşekkürü her zaman borç bilirim. Burada patronum, şirket ortağı, merhum "Niko Palavidis" için ayrı bir parantez açmaya mecburum çünkü ticarî denizcilik hayatımın oluşması ve gelişmesinde temel taşlardan biri "Acomarit" ise diğer taş "Şark Ekspresi" ve Niko Palavidis'tir. 1987-1990 arasındaki yıllar hem ortak olunan gemilerin takibini hem de time / voyaşe bazında kiralanan gemilerin sıkıntılı durumlarında, teknik konularda yükleme, boşaltma işlerinde, gemi kaptanlarıyla çözüm üretme hususunda part kaptanı / trouble shooter olarak Bulgaristan'dan Endonezya'ya, Porto Riko'dan Şili'ye kadar birçok ülkede şirketin menfaati için elimden gelenin fazlasını yapmaya çalıştığım yıllar oldu.

Burada bir anımdan bahsetmek isterim. Birlikte gittiğimiz Londra seyahatimizde PI semineri için gittiğimiz Londra'daki otel salonunda semineri takip ederken telgraf mesajı geldi. Bu mesajda Amerika'ya doğru yolda olan Türk yapımı gemide ciddi bir teknik sorun olduğu yazılıydı. Bana fikrimi sormuş ben de daha önce hiç uzaklarda çalışmamış ve Amerika'ya ilk defa gidecek olan gemi kaptanına yük tahliye işinin üstüne bir de tamir problemi yüklemenin doğru olmayacağını söylemiştim. Yarım saat sonra ben semineri takip ederken geldiğinde elinde adıma hemen o gün için normal uçuş fiyatının çok üstünde, aynı zamanda prestij de dünyaca bilinen bir Londra – New York "Concorde" bileti vardı. Gerek Concorde'la uçmuş olmam gerek patron çalışan olarak karşılıklı duyulan güvenin verdiği özgüvenle hareket etmem hem acente hem de tamirci firma üzerinde inanılmaz pozitif etki yapmıştı. Malzeme alımı, tamir işleri ön ödeme, garanti vs. istenmeden yapılmış, tamir bitimi yaptığımız pazarlık sonucu anlaştığımız rakamı İstanbul'a, telefonla bildirmemin ardından transfer hiç gecikmeden yapılmıştı. Bu gibi örneklerle kendisinden aldığım pek çok öğreti ilerde bana çok yardımcı oldu. Hediye olarak verdiği orijinal çalışma lambasının hâlâ masamı aydınlattığını söylemek isterim.

Ancak bu dönemde kötü şeyler de oluyordu. Mr. Palavadis'in hastalığı ilerlemiş ve şirkette iş temposu yavaşlamıştı. Ben de buradaki misyonumu tamamladığımı düşünüyordum. Kendisinin iznini aldıktan sonra daha önce tanıdığım çeşitli holdinglerde ihracat, yükleme bölümünü yürütmüş bir arkadaşım ile "United Maritime" adlı şirket kurup Akaretler yokuşundaki bir binanın deniz manzaralı beşinci kat dairesini ofis olarak donattık.

Ofisimize hayırlı olsun geldiğinde ciddi boyutta rahatsızdı. Kafamda hep bir gemi almak düşüncemin olduğunu bildiğinden sanırım, ayrılmadan önce şahsım olarak kendisinde 200 bin dolar kredim olduğunu ve şayet bir gün ihtiyacım olursa isteyebileceğimi söyledi. Kısa bir süre sonra Mr. Palavadis'e Houston'da kalp nakli yapılsa da başarılı olmadı. Arkasından derin hüznü duyduğum, hayatıma dokunan kimselerden birisidir. Rahmeti bol olsun.

Deniz ticaretine girişimle birlikte ofisin kuruluş amacı da kendi adıma netleşmişti. Her ne kadar hedefim bu sektörde başarılı olmak olsa da gemi ya da yük sahibi olmanın başarının anahtarı olduğunu biliyordum. Ancak bizimse ne yeterli sermayemiz ne de arkamızda bir armatör desteği vardı; ayrıca yük sahipleri de bize öncelik tanııyordu.

Turgay Çakmak Kaptan'ın da dediği gibi, "eski bir denizciydim" ve bu sektörde bizim için başarılı olmanın tek yolu armatör olmaktı. İşler küçük çapta yüklemeler ve acentelikle başladı; ardından bir Romen grubunun işleri eklenince, "Lassa" lastik yüklemelerini de üstlendik. Kavaladan bir Yunan grubuyla ortaklık kurarak Kızıldeniz hattında gemi (koster) kiralamaya başladık ve Mersin'den bakliyat yüklemeleriyle bir adım daha ileriye gittik. Ofis düzenimiz belirginleşirken, Rahmetli Tanju Koray'ın da aramıza katılmasıyla ekip daha da güçlendi. Ben tamamen teknik, ofis dışı işler ve gemilerle ilgilenirken, ofis içi işlerin tamamı, parasal işlemler ve muhasebe konularında ortağım tam yetkiyle çalışıyorduk.

Karşılıklı güvene dayalı ve birbirini tamamlayan ortaklıklar, işin verimliliğini artırırken aynı zamanda kişinin omuzlarına binen yükü de hafifletir. Özellikle armatörlük gibi zorlu ve yüksek risk içeren uluslararası bir iş kolunda, güvenilir ortaklıklar ve iş bilen ofis çalışanları son derece önemlidir.

Bu süreçte, bazıları oldukça verimli ve dostluklar getiren, bazıları ise daha az verimli ve hafif kırgınlıklar barındıran ortaklıklarımız oldu. Bu ortaklıklardan biri, benim için dostluk ve abi-kardeş dayanışması açısından son derece değerli olan, ne yazık ki kötü bir hastalık sonucu erken kaybettiğimiz 74 mezunu Mehmet Emin Saraçoğlu ile olan ortaklığımızdı. Nerede ve ne zaman tanıştığımızı tam olarak hatırlamıyorum, muhtemelen Şark Ekspres günlerinden olmalı, ancak kısa zamanda aramızda güçlü bir gönüldaşlık oluşmuştu. Onunla olan ortaklığımız, getirilerinin ötesinde bir kardeşlik ve dayanışma örneği olarak şekillendi.

İlk büyük maceramız, Kızıldeniz hattında kiralık olarak kullandığımız Yunanlı armatörün 2800 dwt'lik, Hollanda yapımı güzel bir kosterini satın almaya karar vermemizle başladı. Bu satın alımı finanse etmek için Antalya'da sattığım iki dubleks daire, ortağımın bir dairesi ve birikmiş paramızla birlikte, Emin de bir miktar para koydu. Gemiye İzmir'de teslim aldık, Yunan kaptanın yerine aceleyle yeni bir Yunan kaptan gönderildi ve gemi Port Sudan'a doğru yola çıktı. Gemiye, Tanju Koray'ın yüz yaşını aşmış teyzesinin adı olan "Vedia" ismini verdik. Bu kadar büyük bir maddi riski alabilmemi, tamamen kendi başıma hareket edebilme özgürlüğüme ve sadece kendimden sorumlu olmama, ortağımın cesaretini ise kesinlikle ticari zekâsına ve bana olan güvenine bağlıyordum.

Ne yazık ki o yıl Kızıldeniz'de kar yağdı ve limanda ciddi bir sıkışıklık yaşandı. Tahliye sonrası yeniden yük almak için günlerce açıkta bekledik. Sonunda, İzmir için torbalı ama değerli bir yük aldık. Süveyş geçişi iki gün gecikince paniğe kapıldım ve bir terslik olduğunu anladım. Huysuz ve sorumsuz Yunan kaptan ile aşırı avanta talep eden pilotlar arasında çıkan anlaşmazlık, geminin "Bitter Lake"te hafifçe karaya oturmasına yol açmıştı. Emin'le hemen Mısır'a gittik ve Ramazan ayının getirdiği avantajları kullanarak taraflara uygun bir manifesto ödeyip geminin kanala ve konvoyla alınmasını organize ettik.

Gemiye yeniden Kızıldeniz hattına koymaktan, olası uydurma taleplerden (claim) çekindiğimiz için vazgeçtik. Bunun yerine bu gemiyi birkaç Karadeniz seferine çıkartıp, daha önce bu gemiyi satın almak isteyen Lübnanlı bir armatöre İstanbul'da, aldığımız fiyattan biraz üzerinde bir bedelle sattık.

İkinci denememiz ise benim Volos, Yunanistan'da gördüğüm, yangın sonrası "Constructive Total Loss" olarak değerlendirilen, Norveç yapımı geared bir Ro-Ro gemisiyle şekillendi. Geminin makineleri korunmuş durumdaydı, fakat sacları oldukça yıpranmıştı. Gemiye mevcut durumu ("As is") üzerinden satın alıp Tuzla'ya çekilmesini organize ettim. Emin ile birlikte yürüttüğümüz dört beş aylık yoğun bir çalışma sürecinin ardından gemiye Türk bayrağı çekip, adını da Emin'in büyük kızının adı olan "Hande" koyduk.

Koç grubuna bu gemiyi göstererek, Haydarpaşa-Alexandria arasında taşınacak Ford minibüsleri taşıma kontratını "United Maritime" olarak aldık ve gayet organize bir şekilde taşımaları başlattık. Ayrıca, bir dönem boşlukta kısa bir süreliğine "Girne-Taşucu" arasında taşımalar için gemiyi Kıbrıs'a kiraladık.

"Ex Fred Olsen gemisi – Roll on / roll of – 1516 gross, 2828 dwt, Werkspoor makine, 14 knot sürat."

Ağustos ayında Otosan tatile girince, Volos-Mersin arasında pamuk yükü taşımak için bir sefere başladık. Ancak, Mersin'e doğru yol alırken Marmaris açıklarında pamukta yangın çıktı ve bu olayla gemiyi satın aldığımız noktaya geri dönmüş olduk. Bu süreçte, hukuki, ticari ve yerel otoritelerle olan mücadelemiz bir yıldan fazla sürdü. Sonuçta, "Hull and Machinery" sigortasıyla bir anlaşmaya vararak gemiyi sigorta şirketine bıraktık.



FERHUN

Bu arada, aynı geminin Ro-Ro olmayan bir kardeşini Hırvatlardan satın aldık ve ona da Emin'in küçük kızının adını verdik: "Mv. Ferhun."

Bir diğer maceramız ise Rijeka yakınlarında satılık bir havuz haberi almamla başladı. Bir dalgıç arkadaşımın gidip karinasının sağlam olduğunu görünce bu havuzu almaya karar verdim. Emin'i de ikna ettikten sonra, havuzu bir diğer grup arkadaşlarımızla ortak satın aldık. Çektirme işini organize ettim. Havuzu Aliğa'ya getirdik ve Tuzla'da yeri olan bir firmaya sattık. Eminim, hâlâ hizmet vermeye devam ediyordur.

Havuzla ilgili işlerimiz sürerken, yakın bir koyda "Laid-up" yapılmış, 55 metre boyunda, Danimarka yapımı zarif bir yolcu/Ro-Ro gemisi keşfettim. Gemiyi hayran kalıp satın alma kararı aldım. Yetkili kişilerle görüştüğümüzden sonra, belirlediğimiz fiyatta anlaşmaya vardık. Ödemeyi yaparken, tek şartım geminin Tuzla'da teslim edilmesi oldu.

Denizcilik camiasından tanıdığım Özden Orman Abimiz' den sonra en saygın ve bana pek çok sıkıntılı anımda yardımcı olan rahmetli devre arkadaşım Feridun Ede, Hırvat mürettebatıyla birlikte gemiyi, soğuk bir kış günü sorunsuz bir şekilde Tuzla'ya getirdi. Eminler şirket olarak gerekli teknik çalışmaları yaptıktan sonra, gemiyi Türk bayrağı çekerek Türk siciline kaydettik.

Bu süreçte Kıbrıs'tan tanıdığımız Fehim Bey, gemiyi görmeye geldi ve hemen satın aldı. Sanırım gemiyi kızının adını verdi ve uzun yıllar boyunca Girne-Taşucu hattında verimli bir şekilde işletti.

Bir başka ortaklığımız, tamir masraflarını karşılayıp gemiyi işletmek yerine satmayı tercih eden bir Mısırlı armatörün gemisiyle oldu. Gemiyi "Gordion" adını verdik ve bir Tunus seferinden sonra gemiyi havuzladık.



HİNDİSTAN'DA HURDAYA VERDİĞİMİZ GEMİ

Ancak, geminin alt kaplamaları (bottom plate) beklediğimizden kötü çıkınca, hurdaya ayırma kararı aldık. Azov'dan Hindistan'a bir yük bağlayıp Mumbai'de, 63 mezunu Abimiz Yener Üçkaya'nın aracılığıyla gemiyi hurdaya sattık.

Bu süreç boyunca pek çok farklı limanda, birçok gemiyi inceleyip, değerlendirmek için seyahat ettik: Amsterdam, Bordeaux, Miami, Gibraltar ve İspanya gibi. Bazen de kimyasal tankerler gibi bizim uzmanlık alanımızın dışında kalan işler için dostlarımızı açık artırmalara gönderdik. (Devre arkadaşım 69 Müh. Ayhan Büyüktürkoğlu)

Miami'de hacizli bir Ro-Ro gemisinin açık artırmasına katıldım, ancak kredi veren kuruluşun avukatı fiyatı artırınca ihaleden çekilmek zorunda kaldım. Üç ay sonra gemiyi bize bizim verdiğimiz fiyattan daha ucuza teklif ettiler ancak almadık zira planımız değişmişti. Tüm bu karmaşık, riskli ve finansal açıdan zorlayıcı işlerde birbirimize olan güvenimiz tamdı.

Hiçbir finansal işimizde yazılı belge, kayıtlar veya sözleşmeler kullanmadık; sözümüz her şeydi. Emin'in vefatından sonra işlerimizde büyük bir boşluk hissettim, zira iş konusunda birbirimizi destekleyerek ve birbirimize dayanarak kararlar alıyorduk. Rahmeti bol olsun.



OFİSİMİZDE BİZİ ZİYARETE GELEN ÇİNLİ TERSANE MÜDÜRÜ VE EMİN SARAÇOĞLU İLE BİRLİKTE

Bunların yanı sıra, farklı alanda da “United Maritime” olarak girişimlerimiz devam ediyordu. Büyük bir kuruluşun hammadde taşımacılığıyla ilgili açacağı ihaleye teklif verebilmek için uygun bir gemi arayışındaydık. Bu süreçte Geno’da ihale yoluyla satılacak olan “ex Egon Oldendorff” gemisinin satıldığını öğrendim ve ihaleye katılmak üzere oraya gittim. Gemiye hiçbir detayını incelemeden, “as is” olarak satın almak durumunda kaldım. Verdiğim teklif, diğerlerinden sadece on bin dolar daha yüksekti ve ihale bize kaldı. Sürpriz şekilde aynı akşam ihaleyi kaybeden grup beni aradı ve çekilmem için ekstra on bin dolar teklif etti. Projemiz olduğu için tabii ki kabul etmedim. Geminin yaşı ilerlemiş ve bakımsız olmasına rağmen, yapım kalitesi oldukça iyiydi. Ancak, gemiyi harekete geçirebilmek için hem yolculuk öncesinde hem de Tuzla’da ciddi bir bakım ve masraf süreci gerekiyordu. Gemiye Tuzla’ya kadar seyir izni alarak kaldırdık ve Tuzla’da iki ay içerisinde gemiyi seferlere hazır hâle getirdik ve bu süreçte denizcilik dışı bir gruptan maddi destek aldık.



DENİZ(EX.JOBST OLDENDORFF)

“Deniz” adını verdiğimiz bu gemi, benim yıllar önce zabıt olarak çalışmak için başvurduğum “Jobst Oldendorff” adlı gemiydi. Sistemin tam olarak oturabilmesi için ilk üç ay kaptan olarak sefere bizzat kendim çıktım. Bu gemi, üç yıl boyunca bize hizmet etti ve önemli bir kazanç sağladı. Tahliye limanında, yükün kara taşımacılığını da silobazlarla biz üstleniyorduk.

Jobst Oldendorff, General Cargo - 4380 dwt 1963 Almanya yapımı.

1980-1990 “Moltane”

1990-1998 “Fierro” İtalyan bayrak

1998-2001 “Deniz” ve Aliğa’ya gidiş, (yaklaşık 38 yaşında.)

Deniz Gemisi’nin yerine, İspanyol bir şirketin Huelva Limanı’nda ihtiyaç fazlası olduğu için satışa çıkardığı 5500 dwt kapasitesinde, üç ambarlı, oldukça iyi durumda bir bulk gemisini satın aldık.

“Deniz I” Gemisi’yle, kara taşımacılığıyla son derece senkronize ve verimli bir yıl geçirdik. Ancak, sonraki ihaleye katılan şirketin nakliye bölümünde yaşanan yolsuzluklar sonucu ihaleyi kaybettik ve bu durum gemiyi kullanım dışı bıraktı. Birkaç çimento seferinden sonra gemiyi satma kararı aldık. Sonuç olarak, resmi veya yarı resmi kuruluşlarla çalışırken, işinize ne kadar yatırım yapmış olursanız olun ve ne kadar verimli bir düzen kurmuş olursanız olun, devamlılık konusunda hiçbir garantinin olmadığını bir kez daha fark ettik. Bu tecrübemden sonra, tüm denizcilik kariyerim boyunca ülke içindeki resmî kurumlarla iş yapmamayı tercih ettim.

Gemi işlerimiz devam ederken ofis düzenimizde de önemli değişiklikler meydana geldi. İsviçre’de birlikte çalıştığım bir arkadaşımın öncülüğünde, Sovyetler Birliği’nin dağılmasıyla oluşan Batum merkezli Karadeniz filosunun acenteliğini ve Trabzon üzerinden gerçekleşen ulaşım organizasyonlarını üstlendik. Yeni bir şirket kurma kararı aldık ve hem denizcilik hem de denizcilik dışı alanlarda, alımlar ve materyal temininde iş birliği yapmayı planladık.

Bu süreçte, temsilcilerine oturma ve çalışma izni alarak, onların talepleri doğrultusunda Fındıklı’da bulunan Fındıklı Hanı’nın dördüncü katını (Hayri Baran Şirketi’nin alt katı) dolar bazında kiraladık ve ofisi tam donanımlı hale getirdik. Yeni ofis personeli aldık ve sistemin işleyişine göre, teknik konular İsviçre’de, ticari işler Londra’da, malzeme, mürettebat, bilet ve ulaşım işleri ise bizim sorumluluğumuzda, İstanbul’daydı.

Başlangıçta, harcamalarımızı biz karşılıyor, sonrasında Londra’dan ödeme alıyorduk. İlk zamanlar düzenli bir şekilde ilerleyen bu sistem, zamanla Batum’un ticari görüşleri, gelir-gider denge anlayışı ve sınırsız harcama talepleriyle sorunlu bir hâl aldı. Otoritelere karşı her türlü mesuliyetin bizde olması ve demokrasinin kılıcı gibi bizim başımız üzerinde duruyor olması, sınırlayıcı olmamıza sebep oldu, bu da onları rahatsız etmeye başladı. Bu durum, ofis çalışanlarının paragöz olan bir kısmının da Batum idarecilerini yönlendirmesiyle ani bir ayrılık kararı alınmasına neden oldu. Ancak ayrılığın gündeme gelmesiyle birlikte ödenmesi gereken önemli harcamalarımız vardı ve ödeme konusunda iyi niyet gösterilmedi. Verilen sözler de tutulmayınca iki gemiye haciz koydurmak mecburiyeti doğdu. Çok düzgün ve belgeli şekilde tuttuğumuz dokümanla girdiğimiz avukatlar arası bir çeşit tahkim sonucunda bize alacaklarımızı ödemek zorunda kaldılar ve gemilerdeki haczi kaldırdık. Böylece çok potansiyeli olan ama dengesiz bir ortaklık, kayıplarla ve anlamsız şekilde sonuçlandı. Bizden ayrılanların kurduğu sistem ise kısa zamanda fiyasko ile neticelendi.

Artık kiralık ofisten, sahibi olduğumuz bir ofise geçme zamanı gelmişti. Mebusan Caddesi’nde bir binanın giriş katını satın alıp ofis olarak hazırladık.

2000 yılı başlarında, Portekizli bir şirketin devre dışı kalmış ve Lizbon’da bağlı olan, Yunanistan’da yabancı bir armatör için yapıp, alınmayınca Portekiz’e satılan 6000 dwt’lik, iki ambarlı ve dört adet 25 tonluk vinçleri bulunan gemi, büyük ilgimi çekti. 800.000 USD gibi oldukça uygun bir fiyata, olduğu gibi satın aldık.

Birlikte mezun olduğum 1969 yılı devre arkadaşım Müh.Erol Altuner ile bir ekip kurup, hemen Lizbon’a gidip gemiyi Tuzla’ya getirdik. Gemi, görünüşte oldukça güzel, kullanışlı ve sorunsuzdu; ancak ambarlarını box hâline getirip daha kullanışlı yapmak için epeyce zaman ve para harcamak zorunda kaldık. Geminin ismini “Pergamon” koyduk. Nedense, gemilere sahiplerinin veya yakınlarının isimlerini koymak bana hep uzak gelmiştir. Koçtuğ gemilerinin isimlerini takdirle anarak, biz de aldığımız son dört gemiye tarihî yer isimlerini verdik. (Koçtuğ gemileri: Marmaris / Muğla / Fethiye / Bodrum)

Akdeniz içi seferler yaparken geminin class sertifikalarının uzatılması gerekti ve önce kabul edilen, sonra reddedilen bu talep nedeniyle gemiyi balast olarak İstanbul’a çekmek zorunda kaldık. Bu durum, ödemelerimizde sıkışıklığa yol açtı. Ekstra 100.000 USD bütçeye ihtiyaç duyduk ancak elimizde bu kadar bir bütçe bulunmuyordu. Maddi destek beklediğimiz kişiler de yardımda bulunmayınca gemiyi satmaya karar verdik. Napoli’deki bir armatöre iki milyon USD’ye sattık. Alım-satım arasında sekiz-dokuz yüz bin USD’lik bir artı sağlasak da geminin gidişi beni çok üzdü. Hem navlun potansiyeli hem de yapısı itibarıyla geleceği parlak bir gemiydi. Bir büyük fırsatın kaçtığından emindim.

Sonraki yıllarda duyduğuma göre, gemiyi satın alan İtalyan armatör, iki yıl çalıştırdıktan sonra gemiyi bir Türk armatörüne 4 Milyon USD’ye satmış.

Kaptan Refik Akdoğan Abimiz’in kitabında belirttiği gibi, “Deniz ticareti yalnızca mal taşımak değil, aynı zamanda gemi satmak ve almak gibi geniş bir sahadır.”

Deniz ticaretinde önemli bir ders, fırsatları değerlendirme konusunda piyasaya açık olmak ve hızlı hareket edebilme yeteneğidir. Örneğin, Kore Harbi'nin 1950'lerde yarattığı büyük nakliye ihtiyacını görebilmek veya 1970'lerdeki petrol fiyatlarının artışıyla Nijerya hükümetinin 1974-1975 yıllarında 20 milyon ton çimentoyu, on iki ay içinde, ayda 1,6 milyon ton olarak alımını yapması gibi durumlarda öncü olabilmektir. Bu aylık miktar, tüm Nijerya limanlarının toplam tahliye kapasitesinin iki katından fazlaydı. Bu durumu önceden görebilen ve hızlı hareket eden armatörler, kıyıda köşede kalmış, laid-up veya hurda için bekleyen gemileri hemen seferlere dâhil ettiler. Böylece Lagos açıklarında 420 gemi tahliye sırası bekler hâle geldi ve demirde kalış süresi ortalama sekiz ile on iki ayı buldu. Gemilere günlük demuraj ücreti olarak ortalama 14.100 USD ödendi ve toplam ödenen bedel 240 milyon USD olarak hesaplandı. Ayrıca, bazı armatörlerin hiç gitmedikleri gemileri sahte evraklarla göstererek ciddi gelirler elde ettikleri de ortaya çıktı. Sınıf arkadaşım rahmetli Çağlar Ketme, bir Ofer gemisinde onca yolculuk ve kısıtlamalara dayanarak yaklaşık üç yüz gün demirde kalmıştı; pek çok denizcinin buna dayanabileceğini sanmıyorum, en azından ben dayanamazdım.

Günümüze geldiğimizde, Çin'in elektrikli araba üretimi ve satışındaki büyük artış, büyük bir nakliye talebi doğurdu. Bu talebi karşılamak amacıyla, önceleri bulk carrier olarak kullanılan gemiler, car carrier olarak dönüştürüldü ve mevcut car carrier kiralama oranları hızla yükseldi. Ortalama kapasitede bir car carrier'in kiralama bedeli, 2019 yılında günlük 17.000 USD iken, 2022'de 55.000 USD'ye, 2023'te ise 115.000 USD'ye çıkarak tarihî bir seviyeye ulaştı. Mevcut gemilerin değerleri de bu artışla birlikte hızla yükseldi ve yeni yapım için siparişler verilmeye başlandı.

2012 yılında, Atina'daki sale/purchase broker arkadaşım bana özel bir gemi önerdi ve satış olasılığından bahsetti. Bu gemi, belirli USA tipi spesifikasyonlarla inşa edilmiş, baştan kasaralı, roro özellikli ve iki adet 150 tonluk bumbası bulunan bir Amerikan gemisiydi. Bahriye tarafından ABD'nin batı kıyısından Pasifik'teki üslerine askeri malzeme taşımakta kullanılmıştı; ancak yeni ve daha büyük bir gemi devreye girdiğinden, artık ihtiyaç fazlası olmuştu. Türkiye tarihinde böyle bir gemi yoktu ayrıca böyle bir gemiye uygun personel ve ticari çevre de yoktu. Bu açılardan çok riskli bir gemiydi ama Kanada Voncover'a gidip gemiyi inceleyince çok beğendim ve her şeye rağmen almaya karar verdim.

"Strong Texan" adlı gemiyi Çin'in Şanghay Limanı'nda teslim aldık ve yaklaşık bir aylık süre içinde gerekli teknik bakım, değişiklikler ve evrak işlerini tamamladık. Gemiyi "Perge" olarak yeniden adlandırdık. Şanghay'daki orta boy tersane, işlerimizi hem hızlı hem de sorunsuz ve ekonomik bir şekilde halletti. Aynı işlemleri Tuzla'da yaptırmak hem daha zahmetli hem de maliyet açısından çok daha yüksek olurdu.



PERGE GEMİSİ

Tersaneye işlerin başlarında belirli bir ödeme yapmıştık ancak kalan meblağ için nasıl bir çözüm isteyeceklerini merak ediyordum. Son gün hesaplaşmamızı yaptık ve ödemeyi nasıl gerçekleştireceğimizi sordular. Geminin çalışmaya yeni başlayacağını ve kalan miktarı en geç beş ay içinde ödeyeceğimizi belirttim. Başlıklı bir A4 kâğıda, kısa bir izahatla rakam yazıldı ve tersane mali müdürü ile ben imzaladık. Bu güven duygusu beni son derece etkiledi. Borca öncelik vererek üç ay içinde tamamen ödedik.

Gemiyi Hyundai'nin trafolarını, Doğu Grubu'nun ve Makyol'un makine malzeme parklarını, hatta Portekiz'e demonte bir çimento fabrikasını ve uçak körüklerini taşımak için kullandık. "Perge", dizaynı ve yapım özellikleri itibarıyla "bulk" hariç her tür yük için uygun olan sistemiyle ve verdiğimiz emekle duygusal olarak bağ kurduğum özel bir gemi oldu.

Bende hayranlık uyandıran bir diğer gemi ise "SS United States" olmuştur. 1952 yılında Newport News'te inşa edilen bu majestik yolcu gemisi Atlantik'i geçen en hızlı ve "Blue Ribbon"ı hâlen elinde tutan bir gemidir. Modern dizaynı, yangın önleyici yenilikleri ve lüks kamara sistemiyle zamanının çok ilerisinde yapılmıştır.



SS UNITED STAT

İstanbul'da bulunduğu dönemde, gemiyi asbestos taraması için dolaşırken, tiyatro salonunun sahne arkasındaki çıplak yüzeyde, gizli bir şekilde yazılmış ve tam üç kat tekstil malzemesiyle kapatılmış olan bir grafiti fark ettik. Asbestos taraması sırasında kaplama yırtıldığında ortaya çıkan siyah grafitinin üzerine, beyaz bir yüzeye tersane çalışanları tarafından yazıldığı belli olan şu ibare vardı:

"We shall build good ships
whether at loss or profit
but always good ships."

Bütün hırpalanmalarına ve zamana karşı, 72 yaşında hâlâ dimdik duran bu harika gemi, Philadelphia'da bilinmezlik içinde sonunu bekliyor.

"Perge"nin verdiği cesaretle, "Heavy Load" işine daha sıcak bakmaya başladık. Bir süredir takip ettiğimiz Fransız yapımı, tek ambarlı ve iki adet 250 tonluk elektrikli vinci olan gemiyi, yeni sahibinden satın almak istedik. Ancak gemide iki sıkıntılı nokta vardı: İki makine de Pielstikti ve ambar kapakları iki büyük blok hâlindeydi.

Geminin alımı ve yapılmasını istediğimiz işlerin finansmanı için elimizdeki paranın yeterli olmayacağını düşünerek daha önce kredi alıp ödemiş olduğumuz önemli bir bankadan 300.000 USD kredi talep ettik. Garanti olarak geminin kendisini yeterli bulmadılar ve taşınmaz mal garantisi istediler. Oysa geminin değeri en az üç katı ederdi. Çaresiz kaldığımızdan oturduğumuz evler de dâhil iki-üç parça gayrimenkulü ipotek olarak verdik. Gemiye "Aspendos" adını koyduk.

Gemiyi Tuzla'da tamamen yenileyip, taharet musluklarına kadar gerekli tüm işlemleri tamamladık. Ambar kapaklarını üçerli parçalar hâline getirdik, böylece sahile kapak verme durumumuz ortadan kalktı. Ancak geminin hacimli oluşu ve makinelerin yeterli güç üretmemesi nedeniyle sürat ortalaması düşük kalıyordu, bu da sefer süresini uzatıyordu.

Birkaç başarılı seferin ardından, Trieste-Aqaba arası üç seferde dörderli taşınmak üzere on iki adet, her biri 280 mtonluk makine kontratını aldık. Teklifimiz, diğerlerinin epey altında olmasına rağmen bu kontratı tamamladığımızda mevcut borçlarımızı ödeyebilecek ve bizi rahatlatacak bir gelir elde edecektik.

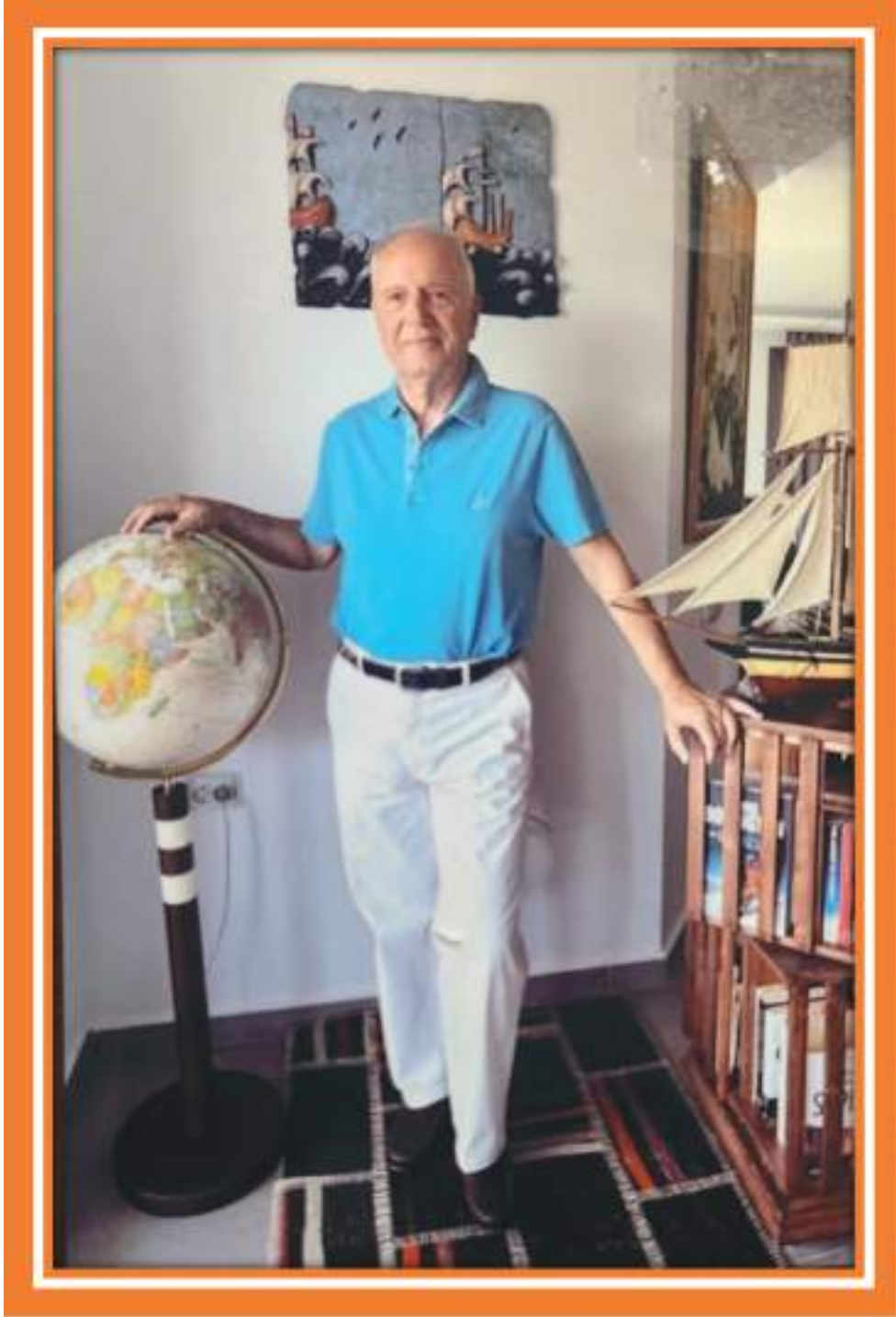
Ne yazık ki, Süveyş Kanalı geçişinde pilotların daha fazla yol talebi ısrarına boyun eğen personel makineleri zorlayınca bir makine yatak sardı. Sıkıntılı bir şekilde Aqaba'ya vardık. Devre arkadaşım Mühendis Erol Altuner ve tamir ekibimizle birlikte biz de oraya gittik ancak tamir konusunda çaresiz kaldık ama yükü rahat bir şekilde tahliye edip kırkayakların üzerine indirdik. Dönüş yolunda Erol, kanal çıkışına kadar gemide kalarak aksak bir şekilde Süveyş'i geçmeyi başardı.

Gemiye Tuzla'ya yönlendirdikten iki gün sonra ise kötü haber geldi: Diğer makine de arızalandı. Böylece yaptığımız bütün projeler çökmüş oldu. Gemiye Tuzla'ya çekirmek zorunda kaldık ve bu, sonun başlangıcı oldu. Kısa süren bir kararsızlık sonucunda, Aspendos'u olduğu gibi ve Pergé'yi çalışır durumda blok olarak satıp borçlarımızı ödedik. Çalışanların haklarını verdik, ipotekleri çözdük ve uzun süren şirket kapatma sürecinin nihayetinde mali ve hukuki problemleri bitirip kepenkleri indirdik.

Denizcilikle ilgili tüm kitaplarımı "Ziya Kalkavan Meslek Lisesi"ne bağışladım. Rahmetli Macit Çolakoğlu'nun hediye ettiği "Rıza Kaptan" adlı tankerin aynalı maketini ve güzel bir yelkenli gemi maketini ise Rahmi Koç Müzesi'ne hibe ettik. Sayın Koç'tan aldığım teşekkür mektubunu ekliyorum.



İş dünyasından kopuşuyla başlayan hayat boşluğunu, önce yurdun dört bir yanına yaptığım gezilerle, ardından da denizde çalışırken limanlarına uğradığım ülkelerin içlerine, ana karaya yaptığım uzun, bireysel ve maceralı gezilerle doldurdum. Bazı denizcilerin dünyayı dolaşmış olsalar da kendi ülkelerini gezmediklerini gözlemledim. Bense başlangıç olarak yurt gezilerini yaptım.



İlk fırsatta uzun zamandır merak ettiğim Nepal'e gittim. Güney Amerika'ya yaptığım seyahat ise, Brezilya'nın Rio de Janeiro'dan başlayıp, Amazon'daki Manaus şehrinden geçerek Paraguay, Cheko düzlükleri, Iguazu Şelaleleri ve Bolivya'dan Buenos Aires'e uzanan otuz iki günlük bir maceraydı.

İkinci Latin Amerika turumda, bir arkadaşımınla birlikte Kolombiya, Ekvador, Şili, Peru (Machu Picchu) ve Galapagos Adaları'na uzanan kırk günlük bir yolculuğa çıktım. Orta Amerika'daki gezimi ise Guatemala, Honduras ve Belize'yi içine alan otuz beş günlük bir turla tamamladım.

Dört kişilik bir grupla, önce Hindistan'ın Goa şehrine, sonra Kerala ve Sri Lanka'ya yaptığımız bir gezinin ardından, aynı grup arkadaşlarımla Tayland'dan başlayıp önce Myanmar'ı gezip, ardından Bangkok'ta kuzeye çıkarak "Altın Üçgen"den nehir yoluyla Laos'a geçtik ve oradan Tayland'a dönüşü kırk beş günde tamamladık. Vietnam'ı ise ayrı bir gezide keşfettim.

Üyesi olduğum fotoğraf kulübünden yaptığım bir Afrika gezisi çağrısına cevaben, bir hanımefendiyle birlikte Zambia, Zimbabwe, Victoria Şelaleleri, Botswana, Namibia çöllerinden (Bushman'leri görerek) geçip, Güney Afrika'nın Cape Town şehrinde sona eren "Nomad" adlı şirketin bir aylık çadırli "Overland" tarzı turunu gerçekleştirdik.

Mısır'a Nil Nehri boyunca uzun ve keyifli bir gezi yaptım. Ermenistan'ı baştan sona dolaştım. Ukrayna ve Çernobil'e olan merakımı gidermek üzere bu bölgelere de seyahat ettim. Leningrad-Moskova arasında, Volga Nehri'nde yapılan "Beyaz Geceler / Volga Volga" turunda, grupla birlikte bu eşsiz deneyimi yaşadım.

Bu uzun geziler arasında Avrupa ve Akdeniz'de birçok kısa seyahate de yer verdim. Küba, İsrail, İran, Yunanistan, Adalar ve Meteora gibi yerleri de gezdiğim diğer ülkeler arasında sayabilirim.

Şimdilerde (2024 yazı) ise son senelerimde hayatıma tesadüfen giren "kırmızı kalp" rumuzlu bir yaşam arkadaşımı belki de ilk defa huzurlu, mutlu, sakin ve yaşıma uygun bir güzellikte sevgiyle yaşıyorum. Nihayetinde "Hayat sadece bir yaşantı!"

İRFAN YÜRÜT

ILKFER
Group