

YÜKSEK DENİZCİLİK OKULU
Mk. 1976
BAŞ MÜH. CENGİZ AKDENİZ
ALBÜMÜ

**YÜKSEK DENİZCİLİK
OKULU**
- Mk. 1976-
**BAŞ MÜH. CENGİZ AKDENİZ
ALBÜMÜ**

BAŞ MÜH. CENGİZ AKDENİZ
MK. 1976



Ben Hereke’de doğdum, çocukluğum ve ilk gençlik çağlarım bu şirin kasabada geçti, memur bir babanın dört erkek çocuğundan ikincisiydim.

İlkokulu tarihi Sümer ilkokulunda tamamladım, öğretmen okulunu yeni bitirmiş ilk öğretmenliğini bu okulda yapan idealist Gülser Kutlutan’ın öğrencisi olmak benim ve diğer arkadaşlarımin şansıydı.

Yüzmeyi öğrenmek, balık tutmak denizle haşır neşir olmak çok erken yaşlarda nasip olmuştu ama ben çok küçük yaşlardan beri denizcilğe değil havacılığa merak sarmıştım ve ilerde iyi bir pilot olmayı hedefliyordum.

İlk okulu bitirip Hereke Orta Okulu’na başladım, başarılı bir öğrenciydim her iki dönemde de iftihar listesine girmeyi başarmıştım.

Okul yaz tatiline girmeden önce sonradan babamın anlattığına göre bir gün sert mizaçlı bir kişi olan Müdür Cemil Karamustafaoglu babamı görüşmek için okula çağırılmış ve oğlun parasız yatılı imtihanına girecek diyerek babama bir kâğıt uzatmış ve bu kağıtta yazan evrakları tamamlayıp bana getir demiş, babam da peki müdür bey tamam da oğlum bu imtihanı kazanabilecek mi diye sormuş, müdür de şöyle kafasını kaldırıp dik dik bakıp sen bunları tamamlamla getir gerisine karışma demiş, sağolsun müdür Hereke’de lise olmadığından lise tahsili için İzmit ya da Pendik’e gitmek zorunda olan öğrencilerin yaşadığı hem maddi hem manevi zorlukları bildiğinden ben de bir cevher sezinlediğinden olsa gerek böyle düşünmüş, iyi ki de öyle düşünmüş o yaz tatili sırasında İzmit Seka ilkokulunda girdiğim imtihanı kazanarak Bilecik Ertuğrul Gazi Bölge yatılı lisesinde tahsilime devam edebilecektim.



BİLECİK ERTUĞRUL GAZİ LİSESİ

Bilecik o yıllarda nüfusu onbini bile geçmeyen tipik bir anadolu kenti görünümündeydi. Okul takriben bin öğrenci kapasiteli seksen kadarı parasız yatılı yüzelli kadarı paralı yatılı ya da babaları herhangi bir devlet kuruluşunda çalışan o kurumun sağladığı bursla okuyan geri kalanı da çevre ilçe ve kasabalardan servisle getirilen ve şehirde ikamet eden öğrencilerden oluşuyordu. Parasız yatılı öğrencilere ayrıca kitap defter ve diğer ihtiyaçlar için her yıl nakit belli bir para yardımı yapılıyordu.

O yıllarda okul, yatakhaneler ve yemekhanede kalorifer yoktu. Sadece sınıflarda, yemekhanede ve her bir yatakhane girişinde birer soba yakılıyordu. Kışın çok soğuk olduğundan seksen kişilik parasız yatılı yataxhanesinin girişinde yanan sobaya kalabalıktan yaklaşabilirsek öyle biraz ısınarak doğru buz gibi yatağımıza koşuyorduk. Sabah altıda gece bekçisinin copuyla tahta dolaplara vurarak kalkmamız gerektiğini haber veren gürültüyle uyanıyor sıcak yatağımızdan kalkmak istemememize rağmen altı otuzda başlayacak sabah etüdünü kaçırmamamız gerektiğinin bilincinde hemen yataklarımızdan fırlıyorduk.

Öğretmenlerimiz genellikle idealistti ve bizim iyi yetişmemiz için ellerinden geleni yapıyorlardı, bizlerde okuyup iyi birer vatandaş ve meslek sahibi olabilmek için elimizden geleni yapıyorduk. Benim havacılık sevdam bitmemişti, hatta okulun havacılık kolu başkanlığı model uçak yapma ve havacılıkla ilgili her türlü etkinliğe katılma gibi uğraşlarım devam ediyordu. Liseyi bitirince Hava Harp Okulu imtihanlarına girme düşüncem ve iyi bir pilot olma hayalim hep ön plandaydı.

Ancak, lise son sınıfta iken şartlar değişti. Benden beş altı yaş büyük Hereke’li bir komşumuz teğmen rütbesiyle Hava Harp Okulu’ndan mezun olmuş ancak askerlikte aradığını bulamamış hayal kırıklığına uğrayarak istifa etmişti.

Onun tavsiyesi ile işin içine askerlik girdiği için istemeyerek olsa da bu sevdadan vazgeçtim, yıllar sonra en küçük kardeşim de benim yolumu takip ederek o yıllarda yoğun terör olayları ve üniversitelerdeki karışık durumlardan dolayı Deniz Harp okulunu tercih etmiş deniz subayı olarak göreve başlamış, sonra da İzmit’teki Cengiz Topel hava üssünde deniz karakol uçaklarını uçuran pilot olmuştu, yüzbaşı rütbesinde iken emekli olmuş, benim gerçekleştiremediğim hayalimi o gerçekleştirmiş neredeyse otuz yıldır Türk Hava yollarının uçaklarında kaptan pilot olarak halen uçmaya devam ediyor.

Okulda benden iki sınıf üst olan birlikte yatılı olarak okuduğumuz Eskişehirli İbrahim Çelen Yüksek Denizcilik Okulu'nun resmi üniformasıyla okulu ziyaret ediyor ve Yüksek Denizcilik Okulu'nu öve öve bitiremiyor. Sanki gönüllü reklamını yapıyor, okulun yatılı olması her türlü ihtiyacın okul tarafından karşılanması, okulu bitirince yüksek ücret alabileceğimiz güzel bir meslek sunması, spor yapma olanakları gibi avantajlarıyla en azından beni ve bazı arkadaşlarımı cezbediyordu.



YÜKSEK DENİZCİLİK OKULU

Ben de zaten mühendislik okumayı istiyor başta doktorluk olmak üzere diğer mesleklerle pek ilgi duymuyordum. Zaten tıp okuyacak maddi durumum da yoktu. Son sınıfta öğretmenlerimizin de büyük desteğiyle bizim için çok önemli olan o yıllarda sadece birkaç büyük ilde yapılan üniversite giriş sınavına çok iyi hazırlanmıştık, sınav haziran ayının son günlerinde bir pazar günü yapılacaktı ben de doğal olarak sınav yeri olarak İstanbul'u seçmiştim.

Lise bitip de eve döndüğümde hemen İzmit'te Atan kardeşlerin kamyon ve tır taşımacılığı yapan ofisinde çalışmaya başlamıştım. İmtihandan önceki Cumartesi günü işe gitmiş, öğlene doğru patron Çetin Atan'a "Abi benim yarın üniversite sınavım var biraz erken çıkıp İstanbul'a gidip imtihana gireceğim okulu görmem ve hazırlık yapmam lazım" deyince bana şaşkınlıkla bakarak "Niye daha önce söylemedin keşke bir hafta önce söyleseydin en azından ders çalışırdın. Ne zaman istersen çıkabilirsin" dedi ve ben de "yeteri kadar çalıştığımı" söyledim bana "sınavda başarılar" diledi.

İlk trenle İzmit'ten Haydarpaşa'ya geldim yürüyerek sınava gireceğim Kadıköy'deki Özel Marmara Kolejini buldum, ilk etabı tamamlamıştım, ikinci iş kalabileceğim okula yakın uygun bir otel bulabilmeyi ama ne yazık ki bütün oteller dolmuş. Bir kişilik yer bile kalmamıştı hatta bazılarında yalvarıyor, yarın imtihanım var salonda veya bir yerde kıvrılır yatarım üstelik otel parasını da veririm diyordum. Belki de denetimlerden korktukları için hiç biri bu isteğime olumlu yanıt vermiyorlardı, iki seçenek vardı birincisi ya trene atlayıp Hereke'ye dönüp kendi yatağında geceyi geçirmek, ertesi sabah Ankara'dan gelen sabah yedide Hereke'de olan Anadolu ekspresi ile tekrar İstanbul'a gelmekti. Ancak bu tren zaman zaman gecikiyor. Eğer böyle bir durumla karşılaşırsam sınavı kaçırma ihtimali olacaktı, ikinci seçeneğim Kadıköy'de bir park bankında uzanarak geceleme idi nasıl olsa hava güzeldi. Üşümezdim sanıyorum, ancak onun da başka tehlikeleri vardı, sarhoşlar, uyuşturucu bağımlıları gibi insanlar rahatsız edebilirdi.

Böyle karamsar ve ümitsiz bir şekilde bankta oturmuş kara kara düşünürken aklıma Hereke'den candan komşumuz olan evlenerek Selimiye'ye yerleşmiş Fatma Abla ile eşi Kaya Abi geldi, yıllar önce yaz tatilinde Edirne'ye giderken bir kez evlerine uğrayıp Sirkeci'den kalkacak tren saatini beklediğimizi hatırladım, evlerini bulabileceğimden emin değildim, yürüyerek Selimiye'ye geldim kafamda yer eden şekliyle bu sokak mıydı yoksa şurası mıydı diyerek apartmanların kapı zillerine bakmaya başladım, sanırım dördüncü apartmanda aradığımı bulmuştum, zilde Kaya Açıkbaş yazıyordu, umutla zile bastım, evde olmayabilirlerdi, veya zil bozuk olabilirdi, bana sanki çok uzun bir zaman gibi gelen saniyeler sonra dış kapı açıldı. İçeri girdim iki kat yukarı çıktım karşımda Fatma Abla duruyordu, biraz da sıkılarak durumu anlattım içtenlikle beni buyur etti hatta o sırada üniversite talebesi olan kardeşi için Yusuf abin birazdan gelir yarın da sınav yerine beraber gidersiniz deyince dünyalar benim olmuştu.

Moral bulmuş mutlu bir gece geçirmiş, ertesi sabah Fatma Abla'nın hazırladığı enfes kahvaltı ile morali tavan yapmış bir halde sınava gireceğim okula Yusuf Abi ile beraber gittik.

Sınav güzel geçmiş ben yine İzmit'teki işime geri dönmüştüm, sınav sonuçlarını beklemekten başka yapacak bir şey yoktu, yanılmıyorsam sınav sonuçları Ağustos ayı sonlarında açıklanmıştı. Ben 1972 yılında dershanede takviye ders ya da özel hocalardan ders almadan girdiğim bu sınavda 409 puan alarak Türkiye'de ilk beşyüz öğrenci arasına girmiş istediğim bütün okullara kayıt yaptırmaya hak kazanmıştım.

Kayıtlar açılınca ilk durağım Yüksek Denizcilik Okulu olmuştu Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği bölümüne ön kayıt yaptırmıştım, bu arada ne olur ne olmaz diyerek belki sağlık sorunu ya da başka engel çıkabilir düşüncesiyle İstanbul Teknik Üniversitesi Makine Mühendisliği bölümüne de ön kayıt yaptırmıştım.

Sağlık kontrolü ve diğer engelleri de aşarak Yüksek Denizcilik Okuluna birincilikle kesin kaydımı yaptırarak profesyonel olarak denizciliğe ilk adımımı atmıştım.

Okul Bilecik Ertuğrul Gazi Lisesinden sonra bana saray gibi gelmişti, konumu, spor olanakları, öğretim kadrosu, arkadaşlık kavramları ve diğer birçok şey beklentilerimin üzerinde çok iyi idi.



Güzel bir birinci sınıf eğitiminden sonra yazın zorunlu yapılan tersane stajı için benim şansına İstinye Tersanesi çıkmıştı, ulaşım kolaydı bir belediye otobüsü ile okulun önünden yirmi dakikada tersaneye ulaşılabilirdi, burada model hane, dökümhane, makine atölyesi, boru atölyesi, elektrik atölyesi gibi bölümlerde bizzat çalışarak mesleği öğrenmeye başlıyorduk, havuzlanmak için gelen gemiler arasında Çoruh Gemisi'ni hatırlıyorum, saç değişimi için uzun bir süre tersanede kaldı bizim de boş zamanlarımızda buluşma mekanımız oldu.

İkinci sınıfı bitirip yaz stajı için Hamit Naci okul gemisi ile Karadeniz ve Marmara'nın çeşitli limanlarını kapsayan pistonlu buhar makinesi stajımı, daha sonra buhar türbinli makine stajımı da Marmara Yolcu Gemisi'nde yaparak tamamlamış oldum.

Stajım bittikten sonra İş insanı ve Armatör Selahattin Beyazıt'ın sahibi olduğu Payas tankerinde çalışma amaçlı staj başvurusunda bulundum ve kabul edildim. Stajyerlere yağcı maaşı veriyorlar ve sigorta yapıyorlardı, benimle beraber benden bir sınıf büyük olan Cemil Gücüyener de stajyer olarak gemide bulunuyordu. Hem mesleği öğrenme aşamasında önemli bir aşama, hem de benim için o zamanlar önemli bir meblağ sayılabilecek para da kazanıyordum.

Genellikle Payas'tan yüklediğimiz ham petrolü Mersin Ataş rafinerisine ya da Körfezde bulunan İpraşa (Sonradan Tüpraş) getiriyorduk. Yükleme limanlarımız bazen Suriye'nin Banyas ya da Lübnan'ın Sayda şehirleri oluyordu.

Üçüncü sınıftan dördüncü sınıfa geçtiğimiz yaz açık deniz stajımızı Japonya'da okul gemisi olarak inşa ettirilmiş Namık Kemal gemisi ile Kontinant(Avrupa) seferi yaparak tamamladık, Bandırma'dan başlayan yolculuğumuz Rotterdam, Bremen ve Hamburg limanları uğraklı İzmir dönüş limanlı olarak bir buçuk ay kadar sürmüştü,

Hamburg'daki Deniz Nakliyat acentesi jest yaparak güzel bir teknede biz stajyerler için aperatif yemekli içecekli Elbe Nehri üzerinde bulunan bu şehirde şehir ve liman turu düzenlemiş güzel vakit geçirmiştik.

Bu gemide unutamadığım anım, Hamburg'dan hareket eder etmez başlayan diş ağrısı. Geçmek bilmiyor, ilk günlerde alınan ilaçlar fayda etse de dört beş gün sonra onlar da fayda etmez olmuştu. Tavsiye üzerine viski içiyor bir süre ağzımda gargara yapar gibi tutuyor sonra içiyordum. Nispeten işe yarıyordu bu sefer de alkol bağımlısı olmaktan korkar olmuşum, İzmir'e varıp ta demirler demirlemez acil bir hasta gibi servis botu ile karaya çıkmış ve bir doktor muayenehanesinin koltuğunda yerimi almıştım, tabii dişim çekilince rahatlamıştım.

Kasım ayı gelip te son sınıfa başlayınca dersler de ağırlaşmış daha çok çalışmamız gerekmişti, olsun mesleğe atılmamıza bir seneden az kalmıştı. Öğrenim hayatı bitecek meslek hayatı başlayacaktı ve para kazanıp kendimize uygun yolu çizebilecektik.

İkinci dönemde güzel bir teklif almıştım, Akdeniz seferleri yapan Singapur bayraklı Job isimli 3000 tonluk bir gemide İstanbul uğraklarında Baş Mühendisin yerine nöbet tutacaktım. Karşılığında bir öğrenci için ciddi bir para sayılabilecek günlük ücret alacaktım, ücreti Baş Mühendis kendi cebinden ödeyecekti. Okulda devam mecburiyeti vardı ama devamsızlık kotasını doldurmayacak kadar süreler söz konusuydu, zaten Baş Mühendis'te İstanbulda yaşadığından gündüzleri genellikle gemide oluyor akşamüstü yada akşam evine gidiyordu. Eğer önemli bir dersim ya da imtihanım varsa o gün gemiye geç geliyor veya gemideysem sabah erken çıkıp imtihana ya da derse yetişebiliyordum.

Gemi İstanbul uğraklarında üç beş gün kalıyor, ya Haydarpaşa'ya ya da Salıpazarı rıhtımına yanaşıyordu bazen Beşiktaş açığında boğazda demirlediğimiz de oluyordu. Geminin tüm personeli yedi kişiydi ve bu gemi o yıllarda makine dairesinde vardiya tutulmayan ilk otomatik gemilerden biriydi. Ders kitaplarımı yanıma alıyor bir yandan da derslerime çalışabiliyordum.

Dönem sonu gelipte Haziran bitirme imtihanları başlayınca hepimiz gerilmiş imtihanlardan başarılı sonuçlar alabilmek için var gücümüzle çalışıyorduk. Bazı sıkıntılar yaşamamıza rağmen otuz iki kişi olarak başladığımız bu okulda otuz bir kişi olarak mezun olduk.

Diploma merasimi okulun bahçesinde yapılmış ben diplomamı spor hocamız Ruhi Sarialp'in elinden almıştım ne de olsa onun has öğrencilerinden biri olmuş bir dönem de okulun spor kulübü başkanlığını da yapmıştım, tabii şapka fırlatıp beyaz üniformalarımızla boğazın serin sularına atılmamızla merasim sona ermişti.



DİPLOMAMI RUHİ SARIALP HOCAMDAN ALIYORUM



DİPLOMADAN SONRA DENİZE ATMA TÖRENİ

Ulaştırma bakanlığı bursu ile öğrenim gördüğüm için Türk bayraklı gemileri olan özel sektör veya kargo, petrol taşımacılığı yapan gemileri olan D.B. Deniz Nakliyat veya yolcu taşımacılığı yapan yolcu gemileri olan Denizyolları gibi devlet iştirakli şirketlerin gemilerinde çalışabilirdim. Benim de tercihim birçok arkadaşım gibi D.B. Deniz Nakliyat olmuştu. Sağlık kontrollerini tamamlayıp liman cüzdanımı da aldıktan sonra gemiye çıkmaya hazırdım.

Temmuz ayı ortalarında işlemlerimi tamamlayıp gemi ordinomu almaya gittiğimde filonun en küçük gemilerinden biri olan koster diye tabir edilen 1000 tonluk Malazgirt gemisine 3.Mühendis olarak atanmıştım. Gemi Salı pazarındaki tahliyeyi müteakip Romanya'nın Köstence Limanı'na petrol borusu yüklemek üzere hareket edecekti. Bu gemi 1959 yılında İtalya'da kardeşi Kosova ile beraber inşa edilmiş o tarihten beri her ikisi de Akdeniz ve Karadeniz limanları arasında sefer yapıyordu, Kaptan Yılmaz Gürbüz(Çorumlu) 2. Kaptan Sulhi Eröktem 3. Kaptan Pratikten yetişme Ali Kaptan, telsiz zabiti Akın Bey, Baş Müh. Bahriyeden ayrılma Mesut bey, 2. Makinist tipik Karadenizli Ahmet bey idi. Salı pazarı kalkışımızı müteakip İstanbul boğazını geçmiş sonra da kısa bir yolculuktan sonra Köstence önlerinde demirlemiştik, demirde beklememiz umduğumuzdan fazla on gün kadar sürdü, yanaştıktan sonra da yüklememiz bir hafta kadar sürdü, ne var ki komünist rejim ile yönetilen Romanya'da bizim için hayat güzel ve eğlenceliydi, karaborsada bozdurduğumuz dövizlerle istediğimiz gibi yiyip içiyor, eğlenebiliyorduk.

Köstence'den yüklediğimiz petrol borularını Kdz. Ereğliye boşalttıktan sonra boş olarak İstanbul'a hareket ettik. Haydarpaşa, İzmir, Mersin, Magosa ve Antalya'dan yüklediğimiz çeşitli yükler ile Libya'nın Tripoli limanına doğru hareket ettik. Yılmaz Abi poker oynamasını çok seviyor ama bir türlü kareyi tamamlayamıyorduk. Çünkü 2. Makinist Ahmet bey benim katılmamdan önceki seferde oldukça ciddi para kaybetmiş oynamak istemiyordu. Kaptanın ısrarlarına dayanamayarak ve kendisi de oyun oynama isteğine karşı koyamayarak bazen gemi salonunda bazen kaptan kamarası salonunda akşamları poker oyunlarına devam edebildik.

Tripoli kalkışında pilot hazır olmamıza rağmen bizi ertesi güne erteledi. Böyle güzel bir hava bulamam endişesiyle Yılmaz Kaptan'ın ısrarlı kalkış talebine pilot olumsuz yanıt verince pilotsuz ve römorkörsüz kalkmaya karar verdi. Son kış halatı bir gemici alarak gemiye atladı ve hareket ettik. Liman içinde seyir halindeyken römorkör ve pilot botunun yolumuzu kesmek istemesine rağmen limandan çıkarak İtalya'nın Cenova limanına doğru yola koyulduk.

Cenova ve Savona limanlarından sonra İzmir'e doğru seyre başladık, gece Stromboli adasının yakınından geçerken Stromboli yanardağının zaman zaman alev püskürttüğünü görebildik. Bir rivayete göre İtalyanlar bu dağın tepesinde saman yakıyor ve adalarının turistik açıdan gündemde kalmasını sağlıyorlarmış.



MALAZGİRT KOSTERİ

Messina boğazını geçmiş Reggio Calabria önlerinde sahile yakın seyrederken sancak tarafından büyükçe bir Yunan gemisi bizi geçerek önümüzde çaprazlamasına yol kesti ve önümüzü kapattı. 2. Kaptan Sulhi Abi tereddüt yaşarken kamarasından durumu gören Yılmaz Abi hemen köprü üstüne gelerek biraz sinirli bir vaziyette 2. Kaptana "yol kesme rotanı da değiştirme böyle devam et" dedi önümüzdeki yol kesmiş Yunan gemisine doğru tam yol gidiyorduk. Baktılar ki kararlıyız gemilerine yol verip uzaklaşıp gittiler, Kıbrıs barış harekâtının üzerinden iki yıl geçmesine rağmen Yunanlılar bu durumu kabullenemiyor bazen böyle tansiyonu yükselten olaylar oluyordu.

Bir kaç gün sonra İzmir'e varmış ve yanaşmış tahliye başlamıştık. İki gün sonra birisi elinde atanma ordinosu ile gemiye geldi meğer Mithat Paşa Gemisi'nde 4. Mühendis imiş ben o gemiye onun yerine o da benim yerime bu gemiye gelmişti ve ben valizimi toplayıp demirde bekleyen Mithat Paşa gemisine katıldım.

Malazgirt gemisinden sonra Mithat Paşa gemisi benim için çok daha iyi idi, herhalde Makine enspektörü Nevzat Ağabey (Dinçmen) de bu çocuğun bu küçük gemide çektikleri yeter diye düşünüp daha modern daha güzel bir gemiye vereyim diye düşünmüştü. Neredeyse üç buçuk ayım bu gemide geçmişti.

Üstelik bu gemide 3. Mühendis ortaokul, lise ve Denizcilik okulunu yatılı olarak birlikte okuduğumuz arkadaşım Ömer Tan vardı, bu da böyle bir gemide olmamı bir kat daha mutlandırıyor motive ediyordu.

Kadromuz da güzeldi, Kaptan Güven Sükan, 2. Kaptan Akın Özkaya, 3. Kaptan Mustafa Şaban Elmas, 4. Kaptan pratikten yetişme Mustafa kaptan, telsiz zabiti uzun saçlı Fahir, Baş Mühendis Erdinç Özgür, 2. Mühendis Salih Parlar, 3. Mühendis Ömer Tan, 4. Mühendis ben ve elektrik zabiti Merih Işın idi.

Müteakip seferlerimiz Mersin, Magosa ve oradan kontinanta çıkacaktık. Magosadan nerdeyse tüm ambarlara narenciye yükleyip kasım ayının ortalarında Rotterdam'a doğru yola çıktık. Ancak hava bozmuş daha Kıbrıs adasını geçer geçmez şiddetli fırtınalara maruz kalıp sallanmaya başlamıştık, rotamız Girit adasının kuzeyi olmasına rağmen saçak altı olur düşüncesiyle Girit'in güneyine çevrilmiş buna rağmen fırtınalardan kurtulamamıştık. Bu yüzden Girit'in güneyinde bulunan Gavdhos Adasına demirlemiş üç gün burada fırtınanın biraz dinmesini beklemiştik.



MİTHAT PAŞA GEMİSİ

Fırtına biraz diner gibi olduktan sonra yola çıkmış yine sallan yuvarlan Cebeli Tarık boğazını geçmiş tam Papazın fenerini bordaladıktan sonra kafadan gelen şiddetli fırtınalara yakalanmıştık. Yine kuvvetli baş kış zaman zaman yalpalarla yoldan iyice düşmüş neredeyse yerimizde sayıyorduk, gece sancak tarafımızda çakan deniz fenerini öbür gün gece de aynı yerde görüyorduk sanki böyle böyle Vigo'ya kadar gelebildik. Orada da üç gün demirde kalarak havanın dinmesini bekledik. Bayağı uzun süren meşakkatli bir yolculuktan sonra Rotterdam'a vardık ve tahliye başladı. Buradaki tahliemiz sürekli yağın yağmurlar nedeniyle biraz uzun sürdü ama tahliye tamamlayarak İngiltere'nin Heysham limanına doğru yine fırtınalı bir havada yola çıktık. Bu seferde yediğim uzun süreli ve şiddetli fırtınaları bundan sonraki denizcilik hayatımda hiç bir gemide yaşamamıştım.

Heysham İngiltere'nin kuzeybatısında küçük bir limandı. Otobüs ile veya taksi ile yakındaki Sayfiye Kasabası Morecambe'e gidiyor. Burada bulunan pub ve diskolarda güzel vakit geçiriyorduk. Sanki yediğimiz onca denizlerden sonra burada olmak bizim için bir ödül olmuştu, burada da yağın yağmurlar yüzünden yükleme işlemleri aksıyor limanda kalışımız uzuyordu ama bizim için sorun yoktu. En kötü liman bile en iyi denizden daha iyiydi. Noel tatili de yaklaşıyordu, eğer Noel tatilini burada geçirirsek çalışma olmayacağı için limanda kalışımız dört beş gün daha uzayacaktı ancak Noel tatiline bir gün kala kalktık ve Türkiye'ye doğru yol almaya başladık. Akdeniz'e girdikten sonra şirketten gelen bir emirle İtalya'nın Napoli şehrine doğru rotayı çevirdik. Az bir yük alacaktık, 31 Aralık sabahı Napoliye vardık ve yanaştık ben de Ömer'le beraber biraz şehri gezelim biraz da alışveriş yaparız diyerek dışarı çıktık. Akşam saatlerinde gemiye döndük, gece on sularında bizi kaldırdılar ve yılbaşı gecesini gemide geçirerek Türkiye'ye doğru seyrimize devam ettik.

İstanbul varışımızda Ömer evlenmek üzere istemeyerek te olsa gemiden ayrıldı, yerine yine Sınıf arkadaşım Şehrali Kömürcü atandı, gemi Haydarpaşa rıhtımında uzun süre kaldı ben de Ömer'in nikâhına böylece katılabildim.

Haydarpaşadan kalkıp kalan yükleri tahliye etmek üzere Derince'ye doğru sabah saatlerinde hareket ettik, bu arada bizimle sefere katılan ikinci sınıfta okuyan makine stajyerleri Bülent Özkan ve Cevat Kerim Kalpakoğlu bana makinenin hazırlanmasında ve manevralarda yardımcı olmuşlardı gemide makine zabiti bir tek ben vardım zaten Baş Mühendis te aşağıya pek inmezdi, öğlene doğru bir kahve içmek için yukarı çıktığımda stajyerlerden biri telaşla koşarak yanıma geldi ve makine dairesini sis bastığını söyledi koşarak aşağıya indim, makine tam yol çalışıyordu ama bir gariplik vardı, köprü üstüne telefon açarak durmamız gerektiğini bildirdim, bir kaç dakika sonra emniyetli bir şekilde makineyi stop ettik, hemen torna çarkı bağlayarak endikeyter musluklarını açarak makineyi torna çark etmeye başladım, Beş silindirli ana makinenin 4 numaralı silindirin endikeyter musluğundan yağ fışkırınca torna çarkı stop ettik, teşhis bu silindire ait pistonun çatlamış olabileceğiydi, şirkete bildirildi bu arada Dilovası önlerinde İzmit Körfezi'nin ortasında hareketsiz kalmıştık, sonra rüzgarın etkisiyle gemi Dilovası yönünde sürüklenmiş uygun derinliğe ulaştınca da demir atılmıştı.

Ertesi gün gelen Deniz Nakliyat tamir ekibi pistonu çekmiş piston kafasının karpuz gibi çatladığını fark etmiştik ancak piston bir önceki overolde ters takılmıştı, yani piston yağ giriş tarafı çıkış, yağ çıkış tarafı da giriş olmuş zaman içinde bu pistonda yeterli soğutma sağlanamadığı için ısıl gerilmelere maruz kalmış ve neticede dayanamamış ve çatlamış ekip yedek pistonu yerleştirirken özellikle buna dikkat ettim, bir günlük gecikmeyle Derince limanına salimen yanaştık. Derince tahliyesi sonrasında bu kez fındık yüklemek üzere Karadeniz limanlarına doğru hareket ettik sırasıyla Samsun, Ordu, Giresun ve Trabzon limanlarından yüklediğimiz fındıkları Almanya'nın Bremen ve Hamburg limanlarına götürmek üzere yine fırtınalarla boğuşarak uzunca bir yol kat ettik.

Ben bir denizcinin denizde çalışırken hiç ihtiyaç duymayacağı araba sevdasına tutulmuş sefer sonunda biriktirdiğim parayla ikinci el bir araba alma düşüncesine kapılmıştım. Çocukluğumda ve ilk gençlik çağlarımda hep bir bisikletim olsun istemiştım ama böyle bir şeyin olması neredeyse imkânsızdı ve içimde hep bir ukde olarak kalmıştı, ailemin bana

Bisiklet alabilecek maddi gücü olmadığı gibi yaz tatillerinde çalışarak kazandığım paralarla da öncelik sırasına göre bisiklet alabilecek maddi güce hiç bir zaman ulaşmamıştım. Hatta şöyle meşhur bir hikâye vardır, babam bana bütün derslerimden pekiyi alarak sınıfı geçersen bisiklet alacağına söz vermişti ama ben babamın bisiklet alacak parası olmadığını bildiğimden bazı derslerimden iyi alıyordum diye, tabii bana böyle bir vaatte de bulunulmamıştı. İkinci el bir araba almanın yolu arabasını satan ya bir tanıdık ya tanıdığın tanıdığı ya da İstanbul'da bolca bulunan ikinci el oto satış galerilerinden birinden almaktı.

Ben de sefer dönüşünde tanıdığın tanıdığı olan Pendikli Feramuz beyin Murat 124 marka mavi renkli arabasına talip olmuşum, Mart ayında arabanın fiyatı 45000 TL idi ama ben gerekli parayı henüz biriktirememiştim. Bir sefer sonrası parayı biriktiriyordum ama arabanın fiyatı 60000 TL oluyordu, haydi bir sefer daha yapayım diyordum ama fiyatlar her sefer yükseliyordu. Ağustos ayında izine ayrıldığımda Feramuz beyin arabası hala satılmamış ama fiyatı da 90000 TL olmuştu. Nasıl olsa izindeydim vaktim boldu, Üsküdar'daki oto galerilerinde istediğim gibi fiyatı bana uyan araba arayışına girdim, kaporta tamiri görmüş düzgün bir arabayı beğendim, sahibine arabayı Balmumcu'da bir tanıdığın tamirhanesine götürüp onlarında kontrol etmesini eğer arabayı almaktan vaz geçersen köprü geçiş ücretini ve benzin masraflarını karşılayacağımı söyledim. Kabul etti ve birlikte dayımın bacanağının ortağı olduğu tamirhaneye gittik. Kendisine durumu anlattım, arabayı incelemeye başladı, satıcı olan kişi kafasını çevirdiğinde dayımın bacanağı bana hareketleriyle arabayı almamamı işaret ediyordu, incelemenin sonunda satıcıya arabayı almayacağımı söyleyerek köprü geçiş ve benzin paralarını ödeyerek biraz hayal kırıklığı yaşayan ve biraz bozulan adamı gönderdim. Dayımın bacanağı bana dönerek madem araba almak istiyorsun niye bize haber vermedin dedi, bende geçen zamanlarda denizde çalıştığımdan pek vaktimin olmadığını söyledim, sonra bana dönüp karşıda duran mavi renkli Murat 124 arabayı göstererek bu komşumuz bir esnafın arabası ve satılık, bakımlarını biz yaptık kaportada oluşan bir kaç paslanma ve çürümeden başka diğer aksamı iyi istersen pazarlık yapıp sana bu arabayı alalım dedi. Pazarlıklar sonucu 84000 TL ye arabayı alabilmiştik.

Bu araba ile yaz mevsimi geçmiş olmasına rağmen üç arkadaş Ayvalık, Bergama, İzmir, Kuşadası ve Bodrum'u kapsayan on günlük bir gezi ve tatil yaptık. Aslında niyetimiz Alanya'ya kadar gitmekti ama o günlerde benzine aşırı miktarlarda gelen zam bütçemizi sarsmış erken dönmek zorunda kalmıştık.

Mithat Paşa gemisi ile toplamda beş kontinant bir Akdeniz seferi yapmış on ayım bu gemide geçmişti, değişik tarihlerde bu gemide birlikte çalıştıklarımız 2. Mühendis bahriye emeklisi Akın Öztürk, 3. Kaptan devre arkadaşım Turgay Çehrelı, 3. Mühendis Vahit Bayraktar, telsiz zabiti Mehmet(Topal) bey hatırladıklarım.

Ekim ayının başlarında izini tamamlayıp şirkete gittiğimde beni Erdemir gemisine 3. Mühendis olarak atadılar. Kumkapı'da gemiye katıldıktan sonra Amerika'ya doğru kömür yüklemek üzere boş kalktık. Bu gemi 26000 dwtlik dökmece diye tabir edilen İspanya'da 1972 yılında inşa edilmiş görece yeni ancak ana makinesi ve diğer yardımcıları sorunlu, yaşam mahalli güzel bir gemiydi.

Geminin sürati de fazla değildi on on bir knot hız yapabiliyordu ve önümüzdeki uzun yol nedense gözümde büyüyordu, neyse ki dört gün sonra Sicilya ile Tunus arasında seyrederken şirket emri ile sefer değişmiş Cezayir Annaba'dan fosfat yükleyip Belçika Anvers'e götürecektik oradan da torbalı gübre yükleyip Bandırma'ya getirecektik. Bu sefer değişikliğine ben dahil herkes memnun olmuştu.

Gemi kadrosu Kaptan Doğan Pekman, ikinci kaptan Sait Otarcı, üçüncü kaptan devre arkadaşım Halil İbrahim Coşkuner, Baş Mühendis Münir(Sarhoş) bey, ikinci mühendis Hüseyin Ölmez, üçüncü mühendis ben ve dördüncü mühendis benden bir devre sonra Halil İbrahim Çiftçioğlu idi.



ERDEMİR GEMİSİ

Annaba'da yüklemeyi kısa sürede tamamlamış üç gün sonra yola çıkmıştık. Cebeli Tarık boğazını geçip kuzey rotasına dönünce hava sertlemiş sallanmaya başlamıştık. Biscay körfezine girdiğimizde hava şartları daha da kötüleşmiş ana makineden de gacırtılı gucirtulu sesler de gelmeye başlamıştı. Makine performansı biraz düşmüştü ama herhangi bir arıza belirtisi yoktu ve bu şekilde yola devam edilmesine karar verildi.

Bu şekilde iyice artan gacurtu gucirtu ile Anvers'e girmiş ve tahliye yapacağımız rıhtıma yanaşmıştık. Sabah yaptığımız kontrol ve incelemelerde üç silindire ait yakıt kemlerinin ezilerek aşırı şekilde aşındığını tesbit ettik. Gemide bulunan yedeklerle değiştirmeye başladık, birinci gün akşam geç saatlere kadar çalışarak bir kem değiştirebildik. ikinci gün iki kemi de yerine takmış son ayarları yapıyorduk yine akşam olmuş işi tamamlama aşamasına gelmiştik. Kafamdan şu işi de tamamlar sonra çıkar düşümü alıp giyinip dışarıda meşhur Anvers pub ve diskolarında biraz eğleniriz diye geçiyordu. Ana makinenin kemşaftı kaymalı kemşaft olduğundan ileri ve geri pozisyonlarını kontrol edebilmek ve ayarlamak için torna çarkı sık sık devreye alıp çıkarmak gerekiyordu. Yine böyle bir durumda torna çarkı devreye almak için aşağıya inmiş dikey elektrik motorunun şaftının üzerine bir buçuk metrelik takribi on santimetre çapındaki çelik kolu takmış eğilerek torna çark motorunun dişlisini volan dişlisine geçirmek için uğraşıyordum. Kafamı kaldırıp ta baktığımda yağcı Ziya'nın torna çark motorunun kontrol kutusunun önünde çalıştırmak için bana baktığını ve o anda düğmeye bastığını gördüm. Motor dönmüş kol bana çarparak geriye doğru panyol saclarının üzerine fırlatıp atmıştı. Sanki her tarafımdan kanlar boşalmıştı ama kendimdeydim ve o sırada makine dairesindeki bağırış çağırışlarla beni yukarı taşıdılar. Bu arada sağ kolumu göremiyordum, kopmuş muydu acaba, kısa bir zaman sonra ambulans geldi ve gerekli ilk yardımı yaptıktan sonra beni hemen hastaneye götürdüler, beni yatırdıkları masa gibi bir yatakta iki erkek doktor yaralarımı pansuman yapıyor birisi yağ yakıt ve kana bulanmış iş giysilerimi kesiyor.

Kendi aralarında Fransızca konuşuyorlardı, birisi fazla çitkırıldım diyor herhalde yüzünü buruşturarak burnunu tutarak kokudan rahatsız olmuş olacak ki mazout(mazot) diyordu. Ana makine Almanya lisansı ile İspanya'da yapılmış MAN KZ70/120 tipinde bir dizel makineydi aynı makinelerin Almanya yapımı versiyonları nehir sınıfı gemilerde vardır ve Almanlar torna çark motorunun üzerindeki kol geçirilecek yere küçük bir kapak koymuşlar ve kapağa temas eden mikrosviç te ekleyerek kapak çıkarıldığında kol takılsa bile torna çark motorunun çalışmasını engelleyecek ve olası kazaların önüne geçilebilecekti. Böyle basit bir emniyet düzeneği olması gerekirken, nedense İspanyollar bunu esirgemiş ve bu kaza başıma gelmişti.

Belki de şanslıydım eğer yağcı bir saniye önce ben eğilmiş vaziyette iken çalıştırmış olsaydı kol kafama çarpacak muhtemelen kafam karpuz gibi dağılacak kesin ölmüş olacaktım. Vücudumda çarpma ve sürtünmelerden oluşan yaralardan ve sağ kolumun kırılmasından başka ağır bir hasarım yoktu. Ertesi gün beni ameliyata aldılar ve ameliyat sonrasında ortopedi hastalarının yattığı daire şeklinde yirmi otuz hastanın yattığı bir koğuşa yatırdılar. Koluma omuzdan dirseğe kadar uzanan Küşner (Küntschner) çivisi takmışlar sadece omuzumda dikiş izleri görünüyordu.

Bir anda orada yatan en genç hastalardan biri olarak popüler olmuşum. Herkes başıma gelenleri merak edip yarı İngilizce yarı Fransızca sorular soruyordu, beni ameliyat eden beyaz saçlı ellili yaşlarında uzun boylu babacan doktor neredeyse her sabah koğuşa gelerek hastalarıyla ilgileniyor bana sıra geldiğinde Atatürk Atatürk bugün nasılsın diye hatırıma soruyordu belli ki o da Atatürk hayranı bir Belçikalıydı.

Sonraki günlerde gemideki herkes ziyaretime geliyor moralimi yüksek tutmaya çalışıyorlardı. Devre arkadaşım Halil İbrahim Coşkun neredeyse gün aşırı elinde çiçeklerle ziyaretime geliyor hasbıhal ediyorduk. Onun gelmesinden tabii ki çok memnun oluyordum ama bu soğuk ve yağmurlu havalarda başka şekilde vakit geçirebilecekken onca yol tepip beni ziyarete gelmesi biraz da beni üzüyor ona teşekkür ederek iyi olduğumu zahmetlere girerek bu kadar sık ziyaretime gelmemesini söylüyordum ama o da içtenlikle bundan mutlu olduğunu söylüyordu. Duygusal ve platonik bir bağ kurduğum ben yaşlardaki güzel hemşirenin nöbetini bekliyor saçlarımı ve sakalımı onun yıkamasını vücudumu sabunlu bezlerle ve hijyenik malzemelerle silmesini ondan başkasının yapmasını istemiyordum o da kabul ediyordu, ne yazık ki onun İngilizcesi az benim de Fransızcam zayıftı buna rağmen bazen işaretlerle de olsa iyi anlaşabiliyorduk, hatta her saçımı yıkadığında yatağıma oturuyor o da kurutma makinesi ile saçlarımı kurutuyor sonra da saçlarımı ve sakallarımı taradıktan sonra çenemden tutup kafamı diğer hastalara göstererek nasıl güzel olmuş mu diye soruyordu.

Bazı günler ziyaretime papazlar ve rahibeler geliyor ya yanlarında çikolatalar ya da değişik tatlı kurabiyeler getiriyorlardı. Muhtemelen kimsesiz hastaların ya da benim gibi yaban ellerde böyle duruma düşmüş kişileri tesbit edip moral ziyaretleri yapıyorlardı.

Bir gün yanımdaki yatağa benden de genç sarışın uzun saçlı bir genç getirdiler. Omuz hizasında bandajlar vardı ne olduğunu işaretlerle sordum o da motorsiklet ile hız yaptığını ve takla atıp köprücük kemiğini kırdığını anlattı. Ertesi gün annesi ve babası ziyaretine gelmişti anne ve babası anladığım kadarı ile hararetli bir şekilde azarlıyorlardı o da umursamaz bir şekilde elindeki motorsiklet kaskını uzandığı yatakta basketbol topu gibi çevirerek oynuyordu. Üç gün sonra giyinmiş taburcu oluyordu ona güle güle derken yarı fransızca yarı ingilizce ve işaretlerle gülerken vromm vromm diyerek motora gaz veriyormuş sonra da takla atıyormuş gibi yaptı üç beş gün sonra yine buradayım der gibiydi demek ki hala akıllanmamıştı.

Yemekler fena değildi yiyebiliyordum ama gemiden de zaman zaman sevdiğim takviye yemeklerde gelen ziyaretçiler tarafından getiriliyordu. Hastanede 1 aya yakın kaldım. Omuzumdaki dikişler alınmış diğer yaralarım da iyileşmişti. Gemi de tahliyeyi tamamlamış yükleme de yağın yağmurlar sebebiyle uzamış hala devam ediyordu. Acenta taburcu işlemlerimi tamamlayıp beni Brüksel havaalanına getirdi ama bir sorun vardı. O zamanlar zaten pasaportum yoktu. Pasaport yerine geçecek liman cüzdanım da gemide kalmıştı bu durum ne benim aklıma gelmişti ne de gemidekilerin. Belçika polisi anlayış göstererek kimlikle geçmeme izin vermiş uçağa binmişim, üç saat kadar süren yolculuktan sonra Yeşilköy(sonradan Atatürk) hava alanına inmiş pasaport polisinin önüne geldiğimde polisin ısrarla olan biteni anlatmama rağmen pasaportum olmadan geçemeyeceğimi söylemesi sonra amirine danışarak sitemli bir şekilde geçişime izin vermesi oldukça canımı sıkmıştı.

Kimsenin beni karşılayacağını beklemiyordum, zaten aileme de haber verememiştim. Sadece Deniz Nakliyat camiası ve başıma gelenleri duyan bazı arkadaşlarımla haberi vardır diye tahmin ediyordum. Ama kapıda kadim dostum sınıf arkadaşım Ali Çetin beni bekliyordu, sarıldık dertleştik o da bir kolumun koptuğu şeklinde yanlış bilgilendirilmişti ve kolumun yerinde olduğunu görünce sevinmişti. O zaman ki BOD müdürü Kemal Gürdal şoförü ile makam arabasını tahsis etmiş bizi Hereke'deki eve kadar götürmüştü, kapıyı annem açtığında kolumdaki askıyı görünce ağlayarak bayılacak gibi oldu, bir şeyim olmadığını sadece kolumda sorun olduğunu iyileşeceğini söyleyerek yatışmasını sağladım.

İki gün sonra iş göremez raporu almak için SGK Okmeydanı Hastanesine gittim, doktor raporları ve filmleri inceledikten sonra ameliyatı nerede olduğumu sordu ben de Belçika'da oldum dedim, güzel iş çıkarmışlar biz de olsa belki de kolunu kesmek zorunda kalabilirdik deyince ürpermişim. Benzer işlemleri bu kez askere gidiş erteleme için Gölcük Deniz Hastanesinde yaşadım askerliğim de böylece bir yıl ertelenmiş oldu, evde kitap okuyarak dinlenerek geçirdiğim iki ayın sonunda normal hayata geri döndüm kolumu tam kullanamasam da kendimi iyi hissediyordum.

Bu olaydan sonra o zaman ikinci kaptan olan Sait abi ile hiç karşılaşmamıştık, 1991 yılının başlarında Lloyd's Register Sörveyörü olarak çalışırken İskenderun'da yükleme yapan Cerrahgil firmasına ait C.Ereğli gemisine sörvey için gitmişim, Kaptan o idi beni hatırlayıp hatırlamadığını sordum yüzüme bakarak siman hiç yabancı değil ama çıkaramadım dedi, ben de ona ondört yıl önce Erdemir gemisinde makine dairesinde kaza geçiren üçüncü mühendisi hatırladın mı abi deyince o sen miydin şimdi hatırladım dedi ve senin durumunu görünce hemen ambulansı aradım sanki şimşek hızıyla beş dakika sonra geminin bordasındaydılar dedi ve sohbetimiz böyle devam etti, o da ben de onun son seferi olduğunu bilmiyorduk, çıktığı bu seferin dönüşünde gemisi Yemen açıklarında başka bir gemiyle çarpışarak battı, tüm personeli ve gemide bulunan eşini filikalara bindirerek salimen kurtarılmasını sağladı ama nedense kendisi gemide kalmayı tercih etti belki de ağır yaralı gemisini sahile kadar götürür baştan kara yaparım diye düşündü kimbilir? Gemisi sahile ulaşmadan açık denizde kaynayıp gitti ve cenazesine hiçbir zaman ulaşamadı. Sonsuz maviliklerde huzur içinde uyusun, ne zaman başıma gelen bu kazayı düşünsem Sait abi de aklıma gelir ve hüzünlenirim.

Belçika'daki doktor kolumdaki çivinin alınması için altı ay geçmesi gerektiğini ama tam iyileşmenin bir yıl kadar sürebileceğini söylemişti, ben bu kadar süre bekleyemeyeceğimi bir an önce çalışmak istediğimi Deniz Nakliyat'taki enspektörlere anlatmış çok ağır işler haricinde çalışabileceğimi vardiya tutabileceğimi söylemişim. Beni Anvers'e gidecek bir gemiye vermelerini istemişim, onlarda anlayış göstererek beni Keban Gemisi'ne 3. Mühendis olarak atadılar, gemi Derince'den Anvers'e gübre yüklemek için bir kaç gün sonra hareket edecekti demek ki o yıllarda Türkiye Belçika'dan ciddi bir şekilde gübre ithal ediyordu. Zaten kaza geçirmemin üzerinden beş buçuk ay geçmiş Anvers'e varınca altı aylık süreyi de tamamlamış olacaktım.

Gemi kadrosunda Kaptan Teoman Akın(Boksör), ikinci kaptan Ünal Burnaz üçüncü kaptan Amir Kayhan dördüncü kaptan Cahit Akın(Tagar), başmühendis Şerafettin Kolçak, ikinci mühendis Rahmi Kanbay, üçüncü mühendis ben, dördüncü mühendis Erol Akyıldız ve beşinci mühendis Mednan Gerçek vardı.



KEBAN GEMİSİ

Bu gemiler diğer beş kardeşi ile birlikte o zamanki yıllarda Yugoslavya'nın Hırvatistan tarafındaki Trogir, Split ve Sibenik tersanelerinde yetmişli yılların başında inşa edilmiş herbiri 12500 dwt'luk beş ambarlı gladoralı ağır donanımlı o günün teknolojik yenilikleriyle donatılmış hızlı ve güzel görünümlü gemilerdi.

Derince'den kalkmış on gün sonra Anvers'e varmış rıhtıma yanaşmıştık ve yükleme başlamıştı. Acenta beni almış ameliyat olduğum hastaneye götürmüştü beni ameliyata alıp kolumdaki çiviye çıkarmışlar ve bir hastane odasında narkozun etkisi azalırken sanki omuzumu çekiyorlar gibi düşünerek ingilizce ameliyatı hissediyordum. Canım yanıyor diye sayıklıyordum(I feel the operation, it's hurting me) ki gözlerimi açtım başımdaki hemşire ne operasyonu operasyon biteli çok oldu diyordu. O geceyi hastanede geçirdikten sonra ertesi gün gemiye dönerek görevime devam ettim. Daha önce çiviye takmak için kestikleri yeri yine aynı şekilde kesmişler ve çiviye çıkardıktan sonra da dikmişlerdi, bir hafta sonra dikiş yerleri iyileştikten sonra gemide makasla dikişler kesilerek alınmıştı.

Gemide bana ağır işler verilmiyor ama vardiyamı da aksatmıyor vardiya mühendisinin yapması gereken tüm görevleri de harfiyen yerine getiriyordum.

Anvers'te yüklememiz oniki gün kadar sürdü, yüklediğimiz torbalı gübreleri Bandırma ve Derince'ye boşalttıktan sonra Kumkapı'ya demirledik. Yaz geldiği için bundan sonraki seferimiz de Amerika olduğundan eşini çocuğunu sefere götürmek isteyen personel ve aileleriyle dolmuştu. Kaptan Natık Akçanbaş eşi ve iki çocuğu ikinci kaptan Necdet Ergel eşi ve çocuğu, üçüncü kaptan Amir Kayhan, dördüncü kaptan Cahit Akın, baş mühendis Ziya Olpak (sarı ya da sağır) ikinci mühendis Hüseyin Çakır, üçüncü mühendis ben, dördüncü mühendis Recep Türkmen ve eşi ayrıca üç kişi de güverte stajyeri olarak gemiye katıldılar.

Sonrasında İzmir'den katılan karısı Amerikalı bir biyolog olan Türkiye'de aradığını bulamamış bu yüzden Amerika'ya dönen İnşaat Mühendisi ve yine İstanbul'da katılan Sezai Metin meslektaşımız Yüksek Lisans öğretimi için Amerika'ya yolcu olarak giden diğer kişilerdi. Yani gemi olağanüstü kalabalıklaşmış yemek zamanlarında salonda neredeyse oturacak boş sandalye kalmıyordu.

İstanbul'dan hareketle önce İzmir, Antalya, Mersin ve İskenderun limanlarına uğradık çeşitli yükler aldık ama unutmadığım İskenderun'dan yüklediğimiz bin ton kadar kavrulmuş antep fıstığı içiydi. İskenderun'dan sonra ilk limanımız İtalya'nın Livorno şehriydi. Buradan Amerika için kadın ayakkabısı ve İtalyan şarapları yükledik, gemide yolcu olarak bulunanlar ve işi olmayanlar çok yakında bulunan Pisa şehrine gidip eğik Pisa kulesini ziyaret edebildiler. Ben ise gemideki yoğun işler nedeniyle bu eğik kuleyi ziyaret etme şansı bulamamıştım.

Sonraki limanımız Portekiz'in Lisbon şehri idi. Buradan da tabakalar halinde mantar yükledik ve sonra Amerika'ya doğru Atlantik okyanusuna açıldık. Kaptan fırtınalarla karşılaşmamak yolculara rahat bir deniz yolculuğu yaşamaları için normal rotamıza göre biraz daha uzun ama daha sakin olan güney rotasını tercih etti. Yani Maderia Adası'na kadar güneye inip oradan Bermuda Adası'na doğru bir rota izledi.

Baş Mühendis Ziya Olpak altmışlı yaşlarında geç evlenmiş ve geç çocuk sahibi olmuş. Tecrübeli bir denizci idi bir oğlu ve bir kızı olduğunu bu sefere sırf Amerika'da tahsil yapan oğlunu görmek için katıldığını genelde yaş ve sağlık sorunları nedeni ile yakın hatlarda sefer yapan gemilerde çalıştığını söylerdi ve bizim gibi genç meslektaşlarına daha erken yaşlarda evlenmeyi ve çocuk sahibi olmayı tavsiye etmişti.

Zaman zaman makine dairesine iner işlerin iyi bir şekilde yürüyüp yürümediğini kontrol ederdi, bir seferinde makine dairesinden çıktığında fenalaşmış üç gün hasta yatmıştı.

Mevsim yaz bir de güney enlemlerinde seyrettiğimiz için aşırı sıcakta çalışmak bizler için zorlayıcıydı. Genelde makine dairesinde üstümüz çıplak çalışıyorduk, ben kazanın bakımından sorumlu olduğumdan kazan suyunun durumunu test etmiş test sonucuna göre gerekli kimyasal ilaçları bir kovaya doldurmuş üzerine su ilave edip hotvel'e karıştırıyordum. Ancak kazanın dreyn musluklarından birini açıp, sıcak su doldurmak istediğimde buharla beraber akan sıcak su kovadaki ilaçları sıçratmış vücudum yüzüm ve kısmen gözlerim etkilenmişti. Hemen nöbetçi yağcıya haber vererek yukarı çıktım, şanslıydım. Amerikalı biyolog olan yolcu hanımefendi derhal müdahale ederek kazan için hangi tür ilaçları kullandığımı sordu ben de söyleyince hemen onları nötralize edecek anlaşılan yanında taşıdığı ilaç karışımını hazırlayarak vücudumun ve yüzümün etkilenen yerlerine sürdü ve belki de muhtemel kalıcı hasar veya izlerden korunmuş oldum. Bazen çok fazla dikkat etmeden veya düşünmeden yaptığınız bir işin ciddi sonuçları olabiliyordu, bu yüzden bu olay bana bir ders niteliğindeydi. Sakin geçen Atlantik seyrimizden sonra sırasıyla Amerika'nın doğu sahillerinde yer alan Savannah ve Charleston limanlarından sonra Norfolk Amerika'daki üçüncü limanımızdı, bir pazar sabahı erken kalkmış kahvaltımı yaptıktan sonra her pazar rutin olarak yapılan acil durum ekipmanlarını test etmek üzere önce acil durum jeneratörünü çalıştırmış sonra acil durum yangın pompasını test etmiş ve kıç taraftaki acil durum dümen sistemini çalıştırmak üzere o tarafa yöneldiğimde yelkenli bir teknenin bize yaklaştığını ve baş üstünde birinin bana doğru el salladığını fark ettim. Tekne iyice yaklaşıncı el sallayanın Sadun Boro olduğunu anladım kıçında Türk bayrağı çekili teknesiyle burada karşıma çıkmıştı. Bana seslenerek kaptanın kim olduğunu sordu ben de Natık Akçanbaş diye cevapladım. Buraya yeni geldiklerini karşıımızdaki marinaya teknelerini bağlayıp öğlen saatlerinde gemiyi ziyaret etmek istediklerini söyledi. Ben de buyrun bekleriz bu arada kaptana da haber veririm dedim ve marina yönüne doğru gittiler.

Pazar günleri Türk gemilerinde öğlen yemeklerinde genellikle kuru fasulye veya nohut pilav komposto ve turşu olur o günde kuru fasulye ve pilav vardı, öğlene doğru Sadun Boro Alman asıllı eşi Oda Boro ve yedi sekiz yaşlarındaki kızları Deniz ile gemiye geldiler. Kaptanın çocukları da hemen hemen aynı yaşıydılar. Deniz önce çekingenlik gösterse de sonra iyi arkadaş olup gemi içinde oyunlar oynamaya başladılar.

Hep beraber yemeklerimizi yemiş kahvelerimizi içmiş sohbetler ediyorduk. Sadun Boro o yıllarda çok popüler bir insan olup on, oniki yıl önce küçük bir tekne ile dünya turunu tamamlayan ilk Türk denizcisiydi. Burada bulunmalarının sebebi ikinci yarı dünya turu denebilecek Karayibler ve Amerika doğu sahilleri turu idi. Bu ziyaretten onlar da biz de çok memnun olmuştuk. Sonra ki limanımız Baltimore idi burada da biraz uzunca kaldıktan sonra kısa bir yolculuktan sonra Philadelphia limanında rıhtıma bağlandık, başmühendis'in oğlu Ahmet gemiye gelmiş babası ile hasret gideriyordu, ben makine dairesinde çalışırken kontrol odasının telefonu çaldı. Arayan baş mühendis idi beni sever ve güvenirdi oğluyla tanıştırmak için kamarasına çağırıyordu. Ben de yukarıya kamarasına çıkıp gurur duyduğu oğluyla tanışmıştım, ben yaşlarda babasını andıran tipiyle akıllı ve iyi yetişmiş genç adam profili çiziyordu, iyi arkadaş olmuştuk, sonradan takip ettiğim kadarı ile Ahmet öğrenimini tamamladıktan sonra Türkiye'ye dönmüş Arçelik'te çalışmaya başlamış zaman içinde yükselerek üst düzey yönetici olmuştu. Ancak ne yazık ki oldukça genç sayılabilecek bir yaşta kalp krizi neticesinde hayatını kaybettiğini gazete ilanlarından tesadüfen öğrenmiştim.

Sonraki limanımız büyük elma(big apple) New York şehri idi, gece dar kanallardan ağır yolla ilerlerken sağlıklı sollu eğlence yerlerinden el sallayanlar bağırarak çağıranlar arasında bir günden de kısa süren yolculuktan sonra Brooklyn rıhtımına yanaştık. Burası neredeyse şehrin göbeği sayılırdı kolayca ve kısa sürede metro ile Manhattan'a gidebiliyorduk. Büyük bir eğlence merkezi olan Coney Island da uzak sayılmazdı.

Sanırım yük beklediğimizden, hiç yükleme ya da tahliye yapmadan bir hafta kadar boş bir rıhtımda bekledik. Amerika'nın her limanında tanıştığımız Amerika'lılar Türk olduğumuzu öğrendikten sonra Geceyarısı Ekspresi filmini izleyip izlemediğimizi soruyorlardı. Bu filmin zaten Türkiye'de oynatılması yasaklanmış ve bizler bu filmi izlememiştik ama Türkiye ve Türkler hakkında oldukça kötü bir izlenim bıraktığını biliyorduk, yıllar sonra bu filmi izlediğimde Türkleri aşağılayan küçük düşüren sahneleri izlediğimde Amerikalılara hak verdim. Uyuşturucu bağımlısı ve kaçakçısı bir Amerikalı'nın tutuklanıp Türk hapishanelerinde yaşadıkları, sonra bir şekilde kaçışının hikâyesini kendi gözünden Türkleri aşağılayacak şekilde anlatılıyordu. Demek ki Amerikalı'lar nezdinde biz Türkler kötü insanlardık ve maalesef yıllar boyunca bu filmin kötü etkilerini silememiştik.

New York'ta onbeş gün kadar kaldıktan sonra son liman olan Kanada'nın Saint John limanına üç günlük yolculuktan sonra vardık, sıcak olan havalar birden serinlemiş soğuk yağmur ve sis bizi karşılamıştı. Bu enlemlerde bu mevsimde (1978 Eylül başları) bunlar bu bölge için olağanmış. Saint John son limanımızdı iki gün süren kısa yükleme süresinden sonra ilk varış limanımız olan Haydarpaşa'ya doğru tam yol hareket ettik. Yine güney rotalarını izleyerek sakın denizlerde rekor kırarak hızlı bir şekilde onbir gün sonra Haydarpaşa'ya yanaştık. Ben bir kaç gün sonra izin kullanmak ve akabinde askere gitmek üzere gemiden ayrıldım. Bu gemi meslek hayatımda çalıştığım en hızlı yük gemisi olmuştu, normal hızı 18 19 knot olmasına rağmen 22 knot hızlara kadar çıktığımıza şahit olmuştum.

İzinimi kullanıp 1 Kasım 1978 tarihinde o zamanlar Yassıada'da bulunan Deniz Eğitim komutanlığında askerlik görevime başladım. Burada bir ay süren temel askerlik eğitiminden sonra Derince'deki Makine Sınıf Okullarında üç ay sürecek mesleki eğitimi tamamlayıp asteğmen rütbesi alarak atanacağımız gemilerin kurasını çektik. Benim şansına Mersin'de bulunan büyük çıkarma gemisi Sancaktar düşmüştü.



1 Nisan 1979 günü kendi arabamla yola çıkmış benim gibi tayini Mersin'de bulunan Erkin gemisine çıkmış benden bir devre sonra arkadaşım Ali Gömeç'i de Ankaradan almış birlikte bir akşamüstü Mersin'e varmıştık Ankarada geçirdiğim birkaç gün aslında bizim biraz geç gemiye katılmamıza sebep olmuş ama sorun yapılmamıştı.

Sancaktar Gemisi ikinci dünya savaşı yıllarında Amerika'da inşa edilmiş hatta Normandiya çıkarmasında aktif rol oynamış, savaş sonrasında Nato'nun kurulmasından sonra Almanya Deniz Kuvvetlerine devredilmiş. Onlar zamanında epey yıpranmış dizel jeneratörleri Alman malı MWM dizellerle yenilenmiş mayın dökücü gemi olarak kullanılmış. Türk Deniz Kuvvetlerine geçince de Kıbrıs çıkarmasında çok ihtiyaç duyulan çıkarma ve lojistik gemisine dönüştürülmüş.

Gemide 13 subay 30 kadar astsubay ve 120 kadar da er ve erbaş görev yapıyordu, Komutan Türker Özyönüm yarbay rütbesindeydi, Çarkçıbaşı binbaşı, ikinci komutan binbaşı, ikinci çarkçı ön yüzbaşı diğer branşlarda yüzbaşı ve üsteğmenler ile üç teğmen ve benimle birlikte asteğmen olan bir de doktor arkadaş vardı.

Gemi haftada bir duruma göre iki haftada bir Kıbrıs Magosa'ya sefer yapıyor, askeri kamyonlar, mühimmat, yakıt tankerleri ve Kıbrıs ta bulunan birliklere asker taşıyorduk. Genellikle akşamüstü Mersin'den hareket ediyor ertesi sabah Magosa'ya yanaşıyorduk, orada da tahliye ve yükleme işlerini tamamlıyor yine akşamüstü Magosa'dan hareket ediyor ertesi gün sabah saatlerinde Mersin'e varıyorduk.

Geminin hızı 10 knot civarındaydı ama mesafeler kısa olduğu için sorun yoktu. Ancak yazın kavurucu sıcaklar oldukça rahatsız ediciydi ve gemide bir tek subay salonunda duvar tipi bir klima vardı. O da gemi voltajına uymadığı için çalıştırılamıyordu, ayrıca durumu da uzun zamandır çalıştırılmadığı için bilinmiyordu. İyi ilişkiler kurduğum Onarım Destek Komutanlığının sivil teknisyenlerinin yardımıyla hem klimaya bakım yaptırabilmiş hem de sahilinden klimaya uygun voltajda ayrı bir hat çektirebilmiştim. Çok sıcak yaz gecelerinde bazen subay salonundaki koltuklarda uzanarak rahat bir uyku çekebiliyorduk.



Gemiyi keşfetmeye başladığımda bazı aparatların ilk günkü gibi yağlı kağıtlara sarılmış hiç kullanılmamış olduklarının farkına vardım. Bunlardan en önemlisi Amerikan malı iki adet ana makinanın unit enjektörlerini(yakıt pompası ve enjektör birleşik) test aparatıydı yedekte bolca bulunan bu enjektörler değiştirilip 10 kadar olunca Taşkızak tersanesinde bulunan atölyeye gönderilerek orada bakımdan geçirilip test edildikten sonra tekrar gemiye gönderiliyordu. Bu işlem zaman alıcı ve zahmetliydi, tank hangarında kurduğum küçük bir atölyede bu aparatları kullanarak tüm bakım ve test işlemlerini kendim yapar olmuştum, ayrıca yedekleri ve aparatları olmasına rağmen yağ seperatörü hiç kullanılmıyor bu da Ana makinelerde kullanılan yağın çabuk bozulmasını ve daha sık değiştirilmesini gerektiriyordu. Bu cihazı da çalışır duruma getirdikten sonra yağ değiştirme süreleri oldukça uzadı ve hesaba katılmayan büyük bir tasarruf sağladı.

Kıbrıs'a sefer yapan askeri gemiler gümrük aramasına tabii olmadıklarından maalesef çokça kaçakçılık olayları da yaşanıyordu. Kıbrıs'tan özellikle kahve, sigara içki ve elektronik eşyalar getirilip fahiş fiyatlarla dışarıda satılıyorlardı. Ben geminin sabah varışında nöbetim yoksa doğruca mayomu havlumu alıp sivillerin girmesinin yasak olduğu Maraş bölgesindeki Askeri orduevine gidiyor, öğlen yemeğimi orada yiyip güneşlenip denize giriyordum. Zaman zaman da şehirde eşe dosta hediye götürmek için Türkiye'de bulunmayan ya da az bulunan eşyalar da alıyordum tabii ki.

Ağustos sonunda yeni tayinlerle gemi kadrosu oldukça değişmiş, Komutan olarak yanımızdaki rıhtımda bulunan aşağı yukarı bizim geminin boyutlarında olan ancak daha yeni ve modern olan Ertuğrul Gemisi'nin ikinci komutanı olan Binbaşı Musa Tiryaki gemiye katılmıştı. Çarkçıbaşı da değişmiş yine Binbaşı rütbeli Cengiz Gülmeden gelmişti. O yıl mezun olup gemiye katılan iki de genç teğmen vardı, Hüseyin Nafi Zorkun ve Turgay Tütüncü, Entellektüel disiplinli işini bilen kişiler olan Komutan ve Çarkçıbaşı ile daha iyi ve uyumlu ilişkiler kurmuş sanki daha iyi bir çalışma ortamı olmuştu.

Filoda bulunan avcı botları Mersin körfezinde kaçak avlanan balıkçılara baskınlar düzenliyor yakaladıkları balık karides ve diğer deniz mahsullerine el koyuyor balıkçıları da mahkemeye sevk ediyorlardı. Böyle durumlarda balık ve karidesleri bizim gemiye getiriyor, sivildeyken İstanbul'da balık restoranlarında çalışmış balık pişirme ve meze hazırlama konusunda uzman olan Beykoz'lu büfeci er, elinden geleni yaparak bize güzel ziyafet sofraları hazırlıyordu.

Çoğu akşamları da Mersin Limanı batı mendireğinin başlangıcında yer alan orduevinde yemeğimizi yiyorduk. Gemide okey ve kâğıt oyunları ile da vakit geçirdiğimiz oluyordu.

Her hafta veya on beş günde bir Kıbrıs seferlerine aksatmadan devam ettik. Hatta bu görevleri hiç aksatmadığımız için filo komutanı amiralden övgüler alıyorduk.

Nihayet on sekiz ay süren askerlik görevimin sonuna gelmiş tüm gemi subayları son günümün akşamı benim için ordu evinde bir yemek düzenlediler ve plaket sundular bu olay beni önere ettiği gibi duygulandırdı da.

Ertesi gün herkesle vedalaşarak on dört ay önce geldiğim gibi yine kendi arabamla evime doğru hareket ettim.

Onbeş gün kadar tezkeremin onaylanıp gelmesini bekledim. Bu deniz hizmetimin sayılabilmesi için önemli bir evraktı neyse izine gelen İzmit’li bir er elden getirmiş ve bana teslim etmişti. Liman Başkanlığı’na gidip Uzakyol İkinci Mühendis ehliyetimi almak için başvurduğumda kaza geçirip çalışmadığım sürelerden dolayı iki ay eksik hizmet süresi çıktı. Bu da en azından bir kontinant seferi demekti. Ben de hemen eski yuvam D.B. Deniz Nakliyat şirketine iş başvurusunda bulundum hemen kabul edilerek işe başladım. Beni daha önce çalıştığım Mithat Paşa gemisinin kızkardeşi (sister) olan Büyük Reşit Paşa gemisine Üçüncü Mühendis olarak atadılar. Kaptan Cemal Burkovik (peygamber), ikinci kaptan bahriye emeklisi, üçüncü kaptan Ahmet Üstündağ, Baş Mühendis Bahriyeden emekli Sermet Vına, 2. Mühendis sınıf arkadaşım Sinan Özmen dördüncü mühendis Mehmet Tabakoğlu idi, ayrıca üç güverte stajyeri vardı.



REŞİT PAŞA GEMİSİ

Yine rutin Türkiye limanlarından sonra Anvers, Rotterdam ve Hamburg limanlarına uğradık sonrasında Londra’nın merkezi sayılabilecek Kral beşinci Corç (King George V. Dock) doklarına yanaştık. Yükleme uzun sürmüştü bu da bize Londra’nın tarihi yerlerini ve müzelerini gezebilme fırsatı vermişti, bu arada ehliyetim için gerekli olan iki aylık süre de Türkiye’ye döndüğümde fazlasıyla yeterli olacaktı.

Nitekim Türkiye’ye döner dönmez uzakyol ikinci mühendis ehliyetimi çıkardım ve Deniz Nakliyat’tan istifa ederek daha fazla para kazanabileceğim yabancı bayraklı özel sektör gemilerinde iş arayışına başladım, bizim için ikinci bir okul olan bu güzide kuruluştan ayrılmış ama kopmamıştım. İleriki yıllarda tekrar çalışma imkânı bulmuş ve aktif denizcilik hayatımı bu kuruluştan sonlandırmıştım. O bölüm de ayrı bir yazı konusu elbette.

Tülay Çakmak kaptanın temsilcisi olduğu Hong Kong merkezli Pakistan sahipli Gulfeast şirketinin Eastern Pioneer isimli 13000 dwtlik kargo gemisine 1980 senesinin Ekim ayında Rotterdam'da katıldım 7 ay sonra Singapur'da ayrıldım, sonrasında Singapur'a gezmeye gelmiş Avustralya'da yaşayan bir Türk olan Mustafa ile tanıştık, ısrarla beni ve o sırada ikinci mühendis Süleymanı Avustralya'ya davet ediyor, her türlü konuda yardımcı olacağını söylüyordu biz de böylece takriben 5 aya süren bir Avustralya macerası yaşadık, baktım buradaki hayat bana göre değil denizde çalışma isteğiyle dönmeye karar verdim.

Avustralya'dan döndükten sonra Teknik Müdürlüğünü İlhan Özerdim abimizin yaptığı merkezi Londra'da bulunan Yelkencilerin AQUATIC isimli 16000 dwtlik dökme yük gemisine ben 2. Mühendis, Mustafa Ünlü baş mühendis, Serdar Yirmibeşoğlu da 3. Mühendis olarak katıldık, Kaptan Güven Sükan, 2.Kapt. İskender Özaslan, 3. Kapt. Mucit Pocar idi çok güzel bir kadro ile 6 ay kadar çalışabildik, bu kadroyu neredeyse bizim aldığımız ücretlerin üçte birine Filipinli personel ile değiştirdiler ve ülkeye geri dönmek zorunda kaldık, 1982 senesinde Çakmak Turgay'ın D.B. Deniz nakliyatı bareboat olarak kiraladıkları KASTAMONU gemisinde İskender ilk Kaptanlığına ben de ilk Baş mühendisliğime başlamış oldum, bu gemide iki ay kadar çalıştıktan sonra Metin Bener'in ortağı olduğu şirketin DUSK isimli gemisinde Kaptan Ünal Celasın ile birlikte 7 ay kadar birlikte çalıştık, sonrasında Uzakdoğuda teslim aldığımız OSMAN KURT gemisinde Cengiz Divilioğlu, Atilla Muşkara ve Engin Yücel ile birlikte iki kontrat yani bir yıl kadar çalıştım.Bu firmadan ayrıldıktan sonra cazip işler olmayınca tekrar D.B. Deniz Nakliyat'a geri dönmeye karar verdim.



**OSMAN KURT GEMİSİNDE BENİM KAMARAMDA BEN KAPTAN CENGİZ DİVİLİOĞLU,
2. KAPTAN ŞUAYIP SAR VE TELSİZ ZABİTİ MEHMET BEY İLE
GÜNEY KORE'DEN SİNGAPURA DOĞRU ÇİN DENİZİNDE SEYİR HAZİRAN/1983**

Nevzat Dinçmen (rahmetli)ile konuşmamızda. Yakın yol Baş Mühendis ehliyetim olduğunu ama iki yıldır Baş Mühendis olarak çalıştığımı söylediğimde.bana “bunca zamandır Baş Mühendislik yapıyorsun ama senin sınıf arkadaşların daha Baş Mühendis olamadılar “dedi. Bu nedenle bir seferliğini 2.Mühendis olarak yaparsın daha sonra seni Baş Mühendis yaparız dedi ben de kabul ettim. Beni Kilis gemisine verdiler. Gemi daha Pendik Tersanesinde inşa halinde ve ancak 2-3 ay sonra teslim edilecek. O zaman Kızıltoprak'da oturuyorum, Sabah gider, akşam dönerim diye seviniyorum. Fakat tam teslim edilecek, seyir tecrübelerine çıkacakken gemi yangın geçirdi. Genel Müdür Emrettin Atik. Öğle yemeğinden sonra geminin teslimi ve seyir tecrübeleri konusunu görüşmek üzere bizi odasına davet etti. Birlikte kahve içiyoruz. Oturuyoruz. Sekreteri Emel hanım, büyük bir telaşla içeri girdi. Emrettin bey, gemi yanıyor dedi. Ne gemisi dedik. Kilis yanıyor dedi. Hemen koşarak geminin yanına geldik ,alev alev yaşam mahalli yanıyor. Neyse kontrol altına alındı ama bütün köprü üstü cihazları gitti, makine dairesi su içinde kaldı . Kaptan kamarasına marley döşeyen işçiler büyük bir ihtimalle sigarayı yanık unuttular diye düşünüldü. Allahtan eş gemi ,Taşkızak'ta yapılıyordu. Ondaki cihazlar buna taşındı, kablolar kesildi, tekrar eklemeye yapıldı. Ana Makine tekrar söküldü ve takıldı. Gemi toparlandı.2 ay sonra sefere çıkacak gemi, ancak 6 ay sonra yani Haziran 1985 de sefere çıkabildi.

Bende o sırada nişanlıydım ve sonra evlendim. Bu yüzden seyir tecrübelerine katılamadım. Gemi, kontinental seferine çıkacak, ben normal olarak Baş Mühendislik bekliyorum.

Nevzat abiye çıktım. “Olmaz, daha seyir yapmadın ki, sayılmaz .”dedi.

“O zaman istifa edeyim.” dedim.

“Etme, bak listede 4 Baş Mühendis var. Bunlardan birini seç beraber çıkın.” dedi.

Baktım, birkaç bahriyelinin yanında sınıf arkadaşım Recep Türkmen(rahmetli)var. Tamam dedim. Kumkapı'dan yakıt aldık. Rotterdam'a gideceğiz . Stork 'un garanti mühendisinin de gelmesi lazım ama Rotterdam da katılacak dediler. Peki dedik. Kalktık. Gemi yeni. İki gün gidiyoruz, gemi birdenbire duruyor. Ya sigorta atıyor ya trip atıyor, kararıyoruz. Hararetler değişiyor, herkes telaşlanıyor ama bu yaşananlardan Recep'in haberi olmuyor. Geminin yapımında bulunduğum için aşağıya inmesine gerek kalmıyor. Rotterdam'a kazasız belasız geldik. Phil isimli bir garanti mühendisi gemiye katıldı. Rotterdam'dan Hamburg'a geçtik. Oradan da Gdansk'a gideceğiz o zaman İskenderun gemisi Türkiye de ,Polonya lisansı ile inşa ediliyor ve onun parçalarını yükleyeceğiz.

Gdansk'a geldik,3 -4 gün demirde bekledik. Pilot gelecek dediler, makineyi hazırladık. Hava çakıyoruz, makine almıyor. Bir daha denedik yine almıyor. Kontrol mühendisi starting valfler tuttu diye paniklemeye başladı. Starting valflerin sökülmesi için kaverlerin alınması gerekiyor, bu yüzden telaş yapıyor ama ben problemin nereden kaynaklandığını anladım iyi bir işletmeci olduğumuzdan sorunun distribütör valflerden kaynaklandığını ve kolayca çözebileceğimi Garanti Mühendisine söyledim o hala ısrarla kaverleri almamız gerektiğini söylüyor ve bu yüzden tatsız bir münakaşa yaşıyorduk sonunda “ gemi bizim, lütfen makine dairesinden çıkın ben hallederim” dedim, neticede valfleri söktük, temizledik, bakımını yaptık. Makineye hava çaktık, hemen çalıştı. Garanti mühendisleri daha çok dizaynır oldukları için bizim kadar makineyi bilemiyorlar. Gemide bir de yakıt devresinde inanılmaz vibrasyon vardı. Bunu da devre sonuna basıncı üzerine alsın diye yastıklama yapıp sorunu çözmüştüm. Bunun gibi bir sürü eksiklikleri kendi bünyemizde çözüyorduk.



**1986 SENESİ AMSTERDAM/HOLLANDA STORK WERKSPoor DIESEL FABRİKALARINDA
D.B. DENİZ NAKLİYAT VE DİĞER ÜLKELERDEN GELENLERLE EĞİTİM SONRASI TOPLU FOTOĞRAF**

2 sene aralıklı Kilis gemisinde çalıştım. İzine ayrıldım.

Ünver Bozkurt, Makine Baş Enspektörü,K sınıfı gemilerde çalıştığın yeter dedi. Beni Meriç gemisine verdi. Erol Büyükdora geminin kaptanı.1987-1988 senelerinde 2 Amerika seferi yaptık.

1988 yılında İDO açılınca Mustafa Öcal Genel Müdür oldu. Birlikte Osman Kurt gemisinde Baş Müh,2. ci çalıştığımız için beni tanıyor. Bana Teknik Müdürlük teklif etti. Aslında bu kadroda Engin Yücel oturuyor ama benim konumum farklı.

1988 Şubat ayında Ünver abiden de onay alıp D.B. Deniz Nakliyattan ayrılıp İDO ya geçtim. İDO da Teknik Müdür olarak on gemini son ikisi olan HEZARFEN ÇELEBİ ve ÇAVLI BEY gemilerini Norveç'ten ben teslim aldım.

Çalışmaya başladık ama ücretler düşük olduğundan geçinemez olduk. Yıl sonunda ayrılıp Kale Denizcilik Şirketinde Mucit Pocar ile çalışmaya başladım. Nerede ise 3 misline yakın maaş alıyoruz. Kale'de 3 gemi var. Burada çalışırken Lloyd's Register Klas kuruluşundan teklif aldım.



**SAADETTİN AVCI, KASAP MUSTAFA ERDOĞAN İLE LR BALMUMUCU OFİSTE
25.02.1993**

1989 yılının mart ayında söz kestik ama Kınalı gemisinin Malta'da işleri var diyerek süre istedim. Ama, Kınalı'nın işleri uzayınca mayıs ayında ayrıldım. Eğitimler ve dersler derken 2001 yılına kadar burada çalıştım.



BAĞLARBAŞI LR OFİSİ OCAK 1996



**KASIM 1998 BURHAN YAVUZ İLE BİRLİKTE
ASLAN DEN. HİRA II GEMİSİNDE**



LR BAĞLARBAŞI OFİSİ

SOLDAN AYAKTA: HAKAN, SAADETTİN AĞABEY, BEN, ŞERİF, SABAHAATTİN

OTURANLAR: DANNY(STAJYER), JOHN TONER (İRLANDALI SURVEYÖR), KASAP MUSTAFA ERDOĞAN



GEMAK HAVUZDA “MERYAM ANA” GEMİSİ HAVUZLANMASI 12.01.2000

Ancak hala sebebini bilmediğimiz bir şekilde Selçuk Aytuğ dahil, birkaç kişinin işine son verdiler. Nedenini pek anlamadık o zamanlar işler azdı, herhalde bizi kurban seçtiler diye düşünüyorum.

Benim için hiç iyi olmadı. Serbest çalışmaya başladım. Başka firmalardan Genel Müdürlük teklifleri aldım ama ya denizde çalışırım ya da serbest çalışırım diye karar verdim. Norveç gemilerine danışmanlık, gemi satın almalarında kontrol mühendisliği yaptım. Panama adına çalıştım. Gelirim de fena değildi. Yeterli de geliyordu.

2003 yılında Yardımcı tersanesinde 10 000 dwt Fransızlara gemi yapıyorlar. Osman Yalman ile Paris hava alanında tesadüfen karşılaştım. Osman, daha önce yanımda stajyer olarak çalışmıştı.

Fransızların kendilerine temsilci mühendis aradıklarını söyledi. Âmâ iş başı yapmadan vaz geçmişler. Ancak daha önce teslim ettikleri gemi için Fransa'ya Garanti Mühendisi olarak gidermişin dedi? Olur, giderim dedim. İstedğim ücreti de verdiler. Gemi genellikle Marsilya limanından yüklediği petrol türevlerini Akdeniz'deki diğer Fransız limanlarına boşaltıyor, bazen İspanya ve Tunus gibi ülkelerden de yüklediğimiz oluyordu, bu gemide çalışırken Germanischer Lloyd(Alman Loydu) Türkiye müdürü Akif Tuna aradı ve bizimle çalışmak ister misin diye sordu ben de Fransa'dan dönüşte uğrar konuşuruz dedim.

2003 yılında Freelance surveyor olarak GL Klasta çalışmaya başladım. Bir yanda kendi işlerimi yapıyorum. Âmâ bazen işler çakışıyor. Mesela benim Singapur da gemi teslim işim var,1 hafta olmayacağım. Akif abiye arıyorum. İşlerim var 1 hafta olmayacağım diyorum. Akif ağabey, bizim de işimiz var. Oradan alacağın parayı biz vereceğiz, bizim işe git ltf.dediğinde mecburen işi iptal ettim ve GL işine gittim.



EREĞLİ MADENCİ TERSANESİ YENİ İNŞA SEYİR TECRÜBESİ

2008 yılında ya burada exclusive surveyer olarak çalışırsın ya da artık seninle çalışamayacağız dediler. Sistemi kaldıracağız dediler. Ben de GL Exclusive survey olmaya karar verdim. Tekrar Almanya da 3 ay eğitim aldım, gereksizdi ama mecburen gittim. Dünyanın her tarafından surveyörler var.Ama benim tecrübem ve bilgim çok iyi olduğu için birçok şeyde düzeltmeler yapıyordum. Almanlar, "bakalım yarın ne hatalar bulacaksın" diye bana takılıyorlardı. Son günlerde Vietnamlı surveyor,"elimde bir USP olsa da beynindeki o bilgileri alabilsem." demişti.

Bunlar güzel şeyler. Lloyd Register İstanbul'da çok İyi durumdaydı, çok tecrübe kazandık.

Alman Klasta çalışmaya başladık.2013 yılında DNV ile birleşme görüşmelerine başladılar. Birleşme 2015te gerçekleşti. Büyük pay Norveç Lloyd'unundu. Ve kısa sürede DNV-GL olan ismi sadece DNV olarak kaldı. Norveç Lloyd'u Alman Lloyd'unu yuttu.

DNV de de aynı işleri yaparak,2017 yılı 1 Temmuz'unda emekli oldum.

Sonra DENSAY'ın SSI EXCELLENT Deval'in, SERVET ANA gemilerinde değiştirmeci olarak çalıştım. Şimdi tamamen emekliyim.



01.06.2025 İLKFER OFİS

ILKFER
Grup