



Kaptan Refik Akdoğan'ın Armağanıdır.
Souvenir From Captain Refik Akdoğan

AKINTIYA KARŞI KÜREK Mİ ÇEKTİK?

DID WE ROW AGAINST CURRENT

Kaptan
REFİK AKDOĞAN

Sponsorlara teşekkürler:

(Alfabetik sırayla)

Sn. Kaptan Alev Tunç

Sn. Kaptan Altay Altuğ

Sn. Mühendis Cevdet Işık

Sn. Mühendis Gökçen Seven

Sn. Mühendis Mustafa Öcal

Sn. Mühendis Orhan Gürün

Sn. Mühendis Yalçın Öcal

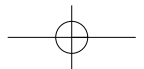
Sn. Mühendis Yılmaz Onursan

Kapak Fotoğrafı : Kaptan Servet Ketav

İÇİNDEKİLER

(Table of Contents)

	sayfa
Önsöz (<i>Introduction</i>)	5
BÖLÜM I Makaleler (<i>Articles</i>)	
BÖLÜM I - I Deniz Dergisi'nde Yayımlanan Makaleler (<i>Articles published in Deniz Magazine</i>) 1955 ...	7
BÖLÜM I - II Deniz Atı Dergisi'nde Yayımlanan Makaleler (<i>Articles published in Deniz Atı Magazine</i>) 1986 ...	77
BÖLÜM I - III Mersin Deniz Ticareti Dergisi'nde Yayımlanan Makaleler (<i>Articles published in Mersin Deniz Ticareti Magazine</i>) 1992 ...	157
BÖLÜM I - IV Kaptanın Sesi Dergisi'nde Yayımlanan Makaleler (<i>Articles published in Kaptanın Sesi Magazine</i>) 1994 ...	185
BÖLÜM I - V Denizcilik Dergisi'nde Yayımlanan Makaleler (<i>Articles published in Denizcilik Magazine</i>) 2001 ...	241
BÖLÜM I - VI www.denizhaber.com.tr'de yayımlanan Makaleler	299
<hr/>	
BÖLÜM II Kitaplar (<i>Books</i>)	
BÖLÜM II - I Mesleksel Kitaplar Listesi (<i>List of Professional Books</i>)	311
BÖLÜM II - II Çocuklar İçin Denizcilik Dergileri Listesi (<i>List of Maritime Magazines for Children</i>)	325
BÖLÜM II - III Romanlar (<i>Novels List</i>)	337
<hr/>	
BÖLÜM III Türk ticaret denizciliğinin kalkınması için yapılan çalışmalar (<i>Studies / works carried out for development of Turkish Merchant Marine</i>)	345
<hr/>	
BÖLÜM IV Kur'an'da Deniz ve Gemiler (<i>Sea and Ships in the Holy Quran</i>)	369
<hr/>	
BÖLÜM V Destanlar, Şiirler (<i>Epics, Poems</i>)	375



ÖNSÖZ

Zamanın su gibi akıp geçtiğini görünce, onun boşa akmaması için, öğrendiklerimi, teknolojik gelişmeleri, mesleki deneyimlerimi, Türk Deniz Ticareti'nin gelişmesi ve yükselmesi için düşündüklerimi, gözlemlerimi, yazılara, kitaplara döktüm durdum. Bu amaçla ilk kitabımı 1951 yılında, ilk makalemi de 1955 yılında yayımladım. İngilizce-Türkçe ve Türkçe-İngilizce Ansiklopedik sözlüklerimi yayımlamak için yirmi beş yıl titizlikle çalıştım. Türk çocuklarına Türk denizciliğini ve gemilerimizi tanıtmak için çocuk dergileri yayımladım. Ancak bu dergileri ülke geneline yaymak için ilgililerden gereken yardımı maalesef göremedim.

Deniz aşkımı, kara sevdami şiirlerle, destanlarla anlatmaya çalıştım. Bunları yapmaktaki tek amacım Türk Ticaret Filomuz'un gelişmesine yardımcı olmaktı. Türk denizciliğinin kalkınması için kurucu üye olarak derneklerin kurulmasında görev aldım. Romanlarımla ahlâklı Türk çocuklarının yetiştirilmesine yardımcı olabileceğimi düşündüm.

1990'lı yıllarda on beş milyon DWT olan deniz ticaret filomuzun, 2000'li yıllarda yirmi milyon DWT'a yükseleceğini umut ederken, 2000 yılından sonra 7,5 milyon DWT'a düşmesi karşısında "AKINTIYA KÜREK Mİ ÇEKTİK" diye düşünmekten kendimi alamadım.

Türk bayrağı indirilerek yerine çekilen adı sanı duyulmamış yabancı bayraklar karşısında Türk bayrağına âşık olanların kahrolmaması mümkün müdür? Tüm elverişsiz koşullara karşın, yeni inşa ettikleri, ya da yurt dışından satın aldıkları gemilerine övünerek Türk bayrağı çekenleri görmek tek tesellimiz olmaktadır.

İnanıyorum ki yetkililer ve bilgililer elverişli (kolay) bayrakların verdiği kolaylıkları, avantajları Türk bayraklı gemilere verdiklerinde ve gemilerimizle yakından ilgilendiklerinde Türk deniz ticaret filosu lâıyk olduğu düzeye yükselerek şanlı bayrağımızı yoğun bir şekilde yedi denizlerde dalgalandıracaktır.

Bunun en güzel örneğini son yıllarda Türk Gemi İnşaatçıları vermişlerdir. Devlet engelleri ortadan kaldırdıkça, daha önce dünya sıralamasında yeri olmayan Türk Gemi İnşaatçıları şaha kalkarak dünya gemi inşaatı sıralamasında 4. sıraya yükselmişlerdir.

Aynı düşünce Türk bayraklı gemilere uygulandığında sonucun gemi inşaatçılarımızın elde ettiği gibi şaşırtıcı ve gurur verici olacağına olan inancım devam etmektedir.

Bölüm II'de göreceğiniz kitaplarımın basılması, ilişkide listesini verdiğim sayın sponsorlarım olmasaydı, mümkün olmayabilirdi. Onlara Türk Ticaret Denizciliği adına teşekkür ederken, herkese selâmetler diliyorum.

Sevgi ve Saygılarımla
Bostancı 2008

Kaptan Refik Akdoğan

Türk Denizciliği Adına Sayın Sponsorlarıma Teşekkür Ederim

(Alfabetik sırayla)

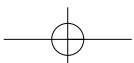
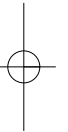
- 1 - Sn. Armatör Kaptan Ahmet Ağaoğlu, Gemi İnşaatçısı
- 2 - Sn. Armatör Kaptan Alev Tunç, Gemi İnşaatçısı
- 3 - Sn. Ali Zihni Feyzioğlu, Gemi İnşaatçısı
- 4 - Sn. Armatör Kaptan Altay Altuğ, Gemi İnşaatçısı
- 5 - Sn. Armatör Asaf Güneri
- 6 - Sn. Armatör Bedri İnce
- 7 - Sn. Armatör Kaptan Can Kıraç
- 8 - Sn. Kaptan Cemil Bayülgen
- 9 - Sn. Mühendis Cevdet Işık
- 10 - Sn. Kılavuzluk A.Ş.
- 11 - Sn. Deniz Malzeme Ltd.Şti.
- 12 - Sn. DTO İMEAK
- 13 - Sn. ER Denizcilik
- 14 - Sn. Kaptan Ferit Biren
- 15 - Sn. Armatör Mühendis Gökçen Seven, Gemi İnşaatçısı
- 16 - Sn. Halikarnas Şirketler Grubu
- 17 - Sn. Bayan Handan Akdoğan
- 18 - Sn. Mühendis İlker Meşe
- 19 - Sn. İTÜ Denizcilik Fakültesi Mezunları Derneği
- 20 - Sn. Bayan Karin Akarsu
- 21 - Sn. Armatör Kaptan Levent Akson
- 22 - Sn. Mühendis Avukat Mahmut Karaman
- 23 - Sn. Armatör Metin Kalkavan, Gemi İnşaatçısı
- 24 - Sn. Armatör Mühendis Mustafa Öcal, Gemi İnşaatçısı
- 25 - Sn. Mühendis Armatör Orhan Gürün, Gemi İnşaatçısı
- 26 - Sn. Armatör Mühendis Suay Umut
- 27 - Sn. Şükrü Ergun
- 28 - Sn. Tour Ltd. Şti.
- 29 - Sn. U.N. RO-RO
- 30 - Sn. Mühendis Armatör Yalçın Öcal, Gemi İnşaatçısı
- 31 - Sn. Mühendis Yılmaz Onursan

Bölüm I - I

Deniz Dergisi'nde Yayımlanan Makaleler

(Aralık 1955 - Ağustos 1961)





Lorenzo Onarato'yu Nasıl Kurtardık

(Deniz Dergisi, Cilt 1 Sayı 9 Aralık 1955)

20/10/1955 tarihinde Hora ile İzmit'ten Çubuklu'ya bir dubayı yedeğimizde çekerken İşletmemizden aldığımız telden, Lorenzo Onarato adındaki bir geminin Akbaş'ın şimalinde karaya oturduğunu öğrendik. Bu haberi alır almaz son sür'atle işimizi bitirerek Büyükdere'ye varıp, ikmalimizi yaptık ve 10.30'da Akbaş'a hareket ettik. Havanın poyrazdan 6/7 kuvvetinde esmesi, her ne kadar gidiş süratimize yardım ediyorduydu da, kurtarma ameliyesine zararı dokunacağını düşünerek üzülyorduk.

Nitekim gece yarısı hâdisе mahalline vardığımızda, üzüntümüzde haklı olduğumuz meydana çıktı. Rüzgâr NE'den en az 7 kuvvetinde ve akıntı da rüzgârın tesiri ile NE'den 3/4 kuvvetinde akmaktaydı. Lorenzo'nun yanına demirlediğimizde, geminin durumunda, üstüste çektiği iki kırmızı fenerden başka nazarı dikkati çekecek hiçbir anormal durum mevcut değildi. Büyük bir müşkülâtle motorumuzu indirerek Lorenzo'ya kontratı imzalamaya gittik. Kaptan Alfonso Barselli, büyük bir yeis içinde idi. Kurtarma kaptanı olarak vazifelerimiz arasında gemi kaptanlarını da teselli etmek mevcut olduğundan, kaptana dilimiz döndüğü kadar, hâdisenin pek mühim olmadığını, kısa zamanda gemisini kurtaracağımızı söyledik. Saat 01,30'da Lloyd açık mukavelesini imzaladık. (No cure -No pay) esasına dayanan "Lloyd open form" mukavelesine göre, gemiyi kurtardığımızda ücretimizi hak edeceğiz. (Bu ücret gemi kurtarıldıktan sonra Londra'da beynelmilel hakemler kurulu tarafından tâyin edilir)

Kaptanın ifadesine göre, Lorenzo Onarato adını taşıyan bu gemi, İtalya bandralı olup 72 metre boyunda 10.5 metre genişliğinde, 1323 gayri safi, 800 net tonunda olup 1916 tarihinde Hollanda'da yapılmıştır. Bir sefer mukavelesi ile Odesa'dan 1636 ton kömür alıp İtalya'da Ankona'ya gitmekte idi. Gemi, Achil Onarato firmasına âit olup, Europe sigorta şirketine sigortalı idi. Navlun miktarı 3015 sterlidir. Geminin klası Registro Italiano tarafından verilmiştir. Gene kaptanın ifadesine göre, kaza çok karanlık bir gecede sahile olan yakınlığı teşhis edememekten ve bilinmeyen akıntılarının gemiyi sahile sıkmasından meydana gelmiştir. Sahil teşhis edildikten sonra iskele alabanda yapılmışsa da müessif kazaya mâni olunamamıştır. Gemi oturduğu zaman sür'at 7.5 mildi. Geminin oturma tarihi 20/10/1955 saat 03,05 G.M.T.'dir. Mevki 40 15 13 N, 26 29 E'dir. Gemi oturduktan sonra pruva pusla ile 214 olup daha sonra bir değişme olmamıştır. Gemide meyil yoktur. Sintine iskandilleri geminin su yapmadığını göstermektedir. Gemi oturmadan evvel baş: 15.4; kıç: 17.4 idi. Gemi oturduktan sonra baş: 13.2, kıç: 16.3 ayak olmuştur. Yani

AKINTIYA KARŞI KÜREK Mİ ÇEKTİK ?

baş: 2.2, kıç: 1.1 ayak yukarı kalkmıştır. Dalgaların tesiriyle gemi döğünmemektedir. Makine faal olup 67 ton akaryakıt vardır.

Mukavele imzalandıktan sonra gemimize döndük. İlk işimiz geminin daha rüzgâr, deniz ve akıntı sebebiyle ilerlememesi için aksi istikamete bir tonoz atmak lüzumu olmasına rağmen havanın müsâadesizliği yüzünden bu işi başarmamız mümkün olmadı. Hattâ geminin etrafını iskandil etmek isteğimiz bile malûm sebeplerden dolayı akim kaldı. Bunun üzerine daha sakin bir havayı beklemeyi tercih etmeyi mecbur olduk .

Sabah erkenden havanın biraz sakinlediğini gördüğümüzde ilk iş olarak gemiyi çekmeye karar verdik. Yaptığımız iskandiller ve dalgıç muayenesi geminin en müsait olarak çıkabileceği yerin geldiği istikamet olduğunu gösteriyordu. Bunun üzerine 5 pusluk tel halatımızı Lorenzo'ya verip bir saat kadar çekip karaman vurduksa da bir netice alamadığımızdan, bu ameliyeden vazgeçtik. Bunun üzerine rüzgâr ve akıntı üstüne 120 kulaç 5 pusluk tel halat, üç kilit zincir ve 2 tonluk admiralti demirinden teşekkül eden tonozumuzu geminin kıçından itibaren 040 istikametine attık. Bu suretle geminin akıntı ve rüzgâr tesiri ile daha fazla kaymasını önlediğimiz gibi, çıkışta elimizde olan kuvvet elemanlarına bir tanesini daha ilâve etmiş olduk.

Tonozumuzu attıktan sonra drejine inmeye karar verdik. (Drejin, geminin altını pervane-mizle oyma ameliyesidir). Geminin kıçından itibaren başladığımız bu ameliyeye tam 4 gün devam ettik. Yaptığımız drejin bazı noktalarda iyi netice verdiği halde bazı sert yerlerde hiçbir netice vermiyordu. Ve bütün drejin devamınca gemiyi iskeleye ancak 5 derece kadar drejini iskeleden yapmak mecburiyetinde idik. Zira sancak tarafı sahil ve gemimizin yüzmesini sağlayacak suya sahip değildi) yatırabildik. Drejinden bir netice alamamız üzerine yük limbo etmeye karar verdik. Bunun üzerine Çanakkale acentemiz vasıtasıyla temin ettiğimiz vasıtalara II ve III nolu ambarlardan kömür boşaltmaya başladık. Burada dikkat edilecek nokta, şayet bir yandan yük boşaltılırken bir yandan da drejin yapılıyorsa, geminin meyline dikkat etmek lâzımdır. Zira gemi birdenbire fazla meyledip açık olan ambarlara su hücum edip gemiyi batırabilir. Bu sebepten dolayı, yükü tahliye etmeden evvel iyice bir dalgıç muayenesi yapıp geminin meylinde birdenbire bir değişiklik olup olmayacağı hususunu tespit ettik.

Şimdiye kadar yapmış olduğumuz drejinin bize olan faydası limbo miktarını azaltmak bakımından, küçümsenmeyecek kadar fazla olmuştur. Bu sebepten dolayı 200 ton tahliyeeye yaklaşırken, gemiyi Hora ile bir yandan çekiyor, bir yandan da gemi makinesi ile ileri geri işletip gemiyi yerinden oynatmaya çalışıyorduk ki, emeklerimiz semeresini verdi. Gemi yerinden oynamıştı artık. Tonozumuzun boşaldığını görmek cidden sevinç verici idi. Kaptan Alfonso Barselli bir daha yüzemeyeceğini düşündüğü gemisini suların üstünde hareket ederken görmekten ne yapacağın şaşırılmış bir vaziyette idi. Gemi artık kendi hareketini ve kumandasını tekrar elde etmişti. Gemide bulunan ikinci kaptanımız tonozu denize bırakarak, Lorenzo'yu biraz ilerimize demirlerken, bizi selâmlayan kaptan Alfonso Barselli'yi seyrediyordu.

Ölüm Adası

(Deniz Dergisi, Cilt 1, Sayı 10, Ocak 1956)

Michael SHELDON'dan çeviri

Yirmi seneden beri gezen bir adam olarak, Güney-Batı Afrika'nın İskelet sahiline çok yakın olan İchaboe adası kadar korku veren, esrarengiz bir yere daha rastlamadım.

Son 130 sene zarfında İchaboe adası 400 kadar erkek ve kadının kanı ile boyandı. Bu ölümlerden hiçbiri eceli gelerek normal şekilde ölmemiştir. Kimisi zorla, kimisi katledilerek bazıları da boğularak veya kendilerini boğarak öldürdüler.

İchaboe adası ilk olarak tarihe, XIX. asrın ilk yarısında buradan güherçile yükleyen Boston limanına bağlı bir sukuna ile girdi.

Kaptan Hiram K. Williams idaresinde olan Betty Williams, fok avlanırken buranın çok zengin bir güherçile yatağı olduğunu gördü. Güherçile, o zaman iyi para getiren bir maldı.

William yaptığı ilk sonda ile güherçilenin 25 kadem kadar bir derinliğe sahip olduğunu müşahede etti. Daha sonra yapılan araştırmalar ise bu derinliğin 70 kadem olduğunu gösterdi.

Kaptan sukunasının alacağı kadar güherçile yükleyerek Boston'a hareket etti. Limana vardığında bu adanın zengin güherçile yığınının sahip olduğunu ifşa etmek aptallığında bulundu. Haber derhal İngiltere'ye ulaştı. Liverpool'da, donatan Andrea Livingston derhal bir kumpanya kurarak güherçile altınını İngiltere'ye taşımaya karar verdi.

Haber etrafa yayılır yayılmaz adedi 200'den az olmayan gemiler adadan güherçile taşımaya başladılar. Bu gemiler Amerika, İngiltere, İsveç ve Almanya'dan geliyorlardı.

Güherçilenin bulunmasından biraz sonra kavgalar başladı. Yükler çalınıyor, münakaşalar çıkıyordu. Bir sene içinde 135 kişi öldürüldü.

1828'de Tomlinson adında bir gemici, takriben 9 ayak kalınlığında bir güherçile tabakası altında bir define buldu. Sandık açıldığında içinden İspanyol altınları ve mücevherat çıktı. Her ne kadar Tomlinson ve arkadaşları haberi gizlemeye çalıştılsa da, sızıntıya mâni olamadılar. Haber etrafa yayılınca müsellaah define arayıcıları adayı istilâ ettiler.

Bunun üzerine insanlar bu kanunsuz adada savaşmaya başladılar. İchaboe adı denizcilik âleminde fena şöhretini her tarafa yaymaya başladı. Birbirine rastlayan gemicilerin konuştukları ilk mevzu bu olmuştu. İchaboe adını duymayan denizci kalmamıştı.

AKINTIYA KARŞI KÜREK Mİ ÇEKTİK ?

Yüzlercesi adaya gitti.

Dört hafta içinde 85 gemici öldürüldü. Cesetler güherçile içine gömülüyorlardı. Hiçbiri güherçilenin tahnit etme özelliklerine sahip olduğunu bilmiyordu.

Daha sonraları Hans Maller adında bir Alman kaptanın idaresinde bir tekne de İchaboe'yi ziyaret etti. Kaptanın karısı da sefere iştirak etmişti. Beraber karaya çıkıp gezmişler ve dönüşte kaptanın karısı birkaç elmas parçası bulmuştu. Fakat bunları kullanmak nasip olmadı. Zira gemiye dönerlerken sandalları devrildiğinden hepsi boşaldı.

1860 tarihinde adada kanunu tesis edebilmek için Kraliçe Viktorya'ya adanın müsadere edilmesi hususunda bir teklif yapıldı.

Bu teklifi takip eden sene kaptan Oliver J. Jones idaresindeki H.M.S. Furious Simonstown'dan İchoboe'ya hareket etti. Ve 21 Haziran'da güherçile üzerine imparatorluğun bayrağını çekerek adayı Britanya İmparatorluğuna ilâve etti.

Kraliyet donanması adaya vardığında, kaba bir hesapla adada 352 adamın öldürüldüğü görülmüyordu. Bunların hiçbirisinin tabîi bir ölümlle öldüğü veya hasta olduklarına dair bir ize tesadüf edilmedi.

Bundan birkaç sene sonra "yedi denizin eskicisi" diye şöhret bulan büyük deniz siması Amerikanın New Bodfort şehrinde Barnabas K. Wilson bir brigantine kaptanlık ederek, adaya geldi.

Kaptan, güherçilenin tahnit etme özelliğini bildiğinden bunun ticarî alanda kıymeti olup olmadığını tetkik etmek istiyordu. Adamları mezarları kaldıklarında 30 -35 sene evvel ölmüş olan 3 gemicinin cesetlerini buldular.

Cesetler hiç bozulmamış olarak duruyor ve tıpkı Mısır mumyalarına benziyorlardı.

Wilson, Kaptan Jones tarafından adaya bekçi olarak bırakılmış olan adama yanaşarak bir kaç şişe roma mukabil yarım düzine kadar mumya bozuntusu aldı. Wilson bu cesetlerle Şimalî Afrika'ya ve Fransa'ya yolladı. Buralarda Nubrian çöllerinde bulunmuş olan hakikî Mısır mumyalarını götürüyordu. Bu cesetlerden birini İskenderiye'de bir İngiliz 1000 İngiliz lirasına sattı. Diğer taraftan cesetlerin geri kalanlarını başkalarına satarak senelerce Napoli ve Marsilya müzelerinde bunların hakikî Mısır mumyaları olarak teşhir edilmesine sebep oldu.

Londra'da gene Wilson'un 700 sterline sattığı bir mumyayı Fransa Hükümeti sonradan binlerce sterlin vererek satın aldı.

Wilson elinde kalan birkaç mumyayı da Amerika'ya götürdü. Mumyalara hakikî hüviyet verebilmek, için üzerinde hiyoreglif kıntıları bulunan eski Mısır vazoları satın aldı.

Diğer taraftan Cape-Tow doktorları da İchaboe'da hiç kimsenin hastalanmadığına ve güherçilede bulunan amonyak miktarının hastalıklara karşı iyi geldiğine dair bir rapor yayınladılar. 1918-1919 tarihinde Amerika baştan aşağı Enfluenza salgını altında iken

İchaboe'da yaşayan 30 adamdan hiç birisi soğuk algınlığına bile tutulmadı.

İchaboe bugün Cenubî Afrika Birliği tarafından muhafaza edilmektedir. Halen bile zengin bir güherçile adasıdır. Diğer taraftan ada bugün de zengin bir elmas yatağıdır. Büyük fırtınalardan sonra kaya çatlaklarında hatırı sayılır elmaslar bulunmaktadır.

Bazı kaynaklara göre İtalyan aslından olan Mister Milo adındaki birisi bu adada hükümetin baş adamı diye 20 sene güherçile yağın kuşların rahatsız olmamasını, güherçile çalınmamasını "hakikî Mısır mumyalarının" aşırılmasını temin etmiştir.

Dünyada birçok korkunç yer vardır. Ama bunların hiçbirisi bana Ichaboe'da bulunduğum zaman duyduğum ürpermeyi ve derin korkuyu duyurmamıştır.

Yeni Bir Yük Gemisi

(Deniz Dergisi, Cilt 2, Sayı 13, Nisan 1956)

Max GORDAN (Nautical Magazine)'den çeviri

Danimarkalılar uzun bir duraklama devresinden sonra, yüklerin acele olarak yüklenip teslim edilmesi icap eden limanlar için, yeni bir tip yük gemisi inşa etmişlerdir. "Axelhus" ve "Riberhus" adındaki iki kardeş gemide bu yenilik ortaya atılmıştır. Gemiler "United Steam Ship Company" tarafından "Elsinore Shipbuilding and Engineering Company"ye yaptırılmışlardır. Bu gemilerin gayesi yükleri en kısa zamanda teslim etmektir. Bu da geminin süratiyle değil yükleme ve boşaltmada elde edilen sür'atle temin edilmiştir.

Kutu şeklinde olan bu gemiler baş taraftan deck House'a kadar 90 kadem uzunluğunda bir ambar ağzına sahiptirler. Ambar ağzlarının kenarlarında iki elektrikli kreyn vardır. Bu kreynler ambar ağzının üstünde hareket ederler. Hareketleri 5 adet elektrik motoru tarafından temin edilir ve gemi ceryanından beslenirler. Kaldırma takatları 3'er tondur. Çelikten yapılmış olan ambar kapakları, ambar üzerinde hareket kabiliyetini haizdirler. Bu kapaklara ilâveten, vinçleri üstünde taşıyan iki kapak daha vardır. Bu sistem kapaklar sayesinde ambar ağzının açılması veya kapatılması saniyeler içinde mümkün olduğundan, zaman kazanılmaktadır. Seyir halinde iken kreynler ambarın ortasında durmaktadır. Limana gelince kreynler kapakları hareket ettirerek ambarın başına ve kıçına doğru yığarak bırakırlar. Bu suretle kapaklar otomatik olarak açılırlar. Kreynler kapakları yerlerine bıraktıktan sonra ambarın çalışacağı yere getirilirler. Ambarların kapatılması da açıldığı şekilde sür'atle yapılır.

Bu gemiler Kopenhag'dan Jutland yarımadasının limanlarına mal nakleden tüccarların arzularına çok iyi bir şekilde cevap vermişlerdir. Kreynler yükleme ve boşaltmadaki ambar ağzlarının açılmasında kaybedilen zamanı asgarî hadde indirerek, limanlarda kaybedilen zaman, en az hadde indirilmiştir. Mallar gemiye yine bu kreynler vasıtasıyla alınmaktadır.

AKINTIYA KARŞI KÜREK Mİ ÇEKTİK ?

Kreynerlerden en iyi bir şekilde istifade edebilmek için yükleme ve boşaltmada kazan ve paletler kullanılmaktadır. Ambar içinde bulunan bir forklift ile yükler bu paletler ve kazanlarla beraber istif edilirler. Bu suretle gemide bir defasında 72 kutu birden kaldırılabilir. (Forklift truck = Ambar içinde hareket edebilen istif otosu). Bu sistem sayesinde senelerden beri yerleşmiş olan vasıttan sapan, sapan gemiye, gemide sapan muhteviyatının teker teker istifi ortadan kalkmış bulunmaktadır.

Yüklerin paletlerde bırakılmasında, doğan avantaj yalnız yüklemeye inhisar etmemektedir. Bunlar aynı zamanda boşaltma limanlarında da sapanlar ile vasıtaların üzerine tahliye edilerek ikinci bir zaman kazanılmasına sebep olmaktadır. Diğer taraftan kreynerlerin yaptıkları iş garantili olduğundan, kırılma ve dökülme rizikoları da hemen hemen ortadan kalkmış bulunmaktadır.

Bu organizasyon Jutland ile Kopenhag arasında yapılan uzun tetkiklerden sonra meydana getirilmiştir. Riberhus ve Axelhus gemileri seyirlerini gece tamamlayarak gündüzleri tahmil tahliye yapmaktadırlar. Bunun neticesi olarak United Steamship Co. nin Danimarka'nın merkezi ile Jutland limanları arasında yapmış olduğu bu servis dünyanın en sür'atli, ekonomik ve faydalı bir servisi olmuştur.

Geminin her tarafından santimine kadar istifade edebilmek için bir de gladora yapılmıştır. Bu gladoranın kapakları da çelikten yapılmış olup forkliftlerin hareketlerine mâni olmayacak şekilde inşa edilmişlerdir.

Şüphesiz ki, pek yakında bu iki kardeş gemi gibi daha birçok gemiler de dünyanın diğer limanlarında boy gösterip hizmete gireceklerdir.

Kaçak Köpek Hector'un Hikâyesi

(Deniz Dergisi, Cilt 2, Sayı 16, Temmuz 1956)

Kaptan Kenneth DODSON* (Reader's Digest)' den çeviri

S. S. Hanley'in 3. kaptanı Harold Kildall'ın nazarı dikkatini her şeyden fazla köpek çekti. Hanley, Admiral - Oriental Line'nin yük gemilerinden biri olup Vancouver B. C. hükümet rıhtımında yük yükleyen beş gemiden biri idi. Hâdise 1922 senesinin 22 Nisan'ında oldu. Kildall güverte yükünün bosalarını kontrol ederken rıhtıma verilmiş olan iskeleden gemiye girmeye çalışan siyah benekli, zeki bakışlı, ufak yapılı bir köpek gördü. Köpek gemiye girince, bütün güverteyi dinledi, etrafa göz gezdirdi. Köpek, yeni kesilmiş ve güverteye istif edilmiş olan keresteyi ve 4 numaralı ambara yüklenen çuvalı hububatı

(*) Kaptan Kenneth Dodson, 25 senedir denizde ve II. Dünya Harbinde de U.S. donanmasında çalışmıştır. "Away All Boats" adındaki romanın yazarı olup geçen sonbaharda Little Brown and co. tarafından "Stranger to the Shore" adındaki kitabı yayınlanmıştır. Kaçak köpek Hector'un hikayesini ilk olarak 34 sene önce işitmişti. Hadisenin kahramanlarından olan iki vardiya kaptanının hâdiseyi teyit etmesinden sonra hikâyeyi kaleme almıştır.

iyice kokladı. Sonra sahile çıkarak İngiltere için çam kütükleri, buğday unu ve elma yükleyen diğer gemi ye gitti.

Bu kontrol Kildall'ın nazarı dikkatini çekti ve Şark sahilleri için, kâğıt yükleyen gemiyi kontrol eden köpeği seyretmeye başladı. Köpek diğer gemileri de aynı eda ile dolaşip kontrol etti. Bundan sonra Kildall geminin harekete hazırlanması dolayısıyla köpekle pek meşgul olamadı ve öğleyin Japonya seferine çıktılar.

Ertesi gün köpek kaptan kamarasının yanında bir Hindistan cevizi çuvalı üstünde uzanmış olarak bulundu. Görünmeden gemiye girmiş ve kaçak olarak Japonya seferine iştirak ediyordu. Kaptan köpekleri sevdiğinden bu zeki bakışlı hayvana sıcak bir hüsnü kabul gösterdi ise de karşılığını göremedi. Kildall ve diğerleri de aynı yakınlığı gösterdilerse de gene soğuk tavırlarla karşılaştılar. Az sonra köpek ayağa kalkarak kaptan güvertesinde gezindi ve tuzlu havayı kokladı.

Yemek zamanı Kildall aşağıya inince köpek de onunla beraber aşağıya indi ve mutfak kapısında ümitle beklemeye başladı. Aşçı ona en iyi yemeklerinden verdi... Kildal vardiya için köprü üstüne çıkınca köpek de peşinden geldi ve pilot, harita kamaralarını gezerek miyara çıktı, pusulanın yanına uzandı. Şurası kat'î olarak belli idi ki bu kaçak eski bir deniz kurdu idi.

Hanley, Pasifikte seyre çıkalkı, 18 gün olmuştu. Tayfa ve zabitan köpeğin sevgisini kazanmak için yapmadıkları kalmıyordu. Başının okşanmasına müsaade ediyordu ama teşekkürle lüzum görmüyordu. Kildall ile vardiyaya çıkmadığı zamanlarda ya kaptanın kamarasının önünde bekliyor veyahut aşağıya inerek yemeğini yiyordu.

Honshu sahilleri görüldüğü zaman kaçak, sahiliden gelen rüzgârı koklamaya başladı ve karayı bordalayınca kadar baktı. Hanley, Yokahama'da gümrük iskelesi açığındaki demir yerine varınca, köpeğin dikkati daha da fazlaştı. Burada yükünü boşaltan birçok gemi vardı. Kildall yükü kontrol ederken köpeğin yerinde duramaz olduğunu, kuyruğunu sağa sola sür'atle oynattığını ve burun deliklerinin diğer gemilere bakarken açılıp kapandığını gördü. En yakın olan gemi Netherlandline'in S.S. Simaloer'i idi ve o da Hanley gibi kereste boşaltıyordu.

Az sonra Hanley'in kığı med ve cezirin tesiri ile bu Hollanda gemisine doğru saldı ve mesafe 300 yarıdaya indi. Birdenbire köpeğin bütün dikkatle bu gemiye baktığı görüldü. Derhal kıça koşarak küpeşteye tırmandı, havayı kokladı, heyecanlandığı bariz şekilde belli oluyordu. Kildall bunları seyrederken Simaloer'e bir kayık yavaşarak gemiden sahile çıkacak olan iki adam aldı. Gümrük'e doğru yönelen kayığın Hanley'in kığından geçmesi icap ediyordu.

Köpek hafif inleyerek etrafına bakınıyordu. Birdenbire olduğu yerde zıplamaya ve delicesine bağırılmaya başladı. Bu haykırışlar kayıktaki iki yolcunun nazarı dikkatini çekti. Güneşin ışığı gözlerine geldiğinden elleri ile siper yaparak Hanley'in kığına doğru baktılar.

AKINTIYA KARŞI KÜREK Mİ ÇEKTİK ?

Yolculardan birisi derhal ayağa fırlayarak bağırmaya ve ellerini sallamaya başladı. Kayık Hanley'e doğru yöneldi ve iskeleye yanaştı. Fakat köpek iskeleye doğru olan yolu çok uzun görmüş olacak ki kendisini suya attı. Bağırarak adam köpeği sudan çıkararak sarmaş dolaş oldular. Köpek ağlayarak bağırıyor ve sahibinin yüzünü yalıyordu. Artık efendisini bulduğu belliydi.

Kaçak köpek ile sahibinin buluşması her iki gemide de konuşulan mevzu oldu. Köpeğin adı Hector idi. Sahibi ise W. H. Monte olup Smaloer'in 3. kaptanı idi. Vardiya ve vazifeleri Kildall ile aynı idi. Vancouver'de; Simaloer Hükümet rıhtımından bonker için başka bir rıhtıma şifting yaparken, Hector uzun sefere çıkmadan evvel son defa biraz dışarı çıkmıştı. Monte, Hector'u çok aradı ise de bulamadı. Ve onsuz sefere çıktı. Hector bu kadar gemi içinde sahibine götüreceği olan gemiyi seçmesindeki inanılması güç olan esrar nedir? Acaba yüklediği yükün çeşidi veya diğer işaretler mi Hanley'in de kendi gemisinin gittiği yere gideceği fikrini kendisini verdi? Sonra gemide seyir boyunca sahibi gibi aynı vazifelere malik olduğu için mi 3. kaptana bağlandı? Bütün bu suallere ancak bu hâdiseyi bizzat gözleriyle görenlerin cevap verebileceği gün gibi aşîkârdır.

Denize Bir Adam Düştü

(Deniz Dergisi, Cilt 2, Sayı 17-18, Ağustos-Eylül 1956)

Robert LITTELL (Reader's Digest)'den çeviri

Oslo'da küçük evinde yalnız olarak yaşayan bayan Lilly Nicolayasen'e, yılbaşının ertesi günü, "Höegh Silverspray"ın kaptanından gelen bir telgrafta, oğlu Arna Nicolayasen'in yılbaşı gecesi Florida açıklarında denize düştüğü bildiriliyordu.

Gene aynı telgrafta hâdisenin 'bütün gemilere bildirildiği, fakat bir neticenin alınmadığı da teessürle ilâve ediliyordu. Bu telgraf gönderildiğinde Arna Nicolayasen hâlâ denizde idi. Ancak yirmi dokuz saat sonra kurtarılabildi. Deniz ortasında can yeksiz, tutunacak bir portakal sandığına sahip olmadan veya emecek bir portakal kabuğu bile bulamadan geçen yirmi dokuz saat... Karanlıkta, yakıcı güneşte yüzerek ve su üstünde durmaya çalışarak, bazen ümit dolu ve bazen de ümitsizlik içinde dua ederek, yalvararak geçen yirmi dokuz saat... Uzaktan ve yakından geçen gemileri seyrederek geçen yirmi dokuz saat...

Muhakkak ki bu hâdiseler denizde olanların en cesuranesi ve dayanılanı olarak deniz tarihinde yer alacaktır. Ben, Arne Nicolayasen'i, bu inanılması güç olan yaşama mücadelesi hâdisesinin oluşundan bir kaç hafta sonra gördüm. Deniz hayatına on altı yaşında iken atılmış olan bu sağlam yapılı, orta boylu delikanlının, adaleleri ve ciğerleri hakikaten insanüstü bir kuvvete sahip bulunuyordu. Halen yirmi beş yaşında olmasına rağmen, kendisine olan güveni ve iradesi bakımından yaşının iki misli olanlarla müsavi durumdadır.

Alnına dökülen sık ve dalgalı saçları, güldüğü zaman kırışan yüzü, gemi bodoslamasına benzeyen burnu ile sıkı bir delikanlı. Gözlerindeki ışık, “hayatı seviyorum ve yaşamak istiyorum” diyor. Bugün Arne Nicolayasen, yılbaşı gecesi denize nasıl düştüğünü bir türlü hatırlayamamaktadır. Denize düştüğü akşam hava sıcak ve sakindi. Silverspray, Florida ile Küba arasında bir yerde idi. Yılbaşı gecesi hazırlık yapılmış toplantı başlamıştı. Yiyecek bol olmasına mukabil pek o kadar içki yoktu. Herkes şarkı söylüyor, eğlenmeye çalışıyordu. Saat onbire doğru, Arne aşağıya kamarasına indi. Ayakkabılarını çıkararak yatağına uzandı ve evini düşünmeye başladı.

Arne, “Bundan sonra bildiğim yegâne şey, denizde olduğumdur” diyor. Arne, bunun bir rüya olduğunu düşünerek, uyanmaya çabalıyor. Gemide kâbuslardan uyanmak için yaptığı gibi, yumruğunu bölmeye vuruyorsa da, hepsi boşa gidiyordu. Etrafa salladığı yumruklar zifos yapmaktan ileri gitmiyordu. Bir den maneviyatı kırılarak, panik içinde kalan Arne, kızıyor ve sövüp sayıyordu. Nasıl olmuştu da denize düşmüştü! Uykusunda yürümüş olmalıydı. Ümitsizlik içersinde defalarca “imdat! İmdat! Denize düştüm!” diye bağırmasına cevap veren olmadı. Birdenbire aklında bir şimşek çaktı. Reader’s Digest’e denize düşen bir genç hakkında bir makale okumuştı. Bu delikanlı yüzmek bilmediği halde, kaptanının bir kürek taliminde: “Müşkül bir mevkide kaldığınız zaman soğukkanlılığınızı muhafaza edin ve kafanızı işletin” sözlerini hatırlayarak kurtulmuştu. Ar ne “bu makale aklıma geldikten sonra, bağırmayı ve suda çabalamayı bırakarak, durumu düşünmeye başladım” diyor. Silverspray artık çoktan gözden kaybolmuştu. Su fazla soğuk değildi. Rahat rahat hareket edebilecek bir halde idi. Fakat yüzmenin bir fayda vermeyeceği aşikârı. Karanlıkta yüzmek bir fasit daire çizmekten başka bir şey olmayacaktı. Vaktin gece yarısına yaklaşmakta olduğunu düşündü. Yapacak yalnız bir şey vardı. O da sabaha kadar yüzebilmek. Belki gemi geriye döner, onu görürlerdi.

Sabaha kadar yüzmek Arne için pek uzun zaman değildi. Zira iyi bir yüzücü idi. Gece toplantı için giydiği gabardin pantolonu çıkarmak üzere iken, buz gibi bir elin arkasına değdiğini hissederek gibi olduğundan bundan vazgeçti. Köpek balıkları...

Bir sene evvel gene bu sularda, süpürge sapları vasıtasıyla köpek balıkları ile oynayıp eğlenmişti. Mübareklerin V şeklinde olan ağızları, süpürge saplarını muz gibi doğrayıp kesmişti. Arne pantolonunu iyiden iyiye sağlamlaştırdı. Bu müthiş hayvanlar oldukça korkaktılar. Ufak seslerin, (meselâ pantolon paçalarının suda çıkaracağı sesler gibi) bu hayvanları korkutmaya kâfi geldiğini biliyordu. Aynı zamanda da çoraplarının da konçlarını topuklarından aşağıya bırakarak, sesleri arttırma yollarını buldu.

“Gece yarısından çok sonra, bana doğru gelen bir gemi gördüm” diyor Arne. “Fakat gemi sanki rotasını değiştirmiş gibi bir kaç yüz yarda açıktan geçip gitti. Sanki beni gördü de rotasını değiştirdi gibi geldi bana.”

Yarı tropikal güneş doğduğunda Arne biraz ısınır gibi oldu. Neşesi de yerine geldi. O sırada bir de gemi silüeti görüldü. Geminin sür’atini ve rotasını, mesafeyi elinden geldiği kadar hesap ederek kat edeceği noktaya doğru yüzmeye başladı. Fakat bu yüzüş

AKINTIYA KARŞI KÜREK Mİ ÇEKTİK ?

enerji kaybindan başka bir netice vermedi. Buna rağmen ne olursa olsun, bir netice alacağına inanarak kendini teselli etti. Zira gemilerin geçişi yerinde idi.

Her geçen saatle beraber gemiler de sık sık geçmekte idi. Bazen uzaktan, bazen yakından görünerek geçen bütün bu gemilere Arne bağıyor ve ıslık çalıyordu. Hele bir tanesi o kadar yakından seyretti ki, pervanesinin gürültüsünü işitmek kabil olmuştu. O gün sabahtan ak şama kadar on beş veya yirmi gemi görmüştü. Fakat hepsi de sanki kör ve sağırdılar.

Yaşama ümidinin zaman geçtikçe azalmakta olduğunu görmesine rağmen, kızmaktan da geri kalmıyordu. Nitekim kendisini görmeden yanından geçen gemilere yumruğunu sıkarak: "Esaslı bir gözcülük yaptırmadığınız için, sizi kumpanyanıza şikâyet edeceğim" diye bağırmaktaydı. Bu bize onun bugün hâlâ neden yaşadığını gayet güzel anlatmaktadır.

Kuvveti zaman geçtikçe azalmakta ve kendini iyi hissetmemekteydi. Güneş yüzünü yakıyor, tuzlu su pişiriyordu. Bacaklarına kramp girmemesi için devamlı şekilde masaj yapıyor, "bacaklarıma bir kramp girdiği takdirde yandığının resmidir" diye düşünüyordu. Dili şişmeye başladı ve kafası içecek şeylerin hayaliyle doldu. Şu anda bir bardak soğuk su, buz parçaları ile beraber soğuk bir şişe bira ve biraz yemiş artığı bulsa, dünyalar onun olacaktı. Fakat bu tatil sabahında çöpleri denize atacak gemi adamı bulmak ne mümkün.

Sıcaktan uykusu geldi. Bir defasında ağzını dolduran tuzlu su ile uyandı. Arne'yi uyanık tutan esaslı sebeplerden biri de muhakkak ki köpek balığı korkusu idi. İstirahata ihtiyacı çoktu amma, hareket etmeden de, bu denizde durulmuyordu ki! "Ayaklarım daima hareket halinde bulunmalı" diyordu. Zaman zaman köpek balıklarının yaklaştığını hissettikçe yumruğunu denize sallıyarak zifos yapıyor, yahut başını denize sokarak acı acı bağıyordu. Köpek balıklarının sestten hoşlanmadıklarını bir yerde okumuştur. Aklına annesi, mektep, arkadaşları ve gemi arkadaşları geldi. Arne: "Öyle zannediyorum ki hayatım birkaç kere gözlerimin önünden geçti" diyor.

Güneş battığı zaman büsbütün ümidi kırıldı. Bir kaç defa boğulmak için teşebbüste bulundu ise de yapamadı. Her seferinde kulaklarına müthiş uğultular gelmekte idi. Geçen yılbaşı gecesinde olduğu gibi annesini karşısında gördü. Zaman mefhumunu artık iyiden iyiye kaybetmiş vaziyetteydi. Buna rağmen, kendi kendine söylenmekten de geri kalmadı. "Deli oluyorum galiba."

Annesine etrafındaki suyun tatlı mı, yoksa tuzlu mu olduğunu sordu. Annesi, "İçebilirsin, göldesin" dedi. İçti de. Kafası artık yerinde değildi, içtiği suyu tatlı sandı. İki gemi arkadaşını karşısında gördü. Bunlar sanki su üzerinde yürüyor gibi idiler. Arne onlara: "Kara nerede?" diye sorunca, "Mehtaba doğru yüz, karayı bulacaksınız" diye cevap verdiler. Arne mehtabın gümüş gibi olan ışığı içinde yüzmeye başladı. Sanki parlak bir halata tırmanır gibi idi. Belki de bu yüzüş onu kurtardı. Birdenbire kendine doğru gelen

REFİK AKDOĞAN

bir geminin ışıklarını gördü. Bu bir serap değil, hakikatti... Makinenin gürültüsünü bile duydu.

Sür'atle gemiye doğru yüzmeye başladı. Defalarca, "İmdat! imdat! Denize düştüm!" diye bağırdı. Heyecandan kalbini durduracak olan sesi nihayet artık iyiden iyiye duyuyordu. Maki neler çu.. çuh.. çuuuh. diye durdu. Sesler işitiyordu. Bir can simidinin denize fırlatıldığını gördü.

Pazartesi sabahının dördü idi. British Surveyor adındaki geminin kaptanı Arne'yi denizden alıyordu. Kaptan bir türlü Arne'nin yılbaşı gecesinden beri denizde olduğuna inanamıyordu. Elleri beyazlaşmış, şişmiş ve buruşmuş, kolları yara içinde, yüzü kararmış, vücudu üşüyordu. Fakat kaptandan bir bardak su isteyecek dermanı kendinde bulabildi. Kaptan ise ona ancak bir yüksüğü doldurabilecek kadar su verdi. Ve kendisini yatırdılar. Annesine de bir telgraf gönderilerek oğlunun kurtarıldığı müjdelendi.

İki hafta sonra, Arne Nicolayasen evine hemen hemen iyileşmiş vaziyette döndü. Annesi ona güzel güzel yemekler yaptı. Evin sokağının bir köşesinde Norveç bayrağı dalgalanıyordu. Komşular ona gümüşten yapılmış bir bardak hediye ettiler.

Oslo'da bu hâdiseden bir ay sonra kendisini gördüğüm zaman gene bir gemi ile sefere çıkmak için sabırsızlanıyordu. Bu anda eski gemisi (Silverspray) ise Hindistan'da bir limana girmekte idi.

Arne gülerek diyordu ki: "Eğer bir daha denize düşersem, cebimde muhakkak surette bir ayna bulunacaktır. Bu suretle yanımdan beni görmeden geçen gemilere güneşin ışığını aksettirerek, kurtulmam hemen mümkün olacaktır."

Atomik Ticaret Gemileri

(Deniz Dergisi, Cilt 2, Sayı 19, Ekim 1956)

Chael LORANT (Nauticel Magazine)'den çeviri

Geçenlerde Amerika'da Newport News tezgâhlarında, atomun ticaret gemilerine tatbikini göstermek maksadıyla bütün teferruatı havi bir model inşa edildi. "Mariner" sınıfına dahil olan bu teknenin modelinde bir pus bir kademi göstermekte olup şilebin esas boyu 560 kadem, sür'ati 20 mildir. Atomla işleyen böyle bir gemi, yakıt almadan senelerce seyir kabiliyetini haizdir. Ancak mühim olan mesele bu atomik enerjiyi ekonomik bir seviyeye indirmektir.

Böyle bir gemi için akaryakıt yerine kullanılan yakıt, parçalanabilen bir uranyum izotopudur. Böyle bir pus küp hacmindeki bir maddenin verebileceği enerji, 1300 ton kömürün istihsal edebileceği enerjiye müsavidir. Tabiatıyla bu enerjinin meydana getirilebilmesi için kâfi büyüklükte bir reaktöre ihtiyaç vardır. Buna mukabil yakıt mahallerinden geniş mikyasta tasarruf sağlanmaktadır. Kazan dairesi tamamiyle reaktör tarafından işgal

AKINTIYA KARŞI KÜREK Mİ ÇEKTİK ?

edilecek ve burada su stime çevrilecektir. Makine dairesi normal gemilerde olduğu gibi kalacaktır.

Makine ve kazan dairelerinin hacimlerinde bir değişiklik olmayacaksa da yük yerleri, yakıt yerlerinden yapılan tasarruf neticesinde bir miktar artacağı muhakkaktır.

Atomla çalışan gemi ile eski tip gemi arasındaki farklardan biri de baca olacaktır. Atomik enerji duman çıkarmadığından baca konulmasına lüzum yoktur; konursa bu, geminin haricî görünüşünü güzelleştirmek veya başka tesisleri yerleştirmek için olacaktır.

Nisan ayında Başkan Eisenhower atomla işleyecek yük gemisinin inşa edileceğini ilân etti. Başkanın ifadesine göre, böyle bir gemi yakıt almadan binlerce mil seyredebilecek ve bütün dünya milletlerine atom enerjisinin sulh için kullanılması gösterilecektir.

Başkan tarafından böyle bir geminin kaç mal olacağı hususunda birşey söylenmemiştir. Ancak U. S. Bahriye Nezareti'nin bir sözcüsü tarafından bu geminin "bir hayli pahalıya" mal olacağı beyan edilmiştir.

Yeni atomik ticaret gemisi hükümet hesabına yapılacak ve işletmesi hususî bir müesseseye verilecektir. Atomik inkişafları ticaret gemilerine tatbik etmek maksadıyla Newport News kumpanyası bir atomik bölüm tesis ederek faaliyete geçirmiştir. Bu tesisler atomik enerjinin en iyi şekilde ekonomik hadde indirilmesini ve ticaret gemilerinde kullanılması maksadıyla bir tecrübe modeli yapacaklardır. Bütün, bu işler Amerika hükümeti ile kumpanya arasında yapılan kontrat mucibince yürütülmektedir.

Halihazır model 560 kadem uzunluğunda 20 mil sür'atinde "Mariner" sınıfından olup enerjisini, yakıt olarak kullanan uranyum ağır su reaktöründen almaktadır. Gemi inşa eksperlerine göre bir sene müddetle 10.000 beygir kuvvetinde bir enerjiyi temin etmek için 30 libre ağırlığındaki uranyum kâfi gelmektedir. İki libre ağırlığındaki bir uranyum –âdi bir golf topu kadar– 460.000 galon yakıtı veya 3000 ton kömüre muâdildir.

Adî bir ticaret gemisi yakıttan boşalan yerlere safra olarak deniz suyu alır. Buna mukabil atom gemisinde yakıtta değişiklik olmadığı için buna ihtiyaç hasıl olmayacak ve bu tanklar için bir bakım tutum yapmak meselesi doğmayacaktır.

Korsan Kadınlar

(Deniz Dergisi, Cilt 2, Sayı 21, Aralık 1956)

Çeviri

Korsan dediğimiz zaman akla ilk kez, gözü dönmüş, kana susamış, eli bıçaklı çapulcular gelir. Halbuki iki kadın da bu güzel(!) meziyetlere sahip olmakta hic de erkeklerden aşağı kalmamıştır.

Bu iki kadın dilber Anne Bonney ile sehhar Mary Read idi. Maceraları binbir gece masal-

ları kadar heyecanlı ve çekicidir.

Mary Reed'in hikâyesi, doğumundan üç-dört sene evvel annesinin bir gemici ile evlendiği zaman başlar. Fakat bedbaht kadının bir denizci ile evlenmenin ne demek olduğunu anlaması uzun sürmedi. Evlenmelerinin tadını çıkarmadan gemici denizlere açıldı ve bir daha dönmedi.

Talihsiz kadın hayatını devam ettirebilmek için mecburen kayınvalidesinin yanına gitti. Az sonra bir erkek çocuğu dünyaya getirdi. Kocasından ayrı kalmanın keder ve üzüntüsünü dağıtmak için kendisini eğlenceye veren zavallı anne, her halde biraz ileri gitmiş olacak ki, beklemediği halde hamile olduğunu gördü. Bu vaziyette kayın validesinin yanında kalmasının imkânsızlığı aşikâr olduğundan, evi terketti ve bir kız çocuğu doğurdu.

Az sonra oğlu hastalandı ve öldü. Ana, Mary Reed ile dünyada yalnız kalınca ve para da bitince, gene en hayırlı işin kayınvalidenin yanına dönmek olduğunu gördü. Oğlu öldüğünden ve kayınvalidenin de bu piç kızı kabul etmeyeceğini bildiğinden onu oğlan gibi giydirerek eve döndü.

Seneler geçtikçe Mary, kuvvetli bir kız olarak geliyordu. Büyükanne öldükten sonra anası Mary Reed'i bir kunduracı yanına verdi ise de bu iş kızın hoşuna gitmedi.

Evden kaçarak bir harp gemisine girdi. Böylece Mary Reed'in heyecan dolu, maceralı hayatı başlamış oldu. Okyanusta geçirdiği birkaç sene içinde Mary her nedense denize ısınamadı ve ayrıldı. Hollanda'da gene erkek elbiseleri içinde bir piyade birliğine katıldı.

Zaman geçtikçe Mary'nin kahramanlıkları dilden dile dolaşıyordu. Burada da daha fazla kalmayan Mary bu sefer bir süvari birliğine girdi. Erkek olarak devam ettiği bu hayat; kadınlığının yaptığı falsonun belli olmasına kadar devam etti. Mesai arkadaşlarından birine âşık olunca ve alev bacayı sarınca durumu ona açtı. Mary'nin âşığı bu durumu pek parlak buldu. Mary'ye işi belli etmeden idare etmesini tavsiye etti. Zira hiç kimse anlamadan birlik nereye giderse gitsin beraber yaşayabileceklerini söyledi.

Fakat Mary bunu kabul etmedi. Herşey açıkça halledilmeli ve birbirlerini sevdiklerine göre namuslu bir şekilde evlenmeli idiler. Asker de bu fikri kabul edince evlendiler. Subayların tertip ettiği bir düğünden sonra tabiatıyla birliği her ikisi de terketti ve Bur-ge yakınında bir ev satın aldılar. Mary Reed'in bu evde geçirdiği günler, hayatının muhakkak ki en mesut günleri idi. Az sonra kocası hayata gözlerini yumunca Mary gene dünyada yalnız kaldı. Evi satıp gene erkek elbiseleri giyerek Hollanda'da askerî bir birliğe girdi. O zamanlar şimdiki gibi pek sıhî muayeneler yapılmadığından Mary birliklere girmekte pek sıkıntı çekmiyordu.

Kocasının ölümünden sonra askerlik hayatı onu pek sarmadı. Garbî Hind Adaları'na giden bir gemiye girdi. Bu suretle Mary Reed'in korsanlık hayatı başlamış oldu. Gemi Garbî Hind adalarına varmadan korsanlar tarafından hücuma uğrayarak zaptedildi. Mary esir edilmişti. Mary bundan sonra "Galico Jack" ile çalışma fırsatını elde etti. İşler bir

AKINTIYA KARŞI KÜREK Mİ ÇEKTİK ?

hayli iyi gidiyordu. Fakat burada da gene Mary'nin unutamadığı kadınlığı nüksetti. Zaptettikleri bir İngiliz gemisinden elde ettikleri esirler arasında yakışıklı bir Fransız aktörüne âşık oldu. Cinsiyetini ona açıklamakta pek vakit geçirmede. Aktör de Mary'nin aşkına cevap vermekte kusur etmedi. Evlenmeye karar verdiler.

Fakat evlenmeden evvel korsan âdetlerine göre Mary' nin âşığının bir korsanla düello etmesi icabediyordu. Tabii kazanacağı da pek sanılmıyordu. Mary için ciddiyetini kavramakta gecikmedi. Göz göre göre sevgilisi ölecekti. Düellodan bir gün evvel Mary korsanla hır çıkararak onu düelloya davet etti.

Mary ve korsan tayfa kılıç ve tabanca ile ölesiye düello yapmak için sahile çıktılar. Az sonra Mary gemiye yalnız döndü, ölüyü sahilde bırakmış, sevgilisini de emniyet altına almıştı.

Bu tarihlerde Mary Reed ile dilber bir kadın korsan olan Anne Bonney'in karşılaştıklarını ve beraber çalıştıklarını görüyoruz.

Anne Bonney korsan Galico Jack'a Bahama'nın New Providence şehrinde rastladı. Kocasını bir denizci idi ve beş parasızdı. Bir gece şehirde sarhoş gemicilerin taarruzuna uğrayan Anne feryadı basınca Galico Jack imdadına yetişti.

Delicesine döğüşen Galico Jack, Anne'a tecavüz eden 9 korsanı öldürdü. Böyle bir kahramana lakayıt kalamayan Anne erkek kıyafetine girip delice tutulduğu sevgilisinin peşinde deryalara açıldı.

Gemide artık erkek kıyafetinde, erkek gibi döğüşen iki kadın vardı. Biri Anne Bonney diğeri de Mary Reed idi. Çok geçmeden Anne de Mary Reed gibi gözünü budaktan sakınmayan, deli fişek bir korsan olmuştu ve Galico Jack'ı da hâlâ deli gibi seviyordu.

İki sene bu iki kadın omuz omuza döğüştüler. Servetleri bir hayli kabarmıştı.

Fakat 1720 senesi bu verimli işin sonunu getirdi. Sonbaharda gene işler bir hayli iyi gitmiş; bir-iki gemiyi denizin dibine yollamışlardı. Bir gün ufukta görünen bir İngiliz korveti her şeyi altüst etti. Korveti gören korsanlar müthiş bir paniğe tutularak ambara inip gizlendiler.

Anne Bonney ile Mary Reed korsanların korkarak saklanmalarına kızarak anbarın başına gidip yukarı çıkıp erkek gibi döğüşmelerini aksi halde ateş edeceklerini söylediler. İtaat etmediklerini görünce de üzerlerine ateş ederek iki korsanı öldürdüler.

Peşlerinden gelen olmayınca bu iki müthiş kadın korsan, arkalarını korkak arkadaşlarına dönerek İngiliz korvetine karşı ümitsiz bir mücadeleye girdiler. Tabiatıyla bu cesurane döğüş fazla uzun sürmedi. Esir edildiler. Bütün korsanlar 1720 senesinde St. Jago de la Vega'da yapılan mahkeme sonunda ölüme mahkûm edildiler.

Anne Bonney ve Mary Reed mahkemeye çıktıklarında hâkim onlara bir diyecekleri olup olmadığını sordu. Her ikisi de hamile olduklarını söyledi. Hâkim, darağacı yerine hapis-haneye yolladı.

Hüküm gününün arifesinde Anne Bonney, Galico Jack'ı görmek için izin alabildi. Anne, Jack'a korkaklığından dolayı pek yüz vermedi ve ona "erkek gibi döğüşseydin şimdi serbest olacaktın" dedi.

Bundan sonra her iki kadının da ne olduğuna dair elimizde pek az malûmat var. Mary Reed'in hapisanede pek fazla yaşamadığını biliyorsak da, Anne Bonney'in ne olduğunu bilmiyoruz.

56 Numaralı Kamarada Geçen Ümitsiz Beş Saat

(Deniz Dergisi, Cilt 2, Sayı 22, Ocak 1957)

Cornelius RYAN (Reader's Digest)'den çeviri

Bu, Dr. Peterson ve güzel karısı için ilk okyanus seyahati olacaktı. Bir ay kadar evvel atalarının doğum yerlerini görmek için uçakla Amerika'dan İsveç'e gitmişlerdi. Oradan Danimarka ve İsviçre'ye geçmişlerdi. Dünyaca meşhur bir hattat olan Dr. Peterson, İsviçrede seri konferanslar vermişti. Şimdi ise vapura binmişler, Amerika'ya yapacakları 9 günlük seyahatin tadını İtalya'nın en lüks yolcu gemisi olan "Andre Doria"da çıkar-maya başlamışlardı.

Doğrusu Dr. Peterson biraz kırılmıştı. Çünkü o memlekete gitmek için uçağı ter cih etmiş ve bir hafta sonrası için de yer ayırtmıştı. Bu suretle, İtalya'daki bir haftalık konferanslarını da tamamlamış olacaktı. Fakat karısı Marty, Okyanus seyahatinin güzelliğine kendini kaptırmıştı. "Sevgilim"dedi. "Ne olursun İtalya'da yapacağımız bir haftalık turdan vazgeçelim. Bu konferanslar seni yıpratıyor. Eskisi gibi genç değiliz artık."

Peterson 57, karısı ise 55 yaşında idi. 9 günlük vapur seyahati hakikaten güzel bir şey olacaktı. Bu suretle Petersonlar kendilerini vatanlarına götürecek olan 29.083 tonluk "Andrea Doria"ya bindiler.

Üst güvertede olan 56 numaralı kamara iki yataklı idi. Bu yatakların birisi iç kısımda, diğeri ise iki lumbuzun alt kısmında idi. Mr. Peterson karısına : "Bu yataklardan hangisini arzu ediyorsun?" diye sordu.

Bayan Peterson bir an durakladıktan sonra : "Bunu"diyerek iç taraftaki yatağı doğru yürüdü.

Andrea Dona Cebelitarık'ta durduğunda Petersonlar yanlarındaki 51 ve 52 nolu kamaraların tutulduğunu öğrendi. Gelenler, New-York Times gazetesinin İspanya muhabiri olan Camille Cianfara, karısı, 8 yaşındaki kızı ve Cianfara'nın 14 yaşındaki üvey kızı idi.

Petersonlar seyyahatten umdukları her şeyi bulmuşlardı. Yeni arkadaşlar edinmişler ve kaptan Pierre Calamai onlara radarı göstermişti. Gemi o sırada Kanarya Adaları'ndan geçiyordu ve radarda adalar görünüyordu.

AKINTIYA KARŞI KÜREK Mİ ÇEKTİK ?

25 Temmuz'da, takriben öğleden sonra, Petersonlar ilk sisi gördü. 04.30'a doğru sis etrafı iyiden iyiye kaplamıştı. Lumbuzlardan, deniz bile görünmüyordu. Yemekte sis düdüğünü mütemadiyen işittiler.

10.30 sularında kamaralarına geldiklerinde, kamaro...

Telsizci başını kaldırarak: "Buradan ayrılamam. Şuradaki çekmeceye bakın".

Peterson bir kesici bulunca sevindi. Diğer taraftan Gino da mutfağa gitmiş ve orada ucu kıvrık sağlam bir bıçak bulmuştu. Bir hemşireden de muhtelif tip makaslar almıştı. Gino ve Peterson enkazı kaldırmaya başladılar. Birisi ışık ve lüzumlu aletleri tutuyor, diğeri de şilteleri ve somya yaylarını kesiyordu. Kadınlar da artık iyiden iyiye kuvvetten düşmüşlerdi. Fakat her iki adam da bu sessiz trajedi içinde, geminin her an alabora olup sulara gömüleceği ihtimalini düşünmeden çalışıyordu.

Nihayet Peterson en son yayı da kesti. Sol ayağı müstesna, Bayan Cianfara artık tamamiyle serbestti. Gino: "Sizi dışarı alabilmek için çaresiz bir ayağınız biraz incinecek, ha gayret" dedi.

Bayan Cianfara gözlerini kapadı, dişlerini sıktı. Gino kadının ayağını yırtı yırtı enkazın altından çekti. Bayan Cianfara artık serbestti.

Gino kadını geriye aldı. Sol kolunu omuzuna attı ve ona omuzuna abanmasını söyledi. Kadının diğer kolu kırık yan tarafta sallanıyordu. Bayan Cianfara'yı, 58 numarada Peterson'un hazırladığı battaniyenin üzerine yatırdılar.

Peterson tekrar yukarıya çıkıp, bayan Cianfara'yı yukarıya taşıyacak yardımı temin etti. Ekip üç kadın yolcudan ve bir tayfadan ibaretti. Peterson yardımcıları; Bayan Cianfara'nın sol kolunun ve omuzunun kırık olduğunu söyleyerek karısının yanına döndü.

Çatışma olduğundan beri karısı ile ilk defa yalnız kalıyordu. Ona Cianfara'nın kurtarılmış olduğunu, kendisinin de kurtarılmasının çok uzun sürmeyeceğini söyledi. Fakat içinde bu işin olabileceğine dair şüphe vardı. Hatta karısı da:

"Buradan kurtulsam bile hayatımın sonuna kadar ümitsiz bir sakat olarak yaşayacağım" dedi. "Bu şekilde yaşamak istemiyorum. Kendini kurtar, bu bana yeter."

Peterson : "Saçma" dedi. "Bir kriko ile herşeyi halledeceğiz."

Bu sırada Gino herkese, suya inmiş olan filikadaki gemicilere bile kriko soruyordu. Az ötede "Ill de France" ışıklar içinde parlıyordu. Saat 2.30'du. Andrea Doria sür'atle terkediliyordu. Gino nihayet kazazedelere yardım eden bir Amerikan Sahil Muhafaza subayına : "Bir krikoya ihtiyacımız var, büyük bir taneye, bir kadın için, sıkışmış bir kadın için" diyerek durumu anlatmak istedi.

Subay elindeki fleyşin ile karanlığa yazmaya başladı. Gino 58 numaralı kamaraya döndü ve Peterson'a durumu anlattı : "Bir Amerikan subayına anlattım. Fakat, belki o da

diğerleri gibi beni deli sandı. Sen bir defa daha kaptana gitsen fena olmaz" dedi.

Peterson bir kere daha köprü üstüne çıktı. Fakat kaptan orada değildi. Peterson dön-erken biraz morfin almayı düşündü. Personel, yaralı yolcuların filikalara binmesine yardım ediyordu. Doktorlardan birisi : "Maalesef çok az morfinimizvar" dedi "Onu da çok feci şekilde yaralanmış olanlara tatbik ediyoruz." Soğukkanlılığını şimdiye kadar hiç kaybetmemiş olan Peterson, ilk defa kendini tutamadı ve bağırdı : "Allah aşkına" dedi. "Karımın ağır bir yaralı olduğunu kabul etmiyor musunuz?"

İstediği morfini almıştı. Enjeksiyonu yaparken karısı fısıldarcasına: "Sevgilim" dedi. "Buradan kurtulamayacağım, ne olur kendini kurtar."

Peterson tekrar kaptanı görmeye gitti. Kaptan bu sefer köprü üstünde idi ve gayet soğukkanlı idi. Peterson : "Bana yardım edecek birisini verebilir misiniz?" dedi. "Lütfen radyo telefonla Sahil Muhafaza teşkilâtına haber veriniz ve beni onlarla konuşturunuz. Durumu onlara anlatacağım."

Kaptan radyo-telefonun çalışmadığını söyledi. "Burada kâfi derecede adamımız var." Kaptan, Petersona bir güverte zabiti verdi.

Güverte zabiti bir balta bularak Petersonla aşağıya indi. Enkazı bu balta ile kaldırmaya çalışan zabitin balta darbeleri bayan Petersonun bağırmasına sebep oldu. Zabıt bu sefer de 56 numaralı kamaraya giderek enkazı oradan kaldırmayı denemek isterken enkaz bayan Peterson'un üstüne düştü. Peterson zabite durması için bağırdı. Zabıt bir daha ortalıkta görünmedi.

Marty : "Ne olur bu ıstırabıma bir son ver" diye inledi,

Peterson : "Ne olur biraz daha gayret. Biraz daha dayanmalısın. Ben gidip bir krikoya bakayım. Her halde istediğimiz kriko gelmiştir" dedi.

Peterson merdivenleri tırmanırken durumun ümitsiz olduğunu düşündü. Güverte artık bomboştu. Gino, Peterson'a rastladı ve beraberce krikoyu beklemeye başladılar. Nihayet aşağıdan birisi : "Krikoyu isteyen sen miydin?" diye bağırdı.

İki metrelik bir kola sahip olan bu 70 kiloluk krikoyu yukarı çıkarmak 15 dakika sürdü. Gemi şimdi 40 dereceden fazla meyletmiş durumda idi. Kâh oturarak, kâh sürünerek, tırmanarak krikoyu nihayet 58 numaralı kamaraya kadar getirebildiler.

Gino, Peterson'a : "Acaba ne kadar daha vaktimiz kaldı?" diye sordu.

Peterson kaptana giderek: "Karım halâ sıkışmış olarak beklemektedir."dedi. "Lütfen bana doğru olarak söyler misiniz? Ne kadar vaktimiz kaldı? Bir veya yarım saat mı?"

Kaptan : "Henüz ortada bir tehlike yoktur" diye cevap verdi.

Krikonun kolu çok uzun gelmişti. Peterson krikoya giderek güverte zabitinin kullanmış olduğu baltayı aldı ve banyodaki havlu koyma yerini kırdı. Bu suretle krikonun kolu için manevra sahası hazırlanmıştı.

AKINTIYA KARŞI KÜREK Mİ ÇEKTİK ?

Bu sırada karısı birdenbire fakat gayet sakin olarak: “Oh! Sevgilim ölüyorum artık” diye fısıldadı.

Gino krikonun kolunu çalıştırarak pompalamaya başladı. Enkaz kalkmaya başlamıştı. Fakat artık çok geçti. Gino, bayan Peterson’a baktığında ağzından kan sızmakta olduğunu gördü. “Doktor” dedi. “Zannederim karınız öldü.”

Peterson karısının üstüne heyecanla eğildi. Kulağını kalbine koydu ve dinledi. U-zun zaman karısının sol bileğini eline alarak nabzını dinledi. Eli elinde, gözleri Marty’nin yüzünde “Marty öldü” dedi.

Saat 04.20 idi. 56 numaralı kamaradaki kâbus tam 5 saat sürmüştü.

Peterson karısının dudaklarından öperek “Elveda sevgilim” dedi. Şu anda alabileceği yegâne hatıra olarak karısının sol elinin parmağındaki inci yüzüğü gayet yavaş olarak çıkardı ve kendi parmağına taktı. Gino ve Peterson son vazife olarak Bayan Peterson’un üstünü yastık ve battaniyelerle örttüler. Artık deniz de kamaraya girmeye başlamıştı.

Son can filikasından bir evvelkine binerek Andrea Doria’yı terkettiler.

Filika gemiden uzaklaşırken Peterson’un gözleri facianın ceryan ettiği 56 numaralı kamaraya gitti. Birdenbire göz yaşlarını tutamayarak yüzünü ellerinin içine aldı. Delicesine ağlıyordu.

Bir Kahramanlık

(Deniz Dergisi, Cilt 2, Sayı 24, Mart 1957)

Bill WHARTON (Nauticel Magazine)’den çeviri

Geçtiğimiz Ocak ayında dünya gazeteleri Ernie Thorhill’in kahramanlığından sütunlarında ufak bir yer ayırarak bahsettiler. Fakat onun büyük cesareti Kanada devlet adamlarının gözünden kaçmadı.

Birkaç gün evvel “London Gazette”de Kraliçenin Ernie Thorhill’i “George Medal” ile taltif ettiğini öğrenince çok memnun oldum. Bu şerefe nail “Nova Scotia”lı delikanlı arkadaşlarını kurtarmak için kendini tehlikelere atmaktan çekinmemiştir.

Ernie Thorhill’in macerası ne bir transatlantikte, ne de bir büyük yük gemisinde geçmiştir. Hadise, küçük bir balıkçı teknesi olan “Cape Agulhas”ta cereyan etmiş ve zannederim ki şimdiye kadar olmuş olan benzerleri ile boy ölçüşebilecek ve Dünya Denizcilik Tarihi’ne geçebilecek değerdedir.

Capa Agulhas sisli bir günde, Halifax limanının güneyinde Portekiz sığılığının yakınında düdük çalarak seyrediyordu. Kalın denizler vardı. Kaptan yola devam edip etmemeyi düşünüyordu ki, tekne kayalara bindirdi ve derhal yana yattı. Ağır denizler Agulhas’a çullanmaya başlamıştı.

REFİK AKDOĞAN

Can filikalarını indirmek imkânsız gibi bir şeydi. Zira indirilse bile kayalara çarparak paramparça olacağı gün gibi aşikârdı. Gemide 18 kişi vardı. Bunlardan en az onu yüzme bilmiyordu. Hiç kimse kati olarak nerede bulduklarını söyleyemiyordu. Ancak ilerde 200 yarda yükseklikte bir kaya parçası seçilebiliyordu.

Ernie Thorhill baş üstüne çıkarak kaynaşan sulara baktı. Az sonra teknenin paramparça olacağı gün gibi aşikârdı.

Derhal yağmurluğunu çıkardı. Yüzünde ne yapmak istediğini bilen bir adamın hali vardı. Gemiden sahile kadar yüzecek ve oraya beline bağladığı inceyi götürecekti.

Thorhill'in muvaffak olma şansı binde birdi, sahille gemi arasında, kimi deniz üstünde kimi ise deniz altında bir sürü kayalık vardı. Böyle bir yerde, böyle bir havada yüzerek sahile ulaşmak şanstın başka ne olabilirdi. Ernie'yi kimse bu teşebbüsünden vazgeçiremedi. Soyunur soyunmaz çatlayan denizlere kendisini attı. İlk anda topuğu ve vücudunun muhtelif yerleri kayalara çarpmış ve yaralanmıştı.

Mevcut şartların gittikçe berbatlaşmasına rağmen ince ile sahi ile doğru yüzmeğe başladı. İki defa kayalara fena halde bindirdi. Büyük bir gayretle kulaç atmaya devam ediyordu. Muvaffak olmak için çırpınırcasına yüzüyordu. Dalgalar çullanıyor, girdaplara düşüyordu. Vücudu yara bere içinde kalmıştı.

Gemiye dönüp hiç bakmadı. Arkada sisten ve onun mahvetmek için gelen dalga ve çatlaklardan başka hiçbir şey yoktu. Ernie'de bitmez bir kuvvetin kaynağı vardı. Çelik bir irade onu sahile ulaşmaya kadar arkasından itmişti.

Sahili hissedince, yaralanmış olan ayağından dolayı doğrulamadı. Fakat sürünerek çatlaklardan kurtuldu. Sivri bir kaya bulunca inceyi volta etti.

Arkadaşlarına el ederek halatın volta edildiğini bildirdi. Gemi birbirine girmiş sevinçle arkadaşları güvertede zıplamaya başlamışlardı. Birer birer herkes halata tutunarak, ölümle hayat arasında sahile varıyordu.

17 kişi Ernie Thorhill'in acı içinde kıvrandığı sahile salimen çıktı. Az sonra da balıkçı teknesi parçalanarak sulara gömüldü.

"London Gazette" madalyanın verilmesi dolayısıyla, "Eğer Thorhill bu kadar çabuk karar verip kendisini tehlikeye atmasaydı, bu 17 kişi hayatta olamazdı" demektedir.

Denizlerin dalgaları kuvvetli olabilir. Fakat Allah'ın lûtfu ve inayeti, ondan çok daha kuvvetlidir.

Manjiro, Modern Japon Denizciliğinin Babası

(Deniz Dergisi, Cilt 3, Sayı 25, Nisan 1957)

Hisakazu KANEKO (Reader's Digest)'den çeviri

Komodor Perry idaresindeki gemilerin Yedo körfezine (şimdiki Tokyo) demirlemelerinden 12 sene evvel 5 Ocak 1841 tarihinde fakir bir köylü ailesinin 14 yaşındaki oğlu küçük bir tekne ile Amerika'da ilk yerleşen Japon olmak ümidiyle yola çıktı.

Çocuğun adı sadece Manjiro idi. Zira kast âdetlerine göre fakirlerin soyadı yoktu. Ayrıca teknede Denzo, Jusuke, Geoman ve Toreoman adında dört arkadaşı daha vardı. Yanlarına kâfi miktarda su, yiyecek ve balık tutmak için de olta almışlardı.

İki hafta sonra çıkan bir fırtınanın tesiriyle bilinmeyen bir adaya sürüklendiler. Adada yiyecek namına yalnız yosun vardı. Balık tutmak icap ettiğinde ve deniz de dalgalı olduğunda albatros tutarak et ihtiyaçlarını gideriyorlardı.

Adaya gelişlerinden altı ay sonra bir gün Manjiro sahilde balık avlarken ufukta bazı gemiler gördü. Gemiler iyice belli olunca Manjiro çığınca: "Gemi, gemi!" diye bağırdı.

Garip bir görünüşe sahip olan bu üç direkli gemi sahile doğru yaklaşıyordu. Demirledikten sonra iki filikasını birden indirdi. Filikalar iyiden iyiye yaklaşınca Manjiro filikada beyaz derili adamlar gördü ve bir hayli şaşırıldı. Kayalar arasından sahile yaklaşmanın mümkün olamayacağını anlayan filikadakiler bunlara yüzerek gelmelerini işaret ettiler. Filikaya ilk çıkan Manjiro oldu. Yabancıların karşısında hürmetle eğildi ve diz çöktü.

Bu hâdise hakkında, Jhon Hawland adındaki balina gemisinin kaptanı olan William Whitefield şunları yazdı : "Ada öğleden sonra saat 01.00 de görüldü. İki filikamızı adada deniz kaplumbağası aramak üzere denize indirdik. Kaplumbağa yerine 5 adam bulduk. Aç olduklarından başka hiçbir şey anlayamadık."

JHON MUNG'IN DOĞUŞU

Jhon Hawland seferine keşşilemeye seyrederek devam etti. Hayatlarında ilk defa "Balinalar, balinalar!" sesini duyan Japonlar, küpeşteye koşarak yapılacak olan muhabereyi seyre daldılar. Bu ara Manjiro eski bir sözü hatırladı: "Bir balina ile 7 liman yaşar." Ama vatandaşları bu yabancıların metotlarını kullansalardı 70 limanda yaşaya bilirdi. "Bir gün ben de bir balina avcısı olacağım" diyen Manjiro, kendi kendine söz

verdi.

Manjiro, İngilizce'yi öğrenmekte arkadaşlarından daha fazla istekli ve istidatlı idi. Kaptan Whitefield çocuğu oğlu gibi severek yetiştirmeye başladı ve adını da Jhon Mung koydu. Kasımda gemi Honolulu'ya vardı. Kaptan Whitefield kazazedeleri hükümete teslim etti. Manjiro'nun kırık dökük İngilizce'si vasıtasıyla yapılan soruşturmada, bunların Japon oldukları anlaşıldı.

Memleketlerine dönmek için pek az ümit vardı. Zira Japon limanları dünya limanlarına kapalı idi ve Japon gemileri de dış seferler yapamıyorlardı. Denzo, Goemon, Jusuke Toraemon, Honolulu'da kaldılar. Manjiro ise Jhon Hawland'da kalmayı tercih etti. O Amerika diye söylenen yerin ne olduğunu merak ediyor ve öğrenmek istiyordu.

Horn burnu yolu ile yapılan uzun Amerika seferinde, Jhon Mung İngiliz alfabesini yazmayı, okumayı kolayca öğrendi. 1843 Mayıs'ının yedisinde Jhon Hawland, New England'ın New Bedford limanına vardı. Kaptan neşe ile : "İşte artık vatandayız Jhon Mung" dedi.

Liman, demirli irili ufaklı birçok gemilerle dolmuştu. Şehir beyaz evleri ve kiliseleri ile pırl pırl parlıyordu. Rıhtım çeşitli renklerle giyinmiş güzel kadınlarla dolu idi. Jhon Mung gözlerine inanamıyordu. "Kaptan" dedi, "Bu rüya gibi bir şey."

Kaptanın karısı ölmüş olduğundan, Jhon Mung'ı Fairhaven'deki Eben Akinler'in yanına bıraktı ve mektebe kaydettirdi. Biraz sonra kaptan New-York'a gitti. Güzel bir gelinle dönünce Jhon Mung onların yanına geçti.

Whitefieldler'in manevî evlâtları olarak Jhon Mung, New England'da vasat bir Amerikalı'nın hayatını yaşadı; birçok arkadaş edindi. Mektebe, kiliseye gitti. Çiftlikte çalıştı. Boş zamanlarında ise okuyordu. Kaptan Whitefield çocuğun öğrenme arzusunu takdir ediyordu. Bilhassa matematik ve seyir üzerindeki hevesi gözden kaçmıyordu.

Bazen Manjiro, memlekette bıraktığı dul annesini hatırlıyor ve ye'se kapılıyordu. Odasında eski, yırtık kimanosunu giyiyor, "Anneciğim, bir gün gelecek seni göreceğim" diye dua ediyordu.

BALİNA AVCISI JHON MUNG

1846 senesinin başında kaptan Whitefield tekrar sefere çıktı. 19 yaşındaki Jhon Mung'ı ise çiftlikte bırakmıştı. O ise bir gün Japonya'ya dönmek ümidiyle mütemadiyen seyir ve diğer derslerine çalışıyordu. Franklin balina teknesinin ikinci kaptanı İsachor Akin sefere iştirak etmesini Jhon Mung'dan rica ettiği zaman ne yapacağını bilemedi. Bayan Whitefield'e durumu anlattı ve müsaadesini istedi.

Bayan Whitefield: "Seninle gurur duyuyorum Jhon" dedi. Bir gün senin de kocam gibi iyi bir balınacı olacağına eminim. Allah yardımcın olsun."

AKINTIYA KARŞI KÜREK Mİ ÇEKTİK ?

Jhon Mung yaptığı ilk seferde çok şey öğrendi. Gittiği limanlarda görmüş olduğu muhtelif tip insanlarla dünya bilgisi artıyordu. Honululu'da eski arkadaşlarını tekrar gördü. Bunlardan yalnız Jusuke 1845'te ölmüştü.

Vatana dönerken Franklin'in kaptanı çıldırdığından, İsachor Akin kaptan oldu. JhonMung da şimdiye kadar işinde maharet ve kabiliyet gösterdiğinden tayfa tarafından ittifakla 3. kaptanlığa seçildi.

1848 de Franklin Amerika'ya gelince, Jhon Mung için vatana dönebilmek fırsatı zuhur etti. Bu suretle hem annesine kavuşacak, hem de öğrendiklerini vatandaşlarına öğretebilecekti.

UZUN VATANA DÖNÜŞ SEFERİ

Bu sıralarda Kaliforniya'da altın madeni bulunmuş ve altına hücum başlamıştı. Jhon Mung Franklin'in seferinde 350 dolar kadar bir para kazanmıştı. Altın onu da cezbediyordu. Daha fazla kazanacağını ümit ederek. Kaliforniya'ya hareket etti. Hem bu yer, memleketine daha yakındı.

Manjiro hatıra defterine o gün için, "Şayet plânımı Whitefieldler'e söyleseydim, belki şüphe ile karşılayacaklardı. Milletim için beni affetsinler. Zira dünya hakkında hiçbir şey bilmeyen halkımın gözlerini açmam lâzım!" yazmıştı.

1849 Kasım'ında Jhon Mung bir arkadaşı ile, Horn burnu yolu ile Kaliforniya'ya giden bir gemiye bindi. 1850 Mayıs'ında vardılar. Oradan Sacramento'ya vapurla ve oradan da altın sahalarına trenle gittiler.

Bir altın madenine giren Manjiro, dört ay sonra 600 dolar kazanarak bunu kâfi gördü. Altın bulmak için satın almış olduğu âletlerini arkadaşlarına vererek San Fran-sisko'ya hareket etti.

Oradan Honululu'ya geçerek eski arkadaşlarını bulan Manjiro, Sarah Boyd adındaki geminin Şanghay'a gideceğini öğrendi. Kaptanı bularak ona plânını anlattı. Honululu'dan alacağı küçük bir tekneyi Sarah Boyd'a yükleyecek ve Şanghay yolunda Japonya'ya en yakın bir mevkiye tekne denize bırakılacaktı.

1850 nin Aralık ayında, Sarah Boyd, Honululu'dan hareket etti. Güvertesinde Manjiro'nun "Adventure" diye isimlendirdiği tam teşkilâtli bir filika vardı. 70 gün sonra Manjiro ve arkadaşları Japonya'nın cenubundaki Okinava adasına "Adventure" vasıtasıyla ayak bastılar. Fakat derhal muhafızlar tarafından yakalanarak Nakao adasına götürüldüler. Manjiro tabancasını, kitaplarını ve seyir âletlerini resmî makamlara teslim etti. Ve 18 ay mütemadiyen yargılandı.

MANJİRO'NUN YARGILANMASI

Sonunda Manjiro ve arkadaşları Nagazaki'ye götürüldüler. Burada tekrar yabancıların tesiri altında kaldıkları iddia edilerek mahkeme edildiler. Mahkeme 10 ay sürdü. Nihayet üçlü mahkeme Manjiro ve arkadaşları için "Şeytanî yabancı dinin masum kurbanları" olduklarına dair karar verdiğiinden cemiyet içinde iyi bir duruma sahip olamadılar. Fakat resmî makamlar Manjiro'nun anlatmış olduğu enteresan dünyayı alâka ile dinlediler.

O, vatandaşlarına Amerika'nın zengin ve kuvvetli olduğunu ve orada sulhsever insanların yaşadığını, başkalarının topraklarında gözleri olmadıklarını anlatarak iknaya çalışıyordu. "Bu memlekette babadan oğula intikal eden bir krallık yok. Bilgisi kuvvetli ve kudretli olan halktan lalettayin birisi, dört sene için kral seçilmektedir. O da diğerleri gibi basit olarak yaşamaktadır. Resmî makamlar mütevazı yerlerdir. Hakikaten onların halk içinden geldiğini söylemek çok güç" diyordu.

Manjiro Amerikalılar'ın yüksek faziletlerini sayıp döküyordu. "Evlenmeler görücülerle olmuyor" dediği zaman vatandaşlarının hayreti son haddini buluyordu. "Amerikalı bir erkekle bir kadın, açıkça sevişebiliyorlar."

Nihayet Manjiro 1852 senesinin Ekim ayında köyü olan Nakanohama'ya gidebildi. Annesi sağdı ve onu büyük bir muhabbetle bağrına bastı. Manjiro'nun giyişi, hareketleri artık köylü hemşehrilerine benzemiyordu, değişikti. Komşular birbirlerine: "Bir balıkçı oğlunun böyle bir centilmen olmasına imkân var mı?" diye soruyorlardı.

Vatana dönüşünden az sonra Manjiro, Taso kabilesinin mektebinde öğretmen oldu. Talebeleri yabancı ülkeleri öğrenmek hususunda çok istekli idiler. Eskilerin düşmanlık fikirlerine rağmen Manjiro Amerikalılar'ın barbar olduklarını fakat Japonya'dan çok ileri olduklarını öğrencilerine anlattı.

CEHALETTE MÜCADELE

1853 senesi Temmuz ayının 8.günü Komodor Perry idaresindeki bir Amerikan filosu dünya ticaretine kapalı olan Yedo körfezine demirledi. Ziyaretten maksat Japon limanlarının ticarete açılmasını isteyen Başkan Fillmore'un mektubunu İmparatora vermektir. Mektup verildi ve filo gelecek bahara cevabını almak üzere hareket etti.

İmparator, ne yapacağını şaşırılmış durumda idi. Halkın çoğu "Mukaddes memleket" in barbarlara ve bilhassa Amerikalılara kapalı tutulmasını istiyordu, ki bu fikir umumî idi. Bu sıra Manjiro, Yedo'ya (Tokyo) çağrılarak fikri soruldu. Kendisine iki kılıç taşımak ve bir de soyadı almak müsaadesi verildi. Manjiro soyadı olarak köyünün adı olan Nakanohama'yı aldı.

Fakat Manjiro'ya, Amerikalılar tekrar döndüklerinde görüşme müsaadesi verilmedi. Limanların kapalı kalması taraftarları Manjiro için : "Çocukluğunu Amerika'da geçirmiş ve onların tesiri altında kalmıştır. Binaenaleyh Japonya'nın menfaatlerinin korunması

AKINTIYA KARŞI KÜREK Mİ ÇEKTİK ?

hususunda ona itimat edemeyiz” diyorlardı. Manjiro durumu filozofça mütalea ediyor ve “zamanı geldiğinde her şey düzelecek” diyordu.

Artık Manjiro’nun, evlenme çağı gelmişti. Ama o eski görücü usulü ile değil, Amerika’da gördüğü yani birbirini görüp beğenme yolu ile evlenmek istiyordu. Nitekim bir arazi sahibinin kızı olan Tetsu ile bu şekilde evlendi.

1854 ve 1858’de imzalanan muahedelerle Japon limanları dünyaya açılmışsa da tam manasiyle serbestlik ancak 10 sene sonra verilebildi. Bu arada Manjiro’nun “Adventure”u Yedo’ya getirildi ve açık deniz filika tipi olarak kabul edildiğinden benzerleri yapıldı. Kendisi de deniz mekteplerinde seyir hocalığı yapmaya başladı. Denize ait birçok Amerikan kitaplarını diline çevirdi. İngilizce’yi kolay öğreten lisan kitapları yazdı. Diğer taraftan da balina gemilerinin plânlarını çizdi ve balina sanayiini kurdu.

FAIRHAVEN’DE BULUŞMA

1862 senesindeki kızamık hastalığı salgını karısını da götürdü. Üzüntüsünü unutmak için Ichiban-Maru balina gemisiyle sefere çıktı.

Manjiro seferde iken memlekette tekrar ecnebilere karşı sert hareketler başladığından harp her an çıkabilirdi. Shogu’nun feodal hükümetinin günleri artık sayılı idi. Manjiro seferi yarıda bırakarak memlekete döndü. Artık sefere çıkmayacaktı. Kendisini memleketin idaresini ele alacak genç neslin yetiştirilmesine vakfetti.

1867-68 senelerinde Manjiro’nun rüyaları hakikat oldu. Nihayet Meiji İmparator olmuş, yeni kurulan devlet de garplılara ve garplılışmaya ehemmiyet vermişti. 1874’te, sonraları Rus-Japon Harbi’nin başkumandanı olan İwao Oyamo’nun başkanlık ettiği heyetle dışarıya gönderildi. New-Yorka’ geldikleri zaman Manjiro başkandan, 30 sene evvel kendisini kurtaran geminin muhterem kaptanını ziyaret için müsaade istedi.

Manjiro New Bedford’a vardığı zaman New England en tatlı sonbaharlarından birini yaşıyordu. Çocukken gezdiği caddelerden ve sonra Fairhaven’e giden köprüden geçti. Whitefield’lerin kapısını heyecanla çaldı.

“Yemin ederim ki kapıyı çalan Jhon Mung’dır” diyen kaptan, kapıyı açıp da karşısında Manjiro’yu görünce, birbirlerine hasretle sarıldılar. Kaptan, “Seni 20 seneden beri bekliyorum, nerelerdeydin ?” diye sordu. Her ikisi de gözlerinden inen yaşları siliyorlardı.

Manjiro’nun gelişini bütün mahalle duyunca, eski arkadaşlarının hepsi geldi. Manjiro onlara Japonya’da yaptıklarını ve Japonya’nın istikbalini heyecanla anlatıyordu.

SON GÜNLER

Bu Jhon’ın New England’ı son görüşü oldu. 1871’de Londra’da fena halde hastalandı. İyileştikten sonra gene İngilizce ve seyir dersleri vermeye devam etti. Daha sonra gelen

kısmî bir felç hemen hemen konuşmasına mani oldu. Maamafih son günlerini gayet rahat olarak geçirdi. Arada sırada Tokyo tiyatrolarında, lokantalarında üstünde kimanosu, başında derbi şapkası ve ayağında Amerikan ayakkabıları ile tam bir centilmen olarak görüldü.

Manjiro Nakahama 1848’de rahat döşeginde öldü. Japon hükümeti sonraları onun milletine yapmış olduğu hizmetleri birçok vesilelerle anmış ve takdir etmiştir.

1933 senesinde oğlu Dr. Toichiro Nakahama Başkan Delano Roosevelt’ten şu mektubu aldı:

“Babanızı Fairhaven’e getiren ve kaptan Whitefield’in kumanda ettiği geminin ortaklarından birinin de babam olduğunu bildiğinizi zannetmiyorum. Fakat ben bugün, büyük-babamın Delano ailesiyle beraber kiliseye giden bir Japon çocuğundan bahsettiğini gayet iyi hatırlıyorum....”

Manjiro’nun tarihteki rolü Bedford’a dönüşü münasebetiyle Morning Mercury adındaki gazetede çıkan bir yazıda gayet açık olarak ifade edilmiştir:

“Bu kazazede çocuğun bir balina gemisi kaptanı vasıtasıyla Fairhaven’de tahsili, Japonya ile aramızda olan şimdiki münasebetlerin kurulmasında başlıca rolü oynamıştır.”

İşin Başında Tam Adamı Vardı

(Deniz Dergisi, Cilt 3, Sayı 26, Mayıs 1957)

William L. WORDEN (Reader’s Digest)’den çeviri

Pireden rahatsız olmuş bir çoban köpeği gibi İndiana polis kruvazörü makinelerini durdurdu. Beni getiren çıkarma teknesi geminin bordasına yanaştığı zaman, gemiciler yukardan şeytan çarmihını ve bir el incisini uzatarak daktilo, branda torbadan ibaret eşyama ve beni yukarı aldılar. Ben üst güverteye çıkıncaya kadar gene eski sür’ati ile yoluna devamla başlamıştı bile. Arkamızda kalan Saipan’da cehennemi bir savaş yapılıyordu.

Amiral kamarası önünde beni kısa boylu ince yapılı bir adam karşıladı. Selâmlaması ne soğuk ne de samimî idi, mahiyeti anlaşılmayan bir havası vardı. Sesi ise son derece sakindi.

“Belki bilirsiniz Mr. Worden” dedi. “Ben gemimde bir muhabirin bulunmasını pek hoş karşılamam. Ama ne yapalım, sözümüzü dinletemedik. Neyse madem ki buradasınız, inşallah iyi bir iş başarırınız. Bu sebepten dolayı ilk önce şunları okumanızı isterim” diye elime bir sürü kâğıt verdi ve ekledi: “Bu suretle meselenin ne olduğunu ve ne yapacağımızı açıkça anlamış olacaksınız. Anlamadığınız yer olursa sonra size izah eder-

im.”

5. Amerikan Filosu'nun Amiral olan bu adam sözünü bitirir bitirmez geriye döndü ve gitti. Bana verdiği mesajları karıştırınca her birinin çok kıymetli malûmatlarla dolu olduğunu, hiç bir amiralin bunları bir sivil harp muhabirine vermeye cesaret edemeyeceğini gördüm. Hele benim gibi amatör birisi için, iş hakikaten heybetli idi. Tarih 1904 Haziran'ının 17'si idi ve Amerikan kuvvetleri Saipan'a devamlı olarak hücum ediyorlardı. Yüzlerce Amerikan nakliye ve ikmal gemileri, çıkarma tekneleri korku içinde sahile deniz piyadeleri çıkarıyorlardı. Korkuyorlardı diyorum, zira Pasifik'te bulunan bir Japon filusunun nerede olduğu bilinmiyordu. Ve her an hücumu uğramak ihtimali mevcuttu.

Bu sebepten dolayı bu filonun tayyareleri, bizim çıkarma yapan ördüklerimizi avlamadan, imha edilmesi lâzımdı.

Sabahın dördünde Amiral beni çağırdı. Güvertede bir aşağı bir yukarı volta vururken vaziyeti anlattı. Bu sırada Sprunce'un Amiral gemisi olan İndianapolis de filonun başına geçiyordu. Tayyare gemilerinin, kruvazörlerin, daha tersane kokan hattı harp gemilerinin ve senelerce anavatana dönmemiş olan ihtiyat muhriplerinin arasından geçtik.

Amiral, “Aylardan beri ilk defa olarak Japon gemileri ile olan teması kaybettik.” dedi. “Tabiatıyla en büyük arzumuz onu bulmak ve imha etmektir. Bu suretle harbin bir an evvel bitmesini sağlayacağımız muhakkaktır.”

Sprunce gelen bir mesajı gördükten sonra sözlerine şöyle devam etti : “Tabiatıyla benim ilk vazifem çıkarma yapan gemileri müdafaa etmektir. Ancak müdafaa mevkiimiz düşmanla çıkarma mevki arasında olabileceğinden, düşmanın yerini kat'î olarak bilmek mecburiyetindeyiz. Gece yarısına kadar batıya seyredeceğiz. Keşif tayyarelerimiz düşmanı bulurlarsa saracağız. Şayet bulamazlarsa dönüp tekrar Saipan'a geleceğiz. Yapacak başka şey yok.”

Gemide asabi bir hava vardı. Karartılmış gemiler gece yarısına kadar Japon donanmasını bulmak ümidiyle batıya seyrettiler. Gece yarısı köprü üstüne çıktığımda yarı karanlıkta gemilerimizin silüetini gördüm. Bu sırada fısıltı halinde verilen bir emirle gemilerin sesi değişti, artık geriye dönmüş...

Ölümün Yanımdan Geçtiği Gün

(Deniz Dergisi, Cilt 3, Sayı 28, Temmuz 1957)

Sidney J. PERK'NS (Reader's Digest)'den çeviri

1947 senesi Aralık ayının 17'si idi. Mevsim kış olmasına rağmen inanılmayacak derecede sıcaktı. Bir çok yük gemileri ve tankerler Halifaks limanında yatıyor, dışarıda ise

denizaltılarımız devriye geziyorlardı. Donanmamız Şimal denizinde, askerlerimiz ise Fransa'da savaşıyorlardı. Burada Halifaks limanında her şey sükûn içinde olup, yegâne üzüntümüz can sıkıntısı idi.

O zaman 23 yaşında ve Kanada donanmasının Niobe kruvazöründe talebe idim. Sabahın dokuzunda kömürlüğe kömür taşıırken arkadaşım George Robinson yukarıdan bana bağıarak "Hey Sidney çabuk yukarı gel iki gemi çarpıştı" dedi.

Şeytan çarmihından yukarı çıkarak, George'un gösterdiği yere baktım, iki gemi hakikaten çarpışmıştı ama, öyle fevkalâde cinsinden değildi. Belçika kurtarma gemisi olan S.S Una, tam yüklü Fransız bandıralı Mont Blanc adındaki şilebin baş tarafına bindirmişti. Her iki gemi ağır yolla seyrederken hadise olmuştu. Yara şöyle böyle olduğumuz yerden seçilebiliyordu. Mont Blanc'ın güvertesinde yağlama yağı veya benzin için kullanılan bir sürü bidon da göze çarpıyordu.

Birdenbire bu bidonlardan mavi bir alev çıktı. Fransız gemisi bizden ancak 250 yarda uzakta idi. Durumu daha iyi görmek için baş tarafa gittim. Mont Blanc'ın güvertesinde gemiciler ellerinde yangın söndürme aletleri olduğu halde yangını söndürmeye çalışıyorlardı. Fakat alev, bidondan bidona atlayarak bütün baş tarafı sardı. Buna rağmen yangının hâlâ söndürülebileceğine, talebe olmama rağmen inanıyor ve görüyordum. Halbuki tayfalar, can filikalarını indirmeye başlamıştı bile. Denize inen filika sür'atle açılıyordu. Hepimiz hayret etmiştik. Ümitsiz bir şekilde delicesine kürek çekiyorlar ve bazıları da nazarı dikkati çekmek için Fransızca bağıyorlardı. High Flover adındaki bir İngiliz Kruvazörü vasıtasını indirerek gemiye doğru gitmeye başladı.

Vak'ayı daha iyi kavramak için gemimizin tam başına gittim. Alevler köprü üstünü tamamiyle sarmıştı. Diğer taraftan da alevin rengi devamlı olarak değişiyordu. Bazen mavi, bazen siyah, bazen de beyaz oluyordu. Hadise artık seyredilmekten çıkmış ve küçük Mont Blanc'ı yutacak bir mahiyet arzelmeye başlamıştı.

Gemide geriye kalana damlar kendilerini denize atmaya başladılar. Bütün gemi alevler içinde idi ve yüksek siyah bir duman çıkıyordu. Alevin çıkardığı sestem başka bir ses yoktu. Bütün liman tam bir sessizlik içinde idi.

Yalnız ufak bir tekne seyir halinde ve römorkörün biri de gemiyi kışından bağlayarak kanala doğru çekiyordu. Ayrıca üç veya dört itfaiye botu su sıkıyordu. H. M. S. High Flover'in mürettebatı tayfanın indiği çarmihdan gemiye çıktılarsa da dumandan görünmez oldular. Sahile baktığımda halkın seyir için, rıhtımların üstüne toplanmış olduğunu gördüm. Gözlerimi Mont Blanc'a çevirdiğimde korkunç bir infilak oldu ve sanki dünyanın sonu gelmişti.

Gemide 3000 ton T. N. T. ve 2300 ton pikrik asit olduğunu yalnız gemi mürettebatı ile Liman Dairesi biliyordu. Gaz, T.N.T. ve ateşin korkunç birleşiminin doğurduğu infilâk, muhakkak ki atom bombasının patlamasına kadar rekor seviyeyi muhafaza etmiştir.

İnilâkın sesi ile güverteye pestil gibi yapışmadan evvel Mont Blanc'ın güvertesinden

AKINTIYA KARŞI KÜREK Mİ ÇEKTİK ?

yukarıya yükselen inanılmayacak derecede beyaz bir duman gördüm. Sonra feci infilâk oldu ve kafam Niobe'ın zincirlerinin baklalarına çarptı. Gemimiz sanki deniz dibinde bir dev tarafından kaldırılıp indirilmişti. Meydana gelen büyük bir dalga geminin kışını bağı olduğumuz ahşap iskeleye yaslattı ve bir kibrit çöpü gibi ezdirdi.

Patlama Mont Blanc'dan Halifaks'ın tepelerine doğru yayıldı ve az sonra aksi seda olarak geriye döndüğünde, sanki kulaklarımız yırtıla.....

Canvık

(Deniz Dergisi, Cilt 3, Sayı 29, Ağustos 1957)

Çeviren: Refik Akdoğan

Kanada Vikersi halen kullanılmakta olan itiş kuvvetinden ayrılarak 267 model teknesini tamamlayıp tecrübe etmiş bulunmaktadır. Bu sistemde gaye, az beygir gücü ve yer ile çok iş temin etmektir. Diğer taraftan bu tecrübe ile Kanada, ilk defa yalnız bu metodu kullanarak hareket eden bir tekne inşa etmek şerefine de sahip olmuştur. Bu metotla inşa edilen diğer bazı tekneler de, gene Kanada'da çalışmaktadır. Bunların en önemlilerinden biri de "Princess of Vancouver"dir (Compas Mayıs Haziran sayısı). Mamafih bu gemiler Kanada'da inşa edilmemişlerdir. Diğer taraftan esas itiş kuvveti olarak da bu pervaneleri kullanmamaktadırlar. Yalnız yakın mesafelerde manevraya yardımcı olarak kullanılmaktadır.

Canvık-I olarak isimlendirilen bu en son tekne, modern römorkörler kadar büyük değildir. Fakat gördüğü iş boyundan kat kat büyüktür.

Çift Voith - Scheider pervanelerine kuvvet başta kışa doğru 15 kadem 6 pus bir mesafeye monte edilmiş bulunan 150 H. P. 6 silindirli, 4 zamanlı 1250 r.p.m. W6V 14/18 tipindeki bir M.A.N. dizel tarafından temin edilmektedir. Bu kuvvet ile pervaneler dakikada 114 devir yapmaktadırlar.

Voith — Schneider pervaneleri ne yeni bir buluş, ne de ilk defa kullanılan bir sistemdir. Gelişmesi 1926 tarihinden itibaren başlar. Bu tarılıdcı J. M. Voith Engineering Work, Viyanalı Mr. E. Schneir'den bu bıçak tipindeki pervanelerin patentini talep etmişti. Viyanalı mühendisin fikri.....

Hatteras Burnu Fedailerı

(Deniz Dergisi, Cilt 3, Sayı 30, Eylül 1957)

Don WHARTON (Reader's Digest)'den çeviri

Hatteras burnunun otuz mil şimalinde Atlantik Mezarlığı diye anılan mevkide, "Omar Babun" adındaki bir gemi, Azrail'le karşı karşıya gelmişti. Gemi korkunç dalgalarla boğuşuyordu. Yüğü kaymıştı. Kurtulamadı ve Hatteras burnunun açığında bulunan sığığa oturdu. Atlantiğin dalgaları insafsızcasına geminin üstüne çullanıyordu. Parçalanma başlamıştı. Sabahın alacakaranlığında Sahil muhafaza teşkilâtı telsizle durumu haber almıştı. Mürettebat derhal sahile indi. Araya varagele kurularak geminin 11 kişilik mürettebatı korkunç çatlakların üzerinden aşılarak sahile alındı.

Gemiyi gören Ellery Midgett II idi. Topu ateşleyen ise Edward Midgett, kurtarmayı idare eden Edison Midgett'ti. Bunlar 100 seneden beri bu sahillere düşen gemilerin mürettebatını kurtaran geniş bir ailenin torunları idi.

Midgett'ler daha sahil muhafaza teşkilatı kurulmadan evvel bu işe başlamışlardı. 1870 tarihinde bu aile bu sahillerde 10 istasyonda vazife görüyordu. Bugün halen üç servis istasyonu Midgett'lerin kumandası altında olup, diğerleri de muhtelif rütbelerle çalışmaktadırlar. Bir defasında bir istasyonda iki Midgett diğer birinde de dört Midgett birden gördüm.

Normal olarak bir aile dedelerinin almış olduğu madalyalarla iftihar ederler. Midgettler'de bu çeşit madalyaları tam 10 kişi almış bulunmaktadır. Hem de bu madalyaları yalnız Outer Bank'ta olan kurtarmalardan almışlardır. İlk madalyayı Hatteras burnundaki istasyonda çalışan Jhon H. Midgett aldı. 1884 senesinin 22 Aralığında Epharain Williams adındaki yelkenli, Hatteras burnundan 5 mil açıkta tehlikeye düşünce, işaret fişeğini karanlık geceyi yırtarcasına gösterdi. İmdat işaretini gören Jhon H. Midgett ve beş kişi derhal denize açıldı. İlk merhale iç sığılda meydana gelen çatlakları aşmaktı. Muvaffak olunca sıra dışı sığığa geldi. Filika dalganın sırtına binince sanki devriliyormuş hissini veriyordu. Resmi raporların dediği gibi, azgın denize karşı tahlisiye filikası dört mil bu şekilde kürekle hadise mahalline vardı.

Kurtarıcılar Epharain Williams'dan dokuz kişi alarak sahile dönmeye başladılar. Sandalın küpeştesi hemen hemen su ile beraber oluyordu. Sahile olan mesafenin de beş mil olduğunu düşünecek olursak olayın fevkaledeliği ortaya çıkmış olur. Resmi raporlar bu kurtarma ameliyesini, "tahlisiye işi kurulduğundan beri en cesurane yapılmış bir kurtarma ameliyesi" olarak isimlendirdiler.

AKINTIYA KARŞI KÜREK Mİ ÇEKTİK ?

Diğer bir madalya da yukarda bahsettiğimiz Joseph'in oğlu ve gene Sahil Muhafaza teşkilatında çalışan Leven Jr. ün babası olan Levene Midgett tarafında alındı. Bu denizci 1931 senesinde sığılıkta batan balıkçı Anna May'in 5 adamını kurtarmak için fırtınalı havada denize açılmıştı. Gemiye varıldığı zaman kazazedelerin hepsini geminin direğine sarılı vaziyette gelecek olan yardımı bekler buldular. Bu durum ölümle pençeleşmekten belki daha zordu. Birdenbire dalgaların tesiriyle direk sulara gömüldü ve hepsi bir an için görünmez oldular. Derhal kumandan Midgett filikasını çatlak sulara çevirdi. Bir ölüm kalım savaşının içinde idiler. Netice ise Midgett'in lehine oldu. Hepsini kurtarılmıştı. Leven, Sahil Muhafaza teşkilatına 1917 senesinde girmiş ve 1953 senesine kadar çalışmıştı. Bir keresinde, Chicamacomico istasyonunda kumandan iken emrinde çalışan 16 adamdan 11'i Midgett idi. İkinci Dünya savaşında dış sığılıkta denizaltılar tarafından batırılan gemilerin mürettebatını kurtarma için, günde 18 saat çalıştı. Çok kereler filikasının bütün mürettebatını Midgettler teşkil ediyordu.

Dış sığılıkta yapılan en meşhur kurtarma olayı Birinci Dünya harbinde bir Alman denizaltısı tarafından atılmış bir mayına çarparak batan İngiliz bandıralı Gosoil yüklü Mirloda oldu. İnfilak neticesinde ikiye bölünmüş ve alevler içinde kalmıştı.

Kaptan Jhon Ailen Midgett, tayfasını alarak kuvvetli bir tahliye filikası ile gemiye yanaştı. Alevler korkunç bir şekilde göğe yükseliyordu. Kaptan alevlerin dışında kalmış olan bir filika buldu, içinde kimseler yoktu. Fakat az ilerde Gosoil içinde yanan devrilmış bir filikaya tutunmaya çalışan tayfalar, ölümle hayat arasında çabalıyorlardı. Derhal Midgett ahşap filikasının başını henüz yangının sirayet etmediği bir pasaja çevirerek dumandan kör olurcasına, alevin sıcaklığını vücutlarında duya duya adamlara yaklaştı. Hepsini içeri alarak sahile çıkardılar. Alaca karanlıkta içinde 19 adam bulunan diğer üçüncü bir filika daha buldular. Hadise mahalli gece sahilden tutulan projektörlerle aydınlatılmıştı. Midgett ve adamları bundan sonra daha üç sefer yaparak çatlakların yarattığı tehlike vız gelircesine ortalıkta cirit atarak geminin hayatta kalmış 42 kişilik mürettebatını kurtardılar. Bugün Cape Hatteras'taki müzede "Mirlo" kurtarmasında kullanılan can filikası durmaktadır. Filikadaki altı adam hem Amerika hem de İngiltere hükümetleri tarafından altın madalyalarla taltif edilmişlerdir. Bunlardan beşi Midgett'di: Leroy, Clarence, Arthur, Zion ve Kaptan Jhon. Altıncısı ise bir Midgett ile evlenmiş olan Prochorous O'Neil idi.

Bütün bunlara rağmen Midgettler'in en üstünü kimdir, diye bir tefrik yapmak istersek, muhakkak ki hükmümüzü Rasmus'un lehine veririz. Hatteras burnunun aşağı kısmında rüzgârın her türlüşünün yiye yiye ihtiyarlamış olan bir kasabanın küçük bir dükkânında, duvarda, verilmiş olan altın biri madalyanın beratı asılı durur. Burada, "1899 senesinin 18 Ağustosunda karaya gitmiş bulunan Princilla'dan tek başına 10 adam kurtaran Rasmus S. Midgett'e" yazmaktadır.

643 tonluk "Princilla"adındaki yelkenli, korkunç bir harikeynde Hatteras adasının sığılığına oturmuştu. Dalgalar kaptanın karısını, oğlunu, üçüncü kaptan, bir kamarotu

REFİK AKDOĞAN

almış ve denize dökmüştü. Sonra tekne ikiye bölünmüştü. Kıç tarafta bulunan mürettebattan 10 kişi ölüm anının gelmesini bekliyorlardı. Gece karanlık ve puslu idi. Kalın denizler teknenin su üstünde kalan kısmına bütün heybeti ile çullanıyordu. Rasmus at üzerinde devriye gezerken denizden gelen feryatları duymuştu. İstasyona gidip yardım istemek üç saat sürecekti. Bunu hesaplayan Rasmus yaşının 48 i bulmuş olmasını düşünmeden kaynayan sulara kendini attı. Dalgalarla boğuşa boğuşa gemiden arta kalan kıç tarafa vardığında adamlara bağıarak birinin denize atılmasını söyledi. Atlayanı kucaklayarak sahile çıkardı. Bu iş yedi defa sürdü ve yedi kişiyi sahile çıkardı. Geriye kalan üç kişi hareket edemeyecek durumda idiler. Yukarı çıkararak kendilerinden geçmiş olan bu üç kişiyi gördü. En fena durumda olanı ilk, diğerlerini de teker teker kâh sırtlayarak kâh yüzdürerek sahile çıkardı. Bu hadiseden kurtarma raporları “Eşine ender rastlanan bir kurtarma olayı” diye bahsetmektedirler.

İlk zamanlarda Midgettler de diğer kurtarıcılar gibi bu işe para için atıldılar. Zaman geçinilecek gibi olmadığından peşin para ödeyen kurtarma teşkilâtlarına hemen hemen herkes girmek için can atardı (Senenin yarısı için 40 \$, mevsim dışı her kurtarmaya 10 \$ ödenmekteydi). Sonraları bu iş Midgettler için an’anevî bir durum aldı ve halen bugün sahil muhafazada çalışan her Midgett’in muhakkak dört nesil evvelsi bu işle iştigal etmiş durumdadır. Rasmus’un oğullarından biri, Mirlo kurtarmasında bulunanlardan biri idi. Bununla beraber kurtarmada bulunan diğer dört Midgett’in dokuz oğlu da sahil kurtarma teşkilâtında vazife görmekte idiler. Omar Babun kurtarmasında bulunmuş olan Ellery Midgett’in babası, dedesi ve onun da babası bu işte çalışmış adamlardır. Greves Midgett bana beş oğlunun da sahil kurtarma teşkilâtında çalıştığını söylerken, altıncı oğlunun da cesaretli olduğunu söylemeyi ihmal etmiyordu.

Midgettler’in hemen hemen hepsi geniş omuzlu, iri yarı, mavi gözlü insanlardı. Konuşmaları Elizabeth devri aksanını andırır. Hiç kimse onların nereden geldiğini pek bilmiyorsa da umumî kanaat ilk Midgett’in karaya gitmiş olan bir gemiden kurtulmuş olan bir kazazede olduğu merkezindedir. Resmî kayıtlar bu ailenin burada 223 seneden beri bulunduğunu göstermektedir. Müstemleke zamanında Midgett ismi Midyet olarak telâffuz edilmekte idi. Şimdi de “e”nin sarfınazar edildiği görülmektedir. Mamafih bugün Midgett ismi, kara oturmalarından bahis açılınca, bir efsâne gibi denizciler arasında söylenip durmaktadır.

Serbest Pistonlu Makine

(Deniz Dergisi, Cilt 3, Sayı 32, Kasım 1957)

Derleme

Serbest pistonlu makineyi, en iyi olarak, tek silindirli, karşı pistonlu, mütenavip bir kompresörle süperşarj edilen, iki strok zamanlı bir dizel olarak tarif edebiliriz.

Konnektin rod, krankşaft yerine, serbest piston vazifesi hava basmak olan bir kompresörün pistonuna bağlanmıştır. Kompresörün verdiği hava, akaryakıtın püskürtüldüğü ihtirak mahalline sıkıştırılarak verilir. İhtirak olunca, tazyik pistonları birbirinden ayırır. Diğer taraftan egzozdan çıkan gazda hâlâ bir miktar tazyik bulunacağından, egzoz türbününden geçirilir.

Pistonlar arasındaki ahenk dişli kolu fener dişlisi yahut paralel metotları kullanarak temin edilebilir. Bu bağlantılar, makinenin yegâne dişli parçaları olup, dış aksesuarlarda yağın, su pompasının, ihrakiyenin kontrol veya çalışmasını temin eder.

Makine gayet basit olup, inkişaf ettirildiğinde bir çok sahalarda kullanılacağı gayet aşikârdır.

Serbest pistonlu makinenin denizde kullanılması halinde cazip tarafı, az ihrakiye sarfiyatı ve iyi kaliteli ihrakiyeyi seçmeyi bertaraf etmesidir.

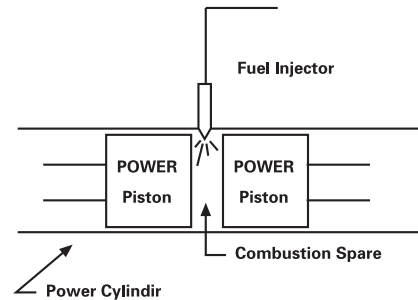
Bugün için her ne kadar akaryakıt sarfiyatı, alçak devirli büyük dizelerde olduğu kadar az değilse de, gaz türbininkinden bir hayli aşağıdır. Fakat istikbaldeki çalışmaların sarfiyatı bir hayli düşüreceğine muhakkak nazarıyla bakılmaktadır.

Diğer taraftan, yer kaplamak hususunda da bu yeni makine bir hayli avantaj sağlamaktadır. Serbest pistonlu makine beher beygir kuvveti başına gaz türbini ile aynı ağırlık ve çapa malik ise de, dizelden daha az değerlere sahip bulunmaktadır.

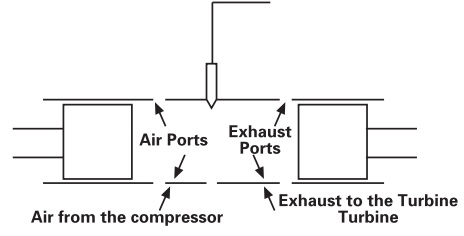
İstikbal bize bu makinenin denizde kullanılıp kullanılmayacağı hususunda bir karara vardırabilecektir. Halen gemilerde kullanılması hususunda çok avantajlara sahiptir. Dizelle mukayese edildiği zaman yerden, gaz türbinle karşılaştırıldığı zaman akaryakıt bakımından gösterdiği avantajlar, bir hayli önem işgal etmektedir.

Zamanımızda teknik bakımdan imkânsız bir şey olmadığına, insanlık emindir. Bu makine de denizde her zaman rastladığımız bir kuvvet olarak karşımıza çıkacaktır.

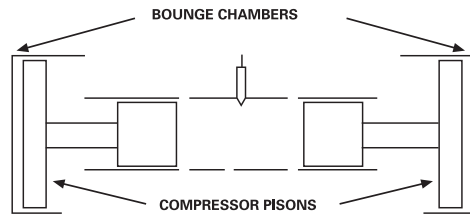
1- Pistonlar burada birbirine azami derecede yaklaşmış bulunmaktadırlar (iç ölü nokta). Akaryakıt sıkıştırılmış sıcak havaya püskürtüldüğünde, pistonlar birbirinden ayrılır.



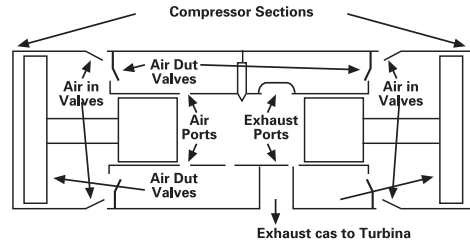
2- Bu şekilde, hava ve egzoz kapakları gösterilmiştir. Pistonlar birbirinden ayrılınca, egzoz kapakları gazın türbine geçmesi için çalışırlar. Sonra hava kapakları açılır, içeriye kompresörden taze hava girer.



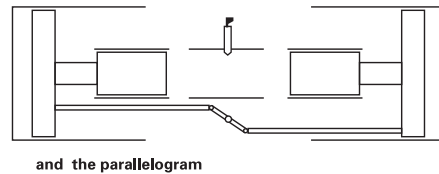
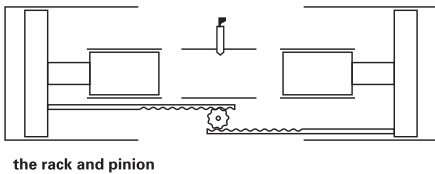
3- Şekilde pistonları geri itme odaları da gösterilmiştir. Pistonlar tazyikle dışarıya doğru itildiğinde, geri itme odalarındaki hava sıkışır. İhtirak yerindeki bu tazyik egzoz kapaklarından tama miyle çıkınca, pistonları geri iter.



4- Burada tazyikli havanın nasıl temin edildiğini görüyoruz. Kompresör pistonun geri itme odasındaki ters tarafında bulunan yüzü, kompresör bölümünün içe strokunda havayı sıkıştırır. Sıkışan hava, hava kapaklarından geçerek ihtirak odasına girer. İhtirak olduğu ve kapaklar açıldığı zaman, (air-out) valfi kapanır ve (air-in) valfi açılarak taze havanın kompresör bölümüne geçmesi temin edilmiş olur.



5- Pistonların ahengi dişlilerle veya paralel sistemle nasıl temin edildiği görülmektedir. Sistemin hareketi ile yardımcıların çalıştırılması ve kontrolü de temin edilmiş bulunmaktadır.



Denizde Yağ Kontrolü

(Deniz Dergisi, Cilt 3, Sayı 33, Aralık 1957)

Çeviri

“Yağınızı kontrol ettiniz mi?” suali, memleketimizin yollarında bulunan binlerce benzin istasyonunda, müşterilere her zaman sorulmaktadır. Bunu denizlerde çalışan bütün gemilere de sormak yerinde olur kanaatindeyiz.

Bir yağ şirketinin ticaret filolarında kullanılan yağlar için yapabileceği tavsiyeler çok mühimdir. Başlıca yağ şirketleri arasında en mühim yeri işgal eden Mobil Oil, bu hususu bilgili deniz mümessilleri ile temin etmektedir. Diğer taraftan mühendisler, laboratuvar teknisyenleri ve satış mümessilleri ile işbirliği yapılarak, hizmet tam bir mükemmeliyete eriştirilmiştir. Mobil Oil şirketi, dünya çapında bir deniz şebekesi kurarak, gemilerin yağ hususundaki müşküllerini her zaman ve her yerde halletmeyi gaye edinmiş bulunmaktadır. Bu şebeke bundan hemen hemen elli sene evvel kurulmuştur. Bugün dünyanın dört yüzden fazla limanında bulunan tecrübeli deniz mümessilleri, senede 12.000’den fazla geminin kontrolünü yapmaktadırlar. Açık denizde seyreden bir geminin yağlama işi bir fabrikaninkine benzetilebilir. Fakat bu fabrika, meselâ Bombay ile New York arasında seyreden ve bu aradaki limanlara uğrayan cinstendir. Fabrikamız gittiği her limanda, yağ şirketinin deniz mümessili tarafından karşılanarak ziyaret edilir. Ziyaretin sonunda, işin ruhunu teşkil eden bir rapor tanzim edilir. Bu raporun bir nüshası, geminin gideceği limana gönderilir. Bu suretten, oradaki Mobil mümessili, geminin baş makinistinin adından tutan da, istenmiş yağlara kadar her şeyi öğrenir.

Senede 60.000 adedi bulan bu raporların üçüncü kopyası da New York’taki Mobil Oil merkezine gönderilir. Bu sayede merkez, müşterisinin gemisinin nerede bulunduğunu, ne aldığı, ne kullandığını, makinesinin durumunu derhal öğrenir.

Bir deniz mümessili, limana gelen bir gemiyi ziyaret ettiğinde, tabiatıyla bir satış mümessili rolündedir. Fakat lüzum hasıl olduğunda derhal baş makinistin yardımcısı, yahut tahlil için nümune alan bir laboratuvar teknisyeni yoluna girebilir. Bu sebepten bu insanlar hem satış yapan iş adamı, hem de icabında yardımcı olabilecek durumdadırlar.

Geçenlerde New York deniz mümessillerinden olan Joseph Fanning’ın başına gelen hadise, tipik olanlardan birini teşkil etmektedir. Seyir halinde olan bir tanker kendisine bir telgraf göndererek, gear dişlilerinde pitting ve flaking olduğunu bildiriyor. Gemi limana geldiğinde derhal gemiye giden Mr. Fanning, dişlilerin değişik bir tip arzeden Japon imalâtı olduğunu görüyor. Baş makiniste biraz daha kalın bir yağ kullanmasını

tavsiye ediyor. Tavsiyesi kabul olunduğundan Mr. Fanning gemide 24 saat kalarak, devreden 4.000 galon yağın çıkarılmasına nezaret ediyor. Devre yeni baştan kalın bir yağla doldurulup makine çalıştırıldığında, arızanın giderilmiş olduğu görülüyor.

Laboratuvarın Rolü

Deniz mümessilinin arkasını dayadığı yer teknik laboratuvardır ki buna Scotland Yard veya FBI diyebiliriz. Buradan seyir halinde olan müşterilerin yağ hususundaki müşkülleri halledilir. Şimdiye kadar bu laboratuvara varillerde, tenekelerde, şişelerde, bir milyondan fazla yağ numunesi tahlil için gelmiştir.

Bu ilmî teşkilât, lüzumlu ise, bir deniz yağı numunesinin yedi tahlilini, sekiz saat zarfında tamamlayabilir.

Bu faaliyetler neticesi ile, bir gemi sahibine, gemisine yapılan ziyaretler, analizler, masraf ve hizmetler hakkında malûmat veren muntazam raporlar göndermek imkân dahiline girer.

Bir deniz mümessilinin ziyareti başmakinisti görmekle başlar. Geminin kullanacağı yağın, yapacağı sefere uygun olup olmadığı gözden geçirilir. Bir arıza olmasa bile, yağ nümuneleri almak ekseriya adettir. Bunların analizi neticesinde yağın luzuciyet, ağırlık, tortu, kül, renk durumları veya yağın iş görmeme sebepleri öğrenilmeye çalışılır. Laboratuvarlar bu tahlillerin tefsirini, dakika yönünden, yani bir damla yağ, makineden ufak bir parça, silindirden bir miktar birikinti gibi miktarlar üzerinden verir.

Yağ Tahlilleri

Umumiyetle denizde kullanılan yağların tahlillerinden maksat, ilerisi için kullanışlı olup olmadığını anlamaktır. Mamafih ekseriyetle nümune almak, bir arızayı bulmak için yapılır. Çökelek yapan yağlar ve iyi çalışmayan bir makineden alınan yağlar gibi. Bu analizler, arızayı buluncaya kadar devam eder.

Yağların muntazam fasıllarla kontrolünün değeri, açık olarak İkinci Dünya Harbi'nde meydana çıkmıştır. Norveç ve Hollanda'nın Almanlar tarafından işgalinden sonra, her iki memleketin liderleri, kaçan gemilerin işletilmesi için dost memleketlere ajanlar gönderdiler. Karşılaştıkları müşküller çoktu. Fakat hayati olanların en başında kullanacakları yağların tayini geliyordu.

Kumpanyanın deniz satışları kısmı ve "Socony Vacuum Oil'in merkezi, casus teşkilâtı gibi çalışarak, lüzumlu olan hayati bilgiyi bir hafta içinde topladı.

Mobil'in deniz satışları kısmı şefi olan Richard G. Coffin, gemi müşterilerinin kullandıkları yağlama yağlarının tecrübesi için, kumpanyasının senede 150.000 dolardan fazla para harcadığını söylemiştir. Bu tahliller, türbin gemileri için senede bir, motorlar için ise senede iki defa yapılmaktadır. Geçen sene 15.000'den fazla tahlil yapılmıştır.

Mr. Coffin, bütün tecrübelerin karadaki laboratuvarlarda yapılmadığını, halen çalışan 35'ten fazla geminin, muhtelif tip Mobil yağlarını tecrübe ettiğini beyan etmiştir.

Ayrıca Mr. Coffin, en mühim müşterilerinden birinin gene kendi kumpanyası olduğunu söylemiştir. Zira Socony Mobil, tonajı 1.800.000 detveyti aşan yüzden fazla tankeri çalıştırmaktadır.

Denizde Kahraman Kadınlar

(Deniz Dergisi, Cilt 3 Sayı 34, Ocak, 1958)

Bill WHARTEN'den çeviri

1946 senesinin Ağustos ayında Sicilya'nın garp sahillerinde, korkunç bir fırtınaya tutulan Maria Ferraro adındaki koster, karaya oturmaktan kendini kurtaramadı.

On üç kişilik mürettebatın altısı oturma esnasında yaralanmışlardı. Diğerleri ise gemi oturmadan önce esasen perişan olmuş durumda idiler. Dalgalar geminin üstünü yalayarak aşarken, Kaptan Luigi Ferraro'nun karısı Signora Maria Ferraro yaralıların yaralarını sarıyordu. Herkesin geminin şiddetli denizlere daha fazla tahammül edemeyeceğini anlamasına rağmen, bir yerden yardım gelmesi ümidi de imkânsız gibi görülüyordu.

Sabaha karşı ortalık ağarırken geminin baş tarafına doğru 150 yarda mesafede, teknenin yara almış kısımlarının silueti belirdi. Bu anda sahil ile gemi arasında deniz, sanki kudurmuş bir köpek gibi saldıracak yer arıyordu.

Kaptan, "Bir tek ümidimiz var" dedi. "İçimizden birisi bir halatla sahile giderse kurtuluruz."

Fakat bu imkânsız bir şeydi. Hiç kimse bu kudurmuş denizin içinde bir dakika bile duramazdı.

O sırada kaptan birdenbire karısının soyunarak beline bir halat volta etmiş vaziyette kendisine doğru yürüdüğünü gördü. Karısı, "İçinizde en iyi yüzme bilen benim, hele bir deneyeyim bakalım ne olacak" dedi.

Ferraro iki çocuk anası olan 26 yaşındaki karısına itiraz etmeye fırsat bulamadan Maria Ferraro sulara gömülmüştü. Hemen adamlardan birisi küpeşteye fırlamış, fakat beyaz köpükler içersinde hiç bir şey görememişti. Dakikalar geçiyor, heyecan gittikçe artıyor, fakat bir şey görüleliyordu. Birdenbire halatı gören gemici sevinçle bağırarak, akabinde halat gerilmiş, diğer taraftandan verilen işaretler duyulmaya başlanmıştı. En son üç kere çekildi bırakıldı. Kurtulmuşlardı.

Kaptan Ferro derhal donanım hazırladı. Bir iki dakika içersinde ilk gemici sahile gönderiliyordu. Aradan bir saat geçti. Bu anda kaptan dahil bütün mürettebat sahile çıkmışlardı. Karısı muhelif yerlerinden yaralanmış olmasına rağmen gülerek kendisini bekliyordu. Gün iyiden iyiye ışımaya yüz tutunca geminin ikiye bölünerek battığını gördüler. Bu esnada bir tayfanın yaptığı büyük fedakârlıktan dolayı Signora Ferraro'ya teşekkür ettiği

görüldü. O da kendisinin gemi mürettebatından olduğunu ve vazifesini yaptığını söyledi. Zira geminin resmen aşçısı idi.

Bugün kadınların da denizde erkekler gibi çalıştıkları ve vazife aldıkları artık hakikat haline gelmiştir. Buna rağmen kadınlara, hastabakıcılık, aşçılık, kamorotluk müstesna, daha aktif bir iş verilmemektedir. Yegane kadın çarkçı olan Miss Victoria Drummond halen British Monarch gemisinde üçüncü makinist olarak vazife görmektedir.

Kraliçe Victoria'nın vaftiz kızı olan Miss Drummond 1910 senesinin 25 Ağustosunda S. S. Bonita'da üçüncü makinist olarak çalışırken, düşman hücumuna uğruyan gemisi hasar görmüştü. Utangaç bir mizaca sahip bulunan Miss Drummond düşman taarruzu sırasında, makine dairesini biran bile terketmemesi sebebiyle almış olduğu M. B. E. madalyasından hiç kimseye bahsetmeyecek kadar da mütevazidir.

Kadınların gemi doktorluğunu deruhte etmeleri de önceden bir hayli münakaşalara sebep olmuştur. Fakat S. S. Britannia'da gemi tabibi olarak vazife gören Miss Adailaine Nancy Millar'ın büyük muvaffakiyetinden sonra bu mesele kendiliğinden halledilmiştir. Mezkûr gemi 941 senesinin 25 Martında bir düşman gemisi tarafından batırılmıştı.

Dr. Millara M. B. E. madalyası verilmesi hususunda bir yazı yayınlayan London Gazetesi, 1942 senesi Şubat sayısında aynen şöyle demektedir:

"Yalnız başına seyir ederken S. S. Britannia bir korsan gemisine rastlamış ve uzun menzilden atılan ateşe maruz kalmıştı. O da mukabelede bulunmuş fakat mermilerini yetiştiremediğinden ağır hasara uğramıştı. Sürati de düşmaninkinden aşağı olduğundan, Kaptan gemiyi terk emrini vermeye mecbur kaldı. Geminin terk edildiğini bildiren işaret her ne kadar düşmana gösterilmişse de düşman ateşi kesmemiş ve bir çok can filikası da hasara uğramıştı. Ateş altında Dr. Millard yaralılara ve ölenlere fevkalâde bir şekilde bakmış ve bu hareketiyle bir çok insanın ölümden kurtarılmış olduğu muhakkaktır. Burada şunu da zikredelim ki, Britannia'nın 4 üncü kaptanı da 58 kişilik can filikasıyla 84 kişi taşıyarak 22 günlük unutulmaz bir yolculuk yapmıştır."

Diğer bir kahraman kadın da 1913 senesinde Süveyş kanalında bombalanan Geor-ge isimli geminin kadın kamorotu olup, mermi yağmuru altında yaralılara kahramanca yardımda bulunması dolayısıyla M. B. E. ile mükâfatlandırılmıştır.

Yukarıda sıraladığımız cesur kadınların hareketleri birer madalya ile mükâfatlandırıldığı halde, kıyıda köşede unutulup karşılık görmeyenleri de az değildir. 1940 senesinde bir mayına çarparak batan Dunhar Castle gemisinin kamorotlarından Marian Copplestone ve Sarah Ferguson'un cesurane çalışmalarını gemide hiç bir erkek gösterememiştir.

İki kadının da can filikalarında yaralılara, kendi yaralarına bakmaksızın yaptıkları yardım ve tedavi unutulacak cinsten değildir.

Kaptan, "Copplestone ve Ferguson'un bitmek bilmeyen enerjileri sayesinde çok can kurtuldu" demiştir.

AKINTIYA KARŞI KÜREK Mİ ÇEKTİK ?

Bir kadının, bir erkek gibi gemiye kumanda edebileceği senelerce evvel 2520 tonluk "Primrose Hill" adında dört direkli bir barkonun kaptanının karısı tarafından ispat edilmiştir.

Primrose Hill, Horn burnuna yol alırken çiçek hastalığı gemiyi sarmış bulunuyordu. Kaptanla beraber tayfanın birçoğu iş göremez duruma düştüler.

Hastalığa tutulmayanlar, iyi bir seyirci olan kaptanın karısından geri dönmeyi istediler. Fakat orta yaşlı bir kadın olan bayan Wilson, bu teklifi reddederek tayfadan ikisini vardiya zabıtlığına tayin edip yola devam etti. Gemide isyan belirtileri görünmeye başlayınca Bayan Wilson tayfanın arasına girip durumu halletmek dirayetini göstermekten de geri kalmadı.

Barko yola devam ederken Bayan Wilson bir yandan geminin rotasını kontrol ediyor, diğer taraftan da yemek pişiriyor, hastalara bakıyor, ölenlerin denize atılmasına nezaret ediyordu.

Neticede gemi, gideceği liman olan Tacoma'ya vardı. Diğer taraftan ölmesi ihtimal dahilinde olan bir çok can da kurtarılmıştı.

Bazı denizciler kadını gemi için uğursuz sayarlar. Fakat biz icabında kadınların da erkekler kadar denizde kahramanlık gösterecekleri veya denizde çalışabileceklerine kaniiz.

Amiralin Sorduğu Soru

(Deniz Dergisi, Cilt 3, Sayı 36, Mart 1958)

William SWANSON'dan çeviri

Yakışıklı üniformaları içinde, donanma için pek lüzumlu olduğu muhakkak olan Amiraller, bazen emretme ve neticeleri babında pek basit olmaktadır. Buna U. S. Donanmasında bir hâdise dolayısıyla yakinen şahit oldum.

1916 senesi 29 Ağustosunda U. S. Memphis'te gemici idim. Güzel bir gündü. Ve gemimiz San Domingo körfezinde demirli olarak yatıyordu. Deniz sakin ve çarşaf gibi idi. Güneş ve gemimizin akisleri denizde gayet parlak bir şekilde görünüyordu. Herhalde denizin bu dayanılmaz cazibesi sebebiyle olacak ki, bazı arkadaşlar filika yarışına çıkmayı teklif ettiler.

Takriben öğleden sonra üç sıralarında idi ki yarış başladı. O kadar heyecanlanmıştık ki, pek az sonra hepten unutmuştuk. Gemidekiler de coşkun seslerle yarışanları teşci ediyordu.

Bir anda deniz, hiç belli etmeden bütün kuvveti ile kükremeye başladı. Dalgalar o kadar büyümüşü ki, filikalar devrilmeye başladı. Gemiciler sanki oyuncaktanmış gibi sulara dökülüyorlardı. Bizi bu hale getiren bir med dalgası olmuştu. O kadar ani olarak

REFİK AKDOĞAN

bastırmıştı ki, kimse ne tedbir alabilmiş; ne de mücadele edebilecek durumu elde edebilmişti.

Biraz evvelki neş'e ve huzurumuza mukabil, şimdi ortalık karışmış ve darmadağınık olmuştu.

Ben, birkaç arkadaşım ile birlikte Memphis'ten bir can filikası mayna etmiş ve kücremiş denizden arkadaşlarımızı kurtarmaya çabalıyordum. Tam bu esnada gemi bizi geriye çağırılmaya başladı. Fakat ne mümkün... Dalgalar o kadar korkunçlaşmıştı ki, gemiye dönmemiz imkansızlaşmıştı. Filikada bulunan mes'ul zabıt bize açık denize doğru kürek çekmemiz için emir verdi. Böylelikle azgın dalgalarla boğuşmanın mümkün olabileceğini sanmıştı.

Dört saat bu şekilde fırtına ile boğuşmakla geçti. Sonra fenere doğru gidebildiğimiz takdirde, sahile ulaşabileceğimizi düşündük. Fakat ilerlemek mümkün olmuyordu. Gece olmuştu. Karanlık bütün korkunçluğu ile üzerimize çullanmıştı. Birdenbire havayı delicesine filikalarımızdan imdat sesleri geldi. Yardım edememenin korkunçluğu karşısında, ölürcesine olduğumuz yere çakılı kaldık.

Bu arkadaşlarımız için bir kurtuluş yolu olmadığını bilmek, çok berbat bir şeydi. Deniz hakkını alıyordu. Buna kimse mâni olamazdı. Benim hissettiğim gibi, bütün herkes şu anda bir farenin nafakasını temin için, aslanla mücadele ederken duyduğunu, hissettiğine eminim.

Kimsenin ağzını bıçak açmıyordu. Fakat şurası muhakkak ki, bu korkunç hâdisenin tesiri ile herkes daha fazla bir kuvvetle küreklere asılmaya başlamıştı. Sahile ulaşmak arzusu içimizde, denizin korkunçluğuna rağmen, daha fazla büyümüş ve son haddine ulaşmıştı. Fakat korkunç bir dalga bu arzuyu kursağımızda bırakmaya azmetmiş gibi filikalarımızı devirdi. Ve bizi denizin kucağına attı. Allaha çok şükür olsun ki can yeleklerimiz vardı. Tabii dört elle bu kurtarıcıya sarıldım. Saatlerce böyle su üstünde kaldım. Etrafımı karanlıktan göremiyordum. Ses seda da gelmiyordu. Etrafta Öyle bir sessizlik vardı ki, Allah kimseye bilmeyi nasip etmesin. Ses yalnız denizden geliyordu. Hem de ne ses ? Kükrüyor, homurdanıyordu. Sanki doymamış gibi idi. Bu arada üniformamı üzerimden çıkardım. Üzerimde yalnız donum ve kurtarıcım olan can yeleğim kalmıştı. Tabii deniz de bu vaziyette pek cazip değildi. Zira deniz köpek balıkları ile dolu olup, nereye gittiğimi de bilmiyordum.

Tamamiyle denizin merhametine sığınarak, Allahtan yardım için dua etmeye başladım. Eminim ki "O" beni görecektir ve kurtaracaktı. Fakat saatler geçtiği halde ne bir kara görünüyor ve ne de bir kurtarıcı yaklaşıyordu. Ümidim kaybolmaya başladı. Hayatım için mücadeleye başlıyorum, fakat kuvvetimi çok geçmeden kaybediyordum. Ölüm mukadderdi. Bu ara babamın sesi kulaklarımda çınladı. "Hayat olan yerde ümid de vardır." O anda sanki bu ses uzaklardan ve denizin dibinden geliyor gibi geldi bana. Bu sözü defalarca tekrarlardım. Annem de sanki beni çağırıyordu. Halbuki şu anda benden 2.000 mil uzak-

AKINTIYA KARŞI KÜREK Mİ ÇEKTİK ?

ta idi. Sonra öğrendimi ki tam o anda annem de kızkardeşime, “Sanki Wil-liam beni çağırıyor, onu işitiyorum” demiş.

Bu hâdisenin bugün izahı belki güçtür. Amma aynıyle vaki olmuş ve belki de denizin olagelmiş binlerce garip hâdisesinden birini teşkil etmiştir.

Sanki günler geçmiş gibi idi. Henüz sabah olmamıştı ki, vücudum bir kara parçasına değdi gibi geldi bana. Karaya ulaştım zanniyle kalbim hopladı. Kafam “acaba” diyordu. “Yanılmış olmayasın.” Her halde hayaldi bu. Fakat ellerim, evet ellerim bana ilk hakiki müjdeyi verdi. Bu bir mercan kayası idi. Nihayet bir adaya varabilmişim.

Alışıkça, buranın bir hayli yüksek bir ada olduğunu gördüm. Tırmanmak çok güçtü. Fakat insan böyle zamanlarda nelere muktedir olamıyor ki! Çalışıp çabalayıp nihayet adaya tırmanmaya muvaffak olabildim.

Yorgunluktan bitmişim. Biraz dinlenip, yola tekrar revan oldum. Nerede idim? Bi-lin-miyen bir istikamete doğru yürüyordum. Fakat hislerimin beni doğru olan yola doğru götürdüğüne emindim. Halen etrafta hayattan eser görünmüyordu. Sanki çok uzun zamandan beri yalnız yaşıyordum. Ağır ağır ilerliyebiliyordum. Zira bir hayli yorulmuş ve yaralanmışım.

Nihayet uzaktan bir ev görmek nasip olunca, ona doğru yöneldim. Bu bir kulübe idi. Eve iyice yaklaştığımda, adımlarım da sıkışyordu. Sanki korkunç bir geceyi bir an evvel bitirmek istiyordum. Kapıyı yumruklarcasına vurup bekledim.

Gece hâlâ karanlıktı, içerden bir kadın sesi geldi. Kapı açıldığında kadının yüzünde korkunçluk taşıyan bir ifade olduğunu gördüm. Vücudum yağla kaplanmış; oramda buramda yosunlar vardı. Tabii ki hala can yeleğim de sırtımda idi. Donum ise bir hayli çirkinlik arz ediyordu.

Ona, bana yardım etmesini söylediğimde, başını sallayıp, İspanyolca bir iki kelime söyleyip, kapıyı yüzüme kapadı. O İngilizce ben de İspanyolca bilmiyorduk. Dışarda kalmışım. Tabii ki bu halimle kadını korkutmuşum.

Geriye dönüp başka bir yol bulmaya çalışmaktan başka bir şey kalmıyordu. Sende-leyerek, nereye gideceğimi bilmeden yürümeye başladım. Çok geçmeden bir fayton gördüm. Faytonu süren iyi bir adamdı. Bana, San Domingo adasında olduğumu ve şehre para almadan götüreceğini söyledi.

Faytonun içine şöyle bir uzanıp gözlerimi kapatınca, kendimi Cennetin eşiğinde sandım. Biraz sonra adam, sıcak bir şey isteyip istemediğimi sordu. Ancak başımı sallayacak kadar kuvvetim vardı. Beni bir eve götürdü. Orada bir kadın çabucak bir kahve hazırladı. Allahım o ne lezzetli, nefis bir kahve idi. Sanki âb-ı hayattı. Bir kaç dakika sonra adam beni “San Domingo City” deniz hastahanesine götürdü. Orada “Menphis”in yarı harap olmuş vaziyette kayalara bindiğini öğrendim.

Aynı zamanda donla, başka kimsenin giremediği bu ihtilâlcı memlekette bütün gece

yürdüğümü gene burada öğrendim. Diğer taraftan zehirli deniz kirpilerinin üzerinde yürümüş, bir şey olmamıştım. Zira bunları görmüş ve ellerimle ayaklarımdan dikenlerini söküp atmıştım.

Ben hastahaneye gidince, Amiral de orada idi. Üstümde hâlâ can yeleği vardı. Amiral beni görünce, şöyle bir süzdükten sonra

“Hangi cehennem dibinden geliyorsun” demez mi?

Dedik ya Amiraller bazen pek basit olurlar. Ben ona şu şekilde bir cevap mı vermeliydim, dersiniz :

“Donanmaya dünyayı görmek için girdiğimden, şöyle bir dolaşayım dedim, efendim! Ancak bu seferkini gemisiz yapmak mecburiyeti hasıl oldu.”

Bounty'den Arta Kalan Son Hatıra

(Deniz Dergisi, Cilt 4, Sayı 38, Mayıs 1958)

Çeviri

Esrarengiz romanlara, filimlere mevzu olan Bounty adındaki geminin demirini, geçenlerde dalgıçlar Pasifik adalarının birinde buldular. Bu demir Bounty'nin isyan etmiş tayfası tarafından, demirlemek maksadı ile 169 sene evvel Pitcairn adasında funda edilmişti. Tayfalar cezalanmaktan kaçtıkları için buraya sığınmışlardı.

Mürettebat Tahiti adasındaki güzel yerli dilberlerin füsununa kapılarak geriye dönmek istemişler, cezalandırılmaları sonunda da isyan etmişlerdi. Teknenin kaptanı William, Bligh bir kaç kişi ile bir sandala konularak açık denize salıverildi. Fakat Kaptan bu 23 kadem boyundaki botla, haritada gösterildiği şekilde, inanılmaz 3600 millik seferi tamamlamaya muvaffak oldu.

İsyan edenler Tahiti'den bir sürü kadın alarak Pitcairn adasına gidip, gemiyi de mirlediler ve yaktılar. Böylelikle izlerini kaybettireceklerini sanıyorlardı. Fakat 19 sene sonra ayı balığı avlamakta olan bir balıkçı bu adaya uğradı. İsyan edenlerden yalnız birini bulabildi. John Adams isimindeki bu şahsın ifadesine göre, diğerleri muhtelif kazalarla ve kadınlar yüzünden kavga ederek birbirlerini öldürmüşlerdi.

Hâdisе, U. S. Yankee isimindeki geminin, Pitcairn adasına boşaltmak için mal getirdiği sırada meydana çıktı. Dört tayfa geminin etrafında yüzüyor, derinlere dalıyorlardı. Bu dalışların birinde Bounty'nin demiri ile karşılaştılar. National Geographic mecmuasının foto muhabiri adada olduğundan, demirin deniz dibinden alınmasının resimlerini tesbit etti.

Ayrıca Bounty'nin yandığı bu yerde, bu demirden başka daha bir çok metal gemi teçhizatı parçaları da bulunmuştur.

Yunan Denizciliği Gemi... Gemi... Gemi...

(Deniz Dergisi, Cilt 4, Sayı 41, Ağustos 1958)

Derleme

Yunanlılar'ın çok eskiden beri Deniz Ticareti ile uğraştıkları bir hakikattir. Küçük yelkenli ve kürekli tekneler, Akdenzin dört bir tarafına yük taşırlardı. O zamanlar, Romalılar'ın, Kartacalılar'ın ve Finikeliler'in de deniz ticareti ile uğraşmaları üzerine rekabet alıp yürümüştü. Fakat Yunanlılar zaman zaman bu rakiplerini sahadan silip süpürmesini bilmişler ve 2000 seneden beri Deniz Ticaret âleminde, en başta gelenlerden biri olmuşlardır.

İkinci Dünya Savaşı'nın diğer bir neticesi de, yük gemilerinin miktarını azaltması olmuştur. Bunun neticesinde de Yunanlı gemi sahipleri, harpten sonra korkunç bir sür'atle tonajlarını yükseltmeye başladılar.

1946 da 140 gemiye sahip olan Yunanistan, 1956 da bu sayıyı tam on misli olan 1.425 gemiye yükseltebilmiştir. Tonaj da 506.303 iken 10.425.813 gros tonu bulmuştur. Denizcilikte durmak nedir bilmeyen bu millet, 1957 Ocak ayına kadar 346 gemi daha ısmarlamıştır ki, tonaj olarak 5.602.425 gros ton etmektedir. Son rakkamlar elimizde kat'î olarak olmadığından durumun halen ne olduğunu bilmiyoruz. Ancak denizciliklerinin yükselmekte olduğunu söyleyebiliriz.

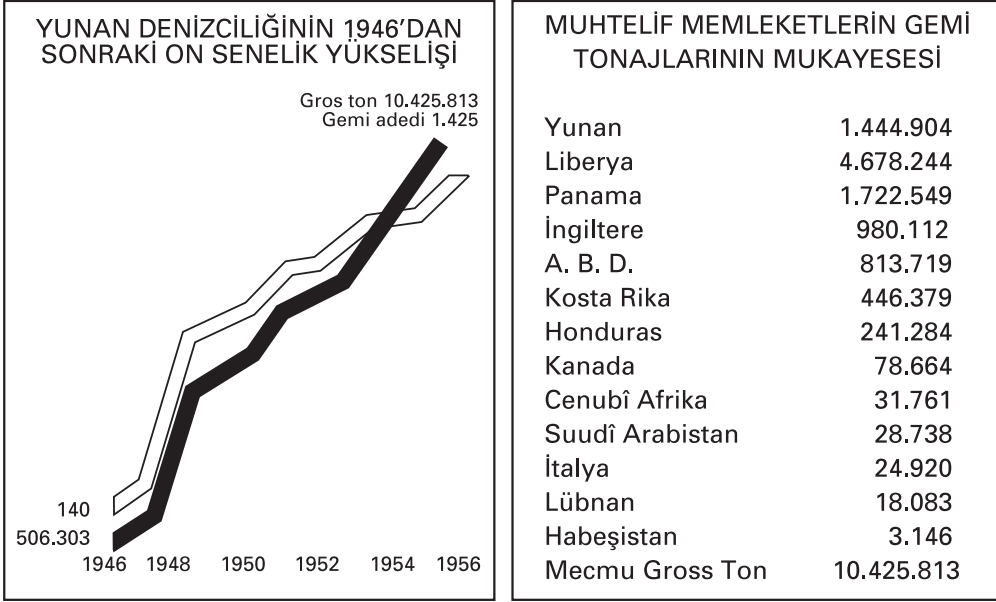
Yunan deniz ticaret filosu esas olarak 13 devletin bayrağı altında çalışmaktadır. Liberya, Panama, Yunan bunların başlıcalarıdır. Yunan hükümeti donatanları için elinden gelen her türlü kolaylığı yaparak tonaj artımını daimî surette teşvik etmektedir. Bunların içinde bilhassa, vergi, mektep ve personelin sosyal ıslâhatı göze çarpmaktadır.

Dünya Deniz Ticaret âlemi bugün "Beş Büyükler"i her zaman hatırlamak mecburiyetinde kalmaktadır. Yunan filusunun % 50 sini ellerinde tutmaktadırlar. Bunlara ilâveten J. C. Carros ve C. M. Lemos hatırı sayılır gemi sahiplerindendir. J. C. Carros kendi filosuna ilâveten, amcasından kalanı da çalıştırarak, gittikçe genişlemektedir. C. M. Lemos ise büyük bir ortaklık kurarak yayılma yolundadır-

Yunan denizciliğinin son programı 1.200.000.000 dolarlıktır. Gaye, her gün yeni bir geminin tescili ve her dört günde yeni bir gemi denize indirilmesidir.

Halen gemilerde 40.000 yunanlı gemici çalışmaktadır. Çok yakın bir gelecekte, yani

REFİK AKDOĞAN



BEŞ BÜYÜKLER VE FİLOLARI (Gros Ton olarak)				
	Çalışan	Yeni İnşaat	Adedi	Kapasitesi
Niarchos	1.033.129	1063.200	76	2.096.329
P- Goulandris	1.176.500	642.000	84	1.818.500
Kulukundis Concern	729.969	904.000	90	1.633.969
A. Onassis	1.098.061	484.650	65	1.582.711
St. Livanos	785.574	693.000	79	1.478.574
Yekûn	4.823.233	3.786.850	394	8.610.083

1960'ta yeni gemilerle ikinci olacağı aşikâr bulunmaktadır.

Yunan hükümetinin deniz ticaret filolarını yükseltmek için iki dev projesi bulunmaktadır. Birincisi bir gemi tezgâhı, diğeri de gemiler için malzeme yapmaktır. Niarchos 1960'ta

faaliyete geçecek olan bu tezgâhlara, şimdiden, iki gemi ismarlamış bulunmaktadır.

Yunan: Deniz Ticaret filosunun bu derece korkunç bir şekilde ilerlemesini ilgililerin yakından takip ettiğine şüphe yoktur. Büyük bir anlayış eseri ile ve büyük bir gayret sarfiyle kurulmuş olan bu gelişmenin daha da gelişip, 20. asır malî dünyasındaki yerini alacağını söylersek, kehanette bulunmuş olmayız.

Türk Denizciliği Neden İlerlemiyor?

(Deniz Dergisi, Cilt 4, Sayı 42, Eylül 1958)

Mecmuamızın geçen ayki sayısında, küçük komşumuz Yunanistan'ın denizciliği hakkında "Mobil Oil" bültenlerinden olan "Compass" dan bir yazıyı dilimize çevirerek acı hakikati efkârı umumiye arz etmeye çalışmıştım. Daha doğrusu bu yazı üç ay evvelki sayı için hazırlanmıştı. Mecmuayı büyük fedakârlıklarla devam ettirmeğe çalışan arkadaşlar, o zaman, yani Kıbrıs mitinglerinin olduğu günlerde bu yazıyı Yunan denizciliğini metheder vaziyette bulduklarını söyleyerek ilk çıkacak sayıya koymaktan çekindiklerini söylediler. Bu cevap beni çok üzmüştü. Zira ben, yazıyı okuyanların, bu komşumuzun Kıbrıs mevzuunda bu kadar inatçı hareket etmesinin esaslı sebeplerinden birini de, muazzam deniz ticaret filosuna sahip olmasında bulacaklarını düşünmüştüm.

Bunu onlara ne kadar izah etmeye çalıştımsa da muvaffak olamadım. Nihayet geçen ayki sayıda hatalarını izah eden bir önsözle, bizim mahut yazı kıymetli mecmuamızın ilk sayfalarında arzı endam etti.

Bu gecikme beni neden denizciliğimizin bu kadar geri kaldığını, daha doğrusu gecikmeye devam etmekteki ısrarın sebeplerini araştırma ya zorladı. Niçin üç tarafı denizlerle çevrili bir vatanın deniz ticaret filosu, balıkçılığa yarıyan bütün denizciliği dünyada sözü olmayan derecede geridir? Neyimiz eksik? Biz yoksa bütün tarih boyunca hayvancılık ve ziraatle meşgul olmuş bir millet olduğumuzdan dolayı mı, denizci olamıyoruz? Yoksa "devlet ticaret yapamaz" kaidesi mi bizi bu hale getirdi? Bu suallerimin cevaplarını bulmak için armatörleri, sendikaları, cemiyetleri dolaşmaya karar verdim..

Yapacağım bu röportajlarla hastalığı bulmaya çalışacağım. Şurasını gayet açık olarak biliyorum ki, bunu benden önce birçok kimse göz önüne sermeye çalışmıştır. Hâlâ da çalışıyorlar. Bu benim hevesimi kıramıyacaktır. Bir kere de ben çalışacağım. Bu yılmadan, bıkmadan her denizcinin yapacağı kutsal bir vazifedir. Bugün denizden ayrılmış, rahat bir işe sahip olmuş, genç yaşta eski bir denizci isem de, içimdeki ateş sönmek bir yana, (bu ateş herkesin içindeki gibi), milletçe daha fazla gemiye sahip olmaktır. "Adam sen de" diyemiyorum. Ben de dışardan elimden geldiği kadar Türk Denizciliğinin yükselmesi için yollar aramalıyım. Bu sebepten dolayı, mecmuamızın sütunlarında, Denizle alâkalı bütün arkadaşlar arasında "Türk Denizciliği neden ilerlemiyor, nasıl yükselebilir?" mevzuunda bir münakaşa açıyorum. Herkes bu sütunlarda istediğini yazabilir. Veya istediğine cevap verebilir. Bu suretle sizin yazılarınız ve benim

raportajlarım ile bir neticeye varabileceğimizi kuvvetle ümit ediyorum.

Yara derindir. Bugün, yukarıda dediğim gibi, denizciliğimiz açılacak durumdadır. Denizcilik derken, gemi inşa ettirmeyi, satın almayı, personeli, işletmeciliği, acenteliği ve saireyi kastediyorum. Bu hususlarda bizi aydınlatacak arkadaşlara şimdiden teşekkür ederim. Maksadım, bu yazı ve röportajları her sayıda alâkadarlara duyurmak ve sonunda da bir kitapçık haline sokarak devlet ileri gelenlerine ve denizciliğimizin ilerlemesine yardım edebileceğini düşündüklerimize göndermektir. “Adam sen de” demeden, bu millî ve vatanî vazifeyi başarmaya çalışmalıyız. Düşmanlarımızı, susturabileceğimizi zannettiğim en kısa yollardan biri de muhakak ki budur. Unutmayalım ki, Türk Milletinin istikbali denizlerde dir.

Türk Denizciliği Neden İlerlemiyor? No. 1

Sn. Hayri Baran’la Bir Görüşme

(Deniz Dergisi, Cilt 4, Sayı 43, Ekim 1958)

Mecmuamızın geçen sayısında “Türk Denizciliği Neden İlerlemiyor?” diye bir yazı serisine başlayacağımı yazmıştım. Bu seride Türk Denizciliğinin neden bu kadar kısır kaldığını, nikbin bir görüşle yerinde saymasının sebeplerini, denizciliğimizde ileri gelenlerle görüşerek bulmaya çalışacağımı arzetmiştim. Böyle bir yaranın deşilmesinde bana en çok yardım edebilecek birisini aradığımda aklıma ilk evvel, çok kıymetli gemicilik hocam ve şimdiki Denizcilik Türk Ltd. Şirketinin sahiplerinden biri olan, sayın Hayri Baran geldi.

Derdimi kendisine arzettiğimde, beni büyük bir nezaketle karşıladı. Ve masasının önündeki sandalyeyi gösterdi. Aradan geçen zaman onu biraz daha yaşlandırmış, fakat çökertmemişti. Yüzünde eskiden beri bulduğum asalet, biraz da nuranileşmişti. Saçları kırışmasına rağmen, zaman yüzünde izini bırakmaya muvaffak olamamıştı. Helecanlanmıştım. Sanki sınıfta önünde imtihan oluyordum. Kekeliyerek ondan, bugünkü denizciliğimizin niçin ilerleyemediğini, her geçen gün niçin biraz daha gerilediğimizi bana izah etmesini rica ettiğimde, arkasına yaslanarak derin derin düşündü. Hocamı müteessir ettiğimi anlamıştım. Öyle zannediyorum ki, o bize derslerini anlatırken bizleri yakın zamanda tonajı üç-dört milyonu bulacak bir memleketin gemilerinde kaptan olarak hayal etmişti. Halbuki o mezunların bugün hemen hemen yarısına yakın bir miktarı gemisizlik yüzünden karada çalışmak mecburiyetinde kalmışlardı. Ve şimdi ona talebelerinden birisi “Niçin ilerliyemedik, sebebi nedir?” diye sual soruyordu. Yüzünün hatları düzeldi, gözlerini gözlerime dikerek :

“Organizasyonsuzluk” dedi. “Evet bugün denizciliğimizin ilerliyememesinin yegâne sebebi budur. Bugün bunu sağlamak mevkiinde olanlar maalesef işten anlamayan ve

AKINTIYA KARŞI KÜREK Mİ ÇEKTİK ?

politik sebeplerle başa geçmiş kimselerdir. 'Tabiidir ki bu şartlar altında denizciliğin inkişafı temin edilemiyor. Bugün Ziraat Bankası çiftçinin kalkınması için geniş krediler verirken, Emlâk Kredi Bankası da inşaat hususunda alâkalılara kesesini cömertçe açmaktadır. Denizde bunu yapacak Denizcilik Bankası ise statüsünde olduğu halde, Armatörleri sağlam bulmadığı bahanesiyle, yardım yani ipotek müessesesini çalıştırmamaktadır. Bu şekilde devlet asla yardım elini uzatmadığı gibi, gelişmemizi baltalayacak ağır vergi ve rusumlarla bizi gün geçtikçe geriletmektedir. Bugün bir şirket net gelirinin % 60'ını şirket olmayan armatörler ise net gelirlerinin % 50 sini devlete vergi olarak ödemektedir.

Diğer taraftan Devlet sektöründe de geniş bir devletçilik zihniyeti ticaret filomuza hakim olmuş ve olmaya devam ederek gelişme mümkün olmamıştır."

Hocam durumu açık olarak anlatmıştı. Devletin deniz ticaretini desteklemediği bundan daha iyi ifade edilemezdi. Ayrıca büyük denizci memleketlerde olduğu gibi gemi almaya veya yaptırmaya teşebbüs edenlere, tercihli olmak bir yana, hiç bir yardım yapılmıyordu. Bugün bu devletler müteşebbislere hemen hemen yaptıracakları geminin yarı değerini kredi olarak vermektedir, ikinci sualim son kararlarla alâkalı idi :

"Türk parasının dolar ve sterlinge göre olan değeri değiştirildikten sonra navlunlarda bir ayarlama yapıldı mı?"

"Dışardan doğrudan doğruya sterling veya dolar olarak navlun getirenler, karşılığını yeni kur üzerinden almaktadırlar. Fakat bu çeşit çalışanlar tek tük bulunmaktadır. Zira bu çeşit navlunu getiren yükü bulabilmek için, yeni ve sür'atli gemilere sahip olmak lâzımdır. Bizim gemiler ise bu vasıflara sahip olmadıklarından, yani yaşları ilerlemiş ve sür'atsiz olduklarından, bu çeşit navlun bulamamaktadırlar. Bu sebepten ancak Türk Lirası üzerinden navlun bulmaktayız. Buna mukabil ihrakiye ve diğer masraflarımız yeni kur üzerinden ödendiğinden durum ciddiyet arz etmiştir. Tashihini beklemekteyiz. Bu zor durumu karşılayamayan ve vasatî elli yaşında olan gemilerimizin çoğu kendilerini kömür seferlerine bağlayıp, günlerini gün ederek hayatlarını devam ettirmeye çalışmaktadırlar. Bu da Türk denizciliği için gerilemenin ta kendisidir. Bu çeşit çalışma ile bir milletin ticaret filosu ancak çürümekten kurtulur."

Çürümekten kurtulmaya çalışan bir ticaret filosu. Bu bizim filomuz. Etrafı denizlerle çevrilmiş bulunan, denize açılmak için içlerinde ateşler yanan gemici bir neslin yaşadığı bir memleketin filosunun adı. Fakat maalesef en doğru adı.

Hocamla konuşacaklarım bitmişti. Her ikimiz de müteessirdik. Eminim ki, teşekkür edip yanından ayrılırken, peşimden üzüntü ile bakmıştır. Kapıdan çıktıktan sonra geriye dönüp bakmaktan kendimi alamadım. Gözüme Denizcilik Türk Limited Şirketi ismi ilişti. İçerde bu milletin denizciliğini daha ileriye götürebilecek dirayetli insanlar vardı. Büyük gayret ve emeklerle M/T Barbaros ve M/T Hızırreis gemilerini alabilmişlerdi. Daha bir çoklarını da alabilmek için yorulmadan, uğraşıyorlardı. Bir ara Ömer Abed Han'ın bütün

bir katına yerleşmiş bir Denizcilik Türk Ltd. Şirketi tahayyül etmekten kendimi alamadım. Yüzlerce gemisi yedi denizde cirit atan bir şirket. Ne hayal değil mi? Ama bunu başarmak zorundayız.

Hem de en kısa zamanda...

Türk Denizciliği Neden İlerlemiyor? No. 2

Sn. Nuri Cerrahoğlu ile Bir Konuşma

(Deniz Dergisi, Cilt 4, Sayı 44, Kasım 1958)

Üç sene kadar evvel Gemi Kurtarmada kaptanlık yaparken, Nurfan gemisini de kurtarmak şerefine nail olmuşum. Kontratı imzalayıp, faaliyete geçmemizin hemen akabinde, iki tane çakı gibi delikanlı sırtlarına pul overlerini çekip, otomobillerinden atlayarak hadise mahalline gelmişlerdi. İlk anda bunları mal sahibinin adamları sanmıştım. Amma biraz sonra gelenlerin, mal sahiplerinin ta kendileri olduğunu öğrendim. Vakayi bizzat görüp, hadiseleri kontrollerine almak için gece yarısı yollara düşmüşlerdi. Yaşlarının benimkinin civarında olması, kendilerini daha çok sevmeme, hadise ile yakından alâkadar olmaları ise hayranlığımın artmasına sebep olmuştu.

İşte, demiştim, istikbalin genç ve enerjik armatörleri... Türk denizciliğini, bizim istikbalimizi ellerinde tutan, itimada şayan insanlar. Çok geçmeden filolarını iki üç misline çıkaracak kabiliyetler...

Aradan koca üç sene geçti. Amma her şey yerli yerinde saymıştı. Bilakis gemileri daha da fazla eskiyerek ihtiyarlamışlar, kuvvetlerinden kaybetmişlerdi. Arada sırada kulağımıza, "Cerrahoğulları gemi alacak, alıyor" diye gelen sesler; çöl ortasında canlanmaya çabalayan, akmak için çırpınan bir nehir gibi sönüp gidiyordu. Yoksa dünya milletlerinin "Gemi... Gemi... Gemi..." diye bağırdıkları bu asırda, armatörlerimizin başında gelen Cerrahoğulları firması, kulaklarını tıkayıp, "Boş ver. Benimkiler bana yeter. Bir lokma bir hırka" felsefesine yaslanıp kış uykusuna mı dalmışlardı. Kendileri ile konuşup durumu aydınlatmaya karar verdiğimde, Nuri Cerrahoğlu, beni büyük bir nezaketle karşıladı. İçimde, eskiden çakı gibi tanımış olduğum bu gencin, biraz kuvvetinden bir şeyler kaybetmiş olduğu daha doğrusu mücadele etmekten yorulmuş olduğuna dair bir his belirdi. Fakat, konuşmamız ilerledikçe, küllenmiş bir ateş gibi parlayarak kor haline geldi. Karşımda gene ilk tanıştığım, Nuri Cerrahoğlu vardı :

"Bu günkü Türk Denizciliğinin ilerlemesi ancak ve ancak Hükümetin bu işi kavramış olmasıyla mümkündür." dedi. "Başka ve başka hiç bir şey denizciliğimizin kalkınmasını sağlayamaz. İktidarda bulunanlar bu işin nasıl bir altın yumurtlayan tavuk, bu milletin istikbalinin denizlerde olduğunu anlamadıkça, Türk Denizciliği değil ilerlemek, yerinde bile sayamaz."

AKINTIYA KARŞI KÜREK Mİ ÇEKTİK ?

Muhatabım coşmuştu. Gözlerini liman lokantasının penceresinden dışarıya çevirerek, boğazın mavi sularında gezdirdi. Derin derin düşündükten sonra sözlerine şöyle devam etti :

“Size bir misal anlatayım. Geçen sene artık yaşlarını doldurduğuna inandığımız gemilerimizi hariçte hurda piyasasına satmak istedik. Hurda gemi fiyatları o zaman, gros ton başına 25 İngiliz lirası idi ki, cem’an gemilerimiz 200 bin İngiliz lirasından fazla ediyordu. Bu miktar o zaman çok iyi para idi. Gayemiz bu parayı muhafaza edip, gemi fiyatları düşünce (ki düşüyordu) gemi almaktı. Deniz ticaretinde bütün maharet bu durumları görüp, gemi yatırımlarını buna göre ayarlayabilmektir. İşte biz o zamanki hurda fiyatının bu yüksekliğinden istifade etmeyi faydalı bulduğumuzdan gemilerimizi satmak istedik. Piyasanın ne kadar oynak olduğunu ve bazen ne kadar çabuk karar vermek icap ettiğini bu işten anlayan herkes takdir eder. Aradan aylar geçtiği halde, bir türlü karar alamıyorduk. Neticede ilk defa menfi, sonra da müsbet karar aldığımızda, hurda fiyatları sekiz İngiliz lirasına düşmüştü. Tabii bu vaziyet karşısında gemilerimizi satamadık. Şu durum ile milletçe kaçırdığımız fırsat milyonlar değerindeydi. Ve biz de iki tane gıcır gıcır Empayir sınıfından on bin tonluk gemi alamamış olduk. Eğer Hükümet bizim müracaatımıza, on beş gün içerisinde cevap verebilmiş olsaydı, Ticaret filomuz ufak da olsa küçümsenmeyecek bir hamle yapmış olacaktı.”

Gemi satma hususunda Nuri Cerrahoğlu’nun yapmış olduğu bu izah bana: “Gemi almayı nasıl yapıyorsunuz.” diye bir suali sordurmak mecburiyetinde bıraktı. “O mu” dedi. “O da başka bir âlem... Yaktığı sigaranın dumanını derin derin içine çekerek yüzüne baktı. Üzüntülü olduğu her halinden belli idi.

“Muazzam ve çapraşık formaliteler, döviz yokluğu, teşebbüslerimizi, kaçırdığımız fırsatlar haline sokmaktadır. Evet her teşebbüsümüz, o daireden bu daireye, o bakanlıktan bu bakanlığa gidip gelerek eriyor. Sonunda da döviz yok diye kesip atıyorlar. Fakat, çok az mukabili kaçırdığımız milyarlar değerindeki ve milyonlarca döviz her sene memleketimize kazandıracak bu gemileri hatırlarken, içimizin sızlamamasına imkân var mı? İkinci Dünya Harbi’nden sonra Amerika’nın bize yok denecek bir karşılıkla ve çok uzun vade ile teklif ettiği gemileri, bu gün Yunanlılar dünyanın yedi denizinde çalıştırarak, memleketlerine dolar yağdırmakta ve memleketleri için faydalı olacak propagandayı sağlayarak, bayraklarını dünya üzerinde dalgalandırmaktadırlar. Bize bu gemiler teklif edildiği zaman, sivri akıllının biri, bu gemiler harp içinde bir seferlik için yapılmıştır, çürüktür, bize yaramaz, diye rapor verdiği; Devlet almaktan ve bize aldirmaktan vaz geçmiştir. Bu gün tonajı on milyonu geçmiş olan Yunan deniz ticaret filosu, durumunu bu bir seferlik gemilere medyundur.

Gemi alımında aksak olan diğer bir husus da, muhakkak ki, kredi meselesidir. Denizcilik Bankası’nın bize kredi vermek vazifesi olduğu halde, bunu yapmamaktadır. Belki doğrusu da budur. Zira, banka bugün bazı hatlarda, bizimle rekabet halindedir. Bir kurum kendisiyle rekabet halinde olan bir şirkete kredi açmayacağı tabii görülebilir. Bunu

değiştirmek de, bu sebepten dolayı, kaçınılmaz bir hale gelmiştir. Bize kredi açacak olan müessese, doğrudan doğruya devletin kendisi olmalıdır. Ayrıca alınan gemi, kendisini amorti edinceye kadar, vergiden muaf olmalıdır. Yeni işe başlamış olan bir armatör, kuvvetleninceye kadar, devletten her türlü yardımı görmelidir. Navlun krizleri, devlet tarafından takip edilmeli, çalışacağı, hatta ve işe göre, himaye primleri verilmelidir. Bugünkü vergilerin ağırlığı altında Türk denizciliğinin inkişafı imkânsızdır.

Gemilerimizin yaşı fazla ilerlemiş olduğundan, tamir masraflarımız, bir hayli kabarıktır. Meselâ, dört senelik klas tamirlerimiz bize en azından 400 bin liraya mal olmaktadır. Buna bir de vergilerin ağırlığını ilâve ederseniz, gemilerimizi çalıştırmaya nasıl devam ettiğimiz, kendiliğinden meydana çıkar. Ziraat ve inşaat alanlarında olduğu gibi, denizcilik de himaye görmelidir. Denizci milletlerin tarihlerini karıştırdığımızda, devletin himaye müessesesi, daima karşımıza çıkmaktadır.”

Bir nefeste hepsini sıralayıvermişti. Tatlı tatlı anlatışı sanki beni büyülemişti. Dertler açık olarak ortaya dökülmüştü. Bunları yenememenin verdiği acı, Nuri beyin yüzünde açıkça belirmişti. Amma gözleri, mücadele etmekten yılmayan, kuvvetli bir azmin ifadesini taşıyordu. Anlıyordum ki, ne olursa olsun, devlete durumu anlatabilmek için Nuri Cerrahoğlu, Ankara ile İstanbul arasında daha çok mekik dokuyacaktı.

Yüzüme, içini dökerek ferahlamış bir insan edası ile bakarak sözlerini şöyle bitirdi :

“Hulâsa olarak diyebilirim ki :

- 1- Bir yüksek Denizcilik Şûrası kurarak, bu topluluğa geniş selâhiyet ve imkânlar vermek. Bu şûranın başlıca vazifesi, iktidarın ileri gelenlerine, denizciliğin ne olduğunu anlatmaktır. Anlatamadıktan ve anlayamadıktan sonra hiç birşey olmasına imkân yoktur.
- 2- Vergileri hafifletmek. Armatörü himaye etmek (Şûranın vazifesi).
- 3- Kredi açmak. Gemi alımında yardım sağlamak (Şûranın Vazifesi).
- 4- Formaliteleri azaltmak. Alım ve satım işlerini azamî on beş gün içerisinde neticelendirmek (Şûranın Vazifesi).
- 5- Deniz Ticaret formalitelerini bir Bakanlığa bağlamak. Hattâ müstakil bir Deniz Ticaret Vekâleti kurmak.

Bunlar esaslardır, Halledildiği takdirde, Türk Denizciliğinin yakın zamanda, lâıyk olduğu seviyeye ulaşacağına emin bulunmaktayım.”

Konuşmalarımız bitmişti. Denizcilik Bankası'nın Liman Lokantası'ndan çıktığımızda, etrafa bir göz atmadan kendimi alamadım. Burası Bankanın işlettiği bir lokanta idi. Belki de muvaffak olduğu yegâne saha. Türk denizciliği varsın yerinde saysın... Mayonezli bir istakoza ne buyurulur?

Türk Denizciliği Neden İlerlemiyor? No. 3

Sn. Malik Yolaç konuşuyor

(Deniz Dergisi, Cilt 4, Sayı 45, Aralık 1958)

“Denizciler bir araya geldiklerinde neler konuşurlar?” diye bilmem hiç düşündünüz mü? Bence ilk akla gelen, “Yemekler nasıl?” Sonra da “Ne verdikleri” dir.

Tahminen yedi sekiz sene evvel, şimdi ismini hatırlayamadığım bir gemide üçüncü kapitan iken, izmir limanında “S/S Yolaç” a gitmiştik. Bir hayli kalabalıktık. Nefis bir yemek yemiş (tayfa da aynıni yiyordu) karnımız doyduktan sonra da, gemide çalışan arkadaşlara, “Ne veriyorlar” diye sormuştuk. Yedi, sekiz veya teklik, bir buçuk gibi cevaplar, geminin sahibi genç armatörün, o zamanın piyasasında, “en iyi ödeyen” fikrini bende doğurmuştu.

Yeni başlamıştı amma, iyi başlamıştı. Gemi gıcır gıcır boyalı (hâlâ da öyle), herkeste bir huzur, çalışırken heves, dikkat ve itina gözüme çarpmıştı. O zaman, şayet bir armatörde çalışırsam, burası tam benim yerim diye düşünmüştüm.

Kendisini tanımam, denizden ayrıldıktan sonraki yeni işim dolayısıyla oldu. Zayıf, kısaca boylu, esmer, zekâ parlayan gözleriyle nazik hareketleri insana hürmet hissi telkin ediyordu.

“Türk Denizciliği Neden ilerlemiyor?” diye hazırladığım yazı serisinin üçüncüsünü onunla yapmayı tasarladığım zaman, içimde tatlı bir heyecan doğmuştu. Herhalde genç armatörlerin bu işi başarabileceğine dair içimde sonsuz bir inanç olmasından olacak.

Arzumu, kardeşi Kayhan Yolaç kendisine söylediğinde, “Hayhay, buyrun!” diyerek odasına yol gösterdi. Gözlerini gözlerime dikerek, ne sormak niyetinde olduğumu ve سوالımı beklediğini anlatmak istiyordu. “Az lâf, çok iş” i kendisine şiar edindiği her hareketi ile belli oluyordu.

“Malik Bey” dedim. “Son 10 sene zarfında her ne kadar deniz ticaretimizde ufak bir kıpırdama, olmuşsa da, bunu dünya devletlerinininki ile mukayese ettiğimde, şahsen bunun bir ilerleme değil de bir gerileme olduğu kanaatindeyim. Siz de aynı fikirde misiniz, Türk Denizciliği Neden ilerlemiyor, lütfen bana izah edermisiniz?”

Muhatabımın beni dikkatle süzen gözleri bir an masasının üzerine kaydı. Bu سوالimin genç armatörümüz Malik beyi düşünceye sevketmeyecek bir cinsten olduğuna şüphem yoktu. Eminimki o bunu senelerden beri düşünmüş ve cevabını da çoktan almıştı. Hatta

bunu iktidara duyurabilmek için de bir çok gayretler sarfetmişti. Gözlerini masasından ayırarak yüzüne baktı. Müteessir olduğu belli idi. Sakin ve kararlı bir sesle:

“Türk denizciliğinin ilerlememesinin tek sebebi, senelerden beri başa geçen hükümetlerdir” dedi. “İktidarda bulunanlar, Türk Denizciliği Neden ilerlemelidir, ilerlemesi için neler yapmalıyız, diye gayret sarf etmediklerinden, denizciliğimizin son on sene içinde yapmış olduğu ufak kıpırdamayı devam ettirememişlerdir. Bu bir anlayış meselesidir. Senelerden beri iktidara geçenler, Türk denizciliğinin ilerlemesindeki ehemmiyeti anlamamış durumdadırlar. Etrafı denizlerle çevrili bu memleket, yalnız deniz ticaret filosuyla değil denizciliğimizin diğer şubelerinde de bir hiçtir. Komşularımıza şöyle bir göz atacak olursak ve onların durumu ile bizimkileri mukayese edersek, acı hakikatler karşısında içi sızlamayacak bir Türk münevveri tahayyül etmek imkânsızdır. Yeni kurulan devletler bile ilk olarak deniz ticaret işlerini ellerine almaktadırlar. Bu anlayış, en basit ve en kısa olarak nereden kazanılır, düşüncesinin tabii bir neticesidir.”

Sözlerine biraz ara verir gibi oldu ise de, bunun esas can noktası belirtmek için olduğu belli oluyordu.

“Türk denizciliğinin ilerlemesi esas olarak bir hükümet işidir. Saplandığımız bazı yollar bizi verimli neticelere götürememektedir. Bu yolların başında, Denizcilik Bankası gelmektedir. Bu Banka, Türk denizciliğinin ilerlemesi için öyle bir yara olmuştur ki, tedavisi her geçen günle biraz daha zorlaşmaktadır. Sermayesi astronomik rakamlarla ifade edilen bu Banka, neticede kâr yerine zarar ifade eden bilançoları her sene önümüze dökmektedir.

Bankanın şilepçilik kısmı olan Deniz Nakliyatı T. A. O. ise, geçen sene 25 gemi ile 10 milyon lira kâr sağlayabilmiştir ki, bu bence kâr değil zarardır. Zira devletin emirleri ile garanti navlun bulan bu müessese, yeni gemilerle hemen hemen bize göre sıfır denilecek tamir masrafları ödediği halde bu neticeyi elde edebilmiştir. Rekabet ve gemilerin tamir masrafları arttığı takdirde veya Devlet tesirinin azaldığı hallerde durumunun ne olacağı düşünölmeye değer. Bizim Bakanlıklarda yapmış olduğumuz muhtelif iş taleplerine maalesef müsbet olarak cevap çok nadirattan almamıza mukabil, Denizcilik Bankası'nın hemen hemen her talebi müsbet karşılanmaktadır. Banka tarafından elde edilen bu müsbet cevapların değerlendirilmesi ise, Devletçilik ticareti ile maalesef müsbet olarak neticelendirilememektedir. Halbuki bu imkânlar bir armatör eline geçse ve hele Deniz Nakliyatının elinde bulunan gemiler bizde olsa, bugünkü döviz gelirinin inanılmayacak derecede artacağı, gemi hacminin de kendi kendini üretmesi ile çoğalacağını söylemek kehanet olmaz, zannındayım.”

Malik Yolaç'ın Denizcilik Bankası hakkındaki bu sözleri Devletin ticaret yapamayacağı hakikatini bir kerre daha ortaya atıyordu. Sözlerine devamla :

“Evet Denizcilik Bankası'nın bazı âmme hizmetlerini takdir etmiyor değiliz. Ama bu çalışma kolları rasyonel olarak işletilmediğinden, “âmme hizmeti yapıyoruz, kâr olmaz”

AKINTIYA KARŞI KÜREK Mİ ÇEKTİK ?

fikrini hemen hemen benimsemiş olduk. Halbuki bugün zarar edilen birçok amme hizmetleri pekâlâ kâr temin edebilir. Nitekim, bu şubeler Denizcilik Bankası'na geçmeden evvel kâr getiren birer iş yerleri idi."

Malik beyin bu sözlerinden anlaşılıyordu ki, Denizcilik Bankası Türk denizciliğinin ilerlemesi hususunda en büyük engellerden biri idi. Ama bu müessese, ilerleme hususunda hiç de mi faydalı olamazdı? Sualini sorduğumda, fazla düşünmeden :

"Elbette olur" dedi. "Belki de en esaslı rolü oynayabilir. Nasıl mı? Gayet kolay. Armatörü himaye ederek. Onunla elele vererek. Yeni hatlar bularak ve sonra bunları armatörlere terkederek. Bazıları bizim bu fikrimize, 'yağma mı var', diye itiraz edebilirler. Bu yağma değildir. Bugünkü armatörlerimiz ellerindeki gemilerle ve sermayeleri ile hat kuracak durumda değillerdir. Binaenaleyh elinde sür'atli ve yeni tekneleri olan Denizcilik Bankasının hat kurmak hususunda bir güçlük çekmeyeceği aşikârdır. Tutununcaya kadar burada zararına da olsa çalışabilir ve sonunda burasını armatöre terkedebilir. Zira bir devlet müessesesi olarak o hattâ daha fazla kalması, bir armatörün erişebileceği duruma varmasını temin edemez. Bu sebepten ilerleme için hat, gene kendi himayesinde kalarak, hususî teşebbüslere devredilmelidir. Diğer taraftan elinde bulunan veya alacağı gemileri müsait şartlar ve uzun vadelerle armatörlere devretmelidir. Bu cihet muhakkak ki Denizcilik Bankası'nın en belli başlı işlerinden biri olmalıdır. Kolaylık gösterdiği takdirde, bu iş yerine de muazzam sermayelerin yatırılacağına şüphem yoktur."

Yara değişmişti. Belli başlı engellerin ne olduğu meydanda idi. Bunların tedavisi için esaslı adımlar atıldığı takdirde Türk Denizciliği lâyük olduğu seviyeyi bulacaktı. Malik bey sözlerine devamla :

"Bana göre Türk denizciliğinin ilerleyememesinin en esaslı sebeplerinden biri de, kömürdür. Evet kömür seferleri. Bu seferlerin garanti olarak ortada durması armatörü yeni gemi almak yolundan döndürmektedir. Hiç bir klâs müessesesinin alâkadar olmadığı bu seferlerin gemileri, tabii ömürlerini çoktan doldurmuş, sahiplerine bir lokma bir hırka temin etmekten ileriye gidemeyen ve neticede Türk Denizciliğini hurda pazarı haline getiren parazitlerdir.

Dünya piyasalarında kıpırdama olup da, navlunlar yükseldiğinde, bizim gemiler ancak beğenilmeyen navlunları kapabilmekte; dolayısıyla aslan payını yeni ve sür'atli olanlar almaktadır. Binaenaleyh bu husus da alâkalı makamlar tarafından halledilmesi icabedenlerin başında gelmektedir."

Malik beyin biraz duralamasından istifade ederek bir çok denizcilerin lüzumlu gördüğü "Yüksek Deniz Şûrası" fikrini nasıl bulduğunu sordum :

"Şûra veya komite, muhakkak ki çok lüzumlu. Bütün deniz ticaret filosunu müşküllerini elinde tutarak halledecek bir makama ihtiyaç sonsuzdur. Zira biliyorsunuz ki, deniz ticareti yalnız mal taşımak değil, aynı zamanda gemi satmak ve almayı da icabettirecek

geniş bir sahadır. Bir zamanlar hurda fiyatının yükseldiğinden istifade ederek gemilerimizi satıp, dövizi muhafaza edip, yeni gemi almak istemiştik, işler o kadar yavaş gidiyordu ki, bize ancak fiyatların inişini seyretmek düştü. Tabii netice malûm. Satmaktan bilmecburiye vaz geçtik. Şayet bize en geç bir hafta içinde cevap verilmiş olsaydı, belki bugün elimizde oldukça yeni bir gemi veya gemiler olabilirdi. İşte kurulacak olan bir komite veya Şûra, bu ve buna benzer bütün işlerimizi, daha doğrusu müşküllerimizi sür'atle hallederek Türk denizciliğinin yapacağı hamlelerde en belli başlı âmil olacaktır.”

Malik Yolaç'ın sözleri burada sona eriyor. Daha söyleyecek çok şey olduğu muhakkaktı. Senelerce evvel Orta Şark Deniz Yolları'nı S/S Yolaç'la açtığı zaman, eminim ki en az on sene sonra bu hattâ on gemi sürebileceğini ümit etmişti. Bugün ancak büyük bir gayretle gemi adedini üçe çıkarmaya muvaffak olduğunu görüyoruz. Hakikaten büyük muvafakiyet. Zira eski armatörler, Hükümetin kendilerine gösterdiği zorluklar karşısında “burada ekmek kalmadı, diyerek” ya işlerini tasfiye etmekte ya da günlerini gün etmeye uğraşmaktadırlar. Yolaç ise, inkişaf için çırpınıp, az da olsa bir şeyler yapabilmıştır. Hükümet verimli elini uzattığı takdirde Türk Armatörlerinin en büyüğünü, bütün Türk denizcilerinin onun şahsında gördüklerine eminiz.

Ananevi Balık Günü

(Deniz Dergisi, Cilt 4, Sayı 48, Mart 1959)

Her sene olduğu gibi bu sene de, mart ayının ilk cumartesi günü, Yüksek Denizcilik Okulu'nda balık günü kutlandı.

Bir çok eski ve yeni mektep mezunları bu ananevi güne ehemmiyet vererek iştirak etmişlerdi. Saat on dörtte başlayacak olan merasime daha iki saat kala, eski mezunların büyük bir sevgi tabii ile koştukları görülmekteydi. Salonlarda koridorlarda gayet samimi ve candan konuşmalar oluyor, yeni mezunlar mektepte geçirdikleri tatlı hatıraları yaşayarak neşeleniyorlardı.

Uzun bir mazisi olan mektebin içinde neler geçmişti? Hiç olmazsa senede bir gün buluşuluyor, tatlı hatıralar tekrar canlandırılıyordu. Bu mesut güne gelemeyen denizdeki arkadaşların kulaklarını çınlatan lakaplar, hatıralar tekrarlandıkça, kahkahalar mektebin duvarlarına sığmıyordu.

Merasime saat on dörtte günün mana ve ehemmiyetini belirten konuşmalarla başlandı. 14.25'te konuşmalar biterek, yemek salonuna geçildi. Salon hakikaten güzel süslenmişti. Tavandan aşağıya doğru sarkıtılan kocaman bir torik, ilk nazarda göze çarpıyor ve etrafında hamsiler görülmüyordu. Karadenizli olan mezunların, hamsileri görünce sevinçlerini seslendirmekten kendilerini alamamaları, tatlı atmosfere bir kat daha neş'e kattı. Ayrıca kızarmış uskumrular, bol salata, iç pilav ve tel kadayıftan

AKINTIYA KARŞI KÜREK Mİ ÇEKTİK ?

müteşekkil yemekler herkesin iştahını kabartmaya kâfi geldi.

Masaların üzerinde talebeler tarafından yapılmış, balık esprileri de yalnız maddi olarak midelere değil, ruhlara neş'e ziyafeti çekiyordu.

Yemek esnasında talebeler tarafından çalınan hafif müzik, söylenen şarkılar, yapılan espriler, yemeğin çok neş'eli geçmesini sağladı. Bu sırada Cemiyet Başkanı Cemil Arıksan, Mektep Müdürü Nuri Boyman, Müdür Muavini Hikmet Akdoğan günün güzel geçmesi için ellerinden gelen faaliyeti göstermekten geri kalmadılar. Yemekten sonra, Kaptan Ziya Tansev orada bulunanları mikrofon başına davet etmekle programın bir kısmını yerine getirdi. Amma, orada bulunanlar kendisinden güzel hikâyeler, fıkralar, taklitler bekliyorlardı. Neyse, gelecek seneki programda balık gününün alacağı olsun.

Mikrofona gelen Klavuzuk servisi şefi kaptan Reşit Merih, eski denizcilik hayatında tanınmış denizcilerimizin taklitlerini yaparken fevkalade bir sanatkâr olduğunu, bir kere daha isbat etmiş oldu. Mevzubahis şahıslar arasında orada bulunanların da kahkahalarını tutamayışı ve cümlenin katıla katıla gülmesi, günün en neşeli hadiselerinden biriydi.

Bu şekilde saatin beşe nasıl geldiği anlaşılamamıştı. Evden müsaade almayanların mızıkçılığı olmasaydı, daha da anlaşılmayacaktı.

Mektepten ayrılırken, ağızlarında nefis yemeklerin tadı, kulaklarda tatlı bir müziğin dertleri unutturan huzuru... Geçmişteki tatlı hatıraların tekrar canlandırılmasından doğan mesut saatlerin izleri vardı.

Denizcilerimize bu günü hazırlayan, günde emekleri geçen, bütün ilgilileri canı gönülden tebrik eder ve her sene devamını temenni ederiz.

Bir İlânın Düşündürdükleri

(Deniz Dergisi, Cilt 5 Sayı 51 Haziran 1959)

Yazı dergide A. SİLİCİ müstear adıyla yayınlanmıştır.

Birkaç günden beri Denizyolları İşletmesi, İstanbul'un gündelik gazetelerinde "Ellerinde uzak yol Makine Zabiti ehliyeti" olanları gemilerinde çalışmaya davet ettiğini, denizle alâkalı olanların gördüklerini tahmin ederim. Ne oldu bu Deniz Yolları'na. Bu günleri de mi görecektik?.. Hey gidi günler hey!.. Geçmiş zaman olur ki hayali cihana değer.

"Arkadaş istersen çalışırsın. İstersen istifa edersin" diye defalarca tekrarlanan, makine zabitlerinin başına balyoz gibi inen sözün söylendiği günler çok geride kaldı. Şimdi Denizyolları İşletmesi, Vaktiyle aç-sefil bıraktığı, adam bolluğunda bile izin vermediği, Enspektörlük kapılarının dışında süründürdüğü, (hâlâ da öyle ya..) kovduğu zabitleri şimdi geri çağırıyor. Davete icabet edecekler varsa, ümitlerinin tekrar depreşmiş olduğunu tahmin ediyorum. "Artık her şey düzeldi galiba?" diyoruz. "Burası da bir

makine mühendisine en az piyasadaki kadar ödeme yapacak. Veya denizde çalıştığı için % 50 zam tanıyacak. Senelik iznini kullanmak için elindeki elemanlarını zorlayacak; Niçin senede bir ay dinlenme yapmıyorsun? diyecek. Yahut senelik izin alamayanlara en az bir maaş tazminat verecek. Lazime için gemi zabitleri idare kapılarında iki kilo üstü�ü pazarlığı yapmayacak. Bağlama limanındaki vaktini bol bol evinde geçirecek. Çocuklarını sevecek bir zaman bulabilecek. Uzak seferlerden gelenleri, nöbetçi postalar karşılayacak. Geminin bütün ihtiyaçları için gemi zabiti idareye değil, idare gemi zabitinin ayağına gidecek. Seferde olan gemi zabitinin maaşını ailesi veya akrabası, idare kapılarında sürünerek değil de; idare evine götürerek alacak” diye düşünüyoruz.

Yukarıdaki satırları okurken sizlerin de daha başka türlü bir çok temennileri aklınıza getirdiğimize eminim. Bu hususta denizden kaçırılmış bir Makine Mühendisi arkadaşım, geçenlerde şunları anlattı :

“Denizde on sene çalıştıktan sonra, çok sevdiğim mesleğime veda etmek zorunda bırakıldım. Sebebi en basit kelime ile geçinemiyordum. Aldığım para çocuğum olmadığı halde yetmiyordu. Ev kirası, bakkal, kasap derken elde avuçta bir şey kalmıyordu. Ha bu sene, ha gelecek sene düzelir ümidiyle ve bu meslek için okuduk düşüncesiyle denizden ayrılamıyordum. Fakat yapılan ısrarlı teklifler bu inancımı, meslek, denizcilik sözlerini gittikçe zayıflatıyordu. Aldığım maaşın iki mislinden çok fazlasını teklif ediyorlardı. Üstelik lojman, elektrik, su telefon bedava idi. Bir yabancı kara adamı gibi atılgan, serbest piyasaya çıkma insiyatifine sahip olamadığım için yapılan parlak teklifleri geçiştiriyordum. Ve dört gözle son yapılan ayarlamayı bekliyordum. Azizim nihayet beklenen ayarlama yapıldı. Bu ayarlama değil, adeta bir alay idi. Karada çalışan, benden sonra idareye girmiş memurlara bile benimle mukayese edilemeyecek kadar çok maaş veriliyordu. Demek, bu yolla bize çıkabilirsen çık demek isteniyordu.. Denizde çalışmak suretiyle bu memlekete, karada vazife alanlar kadar da mı hizmet edemiyorduk? Bayram, seyran, cumartesi- pazar, ev-bark bilmeden seyirde limanda makine dairesine yatağımızı sermişken dilencilerin, çöpçülerin aldıkları paraya lâyık görülmüştük. Karıma müjdeyi verdim :

– Kurtuluyoruz karıcığım. Başımızda olanların sayesinde kurtuluyoruz. Denizden anlamayanlar bizi karaya itiyorlar. Bizi mes’ut, rahat olarak insanların yaşadığı hayata yolluyorlar, diye haykırdım. Derhal istifamı da bastım. Ettim de ne oldu? Bu da ayrı bir mes’ele. Zannettim ki.. “Aman ne yapıyorsun? Arzun nedir? Sıkıntın mı var?” diyecekler. Yok... Hiç biri olmadı.

“Güle güle” dedikten sonra hatta, “icap ederse gemilerini bağlamasını da bilir” dediler. Bugün bildiğim gibi hayatımın en mes’ut günlerini yaşıyorum. Eğer bir gün denize dönmek icap ederse, bu benim için çok zor olacaktır. Çünkü, bir kere bu hayatın tadını almış bulunuyorum. Bir zamanlar nefret ettiğim yaşamak, meğır ne tatlı şeymiş.”

Evet sevgili arkadaşım. Yaşamak hakikaten tatlı bir şeydir. Seninle beraber bu tatlı şeyi, aynı kanaldan geçerek en azından iki yüz kişi tatmaktadırlar. Şimdi, Denizyolları

AKINTIYA KARŞI KÜREK Mİ ÇEKTİK ?

işletmesi sizi tekrar eski tas eski hamam kaidelerinin cari olduğu camiasına davet ediyor. Kanacaksınız zannediyor. Yahut da kendini kandırmaya çalışıyor. İşte çağırdım, gelen olmadı diyecek.

Burada hep beraber bildiğimiz gerçekleri tekrar edelim :

- 1- Tatminkâr maaş vermedikçe (Bu miktar bugün bir yolcu gemisi dördüncü makinisti için en az net olarak 1.500 T.L. dir),
- 2 - Senelik izin vermedikçe,
- 3 - Lazime ve tamirat ihtiyaçları için Enspektörler gemiye gelmedikçe,
- 4 - İstanbul limanında nöbetçi posta sistemi kullanmadıkça,
- 5 - Uzun seferlere makûl bir prim verilmedikçe,
- 6 - Gemilerde yemek derdini kaldırmadıkça,
- 7 - Döviz işlerini ciddi bir şekilde tanzim etmedikçe,
- 8 - Gemi zabıtlarına lâıyk olduğu kıymeti vermedikçe,
- 9 - Deniz kadrolarına karada çalışan memurları sızdırarak, Denizcilerin terfilerinin dondurulması önlenmedikçe,
- 10 - Senede bir defa zabitanın çalıştığı gemilerde ailelerini seyahat ettirmedikçe, böyle ilân vermenin hiç bir kıymeti yoktur. Kim okur kim dinler?

Bir Ton Ne Kadardır?

(Deniz Dergisi, Cilt 5, Sayı 54, Eylül 1959)

Bugün elimizdeki tarihi bilgiler, yükü ilk olarak bir fiyat üzerinden yükleyen geminin adını bize verememektedir. Kaptanın yük sahibinden alacağı parayı, şöyle bir başını kaşıyarak hesap ettiğini düşünmek, makûl olarak hatıra gelebilir.

Eski Finike, Yunan ve Roma denizcileri, Akdeniz’de çalıştıkları zamanlar, belki de ilk olarak yükü ölçmek suretiyle navlun tahakkuk ettirmeye başlamış olabilirler. Bugün halen kullanmakta olageldiğimiz ölçü, tesadüfi olarak bulunmuştur. Deniz ticareti ile uğraşan milletlerde, mayi halinde bulunan yükleri (meselâ zeytin yağı ve şarabı) küplerde taşımak âdet idi. Sonraları bu küp sözü, kolaylık olsun diye varile tebdil edilmiştir. Varil kelimesi de şarap taşındığı zaman, 950 litrelik bir ölçüye sahip olan ve şarapçıların, tahammür teknesi mânâsına gelen “Tun”a dönmüştür. Ve netice olarak, şarap o zamanlar taşınan en belli başlı mal olduğundan geminin hacmini ölçmede birim olarak kullanılmıştır.

Romalılar ve Yunanlılar tarafından bir varil şarabın hacmini anlatabilmek için kullanılan

kelime, tarihçiler tarafından pek önemli görülmemektedir. “Websters” lügati Tun kelimesini Anglo Saksonların “tunne” kelimesi ile aynı esasta mütalâa etmiştir. Amma biz, Anglo Sakson etimolojisi üzerine vaki olan Lâtin tesiri dolayısıyla, Romalılar’ın her iki kelimeyi de bir fıçı şarap hacmini anlatabilmek için kullandıklarını düşünebiliriz.

Ondördüncü ve onbeşinci asırlarda gemi tonajları (Tunnage), ambarlara ne kadar fıçı konursa, o kadar rakamla ifade edilirdi.. 1423 senesinde İngiliz parlamentosu bir kanun kabul ederek “tun” olarak şarabın ne kadar olduğunu kararlaştırdı. Böylelikle bu hacmin 252 galondan (Eski İngiliz Ölçüsü) daha aşağı olamayacağı belirtilmiş olundu. Bu suretle bir şarap fıçısı düz olarak 40 ayak küp şişkinliği ile 42 ayak küp olarak kabul edilmiştir.

Bu değer 1687 tarihinde On dördüncü Lui tarafından, bir geminin tonunu tespit edebilmek için Fransa’da kanunlaştırılmıştır. Hesapta kolaylık olsun diye, 40 ayak küp gemi tonajında, bir tona karşılık olarak kullanılmaya başlanılmıştır. Bugün hâlâ da bir ton için 40 kadem küp rakamı kullanılmaktadır.

Eski kayıtlardan “Tun” kelimesinin ne zaman “Ton” kelimesine döndüğü kesin olarak anlaşılamamaktadır. Muhtemelen İngilizce lisanı son olarak formülüze edildiği zaman, “U” yerine “O”nun kullanılması uygun görülmüştür.

17. asır içersinde, gemi tonajlarının ifade edilebilmesi için bazı inkişaflar kaydedilmiştir. Bu zamanlarda tonaj bulabilmek için, geminin ölçülerini kullanmak, artık bir âdet haline almıştır. Yapılan hesaplarda, istif ve dikeylerde kaybedilen yerler, nazarı dikkate alınmaya başlandı (Block coefficient).

1694 tarihinde İngiltere Parlamentosu başka bir kanun daha kabul ederek, İngiliz ticaret gemilerinin ölçü birimi olarak :

$$L \times B \times D$$

$$\frac{\quad}{94} = \text{Tonnage}$$

94

formülü kullanılmaya başlandı. Neden 94’ bölünüyor? Bu bölüm ilk zamanlarda 100 olarak gösterilerek, küpten tonaja geçilmiş olunuyordu. Sonraları 94 adedine taksim edilerek daha doğru bir netice alındığı görülmüştür.

1694 senesi ile 1849 senesi arasında daha bir çok metotlar ortaya atıldı. Bunlardan her biri daha iyisi bulununcaya kadar kullanıldı. İki tanesi, en sahihe ulaşabilmesi bakımından bir hayli enteresandır. Birincisi 1770 yılında meydana çıkmış olan “Half Breadth Rule”dür. Buna sonraları inşaiyecilerin tonajı dendi. İkincisi “Tree-fifth Breadth Rule” olup, aşağıdaki şekilde ifade ediliyordu :

AKINTIYA KARŞI KÜREK Mİ ÇEKTİK ?

$$(L-3/5 \times B) \times B \times B$$

$$\frac{\quad}{94} = \text{Tonaj}$$

94

Bu formülde de aradan seneler geçmesine rağmen, hâlâ 94'ün kullanıldığını görmemiz enteresandır.

1835 senesinde boş geminin kübik tonajını ölçmek için yeni bir formül ortaya atıldı. Bir hayli komplike olan ve dört ayrı işlemi icap ettiren bu formül şöyle idi :

$$L \times B \times D$$

$$\text{Kıç Kasara} + \text{Makine Dairesi} + \frac{\quad}{130}$$

130

1835 senesinden bu yana gemi tonajını ölçmek için bir çok usuller icat edilmiştir. Gemiler büyüdükçe ve tahtadan demire geçildikçe, yelken yerine itici kuvvet olarak makine kullanılmaya başlandıkça yeni yeni formüller ortaya atılmıştır. Bunların neticesi olarak bir çok tonaj neveleri dünya devletleri tarafından kullanılmaktadır.



Gros Ton



Net Ton



Detveyt Ton

Basit olarak resimlerle Gros, Net ve Dead weight tonajların ifade edilmesini, okuyucuların enteresan bulacağına kani bulunmaktayız.

Mobil Oil T.A.Ş.'nin Bir Hediyesi

(Deniz Dergisi, Cilt 5, Sayı 52, Temmuz 1959)

Mobil Oil T. A. Ş. Deniz Satış Mümressili, geçenlerde şirketinin İktisat ve Kültür işleri kısmının hazırladığı bir toplantıda, yüksek tahsil için şirketin liseyi 1959 Haziran devresinde bitirenlere burs vereceğini, öğrendiğimde, herkes gibi ben de son derece memnun oldum. Yalnız bu sevincim bu bursların kimlere verildiğini öğrendiğimde kıskanma hissine döndü. Türkiye'nin muhtelif Yüksek Okullarına bu burslar, muhtelif şekillerde dağıtılıyor, fakat mezunu bulunduğum Yüksek Denizcilik Okulu'na maalesef hiç verilmiyordu. Propaganda ve kendimizi satmak sanatından mahrum oluşumuz, cemiyet hayatından mecburi olarak daima uzak bulunmamız, karada çalışanların ise

denizde çalışanları unutmamasının bir neticesi daha meydana çıkıyordu.

Bursların kime verilmesi meselesi konuşulurken emindim ki, alâkalılar bizi hatırlamamışlardı. Bunda onların kabahati tabiatıyla yoktu. Kabahat bizimdi. Kendimizi onlara ve diğer müesseselere tanıtacak hiç bir harekette bulunmamıştık. Fırsat budur diyerek İktisat ve Kültür işleri servis müdürü Mr. Kervin'e yapacağım konuşmayı tasarlarlarken, servisimin müdürü olan ve toplantıda hazır bulunan Ali Kudaşoğlu'nun kartı elden ele bana geldi : "Refik, neden bu bursların bir tanesi Yüksek Denizcilik okuluna verilmiyor?" Şöyle böyle Türk Denizcilerini on seneden fazla tanıyan ve kendini biraz da onlardan sayan Ali Kudaşoğlu'nun, düşüncelerimi sanki okurcasına beni desteklemesi ve ileri itmesi, Mr. Kervin'e konuşmak için müracaat etmeme kâfi geldi. "Mr. Kervin" dedim. "Bugün Türkiye'de denizde yağ münakaşası yapıldı mı akla ilk gelen Mobil Oil'dir. Türk denizcileri, gerek Denizcilik Bankası'ndan gerekse armatörlerden olsun yağlarınızı inanarak, beğenerek daima müdafaa etmektedirler. Bize karşı gösterdikleri yakınlık bazen kendileri için öyle tehlikeli durumlar arzeder ki, işitseniz hayret edersiniz. Ama onlar gene de haklı olarak bizi tutmaktan asla çekinmezler. Şu halde bizim de onlara bir şükran borcu ödememiz icap etmez mi? Öyle zannediyorum ki demin dağıtılışını okuduğunuz burslardan birini Yüksek Denizcilik okuluna tahsis ederseniz, Türk Denizcilerinin bize karşı göstermiş olduğu itimada ve takdire lâyık bir şekilde mukabele etmiş bulunacağız."

Beni büyük bir dikkatle dinleyen. Mr. Kervin, temiz ve tatlı Türkçesi ile :

"Haklısınız" dedi. "Sizin için birşeyler yapmaya çalışacağız."

Ertesi gün, Müdürüm Ali Kudaşoğlu, Yüksek Denizcilik Okulu'na da bir burs temin edildiğini müjdeleyince sevincim sonsuz oldu.

Bursu elde ettikten ve bunun Türk Denizciliğine faydalı olabilmesi için bursun hangi vasıta ile hangi öğrenciye verileceği hususunu uzun müddet inceledikten sonra, bunu okul kanalı ile yapmaya karar verdik. Bu öğrencinin bize mektep idaresi tarafından seçilmesi hususunda sayın müdür Nurettin Boyman'a rica için müracaat ettiğimizde bizi büyük bir nezaketle karşıladı ve imtihana giren ve kazanan en iyi talebelerden birini vereceğini söyledi.

Mektepten dönerken mezun olduğum bu yuvaya ve kendilerinden daima yakınlık, müzaheret gördüğüm meslektaşlarıma, Türk Denizciliğine, ufak bir hizmette bulunmanın huzuru içinde idim.

BURSLARIN YENİLENMESİ :

1959-60 ders yılı burslarını kazananlar iyi derece ile sınıf geçtikleri takdirde, ertesi yıl için de bursları yenilenecektir. Böylece, Mobil burslarını kazananlar, hiç masraf etmeden, seçtikleri üniversite fakülte veya yüksek okulun öğretim süresine göre, 4, 5 veya 6 yıl

AKINTIYA KARŞI KÜREK Mİ ÇEKTİK ?

müddetle, tahsillerine devam etme imkânını sağlamış olacaklardır.

BURS ALACAKLARIN SEÇİM TARZI:

Müracaat sahibi lise mezunlarının, önce devam etmek istedikleri fakülte veya Yüksek okulun giriş şartlarını yerine getirmeleri zarurîdir.

Mobil Burs Programına dahil Fakültelerin dekanları ve Yüksek Okulların müdürleri tarafından tayin edilecek komiteler, fakülte veya okullara yollanacak bütün müracaat fişlerini tetkik ettikten sonra ve müracaat sahiplerinin listedeki durumlarını, lise bitirme derecelerini ve malî durumlarını da göz önünde tutarak bunların arasından üç namzet seçeceklerdir. Tanınmış Türk maarifçileri ve üniversite profesöflerinden kurulacak bağımsız bir komite, burslar için gösterilen namzetlerle ayrı ayrı görüştüğünden sonra her burs için nihâî olarak bir kişi seçecektir.

Nihâî karar, seçim komitesi tarafından verilecek ve burs kazananların seçimine Mobil Teşkilâtı hiçbir suretle karışmayacaktır.

TEDİYAT ŞEKLİ :

Mobil Oil Türk A.Ş. önceden mutabık kalınacak bir burs karşılığını ilgili fakülte veya yüksek okul idaresine tevdi edecektir. Fakülte veya yüksek okul idaresi bu meblâğdan kayıt masraflarını, yatı ve yemek ücretlerini, şayet öğrenci gündüzlü ise sadece öğle yemeği ücretlerini kestikten sonra, burslu öğrenciye cep harçlığı, yol, kitap ve giyecek masraflarını karşılayacak tediye bulunacaktır.

MECBURÎ HİZMET VAR MIDIR?

Mobil Burslarını kazananlar için Mobil şirketlerinde çalışmak gibi bir mecburiyet olmadığı gibi, aldıkları bursların karşılığını ödemeleri de mevzubahis değildir. Mobil, bahis konusu bursları, Mobil şirketlerinin istikbalinin memleketimizin iktisadî ve kültürel gelişmesine bağlı olduğunu takdir ettiği için vermektedir. Mobil, iktisadî gelişmelerde rolü olan sahalarda kuvvetli eleman yetiştirilmesine yardım etmenin, bir hususî teşebbüs için memleketin gelişmesi yolunda yapılacak en verimli çalışma olduğuna inanmaktadır,

Ayrıca Mobil Türk A.Ş., Mobil Burs Programından başka, Galatasaray Lisesi, İstanbul Amerikan Kız Koleji, Ankara Maarif Koleji ve Tarsus Amerikan Koleji'ne de özel burslar vermektedir. Mobil, yine 1959-60 Burs Programından ayrı olmak üzere, İstanbul Üniversitesi İşletme İktisadî Enstitüsü'nün Burs-İkraz Fonuna yardımda da bulunmaktadır.

Alo Niko sen misin? Bana 100 kilo patatesle bir de kaptan gönder.

(Deniz Dergisi, Cilt 5, Sayı 55, Ekim 1959)

Yazı dergide A. SİLİCİ müstear adıyla yayınlanmıştır

Geçenlerde, Karaköy’de bir sokaktan geçerken, mektepte iken çok sevdiğim bir arkadaşım rastlamıştım. Birbirimize sarılıp hal ve hatır sorduktan sonra, nerede olduğunu, yani hangi gemide çalıştığını öğrenmek istemiştim. Hayretle utandığını gördüm. Uzun bir duraklamadan sonra, nihayet :

“– Buradayım” dedi.

Denizden anlamayan birisi bu durum ile karşılaşsa idi, arkadaşının böyle bir dükkâna sahip olduğunu görmekle, onu canu gönülden tebrik ederdi. Amma ben onun ne demek istediğini, saçlarını deşirmende ağartmamış olduğumdan, derhal anlamıştım.

Arkadaşım on beş yıllık bir tahsilden sonra, bir bakkalın kendisine iş bulmasını bekliyordu. Ona ne söyleyeceğimi şaşırılmıştım. Masumane devam ederek :

“– Bundan bir hafta kadar evvel bir şilepte idim. Mal sahibi gemisini tamire bağladığından, bizim de işimize son verdi. Zaten o işimi de buradan bulmuştum. İnşallah fazla beklemem. Ben zaten ona iyi bakıyorum. Oda bana...” dedi.

Gözlerimin gayrı ihtiyarî yaşlandığını hissettim. Biz ne idik? Bir sürüden.. Boyunlarına tasmaları geçirilmiş bir sürüden başka ne idik? Daha geçenlerde 50. yılını idrak etmiş olan mektebimiz, değil elli yıllık, beş günlük bile değildi. Elli yıl mazisi olan bir mektebin mezunları böyle mi olmalı idi? Geçtiğimiz yol elli yıl eder mi? Seneler gözümün önünden şerit gibi geçti. Bunlar benim ve mezun arkadaşlarımın bu meslek için ne yaptığını; daha doğrusu hiç bir şey yapmadığını gösteriyordu.

Sosyal davalarımız için hiç birimiz bir arpa boyu yol katetmemiştik. Birbirimizin kuyusunu kazmış, üç kuruşluk şahsi menfaatler için birbirimizin gözlerini oymuştuk. Hâlâ da oymaya devam edenlerimiz var ya...

Bu durumdan bizleri idare edenler, işverenler bol bol istifade ile bizleri fazlasıyla istismar etmişlerdir. Arada sırada başa geçen ağabeylerimizin ilk işleri kardeşlerini vurmak oldu. Sanki lânet bir topluluktuk.

Arkadaşıma rastladığım yerden adı adımla yüz adımlık bir yerde, büyük bir binanın önü bir sürü sendika tabelaları ile dolu idi. Ve bu arkadaşım da bu sendikaların hepsine aza idi. Amma, o hâlâ sokaklarda bakkalın, şunun bunun keseceği ordünoları bekliyordu. Bu

AKINTIYA KARŞI KÜREK Mİ ÇEKTİK ?

sendikalar ne yapardı? Âlem yine o âlem, devran yine o devran idi. Ya rabbi bizi bu rezaletten kim kurtaracak?

Arkadaşımın sokak üzerinde dertleşirken, birinin bizi arkadan kucakladığını hissettik. Bu bir Kaptan idi. Hem de Deniz Nakliyatı Kaptanlarından.

“– Ne var yahu?” dedi. “Suratınız iki karış. Karadenizde gemileriniz mi battı?”

Anlattık :

“– Dertleşiyoruz.” dedik, ikinci gelen birincisine :

“– Ye, iç, haline bin şükret. Serbest çalışıyorsun. Sen bizim halimizi bir görsen şaşar kalırsın. Biz hem memuruz, hem de Kaptanız. Sen bir kişiye meram anlattırısın. Biz yüz kişiye. Sen ayda iki bin alırsın. Biz üçte birini. Ne için, neye çalıştığını bilmezsin? Suyu getiren de, testiye kıran da bir burda. Amma, senin durumun öyle mi ya?”

Allah! Allah!.. Beterin de beteri varmış. İlk arkadaşım haline şükreder bir durum takınmıştı:

“– Vallahi, doğrusunu istersen” dedi, “Ben burada iş beklemeyi Denizcilik Bankası’nda çalışmaya tercih ederim.”

Neler işitiyordum. Demin durumuna üzüldüğüm arkadaşım, şimdi teselli bulmuş, haline şükrediyordu. Bu ne biçim işti? Ortaçağ devrinde mi yaşıyorduk? Bakkalın vasıtasıyla iş bulanın durumu yoksa hakikaten Denizcilik Bankası’nda çalışanlardan daha mı iyi idi? O sözüne devam ediyordu:

“– Bana Deniz Nakliyat’ta ayda 3.000 lira verseler gene de çalışmam. Bu gemilerde hiç olmazsa bir çalışma hürriyeti var. Huzur var. Armatör için çalıştım mı, mükâfatını yüzde yüz görürsün. Ben denizlerde çalışmak isterken Kaptan olarak çalışmak isterim; Memur olarak değil. Bizim buradaki durumumuz, yani iş bulma durumumuz ve bazı işler düzeldi mi, armatörde çalışmanın tadına doyum olmaz. Bunu da “Türk Gemi Kaptanları Cemiyeti”nin yapacağına inanmaktayım. Ona derhal aza oldum. Bizi gemilere dağıtacak. Armatörlerin, Kaptanları bu cemiyetten isteyeceği günün uzak olmadığına inanıyorum. Ben şahsen, şimdi bu cemiyetin bu hususlarda yapacağı bütün organizasyonlara itaat etmeye kararlıyım. Bütün arkadaşlarım da benim gibi hareket ederlerse, Armatörler, mecburen bakkaldan, çakkaldan veya diğer gemilerin kaptanlarını kandırma yolu ile Kaptan tedarik etmekten vazgeçeceklerdir. Bu suretle bir düzen meydana gelecek. Bundan Kaptanlarla Armatörler karşılıklı faydalar göreceklerdir.

Cemiyet camiası içersinde bir sicil doğacağından, ahlaksız ve hırsız olanlar, bu çirkin huylarına devam etmek fırsatı bulamayacaklarından, ya doğru dürüst çalışma yolunu tercih edecekler veya bu işten eklemek yiyemeyeceklerdir.

Armatörlerin durumu düzeldikçe, tabiatıyla bu taraf cazipleşecek ve buna paralel olarak da, Denizcilik Bankası’nda çalışan Kaptan arkadaşlar da bir daktilo bayan maaşına çalışmıyacaklardır. Maaşımdan en az iki sendika ve üç cemiyete aidat verdiğim halde,

bundan şikâyet etmiyorum. Bizi bir gün bir sendikanın veya bir cemiyetin kurtaracağına inanıyorum.”

Deminki üzüntümüz bu uzun konuşma sonunda biraz hafiflemişti..

Şimdi arkadaşımın gözlerinde pırıltılar belirmişti. Kendilerinden müsaade isteyip ayrıldığımda, bu yeni cemiyet kafamı olduğu gibi doldurmuştu. Bu iş olabilir miydi? Kurtulacak, Avrupalılar gibi çalışabilecek miydik ? Aklıma: “İnsanlar lâyük oldukları muameleyi görürler” sözü’ geldi, doğru idi bu söz. Hem de çok doğru...

Ateşçiyi Deniz Tutmuştu

(Deniz Dergisi, Cilt 5, Sayı 55, Ekim 1959)

Jhon Rhodes STURDY’den çeviri

Bu, İkinci Dünya Savaşında, deniz tutmasından canları çıkan sayısız müttefik denizcilerinin ızdırabını kısmen hafifletmeye yardım eden, Kanada donanmasına ait “Matapedia”da geçmiş bir hadisenin hikâyesidir.

Geminin mürettebatı, gayet tabii olarak harbin ancak kendileri sayesinde kazanıldığına emindiler. Halbuki ben elimden gelse, sadece bizim ateşçi Mahoney’e bir madalya verirdim. Amma yedek bir teğmen olmam, buna mani oldu. Ve bu yüzden de Mahoney’in nail olabileceği şerefe, İnsülinin bulunmasına yardım eden Charles H. Bert ile Montreal Sinir Enstitüsü baş hekimi olan Wilda Penfileld konmuşlardır.

Bunlar yüksek rütbeli ilim adamları, olup, Pili Nu. 2 - 183’ü meydana getirmişlerdir. Ama bu hayati ilâcın doğuşunu da biz sağlamıştık.

Bu alâlade bir hap değildi. Resmen Kanada donanmasında deniz tutmasına karşı, ilâç olarak adı geçiyor ve insanı dehşetli havalara karşı koruyordu. 1913 senesinde kullanılmaya başlanmasından evvel, Atlantik muharebelerinin fena şekilde neticelenmesini sağlayacak büyük tehlikeler vardı. Bu, pusuya yatmış düşman denizaltıları yahut da deniz tutması oluyordu. Pili Nu. 2 -183 sallanan gemilerle çıkarma yapan layterlerde bir çok mideleri sakinleştirdiğinden, zaferin kazanılmasına yardımcı büyük olmuştur.

Yine Pili Nu.2. 183’ün doğuşunda en enteresan taraf, ilâcın tedavi ettiği deniz tutmasının, resmi makamlar tarafından kabul edilmemiş olması idi. İnsanların ilk denize açılmasından sonra asırlar boyunca doktorlar deniz tutmasını bir hastalık olarak kabul etmişlerdi. Bir gemiciyi deniz tutunca, doğru küpeşteye gider istediği kadar denize gidemezse, güverteye bol bol öterdi. Fakat bunda tıbbi alâkadar eden bir taraf görülmezdi. Bu durum Kanada donanmasının Matapedia adlı korvetinin 1941 senesinin fırtınalı bir gecesinde denize açılmasına kadar sürdü.

Matapedia, konvoyları denizaltılarına karşı koruyacak şekilde inşa edilmiş bir korvetti.

AKINTIYA KARŞI KÜREK Mİ ÇEKTİK ?

Garptaki üssü New Foundland'da St. Jhon, şarktaki ise terkedilmiş bir fiyorttu. Gidip gelme takriben bir ay sürdü. Kanada donanmasının hiç bir korvetinde doktor bulunmuyor ve tıbbi yardımı ancak destroyerlerden temin edilebiliyordu.

Donanmaya 1941 senesi aralık ayında giren ateşçi Mahoney, bu hadisenin isteksiz kahramanı oldu. Denize açılmak için çok gayret sarfetmiş, muvaffak da olmuştu. Gemisi St. Jhon limanından çıkıncaya kadar vatansever ve mağrur bir gemi adamı idi. Denize açılmasından on dakika sonra ateşçi Mohaney, deniz tutmasından tayyare olup, kafasını yerden kaldıramıyordu.

Gemide yalnız deniz tutan Mohaney değildi. Korvetin burguvari sallaması mürettebatın çoğunu sarsmıştı. Amma aradan biraz zaman geçince hemen hemen hepsi açılmış; işlerini normal görür olmuşlardı. Fakat Mohaney gittikçe fenalaşıyordu. Gemi başmakini durumu süvariye bildirmiş ve Mohaney hamağında bırakılmıştı.

Sefer günleri ilerledikçe hasta ateşçi iyileşmek bilmiyordu. Bir fırsatını bulup yanına gittiğimde gri renk almış yüzü bir kadavraya benziyordu. Aslında zayıf bir adamdı. Deniz tutmasından çok kilo kaybetmiş olup, görünüşü korkunçtu. Her şeyden ve hatta hayatından vazgeçmiş bir halde idi.

St. Jhon üssünden ayrıldıktan onaltı gün sonra Matapetia, Islanda'da bir İngiliz a-na gemisinin bordasına bağlandı. Gemide birçok doktor vardı. Hasta Mohaney'imizi derhal gemiye aktardık. Uzun bir tedavi göreceğini ümit ederek sevinmiştik.

Ben ana gemiden Mohaney hakkındaki raporu almak üzere gittiğimde, doktor bana:

- Üzülecek bir şey yok, dedi.
- Amma korkunç bir deniz tutması bu, dedim.

Baş tabip :

- Saçma. Herkesi deniz tutuyor. Ve bunun da öbürleri gibi bir kaç günde bir şeyi

kalmaz, dedi, Dayanamayıp :

- Fakat bu Mohaney'inki çok fena. İyileşmeden ölebilir de, demekten kendimi alamadım.
- Bana bak delikanlı. Ben Mohaney'i iyice muayene ettim. Biraz gıdasızlık durumu bir yana, kalp ve ciğer fevkalâde. Senin demenle, ortada ciddi bir sebep yokken onu burada alı koyamam.

Mohaney'i oradan alıp gitmekten başka yapılacak bir şey yoktu. Zavallı Mohaney, gemimiz Okyanusa açılır açılmaz tekrar kafayı yere vurdu. Hem de daha beter bir şekilde.

İzlanda açıklarında saatte seksen mil sür'atle esen bir fırtınaya yakalandık. Köprü üstü hasara uğradığından Atlantik sahillerine vardığımızda, Halifaks'a tamir için gitmemiz emrini aldık. Süvarisinden serdümenine kadar herkeste yalnız bir düşünce vardı: Ateşçi

Mohaney'i ölmeden karaya çıkarabilmek...

Zavallı artık deniz tutmasından değil, açlık ve zafiyetten ölecek duruma gelmişti. Fakat Halifaks'a varmıştık. Mohaney de ölmemişti. Gemi bağlanır bağlanmaz, bir şeyler içmeye muvaffak olmuştu. Derhal hastahaneye götürerek bıraktık. Onun son seferinin olduğunu ümit ediyorduk. Karada bir iş verirler diye düşünmüştük. On iki saat sonra, o gene geri gönderilmişti.

Nöbetçi subay hayretle :

- Sen burada ne arıyorsun Mohaney? Kim gönderdi seni? diye sordu.
- Geri gönderdiler efendim. Gemiye git dediler.
- Doktorları görmedin mi ?
- Gördüm efendim, mühim bir şey yok diyorlar.

Durum süvariye bildirildi. Şurası gayet açıktı ki, Mohaney bir sefere daha iştirak ederse, muhakkak ölürdü. Derhal gemide bir toplantı yapılarak bir karara varıldı.

Ben bu işin Mohaney'den de mühim olduğunu, bütün bir harbi alâkadar ettiğini, durmamız icap ettiğini ve sonuna kadar gitmemizi söyledim.

Aşağı kademelerden itibaren durumu en yüksek makama anlatmaya başladık. Fakat hiç bir netice alamıyorduk. Herkes :

- Eğer doktorlar deniz tutmasını bir hastalık olarak kabul etmezlerse, bir şey yapamayız, diyordu.

Neticede süvari :

- Pekâlâ, biz de amirale çıkarız, dedi.

Neticede, Real Admiral George C. Jones'le bir görüşme yaptık. Amiral, Mohaney hadisesini dikkatle dinledi. Ben de bir ara fırsatını bulduğumda, Kanada donanmasının daha ziyade küçük gemilerden teşekkül ettiğini ve donanmaya intisap eden doktorların gemilerde çalıştırılmadığını, bu sebeple denizin ne olduğunu bilmediklerini söyledim.

Amiral şu anda Halifaks'ta bir çok doktorun bulunduğunu biliyordu. Yaverini çağırarak durumu bir kerre daha sordu. O da bir kaç gün evvel askere yeni alınmış bir grup doktorun olduğunu bildirdi. Amiral :

- Çok iyi, dedi. Yarınki hava raporu ne diyor?" Emir subayı :
- Kuvvetli doğu rüzgârı efendim.
- Peki yarın yapılacak manevralara bütün doktorların iştirakini temin edin!

Amiral, Matapedia'dan gelmiş bizlere bakarak :

- Bu şüpheli durumu hiçbir şey, denizde geçecek küçük bir zaman kadar, esaslı aydınlatamaz, dedi.

AKINTIYA KARŞI KÜREK Mİ ÇEKTİK ?

Bangor sınıfından bir mayın tarayıcı, doktorlardan teşekkür eden bir gurubu alarak sabahın altısında okyanusa açıldı. Ve gece geç vakit limana döndü. Ertesi günü, mayın tarayıcının ikinci kumandanını görmeye gittiğimde bana :

- Görme, herkes tayyare gibi idi, dedi ve devamla :
- Doktorları parti parti sıraya koyup küpeşteden aşağı kumanda ile sarkıtıyorduk. Aksi halde birbirlerine giriyorlardı.

Biz de bu fırsatı kaçırmadık. Hastahane açılmadan, ateşçi Mohaney'i koltuğunun altında dosyası ile kapının önünde arzı endam ettirdik. Doktorların, sırada birinci olan Mohaney'i içeri aldıklarında, yüzleri halâ yarı sarı ve yeşil idi. Yarım saat sonra Mo-haney gemiye döndüğünde yüzü gülüyordu. Hastahanedен aldığı raporda :

- Denizde çalışamaz, yazıyordu. Sebep hanesinde de, "Kronik deniz tutması" gösterilmişti.

O gece Matapedia'da muvaffakiyet şerefine ziyafet verildi. Hemen tıbbî listeye deniz tutması hastalığını da ilâve ettik.

Tıp ilmi artık hastalığı kabul etmişti. Tabii olarak, tedavisi için tetkikler ve araştırmalar başladı. Nihayet, "Hyoscine HBr, Hyoscyamine HBr. ve Ethyl B-methyl allyl thiaborbituric acid" karışımı ortaya atılarak, meşhur Pill Nu. 2 - 183 meydana geldi.

Bunker Tabirleri

(Deniz Dergisi, Cilt 7, Sayı 77, Ağustos 1961)

Çeviri

Dünyanın başlıca limanlarından gemilere, muhtelif şirketler tarafından verilen ihrakiyeler için, bugün değişik tabirler kullanıldığı bir hakikattir. Bir teslimatçının ifade ettiği terimin manası diğerine uymamaktadır. Bu sebeple gemi başmakinecileri bazen ne diyeceğini daha doğrusu ihrakiyeyi alacağı şirketin kullandığı tabiri yadırgamakta ve çok zaman da anlaşmazlık doğmaktadır. Biz aşağıda değişik yakıtlar için kullanılan tabirleri izah ederek, muhtelif şirketlerde olan karşılıklarını göstermeye çalışacağız.

Stim Türbin ve Mütenavip Hareketli Gemiler için yakıt :

Petrol kumpanyaları tarafından bu tip gemilerin kazanları için verilen yakıtlara: "Bunker Fuel", "Boiler Fuel", "Bunker C Fuel", "Heavy Fuel Oil", "Marine Fuel Oil", "Number 6" veya "Residual Fuel Oil" denilmektedir. Mobil Oil tarafından bu tip yakıtta "Bunker Fuel Oil" denilmektedir ki, Esso da aynısını kullanmaktadır. B.P. ve Shell buna "Marine Fuel Oil" demektedirler.

Bunker Fuel Oil'in vasıfları, özünü teşkil eden ham petrolün çıktığı yere ve tasfiye şekillerine göre değişmektedir. İyi bir misal olarak Basra Körfezi ham petrolü ile Amerika'nın

şark sahillerinden elde edilen ham petrolden çıkan yakıtları mukayese e-derek gösterebiliriz. Basra Körfezi yakıtının API kesafeti 17 ile 20 arası ve lüzuciyeti de (Redwood I second, 100 Fahrenheit) 350'den 1200 saniye arası değişmekte iken. Amerika'nın şark sahillerinden elde edilen yakıtın API kesafeti 12'den 14'e ve lüzuciyeti de 3200'den 3500 saniye arası değer göstermektedir.

Dizel gemiler için yakıt :

Mobil tarafından, düşük devirli büyük dizel makinelere sahip açık deniz gemilerine verilen yakıtı "Bunker Diesel Oil" denilmektedir. Bu kategoriye giren yakıtlar ya doğrudan doğruya tasfiyehaneden veya sonradan harman yapılmak suretiyle elde edilmektedir. Umumiyetle görünüşleri koyu yeşil ve siyahtır. "Bunker Diesel Oil" tabirine ilâveten bu yakıt aynı zamanda, "Heavy Diesel Oil", "Marine Diesel Oil" veya "Marine Diesel Fuel Oil" olarak da isimlendirilmektedir ki, sonuncusu Esso, Shell ve B.P. tarafından kullanılmaktadır.

Gasoil :

Yüksel dizel indeksine yahut "cetane"ne (benzindeki oktan'ın benzeri) sahip olan bu yakıt doğrudan doğruya tasfiyehaneden elde edilmekte olup, yüksek devirli dizel makinelerde, yardımcılarda yahut kuzinelerde kullanılmaktadır.

Şark yarım küresinde (Bütün Avrupa, Afrika ve Asya'yı içine alır. Garp yarım küresi ise Amerika'dır) umumiyetle bir Mobil tabiri olan "Gas Oil" kullanılmakta ise de, U. S. deniz çevrelerinde bu tabire pek nadir olarak rastlanır. Bu sebepten dolayı limanların birinden gas oil talep edildiğinde, bunun yerine içinde en az 50 cetane bulunan dizel yakıtı verirler. Zira bu çeşit mal depolarda hiçbir zaman deniz ihtiyacı için bulundurulmaz, şehir ihtiyacından temin edilir.

Şark Yarım Küresi'nde ise ihrakiye istendiğinde Gas Oil teslimatı da hemen hemen bütün limanlarda yapılabilir. Bunker fiyat listelerinde bu yakıtın fiyatı da diğer ihrakiyeler gibi verilmektedir.

Light Fuel Oils :

Bugün artık dünya denizlerinde seferler yapan dizel gemiler mükemmel separasyon cihazlarına sahip olduklarından, tasarruf gagesile ince kazan mazotu kullanmaya başlamışlardır. Bu yakıt arzu edilen lüzuciyete göre "Bunker Diesel Oil" ile "Bunker Fuel Oil'in, ihrakiyenin verildiği limanda bulundurulmuş harman cihazı ile kanştırılmadan elde edilmektedir.

Karıştırılarak elde edilen bu yakıtın arzu edilen lüzuciyeti 100 Fahrenheit'ta 200 Redwood No, 1 saniyelik ile 100 Fahrenheit'ta 2500 Redwood No. 1 saniyelik arasında değişmektedir. Bu sebepten dolayı bu çeşit bir ihrakiye talep edilirken, bazı karışıklıklar ve yanlış anlamalar doğmaktadır. Bugün bu ihrakiye için "Heavy Fuel Oil" "Residual Fuel Oil",

AKINTIYA KARŞI KÜREK Mİ ÇEKTİK ?

“Intermediate Fuel Oil”, “Thin Fuel Oil”, “High Viscosity Fuel Oil” ve “Light Fuel Oil” tabirleri kullanılmaktadır. Meselâ Shell bu yakıtta “Thin Fuel Oil” derken, Esso “Intermediate Fuel Oil” demektedir. Bu izahattan da anlaşılacağı veçhile, tek bir terim henüz bulunmamıştır. Mobil Oil ise bu çeşit yakıtta, sonuna lüzuciyetini koymak suretiyle, meselâ “Light Fuel Oil 1000”, “Light Fuel Oil 400” demektedir.

Esas olarak bütün bu terimlerin ifade ettiği ince mazotun büyük bir kısmı kalın mazot, mütebakisi de “Bunker Diesel Oil”dir ki, vazifesi âdi kalın mazotun viskozitesini, separe edildikten sonra, püskürtmeyi müsait kılmaktır.

Aşağıda gösterilmiş bulunan tabirler, telgraf çekerken kullanıldığı takdirde şimdiye kadar doğmuş ve doğacak olan yanlış anlamaların ortadan kalkabileceğini tahmin etmekteyiz.

BUNKER FUEL OIL :

Kazan Mazotu için (Telgraf : Fuel)

RUNKER DIESEL OIL :

Adi dizel yakıtı, bilhassa düşük sür’atli büyük dizeller için (Telgraf : Diesel)

LIGHT BUNKER DIESEL OIL :

Bulunabildiği takdirde, “Bunker Diesel Oil”den daha hafif, rafineriden elde edilen nisbeten küçük dizeller için yakıt (Telgraf : Light Diesel)

GAS OIL :

Yüksek sür’atli küçük ana makineler, vardımcılar ve mutfak için kullanılan yakıt (Telgraf : Gas)

LIGHT FUEL OILS:

“Bunker Fuel Oil” ile “Bunker Diesel Oil”in karışımından elde edilen yakıt (Telgraf : Light Fuel).