

# ALTMİŐ YILIN HESABI

KAPTAN

REFİK AKDOĞAN

ALTMİŐ YILIN HESABI

1948-2008

Kaptan Refik Akdoğan

## İÇİNDEKİLER

	Sayfa
Önsöz	6
Bölümler:	
1- Giriş	7
2- Trabzon Lisesi'nden Yüksek Deniz Ticaret Okulu'na Giriş	15
3- Yüksek Deniz Ticareti Okulu'nda Yaşam	25
4- Gemide Staj	35
5- Okulda Önemli Olaylar	38
6- Okul Gemisi Hamit Naci'de Yaşam	41
7- Diploma ve S/S Bakır gemisinde Hayata Atılış	50
8-1948 Yılında Yapılan Düzenli Seferler	55
9-Tramp Seferler	112
10- Gemi Kurtarma İşletmesi'ne Giriş	130
11-Yazı ve Yayın Yaşamım	144
12- Deniz İş Kanunları ve Sendikacılık	147
13-Türk Deniz Ticaret Denizciliğini Kalkındırmak İçin Yapılan Çalışmalar.	151
14- Denizcilik Bankası T.A.O.Genel Müdürünün İlginç Anıları	154
15- Türk Gemi İnşa Sanayi	161

16- Bürokrasi	164
17-Türk Denizcilerine Verdiğim Eğitim ve M/S Akdeniz gemisinin okul gemisi olması için açtığım Kampanya.	168
18- Armatörlerimiz	176

EKLER :

Ek: 1-“Türk Denizciliği Neden İlerlemiyor” başlığı altında 1950’lerde yaptığım röportajlar.

EK:2- Devlet tersanelerinde yapılan gemiler ve ana makineler.

EK:3- Kitap bağışlarım.

Bana en zor günlerde bile sponsorluk yapan sevgili kardeşlerim,  
(Alfabetik sırayla)  
Kaptan, Armatör, Gemi İnşaatçı Alev Tunç’a,  
Kaptan, Armatör, Gemi İnşaatçı Altay Altuğ’a,  
Müh. Armatör, Gemi İnşaatçı Gökçen Seven’e  
Türk denizciliği adına teşekkür ederim.

Kaynaklar (Alfabetik sırayla)

1-Anılarda Gemiler

Sn. Kaptan Oktay Sönmez

2-Biz Bir Aileyiz Albümü

Refik Akdoğan

3-Denizcilik Dergisi

İTÜ Denizcilik Fakültesi Mezunları Vakfı

4-Deniz Dergisi

Sn. Kaptan İhsan Kazanlıoğlu ve Sn. Kaptan Necdet Musaoğlu

5-a)Gemiler, Süvariler, İskeleler. b)Seyr-i Sefain.

Sn. Eser Tutel

6-Kaptanın Sesi Dergisi

Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği

7-Sn. Orhan Kızıldemir'in Özel Koleksiyonu

8-Refah'ı Kim Batırdı?

Sn. Kaptan Osman Öndeş

9-Pendik

Sn. Dr. Nezih H. Neyzi

11-Son Devrin Çöküşü

Sn. A.Vehbi Tanılmışoğlu.

12-Türkiye Denizcilik İşletmeleri Kültür Yayınları:

a)Türk Deniz Ticareti. b)Türkiye Denizcilik Tarihçesi, No:1 ve 2

13-Viya Böyle

Sn. Kaptan Ünal Celasin

## ÖNSÖZ

Biz ticaret gemileri denizcileri bir araya geldiğimiz zaman, başımızdan geçen olayları tatlı tatlı anlatırken, bazen neşelenirken, bazen de Türk Denizciliği neden layık olduğu düzeye yükselmiyor derken neşemizin kaçtığı zamanlar olmuştur ve oluyor da. Kuşkusuz denizde başımızdan geçen her olaydan bir ders çıkarmak mümkündür. Ticaret denizciliğinde can, mal ve çevre için kazanılan deneyimler çok önemli olduğundan anlatılan hikâyeler gülmemiz yanında ders almamıza da neden olmaktadır. İşte bu kitapta başımızdan geçen olayların anlatılmasının temel nedeni budur.

Son zamanlarda yayımlanan Kaptan Çetin Akın'ın "Seyir Defterine Yazılmayanlar" ve Kaptan Ünal Celasin'in "Viya Böyle "adlı eserlerinde anlatılan ticaret gemilerinde geçen olayların hemen hemen hepsinden bir ders çıkarılacağı açıkça görülmektedir. Bence bu arkadaşlarımız bu eserleriyle mesleklerine büyük hizmetler yapmış bulunmaktadırlar. Ben de altmış yılın hesabını verirken, yakın deniz ticaret tarihimizi gençlere göstermenin yanında benim ve arkadaşlarımın başından geçen olayları anlatarak, bir ticaret denizcisinin nasıl olması konusunda dersler çıkarılabileceğini umuyorum.

Yüksek Denizcilik Okulu'ndan mezun olduğum yıl olan 1948 yılından başlayarak o zamanın seferlerini, ticaret gemilerinde yaşamı, tersaneleri, devlet denizcilik işletmelerini, armatörlerimizi, derneklerimizi, sendikacılığımızı anlatırken diğer yandan da altmış yıllık deniz ticaret tarihimizi saptamaya çalıştım. Benim gözlemlerimin dışında başkalarının başından geçen daha birçok önemli olaylar tarafsız bir şekilde, kusurları ve yanlışları ve alınacak dersle birlikte anlatıldığında onlardan çıkarılacak derslerin ticaret denizciliğinde çalışacak olanlara ışık tutacağına inanıyorum. Konuşmalar buz üzerine yazılmış yazılar gibidir, buz eriyince konuşulanlar unutulur. Ama yazılanlar, yazanla birlikte sonsuza dek yaşarlar, isteyenler bu derslerden yararlanabilir.

Denizcilerimize Allah'tan selamet diliyorum, güle güle gidin güle güle gelin. Şanlı bayrağımızı yedi denizlerde dalgalandırın.

Saygı ve Sevgilerimle

Kaptan  
Refik Akdoğan

## GİRİŞ

Kim derdi ki, 1948 yılında Yüksek Denizcilik Okulunu bitirdikten sonra, 2008 yılının 1 Temmuz'unda meslekte altmış yılımı doldurunca, toplumuma karşı bu altmış yılın hesabını vermek üzere bilgisayarımın başına oturup yazmaya başlayacağımı, kim bilebilirdi ki? Tabii bunu ancak Büyük Allah'ın bilebileceğinin bilincinde olarak, bana bu günleri gösterdiği için büyük Allah'a hamdolsun.

Her şey sanki daha dün gibi, bir rüya gibiydi ama gelip geçmedi bir türlü. Altmış yıl sanki büyük bir yükmüş gibi göğsüme öyle bir oturdu ki bana nefes aldırıyor. Boğulacak gibi oluyorum Türk Deniz Ticaret Filosu'nun çökmüş, bitmiş ve sanki yokmuş gibi can çekiştiğini ömrümün son yıllarında görürken. 1990'lı yıllarda on beş milyon dwt'u, 2000'li yıllarda yirmi milyon dwt'a çıkarmak için nutuklar atarken, hesaplar yaparken şimdi ne oldu da yedi buçuk milyon dwt'da tutunabilmek için umutsuz çırpınışlar içine düştük? IMO'nun alaca karanlık kuşağından beyaz bölgeye geçmek için yapılan çalışmaların bizi gene karanlıkların içine doğru atacağını düşünürken nerede yanlış ya da yanlışlar yaptığımızı bulmak için yazmak istedim. Daha doğrusu hesap vermek istedim. Vicdanım bana hep şunu soruyordu durmadan: "Bu fakir, fukara millet seni dört sene okuttu, yedirdi, giydirdi en iyisinden. Buna karşılık peki sen ne yaptın Türk Deniz Ticaret Filosunu yükseltmek ve yüceltmek için ne yaptın? Haydi hesap ver millete," sorusu kafamın içinde sürekli uğuldayıp durduğundan, ne yaptığımı daha doğrusu ne yaptığımızı Türk kamuoyuna anlatmayı vicdani bir borç bildiğimden işe en başından başlayarak aziz millete hesap vermek için yazıyorum. Şöyle ki:

Trabzon Lisesi'ni 1944 yılında bitirdikten sonra tıbbiyeye girmek için Trabzon'dan İstanbul'a hareket etmeden önce Trabzon'un daha doğrusu ülkemin o zamanki halini okuyucularıma anlatmanın doğru olacağını düşünüyorum Ben 1926(aslen 1927 yılında doğdum ama sonra ilkokulu bitirmem için yaşımı büyütmem gerekti) yılında Ordu'da doğdum. Ağabeyim Muzaffer Akdoğan ortaokulu bitirince, Ordu'da lise olmadığından Trabzon'da lise eğitimini yapabilmesi için oraya taşındık. O tarihlerde Karadeniz'de lise Trabzon'da, Samsun'da ve Zonguldak'ta vardı. Babam Trabzonlu olduğundan Trabzon'u tercih ettiğinden ben

de ağabeyimden sonra Trabzon Lisesi'ni bitirdim. Trabzon Lisesi'ni bitirdiğim yıl olan 1944 yılında İkinci Dünya Savaşı bütün şiddetiyle devam ediyordu.

Savaşa girmediğimiz halde temel gıda maddeleri vesika ile satılıyordu. Örneğin ekmek kişi başına günlük olarak yüz elli gram veriliyordu. Bazen buğday ekmeği yerine mısır ekmeği verildiğinden, Allah günah yazmasın çamurdan bir farkı olmuyordu. Yaş on beş on altı, bir günde bu yaşta genç bir adama yüz elli gram ekmek ne yapardı ki? Hani piyasada başka gıda maddeleri bol olsa da, onlarla desteklense iyi olur da onlar da yok, daha doğrusu var da kara borsada, ya da vesika ile. Örneğin şeker, yağ, makarna, pirinç gibi gıda maddeleri yok gibi. Çayı kuru üzümle içiyoruz. Devlet memurlarına, halkın nefretini kazanma bahasına, yağ, şeker, kumaş, sabun, Amerikan bezi, pazen gibi maddeleri vererek devletini ayakta tutmaya çalışıyordu. Mahallemizde askeri hastane olduğundan askerlere günde bir tane verilen ekmeği otuz kuruşa satın alarak aç kalmamaya çalışıyorduk. Daha lise öğrencisi iken karaborsa ile tanışmıştık.

Gıda durumu savaş yıllarında böyleyken Trabzon Lisesi'nde eğitim şaşılacak derecede çok iyi idi. Devlet öğretmenleri askere almadığından öğretmen sıkıntısı çekilmiyordu. Alman Orduları Bulgaristan'da, Yunanistan'da ve Kafkasya'da Türk sınırlarına dayanmıştı. Her an saldırı beklendiğinden Trakya Türk askerleriyle doldurulmuştu. Askere alınanlar terhis edilmiyordu, üç sene, dört sene askerlik yapanlar vardı. Tüm tarım ürünleri, başta buğday olmak üzere hep askeriye veriliyordu. Rivayet olunuyordu ki savaş çıkarsa asker ekmezsiz, hayvanlar yemsiz kalmassın diye buğdaylar, arpalar toprağa gömüldüğünden sivil halka verilecek ekmek kalmıyordu.

İtiraf etmeliyim ki gençliğimin o yılları, derslerim iyi olduğundan ve mahallede de birçok kız arkadaşım olduğundan çok iyi geçti. Annem ve babam kendilerinin ekmek paylarını bize veriyorlar ve ayrıca ek gıda maddeleri bulmak için büyük çaba gösteriyorlardı. Örneğin hemen hemen her ay bahçemizde bir koyun kesiliyor ve bu koyun komşular arasında bölüştürülüyordu. O zamanlar buzdolabı olmadığından fazla etler tuzlanarak kavrulup saklanıyordu. En büyük beslenme kaynağımız olan balık çok bol ve ucuzdu. Sonbaharda gökten bıldırcın yağardı. Ben, ağabeyim ve babam bir ay bıldırcın avlanırdık. Fazla tutulan bıldırcınlar kavrulur, küplere basılır ve kışın yenilirdi. Düşünebiliyor musunuz ki kışın kar yağarken biz bıldırcınlı pilav yerdik. Yaz aylarında en büyük eğlence denizdi. Sabahleyin denize gider akşamleyin eve dönerdik. Bahçemizden salatalık, domates, üzüm, erik; incir gibi meyveleri toplardık ve annelerimizin bize verdiği köftelerle karnımızı doyururduk. Ayrıca balık tutardık, midye yerdik. Deniz, güneş yaz aylarımızın en büyük eğlencesi idi. Tabii denizde eğlenirken kız arkadaşlarımız bize katılamazlardı. Hanımlar geceleri denize girerdi, bizler de tam siper onları seyrederdik.



Denizde yüzerken ya da kumlarda güneşlenirken, ikinci dünya savaşı sürdüğünden Alman-Rus uçaklarının savaşlarını seyrederdik. Hemen her gün seyrettiğimiz bu savaşta ne yalan söyleyeyim Alman uçaklarının kazanması için coşku ile bağırırdık. Bazen plajlarımıza zorunlu iniş yapan Alman uçaklarının çok genç pilotlarını omuzlarımıza alır, Almanca bilen arkadaşlarımızdan öğrendiğimiz Almanca sözcüklerle onlara olan hayranlığımızı göstermeye çalışırdık.

Almanca deyince, ortaokula kaydolurken nasıl İngilizce dilini seçmek zorunda kaldığımı anlatmak isterim. Şimdi burada belki bazıları, adam Türk Deniz Ticaret Filosu'nun neden yükselmediğinin hesabını vereceğim derken bize hayatını anlatmaya çalışıyor diye düşünebilir. Burada bu hikâyeleri anlatmamın amacı ülkemizin o tarihlerde alt yapısını göstermek içindir. Burada, İngilizce olayını, bence denizciliğimizin gelişmesinde çok önemli rol oynadığına inandığımdan başımdan geçeni sizlerle paylaşmak istiyorum:

Ortaokula kaydolurken herkes o zamanın geçerli yabancı dili olan Fransızcaya kaydolmak için gerekiyorsa torpil bile yaptırıyorlardı. Fransızcaya kayıt olamayanlar ikinci geçerli dil olan Almancaya kayıt oluyorlardı. Almanca kontenjanı da dolunca geriye kalanlar hiç kimsenin tercih etmediği İngilizceyi zorunlu olarak kabul ediyorlardı. Ben de üçüncü gruba dahil olunca suratımı astığım için ağabeyim (o Fransızca okuyordu) beni teselli etmek için “denizci olursan İngilizce çok işine yarayacaktır,” deyince ona çok kızmıştım. Çünkü ben o yaşlarda bile doktor olmaktan başka bir meslek düşünmemiştim. Demek ki alın yazım belliymiş. Çünkü ben doğmadan önce babam gördüğü bir rüyada kucığına koca bir balık verilince bunu oğlu olacağı şeklinde yorumlayınca annemin yastığının altına adımı yazarak oğlu olacağını bildiğini gösterdiği halde denizci olacağımı bilememiş. Alın yazısının önüne geçilemiyor. Takdiri ilahi denizci olmama karar verince yabancı dil olarak İngilizceyi ve daha sonra da aşağıda okuyacağınız üzere meslek olarak da bana denizciliği uygun görmüş.

Ordu'dan Trabzon'a göçtüğümüz zaman henüz İkinci Dünya Savaşı patlak vermemişti. Ama biz Ordu'dan Trabzon'a kara yolu ile değil de gemi ile gitmiştik. Bugün araba ile iki saatlik kara yolu yerine yaklaşık 24 saatlik deniz yolculuğunu babamın neden tercih ettiğini anlamakta zorluk çekiyorum doğrusu. O tarihlerde Ordu ile Trabzon arasında kara yolu yok muydu ki çok zor olan deniz yolunu babam tercih etmişti. Çünkü Ordu'da gece vakti açıkta demirli olan gemiye binmek için, fırtınalı bir havada Ordu iskelesindeki kayığa zar zor binerek kürekle gemiye gidip ve gemiye çıkış çok tehlikeli şartlar içinde gerçekleşmişti. Trabzon'da da açıkta demirli olan gemiden motora biniş ve motorla iskeleye çıkış da aynı şekilde olmuştu. O tarihlerde ne Ordu'da (hâlâ da yok ya) ne de Trabzon'da korunaklı liman yoktu. Demek oluyor ki o tarihlerde Ordu'dan (Resim-1) Trabzon'a (Resim-2) gidebilmek için çıkar yol deniz yoluydu ki biz de öyle yapmıştık. Sonra denizci olunca bunun

böyle olduğunu çok acı bir şekilde görmüştüm. İstanbul ile Karadeniz limanları arasında ulaşım kara yolları yapılıncaya kadar uzun yıllar hep denizden yapılmıştır.



Resim-1

Ordu Limanı(işte o tarihte çocukluğumun geçtiği kumsal)

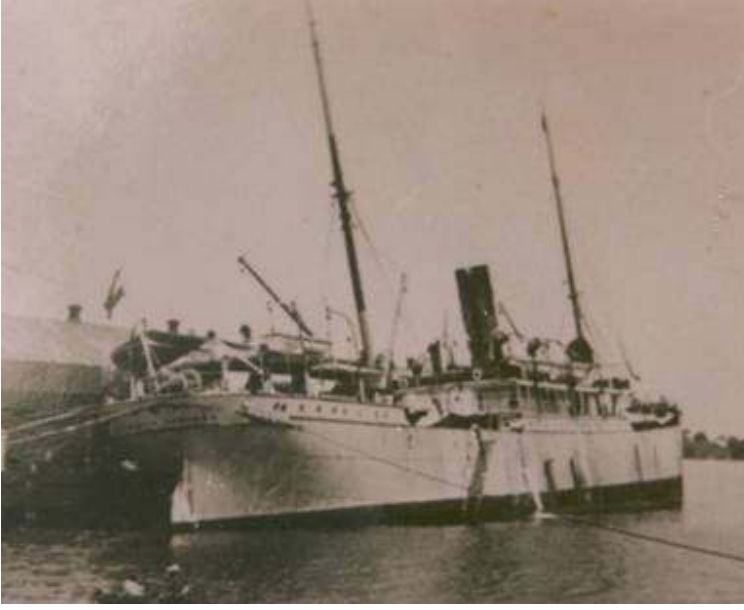
Ordu Limanı'nın resmini gördükten sonra sayın okurlarım, bazı anılarım gözlerimin önünde canlandı. Resimde gördüğünüz kumsalda o zamanlar Ordu Milletvekili olan Selim Sırrı Tarcan (inşallah adını yanlış anımsamıyorumdur) yazın biz çocuklara İsveç'ten getirdiği İsveç kültürfizik jimnastiğini yaptırırdı. İkinci anım da Ordu'ya kurulacak olan elektrik fabrikasına gelen dizel jeneratör Ordu Limanı'na demirleyen gemiden bir çapar'a (Resim-19) çıkarılmıştı. Çapar bu kumsala baştankara edilmiş, jeneratörü kumsala çıkarmak için çaparın başı kumsal düzeyine kadar tıraş edildikten sonra Jeneratöre bağlanan halatlar biz çocuklar tarafından çekilerek jeneratör kumsala ve sonra caddelere konulan tomruklar üzerinde şehirdeki fabrikaya taşındıktan sonra elektriğe kavuşmuştuk. Yıl sanırım 1936. Üçüncü anım da yazın her gün balıkçılar tarafından denize atılan ağlar(manyat) biz çocuklar tarafından bu kumsal üzerinde çekildiğinden her gün yarım kova balık verirlerdi

balıkçılar bize. Hemen orada ateş yakar, ızgara yapar yerdik. Deniz balık kaynıyordu. Bu resimde gördüğünüz denizde sörf yapardık. Elimize bir tahta alır, deniz sığ olduğundan yüz, yüz elli metre kadar sahilden açılır dalganın çatladığı yerde tahtayı göğsümüze koyar sahile kadar çatlağın önünde viya yapardık. Sörf yerine viya kelimesini kullanırdık. Bu da gösteriyor ki sörfün anavatanı Ordu'dur. Yıl 1936. Ayrıca dalgaların sahip olduğu enerjiyi de belki de ilk kez biz kullanmış olduk. Ben de çok önemli bir denizcilik sözcüğü olan viya sözcüğünü 1936 yılında kullanarak denizciliğe adım atmışım da haberim olmamış. Ne güzel günlerdi onlar. Deniz tertemiz, bardağa koy iç, deniz balık dolu. Herkesin evinin önü deniz, don ile evden çık denize gir, Güneş o zaman kanser yapıyordu. Çok talihliymişiz.



Resim-2  
Trabzon Limanı(o tarihte)

Ordu'dan Trabzon'a deniz yolu gitmek için, geceleyin fırtınalı bir havada bindiğimiz geminin adı "Vatan"dı (Resim-3). O zaman bana dünyalar kadar büyük



Resim-3  
Vatan gemisi

ve lüks görünen o gemiyi denizci olduktan sonra değerlendirdince seyahatimizi nasıl hurda olan bir gemiyle yaptığımızı anlamıştım. O zamana kadar hiç gemiye binmemiştim, pardon binmiştim ama o gemi bir savaş gemisiydi. Geminin adı “Hamidiye” (Resim-4) idi. Hamidiye savaş gemisi Ordu limanına demirlemişti ve



Resim-4

Hamidiye Savaş Gemisi

biz de ilkokul olarak gemiyi ziyarete gitmiştik. Gemiye ziyaretin amacı harp gemilerini gençlere tanıtmak olduğu gibi ortaokul mezunlarından da deniz astsubay

okuluna öğrenci toplamaktı. Sanırım ortaokulu bitirmiş olan bazı gençler geminin bu ziyaretinde gemiye katılmışlarsa da sonraları çoğunun geri döndüğü söylenmişti. Gençler hem askerlik hem de deniz gibi koşulları ağır olan mesleğe uyum sağlayamamışlardı. İlerde bu konuya tekrar değinmenin yararlı olacağını düşünüyorum.

Trabzon'dan yüksek öğrenim için ayrılmadan önce Ordu ve Trabzon illerinin ve çevresinin ekonomik durumuna ve sosyal yapısına, alt yapıyı daha iyi anlatmak amacıyla değinmek istiyorum. Doğduğum ve ilkokulu bitirdiğim il olan Ordu'da o tarihlerde dört tane ilkokul ve bir de ortaokul vardı. İlin tek geliri fındıktandı. Fındık da ağaların ve İsviçreli şirketlerin elindeydi. Fındık toplandığı zaman güneşte kurutulur ve kapsülü fındığın kabuğundan işçiler tarafından iyice ayıklandıktan sonra tekrar kurutulur ve iyice kuruyan fındığı sert kabuğundan ayırmak yani iç fındık yapmak için fabrikalarda işlem görürdü. Çuvallara doldurulan iç fındık gemilere yüklendikten sonra Avrupa'ya ihraç edilirdi. İç fındık pahalı olduğundan halk tarafından sürekli tüketilemezdi. Fındığını satanlar tüccara olan borçlarını ödedikten sonra, düğün dernekler, rakı sofraları, fındık ağaçlarının yeni ürüne hazırlanması için gübresi ve ilacı derken fındık bahçelerinin sahipleri tefecilere tekrar borçlanırlardı. Bu kısır döngü Giresun, Trabzon için de aynen geçerliydi.

Trabzon'un Rize, Giresun ve Ordu'ya olan üstünlüğü, Erzurum'a ve oradan da İran'a bir transit yolu ile bağlanmasından ve ikinci olarak da Trabzon'da çok kaliteli tütün yetiştirilmesinden kaynaklanıyordu. Trabzon Alman Bussing otobüsleri ile Erzurum'a, oradan da İran'ın Tebriz kentine sürekli olarak bağlıydı. Trabzon ile Tebriz arasında bir yol olunca, yük taşımacılığı da yapıldığından, diğer bir anlatımla Trabzon İran'ın Karadeniz'de limanı olduğundan Trabzon'da ticari yaşam çok hareketliydi. Ayrıca iklimi tam bir Akdeniz iklimiydi. Zeytin, mandalina, portakal yetişmekteydi. Bir lisesi, iki erkek ortaokulu, bir kız ortaokulu, bir ticaret lisesi, birçok ilkokulu ve yirmiden fazla cami vardı. Buna karşın Trabzon'da da gemilerin barınabileceği bir liman yoktu. Yaklaşık elli metre uzunluğunda olan bir mendirek küçük deniz araçlarını koruyabiliyordu. Gemiler açıkta demirleyerek yükleme boşaltma işlerini yapıyorlardı. Ruslar Birinci Dünya Savaşı'nda Trabzon'u işgal edince hemen Değirmendere tarafına küçük araçlar için, hurda gemileri batırarak bir liman inşa etmişler. Ayrıca Moloz semtinde de eski bir limanın kalıntılarını görünüyordu. Üzülerek belirtmeliyim ki Trabzon'un Trabzon'a yakışır bir limana sahip olması çok geciktiği gibi yapılan liman da Trabzon'a yakışmayacak kadar küçüktür.

Trabzon'da ve Ordu'da sosyal yaşam o tarihlerde çok moderndi. Giresun'da yaşamadım ama Giresun da Ordu gibiydi. Tek geliri fındıktı. Bu kentlerde yazın bayanlar elbiseleri ile başları açık çarşı pazarda dolaşırlar, ev ziyaretlerine giderlerdi. Güvenlik çok iyi idi. Osmanlı'dan kalma eşkıyalığın kökü kazanmıştı. Özellikle yaz

geceleeri elektrikle aydınlanmış sokaklarda insanlar çok rahat dolaşırlardı. Ordu'da bir sinema, Trabzon iki sinema vardı. Yaz aylarında İstanbul'da gelen saz heyetleri açık hava gazinolarında saz çalarlar temsiller verirlerdi. Halk Evleri sosyal yaşamın ayrılmaz bir parçasıydı. Okuma yazma kursları yanında, biçki dikiş, el sanatları, meslek eğitimleri de yapılırdı. Kitaplıkları çok zengindi. Babam bir başöğretmen olarak daima Halk Evleri'nde aktif rol oynardı. Temsil kolu başkanlığı yaptığı zamanlarda yaz aylarında köylere giderler, temsiller(tiyatrolar) verirlerdi. Gazeteler, dergiler gemilerle geldiği için dört beş gün(havaya bağlı ) eski tarihli olurlardı. Ben çocuk dergisi olarak Yavru Türk, Çocuk Sesi, Afacan gibi dergilerden birini alırdım. Parasını önceden verir ayırtırdık. Babam Cumhuriyet gazetesi okurdu. Bir de lise öğrencisiyken Büyük Doğu dergisi gelirdi ki bazı arkadaşlar bu dergiye çok meraklıydılar, dergiyi bir kişi alır herkes okurdu. O günlerde(1940'lar) bende böyle fikirler, düşünceler pek oluşmadığı ya da gelişmediği için bu dergi ile ilgilenmezdim. Çünkü bizim evde ders çalışmaktan, sınıf geçmekten başka bir konu konuşulmadığından ve sınıfta kalınca güzel bir dayaktan sonra eğitimime de son verileceğini çok iyi bilmem nedeniyle bu tür dergileri hiç okumadığımdan ne demek istediklerini liseyi bitirdiğim zaman bile bilmiyordum.

Trabzon'un ticari hayatını canlandıran önemli faktörlerden biri de halkı değişik bir çalışkandı. Evlerdeki tezgâhlarda yatak çarşafı, peştamal, fanila benzeri dokumalar dokunurdu. Ekonomi olsun diye sabah kahvaltısı yapılmaz, ev temizliği saat on bire doğru bitince sabah kahvaltısı ile öğle yemeğini birleştiren brunch yapılırdı. Bu brançın başyemeği tuzlu hamsi, yumurta, un, nane, maydanozdan yapılan gaygana yemeği idi. Bu yemek çok tuzlu olduğu için ekmekle katık edilirdi. Trabzon'da Fındık fabrikaları ve tütün işleme fabrikaları vardı. Ayrıca 147. Alay da Trabzon'a ayrı bir canlılık getirirdi. Beş altı tane bulunun yabancı konsolosluklar Trabzon'un önemli bir kent olduğunu gösteriyordu. Şehir merkezi olan Orta Hisar tarihi yüksek kale duvarlarıyla çevriliydi. Çok tarihi eser vardı.

## BÖLÜM-2

### TRABZON LİSESİNDEN YÜKSEK DENİZ TİCARETİ OKULU'NA GİRİŞ

1944 yılında Trabzon Lisesi'ni haziran ayında güzel bir derece ile bitirdikten sonra sıra yüksek öğrenime gelince, yani babam tıbbiyede okumak isteyen küçük oğlunun yüksek öğrenim giderlerini karşılamakla yüz yüze gelince, Ordu'da bulunun ve Sağlık Bakanlığına kiraya verilmiş olan evimizin bir yıllık kirasını babam peşin alarak alıp bana verdi. Parayı verirken de şunları söyledi:

“-Bu 300 lirayı al, İstanbul'a git, tıbbiyede okumak için leyli meccani (parasız yatılı) tıp talebe yurtlarına girmeye çalış. Sınavı kazanırsan, devlet okuman için zorunlu hizmet karşılığı olarak sana her ay 250 lira verecek. Bu 250 liranın 200 lirasını yurda yemek ve yatma karşılığı vereceksin, geriye kalan elli lira ile de diğer masraflarını karşılayacaksın. Ben de her ay sana en çok yirmi lira gönderebilirim. Tıbbiyede altı yıl okuyacaksın. Her sene için bir buçuk yıl yani toplam dokuz sene mecburi hizmetin olacak. Lise mezunu olmak da çok iyi bir eğitim, istersen devlet memuru hemen olabilirsin. Askerliğini yedek subay olarak yapacaksın. Tıp doktoru olarak mezun olunca devlet seni hemen doğuya gönderecek, bir buçuk yıl da askerlik var, ne zaman ihtisas yapacaksın. Tıp eğitimi çok uzun, gel yüksek muallime(öğretmen) gir, onun da yurtları ve bursları var, ailede muallim mektebi mezunu çok öğretmen var, bir tane de, yani sen yüksek muallimden mezun ol, memnun olurum, ağabeyin benim sözümü dinlemeyerek yüksek öğrenim için İstanbul'a gitmişti. Biliyorsun, uyuz olup döndü, tedavisi için ne kadar uğraştık, bunları unutmadın değil mi? Orada ev açarak sizlere yüksek öğrenim yaptırılmamız imkânsız, muhakkak leyli meccani (parasız yatılı) bir okula girmen şart” dediyse de ben kafaya bir kere tıp doktoru olmayı koymuşum. Babamın yüzüne bakmadan:

“-Baba ben doktor olmak istiyorum, doğuda da çalışırım batı da, köy şehir ayırt etmem. Ben kesinlikle leyli meccani tıp talebe yurtlarının sınavını kazanırım.” deyince babam,

“-Allah muvaffak etsin,” dedikten sonra arkamı sıvazlayıp bana sarıldı.

Babamdan tıbbiye izni çıkınca, Trabzon'dan Erzurum'a, İran'a yolcu taşıyan Bussing marka otobüslerle, oradan da trenle İstanbul'a gidilmesine karar verildi. Çünkü Almanya ile Rusya arasında süren savaş nedeniyle vapur seferleri iptal edilmişti. Gene burada da anlaşılıyordu ki Trabzon'dan İstanbul'a kara yolu ile

gitmek olanaksızdı. Sanki birileri Karadeniz’de bulunan kıyı kentleri arasında taşıma yapılmaması için, yani bu limanların kara yolu ile birbirine bağlanmaması için elinden geleni yapmış gibiydi. Trabzon’dan Erzurum’a ve oradan da Tebriz’e kara yolu vardı da İstanbul’a yoktu. Ben bunu yol yoktu değil de araç yoktu diye yorumlamak istiyorum. Şurası da bir gerçektir ki o zamanlar deniz yolculuğu kara yolculuğuna göre daha ucuzdu. Millet galiba karnını doyurmak için çok zorlandığı için o günlerde en ucuz taşıma olan deniz yolunu tercih ediyordu. Neyse biz gelelim benim İstanbul için hazırlanmama. Tabii elbiseler, ayakkabılar, çamaşırlar hep yenilendi. Annem fanilama bir kese dikerek iki yüz elli lira gibi anaparayı bir keseye koyduktan sonra ağzını dikti ve sıkı sıkı tembih edildi. İstanbul’da halamlara ya da amcamlara varıncaya kadar bu fanila çıkarılmayacaktı. Ayrıca beni mahallede tıbbiyede okuyan Sulhi Ağabeye teslim ettikten sonra otobüse bindirip yol ettiler. İstanbul’a varmamız düşünüldüğü gibi kolay ve rahat olmadı. On beş gün Erzurum’da tren bekledik ve Erzurum-İstanbul yolculuğu bir hafta sürdü. Bu olaylar ülkemizin o günlerde içinde bulunduğu koşulları çok güzel anlatıyordu. Trenlerimiz bir Alman saldırısına karşı sürekli asker ve malzeme taşıdığından sivil taşımacılığa vagon tahsis edilemiyordu.

İstanbul’da bir iki gün dinlendikten sonra derhal tıbbiyeye girebilmek için yaptığım başvuru sonunda tıbbiyeye yaşım küçük olduğu için giremeyeceğimi öğrenmek dünyamı kararttı. Askeri tıbbiye, orman, ziraat fakülteleri de aynı yanıtı verince Trabzon’a dönmekten başka çare kalmamıştı. Bütün yüksek okullar ağız birliği etmişçesine iki sene sonra gelmemi, söylüyorlardı. Neyse uzatmayalım Trabzon’a dönüş kesinleşince ve gemi seferleri başladığından “Tari” gemisine biletim alınarak hareket gününü beklemeye başladım. Akrabalarım İstanbul’a gelmişken İstanbul’dan ayrılacağım güne kadar beni İstanbul’un görülmeye değer yerlerine gezdirmeye başladılar. O zaman İstanbul’un nüfusu beş yüz bindi. Görülecek çok tarihi yerler vardı. Haliç pırıl pırıldı, Boğaz, Adalar Beyoğlu gezmekle doyulmuyordu. Böyle gezmeler devam ederken o tarihlerde çıkan “Akşam” gazetesinde ”Her Akşam Bir Hikâye,” başlığı altında yayımlanan hikâyeleri çok sevdiğimden onları hep okurdum. Gene böyle bir hikâyeyi bitirdikten sonra altında bir ilan gördüm:

“Yüksek Deniz Ticareti Okulu Müdürlüğünden,

Güverte ve makine bölümlerine lise mezunları alınacaktır.

Güverte bölümünü bitirenlere uzak yol güverte zabiti,

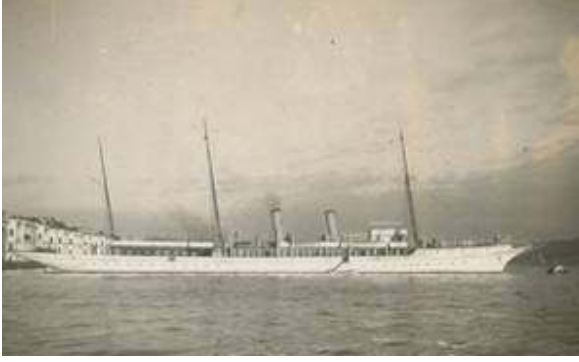
Makine bölümünü bitirenlere Gemi Makineleri İşletme Mühendisi Unvanı verilir,”  
ve diğer şartlar...

Beni Trabzon’a götürecek olan geminin hareketine daha bir hafta vardı. Amcam Yenikapı Ortaokulu Müdürü. Ona sordum bu okul nasıl bir okul diye, pek fazla bir



bilgisi yoktu, yarın telefon eder öğreniriz dedi. Yarın oldu amcam bilgileri aldı. Bu okul ticaret gemilerine zabıt yetiştiriyormuş. Zabıt ne demek diye sorunca gemiyi idare edenler cevabını alınca Vatan adındaki gemi aklıma geldi. "İyi iş be," dedim kendi kendime, "ben kaptan olabilirim," dedim ve hazır olan bir sürü evrakı kaptığım gibi doğru Ortaköy'e gittim, daha doğrusu beni yengem götürdü.

O ne okuldu ya Rabbim öyle(!),deniz kenarında gül bahçeleri içinde okul binaları, tenis kortları, basketbol, voleybol sahaları, okulun rıhtımına bağlanmış dört gemi, arkalarında yazılarını okudum: Ertuğrul, Söğütlü(Resim-5 ve Yıldız Kotrası(Resim-6) ve Hamit Naci (Resim-12) yazılı idi. Bunlar okul gemileriymiş. Havuzda bir sürü filika vardı. Bunlar da yelken ve kürek eğitimler içinmiş(Resim-7. Okulun içine kayıt içim girdiğimde sanki saray gibiydi.



Resim- 5

S/S Ertuğrul okul gemisi

S/S Söğütlü okul gemisi

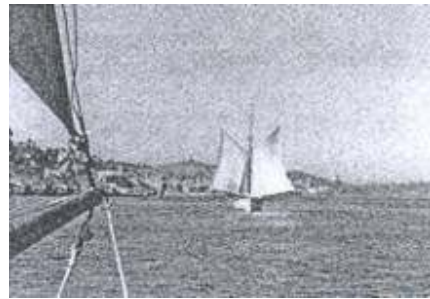


Resim- 6  
Yıldız Kotrası





Resim 6- Yıldız Kotrasında eğitimler



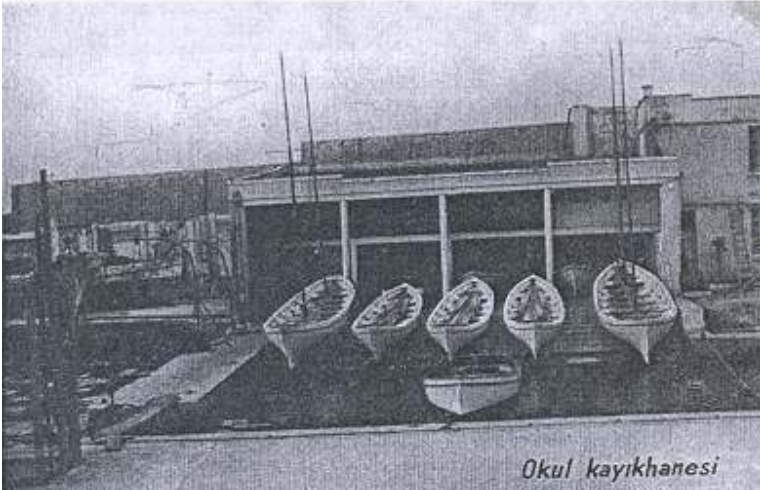
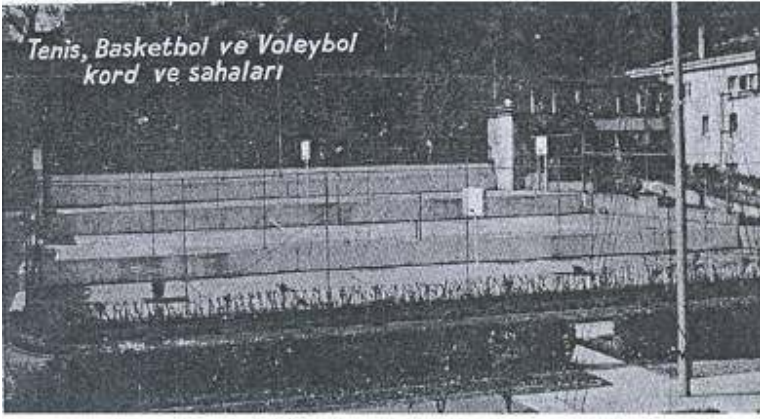


Resim-6

### Filikalarda yelken ve kürek eğitimleri

Bir de Trabzon Lisesi aklıma geldi. Lise binası yeniydi ama futbol dışında hemen hemen hiçbir spor yok gibiydi. Ordu, Giresun ve Trabzon liman kentleri olduğu halde deniz sporları yok gibiydi. 1 Temmuz Denizcilik Bayramlarında Karadeniz usulü kulaçlar atılır, kürekler çekilir, yağlı kazıktan bayrak kapma yarışları yapılır, sonra bütün yıl hiçbir hareket yok, hepsi o kadar. Varsa yoksa futbol. Neyse sadede gelelim. Kaydımı yapan memur evraklarımı inceledikten sonra yaşıma önem vermeden kaydımı yaptı. Bu okulun da ilânında on sekiz yaşını bitirmiş olmak koşulu vardı ama kayıt memuru bilerek ya da bilmeyerek yaş üzerinde durmadı ama ben okulda okuduğum dört yıl içinde hep yaşım belli olacak da beni okuldan atacaklar diye heyecan içinde yaşadım. Bizim girişiminde o sene okulun lise birinci sınıfını kaldırdılar. İlk kez 1944 yılında lise mezunlarını yüksek bire aldılar. O zamana kadar hep ortaokul öğrencilerini alıp üç sene lise, üç sene de yüksek öğrenim yaptırılarak mezun veren Yüksek Deniz Ticareti okulu o yıl lise kısmını kaldırmaya başlayarak yüksek kısmı dört sene oldu. Biz dört yıllık yüksek öğrenimin ilk öğrencileri olduk. Okulun lisesini bitirenlerle yüksek birde birleşerek dört yıl birlikte eğitim gördük. Burada şunu itiraf etmeliyim ki o günlerde ticaret gemilerinin zabitan ihtiyacını karşılamak amacıyla ortaokuldan öğrenci alarak zabitan yetiştirmek bence çok doğru bir uygulamaydı. Ortaokuldan alınan öğrenciyi deniz koşullarına uydurmak, denize uyumunu sağlamak hem daha kolay hem de daha verimli olması mümkün olabiliyordu. Liseyi bitirmiş olanların denize uyumlarını sağlayarak uzun yıllar denizde çalışmasını sağlamak günümüzde o kadar kolay değilse de denizde ilerleyen teknolojiyi kavramak için önce lise mezunu sonra yüksek öğrenim yapmadan artık mümkün değildir. Burada çok önemli olan bir

noktayı da belirtmek istiyorum. Yüksek Deniz Ticareti Okulu o güne kadar her yıl güverte makine toplam yaklaşık olarak on, on beş kişi mezun verirken bizim girdiğimiz yıl 49 kişi mezun vermesini deniz ticaret filosunun önemi anlaşılacak gereksinmesini iyileştirme olarak yorumluyorum. Mezun olunca gemilerde çalışmaya başlayınca göreceğiz ki ticaret gemilerimizin zabitlerinin çoğu okullu değildi. O yıllarda ticaret gemilerinde zabitan olarak çalışanlar okulun o zamanki adıyla Yüksek Deniz Ticareti Okulu, deniz subayı ve astsubay emeklilerinden ya da ayrılanlardan, pratiklerden yani amelilerden oluşuyordu. Ameli deyince onların alt sınıf olduklarını zannetmeyin. Aralarında yakın ve uzak yol kaptanları ve baş makinist ehliyetlerine sahip olanlar vardı. Okul hakkında bilgileri bulunan öğrencilerden alıyorduk. Ayrıca yayımlanan bir kitapçık(Resim-7)okul hakkında



Resim- 7  
1944 tarihinde Yüksek Deniz ticareti Okulu'ndan görüntüler.

bilgi veriyordu. Okul tam gençlerin heyecan, macera duygularına hitap ederek onları okula çekmeye çalışıyor gibiydi. Okulda okuyan öğrencilerinin söylediklerine göre burada verilen yemekler saraylarda bile verilmezmiş, verilen çamaşırlar o kadar çokmuş ki kardeşleri bile bu çamaşırlardan giyerlermiş, sportif faaliyetler ülke çapındaymış. Yapılan yelken eğitimlerinin keyfine doyum olmamış, dersler çok zor değilmiş, lise dersleri bile daha zormuş, gemilerle dünyayı dolaşmak olanağı varmış, yatakhaneler çok rahatmış, çamaşırlar İntibah Çamaşır Fabrikası'nda yıkanırılmış, elbiseler, gömlekler provalıymış, mendiller, çoraplar en iyisinden verilirmiş gibi sözler bendeki tıbbiye aşkını yavaş yavaş silmeyi başardığındı. Önceleri bir kaydolayım da, sınava gireyim de, başarılı olursam ondan sonra eğitime devam ederim düşüncesini de okula girmek tutkusu haline getirdiğinden sınavların hangi derslerden yapılacağını öğrendikten sonra harıl harıl ders çalışmaya başladım. Gerçi hiç çalışmadan da sınavda başarılı olabileceğimi düşünüyorsam da işi garantiye almak istiyordum. Şunu çok iyi biliyordum ki eğer Trabzon'a dönersem bir daha babam bana para vererek tıbbiye için İstanbul'a göndermezdi. Çalışma hayatına zorunlu olarak başlayacağımdan okuma işleri ile alakam kalmayacaktı. Belki de askere çağrılacaktım. Gene günde yüz elli gram mısır ekmeği ile karnımı doyurmak zorunda kalacaktım. Okulda adam başına günde bir ekmeğin veriliyormuş. Savaş bütün cephelerde devam ediyordu. Çörçil, İnönü ile görüşüyor, Türkiye'yi savaşa sokmaya çalışıyordu. Yemekler harikaymış okulda ya, Trabzon'da millet tarlalarda kök sökerek karnını doyurmaya çalışıyordu gibi düşünceler bende, "oğlum Refik sen kapağı bu okula atmalısın, gece gündüz ders çalışarak başarmalısın," kararını aldırıldığından sınavları zorlanmadan kazanarak okula kabul edildim. Burada şunu belirtmeden geçemeyeceğim. Sınavdan önce okulun bahçesinde dolaşırken müthiş bir torpil dedikodusu dolaşıyordu. Torpillilerden sıra bulup sen bu okula giremezsin deniliyordu. Ama hiç de öyle olmadı. Üç yüz adayın içinden alınan elli kişi gerçekten de Allah'tan başka kimsesi olmayanlardı. Başta okul müdürü olmak üzere, muavinler, idarede çalışan kişiler, öğretmenler çok dürüst insanlarmış, nur içinde yatsınlar. İlk dürüst devlet adamlarıyla böyle karşılaşmamız hayatımız boyunca bize moral kaynağı ve örnek olmuştur.

Kazananların listesi asılınca ve adımlı listede görünce dünyalar benim olmuştu. İlk kez çalışkan olmamın gözle görülür, elle tutulur ödülünü alıyordum. Bir sürü dersten sınava girmiş, sorulan soruları cevaplamış ve en sonunda girdiğim sağlık kontrolunda da başarılı olunca devlet bana ben seni okuturum, yediririm içiririm, giydiririm, yatırırım diyordu. Bir öğretmen olan babam aldığı maaşla üç çocuğunu büyütme çalışırken ağabeyim yedek subay olmuş ben de parasız yatılı okumayı kazanınca sırtındaki yük önemli derecede azalmıştı. Bu ilk güzel sonuç da iyi

okumanın sonunda elde edilmişti. Aslında babam iki oğlunu da, herhalde savaş içinde çektiği geçim sıkıntısından olacak ki ortaokuldan sonra okutmak istememiş, ticaretle uğraşmamızı istemişti. Ağabeyim ve ben illa da okuyacağız diye tutturunca babam da ticaret lafını fazla etmez olmuştu. İşte ben okumanın somut sonucunu elde ederek devlet babanın güvenli ellerinde yüksek öğrenimimi yapma olanağını elde etmiştim. Ama sonraları ne yazık ki babama hak verdiğim zamanlar olmuştur. Çünkü ticarete atılan ortaokul mezunu arkadaşlarımız zil zengin olunca, hiç para sıkıntısı çekmezlerken, lüks içinde saray gibi evlerde yaşarlarken yüksek öğrenim yapmış olan bizler ay sonunu nasıl getireceğiz diye kara kara düşündüğümüz zamanlar oluyordu. Her neyse biz konumuza dönelim.

Eylül ayında sonuçları öğrenince hemen okula gireceğimizi ummuşsak da kazın ayağının hiç de öyle olmadığını gördük. Okulun Ekim/Kasım ayında açılacağını bizim de o zaman gelmemiz söylendiğinden bir/iki ay kadar güzel bir tatil yapma olanağını buldum. Ben bu tatil sırasında Beyazıt'ta oturan amcamlarda kaldığımdan, amcamın yönlendirmesiyle oradan Karaköy'e, Eminönü'ne yürüyerek iniyor şehir hatları gemilerini seyrediyordum. Arada sırada da Karaköy rıhtımında bulunan büyük gemileri nikâhta keramet vardır diyerek sevmeye çalışıyordum. Yukarda da belirttiğim gibi ben çocukluğumda bir kez ticari gemi olarak "Vatan" gemisine binerek Ordu'dan Trabzon'a gitmiştim. Gerek Ordu'da gerekse Trabzon'da bir ticari gemiyi ziyaret etmek aklımızdan geçmemişti. Bizim aklımızdan geçmediği gibi öğretmenlerimiz de bizleri alıp bir ticaret gemisi nedir, bu gemiler ne yapar, ülke ekonomisinde yerleri nedir, vatanın koruması söz konusu olduğunda ticaret gemileri ne gibi rol oynar diye bizim bu gemilerle tanışmamızı sağlamamışlardır. Çünkü öğretmenlerimiz ve hatta halkımız bile ticaret gemilerinin önemini o zamanlar bilmiyorlardı(acaba şimdi biliyorlar mı?). Derslerimizin hiçbirinde ticaret gemilerimizin öneminden hiçbir zaman söz edilmemişti. Deniz sadece seyrediliyordu, onun için şiirler yazılıyordu, ama ekonomik değeri nedir diye düşünülmüyordu. İlerde bu konuya eğitimini gördüğüm Yüksek Deniz Ticareti Okulu'nda bile değinilmediğini hatta okulun adının deniz ticaretiyle yapılan eğitimin bir ilgisi olmadığını göstermek ister gibi değiştirildiğini üzümlere anlatmaya çalışacağım.



## BÖLÜM-3

### YÜKSEK DENİZ TİCARETİ OKULU'NDA YAŞAM

Sanıyorum 1 Ekim ya da 1 Kasım günüydü okul açıldı ve bizler okulda toplandık. Tabii yeni giren bizler sivil elbiseler içindeydik. Okulun eski öğrencileri resmi elbiselerini giyiyorlardı. Ne yalan söyleyeyim resmi elbiselerin güzelliği, temiz pak giyinmiş öğrencilerin güzel görünüşleri içimde kalan son tıbbiye özlem kırıntılarını da sildi süpürdü. Ben de şimdi onlar gibi giyinerek güzel bir resim çektirip anneme göndermeliydim. Çünkü İstanbul'a okumak için gitmem kararı alındığında annem iki gözü çeşme hep ağlamıştı. O hep gitme oğlum, liseyi bitirdin, burada lise mezunları için iş çok, devlet memuru ol, bak savaşta bile devlet bize yiyecek, giyecek veriyor, memurun dirisi de para, ölüsü de para, İstanbul'a gidersen seni hemen askere alırlar, savaş var, bir daha seni nerede görürüm der ağlar dururdu. Annem tipik bir Türk anasını temsil ediyordu, çocukları hep yanında olsun istiyordu.

Tabii bize hemen elbise vermediler. Pratik Türk zekâsı bu duruma hemen çare bulmakta gecikmedi. Okulun lisesinden yüksek bire geçen öğrencilerle aynı sınıfta birlikte okumaya başladığımızdan, hemen kurulan arkadaşlıklar sonucunu vermiş ve emanet alınan ceket, şapka, beyaz gömlek ve kravatla Beşiktaş'ta bulunan Foto Zafer'de çektirilen resim memlekete hızla postalanmıştı. Rivayet olunur ki annem uzun süre resmimle yatıp kalkmış, mahallenin kızları da resmimi görebilmek için anneme hizmet etmekte yarışmışlar. Gelelim ilk günlere:

Sonradan öğrendiğimize göre okulun lisesini bitirip de yüksek-1'e (yani Güverte-1'e) devam edecek öğrencilerin gönlünde hep kaptan yetiştiren güverte bölümüne girmek yatarmış. Okulun lisesini bitirenlerin kaptan ya da makine bölümlerine ayrılması, biz okula girmeden önce, başta gemicilik öğretmeni olmak üzere diğer öğretmenler tarafından onların takdirlerine göre yapılırmış. Kaptan olmaya kim daha yetenekli ise onlar kaptan yetiştiren güverte bölümüne, geri kalanlar da makine bölümüne ayrılırlarmış. Bizler yani lise mezunları okulun yukarıda bahsettiğim ilanına göre hangi bölümü tercih ettiğimizi dilekçelerimizde belirttiğimizden okulun lisesini bitirip de yüksek kısma geçenlerin meslek tercihleri bizim tercihimize bağlı olarak yapılmıştı Otuz kişilik güverte-1 bölümünde biz dışarıdan gelen lise mezunlar

on kişi kadardık. Geri kalan yirmi kişi okulun lisesini bitirenlerden oluşuyordu. Eğer biz dışarıdan gelen lise mezunlarının tümü güverte bölümünü tercih etseydik okulun lisesinden yükseğe geçenlerin hiçbirinin güverte yani kaptan olma şansı olmayacaktı. Bereket versin dışarıdan gelen liseliler okulun ilanındaki mühendis sözüne kanarak çoğu makine bölümünü tercih etmişlerdi. Okul da kendi lise mezunlarının tümünü güverte yapmak istediğinden biz dışarıdan gelenlerin tümünü makine yapmak için okul müdürü ve diğer ilgililer, “mühendis olacaksınız, oraya geçin,” diyerek bizi inandırmaya çalışıyorlardı. Bu açıklamalara bir tek Antalyalı Kenan Zenciroğlu inanmış olduğundan güverte bölümünden mühendislik bölümüne geçmişti.

Rivayet olunur ki zorunlu olarak makine bölümüne ayrılanlar yüksek makine -1’de okurlarken hiç ders çalışmazlar, sınav kâğıtlarını boş verirlermiş, okuldan atılmak için. Ama idare durumu idare ederek öğrencilere mühendis olacaklarını anlatıp onları ikna edince durum düzeltilmiş. Ama ne var ki mezun olunca görüldü ki bu mühendis unvanı atmasyonmuş. Bu unvanı alabilmek için mezunlar derneğimiz yanılmıyorsam beş, altı yıl uğraştı. Türk deniz ticaretinin neden ilerleyemediği konusunda araştırma yapanlara, mühendis okullarının istediği şekilde mühendislik eğitimi yaptıkları halde, Yüksek Denizcilik Okulu’nun makine bölümünden mezun olanlara, mühendis okullarının yetkilileri sadece kapris yaparak, gemi makineleri işletme mühendisi unvanını vermemek için direnmelerinin, iyi bir kaynak olacağına inanıyorum. Kadere bak ki, Emekli Sandığı’ndan emekli olan makineciler mühendis oldukları için, aynı emeklilik primlerini ödedikleri halde, gvertelerden ayda en az üç yüz tl. fazla emekli maaşı almaktadırlar. Kaptanları teknik personelden saymayan emekli sandığının masa başı personelinin deniz ticaretini ve ticaret gemilerini bilmedikleri için böyle bir uygulama yaptıklarını düşünerek teselli olmaya çalışıyorum.

Okulda ilk günlerimiz bir sürü şaşkınlıklarla devam ediyordu. Kuşkusuz en büyük şaşkınlığımız çeşitli yemeklerin ve ekmeklerin bolluğunu görünce olmuştu. ğleyn hamur tatlısı, akşamları komposto ya da sütlü tatlılar veriliyordu. Etler o kadar boldu ki bazen tamamını yiyemiyorduk. Sabah kahvaltısı ayı, sütü, peyniri, tereyağı, zeytini, reçeli, balı ile eksiksiz olarak devam ediyordu. Rivayet olunur ki bizden önce okulda okuyanlar yemeklerin çokluğundan hasta olduklarını söyleyerek yemeklerin kalitesini ve miktarlarında indirim yaptırmişlar. Yani bizim gördüğümüz yemekler indirilmiş yemeklerdi. Uskumru dolması, hindi dolması, kadınbudu köfte, hnkrbeğendi, vezirparmağı, kadıngbeği, bohça ve samsa tatlıları gibi daha bir sürü yemeği ne görmüş ne de yemiştim. Bizim içinden çıkararak geldiğimiz kıtlık sanki buralara uğramamış gibiydi. Okula 1,65 boyunda ve 55 kilo ile girmiştim. Mezun olunca 1,80 boyunda ve 75 kilo olmuştum. Okulda futbol, basketbol, voleybol, tenis, kürek, yelken gibi sporlar vardı.

Dört okul gemisi okulun önünde bağlıydı(Resim 5 ve 12) Büyük sınıflar zaman zaman bu gemilerle eğitime çıkıyorlardı. Biz de gemicilik derslerinde kürek ve yelken talimleri yapıyorduk (Resim-6). Okulun lisesinden gelenler kuşkusuz yelken ve kürek talimlerinde bize hocalık yapıyorlardı. Biz de lisede okuduğumuz fen dersleri ile onlara bazı şeyler öğretmek olanağını buluyorduk. Burada üzüntü ile belirtmek isterim ki meslek dersleri dışındaki öğretmenlerimiz hem çok yaşlı hem de fazla bilgili değillerdi. Bir öğretmenimizin gözleri iyi görmediğinden sıralar arasında dolaşırken oraya buraya çarptığından yürümesine öğrenciler yardım ediyordu. İki öğretmenimizin kulakları iyi duymazdı. Bir öğretmenimizin akıl durumunda rahatsızlığı açıkça görülüyordu. İngilizce öğretmenimiz ticaretle uğraşıyordu, öğretmeler askere alınmadığı için öğretmenlik yapıyordu. Sonraları öğrendik ki İngilizce bilmeden, hele meslek İngilizcesi bilmeden deniz ticaretinde, yani deniz taşımacılığında başarılı olmak mümkün değildir. Bir seyir hocamız İstanbul Liman Başkanı idi. İşinden zaman buldukça bize öğretmenliğe geliyordu. Diğer seyir öğretmenimiz aldığı ücretle geçinebilmek için okula yürüme gelip giderdi. Gemicilik hocamız geçinebilmek için dışarıda da çalışıyordu. Şurası açık olarak görülüyordu ki okulun asli yani sadece okulda öğretmenlik yaparak geçimini sağlayan bir öğretmeni yoktu. Okulun lisesinden gelenler gözü görmeyen, kulakları iyi duymayan yaşlı öğretmenlerle dalga geçiyorlardı. Biz liseden gelenler öğretmenleri ve yaramazlık yapan öğrencileri şaşkınlıkla izliyorduk. Öğretmenlerle dalga geçmenin liselerdeki cezası okuldan atılmaktı. Lise öğretmenlerimiz de hep çok kaliteli öğretmenlerdi. Burada Yüksek Deniz Ticareti Okulu öğretmenlerini böyle anlatmamın nedeni onları yermek için değil aksine yükseltmek istememden kaynaklanmaktadır. Sağlıkları bozuk olduğu halde ya da aldığı ücret yol giderlerini karşılayamadığı halde savaş içinde bulunan bu öğretmenlerin kar kış kıyamette bize ders vermek için okula gelmeleri her türlü övgünün üstündedir. Çok geçmeden anladık ki Ulaştırma Bakanlığına bağlı olan bu okulda yemekler, giyim kuşam için para hesabı yapılmazken, öğretmenlere bir öğretmene yakışır derecede yaşamalarını sağlamaya yetecek bir ücret vermemek için elden gelen her şey yapılmış gibi görünüyordu. Sonraları okulda öğretmenlik yaptığım yıllarda bu acı durumla ben de karşılaştım.

Okulda özellikle meslek öğretmenlerine bir ücret ödemediği mezunlardan gönüllü olarak öğretmenlik yapmaları hep istenmiştir. Bir ara D.B. Deniz Nakliyatı kadrosunda olanlar okulda müdürlük ve öğretmenlik yapmışlardı. Böyle bir uygulama kanımca hem okula hem de D.B. Deniz Nakliyatı'na çok zararlı olmuştur. Eğitim bu şekilde olunca da yani taşıma suyla değirmen dönmeyeceğinden eğitim de istenilen düzeyde olmamıştır. Bu saydığım uygulamalar da bence Türk deniz ticaretinin neden dünyada layık olduğu düzeye erişememesinin en önemli nedenlerinden biri olmuştur (yoksa hâlâ öyle mi?). Mezunların kalitesi gönüllü olarak gelen öğretmenlerin kalitesine göre değişiyordu. Eğitimin ciddi bir iş olduğunu bilmeyen bakanlık, bazen bakanlık emrine aldığı memurlarını ticaret

denizcisi yetiştirmekle görevli olan okula öğretmen olarak gönderilmesinde bir sakınca görmemiştir. Bunlara verilecek ders bulunmayınca bunlar sabahtan akşama kadar salonda oturup gazete okurlar ama maaşlarını tıklar tıklar alırlardı. Kimya öğretmene yıllarca yük dersi öğretmenliği yaptırılmıştır. Mezun olunca öğrendik ki mesleğimizin en önemli derslerinden biri de meğerse yük dersiymiş. Kimya hocası gemilerde yük taşımakla ilgili ne bilecekti ki bize öğretsin, tabii ki öğretmedi. Ama ne yazık ki bizim en önemli işimiz denizde yük taşıyarak para kazanmak olduğu halde ne o günlerde ne de şimdi bunun gerektiği şekilde deniz ticareti bazı sivil denizcilik okullarında öğrencilere öğretildiğini zannetmiyorum.

Okula ilk geldiğimiz günlerde, tabii biz sivil elbiselerle okulda dolaşırken okulun lisesinden gelen ve bizimle aynı sınıfta okuyan sınıf arkadaşlarımız bize okulun törelerini, kurallarını anlattıklarında anladık ki bu okul yarı askeri gibi bir okulmuş. Alt sınıfta olanlar üst sınıfta olanlara daima her yerde saygılı olmak zorundaydılar. Hatta üst sınıf öğrenciler alt sınıf öğrencilerine emir bile verebilirlermiş, şöyle yap böyle yapma diyebilirlermiş. Okul dışında, alt sınıftakiler üst sınıftakilere selam vermek zorundaymış, yapmayanlar cezalandırılmış. Bu kuralların bütün eğitim süresinde titizlikle uygulandığını gördük. Üst sınıflar alt sınıfların giyim kuşamına karışabilirlermiş. Okulun içinde ve dışında bile öğrenciler temiz, derli toplu giyinmeli ve ayakkabılar boyalı olmalıymış, yapmayanları üst sınıflar uyarabilirlermiş. Dinlenme salonlarında sınıfların üst, alt durumlarına göre oturacakları yerler ayrı olarak düzenlenmişti. Kimse kimsenin yerine oturamıyordu. Yemekte üst sınıflardan sofraya başları vardı. Onlar buyurun afiyet olsun demeden kimse yemeğe başlayamıyordu. Yemek yerken peçetelerimizi önümüze serer, ağzımızı şapırdatmadan, fazla çatal kaşık gürültüsü yapmadan yemeğimizi yerdik. Sofra başı yemek yerken bizi daima gözleri ile takip ederdi. O izin vermeden yemeğini bitiren sofradan kalkamazdı. Kurallara karşı gelmenin cezası izinsizlikti. İzinsizlik hafta sonu okuldan dışarı çıkmamak demektir. Bir öğrenci mezun oluncaya kadar otuz haftadan fazla izinsizlik alırsa okuldan atılırdı. Diğer günler, çok önemli nedenler dışında, okuldan dışarı hiç çıkılmazdı. Eller pantolon cebinde dolaşmak yasaktı. Bazı öğrencilerin bu yasağa elinde olmadan uyamaması nedeniyle pantolon ceplerinin dikildiği söylenirdi. Çünkü eller pantolon cebinde dolaşmanın cezası bir hafta izinsizlikti yani ceza olarak cumartesi Pazar okuldan dışarı çıkılmıyordu. Çimen üzerine oturmanın da cezası bir hafta izinsizlikti. Derste kopya çekmenin cezası ise on beş gün izinsizlikti.

Cumartesi günleri saat 1300 de yapılan bayrak töreninden(Resim-8) sonra izinli



Resim-8

### Cumartesi Günü Bayrak Töreni

olarak okuldan çıkarken dahiliye memurları bizi baştan aşağı, şapkamızdan ayakkabımıza kadar kontrol eder, izinli çıkmak için kıyafetlerini, saçını başını uygun görmediklerinin dışarı çıkmalarına izin vermezlerdi. Evcil olanlar pazar geceleri evlerinde kalırlar, olmayanlar en geç saat 2300 de okulda olmak zorundaydılar. Bu saatten sonra gelenler hakkında işlem yapılırdı. Pazar günleri okula dönme saati en geç akşam 19.00'du. Sonradan anladık ki bütün bu kurallar ve yapılan kürek ve yelken talimlerinin amacı, ticaret gemilerinde çalışacak olan bizlerin gemilerdeki disipline uyum sağlamamız içinmiş. Hepimizin bildiği gibi ticaret gemilerinin seferleri İngilizlerin dediği gibi bir "adventure-macera"dır. Geminin selameti ve can ve mal güvenliği için gemide çalışan herkes, amirlerin verdiği emirleri uygulamak zorundadır. Bu emirleri uygulayacak olanlar, gemilere gelmeden önce ortama alıştırılması için, işte bize uygulandığı gibi yetiştirilmelerinin şart olduğunu, tabiidir ki bizler de mezun olduktan sonra gemilerde çalışmaya başlayınca anladık.

1946 yılında okulun adı Yüksek Deniz Ticareti Okulu'ndan Yüksek Denizcilik Okulu'na dönüştürüldü. Konuyu bilmedikten ya da anlamadıktan sonra okulun adını değiştiren ne olabilir ki? Daha sonraları da okulun adı Denizcilik Yüksek Okulu oldu. Şimdi İTÜ Denizcilik Fakültesi. Şimdi de fakülteden ya da diğer denizcilik okullarından ticaret denizciliğinin tam öğretilerek mezun verdiği söylenemeyeceği kanısındayım. Herkes IMO'nun ya da MoU'nun isteklerini yerine getirerek mezun vermeye çalışıyor. Ama konu deniz ticareti yani merchant marine'dir. Diğer bir deyişle deniz ticareti, ticaret gemisiyle denizde para kazanma, işletme ve ulaştırma mühendisliği ve sanattır.

1944 yılında okula girdiğim zaman( Yüksek-1 ya da Güverte-1 deniliyor.) okulda, biz yani lise mezunları alındığından lise bir kaldırılmıştı, lise-2, lise-3 ve üst sınıf olarak da Güverte-1, 2 ve Güverte-3 vardı. Okul dört yıla çıkarıldığında 1945-1946 yılında okul mezun vermedi yani güverte üç öğrenciler mezun olacağı yerde bir sene

daha okudular. Daha doğrusu Hamit Naci okul gemisinde okullarına devam ettiler. Okulun müdürü Zeki Sak Bey'di, bahriyeden emekliydi. Dahiliye şefleri sivillerdi. Bazen emekli maaşlarıyla geçinemeyen yaşlı emekli denizciler de idarede çalışıyorlardı. Ben hep okulda, uzun yıllar açık denizlerde çalışmış örneğin en az beş yüz bin deniz mili seyir yapmış kaptan ve başmühendislerden (deniz profesörü unvanı ile) yeterli sayıda, meslek öğretim üyesi olarak bulunmasını hayal ederim. Tabii en az profesör maaşı vererek, yirmi yıl ya da fazla açık denizlerde çalışmış, çok iyi İngilizce bilen, derslere giren bu denizcilerin öğrencilere çok yararlı olacağına inanıyorum. Hele günümüz de denizcilik okullarında yatılılık kalktığına, para ile öğle yemeği yedirildiğine, bir okul gemisi olmadığına, diğer bir anlatımla öğrencileri gemiye alıştırmak için hiçbir şey yapılmadığına göre okullarda bulundurulacak böyle deneyimli denizciler öğrencilere çok şey öğretebilir.

Yukarda anlatmaya çalıştığım gibi mezun olduğum denizcilik okulunda uygulanan gecekondü eğitime karşın olağanüstü derecede spor etkinlikleri vardı. Verilen yemekleri spor yapmadığımız takdirde eritmemiz mümkün olmadığından, dersler biter bitmez doğru spor salonuna koşardık. Burada övünerek söyleyebilirim ki İstanbul'daki okullarda kapalı spor salonu yalnız bizim okulda vardı. Teknik üniversiteye bile iki yıl sonra kapalı spor salonu yapıldı. Rivayet olunur ki Büyük Kurtarıcı Gazi Mustafa Kemal Atatürk ve Başbakan Celal Bayar bizim okula çok önem verirlermiş ve bu nedenle bütçe yapılırken bizim okulun giderlerinde bir indirim yapılmazmış. Hatta sene sonlarında elde para kalınca, seneye kabul edilecek olan bütçede bir indirim yapılmaması için, okul bu parayı tümüyle sarf etmek için gayret edermiş.

Okulda kapalı bir salon bulunması, basketbol ve voleybolda başarılı olmamızı sağlıyordu. İstanbul'da yüksek okullar ve fakülteler arasında yapılan basketbol, voleybol ve futbol maçlarında önemli dereceler elde ediyorduk. Tenis maçları çok çekişmeli geçerdi(Resim-9). Voleybolda sınıfımızda beş takım çıkardı ve kıran



1948 mezunu Ömer Canca  
tenis maçından önce.



1946 Türkiye Voleybol ikincisi. Arkada soldan;  
Faruk Buğra Aydın, Fevzi Kolçak, Şemsettin  
Aydın, Abdürrahim Akarsu, Yaşar Özdenoğlu,  
Müd.Yard. Vehbi Bey, Fikret Eryılmaz.



1947 Hamit Naci okul gemisi ile Fethiye'de futbol  
maçları.



Refik Akdoğan ve Bülent  
Özozan, 1947 Çanakkale.



Gemlikte



Resim-9

### Okulda spor

kırana maçlar yapardık. 1945 yılında İkinci Dünya Savaşı sona erince 1946 yılında Boğaz'da demirleyen ABD muhriplerden biri basketbol karşılaşması yapmak isteyince karşılıklarına koca İstanbul'da basketbol takımı olarak bizim okulun takımı çıkabilmiş ve maç okulumuzun kapalı spor salonunda yapılmıştı. Çok çekişmeli geçen maç anımsadığım kadarıyla berabere sonuçlanmıştı.

Okulda yüzme gibi deniz sporlarına neden önem verilmediğini zaman zaman düşündüğümde tatminkâr bir cevap bulamamışım. Buna karşın sekiz tek, dört tek, yelken ve kürek talimleri yaparken, tekli futularımızla Galatasaray ve Fenerbahçe takımları ile zaman zaman yarışlar yaptığımız oluyordu. Sanırım öğrenci olmamız ve derslere çalışmak zorunda olmamız nedeniyle bu sporlara fazla zaman ayıramıyorduk. Fakat 1 Temmuz bayramlarında başta su kayağı olmak üzere yapmış olduğumuz gösteriler çok beğenilirdi

Yukarda da belirttiğim gibi okulun kürek ve yelken araç ve gereçleri çok iyi idi. Dört tek ve sekiz tek kürek ve yelkenli teknelerle boğazda volta seyri yapardık. Savaş içinde Boğazda, şehir hatları dışında fazla gemi seyri yoktu. Savaş bitince de



hemen hemen dünyada ticaret gemisi kalmadığından fazla bir trafik olmadı. Bu nedenle kürek ve yelken eğitimlerimiz eksiksiz devam etmiştir. Arada sırada da Söğütlü ve Ertuğrul okul gemileri ile de Marmara'da seyir yaptığımız oluyordu.

Okulda yaz aylarında, askeri eğitim almak için, askeri kampa alınırdık. Ülke sanki savaşa girecekmiş gibi öğrenciler yaz aylarında eğitilirdi. Trabzon Lisesi'nde de askeri kamp görmüştük. Resim-10 Güverte-1 kampını göstermektedir.



1945 kamp Refik Akdoğan tñfek dipçiginde evine mektup yazıyor.



1947 Yaz kampı



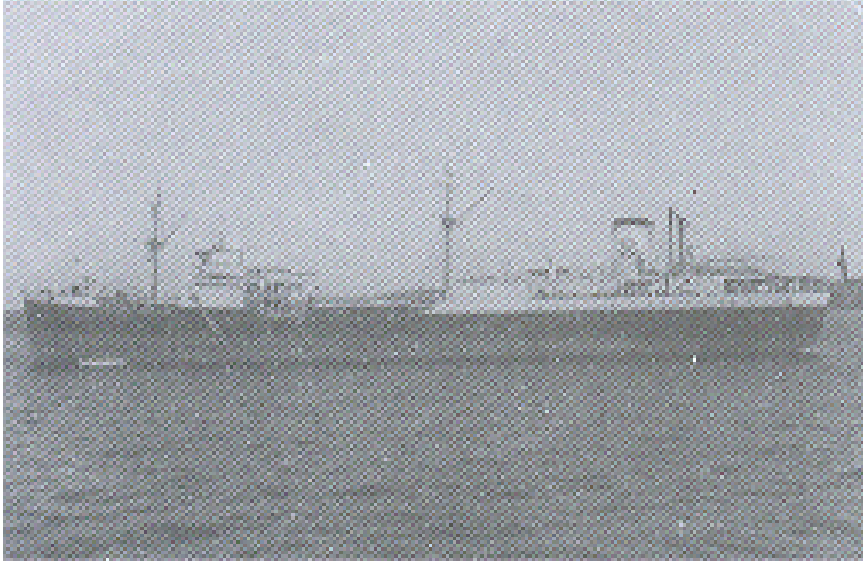
1947 Yaz kampı

Resim-10  
Gñverte-1 kampı

## BÖLÜM-4

### GEMİLERDE STAJ

Yaz aylarında, savaş bittiğinden ve gemiler çalışmaya başladığından güverte 1'den dört arkadaş Akar (İlk ismi İstanbul'du. Resim-11) tankerinde staja gönderildik.



Resim-11

M/T Akar

Şevki Kurtuluş, Sadi Vakkas Çeliker, Şevket Gürler ve ben, bize başaltında verilen bir kamaraya yerleştik ve gemide iki ay staj yaptık. Gemi Fransız yapımıydı. İkinci Dünya Savaşında bu gemiyi Alman uçakları Akdeniz'de kısıtınca gemi Antalya'da bize sığınmıştı. Gemi birçok yara aldığı halde tanker olduğu için batmamıştı. Savaş bitince Fransızlar gemiyi bize verdiğinden adı önce İstanbul sonra Akar konularak Türk bayrağı çekilmiş ve gemi onarılarak sefere başlamıştı. Gemi ile iki kez hayfa seferi yaptık ( yıl 1945). İlk kez yabancı bir ülkeye, gitmiştik. Bize çok az döviz vermişlerdi. Ben, aşağıda anlattığım maceradan dolayı, ancak dış macunu, diş fırçası, tarak ve bir de gömlek alabilmişim. Hayfa o tarihlerde İngiliz sömürgesi olduğundan ve çarşıda satılmadığından dış macunu gibi gereksinmelerimizi PX denilen askeri kantinlerden alabilmiştik. O tarihlerde ülkemizde dış macunu, diş fırçası, tarak gibi şeyleri bulmak çok zordu. Tarak Kapalı Çarşı'da uzman ustalar tarafından boynuzlardan yapılıyordu.

Akar gemisinde staj yaparken bize deniz erlerinin giydiği gibi giysiler vermişlerdi. Gemide iki ay boyunca raspa ve boya yaptık, seyirde vardiya tuttuk, berber çırağından bir farkımız yoktu, bakarak öğrenmeye çalışıyorduk. Bir staj eğitim programı yoktu, kimse de bir şeyler anlatmıyordu. Aslında yapılan petrol taşımacılığı çok önemli bir deniz taşımacılığı idi. Birileri bize anlatsaydı çok yararlı olurdu. Hatta küçük bir kitapçık bile yapılabilirdi. Okulda maalesef bu konuda fazla bir bilgi edinebilmek olanağı yoktu. Ayrıca zabitan salonunda oturma, istirahat etme hakkımız olmadığından, oralarda yapılan konuşmaları, örf ve adetleri de öğrenme şansımız olmadı. Tayfa ile de bir arada bulunamadığımızdan öyle ortalarda dolaşıp dururduk. Yemeğimizi tayfa salonunda tayfaya verilen yemekten yiyorduk. Denizcilik hayatımıza başladığımızda ilk kez aç kalmıştık. Sade suya yapılmış, mercimek, nohut, bulgur, kuskus ve gene sade suya üzüm hoşafı ile karnımız doymuyordu. Suvarinin köpeğine verilen pirzoları çalmamak için kendimi zor tutmuştum. Diyebilirim ki gemilerde uzun yıllar süren kumanyadan çalma olayı ile böylece ilk kez tanışmış olduk. Okulda yediğimiz bol, lezzetli, doyurucu yemekten gemilerde eser yoktu. Hepimiz lise mezunu olduğumuzdan bu gemide karşılaştığımız insanlık dışı muamelelere çok zor dayanıyorduk, ama yapılacak başka bir şey de yoktu. En küçük bir itiraz sonunda gemiden atılmak tehlikesi vardı. Gemiden atılmak okuldan atılmak olarak sonuçlanabileceğinden, böyle zamanlarda hep babamın dört sene için noterden verdiği 1000 liralık taahhüdü ödemek zorunda kaldığı zaman içine düşeceği durumu düşünmüştüm. Çünkü babam benden yüksek öğrenimimi tamamlayıncaya kadar hiçbir öğrenci hareketine katılmamamı, sıdk-1 sadakatle(doğruluk ve bağlılıkla) çalışmamı istemişti. Herhalde babam o yıllarda bir öğretmen olarak öğrenci hareketlerinin ayak seslerini duymaya başlamıştı.

Denizde acemiliğimizin ilk dersini Akar'la yapmış olduğumuz seferlerin birinde gece eğlenmek için gittiğimiz Hayfa Limanı'nda bir Arap müzik holünde aldık. Çok sınırlı olan paramızı, gereksiz yere harcamayalım diye, içimizde en akli başında görünen Şevket Gürler'e vermiştik. Müzik holde ortaya öyle bir dansöz fırladı ki az sonra Şevket yerinden kalkarak dansözle oynamaya başlamış ve cebindeki bizim paraları dansözün ayaklarının altına atmaya başlamıştı. Dansözün adamları paraları daha havadan yere düşmeden toplayınca bizim paralara yetişmemiz mümkün olmamıştı. Paralar böyle gidince Hayfa'da tarak, diş macunu, diş fırçası ve bir gömlekten başka bir şey alamamıştım. Deniz hayatımızda edindiğim ilk kötü deneyim bu olmuştu.

Stajları bitirip okula döndüğümüzde herkes yaptığı seferleri ballandıra ballandıra anlatıyordu. En ilginç seferleri Alaattin Tükel yapmıştı. Hurda Demir şilebi ile (Resim-48) Alaattin iki aylık staj süresinde neredeyse bütün Akdeniz'i dolaşmıştı. Özellikle kuzey Afrika limanlarındaki deneyimlerini ilgi ile dinliyorduk. O tarihlerde Suriye Fransızların, Filistin ve Mısır İngilizlerin, Libya İtalyanların,

Tunus, Cezayir ve Fas Fransızların sömürgeleriydi. Yunanistan, İtalya, Fransa savaştan yeni çıktığı için tam bir yokluk ülkeleriydiler. Demir gemisinde daha sonraları çok çalıştığım için diyebilirim ki gemi tam bir hurda idi. Hızı saat beş, altı mili geçmezdi( bu gemi ile daha sonraları yaptığım Kontinant(kuzey-batı Avrupa limanları) ve Finlandiya seferlerine ilerde değineceğim). Gemide buzdolabı, ya da buzluk olmadığı için et, sebze, meyveyi taze olarak yemek ancak ilk alındığı günlerde mümkün olabiliyordu. Su durumu tam bir rezillikti. Sular, tanklar seyirde sürekli çalkalandığı için bulanıktı. Suyu bardağa koyar, birkaç saat dinlendirir sonra içerdik. Ama Alaattin ziyaret edilen limanları ve oradaki eğlenceleri anlatınca geminin eskiliği, suyunun bulanıklığı, sebzelerin, etin ya da meyvelerin bayatlaması o kadar önemli görünmemişti. Gençlik işte...

## BÖLÜM-5

### OKULDA ÖNEMLİ OLAYLAR

Okulda geçen üç sene(dördüncü sene okul gemisinde) içinde hiç unutmadığım bazı olayları anlatmadan geçersen ticaret gemilerine zabitan yetiştiren okulumuzun o yıllarda gerçek durumunu tam anlatmamış olacağımı düşünüyorum. Şöyle ki: 1946 yılında okulda bir öğrencinin şaka(!) olarak arkadaşının kolunu çakı bıçağı ile yaralaması sonucu okuldan atılmasını protesto etmek amacıyla tüm öğrenciler yemek yememe kararı alarak kapalı spor salonunda toplandık. Müdürün açıklama yapmasını istememiz, giderek büyüyen öğrenci isyanı olarak yorumlandığından Ulaştırma Bakanlığı müfettişlerinin yapmış olduğu soruşturma sonucunda sekiz öğrenci okuldan atılmıştı. Okula lise mezunlarının alınması ilk meyvesini vermişti. Olayla hiç ilgileri olmadığı halde muhbirlik yapmadıklarından ve toplantılarda bu arkadaşlar sözcülük yaptıklarından okuldan atılmaları uygun görülüyordu. Yaklaşık altı ay süren soruşturma sırasında okula taharriler (dedektifler) yerleştirilerek bir komünist hareketi olarak yorumlanan isyanın kökünü kazınması istenmişse de sonuçta böyle bir hareket olmadığı anlaşıldığından taharriler okulda ayrılmışlardı. Bir komünist hareketi olabileceği bilgisi edinilmiş olacak ki o zamanın en iyi konuşmacısı olan Hamdullah Suphi Bey okula gelerek bize bir konuşma yapmıştı.

Hiç kimse, öğrencilerin neden böyle küçük bir yaralama olayı nedeniyle baş kaldırmalarının altındaki gerçeklerin tamamıyla gençlere özgü psikolojik bir olay olduğunu düşünerek olayları buna göre değerlendirmeyi ve hareket etmeyi düşünmemişti. Küçük bir yaralama sonunda okuldan atılma, yarın benim de başıma gelebilir düşüncesiyle öğrenciler okuldan atılan öğrencinin affedilmesini istemişlerdi. Okul da tükürdüğünü yalamak istemiyor ve böyle bir af ilerde giderilmesi mümkün olmayan sonuçlar verebileceği düşüncesiyle okul, bireysel bir hareketi toplu harekete dönüştüren elebaşları bulup cezalandırmak istemişti. O yıllarda geçerli olan “at okuldan” uygulaması yapılarak yaranın iyileştirildiği düşünülüyordu. Hâlbuki bu 1946 olayı uzmanlar tarafından değerlendirilseydi belki de bundan sonra üniversitelerde başlayacak olan öğrenci olaylarının ve sonuçlarının meydana gelmesi önlenmiş olabilirdi.

Yukarda Trabzon Lisesi’nde okurken öğrencilerin bazı dergileri heyecanla beklediklerini ve okuduklarını belirtmiştim. Ülkenin birçok yerlerinden gelen lise

mezunları üniversitelerde, yüksek okullarda birleşince, birbirlerini arayan fikirler, düşünceler bir araya gelme şansını yakaladıklarından yangın çeşitli şekillerde çeşitli yerlerde oluşmaya başlamıştı. Sanırım bizim okulda başlayan olay bunun maskeli bir provasıydı. Eğer uzmanlar olayı başlar başlamaz öğrencilerle konuşarak sorunu kaynağında yakalayabilselerdi sekiz arkadaşımızın okuldan atılması gerekemeyebilirdi. Her ne kadar bu arkadaşlarımız sonradan açtıkları davaları kazanarak okula dönmüşlerse de psikolojik sorunlar bir yana, bazılarının bir, bazılarının da iki yıl mezuniyet kayıpları olmuştu. Çok ilginçtir ki bu arkadaşlar iş hayatlarında çok başarılı olmuşlardır. Örneğin birisi Topkapı Şişe Cam Sanayi Genel Müdürü olurken, bazıları da okyanuslarda, yedi denizlerde milyonlarca deniz milini aşan, yabancı şirketler tarafından da aranan çok yetenekli ve değerli denizciler olarak deniz ticaret filomuzda şerefli yerlerini almışlardır. Şükürler olsun ki yargı doğruyu bulmuş ve bu arkadaşlarımızı ülke çıkarlarına kazandırmıştır. Ama bir gerçeği de belirtmeden geçmek istemiyorum. Okulda bu hareketi başlatan kışkırtıcılar vardı. Bunlar sınıf sınıf dolaşarak, vatan millet Sakarya nutukları atarak, Atatürk bu memleketi sana teslim etti diyerek öğrencileri baş kaldırmaya ikna etmişlerdi. Sonraları bu kışkırtıcılar her zaman her yerde ortaya çıkmıştır. Onların bir tek amacı vardır. Ayağa kaldırdığı öğrencilerin sırtlarına basarak siyasi prim kazanmaktır.

Gene o yıllarda, ülke demokrasiye geçiş sancıları çekerken, yanılmıyorsam 1935’li yıllarında Kayseri’de uçak fabrikası kuran ve Türkiye’nin en büyük sanayicisi olan Nuri Demirağ’ın kurduğu“Milli Kalkınma Partisi”ne ilk seçimler nedeniyle okulun bütün öğrencileri banko oy verince, ne olduysa oldu parti kapandı ya da kapatıldı. Şimdi düşününce anlıyorum ki zamanın iktidarı o zamandan bu zamanı görüyor ve dikenli gül bahçesi istemiyordu. Okuldan öğrencilerin atılmasının nedeni de buydu. Konuşmayacaksın, toplanmayacaksın, düşüncelerini başkalarına anlatmayacaksın... O yıllarda okulun müdüründen dahiliye şefine kadar hiçbir görevli eğitimle ilgileri olan kişiler değillerdi. Öğrenci psikolojisi nedir, eğitim nedir, bu konuları bilmezlerdi. Sonuç öğrencileri okuldan at kurtul şeklinde olmuştu.

Öğrenciliğimde dikkatimi çeken ve bir hayli moralimi bozan bir olayı da daha güverte 1’de iken yaşamıştım. Yukarıda da belirttiğim gibi biz dışarıdan gelen lise mezunları ile okulun lisesinden yüksek bire geçenler aynı sınıfta birleşmiştik. Daha yılı yarılamaştık ki Zarif adındaki bir arkadaşımız okulu terk ederek askere gitti ve deniz asteğmeni oldu. Meğerse bu okulun lisesini bitirenlere yakın yol güverte zabiti ehliyeti verildiğinden deniz subayı olma şansları varmış. Zarif yedek subaylığında bir askeri arabalı vapurda, sahip olduğu ehliyetle, kaptanlık yaptığından terhis olunca aldığı deniz hayatı sonunda ticaret gemilerinde ikinci kaptanlık yapma ehliyetini alınca biz mezun olduğumuz yıl Zarif ayda beş yüz lira kazanan ikinci kaptanken biz ayda yüz otuz sekiz lira alan dördüncü kaptandık. Bizden bir önceki devreden gene Hadi Çakmakçı da aynı uygulamayı yaparak sınıf arkadaşlarından

dört yıl önce para kazanmaya başlamış ve terfi etmişti. Bizim dört yıl yüksek öğrenim yapmamız karikatür gibi bir şey olmuştu. Bunların hepsi o zamanlar Osmanlı'dan kalma karışık işlerin sonucuydu diyemeyeceğim, çünkü bugün hâlâ aynı eğitimi yapmadıkları halde aynı ehliyete sahip olanları görüyoruz. Yıllarca piyasada ilkokul mezunlarının uzak yol, okuma yazma bilmeyenlerin bile liman, kıyı gibi ehliyetlere sahip olduklarını görmek çok acı olmuştur. Biz okula girmeden önce okulun müdürü, ortaokul mezunu olan bir uzak yol kaptanıydı. Kendi kendini yetiştirmiş, çok yetenekli olsa bile bir ortaokul mezununun bir yüksek okula müdürlük yapabilir düşüncesi hemen hemen bütün ticaret denizciliğimize hâkimdi. Böyle düşünceler deniz ticaretimizin ilerleyememesinin en büyük nedenlerini oluşturuyordu. Ayrıca belki bir ilkokul mezunu bile olmayan bir Baş Makinistin emrinde bir yüksek okul mezunu vardiya mühendisinin çalışması çok moral bozucu bir olay olarak göze çarpıyordu. Bu konulara ilerde zaman zaman değinerek hesap vermeye devam edeceğim. Şimdi artık son sınıf öğrencisi olarak okul gemisi olan S/S Hamit Naci'ye geçelim.



## BÖLÜM-6

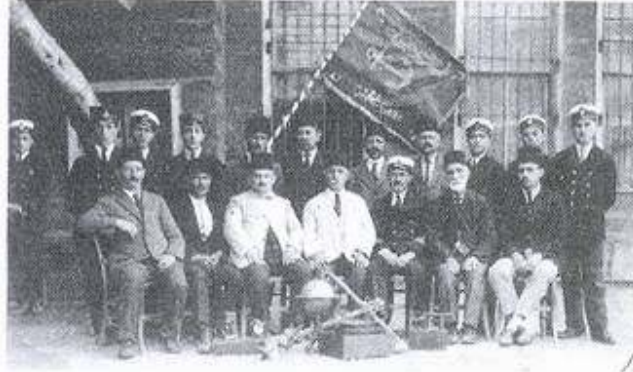
### OKUL GEMİSİ S/S HAMİT NACİ'de EĞİTİM ve YAŞAM



Hamit Naci Bey  
Ticaret-i Bahriye  
Mekteb-i Âli'si  
Kurucusu



Hacı Naci Beyin 1924-1925 yılı öğrencileri.



Hamit Naci Bey 1924 mezunlarıyla (Hamit Naci Bey önde soldan dördüncü). Makine; Hüseyin Şükrü Ülperi. Güverte; Mehmet Zeki Derinsu, Ahmet Hıfzı Zeren, Ahmet Ekrem Savat, Mehmet Nasır Özdeş.



Hamit Naci Okul Gemisi(1) Balıkçılık Enstitüsü'nün uygulama gemisi , Balık .  
Yıl:1936 (?)



Hamit Naci Okul gemisi'nin değişik güzel görünüşleri.

Okula girdiğim yıl olan 1944 yılında okulun rıhtımına bağlı olan okul gemisi S/S Hamit Naci'yi (Resim-12) okulda öğrenci olduğum yıllarda hep,"acaba bir gün ben



Bu kitabın yazarı Kapt. Refik Akdoğan 1948'de mezun olduğu gün okul gemisi S/S Hamit Naci (s)'in önünde.



1948 mezunları futbol takımı



1948 mezunları



Öğrenci Bülent Özozan ve Refik Akdoğan, 1948.

Resim-12



1948'de İskenderiye'de T.C. Konsolosunun öğrencilere verdiği yemek



Öğrenciler Akçay'da



S/S Hamit Naci Süveyş Kanalı'nı geçerken



Öğrenciler Gemlik'te



Öğrenciler Marmaris'te



1948, Refik Akdoğan  
diploması elinde



1948 mezuniyet, personelle



Bodrum'da



Bülent Özozan ve Refik Akdoğan  
miyar güvertede



Canakkale'de



Öğrenciler Port Said limanında  
Alman esirlerle-1948



Öğrenciler Port Said limanında



Süveyş limanında Türklerin İngiliz/Arap birliklerine 1916'da Kanal Harekatı'nda yenildiği yerde yapılmış olan heykelin tepesine çıkarak, din kardeşimiz Arapların, İngilizlerle iş birlikteliğini protesto etmek istedim. (1948)

Resim-12

de bu muhteşem! gemide eğitim görme mutluluğuna erişecek miyim,” özlemi içinde seyrediyordum. Son sınıflar sefere çıkarken onları okul rıhtımından uğurlamamız büyük coşku içinde yapılırdı.”Elbet ben de bir gün böyle bu rıhtımdan alt sınıflar tarafından uğurlanarak uzak yol güverte zabiti olmak için sefere çıkacağım diye hayaller kurardım. Çünkü S/S Hamit Naci bizleri mezun etmek için sefere çıkıyordu. Artık sınıf sıraları yerine gemi seyri ve gemicilik işleri başlıyordu. Çakı gibi denizciler geminin idaresini ele alarak raspa, boya, halat işleri, filikalar, dümen tutmak, vardiya tutmak, gözcülük yapmak, makine telgrafi, seyir zabıtlığı, denizde çatışmayı önleme kuralları, kerteriz alıp mevki yapma, pusulanın hatasını bulmak, güneşten, aydan, yıldızlardan sekstant ile mevki bulmak, gemi idaresi, akıntılar, rüzgâr gibi etkinliklerle bize, “işte hayat bu, açılın biz yeni kuşak modern Türk denizcileri geliyor,” dedirtiyordu. Tabii gerçekler başkaydı. Şöyle ki:

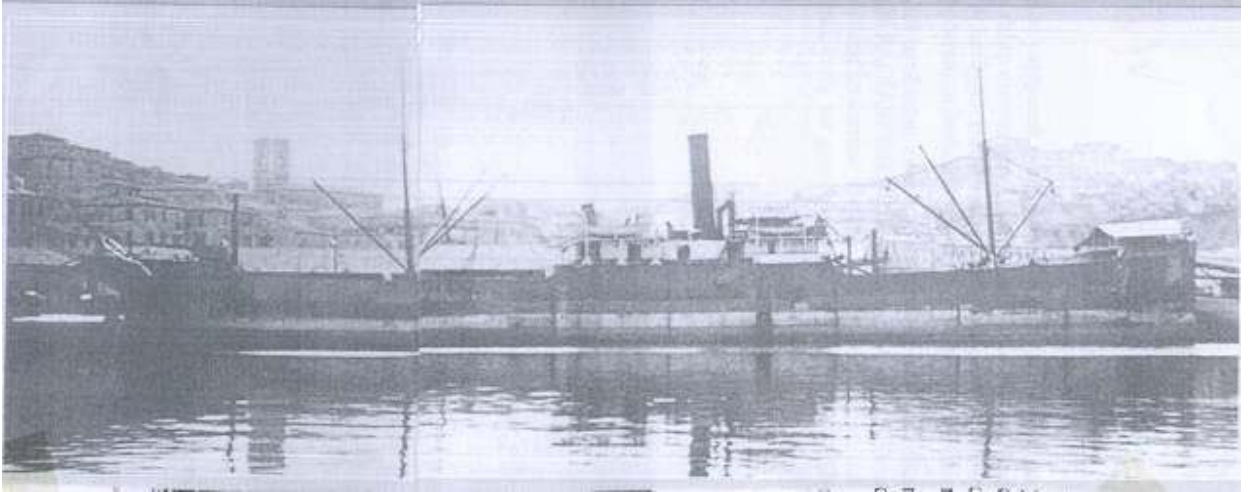
Eski bir balıkçı teknesinden bozma olan okul gemisinde moralim ilk bozan şey, eskiden balık ambarı olarak kullanılan yerde yapılan üst üste ranzalarda yataklarımızı görmem oldu. Karanlık, rutubetli ve havasız bir yer. Denizin altında olduğu için denizcilerin lumbuz dediği pencereleri yok, tam bir mezar görünümünde. Yemek yeme ve dersane salonu bunun üstünde. Onun üstünde de dümen dairesi ve seyir kamarası, en üstte de açık köprü üstü. Gemi kaptanının (suvarinin) kamarası kış üstünde gecekondü gibi bir yapı. Geminin kaptanı Burhaneddin Kunt, ikinci kaptan bahriyeden emekli çok yaşlı bir zabıt ve makinede ameliden yetişme bir baş makinist var. S/S Hamit Naci 1916 yapısı, boyu 40 metre, makine gücü 255 beygir, eski bir balıkçı teknesi. 1935’lerde Balta Limanında kurulan Balıkçılık Enstitüsü için getirilmiş, adı Balık konulmuş, ama herhalde kullanılmadığı için bizim okula verilmiş. Hamit Naci Bey yüzbaşı iken bahriyeden ayrılarak 1908 tarihinde özel olarak denizcilik okulu açtığından okul gemisine onun adı verilmiş. Nur içinde yatsın.

S/S Hamit Naci ile bütün yıl tüm Karadeniz, Marmara, Akdeniz limanlarımızı dolaştıktan sonra yabancı limanlar olarak da Mısır’ın İskenderiye, Port Said ve Süveyş Kanalı’nı geçtikten sonra Süveyş Limanı’nı ziyaret ettik. Tüm seferlerimiz on ay sürdükten sonra okulun önüne kıçtankara olunca dünyalar bizim olmuştu. Artık diplomamızı almamıza ve ticaret gemilerimizde çalışmamıza çok az zaman kalmıştı. Şimdiki bilgilerimle üzülererek belirtmeliyim ki yaşlı ve hiçbir zaman bir okul gemisi olma özelliğine sahip olmayan böyle bir gemiyle değil Karadeniz ve Akdeniz de dolaşmak Marmara da bile seyir yapılmamalıydı. Sanırım o yaşta bir geminin Karadeniz ve Akdeniz de olacak bir fırtınaya dayanması mümkün olmayabilirdi. Açıkçası can emniyeti yoktu. Gemide bulunduğumuz on ay içinde filika talimi, denizde canlı kalma, yangın eğitim gibi eğitimler yapılmadı. Bu eğitim tam bir sahil tanıma ve öğrencileri gemiye ve denize alıştıırma eğitimi idi.

Ticaret gemilerini amacı denizde taşıma yaparak ya da hizmet vererek para

kazanmak olduğu halde hiç kimse bu hususta bize bilgi vermedi. Mezun olup da gemilerde çalışmaya başlayınca yükleme ordinosu, koņimento, arter parti ve sigorta poliçeleriyle ya da avaryalarla karşılaşınca ne yapacağımızı doğrusu pek bilmiyorduk. Yük taşıyan bir okul gemisi olsaydı doğrusu son sınıf öğrencilerine çok Şey ğretebilir. Bir koņimentonun kambiyo evrakı yani para olduğunu mezun olunca kaç kişimiz biliyordu ki? Yükleme ordinosuna konulacak Őerhlerin ya da yk hasarlı olduğu halde yükleme ordinosunun üzerine bir Őerh-çekince koymamanın ne kadar büyük bir ihmal olduğunun kaımız farkındaydık? Ayrıca okul gemilerinin bir insanın yaşayabileceği asgari koşullara sahip olması gerekmez miydi? Tam aksine bu okul gemisinin yaşam yerleri çok kötüydü. Balıki gemisinde balık istifi yaşıyorduk Eziyet ektirilerek eğitim yaptırmanın herhalde son rneği idi bu tür eğitimler.

Devlet tarafından insana önem vermemenin en mükemmel örneklerinden biri de Refah Faciası'nda (Resim-13) görülmüştür. 1944 yılında, İkinci Dünya Savaşı devam ederken, Türk askeri makamları, Türkiye'den İngiltere'ye eğitim için İskenderiye'ye 170 subayı çürük çarık bir gemi olan yaşlı S/S Refah gemisi ile



Resim-13

### S/S Refah gemisi

göndermekte bir sakınca görmediklerinden, bu çok güzide subaylarımız düşmanlarımız tarafından Mersin açıklarında batırılan Refah gemisiyle denize gömülmüşlerdir. Bundan önce de yaşlı çürük çarık bir gemi olan S/S Sümer gemisiyle de gene Türkiye'den Mısır'a savaş içinde subaylar gönderilmişti. O geminin resmini buraya koysaydım kusanınız gelebilirdi. Gemi tam bir hurdaydı. Zaten İskenderiye'ye varmadan gemi karaya oturduğundan subaylar karaya çıkararak

İskenderiye'ye varmayı başarmışlardı. Halbuki o tarihlerde deniz ticaret filomuzda çok modern ticaret gemileri vardı. Tırhan, Kadeş ve Etrüsk gemileri 1938'de Almanya'da yapılmış çok modern gemilerdi. Can filikalari ve haberleşme olanakları çok iyi idi. Ama üst bürokratlar her nedense çok güzide subaylarımızı bu gemilere lâyük görmemişlerdi. Bizim durumumuzun da bundan bir farkı yoktu. Kaldı ki Hamit Naci gibi bir okul gemisi olarak Türkiye'yi yabancı ülkelerde temsil etme özelliğine sahip değildi. Mısır Denizcilik Yüksek Okulu'nun iki adet bizim gemimizden daha büyük okul gemileri vardı. Mısır o tarihlerde bir İngiliz müstemlekesi idi. Ayrıca bizim S/S Hamit Naci ile Mısır'a giderken serseri bir mayına çarparak batmamamız tamamıyla bir şans olmuştur. Şimdi de İTÜ denizcilik Fakültesi önünde M/V Akdeniz ve M/V Hora(Sismik-1) hurda gemiler okul gemisi diye durmaktadır. Açtığım bir kampanya sonucu İTÜ Denizcilik Fakültesine verilen M/V Akdeniz gemisi okula verildiği zaman çalışıyordu. Seferden yeni dönmüştü. Bütün sertifikaları tamamdı ve geçerliliğini koruyordu. Gereklili onarımlar yapılmadığı için hurdaya döndü. 1942 yapısı olan M/V Hora birkaç kez hurdaya çıkmış bir gemidir. Bu satırların yazarı 1955 yılında M/V Hora'da kaptanlık yapmıştır. Hopa bir römorkör olduğu için zaten lafını etmeye değmez.

S/S Hamit Naci okul gemisinde yemekler bir harikaydı, aynı okuldaki gibiydi. Nereden bilebilirdik ki bu yemekler ticaret gemilerine geçmeden önce yiyeceğimiz son güzel yemekler olacakmış(!). Sanırım okulda ve okul gemisinde verilen güzel yemeklerin amacı bizi midemizden bağlayarak mezun oluncaya kadar okuldan ayrılmamamızı sağlamaktı. Sanırım bunda başarılı da oldular. Çünkü denizde çalışma şartları çok ağır ve tehlikeliydi. O günlerde bir lise mezunu çok iyi şartlarla karada iyi bir iş bulabiliyordu, askerliğini yedek subay olarak yapabiliyordu ki bunun anlamı hemen cebi para görüyor demektir. İsterse tezkere bırakıp subaylığa devam edebiliyordu. Her neyse biz işimize bakalım, olmuşla ölmüşün hesabını yaparak zaman kaybetmeyelim.

Diploma törenine bir gün kala seni müdür bey çağırıyor dediler. Korktuğum başıma mı gelecek diye korka korka müdür beyin makamına çıktım.

“-Buyurun beyim,” dedim. Hiç yüzüme bakmıyor, önündeki evrakları inceliyordu. Yavaş yavaş başını kaldırarak sert bir sesle:

“-Kaç yaşındasın sen ?” dedi. Eyvah ki ne eyvah, cellât gibi bakıyordu, ama kendimi çabuk toparladım. Okul bitmişti ne yapabilirdi ki ?

“-Yirmi bir yaşındayım efendim,” dedim biraz böyle kendimden emin olarak.

“-Sen daha yirmi yaşındasın, yirmi bir yaşına 22 Eylül'de gireceksin, sen yarın diploma alamayacaksın, iki sene sonra gel, sen dua et babandan 1000 lira tazminat istemediğimize, hadi topla pılı pırtını doğru memlekete, iki sene sonra gel diplomanı



al !”

Ne yapacağımı, ne diyeceğimi bilemiyordum, boynumu büktüm, gözlerim sulanmıştı ama ağlamamaya çalışıyordum. Dört sene korkarak bu anı beklemiştim, dışarı çıkmak için kapıya doğru yürüyordum ki müdür beyin sesini duydum.

“-Notların da çok iyiymiş, hiç ceza almamışsın, terbiyeli bir çocuğa benziyorsun, kimseye söyleme, ben sorumluluğu üstüme alıyorum, yarın diplomanı alacaksın, bak gene söylüyorum kimseye bir şey söyleme, tamam mı !?”

“-Tamam efendim, sağ olun, bu iyiliğinizi hiç unutmayacağım.”

## BÖLÜM-7

### DİPLOMA VE S/S BAKIR GEMİSİNDE HAYATA ATILIŞ

1948 yılında, Ortaköy’de Yüksek Denizcilik Okulu’nun bahçelerinde, 1 Temmuz Kabotaj ve Denizcilik Bayramı kutlanırken biz de diplomalarımızı Ulaştırma Bakanı Sn.Kasım Gülek’in elinden alıyorduk. Her şey bir rüya gibiydi. Okulun bahçesi ana baba günüydü. Analar, babalar, güzel kızlar, nişanlılar, sözlüler, konuklarla ve devletin önde gelen yüksek dereceli memurlar ve subaylarla dolup taşıyordu. Askeri bandonun çaldığı İstiklal Marşı’nı hep bir ağızdan söyledikten ve başta devlet büyüklerinin, okul müdürünün öğrenci temsilcisinin nutuklarından sonra 26 güverte, 23 makine olmak üzere diplomalarımızı alır almaz büyük coşku içinde şapkalarımızı havaya kaldırarak mezun olmanın sevincini coşkuyla kutladık. Kutlamasını kutladık ama diplomayı aldıktan sonra ne yapacağımızı bilememenin yanında bir de okul idaresinden okulu hemen terk etmemiz istenince şaşkınlığımız daha da arttı. Hayat koşullarıyla yüz yüze geliyorduk. Hemen Devlet Deniz Yolları’nda işimiz hazır denildiyse de böyle bir şeyin olmadığını Deniz Yolları yetkilileri söyleyince, cebinde beş parası olmayan züğürt mezunların yatacak bir yerleri de olmaması durumumuzun tam bir karikatür gibi olduğunu gösteriyordu. Hemen okul müdürü ile yapmış olduğumuz görüşme sonunda okulda bir hafta kalmamızı ve yemek çıkarılmasını temin etmiştik. Evi İstanbul’da ve yakınlarda olanların bir sorunu yoktu. Onlar evlerine gittiler, nerede iş bulurlarsa orada çalışacaklarını söylüyorlardı. Peki biz ne yapacaktık? İstanbul’da okuldan başka yerimiz yurdumuz yoktu. Peki dün bize parlak nutuklar atarak büyük Türk Deniz Ticaret filosunda çalışacak olan modern Türk denizcilerinin işleri de hazır denilmemiş miydi? Peki bu işler neredeydi? Biz bu işleri bulamayınca haydi gidelim bunu Sayın Bakan’a soralım dedik. Sayın Bakan’ın Ankara’da değil de İstanbul’da, Park Otel’de olduğu öğrenince yeni resmi zabit(ticaret gemilerinde subay sözcüğü kullanılmamaktadır) elbiselerimizi giyerek, elimizde Sayın Bakan’ın verdiği diplomalar, doğru Park Otel’e; cepte para olmadığı için okuldan otele yürüyerek gittik.

“-Sayın Bakanı göremezsiniz, buradan hemen gidin,”lafları bize vız geldi tırıs gitti, Babam: “Mezun oluncaya kadar yalnız derslerini çalışacaksın, hiçbir talebe

hareketinde bulunmayacaksın, mezun olduktan sonra ne yaparsan yap,” demişti, ben de şimdi ekmeğimi kazanmak için buradaydım. Üstelik Ulaştırma Bakanlığına da sekiz yıl mecburi hizmetim vardı. İş vermezlerse mecburi hizmetten kurtuluyor muydum? Bunları genel sekretere anlattık. Otelin lobisinde karargâh kurduk, bakanla görüşünceye kadar buradan ayrılmayacağımızı söyledik. Polis ve otel idaresi bizi dinledi, haklı buldu ve sonunda Sayın Bakan bizi kabul etti. Bakan aldığı kararların sefil memurlar tarafından uygulanmadığını öğrenince kıyamet koptu. Bir saat içinde Deniz Yolları İşletmesi’nde yerlerimiz hazırды. Sonraları öğrendik ki on beş kişi için yer açılmış, kalanlar altı ay sonra işe girebilmişlerdi. Görüldüğü gibi ağlamayan çocuğu meme yoktu. .

Devlet Deniz Yolları İşletmesi beni sınıf arkadaşım Mustafa Sivri ile S/S Bakır (Resim-14) gemisine güverte zabitleri olarak atamıştı. Geminin kaptanı Nezihi Arda idi, ikinci kaptan Hilmi Abas Akdoğan, üçüncü kaptan ise Namık Assena idi. Ben ve arkadaşım Mustafa dördüncü kaptanlardık. Gemi Karadeniz’e çalışıyordu. Bakır gemisi Karadeniz seferlerine başlamadan önce Amerika’ya gemi almaya giden personeli taşımıştı. 1946-47 yıllarında Amerikan yardımından verilen Ordu, Giresun, Trabzon, Tarsus, Ankara, Adana, İstanbul yolcu gemileri ile birlikte yük gemileri olarak da Çoruh, Yozgat, Aydın, Manisa, Malatya, Kars, Rize, Edirne, Hopa ve Ardahan gemilerini Amerika’dan ülkemize getiren personeli, Bakır gemisi yaptığı okyanus seferleri ile Türkiye’den Amerika’ya taşımıştı.

Bakır gemisi 1921 yılında 5300 dwt’luk bir kuru yük gemisi olarak inşa edilmişti. Sonradan yolcu taşınması için ambarlarına ve güvertesine kamaralar ve salonlar yapılmıştı. Hatta bir seferinde Amerika’ya, Pire den 2.Dünya Savaşı’nda Amerikan askerleriyle evlenmiş olan 243 Yunanlı kadını taşımış olması dillere destan olmuştu. Düşünebiliyor musunuz ki o tarihlerde Yunanlı kadınları Amerika’ya taşıyacak bir Yunan gemisi bulunamamış. Rivayet olunur ki bazı Yunanlı kadınlar bir ay süren yolculuk sırasında gemide tanıştıkları Türk gemi adamlarını iyice tanıdıktan sonra New-York’a çıkmamak için çok direnmişlerse de Amerika Muhaceret Dairesi ve gemide fare olduğu saptandığından gemiyi dezenfekte edecek olan sahil sağlık bu kadınları dışarıya zorla çıkarılmışlar. Biz gemiye 1948 yılında katılmıştık, sefer 1947 yılında yapılmıştı. Anılar tazeydi, gemi adamlarımız özellikle böyle hikâyeleri ilaveler yaparak anlatırlarsa da gerçek olanlar da vardı.



Kapt. Nezihi Arda  
II.Dünya Savaşı bittikten sonra  
1946, 1947 yıllarında  
S/S Bakır ile Amerika seferlerini  
yaparak onunla birlikte anıldı.



7.1.1947 Çarşamba günü Amerika'ya gitmek  
için Emsan tüek topağı İskenderon'dan  
Batı Vapurunun ayıladı.



7.1.1947 Çarşamba günü Oruçitaya git  
mek için İskenderiye'den Batırm Ayvulu





Resim-14 S/S Bakır  
Amerika'dan diğer gemileri  
alacak personeli götürüyor.  
(1947)

İkinci Dünya Savaşı sonunda Amerika Birleşik Devletleri, Marshall Yardımı'ndan elinde kalan ticaret gemilerinden bize vermek istediğinde ve istediğiniz kadar alın teklifinde bulunduğu zaman bizim yetkililer, bizim bu gemileri çalıştıracak personelimiz yok diyerek sadece yukarıda adı geçen gemiler alınmıştır. Ayrıca yaklaşık 10.000 dwt olan yük gemilerinin de (Çoruh, Yozgat gibi) Zonguldak Limanı'na giremez diyerek birkaç tane alınmakla yetinilmiştir. A.B.D. Hazine garantisi verilmek şartıyla özel sektöre de gemi verebileceğini bildirmişse de bizim hazine özel sektöre garanti vermediğinden özel sektörümüz Amerikan yardımından gemi alamamıştır. Özel sektörümüz kendi yağı ile kavrulduğundan o tarihlerde çok yaşlı ve hurda olmaya yaklaşmış gemilerden alarak deniz ticaretimizin ilerlemesine yardımcı olmuştur(!) Tabii gemiler hurdaya yakın olunca seferlerini gemi adamlarının sırtına binerek yaptığından özellikle makine zabıtları makine dairesinde olan aşırı olumsuz koşullara dayanamayarak karadaki fabrikalara geçmişlerdir. Sus ve Marakaz

gemileri 1938'de filomuza katılmışlarsa da makine dairelerinde olan 55 santigrat dereceye dayanamayarak makine personelinin çoğu hastalanmıştır.

Amerika Birleşik Devletlerinin savaş sonrası elinde kalan gemileri müttefiklerine vermek isterken, istediğin kadar alabilirsin teklifine Yunan Hükümeti özel sektörüne, (zaten gemicilikte devlet sektörü yoktu)kefil oldu. Yunan özel sektörü yani Yunan armatörleri Liberty'lerden, Victory'lerden, Empire'lerden deyim yerindeyse yüzer yüzer almışlar ve gene her zaman olduğu gibi büyük Yunan Deniz Ticaret filosunu yaratmışlardır.

Bakır gemisinin bizden önceki Amerika anılarından özellikle mesleğimizi ilgilendiren bazılarını sizlerle paylaşmak istiyorum. Bunlar New York Liman Başkanlığı'nın Bakır gemisinde yaptığı kontrollerle ilgiliydi. Liman Başkanı geminin getirdiği yolcu adedini alacak can filikalarının adet ve kapasitelerini kontrol ettiğinde gemide gördüğü altı can filikasına karşılık geminin belgelerinde gördüğü yedi can filikasıdan yedincisinin nerede olduğunu görmek istediğini söylediğinde, yedinci filikanın ambarda olduğu söylendikten sonra gerçekten de ambarda olduğunu görünce ağzı iki karış açık kalmış. Ambarda bir can filikasının ne işe yarayacağını liman başkanı sormuş mu sormamış mı ve gemi kaptanı bundan sonra ne yapmış ben bilmiyorum.

Bakır gemisi New-York Limanı'nda iken Liman Başkanı güverte zabıtlarının bilgilerini ölçmek için güverte zabıtları Namık Assena ile Mümtaz Diker'i köprü üstüne çağırarak simafor talimi yaptırmış. Köprü üstü ve haritalar kontrol edilmiş. Belki başkaları olsaydı yanlış yapma ihtimali olabilirdi de bu iki güverte zabıtının bu konularda yanlış yapma olasılığı hiç yoktu. Çünkü o yıllarda okulda Hayri Baran gibi çok bilgili ve çok çalışkan ve aynı zamanda öğrencilerini iyi yetiştirmek için gayret eden bir gemicilik hocası vardı. Sonradan gördüm ki bu iki güverte zabiti mesleklerini çok seven, çok yetenekli, denizcilik örf ve adetlerinin gereklerini yerine getiren gemi kaptanları olarak bize örnek olmuşlardır. Bu denetimi ben bugünlerde başımızın üstünde Demokles'in kılıcı gibi duran PSC denetimlerinin birincisi olarak kabul ediyorum. Yıl:1947.

New York limanında Bakır gemisinde yapılan sıkı denetimler sonunda uzmanlar gemide altı adet fare olduğunu saptamışlar. Bu fareleri bulmadan geminin çalışmasına izin vermemişler. Tabii o yıllarda bizde henüz gemileri fareden arındırmak için gelişmiş bir teknoloji olmadığından gemilerimizde fareler maşallah kuzu gibi olurlar ve çok rahat bir şekilde dolaşırlardı. Bazen kamaralarda borda kaplamaları arasında o kadar çok gürültü yaparlardı ki geceleri uyumak mümkün olmazdı. Gemi tersaneye girince bu kaplamalar açılarak itlaf edilirlerse de ve gemide kükürtle fare öldürme işlemi yapılırsa da gene de tam anlamıyla gemiler farelerden temizlenemezdi

Bakır gemisi Amerika seferlerini yaparken o bir devlet gemisiydi. Bacasında çift çapa vardı. Halbuki o ilk Türk Bayrağı'nı 1938'de çektiği zaman sahibi Deniz Bank-Eti Bank olan bir özel sektördü. Bakır'dan başka Krom ve Demir adında iki gemisi daha vardı. Devletçilik 1930'lı yıllarda bütün hızıyla devam ederken özel sektöre ait gemiler birer birer devletleştiriliyordu. Örneğin Tarı, Erzurum, Aksu ve Güneysu özel sektörden alınmış devletleştirilmişti. Rivayet olunur ki Karadeniz'de yapılan yolcu taşımasında özel sektör arasında o kadar çok rekabet meydana gelmiş ki gemi sahipleri yolcuları bedava taşıdıkları gibi her yolcuya günde bir kez bedava ekme de verirlenmiş. Devlet bu yıkıcı rekabeti uygun görmediğinden(!) özel şirketlere ait yolcu gemilerini devletleştirmiş. Yolcu gemilerinin devletleştirilmesinin ardından gene rekabet nedeniyle çok düşen navlunlar özel yük gemilerini zarara soktuğundan onların da devletleştirilmesi uygun görüldüğünde uzun yıllar özel sektör bir daha gemi almayı düşünmemiştir. Kuşkusuz devletleştirme ilk bakışta denizde ticarete bir disiplin getirme olarak düşünüldüyse de deniz ticaret filomuzun gelişmesini önlediği de yadsınamaz. Bu olay rekabetin yıkıcı etkisini ortadan kaldırma olarak görülüyorsa da devletleştirme, rekabetin avantajlarından yararlanma gibi büyük bir ticari olguyu yok etmiş ve bunu sonucu olarak da bir sürü tembelhane olan devlet işletmelerini yaratmıştır. Bu konuya ilerde birçok kez gene değineceğim. Çünkü hâlâ denizde devlet çiftlikleri bütün hızıyla devam etmektedir.



## BÖLÜM-8

### DÜZENLİ SEFERLER

1948 yılında devlet tarafından İstanbul ana liman olmak üzere aşağıdaki seferler yapıyordu. Ancak seferleri anlatmadan önce ülkemizin en büyük limanı olan İstanbul Limanı'nın o günlerini anlatsam iyi olacak. Aslında aşağıda anlattığım seferlerin başlama yerleri olarak bugünkü İstanbul Limanı ile 1948 tarihinde olan İstanbul Limanı arasında fazla bir fark yoktur. Şimdiki Galata, Tophane rıhtımları aynıdır. Salıpazarı rıhtımı yanılmıyorsa 1958 tarihinde yapılmıştır. Eski Salıpazarı rıhtımı çok haraptı ve neredeyse denizle birdi ama üzerinde binalar tarihi olduğundan yıkılarak antrepolar yapılmasına üzülmemek mümkün değildir. Sirkeci rıhtımında ise günümüzde şehir hatları iskelelerinin ek olarak yapılmasından başka bir değişiklik yoktur. Sadece rıhtım üzerinde bulunan binalar yıkılarak meydan genişletilmiştir.

Galata, Tophane rıhtımlarından Karadeniz'e, İzmir'e, Marmara limanlarına ve yabancı limanlara kalkan yolcu gemileri hareket ederlerdi. Salıpazarı rıhtımından ise örneğin Ayvalık'a, Şarköy'e, Kara Biga'ya kalkan küçük gemiler hareket ederlerdi. Sirkeci rıhtımından ise kıçtankara bağlanan gemiler İskenderun seferini yapan gemiler kalktığı gibi şilepler de kıçtankara bağlanarak işlerini görürlerdi. Kıçtankara yapan gemilere yolcular varka denilen kayıklara binerek girer çıkarlardı. Burada kayıkçılık yapanlar genellikle aynı köyden olurlardı. Aralarında çıkan bazı kavgalar bazen çok kanlı biterdi. Kayıkçı kavgası bu oluyordu.

Karadeniz'e kalkan gemilerin kalkışları ve sefer dönüşü rıhtım bayram yerine dönerdi. Yolcuları yol etmek ya da gelenleri karşılamak ve hatta seyir olsun diye bir sürü insan rıhtımları doldururlardı. Belki de o tarihte yolculuğa çıkma yeri olarak ya da İstanbul'a girmek yeri olarak en büyük seyir yeriydi bu rıhtımlar. Birbirinden ayrılanlar gemi rıhtımdan ayrıldıktan sonra el ya da mendil sallamaya devam ederler, karşılamaya gelenler ise güverteye dolmuş olan yakınlarını gemi yanaşmaya çalışırken tanımaya çalışırlardı. Tanıyanlar birbirlerini görünce tanıdığını anlatmak için el kol hareketleri yaparlar, bağırıp çağırırlardı.

Yabancı, yani dış seferlere çıkan ve gelen gemiler Yolcu Salonu önündeki Galata 3

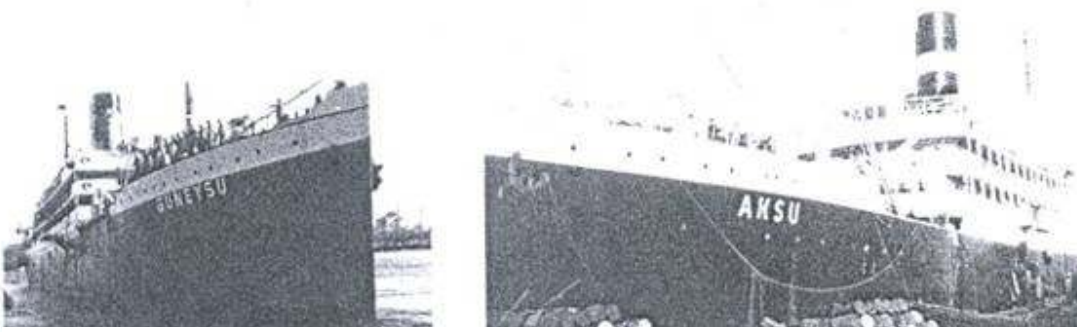
numara denilen rıhtıma yanaşırlar ve buradan hareket ederlerdi. Fransız, İtalyan ve Yuma yolcu gemileri bu rıhtıma yanaşırlardı. Buranın yolcusu çok değişik olurdu. Son moda giysiler içinde bayanlar adeta defile yaparlardı. Beyler tüccarlar, diplomatlar ya da çok üst düzey bürokratlar oluşturduğundan polisi de memuru da çok değişik olup rıhtım ve salonlar tertemiz olurlardı. Yaz ayların İstanbul'a gelen Mısır prenseslerinin geliş ve dönüşlerinde Galata 3 numara bir başka olurdu. Tüm saltanatını kaybetmiş saray erkânı burada boy gösterirlerdi. Aksu ve Güneysu gemilerinin yapmış olduğu bu seferlerde zabitan da seçme olurdu. Seyir emniyeti sağlamak için bazen gemiye çift kaptan(suvari) tayin edilirdi. Bazen yabancı bayraklı o kadar çok yolcu gemisi gelirdi ki biz iç sularda çalışan gemiler yolcumuzu boşaltır boşaltmaz açığa çıkardık. Sabahleyin sefere çıkacağımız halde rıhtımda geceyi geçiremezdik.

İstanbul'a yük boşaltmaya gelen yük gemiler yükleme ve boşaltma işlerini şamandıralara bağlayarak yaparlardı. Şamandıralar Salıpazarı rıhtımı açığında iki sıra halinde demirlendiğinden gemilerin baş ve kıçları bu şamandıralara bağlanırlardı. Gemilerin yüklerini bordalarına gelen şatlara, mavnalara boşaltırlar ya da bunların getirdiği yükleri yüklerlerdi. O tarihlerde İstanbul'a gelen yüklerin hemen hemen tamamı mavnalar, ya da şatlar aracılığı ile yapıldığından yüzlerce mavna ve şat bu iş için kullanılırlardı. Şimdi artık seferleri anlatabilirim.

1--İstanbul'dan Hopa'ya kadar haftada Salı ve Cuma olmak üzere iki sefer yapılırdı. İstanbul'dan saat 10.00 da kalkan gemiler tarifelerine göre Ereğli, Zonguldak, İnebolu, Sinop, Gerze, Samsun, Ünye, Fatsa, Ordu, Tirebolu, Giresun, Görele, Vakfikebir, Trabzon, Of, Sürmene, Rize, Pazar ve Hopa'ya kadar gider gelirdi. Sefer yaklaşık olarak on, on iki gün sürerdi. Hava muhalefeti olursa sefer daha da uzardı. Karadeniz'de o tarihlerde liman yoktu. Tabii liman olarak Sinop mükemmel bir liman olduğu halde arkaya iyi bir kara yolu ile bağlı olmadığı için Samsun yolcuları bile Sinop'a çıkmazlardı. Bazen gemiler karayel fırtınalarına karşı Akçaabat ve Perşembe limanlarında havanın durmasını beklerlerdi. Yolcular fırtına nedeniyle gidecekleri yerlere çıkamazlarsa bazen İstanbul'a geri bile getirilirlerdi. Anlaşılyordu ki o günlerde İstanbul'da yukarıda sayılan limanlara kara yolu ile gitmek mümkün değildi. İşin ilginç olan yanı İstanbul'dan Samsun'a tren yolu olduğu halde gene yük ve yolcu taşımacılığı için vapur tercih edilirdi. Kış aylarında tren yolları da kapandığı için yolcular zorunlu olarak deniz yolculuğunu tercih ediyorlardı. O tarihlerde, Trakya'dan gelecek olan tren kara saplandığından yolcular günlerce Çatalca yakınlarında mahsur kalınca durumu saptamak için giden gazetecilerden Yüksel Kasapbaşı ve Behbut Cevanşir adındaki iki gazeteci arabalarında donarak yaşamlarını yitirmişlerdi.

Bakır'la birlikte bu seferler, Hollanda'dan alınan Karadeniz, Ankara(sonra adı Çorum olmuştur(Resim-17). İzmir, Tarı(Resim-15), Erzurum, Aksu,

Güneysu(Resim-15 ve 34).

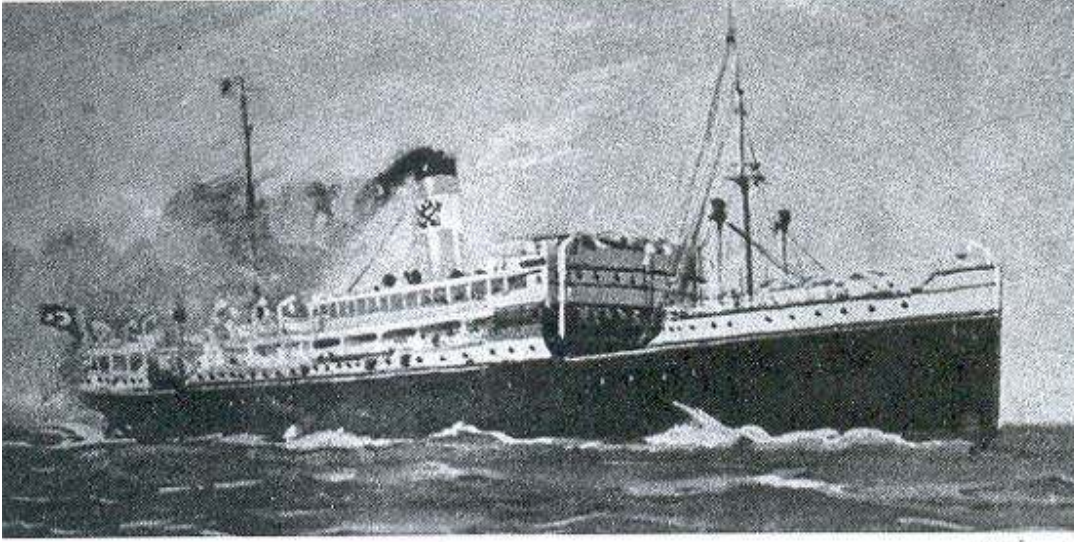


(Bacadaki fors gemilerin henüz devletleştirilmediğini gösteriyor.)



S/S Tarı

**Resim-15**



S/S İzmir

Resim -15

gemileri tarafından yapılırdı (Resim-15, 16, 17). Deyim yerindeyse kışın ambarda, yazın güvertede yapılan yolculuk tam bir rezillikti. Tabii kamara(mevki) yolcuları üç öğün yemeklerini salonda yerken güverte yolcuları limanlarda gelen satıcılardan yiyeceklerini sağlardı. Fiyatı ve kalitesi Allah'a kalmıştı. Fırtınadan limana uğranılmadığı takdirde gemide bulunan kantinden, kantincinin insafına bağlı olarak yolcular karınlarını doyururlardı. Deniz yolu taşımacılığında tek tabanca olan devlet özellikle kış aylarında yolcularını çok ağır şartlar altında taşırdı. Hep zaman zaman düşünmüşümdür. Eğer Sadıkoğulların, Kalkavanların, Yelkencilerin, Taviloğullarının, Sadıkoğullarının v.b gemiler özelleştirilmeseydi yolcuları belki daha ucuz fiyata ve daha iyi koşullar altında taşımak mümkün olamaz mıydı? Düşünmeden yanıtlıyorum. Elbette daha iyi olurdu. Devlet kredi olanaklarını iyi çalıştırıp girişimciye gemi almak için kredi sağlasaydı yolcuları daha iyi koşullar altında taşımak olanağını bulabilirdi. Devlet elimden gemimi alır düşüncesi hâkim olunca girişimciler ellerinde olmadan denize yatırım yapmamışlardır. Sanırım bu konuya ilerde sık sık değinmek zorunda kalacağım.

Karadeniz'e yapmış olduğum seferlerde ambarlarımızı tıka basa tüccar eşyası ile yükledik. Tophane ya da galata rıhtımına yanaşmış olan gemilerin deniz tarafında bordalarına, tüccar eşyası yüklü küçük araçlar yanaşarak yüklerini gemiye yüklerken (Resim-16), diğer taraftan da rıhtım tarafında olan geminin bordasına yaklaşan kamyonlar yüklerini ambarlara yüklerlerdi. Bu konuda elimizde bulunan tek resim Diyarbakırlı Tahsin'in yağlı boya tablosu deniz tarafından yapılan yüklemeleri çok

iyi göstermektedir. Gemiler tabiatıyla Karadeniz limanlarının tümünde yükleme ve boşaltmalarını açıkta demirde yapıyorlardı.



Resim-16

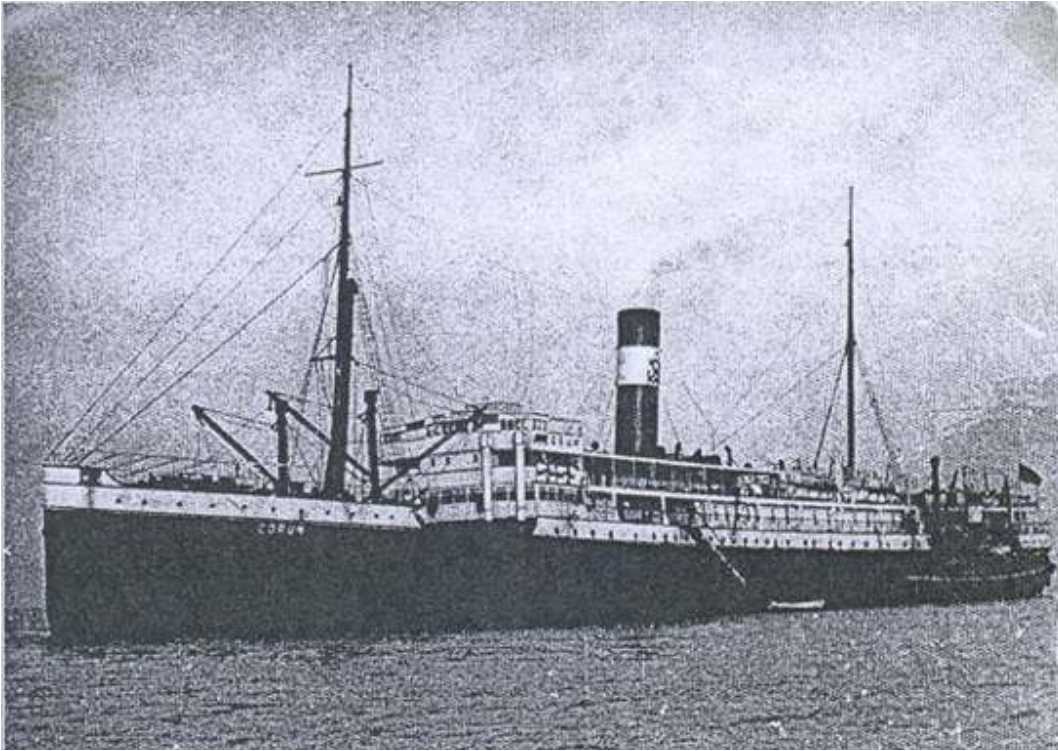
S/S Cumhuriyet (Diyarbakırlı Tahsin Beyin yağlı boya tablosu) (Geminin bordasındaki kayıklar, mavnalar yüklerini gemiye veriyorlar.)

Fındıklar kış ambarlara yüklenirken kokusu fındığı etkilemesin diye tütünler de baş ambarlara yüklenirdi. Rakı kasaları da önemli yükler arasındaydı. Ambarda çalışan işçiler bazen rakı kasalarını sapandan kasten düşürerek, sandıklar sağlam kalırken içindeki rakı şişeleri kırıldığından kasayı köşesinden bir kovaya tutarak bir kova rakı elde ederlerdi. Teslimat sandık adedi üzerinden yapıldığından ve sandık da dağılmadığından teslimat da bir eksiklik söz konusu olmazdı. Rakı yükleyen ambarın işçiler doğrusu çok güzel çalışırlardı!

Dönüş yükümüzün en önemli, hatta çok önemli kısmını bazen canlı hayvan taşımacılığı oluştururdu. İstanbulluların et yemesi gemilerin getireceği koyunlara, ineklere bağlıydı. Hele kış aylarında bundan başka bir yol yoktu. Gemiler özellikle Hopa limanından her seferinde üç, beş bin koyun ve sığır yüklerlerdi. Hava fırtınalı ise, Hopa limanında koyunları yüklemek için gemiler havanın kalmasını beklerlerdi. Tabii yolcular da bunu beklerlerdi. İstanbul'un eti önemliydi. Bir seferinde Bakır gemisi Hopa'dan 10.000 koyun yükleyerek rekor kırmıştı. Kaptan dip ambarlara ahşap kat yaptırarak daha fazla koyun taşıma olanağını yaratmıştı. Tabii bu koyunların bazıları havasızlıktan yaşamlarını yitirirlerdi. Yazın güvertede hayvanlarla yolcular koyun koyuna seyahat ederlerdi. Hiç kimse bu yolcuların hali ne olacak diye düşünmez, hayvanları ayrı yolcuları ayrı taşıyalım diye bir çalışma yapmazdı. Bu seyahatler öyle bir iki gün değil bazen, özellikle kış aylarında bir hafta

sürerdi.

Ambarların gladoralarında seyahat eden yolcular ambarlara yüklenen yüklerle yana yana bulunurlardı. Arada dikey aralıklı puntellerden başka bir engel bulunmazdı. Tehlikeli yüklerin yüklenmesinde herhangi bir kural yoktu. Yolcularla bir arada bulunabilirdi. İşte 1949 yılında Tophane rıhtımında yükleme yapan Çorum gemisinin (Resim-17) ambarlarında bulunan oyuncak tabancaların mantar fişekleri ateş alıp yangın çıkınca ambarın gladorasında( ambar içinde kat) bulunan yanılmıyorsam seksen kişi hayatını kaybetmişti.



Resim-17  
S/S Çorum

Karadeniz seferlerinde en önemli olayların başında kuşkusuz zabıta olayları gelirdi. Yolcu çok, yer sınırlı olduğundan genellikle yer kavgası çıkardı. Rıhtımda yolcu alınmaya başladığında herkes güvertede ya da ambarda iyi bir yer tutmaya çalışır ve tuttuğu yeri de çarşafarla çevirirdi Çok yer tutun, babanın yeri midir diye başlayan kavgalar sonraları yumruklaşmaya, sonra da bıçaklamaya dönüşürdü. Bizler de olayı tutanakla tespit eder suçluları liman polisine teslim ederdik. Çarşafı ayrılan yerler tabii ki birbirine bitişik olurdu. Bu bitişiklik gece uyku sersemi ile bazen bozulurdu, eh gemi yalpa ya da baş kış yaptığında yatanlar yerlerini koruyamazlar birbirlerine karışırldardı ki uyanınca kızılca kıyamet kopardı. Deniz üstü iyot da var, uyku sersemliği gibi etkiler de bazen büyük kavgalara neden olurdu ki olan bir olayı

sizlerle paylaşmak istiyorum. Karı koca çarşafli kamaralarında yatarken komşu delikanlı arada sırada çarşafı aralayarak komşu kadını ellemeye başlar. Kadın da kocasının onu sevdiğini zanneder. Su dökmek için tuvalete giden kocanın karısının yanından ayrıldığını görünce, gecenin zifiri karanlığında yalpalayan gemide biraz da deniz tutmuş kadının uykusunun arasında alelacele iş tutarak yerine çekilir. Kocası da tuvaletten döndüğünde iyodun da etkisinden olacak ki yanında yatan karısının güzelliğini bir süre seyrettikten sonra kendisin geminin yalpasına kaptırarak karısı ile sevişmek isteyince karısı uyku sersemi “az evvel ettin ya,” deyince sanki yer yerinden oynamışçasına bağırıp çağrışmalara gemi adamları zor yetişti.”Uy pen mu ettum, çim ettu ? !” naraları ile birlikte havada parlayan bıçak bereket versin yolcular arasında akli başında bulunan yaşlı bir bey tarafından,”uşağım rüyasında seni görmüştür da,”diyerek yatıştırılmasaydı ne yapardık bilmiyorum.

Gemilerde çapkınlık olayları, havasından mı yoksa suyundan mı bilinmez, hep devam eder. Gene böyle bir Karadeniz seferinde geminin bir gözü kör hemşiresi için büfeci ile posta memurunun tabancılı bıçaklı birbirlerine saldırmalarını asla unutamıyorum. Kadın hem yaşlı hem de gerçekten bir gözü kördü. Demek ki böyle işlerde kadınların bir gözü bile yeterli oluyormuş. Sonradan çocuklarıyla gemiye gelen rakiplerin eşlerini görünce ağzım bir karış açık kaldı. Cici cici çocukların gerçekten güzel annelerini görünce erkek milletinin deniz üstünde azmalarını, çelik bir geminin içinde bedenlerinde biriken statik elektrikten mi yoksa iyot ya da deniz havasını oluşturan çeşitli afrodizyakların (!) insanlar üzerinde oluşturduğu etkilerden mi meydana geldiğini bir türlü anlayamadım.

Sınıf arkadaşım Mustafa Sivri ile Bakır gemisine güverte zabitleri (ticaret gemilerinde subay sözcüğü kullanılmamaktadır ) olarak atanınca sanki dünyalar bizim olmuştu. Gerçi Mustafa'nın İstanbul'da evi varsa da, benim öyle işsiz güçsüz, parasız pulsuz İstanbul'da kalacak yerim olmadığından her şeyden önce başımı sokacak bir yerim ve aybaşında 136 lira da olsa bir maaşım olacağı düşüncesi beni bir hayli rahatlatmıştı. 136 lira (25 lira asli maaş diye bir şeyler vardı o zamanlar) deyince bunun çok küçük(!) bir rakam olduğunu düşünmeyin. Beyoğlu, Pasajda 2,5 liraya bir duble rakı ve beş çeşit meze verildiğine göre 136 lira iyi paraydı. Zaten bu 136 lira altı ay içindi. Altı ay sonra maaşımız 156 (30 lira asli maaş) lira olacaktı. Devlette memuriyete böyle başlanıyordu. O zaman bir dolar yanılmıyorsam 1,25 TL olduğunu kabul edersek maaşımız dolar olarak yaklaşık olarak 100 ve sonra da 125 dolar gibi bir şeydi. Ancak şehirde oturulacak ev olarak iki oda bir mutfakın kirası ise 75 lira olduğuna göre bir ailemiz olsa nasıl geçinebileceğimizi varın siz hesaplayın. Demek ki devlet baba öyle mezun olur olmaz evlenmek yok diyordu.

İkinci kaptan ve üçüncü kaptan gemideki görevlerimizi anlatınca Mustafa ve ben gece gündüz gıkımız çıkmadan Tophane'de yükleme yapan geminin yüklemesinin iyi yapılması için uyku uyumadan, gece, gündüz dinlenmeden çalışıyorduk. Mesai,

çalışma saati diye bir kavram yoktu. Ayakta durabildiğin ya da dayanabildiğin kadar çalışmak zorunluluğu vardı. Ayrıca bir ticaret gemisinde ne yapılır, ne gibi işlemler vardır diye de bir ders ya da uygulama yapılmadığından mesleğimizin bu ilk günlerinde gemideki çalışmalarımızı bilinçli ya da bilerek yaptığımızı söylemek de mümkün değildir. Örneğin yukarıda da belirttiğim gibi okulda ya da gemide kimse yükleme ordinosunun(mate's receipt) ne kadar önemli bir belge olduğunu bize söylenmemişti. Yükleme ordinosuna göre konşimento düzenlendiğini ve konşimentonun kambiyo evrakı yani para olduğunu söylemediklerinden, biz hasarlı, ayıplı, kusurlu yükleri de gemiye hasarsız, ayıpsız kusursuz yüklemişiz gibi yükleme ordinosuna imza ve mührü bastığımızdan konşimentoların temiz olarak düzenlenmesi sonucu başımız bir hayli ağrıdıydı. Bereket versin yükleyici komisyoncuları bizim acemi çaylaklığımızdan uğradığımız zarar ziyanı işletmeye bir mektup vererek karşıladıklarından maaşımızdan kesilen cezaların iadesi mümkün oluyordu. Komisyoncularla yüzgöz olmayı bu vesile ile öğrenmiş olduk. Adamlar bizi tazminat ödemekten kurtardıkları havasına girdiklerinden yüklemelerini istedikleri gibi yapıyorlardı.

Bakır gemisinin Suvarisi( ticaret gemilerinde gemi kaptanına Suvari denilir. İngilizler de Master der) bizim ticaret gemilerinde sorumlu olarak vardiya tutamayacağımızı düşünerek bize tek başımıza vardiya tutma izni vermediğinden ben üçüncü kaptanla, Mustafa da ikinci kaptanla birlikte vardiya tutmaya başladık. Mustafa'yı bilmem ama böyle vardiya tutma işine çok bozulmuştum ama elden bir şey gelmiyordu. Şimdi lise mezunlarına bile vardiya veriliyor. O zamanlar işler biraz fazla mı abartılıyordu acaba? Kuşkusuz her zaman kaptanın yaptığı doğrudur.

Bakır gemisinde seyir aleti olarak mıknatısı pusla, radyo kerteriz aleti ve kıçtan atılan bir paraktesi vardı. Radyo kerteriz aleti sahilde bulunan ve radyo yayınları yapan bir vericiyi kerteriz ederek mevki koyduğundan sahilde bu yayınları yapan bir istasyonun bulunması gerekiyordu. Karadeniz'de bir tek boğaz ağzında radyofar adıyla bulunan bu istasyon hep arızalı olduğundan seyir tam anlamıyla deneyime dayanıyordu. Ben şahsen, gemi kurtarmada çalıştığım zamanlar, boğaz ağzında kurtarma yaparken bile bu radyofar istasyonundan bir kez bile kerteriz alma bahtiyarlığına erişemedim. Nedeni çok basitti. O kuruluşun başında bulunanlar bu istasyonun ne kadar değerli olduğunu bilmeyen, bu işten anlamayan kişilerdi. Bu nedenle yıllarca Boğaz'a fırtınalı ve sisli havalarda girmeye çalışanlar bu istasyonun yayınlarından mahrum kalmışlar ama yararlandıkları varsayılarak ücretini ödemişlerdir. Kıçtan el ile atılan parakete uzun seyirlerde yararlı olurken Karadeniz'de limanlar birbirine yakın olduklarından bu tür paraketeden sağlıklı sonuç alınmadığından atılmıyordu. Bu nedenle bizim kaptanlar özellikle seyirlerini deneyimlerine göre yapıyorlardı. Örneğin kaptan denize bakarak renginden gemisinin Kızılırmak mı yoksa Yeşil Irmak mı ağzında olduğunu anlayabiliyordu. Derinlikler el iskandili ile saptanıyordu. Sahilde görülen bir ağaçtan, taştan,



kayadan, evden hangi limanın ya da burnun açığında olduğunu kaptan saptayabiliyordu. Hatta bazı kaptanların havayı, denizi kokladıklarını, gemi düdüğünü çalarak sahilden gelecek yankılara göre geminin nerede olduğunu bulabildiğini mesleğimin ilk günlerinde gördüğümü anımsıyorum. Bazen sisli havalarda gemi hangi limana yaklaşacaksa orali olan gemi adamları baş üstüne çıkarılarak sis sıyrıldığında sahilde görülecek ev, ağaç, tepe, cami vb. görüntülerden geminin nerede olduğu saptanırdı. Rivayet olunur ki geminin birisi sis içinde Görele'ye yaklaşırken geminin kaptanı gemide bulunan bütün Görelelileri ( o tarihlerde kömür yakan gemilerin hemen hemen tüm ateşçileri ve kömürcüleri Görelelilerden oluşmaktaydı) baş üstüne çıkarmış gözcülük yaptırırken adamlardan birisi bağırır. "Oy Suvari Bey bizim evin önüne geldik Görele iskele tarafta." Bir hikâye de şöyle: Gemiler limanda demirleyecek yerlerini, o tarihlerde sahilden bulunan ağaçlardan, binalardan el terazi göz kantar aldıkları kerterizlerle saptarlar ve ona göre demirlerlerdi. Gene böyle demir yerine yaklaşırken geminin kaptanı geminin provasını sahilde bulunan asırlık bir ağaçtan saptamayı istediğinde aksilik bu ya ağaç kesildiğinden kaptan pruva kerterizini tahminen saptadıktan sonra borda kerterizini de daha önce kerteriz aldığı bina da yıkılmış olduğundan, el iskandili ile demir yerine vararak demirlemiş. Tabii bunlar birer hikâye ama bir gerçek payı da olduğu yadsınamaz. Kayıkçılar, motorcular, çaparcılar o tarihlerde sahile, iskeleye çok yakın demirleyen kaptanları çok severlerdi. Uzak demirleyenleri ise hiç sevmeslerdi. Yakın demirleyen Nezihi Arda'yı alkışlayıp işe hemen başlarlarken uzak demirleyenleri protesto etmek amacıyla geminin yanına gelmezler, kaptanı yakın demirlemeye zorlamak için "git bari Rusya'ya demirle ," diye bağırırlardı.

Hava durumunu kaptanlar barometre ve termometreye baktıktan sonra göğ, denize, martıların hareketlerine ve eskilerden duyduklarına, onların yaptığı fırtına istidlallerini (tahminlerini) dikkate alarak yaparlardı. Bulutların rengine, şekline, uçtukları yönler bakarak bir fırtınalar cehennemi olan Karadeniz'de havanın nasıl olacağını tahmin etmeye çalışarak seyirde ya da limanlarda nasıl hareket edeceğini bu verilere göre saptarlardı. Gemide hemen hemen her hareketin kaynağını, başlangıç noktasını deneyimler oluşturuyordu. Bunlar da biz de yoktu. Bu nedenle kaptan olunca Bakır'ın Suvarisi rahmetli Nezihi Kaptan'ın ne kadar haklı olduğunu anladım. Bu arada şunu belirtmek isterim ki Karadeniz'e çalışan gemilere o tarihlerde neden derhal radar, elektronik iskandil gibi modern cihazların takılmadığını anlamış değilim. Hele bir de telsiz rezilliğimiz vardı ki insanın kanını donduruyordu. Yalnız Karadeniz'de değil diğer denizlerimizde çalışan gemilerimiz İstanbul'dan biraz uzaklaşınca İstanbul ile haberleşemezlerdi. Hele Atlantik'te seyrederken İstanbul'la haberleşmek hemen hemen olanaksızlaşırdı. Mesajımızı Pire'ye verir o İstanbul'a aktarırdı. Ne rezillik değil mi? Bunlar, o günlerde denizciliğimiz kimlerin elinde olduğunu çok güzel göstermektedir.

Tabii ki ikinci ya da üçüncü kaptanla birlikte vardiya tutmamız uzun sürmedi.

Amerikan yardımından verilen gemiler yavaş yavaş gelmeye başlayınca adam sıkıntısı baş gösterdiğinden başka gemilere atanmalar yapılmaya başlandı. Sıkıntı bazen öyle durumlara ulaştı ki, seferden gelenler bile evine gitmeden yeni bir sefere gönderildikleri oluyordu. Bir de mezun olunca bize iş vermeyen şu işletmenin başında olanları düşünün. İşletme müdürümüzün torpille kamarotluktan geldiği söyleniyordu. Amerika'dan akın akın Türk gemileri yola çıkıyor, armatörlerimiz aldıkları gemileri yola çıkarmak için Deniz Yollarının vermiş olduğu maaşın dört katını veriyor, kumanya serbest diyorlardı. Allah rahmet eylesin Haşim Mardin Bey ayrıca günde bir paket Chesterfield sigarası da gemiden diyerek adam toplarken Devlet Deniz Yolları yeni mezunları bakan emriyle almıştı. E, o zamanlar Devletin çiftliğinde işler böyle yürütülüyordu. Osmanlı alışkanlıkları henüz giderilememişti. Hamili kart yakınımdır ya da seçim kazanamayanların nadasa çekildiği yerler olan devletin çiftliklerinde, işten anlamayan, işleri bilmeyen eş dost akrabalarla kadrolar böyle dolduruluyordu ne yazık ki !? Daha doğrusu çalışmadan para alıyorlar, denizlerde fırtınalarla boğuşan denizcilerin sırtlarına binmiş maymunlar, asalaklar olarak rollerini oynamaya devam ediyorlardı.

Yukarda hep Bakır gemisinden bahsetmemin nedeni sadece onun ilk göz ağrım olmasından kaynaklanmamaktadır. 1946 ve 47' li yıllarında Bakır gemisinin yapmış olduğu Amerika seferlerinde, Amerikan yardımından verilen gemilerin personelinin Amerika'ya taşınmasında, o tarihlerde Bakır gibi gemilerde bulunan seyir aletlerinin ıkkelliğini, ve Atlantik Okyanusu'nun acımasızlığı karşısında Bakır gemisinin seferlerini salimen gerçekleştirdiğini düşünecek olursak bence bu Amerika seferleri çok büyük bir başarı olarak görülmelidir. Gene toplumumuz için çok önemli bir olay olan Yüksek Denizcilik Okulu Mezunları Cemiyeti'nin kurulması için Amerika yolunda mezunlarımız, Bakır gemisi yol alırken tüzüğünü hazırlamışlar ve gerekli olan parayı yolda toplamışlardır. Tüm bu çalışmaların başında olan Kaptan Namık Assena ben gemiye katıldığım zaman Bakır gemisinde 3. Kaptan olarak görev yapmaktaydı. Bir gün beni bir kenara çekerek,

“-Refik seninle bir konuyu konuşmak istiyorum,” deyince,

“-Buyur abi ,” dedim. Namık ağabey biraz düşündükten sonra,

“-Bak,” dedi.”Biz bazı arkadaşlar, yani Yüksek Denizcilik Okulu Mezunları bir cemiyet kurmak istiyoruz, istiyoruz da lazım olan yedinci kişiyi hâlâ bulamadık. Yani şu anda tüzüğümüz hazır, ama altı kişiyiz, yedi kişi olması gerekiyor, sen olur musun?” Hemen cevapladım:

“-Emrin olur abi, derhal beni yedinci kişi olarak yazın,” dedim. Ama Namık ağabey hemen cevap vermedi, memnun olduğunu söylemedi. Düşünceli görünüyordu.

“-Bak,” dedi Namık ağabey.”Bu cemiyet işleri biraz netameli işlerdir. Evvelki yıl

Türk Ticaret Kaptan ve Makinistleri Cemiyeti üyeleri idare tarafından tehdit edilerek ya cemiyet kapanır ya da işinize son verilir denildiğinden cemiyet mecburi olarak kapanmıştır. Aynı tehlike bizim için de vardır. Yani işini kaybetmek zorunda kalabilirsin. İş aslanın ağzında, istersen bize katılmayabilirsin.”

“-Boş ver abi,” dedim. “Sizlerin bunca yıl hizmetiniz, kıdeminiz var, hepiniz ev bark, çoluk çocuk sahibisiniz, siz bu koşullar altında kendinizi ve ailelerinizi toplumumuz için tehlikeye atıyorsunuz da, ben daha dün mezun oldum, korkacak bir şeyim yok. Armatörler gemi alıyor, aldığım maaşın üç, dört katını veriyorlar. Abi, derneğin kuruluşu ile ilgili yapılacak iş var mı siz bana onu söyleyin,” dedim. Sarıldı kucakladı beni, ”yapılacak çok iş var Refik, şu yönetmeliği yeniden yazacağız, bak gene söylüyorum işini kaybedebilirsin, benden söylemesi.” derken endişeli görünüyordu.

“-Neler daktilo edilecekti, verin bu gece sabaha kadar bitireyim,”

Ne şanslı adammışım ki Namık ağabeyin çalıştığı gemiye atanarak derneğimizin kurucu üyesi olarak büyük bir şerefe nail oldum. Düşünebiliyor musunuz ki sayın okurlarım Namık ağabey ve diğer kurucular işlerini ve ailelerini tehlikeye atarak, işlerinden atılmayı, işsiz kalmayı göze alarak derneğimizi kurmuşlardır. Bence onlar birer kahramandırlar. Ayrıca Namık ağabey kurucu başkan olarak, derneğimizin bugünlere gelebilmesi için derneğimizle sürekli olarak ilgilenmesi ve merhum Cemil Arıksan Beyin uzun yıllar derneğimizde büyük özveriyle çalışmasının yanında dernek lokalinin alınmasında yapmış olduğu katkılar nedeniyle onların kalbimizde olan yerlerine ve değerlerine ayrı bir anlam katmaktadır.



Kaptan Cemil Arıksan



Kapt. Namık Assena

### Resim-18

Sayın Kaptan Cemil Arıksan Yüksek Denizcilik Okulu Mezunlar Derneği kurulduktan sonra uzun yıllar dernekte büyük bir özveriyle çalışmıştır.

Sayın Kaptan Namık Assena 1 no'lu kurucu üye ve kurucu başkan olarak 1949 yılında kurulan Yüksek Denizcilik Okulu Mezunları Derneği'nin kurulması için işini kaybetmeyi bile göze almış olduğundan O mesleğimizin bir kahramanıdır.

İşte ilk göz ağrım olan Bakır gemisinin Türk Deniz Ticaret tarihinde olan değerli yerini anlatırken onunla ilk Karadeniz limanlarını, halkını, kültürünü, ekonomik durumunu yakından tanıma olanağını buldum. Karadeniz seferlerine son vermeden önce limanları tekrar gözden geçirsek iyi olacaktır. Karadeniz'de o tarihte insan eliyle yapılmış tek liman Zonguldak'tı. Onu da Zonguldak kömürlerini işleten Fransız şirketi yapmış. Zonguldak, Karadeniz seferine başlayan gemilerin uğradığı ilk limandı. Gemi limanın içine girerek rıhtıma yanaşarak yolcu ve yük aldığından Zonguldak ve çevresinde yaşayanlar o tarihte gemilerle gidip gelmeyi tercih ederlerdi. Kış günleri İstanbul'a, Zonguldak'tan kara yolu yok gibiydi. İstanbul'un ve başka illerin elektrik santrallerinin kömür ihtiyacı gemilerle sağlanırdı.

Birinci Dünya Savaşı'nda İstanbul'un elektriğini sağlayan Silahtar Ağa Elektrik

Santralı'nın kömür ihtiyacını sağlamak için gemiler Zonguldak'tan kömür yüklerini aldıktan sonra İstanbul'a hareket etmişlerse de seyir esnasında Rus savaş gemileri tarafından batırıldıklarından İstanbul elektriksiz kaldığı gibi şehir hatları gemilerine de kömür sağlanamadığından çalışmamışlardır.

İstanbul'dan hareket eden gemilerin ikinci uğradığı liman İnebolu'ydu. İnebolu'da o tarihlerde küçük araçların bile barınabileceği bir limanı olmadığından büyük gemiler yolcu, yük boşaltma ve yüklemelerini açıkta demirleyerek yaparlardı. İnebolu ve denizcilerinin Kurtuluş Savaşı tarihimizde olan yerleri başkadır. Denizle olan mücadelelerini gören bir kişi olarak diyebilirim ki İnebolular o tarihlerde denizi yenerek fırtınalı havalarda bile demirli olan gemilerden yüklerini ve yolcularını alabilmişler ya da yüklemişlerdir. Güverte yolcularının yiyecek ve içeceklerini, her türlü hava koşulları altında bile, sağlamakta bir eksiklikleri olmamıştır. Karacaoğlan'ın dediği gibi, "tüfek icat oldu mertlik bozuldu," deyimine uygun olarak otobüs ve uçak rekabetine dayanamayan gemilerle yolcu taşımacılığı ortadan kalkınca bizim ünlü çalışkan ve dürüst İneboluların bu piyasayı bırakarak gene bir yerlerde becerilerini göstermeye devam ettiklerine inanıyorum.

İnebolu'dan sonra bazı gemilerin Ayancık'a uğradıklarını anımsıyorsam da bu uğramalar her zaman devam etmezdi. Bütün Karadeniz seferlerinin en değişmez uğrak limanı Sinop'tu. Hemen hemen bütün rüzgârlara kapalı olan Sinop limanı fırtınadan kaçan gemilerin de barınma limanıydı. Ne yazıktır ki Karadeniz'in bu balık kaynayan, en güzel ve güvenli limanı Anadolu'ya iyi bir kara yolu bağlanmadığı için gelişmemiştir. Rivayet olunur ki Mustafa Kemal Paşa 1919 da bizleri kurtarmak için Anadolu'ya geçmeyi önceden Sinop'a çıkarak gerçekleştirmeyi düşünmüşse de Bandırma vapuru Sinop'a varınca Sinoplular buradan Anadolu'ya geçmek için yol olmadığını söylediklerinden Mustafa Kemal Paşa'nın çıkış limanı Samsun olarak değiştirilmiştir. Bu yazının yazıldığı 2008 yılında Sinop'u Anadolu'ya bağlamak için yol çalışmaları hala devam etmekteydi. Eminim ki yollar tamamlanınca Rusya'ya en yakın ilimiz olan Sinop, Rusya ile Türkiye arasında çok önemli bir deniz ulaşım yolu olacaktır. Ayrıca şuna da inanıyorum ki Sinop çok yakında, tertemiz deniziyle global ısınma karşısında, hâlâ püfür püfür esen bir yazlık olarak yerini alacağından iç turizmde insanlarımızın yazları Bodrum, Antalya yerine, yazın bile balığı bol olan Sinop'a gitmeyi tercih edeceklerine inanıyorum.

Hiç kuşku yok ki doğasının vermiş olduğu avantajla Anadolu'ya hem demir yolu ve hem de kara yolu ile bağlanmış olan Samsun Limanı Karadeniz limanları içinde en önde gelenlerdendir. Ne yazıktır ki bu ilimiz de bizim denizde çalışma tarihimiz olan 1948 yılında korumasız bir liman olduğundan limana gelen gemiler, liman bir hayli sığ olduğundan, çok açıkta demirleyerek sahilden gelen motorlara yük ve yolcular verilip alınırdı. Bu çalışmalar sırasında biz dördüncü kaptanlar borda

iskelenin alt tavaında görevli bulunarak motorlara yolcuları dalgaların yükselmesini kollayarak alıp verirdik. Tabii fırtınalar hep kış aylarında olduğundan yolcuları bu alıp verme sırasında bazen yükselen dalgalar belimize kadar yükseldiğinden belimize kadar ıslanırdık. Bundan bir şikâyetimiz olmazdı. Gemiden atılma ve özel sektörün verdiği güvensizlik korkusu bütün benliğimizi sardığından bunun lafı bile edilmezdi

Samsun limanında yolcular gemiye gideceklerse sahilde bulunan iskelelerden motorlara bindirilir, gemiden Samsun'a çıkacaksa gene bu iskelelere yanaşan motorlardan sahile çıkarlardı. Samsun limanı sıklık olduğundan, özellikle fırtınalı havalarda sahile ulaşan dalgalar çatlayarak kalaş (dalgaların sahilde çatlaması, bozulması, surf) denizler meydana geldiğinden ve iskeleler de bu kalaş denizlerin içinde olduğundan bazen yolcu taşıyan motorlar parçalanmış dalgaların oluşturduğu karışıklıkta alabora olarak yolcuların boğulmalarına neden olurdu. Çok fırtınalı havalarda bu iskeleler çalışmadığından ve yolcu alıp vermek mümkün olmadığından gemilerdeki yolcular Hopa'ya doğru yollarına devam ederlerdi. Rivayet olunur ki bir seferinde Samsun yolcuları fırtına nedeniyle Samsun'a çıkamadıklarından zorunlu olarak İstanbul'a dönmüşlerdir. İnsanın aklına ister istemez Samsun'a çıkamayan yolcular doğal bir liman olan Sinop'a neden çıkmamışlar sorusu geliyor. Çünkü yolcular o tarihlerde, kış aylarında, Sinop'tan Samsun'a ulaşım olmadığından Sinop'a çıkamamışlardır cevabı tabii ki hepimizi üzüyor ister istemez.

Samsun, Ordu, Giresun, Trabzon gibi limanında demirleyen gemilere yükler aşağıda resmini verdiğim çaparlar aracılığı ile yapılırdı (Resim-19). Bunlar beş, on ton yük alabilen, kürekle yürütülen ahşap deniz araçlarıydı. İyi havalarda iskelelerde yükünü yükleyen çaparlar açıkta demirleyerek geminin gelmesini beklerler, hava elverişli ise yüklerini gemiye verirler ya da yüklerini alırlardı.



Resim-19

### Çapar

1948 yılında yalnız Karadeniz limanları değil diğer limanlarımız da hemen hemen aynı durumdaydı. Ülkede yabancı şirketlerin imtiyaz karşılığı yapmış olduğu birkaç limandan başka korunaklı limanımız yoktu. 1950 yılında Demokrat Parti seçimi kazanınca yapmış olduğu kalkınma programını gerçekleştirebilmek (çok rica ediyorum bu satırları, benim bir Demokrat Partili olduğumu düşünerek, onları övmek için böyle yazdığımı sanmayım. Benim bu işlerle bir denizci olmam nedeniyle hiç ilgim olmamıştır) için liman ve yol inşaatına başladı. Daha önce Samsun'a mı yoksa Mersin'e mi liman inşaatına başlanması tartışmaları sürüp giderken Demokratlar iki limanın inşaatına birden başlamasına muhalefet bir radyo konuşmasında: "İnanmayınız bunlar seçim taşlarıdır," sözleri hâlâ kulaklarımda çınlamaktadır. Demokratlar gerçekten de her iki limanın da inşaatını zamanında tamamlayarak ülkemizin çok önemli iki limanını güvence altına almışlardır. Limanların memleket ekonomisinde olan yerinin ne kadar önemli olduğu anlaşılınca, liman inşaatları sonraları da son hızla ilerleyerek diğer limanlarımız, yat ve balıkçı barınaklarımız tamamlanmıştır. Liman inşaatında o kadar ileriye gidilmiştir ki bugün, bazı limanlar ve barınaklar atıl durmaktadırlar. Tıpkı günümüzde atıl duran hava alanları gibi. Ama ben bunları yapanları suçlamıyorum, çünkü devletin işine bazen akıl sır erdirmek mümkün olmuyor.

Samsun'dan sonra Hopa'ya giderken uğranılan Ünye, Fatsa, Ordu, Tirebolu, Giresun, Görele, Akçaabat, Trabzon, Of, Sürmene, Rize ve Hopa'da da durum aynı olup indirilen, bindirilen yolcular aynen Samsun'daki gibi durumlarla karşılaşabiliyorlardı. Yükler yani fındık, çaparlarla(Resim-19) açıkta demirleyen gemilere yüklenir, çaparlara boşaltılan yükler de sahile boşaltılırdı. Tabii hava izin verirse.

Kış yarıyıl tatilinde Trabzon'dan İstanbul'a dönerken memleketim olan Ordu'da birkaç gün kalmak için uğramak istediğimde gemi fırtınadan bizi Ordu yerine Fatsa'ya çıkarınca,"eh ne var bunda dedik, Fatsa ile Ordu arası kaç kilometre ki yürüyerek bile gideriz," diye düşünürken kazın ayağının hiç de öyle olmadığını bizzat yaşayarak gördüm. Fatsa ile Ordu arasındaki yol dağlardan geçiyormuş ve Koç Boynuzu geçidi kardan kapalıymış. Tabii o zamanlarda yolları açmak için kar makineleri olmadığından yol baharda açılmış. Fatsa'dan Ordu'ya gitmek için tek araç gene gemiymiş ama, o da bir hafta sonraymış denilince, Ordu'ya gidecek olan yolcular birleşerek, Fatsa'da bir motor kiralayarak on altı saatte Ordu'ya varabildik. İşte 1946'larda memleket manzaraları.

Rize o günlerde gemilere ve İstanbul gibi büyük kentlere çalışmak için adam ihraç eden bir kentti. Ayrıca tam bir tropik iklime sahip olan Rize başta portakal, mandalina, limon olmak üzere elma, armut gibi meyveleri ihraç eden bol yağmurlu yemyeşil bir kentti. Daha çay deneme faslında idi. Tabii Rize'nin de bir limanı yoktu, gemiler açıkta demirleyerek işlerini görürlerdi. Güverteye yüklenen meyvelerin bazıları İstanbul'a varana kadar bozulurdu. Tabii o yıllarda sigorta gibi teminatlar olmadığından zarar üreticiye ait olurdu.

Rize'ye demirlediğimiz zaman, içinde hanımlar bulunan kayıklar geminin etrafında yedi kez döndüklerinde hanımlar dileklerinin yerine geleceğine inanırlardı. Doğuştan denizci olan Rizelilerin dileklerinin yerine gelmesi için gemiyi seçmeleri doğal karşılanırdı. Bir gün bu manzarayı seyrederken Rizeli bir gemici yanıma yaklaşarak,

“-Nereye bakaysın efendi kaptan,” derken bir yandan da sorunun cevabını bildiğini anlatırcasına yüzüyle, gözleriyle gülerek kayık içinde geminin etrafında dönen kara çarşafli kadınları gösteriyordu. Benden bir cevap beklemeden,

“-Habu karılar ceminin etrafında neye pöyle tönüler pileymisun, bazıları çocukları olsun tiye, bazıları da gısmet çıksın tiye tönüp turular. Kocalar kurpette, haburaya senede pirkaç cün celmekle çocuk olur mi? Kocalar hep kurpette, Rize'de erkek mi kaldı, nereten pulacaklar gocayı.” Çay bu durumu diyebilirim ki hemen hemen tersine çevirmiştir.

Seferin dönüş limanı genellikle Hopa olurdu. Kış aylarında Hopa'dan dönüş



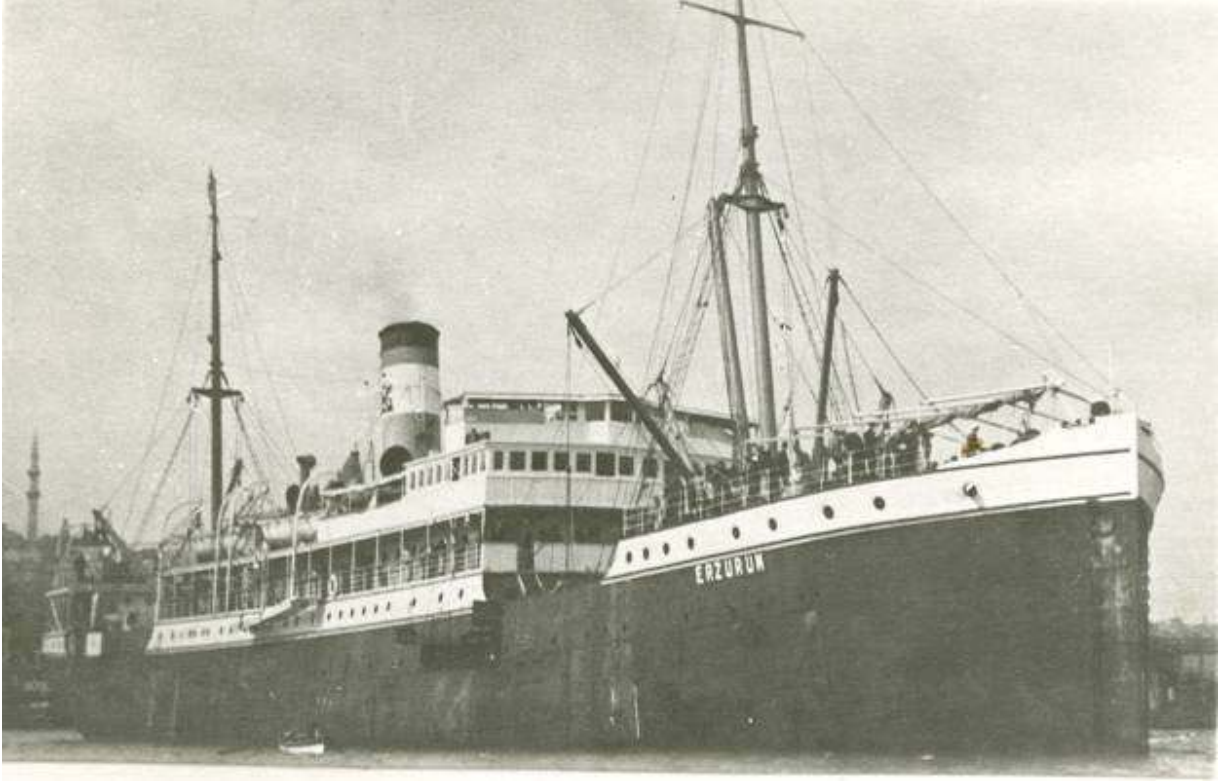
İstanbul'un et ihtiyacına ve canlı etlerin de Hopa'da sahilde bekler olmasına bağlıydı. Yukarıda anlattığım gibi gemilere alabildiği kadar, bacasına kadar, canlı hayvanlar yüklenirdi. Güverte yolcularına yer, canlı hayvanlardan geriye ne kaldıysa onlar da oralara yerleşirlerdi. Sefer sırasında canlı hayvanların başında bulunan çobanlarla makinistler koordineli çalışarak hayvanların suyunu, havalarını ve yiyeceklerini sağlarken onların yanında seyahat eden güverte yolcularının gereksinmelerini kimse düşünmezdi. Dikkat edilirse hemen hemen kamara yolcularından hiç bahsetmedim. Hele birinci sınıf kamara yolcularını seyahatleri tam bir lüks seyahat gibiydi. Gemilerde birinci sınıf kamara yolcularının yemekleri hep olağanüstü olmuştur. İstanbul Hilton açılınca, Ankara gemisinin baş aşçısı Hilton Otelinin baş aşçısı olmuştu. Bazen yolcular o kadar güzel vakit geçirirlerdi ki seyahatin hiç bitmemesini isterlerdi. Hele yaz aylarında mehtap gümüş gibi ışıklarını deniz üzerine serdiğinde, birinci sınıf yolcular güvertede aşk nağmelerini fısıldarken, şiirler yazar, şarkılar söylerlerdi. Zengin yolcular sabahlara kadar lüks salonlarda viskilerini yudumlarırken kumar oynarlardı. Bizim birinci sınıf yolcuların bulunduğu yerlere girmemiz yasaktı. Gemi Karadeniz'in hırçın sularında ilerlerken seyirde vardiya tutar, peş peşe gelen limanlarda yükleme boşaltma işlerine nezaret ederken uyumak ya da dinlenmek için zaman bulamazdık. Bu görevler vatan millet Sakarya edebiyatıyla yıllarca sürdürdükten sonra en sonunda çalışma şartlarına dayanılmadığından, çalışanların her kesiminde olduğu gibi, denizcilerden de yavaş yavaş feryatların yükselmesine neden oluyordu.

1949 yılında kurulan Yüksek Denizcilik Okulu Mezunları Cemiyeti her ne kadar bir sendika değilse de üyelerinden gelen feryatlara kulaklarını tıkayamadığından sendikalarla birlikte yaptığı yoğun çalışmalar sonunda üyelerinin insanca bir yaşama kavuşmasını sağlamak amacıyla 1953 yılında Deniz İş Kanunu'nun(ya da kararname) çıkarılmasını sağladı. Deniliyordu ki günde on saat, haftada yetmiş saat çalıştıktan sonra çalışma yapılırsa fazla mesai ödenecekmiş hikâyesine "hadi canım sende," demiştik. Başlangıçta seyirde hiçbir şey ödenmezken, İstanbul'da, limanda 24 saatlik bir günde tutulan on iki saat nöbete karşı iki saat fazla mesai almamız çıkan kanunun doğru olduğunu bize anlatmaya yetmişti. İşletme seyirde yapılan bir sürü fazla çalışmaya bunlar sizin asli göreviniz diyerek fazla mesai ödemezken ve her şey yavaş yavaş yolunda gitmeye başladı derken son hızla yolundan çıktı. (Bakınız Bölüm 14, sayfa 202 ve sonrası) Sendikaların bastırmasıyla idareciler aman beni yerimden attırmasın, işimden olmayayım, hatta sendikacıları hoş tutarsam terfi bile ederim düşüncesiyle, sendikacıların tüm isteklerini kabul eden idareciler yapılmayan hayali fazla mesai bile ödemeye başladığından iş çıkırından çıktı. Aşağıda bu konuya sık sık değineceğimden eminim.

Karadeniz seferlerini tamamlamadan önce aynı isimleri alan gemiler arasında bir isim karışıklığı olmaması için mezun olduğum tarihten itibaren Karadeniz seferlerinin kaldırılmasına kadar genellikle bu seferlerde çalışan gemileri bir kez

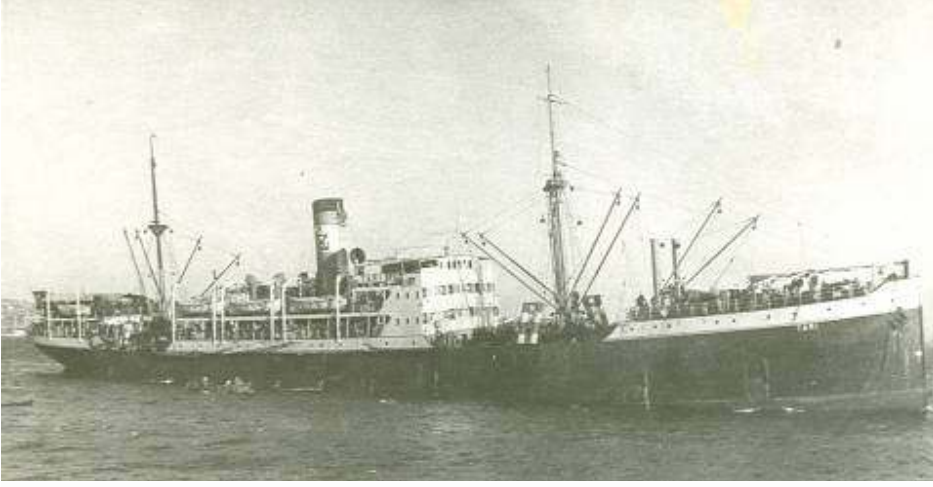
daha belirtmek istiyorum:

1.Grup: 1948 yılında mezun olunca Karadeniz’de çalışan gemiler: S/S Karadeniz(1), S/S Ankara(1)(sonra Çorum) Resim-17, S/S İzmir(1) Resim-17, S/S Ege(1)Resim-20, S/S Tarı Resim-20, S/S Bakır Resim- 14, S/S Erzurum Resim-20, S/S Güneysu, S/S Aksu gemileri. Resim-35.



S/S Erzurum

Resim-20

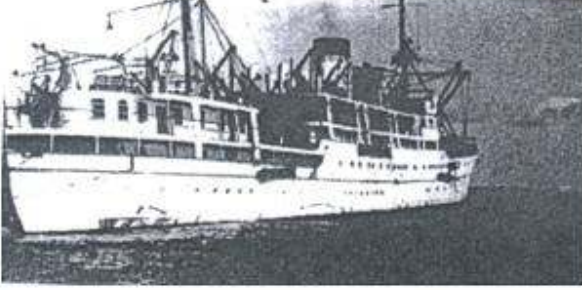


S/S Tarı



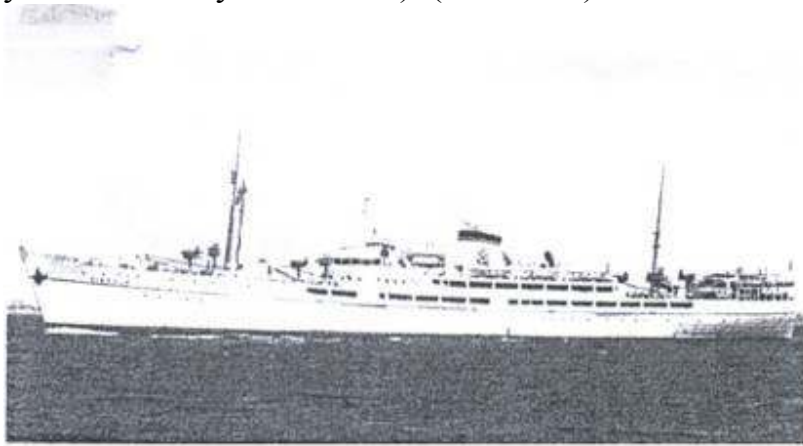
S/S Ege(1)  
Resim-20

2. Grup: 1938 yılında Almanya'da inşa edilen S/S Tırhan, S/S Kadeş, S/S Etrüsk, T/S Sus, T/S Marakaz ve T/S Trak gemileri. (Resim-21)



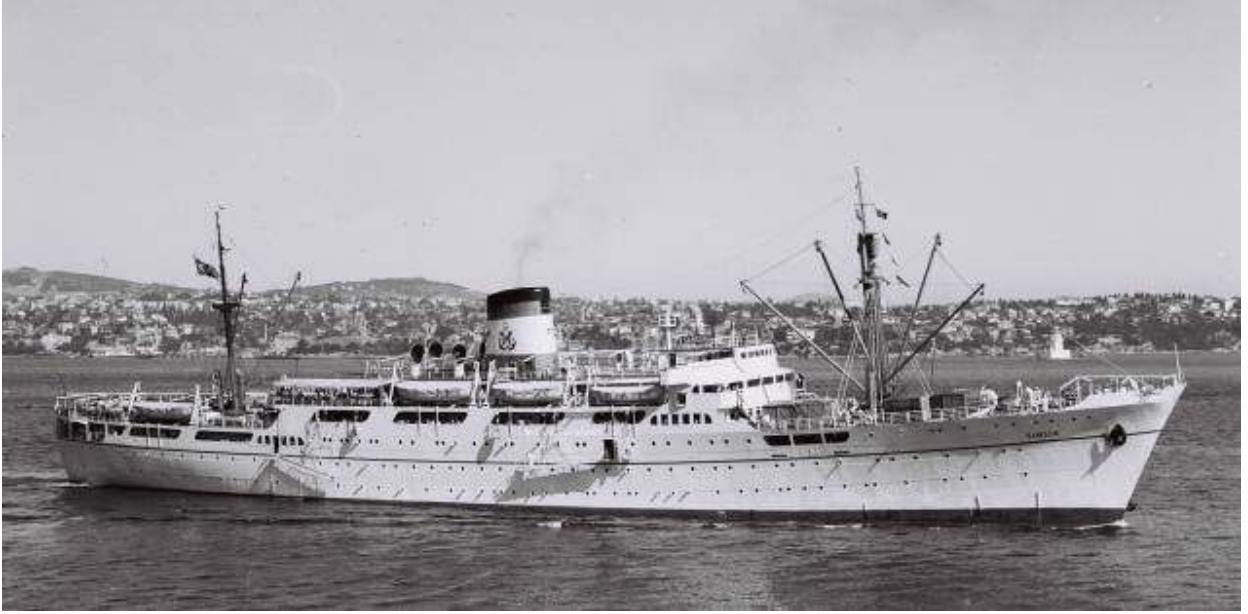
Resim-21 (Yukarıda kardeş gemilerden S/S Tırhan, Kadeş, Etrüsk gemilerinden biri) ve aşağıda T/S Marakaz (T/S Sus kardeş gemi)

3.Grup: M/V Ordu, M/V Giresun, M/V Trabzon, T/S Ankara ve T/S Tarsus yolcu gemileri(1950 yılı Amerikan yardımından). (Resim-22)



M/V Giresun (M/V Ordu, M/V Trabzon kardeş gemiler)  
Resim-22

4.Grup: 1950'lerde İtalya'da inşa edilen: T/S Samsun, T/S İskenderun, T/S Bandırma, T/S Uludağ gemileri ( Resim-23)



T/S Samsun (T/S İskenderun kardeş gemi)



T/S Uludağ (T/S Bandırma kardeş gemi)  
Resim-23

5. Grup: 1952 yılında Hollanda'da inşa edilen: M/V Gemlik ve M/V Ayvalık gemileri (Resim- 24)



M/V Gemlik (M/V Ayvalık Kardeş gemi)

Resim-24

6. Grup: 1955 yılında Almanya'da inşa edilen: M/V Akdeniz, M/V Karadeniz, M/V Ege, M/V Marmara, M/V İzmir gemileri. (Resim-25)



M/S Akdeniz (M/S Karadeniz kardeş gemi)



M/S İzmir (M/S Ege, M/S Marmara kardeş gemiler)

Resim-25

7. Grup: 1983’de Polonya’da inşa edilen: T/S Ankara, T/S Samsun(1985), T/S İskenderun gemileri.

Özellikle güverte yolcuları 3.grup gemiler sefer başlayınca biraz rahatlamışlardır. Bu satırların yazarı olan Ordulu Refik Akdoğan, Ordu gemisinde 3. kaptanken Ordu limanında Ordulu Handan Hanım’la Orduluların huzurunda 26 Aralık 1953 tarihinde evlenmiş olup (Resim- 26) bu satırları yazarken, yani 2009 yılının nisan ayında, 55 yıllık mutlu evliliğini sürdürmektedir.

2-Yukarda anlattığım Karadeniz seferlerinin yanında yapılan Marmara seferlerinin de ülke ekonomisinde çok önemli bir yeri olmuştur. En önemlisi olan İstanbul-Bandırma ve İstanbul-Mudanya seferleri idi. Bandırma’ya Etrüsk, Tırhan, Kadeş(Resim-21), S/S Konya, S/S Anafarta ve S/S Çanakkale (Resim-27) adındaki gemilerle geceleri yapılan bu seferler için gemi her gece saat 22.00’de İstanbul’dan kalkarak sabaha karşı Bandırma’ya varırdı. Yükünü yolcusunu boşaltır ve oradan saat gene saat 22 00’de kalkarak sabaha karşı İstanbul’a varırdı. Bandırmaya varan yolcular trene binerek İzmir’e ya da tren güzergâhında bulunan yerlere giderlerdi. O tarihlerde İzmir’e uçak yoktu ya da çok sık değildi. Geminin dönüş seferinde gemiye önemli derecede canlı hayvan yüklenirdi. Büyük baş ve küçükbaş canlı hayvanlarla birlikte kafesler içinde önemli miktarda kümes hayvanları da Bandırma ve çevresinden İstanbul’a gönderilirdi. Canlı kümes hayvanları tophanede bulunan mezbahalarda hemen kesilerek İstanbulluların tüketimine sunulurdu.



M/S Ordu

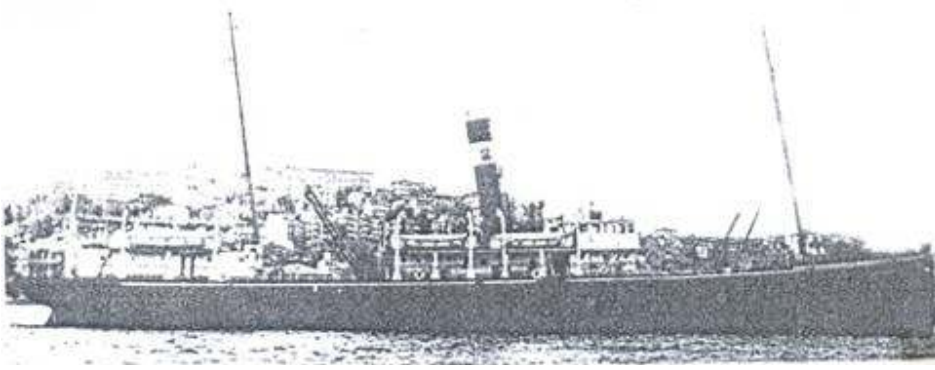


Ordulu Refik Akdoğan Ordulu Handan Hanım'la Ordu gemisinde 26.12.1953'te Ordu limanında Orduluların huzurunda evlenmiştir.



Ordu gemisinin 26.12.1953'te güverte zabitanı: (Soldan sağa) 3. Kaptan Refik Akdoğan, 2. Kaptan Necati Sansa, Süvari M. Ali Dakvar, 4. Kaptan Servet Ketav





Resim-27

### S/S Çanakkale

İkinci bir Bandırma seferi de her pazartesi ve cuma günleri yapılan İstanbul-Bandırma gündüz seferleri idi. Gemi sabahları İstanbul'dan 08 15' de kalkar, Bandırma'ya 12 30' da varırdı. Yolcular İzmir trenine yetişerek akşamleyin İzmir'de olurlardı. Aynı gemi saat 17 00' de İzmir'den trenle gelen yolcuları alarak Bandırma'dan İstanbul'a hareket ederdi. Bu seferler sayesinde İzmir-İstanbul- İzmir yolcuları gün içinde yerlerine ulaşabilmek olanağını elde ederlerdi. Bu seferler Gemlik, Ayvalık (Resim-24), Bandırma, Uludağ(Resim-23) gemileri tarafından yapılırdı.

Marmara'da yapılan İstanbul-Mudanya seferleri de o tarihlerde uçak seferi ve iyi bir yolu olmayan Bursa'yı günü birliğine İstanbul'a bağlıyordu. Sus, Marakaz (Resim 21, 28), ve Ayvalık, Gemlik gemileri( Resim-24) hemen hemen her sabah dokuzda İstanbul'dan hareketle Armutlu'ya uğradıktan sonra öğleyin Mudanya'ya varır ve akşam saat 1700 de Mudanya'dan hareketle, gene Armutlu'ya uğradıktan sonra gece saat yirmi sularında İstanbul'a varırdı. Mudanya'dan yolcular çok güzel bir asfalt yolda araba ile ya da trenle Bursa'ya gider gelirlerdi. Böylece Bursa gibi çok önemli bir kentimiz çok hızlı şekilde İstanbul'a bağlanmış olurdu. Bursa yöresi yaş meyveleri ve Armutlu'nun başta zeytin olmak üzere üzüm gibi en önemli ürünleri gemiler aracılığı ile İstanbul'a taze taze gönderilirdi.

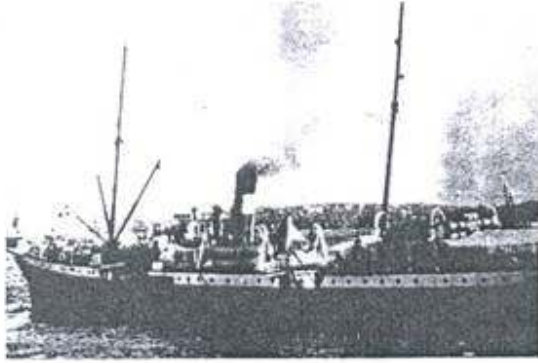


T/S Sus (T/S Marakaz kardeş gemi)

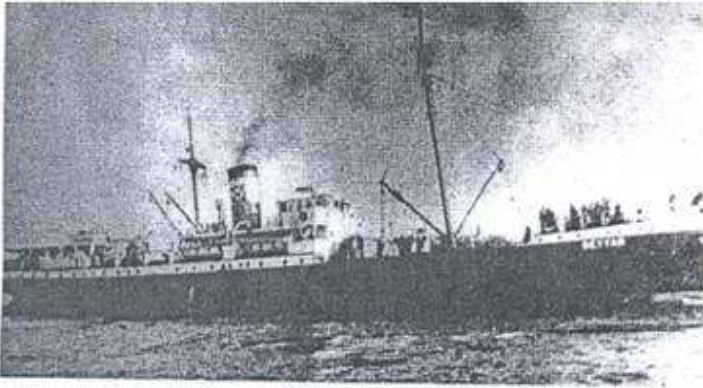
#### Resim-28

3-İstanbul'u Marmara denizinde bulunan Şarköy, Mürefte ve Marmara Adaları'na bağlamak için de seferler yapılırdı. Bu seferler Bursa, Antalya, Mersin, Saadet, Kemal, Seyyar ve Tayyar adındaki küçük gemilerle yapılırdı (Resim-29) Bu gemilerin bazıları Gelibolu ve Çanakkale, Bozca Ada, Gökçe Ada ve Edremit Körfezi'nde bulunan Baba Kale, Behram, Altın Oluk, Küçük Kuyu limanlarına uğradıktan sonra Ayvalık'a gider ve gene oradan dönüşte aynı limanlara uğrayarak İstanbul'a dönerlerdi. Bu seferlerle o çevrenin başta zeytin, zeytinyağı ve sabun ve fiçılarla şarap ürünlerini ve başta üzüm olmak üzere taze yaş meyveleri İstanbul'a, oradan da iç ve dış piyasalara gönderme olanağı elde edilirdi.

Yukarıda gördüğümüz gemilerin personeli gemi İstanbul'a geldiğinde yüklerin boşaltılması, yenilerin yüklenmesi, gemilerin ufak tefek çıkan onarımlarının başında bulunmaları istendiğinden evlerine gitmek ya da biraz dinlenme olanağı bile bulamazlardı. İşin ilginç yanı bu personelden şikayet eden pek çıkmazdı. O zaman ülkenin içinde bulunduğu çalışma koşulları içinde, çalışanların şikâyet etme gibi lüksleri olmuyordu. Şikâyet etme, işten atılma şeklinde sonuçlanabiliyordu.



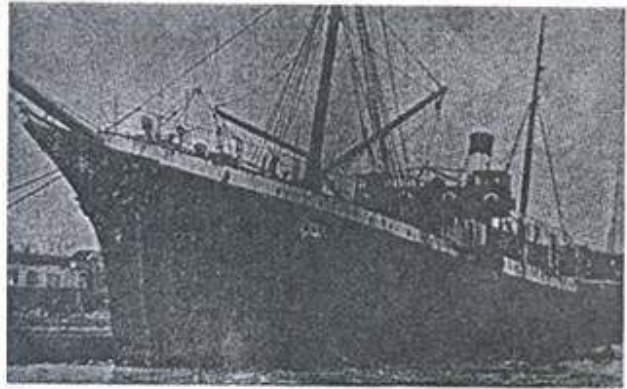
S/S Mersin



S/S Seyyar



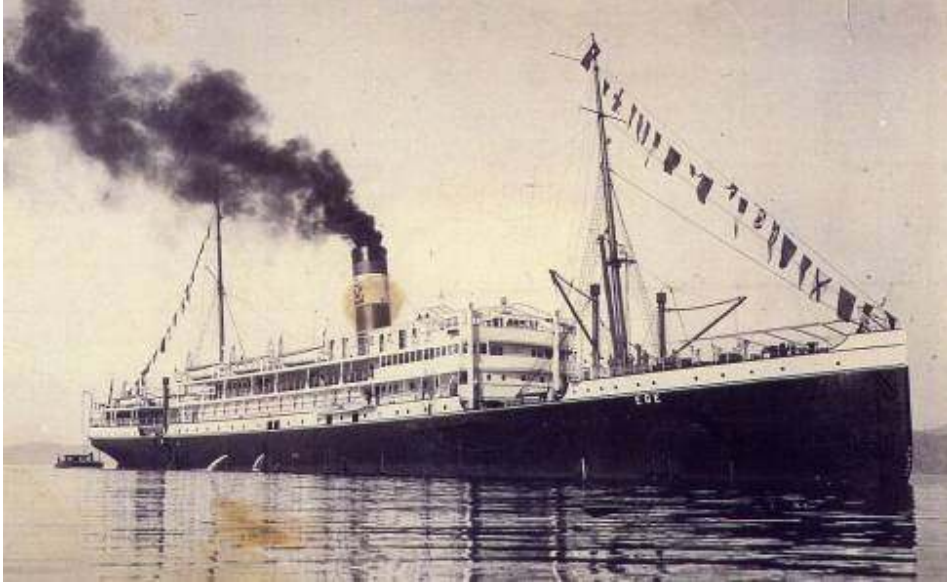
S/S Tayyar



S/S ANTALYA

Resim-29

4-İzmir seferleri işletmenin en kral seferleriydi. Gemiler çok bakımlı ve lüks olurlardı. O tarihlerde başta Ege (1 Resim 30), İzmir 1(Resim-15) gemileri ve sonraları Kadeş, Tırhan ve Etrüsk( Resim-21) gemileri tarafından yapılırdı.



Resim-30

S/S Ege(1)

İzmir yolcuları genellikle zengin, Avrupa görmüş ve kültürlü insanlardı. Karadeniz seferinden İstanbul'a döndüğümüzde gemi adamlarıyla birlikte ekipler gemiyi temizlemek için günlerce uğraştıktan sonra hayvan kokusunu gemiden atamazken İzmir seferi sonunda gemi parfüm kokardı. İzmir yolcuları genellikle bu gemi yolculuğunu bir hafta sonu tatili olarak değerlendirirlerdi. Çok kumar oynarlardı gemide. Baylar oyunlarına devam ederken bayanlar serbestçe güvertelerde dolaşırlar ve uygun bir parça bulduklarında flört etmekten çekinmezlerdi. Bazen baylar bizlere karısını ya da bayan arkadaşını görüp görmediğimizi sorarlardı. Bayanlar köprü üstüne çok meraklıydılar. Geminin nasıl derya denizde seyir ettiğini merak edenler uzun süre anlatmamıza devam etmemiz için çeşitli sorular sorarak bir gecelik kaçamak yapmalarına şansları olup olmadığını anlamaya çalışırlardı. Denilebilirdi ki İstanbul-İzmir arasında haftada iki kez yapılan bu seferler Türk ekonomisinin bel kemiğini oluştururdu. Tüccarlar bu seferler sırasında ya da İstanbul ve İzmir'de kalışlarında ekonomik kararlar alarak bankalarıyla görüşmeler yaparlardı.

İzmir ülkenin İstanbul'dan sonra gelen en büyük şehri ve limanıydı İzmir bir körfez sonunda olduğu halde limanı bir mendirekle koruma altına alınmıştı. Gemiler mendirek içine alınır ve kıçtankara bağlanırlardı. İzmir gibi bir limanda bile yolcu

gemileri, rıhtımlarda yeterli derinlik olmaması ya da yer bulunmaması nedeniyle, bordasından yanaşamazdı. Kıçtankara bağlanan gemilerin bordasına dubalar getirilerek yolcular bunlar üzerinden gemiye girip çıkarlardı. Geminin diğer bordasına gelen dubalarda bulunan yükler gemiye yüklenirdi.

İzmir'in o günlerde en önemli ihracat ürünleri başta pamuk olmak üzere, tütün, kuru üzüm, kuru incir, zeytin, zeytinyağı ve sabun gibi tarım ürünleriydi. Ülkenin o tarihlerde ihracat ürünleri birkaç kalem tarım ürünlerinden öteye geçmiyordu. İthalat ise korkunç düzeyde sanayi ürünleri başta olma üzere her çeşit mal ithal ediliyordu. İzmir de İstanbul'la rekabet edecek düzeyde bir ithalat limanıydı. Bu nedenle Levanten tüccarlar duruma hâkimdiler, yerli tüccarımız yok gibiydi. İzmir'e yerleşmiş olan İngiliz Fransız, İtalyan ve Rum aileler asırlar boyu Türk ticaretine hükmederek refah içinde yaşamlarını sürdürmekteydiler. İzmir'in sosyetesini oluşturan bu aileler sürekli yolcularımız olduklarından tanışıklığımız daha da ileri giderek akraba gibi olmuştuk. Bir akrabalarımız da İzmir barlarında çalışan bar kızları idi. Patronundan kaçmak isteyen bar kızlarının tek emin kaçma yolu gemilerdi. Patronlar kızların kaçmamalar için trenleri, kara yollarını ve taksi şoförlerini kontrolleri altında tutabildikleri halde gemi ile kaçmalarını önlemekte zorluk çektiklerinden patronlar özellikle ticaret gemilerinin genç zabitleriyle iyi geçinmeye çalışırlardı. Çünkü gemide saklanan bir bar kızını kolay kolay kimse bulamazdı. Bu nedenle patronlar bizleri ısrarla barlarına davet ederler, yedirirler içirirlerdi. İşte hayat buydu, yaşasın, denizci olmak çok güzel dediğimiz tek sefer buydu. Gemi İzmir'de bir gece kaldığından dinlenmek olanağı da bulabiliyorduk. Yaşasın denizcilik...

Fuar zamanı İzmir bir başka türlü olurdu. Denilebilirdi ki olan Türk Sanayi bu fuarda kendini göstermek için varını yoğunu ortaya koyardı. Fuar genellikle yabancı firmaların ürünlerini sergilediği bir yer olurdu. Ülkede başka bir eğlence yeri olmadığından eğlenmek için fuara gidilirdi. Ülkede tek yolcu gemisi sahibi olan Devlet Deniz Yolları fuarın açık olduğu günlerde ek seferler koyardı. T/S Uludağ/Bandırma gemileri (Resim-23) her gün İzmir seferi yapmak üzere tahsis edilmişlerdi. Gemi sabah 08 15'de İstanbul'dan kalkıyor, akşam 23 30'da İzmir'e varıyordu. Gemiler saatte yirmi deniz mili yapıyordu.(yıl 1950'ler). Ertesi gün İzmir'den de sabah 08 15'de kalkıyor, gece İstanbul'a saat 23 30'da varıyorduk. Gemi pulmandı. Gerçekten de başarılı seferler olmuştu. Kâr mı etti zarar mı etti bilmiyoruz. Çünkü hiçbir devlet işletmesi o tarihte hesap vermezdi.

5-Şimdi size anlatacağım İstanbul-İskenderun Ekspres seferlerini tam bir komedi mi yoksa o zaman ülkenin içinde bulunduğu ekonomik şartlar nedeniyle başarılı bir deniz taşımacılığı mı diye tanımlasam, bir türlü karar veremiyorum. Programa göre gidiş-dönüş yirmi altı gün sürecek olan sefer aslında otuz, otuz beş günde tamamlanıyordu. Sefer yirmi altı günde tamamlanacak denildiğinde insan gerçeklere

uymayan bu programa gülmeden edemiyordu. Hele bu seferin Dumlupınar (Resim-31) gibi hurda bir gemiyle yapılacağını duyunca bu kez de gülsek mi ağlasak mı diye bir durumla karşılaşılıyorduk. Dumlupınar o tarihlerde altmış yaşını geçmiş şilepten bozma 1260 dwt.'luk bir gemiydi. Gülmeyin ama, bu seferde Bodrum, Fethiye



Resim- 31  
S/S Dumlupınar

Marmaris, Finike, Antalya ve Alanya için güverte ve kamara yolcuları olurdu. Olur mu böyle şey diyerek güldünüz ya da şaşırdınız değil mi? Halbuki gerçek hiç de öyle değildi. Bu ve bunun gibi yerlerin o zamanlar özellikle kış aylarında İstanbul'la gemiden başka bir bağlantısı olmadığından yolcular bu seferleri beklerlerdi. İşin daha da ilginç yönü Rodos Türkleri Marmaris'e geçerek bu seferi yapan gemilerle İstanbul'a ulaşırlardı. Dönüş de aynı şekilde olurdu.

Şimdi İstanbul'dan başlayarak İskenderun'a kadar geminin hangi limanlara uğradığını bir bir sayalım: Gelibolu, Çanakkale, İzmir, Bodrum, Datça, Marmaris, Fethiye, Antalya, Alanya, Kilindire, Mersin İskenderun. Bu limanlara İstanbul'dan yüklenen ithal malları yerine dönüşte başta pamuk olmak üzere susam, muz, zeytin, zeytinyağı ve narenciye yüklerini alırdık. Dönüş en az on beş gün sürünce güverteye yüklediğimiz narenciye yani portakal, mandalina, limon, grapefruit yüklerinin bir kısmı İstanbul'a bozulmuş olarak varırlardı.

Ben Dumlupınar'da çalıştığım için o gemide gözlemlediğim olayları anlatırken aynı hatta çalışan S/S Çanakkale (Resim-27) ve eş gemi olan S/S Anafarta

gemilerinde de durum bundan pek farklı değildi.

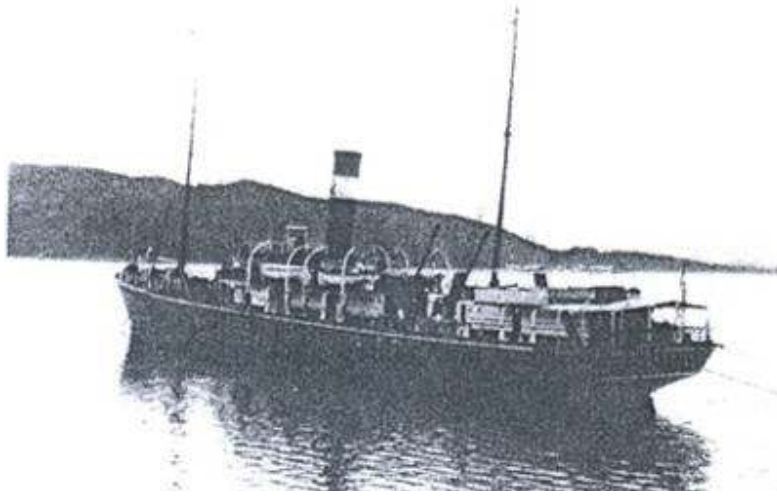
İstanbul- İskenderun ekspres seferini yaparken bir keresinde işletmeden alınan telsizden Demre'ye uğramamız istendiğinde çok uğraşmama rağmen haritada yerine bulamayınca işletmeden enlem ve boylamını istemiştik. Verilen enlem ve boylama göre ıssız bir sahile demirlediğimizde sahilden gelen bir sandalda bulunan adam buranın Demre olduğunu ancak geminin buraya neden gönderildiğini anlayamadığını söyledi. Durum İstanbul'a varınca anlaşıldı. Demre, Hıristiyan âlemince Noel Baba'nın doğum yeri olduğu ve orada yaşadığı bir yer olarak saptandığından ve bunu sonucu olarak da kutsal yer olarak ilan edildiğinden yapılacak olan seferin bütün kamaraları papazlara ayrılmış. Onları giderken Demre'ye bıraktıktan sonra dönüşte alacaktıydık. Öyle de yaptık, sonraları oraya çok yolcu taşıdık. Şimdi tabii Demre'nin Noel Baba sayesinde bir hayli kalkındığını görüyoruz.

Yukarda da belirttiğim gibi Dumlupınar gemisi 1888 yılı yapımı yaşlı bir gemiydi. Bir seferinde gemi delindiğinden gemi su almaya başladığı zaman batma tehlikesi geçirmiştik. Gemide bulunan çimento ile yarayı kapatmayı başardığımızdan ölümden kurtulmuştuk. İstanbul'a dönünce tamire alınacağımızı beklerken, işletme gemi beton sayesinde daha da güçlü oldu diyerek bizi tekrar sefere gönderdi. Sanırım işletme geminin batarak sigortadan parasını almak için gemiyi kasten böyle sefere gönderiyorlar diye düşünmekten kendimi alamıyorum. Uzatmayalım o zamanlar vatan millet Sakarya edebiyatı henüz çekiciliğini kaybetmediği için bizler sefere koşa koşa gidiyorduk

Dumlupınar'ın İzmir'e kadar fazla bir yükü ve yolcusu olmazdı. Özellikle kış aylarında gemide bulunan yolcular Bodrum, Datça, Marmaris, Rodos, Finike, Antalya ve Alanya için gemiye binerlerdi. Mersin ve İskenderun yolcuları treni tercih ederlerdi. Sanırım Bodrum'dan Alanya'ya kadar yolcuların bu gemilere binmelerinin nedeni, özellikle kış aylarında İstanbul ya da İzmir gibi kentlerin bu yerlerle iyi bir yolla bağlantısı olmamasından kaynaklanıyordu. Rivayet olunur ki Genel Kurmay, İtalyanların Anadolu içlerine girmelerini önlemek için Antalya ve çevresini iyi bir yolla Anadolu'ya bağlanmasını önlemiş olduğu hep söylenmiştir. Tabii bunun inanılır bir açıklama olduğunu kabul etmek mümkün değildir. Ancak şurası da bir gerçektir ki özellikle kış ayları narenciye, muz vb. ürünlerin en bol olduğu bir mevsim olduğuna ve bu ürünlerin de taşınması bizim hurda, yolsuz, meyve taşımaya hiç elverişli olmayan gemilerle yapılmaktaydı. Bu da Antalya ve çevresinin muz, narenciye vb. ürünlerinin o tarihlerde kara yolu ile taşınmasını gerçekleştirecek bir yol olmadığını göstermektedir. Bu bölgeden İstanbul'a taşınan bu tür yükler, bir de hava hep lodostan eserse, İstanbul'a vardığında yarısına yakınının bozulması sürpriz olmuyordu. Böyle durumlarda bazen İşletme, Antalya, Alanya ve Finike'den narenciye, muz vb. yüklerin hızla İstanbul'a getirilmesi için

ekspres seferleri yapardı. Bu gemiler başka hiçbir yere uğramadan Antalya ve çevresi yüklerini doğrudan İstanbul'a ulaştırırlardı.

İstanbul-İskenderun ekspres seferinin son limanları olan Mersin ve İskenderun limanları yolcu vermez ama neredeyse gemiyi ağzına kadar dolduracak kadar yük verirlerdi. Bunların hemen hemen tümü İstanbul'dan başka gemilere yüklenecek aktarma yüklerdi. Gemi bu yüklerin hepsini Antalya gibi limanlardan yükleyecek çok yük olduğu için alamazdı. Başka bir anlatımla gemi dönüş limanlarında bulunan yükleri de alabilmek için onlara yer ayırmak zorundaydı. Özellikle balyalı pamuk yükü en büyük yük olarak göze çarpmaktaydı. Harp sonrası gemiler hep batırıldığından, he deyince hemen gemi bulunmuyordu. Pamuğun da satılması gerektiğinden ve Avrupa pamuk beklediğinden herkes bu gemilere bir an önce yükünü yüklemek istiyordu. Böyle durumlarda çıkan tartışmalarda Suvari Bey yük sahiplerine, "1936 yılında bu bölgeden ne varsa yükleyen ve bu arada güvertesine de alabildiği kadar yük alan İnebolu vapurunun(Resim-32) İzmir körfezinde alabora



Resim-32

S/S İnebolu

olarak 35 kişinin yaşamlarını yitirmesi olayını anlatırdı hep. Gemi İzmir'e doğru yoluna devam ederken kazanlarının stim yapması için su ve kömür harcaması nedeniyle, geminin dibinde bulunan bu ağırlıkların azalması ve güverteye yüklenen aşırı yüklerin oluşturduğu ağırlık nedeniyle geminin dengesi bozulmuş ve gemi alabora olmuştur. Bu gemi de sizin ağır pamuk balyalarını güverteye aldığı takdirde sonu İnebolu gemisi gibi olur," diyorsa da herkes gene de bir an önce yükünü



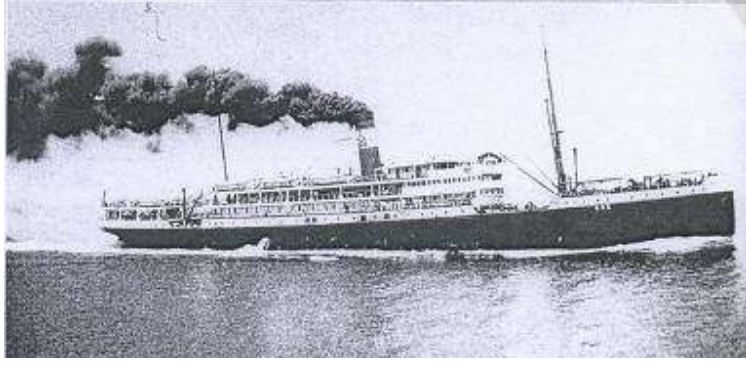
yükleyerek paracıklarını ceplerine indirmeye çalışırlardı.

Bir aydan fazla süren bu seferde çift vardiya tutulurdu. Gemi limanda yükleme boşaltma yapıyorsa dinlenme yapılmaz yükleme ya da boşaltma ile ilgilenilirdi. Çünkü ticaret gemilerinde en önemli olay yüklerin ambarlarda güvenli şekilde, yer israfi yapmadan istiflenmesi esas olduğundan güverte zabitleri bu işlerin başında bulunmak zorundaydılar. Bazen hiç uyumadan çalışmak gerekebiliyordu. Bu tempoda çalışabilmek için iyi beslenmek şart olduğu halde yemekler besleyici değildi. Devlet gemi adamlarına zabitler için günde 225 kuruş, tayfa için 175 kuruş iaaşe yani yemek parası veriyordu. Yani ayda zabitler için toplam 67.50 lira verildiğine göre yarım maaş ediyordu ki o günün şartlarına göre hiç de fena para sayılmazdı ama gene de ne oluyorsa oluyor bir türlü iyi bir yemek ortaya koymak mümkün olmuyordu. Böyle çok çalıştığım bir gün, uykusuzum da, vardiyada açlıktan bayıldım. Limana varıldığında doktor kontrolundan geçtim bir şeyim yoktu. Kaptan durumu anlamıştı. O gün yediğim öğle yemeği sade suya ıspanak, kuskus ve içinde sayı ile on adet kuru üzüm hoşafıydı. O günden sonra biraz et yemeği ve daha besleyici yemekler çıkarıldı. Hani derler ya ”bir musibet bin nasihatten iyidir,” bu tür olaylara maalesef birçok kez tanık olmuşumdur, yani kumanya meselesi. İlerde gene bu konuya birkaç kez daha değineceğim. Şimdi çok şükür gemilerimizde kumanya meselesi diye bir mesele kalmamıştır. O günlerde zeytini sayı ile vermek, peyniri mümkün olduğu kadar ince kesmek, çayın koyusu zararlıdır demek, ekmeği israf etmeyin öğütleri dümeni altında az ekmek çıkarmak, reçeli damla halinde, tereyağını, yumurta ve salamı da es geçip, gemi adamını canı çıkıncaya kadar çalıştırmak denizde gemi çalıştırarak para kazanmanın en geçerli kurallarını oluşturuyordu. Diğer taraftan charter parti ya da konşimento koşullarını bilmek, iyi bir sigorta poliçesine sahip olmanın denizde para kazanmanın ana kuralları olduğunu bilmeden, denizde para kazanmanın kumanya hesapları ile mümkün olmayacağını, o zamanlar suyu bardakta görmüş, belki de o günlerde sadece gemi diye hayatında Kadıköy-Köprü arasında çalışan gemileri görmüş, yukardan adamın bulup Devlet Deniz Yolları'nın vb. devlet denizcilik işletmelerinin başına tayin edilmiş olan asalaklar bunları nereden bilsinler ki?

İstanbul-İskenderun ekspres seferlerini anlatmama son vermeden önce itiraf etmeliyim ki yaklaşık bir yıl çalıştığım o seferleri hep güzelliklerle yad ederim. Yaşlı, hurda, yolsuz tarihi bir gemiyle kıyıları tarihi eserlerle kaynayan antik kentler içinde seyrederken, seyyar tiyatro kumpanyası ile kış aylarında bu bölgede gösteriler yapan ünlü komedyen Vahi Öz'ün gemide yapmış olduğu küçük skeçlerle bizi neşeye boğarak geçen günleri unutmak mümkün olmuyor. Bir de insan gibi çalışarak karnımız doysaydı!?

6-O tarihlerde Devlet Deniz Yolları İşletmesinin yapmış olduğu en önemli yolcu-yük seferlerinin başında kuşkusuz İstanbul-Marsilya seferi gelirdi. 2.Dünya savaşı

sona erince Türkiye'yi Avrupa'ya bağlamak için İstanbul- Marsilya arasında gemi seferleri başlatıldı. Elde mevcut olan yolcu gemilerinden Ege gemisi bu işe en elverişli olduğu görüldüğünden S/S Ege (1) (Resim-33) ile seferler başladı.



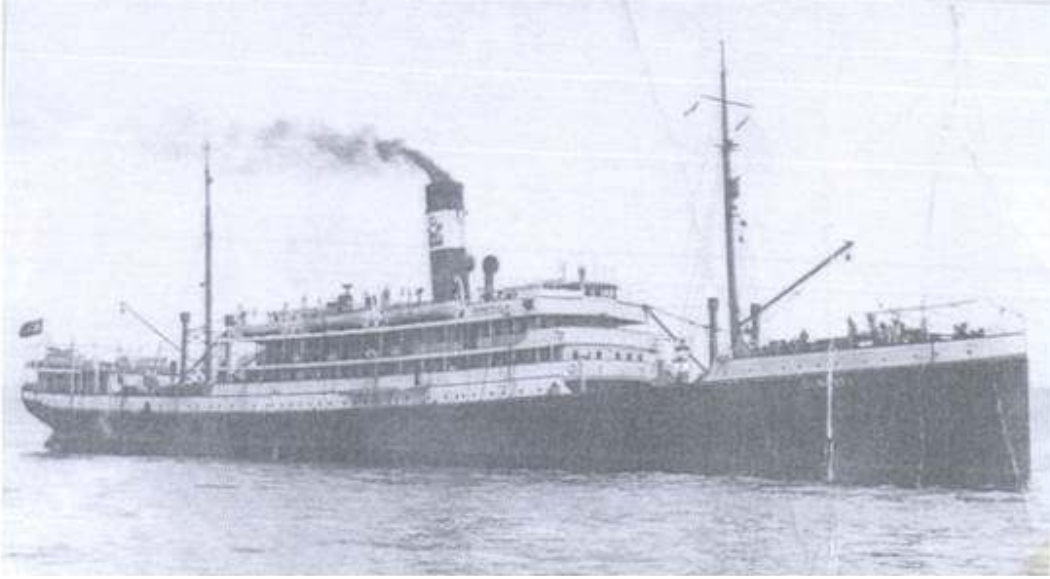
S/S Ege  
Resim-33

Sanırım yıl 1948' di. Gemi İstanbul'dan sonra Pire, Napoli ve Cenova'ya uğradıktan sonra Marsilya'ya varır ve limanda bir gün bekledikten sonra dönüşte aynı limanlara uğrayarak İstanbul'a varırdı. Henüz uçak seferleri başlamadığında Avrupa'da işi olanlar trenle ya da bu hatta çalışan gemilerle Avrupa'nın çeşitli yerlerine ulaşırlardı. Ege'nin yaptığı seferlere daha sonra Amerika yardımından verilen ve ülkeye 1948 tarihinde gelen Ankara(2) gemisiyle devam edildi. S/S Ege'nin(1) başlattığı ve T/S Ankara'nın(2)(Resim-34) yıllarca devam ettiği İstanbul- Marsilya seferleri gerçekten de çok başarılı seferler oldu. Özellikle yaklaşık on beş yıl Ankara yolcu gemisinin suvariliğini yapan Kaptan Şefik Gogen'in bu seferlerdeki her bakımdan başarısı ile Ankara gemisi ve Kaptan Şefik Gogen efsane olmuşlardı. Yalnız Ankara gemisi ve Kaptan Şefik Gogen'le seyahat eden yolcular vardı.

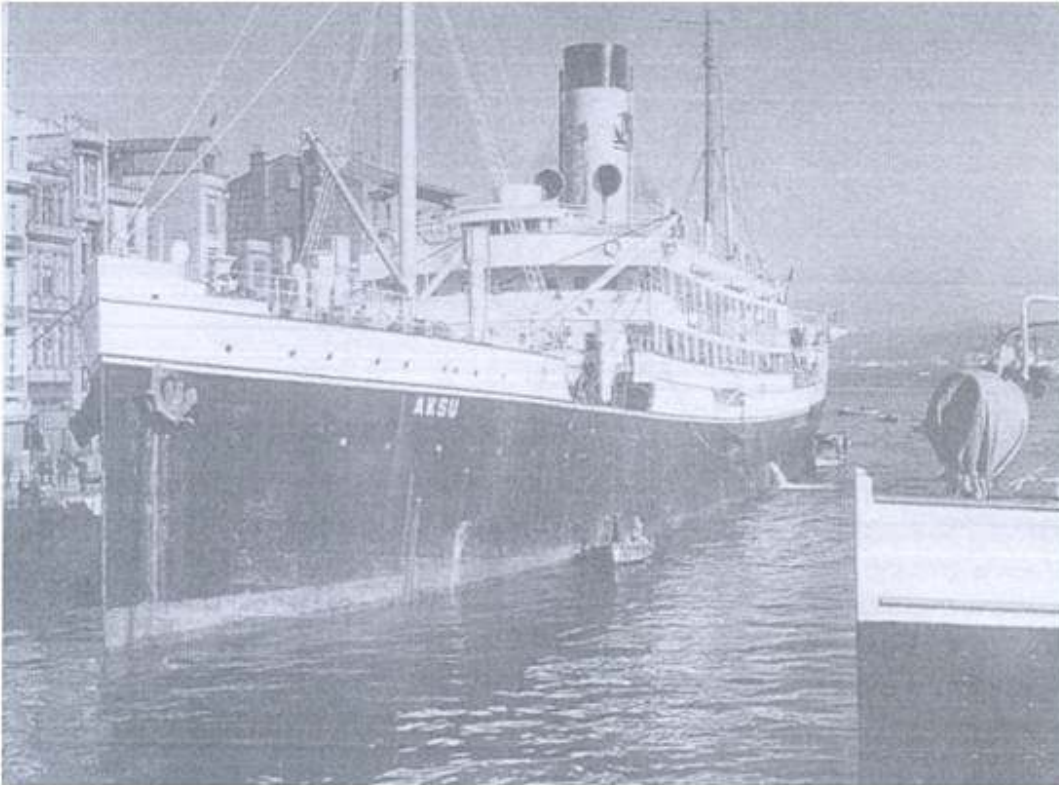


Resim-34

T/S ANKARA (2)



S/S Güneysu



S/S Aksu  
Resim-35

İtalya'da yaptırılan T/S Samsun ve T/S İskenderun (Resim-23) gemileriyle yaklaşık bir ay süren güney-doğu Akdeniz seferlerini başarıyla sürdürerek Akdeniz'de yolcu taşımacılığını Türk bayraklı gemilerin tekelinde tutmayı başarmışlardı.

Devlet Deniz Yolları filosunu yenilemek amacıyla Almanya tersanelerinde 1955 yıllarında Akdeniz, Karadeniz, İzmir, Ege ve Marmara (Resim-25) gemilerini yaptırarak özellikle Karadeniz yolcularını insan gibi taşımaya çalışmıştır. Polonya'da yaptırılan Ankara, Samsun ve İskenderun(Resim-26) ve daha birçok gemilerle filosunu yenileyerek işine devam etmeye çalışmışsa da musallat olan parazitler, sendikalar(bu konuya ilerde gene döneceğim),vb. olumsuzluklar ve yoğun şekilde artan otobüs ve uçak rekabeti yüzünden bu seferlere devam etmek olanağı bulunamamıştır.

7-1950'lerde Akdeniz'de yolca taşımacılığını tekelimizde tutan diğer iki gemi de S/S Güneysu ve S/S Aksu (Resim-35) gemileri olmuştur. Karşılıklı İstanbul-İskenderiye seferlerini yapan bu gemiler aslında yaşlı gemilerdi. Ama gemiye yapılan güzel bakım tutum ve çok kibar, yakışıklı ve şık gemi personeli ile Mısır'ın prenseslerini taşırlardı. Bu seferler o kadar ünlenmişti ki gemide yer bulmak mümkün olmazdı. Uçak seferlerinin başlaması bu gemilerin de seferden alınmasına neden olmuştur.

8-Devlet Deniz Yolları yukarda saymış olduğumuz seferlere ek olarak hac zamanı hac seferleri yapardı. Hac seferini yapan gemilerin durumları göreceli iyi olan Giresun, Tarsus vb. gemiler yolcu gemileri ise de Cidde açıklarında hacıları beklerken gemide klima olmadığından sefer çok zor geçirdi. Özel sektör, şileplerinin güvertelerine yaptıkları tuvaletlerle, hacıların güvertede yaptıkları hac seferleri tam bir rezillikti. Ama bu rezillik ne yazık ki ilgililerin verdiği sefer izni ile uzun yıllar devam etmiştir. O zamanlar Cidde'de liman koşulları çok kötü olduğundan karaya çıkış ve gemiye dönüş çok ağır şartlarda gerçekleşmiştir. Haç seferlerini daha iyi anlatmak için Prof.Dr.Halis Odabaşının (1954,Y.D.O makine, Resim-36) Denizcilik dergisinde 2008 temmuz-ağustos sayısında yayımlanan ve S/S Çayırköy(Resim-37) gemisiyle yapılan haç seferini“Bir Haç Seferinin Öyküsü” adı altında ve Kaptan İzzet Kopanoğlu'nun(1950 Y.D.O. Resim-38) S/S İzmir gemisiyle (Resim-39) yaptığı haç seferini Denizcilik dergisininin 2008 eylül/ekim sayısında yayımlanan “Bir Hac Seferi Macerası makalelerini zevkle okuyacağınıza inanıyorum.

# Bir Hac Seferi Öyküsü

Prof. Dr. Halis ODABAŞI



1954 yılı Temmuz ayında Yüksek Denizcilik Okulu Makine şubesinden diplomamı aldıktan sonra D. B. Deniz Nakliyat'a, beni işe almaları garantisine rağmen, iş için başvurmamıştım. Bunun nedenlerini de Denizcilik Dergisi'nin 2007 yılı Temmuz-Ağustos sayısında yer alan tele-röportajda anlatmıştım. Öte yandan, nasıl iş aranacağına da bilmiyordum. Bana "İstanbul Liman Başkanlığı'na git, orada çalışan ağabeylere derdini anlat, sana yol gösterirler" denildi ve ben de öyle yaptım. İstanbul Liman Başkanlığı'nın bulunduğu binanın, galiba, ikinci katında, büyük bir salonda bizim okul mezunu üç ağabey, üç masada oturuyorlardı; onlara önce kendimi tanıttım, sonra da derdimi anlattım. Eksik olmasınlar, hepsi de büyük ilgi gösterdiler ve bana; "Gel bu salonda sana bir masa ve bir de sandalye verelim, bir iş çıkana kadar vakit geçir; yakında Hac seferleri başlayacak, bir iş mutlaka çıkar" dediler. Ben de kendi kendime; "Bu seçenek, Be-yoğlu'nda kaldırım eskitmekten yeğdir" diyerek tekliflerini kabul ettim. Hac'a, yolcu gemisi statüsüne girerek gidecek olan şileplerde biz çiçeği burnunda, yeni mezunlara hem güverte hem makine üçüncü zabıtlığı pozisyonu açılacağına nedenlerini biraz sonra açıklamak vadediyorduk şimdi başka bir konuya kısaca değinmek istiyorum.

İstanbul Liman Başkanlığı'nda bana verilen masa ve sandalyede, açılacak bir iş beklerken hiç ümit etmediğim bir kazanç kaynağı ortaya çıktı. Şöyle ki; bizlere verilen diplomalara dayanılarak gemilerde çalışabilme-mize yetenek sağlayacak "gemidamı cüzdanı"ni ve "uzakyol güverte veya makine zabıtlığı ehliyet belgesi"ni almak için nüfus cüzdanı sureti, iki resim ve 31 kuruşluk pul

ile İstanbul Liman Başkanlığı'na başvurmamız gerekiyordu. İlk etapta, bahis konusu belgelerin verilen nüfus cüzdanı suretlerine dayanılarak doldurulmaları, fotoğrafların ve pulların belirli yerlere yapıştırılmaları ve sonra da Liman Başkanlığı'na imzalatılıp damgalatılmaları gerekiyordu. Ancak işlem burada bitmiyor, her kişi için doldurulan ve tasdik ettirilen her belgenin Ankara'ya Ulaştırma Bakanlığı'na gönderilmesi ve Bakanlıkça imzalatılıp Bakanlıkça mühürlenerek İstanbul Liman Başkanlığı'na geri gelmesi zorunluluğu vardı. Bu da iki haftaya yakın zaman alıyordu. Ne var ki, kimisi iş bulmuş, kimisi iş arayan mezun arkadaşların bu kadar beklemeye hiç sabırları yoktu. Başvurular toplanır toplanmaz, bahis konusu belgeleri doldurmak işi bana verildi. 21 güverte ve 15 makine mezunu için toplam 72 belgeyi doldurmak galiba en az iki gün aldı. Liman Başkanlığına imzalatılıp mühürlenmek de kolay oldu. Bu arada bahis konusu belgelerin Bakanlığa posta ile gönderilip geri gelmelerini beklemek sürecini azaltmak için aklıma bir seçenek geldi. Büyük salondaki ağabeylere; "Ben bunları alıp Ankara'ya götürsem ve orada imzalatılıp mühürlensem ve en kısa zamanda getirip sizlere teslim etsem, ne dersiniz?" diye sordum. Onlar da; "Çok iyi olur." dediler. Akşam trenine atlayıp Ankara'ya gittim. Yüksek Denizcilik Okulu'nda bir yıl öğrenci demeye başkanlığı yaptığım ve bu süre içinde Bakanlığa en az üç-dört kere gittiğimden Bakanlığa ulaşmak ve tanıdığım kişilere derdimi anlatmak pek zaman almamıştı. Bana gösterilen ilgi ve yardım sonucu o günün akşamı tüm belgeler imzalanıp mühürlenmişti. Yine akşam treniyle İstanbul'a döndüm. Şimdi için "komisyonculuk" faslı

başlamıştı. Tüm belgeler benim masamın üzerindeydi. Belgelerini almaya gelen her arkadaştan 5 lira komisyon kestim. Böylece 175 lira topladım. Hani bunun hepsi kar değildi ama bu işte benim tahminen 140 Lira kazanım vardı. Bugünün ölçüleriyle 140 Lira önemsiz gelebilir ancak o zaman için iyi paraydı. Şöyle ki, D. B. Deniz Nakliyat'a dördüncü makine zabiti olarak girdiğimde bana ödenen aylık ücret 240 Lira civarındaydı.

O zamanlar Hac'a gitmenin tek yolu gemilerle Suudi Arabistan'ın Cidde Limanı'na ulaşmaktı. 1954 yılında Kurban Bayramı Ağustos'un 9'undaydı ve bu nedenle hacı adaylarının 9 Ağustos'tan önce Cidde'ye ulaştırılmaları zorunluluğu vardı. Bu amaç için Denizcilik Bankası sadece İstanbul yolcu gemisini tahsis etmişti. Hac'a gitmek için izin ve döviz alanların sayısıysa 1.200 civarındaydı. Yaratılan bu boşluğu armatörlerin şilepleri dolduruyordu. Hepsini oldukça yaşlanmış olan bu şilepler; ambarlarında bölmeler, güvertelerinde iğreti duş ve abdesthaneler yaptırarak, yolcu taşıma izni alabiliyordu. Genellikle Akdeniz dışına çıkmayan bu şileplerin, üç güverte (süvari dahil) ve üç de makine zabiti istihdam etme zorunluluğu vardı. Ancak üçüncülerin hemen hepsi pratikten gelme ve yakınyol ehliyetine sahiptiler. Bahis konusu şileplerin, yolcu gemisi statüsüne girdikleri zaman, bir güverte ve bir makine olmak üzere iki dördüncü zabite ihtiyaçları vardı. Şileplerde üçüncülüğü yüklenenlerin uzakyol ehliyetine sahip olmamaları nedeniyle onlar dördüncülüğe itiliyor ve biz yeni mezunlar ise bu şileplerde iş bulduğumuzda üçüncü kaptan veya makine zabiti olarak göreve başlıyoruz ve üçüncü maaşı alıyoruz.

O yaz, üç şilep Cidde'ye yolcu taşımak için gerekli değişiklikleri yaptırarak, her biri maksimum 300 yolcu taşıma izni almıştı. Bana iş, o sıralarda İskenderun açıklarında demirli olan ve yolcu alıyor bulunan Çayırköy şilebinde çıktı. Yolda yeni mezun arkadaşlardan Natik Akcanbaş'a rastladım. İskenderun'da katılacağım şilebin bir de üçüncü kaptana ihtiyacı olduğunu biliyordum. Natik'a durumu anlatıp; "Armatör bizi arabasıyla İskenderun'a götürecekt ve ora-

dan Cidde'ye 300 hacı adayı taşıyacak olan Çayırköy şilebine, üçüncü olarak katılacağız. Ayda 500 Lira ödeyecekler, gelir misiniz?" dedim. O da; "Memnuniyetle" diyerek kabul etti. İki gün süren kara yolculuğundan sonra İskenderun açıklarında demirli Çayırköy'e ayak bastık ve böylece hiç unutamayacağım bir macera başladı.

Güverteye ayak basar basmaz ilk dikkatimi çeken her şeyin iğretliliği ve ikelliliği oldu. Güvertede iğreti duş ve abdesthanelere ek olarak abdest almak için musluklar vardı. Yolcular kendilerine yol boyunca yetecek kumanya ve yastık-yorganla geliyorlardı. Güvertede, gaz ocaklarında yemek ve yufka pişirenler, ısıttıkları su ile bulaşık yıkayanlar vardı. Beni şaşırtan diğer bir husus da, gemide Türkçe, Arapça ve Kürtçe olmak üzere üç dilden hoparlörle yolculara gerekli bilgilerin iletilmesiydi. Ben Sivas'ın Gürün kazasında doğmuş, ilkokulu Gürün'de, ortaokul ve liseyi Malatya'da bitirmiştim. Ancak, özellikle Malatya'da Arapça ve Kürtçe konuşanların mükemmel Türkçe konuştuklarını ve anladıklarını biliyordum. Meğerse, genel de işler bildiğim gibi değilmiş.

İskenderun'da gemiye binen yolcular arasında bulunan nur yüzlü, beyaz sakallı bir ihtiyar, daha demir alıp kalkmadan, gemideki olanakların zorluğunun katkısıyla hastalanmıştı. Bir doktor iki de hemşire vardı. Doktor adamı muayene ettikten sonra süvariyeye; "Hali kötü, Cidde'ye varmadan ölür. Bu adamı karaya çıkarm" demişti. Süvari de bu görevi Natik Kaptan'a yüklemişti. Adamı geminin motoruna eşyaları ile bindirdiler, İskenderun'da karaya bırakıp döndüler. Natik Kaptan'ın anlattığına göre, ihtiyar ve hasta olan adam; "Ben Hac'a ölmeye gidiyorum, ne olursunuz bana bu zulmü yapmayın" diye, motor karaya ulaşana kadar, yalvarmış. Bakmış ki yalvarmak pek fayda etmiyor, kuşağından bir altın çıkarıp Natik'a rüşvet vermeye çalışmış. Karaya bırakıldığında, motor ayrılırken hem hüngür hüngür ağlıyor, hem de hiçkırıklar arasında; "Bana bu zulmü niye yapıyorsunuz?" diyor. Natik; "Yüreğim parçalandı ama yapabileceğim bir şey yoktu" demişti.

Geminin baş makine zabiti, armatörün

**O zamanlar Hac'a gitmenin tek yolu gemilerle Suudi Arabistan'ın Cidde Limanı'na ulaşmaktı. 1954 yılında Kurban Bayramı Ağustos'un 9'undaydı ve bu nedenle hacı adaylarının 9 Ağustos'tan önce Cidde'ye ulaştırılmaları zorunluluğu vardı. Bu amaç için Denizcilik Bankası sadece İstanbul yolcu gemisini tahsis etmişti.**

**Çayırköy, kömürlü bir gemiydi, yani kömür yakarak kazanlarda pistonlu buhar makinesini çalıştıracak buharı ürettiyordu. Yolculuk için gereken kömürü galiba İzmir'den almışlardı. Her kömür yakan gemide olduğu gibi, rüzgarın yönüne bağlı olarak zaman zaman güverteye toz ve kurum yağıyordu.**



yakın akrabası bir makine yüksek mühendisiydi. Ancak ne bir kere makine dairesine indi, ne de bizlerle ilgilendi. Vaktini hep süvarinin yanında geçirdi. Süvari; Bahriye emeklisi, yaşlı ve içine kapanık bir adamdı. O da bana; "Hoş geldin" bile demedi. İkinci makine zabiti; Bahriyeli Deli Eşref isminde, deli dolu, 60-65 yaşlarında bir kişiydi. Dördüncüğe itilen makine zabiti ise; işini bilen ve çalışkan, orta yaşlı birisiydi. Zaten, vardiyaya inen o ve bendim.

Çayırköy, kömürlü bir gemiydi, yani kömür yakarak kazanlarda pistonlu buhar makinesini çalıştıracak buharı ürettiyordu. Yolculuk için gereken kömürü galiba İzmir'den almışlardı. Her kömür yakan gemide olduğu gibi, rüzgarın yönüne bağlı olarak zaman zaman güverteye toz ve kurum yağıyordu. Iskenderun'da gemideki buzluğu soğuk tutacak ve de ateşçilerle kömürcülere her vardiyada verilmesi gereken bir kalıp buzu sağlayacak kadar, kalıp buz ve ufak tefek şeyler alındı. Natik ile benim gemiye katılmamızın ikinci günü demir alıp yola çıktık. Akdeniz'deki seyir hadisesiz geçti. Süveyş Kanalı'nın girişine vardığımızda ilk iş yolculardan "Kanal Giriş Ücreti" toplandı. Bu, ödedikleri 300 Liraya ilaveydi ve daha sonra da ilaveler gelecekti.

Kanalı geçerek Süveyş Körfezi'ne girdiğimizde, güneş yakıcılığını hayli artırdı. Kızıldeniz'de sıcaklık dayanılmaz ve kamaralar girilmez olmaya başladı. Bu arada, yolcuların bazıları güvertedeki duşları, abdesthane ola-

rak kullanıyorlar ve bunların her gün birkaç kere temizlenmesi zorunluluğu doğuyordu. Sonunda tayfa; "Bu bizim görevimiz değil" diyerek direnmeye başladı. Süvari de; "Duşların kapılan çivilensin" emrini verdi. Böylece bizim yolcuların hepsi Türkiye'ye dönene kadar yıkanamadılar. Biz zabitan takımı için sağlanan olanaklar da o kadar alıyülala değildi. Vardiyadan her çıkışımızda bir kova ilk su buluyor ve başımıza bir kapla dökerek yıkaniyorduk.

Çok şükür, Cidde'ye varana kadar ölen olmadı. Cidde'de nihama yanaşp yolcuları boşalttıktan sonra hemen açığa çıkıp demirledik. Yolcuların çoğunluğu erkekti ancak içlerinde 15-20 kadar da kadın vardı. Zaten güvertede yemek, gaz ocaklarının üzerine sac koyarak yufka pişiren ve bulaşıkları yıkayan da onlardı. Yolcular, gruplardan oluşuyordu. Her grup belli bir yöreden gelmişti ve başlarında bir rehber vardı. Rehberler Hac'a en az 3-4 kere gitmiş, tecrübe sahibi, galiba Diyanet İşleri'nden belgeli, biraz Arapça ve rehberlik ettiği grubun dilini bilen kişilerdi. Öte yandan, kadınların Hac'a gidebilmeleri için evli olmaları ve evli oldukları kişinin yanlarında bulunması gerekiyordu. Eğer, evli değillerse gemide birisini bulup evlenmeleri (tabii imam nikahı ile!) zorunluluğu vardı. İşin çok daha enteresan yönü, bu hanımlar evlendikleri erkeklerin tüm masraflarını da yükleniyorlardı. Böylece evli olmayan hanımlarla evlenerek bedava hacı olmayı meslek edinmiş profesyoneller olmuştu ve Bah-



riyeli Deli Eşref bunlardan birisiydi. O güne kadar beş kere Hac'a gitmişti, gayesi yediği tamamlamaktı. Ancak bu sefer böyle bir hanım bulamamış ve hayli üzümüstü. Açıkta demirli, hacı unvanını kazanmış yolcularımızın geri gelmelerini beklerken, kendisini yakından tanıma fırsatını bulmuşum. Genç mülazım Eşref Bey ilk olarak Birinci Dünya Savaşı'nda Yemen kıyılarını gözleyen veya koruyan bir hücumbotu atanmıştı. Ancak bir gün, bir İngiliz destroyeri, hücumbotu görmüş ve batırmak için kovalamaya başlamış, bunlar da botu karaya oturtup batırılmışlar ve böylece destroyerin sığ sulara girememesi sonucu hayatlarını kurtarabilmişlerdi. Sonradan türlü güçlüklerle İstanbul'a ulaşmış ve Osmanlı Donanmasının türlü harp gemilerinde, savaş sona erene kadar, görev almışlardı. Bahriyeli Deli Eşref Bey, Osmanlı ordu ve donanmasına "Danışman" olarak gelen Alman subaylardan çok şikayetçiydi; "Çok gurulu insanlardı, bizleri küçük görür ve çoğu zaman bizlerle alay ederlerdi, daha da kötüsü verdikleri yanlış kararları yanlış sonuçlarını bizlere yüklerlerdi" dersi. İstanbul'un işgalinden sonra bir gün, bu subaylardan biri olan Alman Bahriye yüzbaşısını Beyoğlu'nda sivil kıyafetle görüp hemen yanına vardığını; "Siz Almanlar şimdi bayram ediyor olmalısınız, zira hem kendinizi mahvettiniz hem de bizi" dediğini, Alman'ın yüzünün kıpkırmızı olduğunu ancak cevap vermeden hızla yürüyüp uzaklaştığını söyledi. Almanların yenildikleri için bayram ettiklerini sanmam ama Kudüs'ün İngilizlerin eline geçtiğini öğrendiklerinde bayram ettikleri gerçektir.

Cidde, bizim Anadolu'daki kasabalar görünümünde ilkel bir şehirdi. Şöyle ki: Yolların hepsi topraklı, evler tek kat, beyaz sıvalı kerpiç, küçük pencere, damlar düz idiler. Evlerden pis sular yollara akıyordu. Cidde'ye akan yüzbinlerce hacı adayını barındıracak tek bir otel yoktu. Bu nedenle, bizim Türkiye'den getirdiğimiz hacı adayları da dahil hepsi civan bir metre boyda kerpiç duvarlarla çevrilmiş, açık hava otellerinde misafir ediliyor, sonra da otobüs ve kamyonlarla Mekte'ye taşınıyorlardı. Hoş, gemide bulunan bizler de gündüzleri, brandadan yaptığımız ve deniz suyuyla doldurduğumuz havuzda geçiriyor, geceleri ise güvertedeki masaların üzerine ayağımızdaki bir şort ile uzanıyor ve ancak gece yansından sonra 3-4 saat kadar uyuyabiliyorduk.

Suudi Arabistan'da petrol 1954 yılından 4-5 sene önce bulunmuş ve ham petrolün ülkeye kazandırdığı servet gelip, modernleşmesini mutlaka başlatmıştı. Ancak bunun ucu henüz Cidde'ye ulaşmamıştı. Çarşıdaki dükkanlar, vitrini olmayan, önleri tamamen açık ve akşamları bir kepenkle kapatılan, ağızına kadar lüks eşya dolu, köhne şeylerdi ve hepsinin de sahipleri Orta Asyalı Türkmenlerdi. Aşkar ki, Suudi Arabistanlı Araplar, ticarettten ziyade, Cidde'ye gelen hacı adaylarını kandırarak para kazanmayı tercih ediyorlardı. Kuyumcuların sergiledikleri altınların hemen hepsi Osmanlı altınlarıydı.

Kuşkusuz bunların çoğu Osmanlı'nın Hicaz'a gönderdikleriydiler. Ancak bizim hacı adaylarımız da o yıllarda Suudi Arabistan'a hayli altın kaçıyorlardı. Bunun nedenine gelince: O zamanın Türkiye'deki döviz sıkıntısı sonucu hacı adaylarına Hac vebelerini yerine getirmeleri için gerekenin ancak yarısına yetecek döviz veniliyordu; geri kalanını da adaylar türlü yerlerine saklayarak kaçırdıkları altınları Cidde'de Riyale çevirerek karşıyorlardı.

Açıkta demirli, hacı unvanını kazanmış yolcularımızı beklerken bize bir iş çıktı. 200 kadar Yemenli hacıyı Cidde'den alıp, Yemen'in Hüdeyde Limanı'na götürdük. Seyirdeyken ihtiyar bir yolcu yanımıza geldi ve bizimle Türkçe konuşmaya başladı. Daha biz sormadan; "Ben Birinci Dünya Savaşı'nda Türk ordusunda hekimdim; ordu bozulup geri çekilmeye başladığında Yemenlilerin yardımıyla önce saklandım, sonra da yerli kıyafetlerle halkın arasına anıştım. Zaten Yemen'in güneşi bizleri kapkara yapmıştı ve yerli halktan farkımız kalmamıştı, bu sebeple, İngilizler beni bir sefer olsun durdurup kim olduğumu sormadılar. Sonra da Türkiye'ye dönmenin zorluğunu bildiğimden ve beklide beni asker kaçağı olarak cezalandıracaklarından korktuğumdan burada temelli kalmak kararını vererek evlendim. Şimdi beş oğlum var fakat hiçbirini Türkçe bilmez" dedi. Hani şaşın kalmıştık. İlk sualimiz; "Senin gibi Yemen'de kalan çok Türk var mı?" oldu. Bu soruya aldığımız cevap da; "Bizim ordu İngilizlerle çok kötü koşullar altında çarpışırken ağır zayıt verdi. Sonunda bozulup da çekilmeye başladığında İngilizler çok sayıda askeri esir aldılar ve bunların çoğunu Hindistan'daki esir kampına gönderdiler. Bu karşılık içinde benim gibi yüzlerce asker de Yemenlilerin yardımıyla ilk önce saklandılar, sonra da yerli kıyafetleriyle halkın arasına karıştılar. Hiç biri Türkiye'ye dönmedi. Burada evlendiler ve hanım köylü oldular" idi. Böylece yanık bir halk türküsünün yürek yakıcı "Adı Yemen'dir gülü çimendir, giden gelmiyor, acep nedendir?" mısrası ile sorduğu soruların cevabını biraz olsun öğrenmiş olduk.

Galiba hacı olmanın gerektirdiği vebeleri yerine getirmek o zamanlar 15 gün, belki de üç hafta alıyordu. Bizim hacılar döndüklerinde aralarından beş kişinin o cehennem sığına dayanamayarak canlarını kaybettiklerini öğrendik. Geri kalanlar da çok halsizdiler, geminin ihtiyacı olan buz kalplarını ve içme suyunu aldıktan sonra Türkiye'ye doğru yola çıktık. Kızıldeniz'de seyrederken yedi hacıyı daha kaybettik. Gemi naaşları Türkiye'ye kadar bozulmadan götürebilecek olanaklara sahip değildi. Bu nedenle, naaşları dini inançları doğrultusunda hazırlanarak denize bırakıldı.

İskenderun ve İzmir'den alınan yolcuları yine aynı limanlarda karaya çıkardık, sonra da İstanbul yolcuları ile İstanbul'a gelip demirledik. Natik ve ben gemide bir buçuk ay çalışmıştık; armatör ikimize de iki aylık ücret olan 1.000 Lira ödedi ve işimize de son verdi. Böylece bu macera da sona ermiş oldu.

## Bir Hac Seferi Macerası:

# İlk Yurtdışı Seferim

Kapt. İzzet KOPANOĞLU

Yılı 1951. Askerliğini yeni bitirmiş genç bir güverte zabiti olarak, mecburi hizmetle bağlı olduğumuz Devlet Deniz Yolları İşletmesi'nin İzmir yolcu gemisine tayin olmuştum. Bu gemi işletmemizin en eski yolcu gemilerinden ve 1926 yılında Atatürk'ün emri ile "Seyyar Sergi" olarak Avrupa limanlarına gönderilen "Karadeniz" gemimizin eşiydi.

O yıllar devlet gemileri olarak inili ufaklı 60 kadar yolcu ve yük gemimiz vardı. Bu adeta hurda gemilerle kabotaj hatlarımızda ve hatta Akdeniz'de yokluk içinde varlık yaratılıyordu. Daha ileriki yıllarda bu yorgun filomuza katılan yeni gemilerle de Akdeniz içinde İtalyan, Yunan ve İsrail yolcu gemilerine rakip olabilmiş ve hele "Ankara" gemimizle şöhretimiz Kuzey Avrupalara kadar ulaşmıştı. Bugün ise değil dış sularda, kabotajımızda bile tek bir yolcu gemimiz kalmamış olmasına gözlerin yaşarmaması mümkün mü dostlarım.

1951 yılı Kurban Bayramı yılın en sıcak aylarına rastlamıştı ve bu yarı mefluç "İzmir" gemimiz hacı seferi yapmak üzere Suriye'ye kiralanmıştı.

Hacı adaylarını almak üzere Suriye'nin Lazkiye limanına hareket etmiştik. Kaptanımız rahmetli Sezai Dengiz Bey, 2. kaptanımız Hüseyin Yörüksoy, 3. kaptanımız Kenan Bağcıoğlu ve ben 4. Kaptan İzzet Kopanoğlu.

Suriye'den bin kadar yolcu alınacağı ve geminin yatak mevcudu buna yetmediği için iki ve üç numaralı ambar gladoralarımıza çift katlı ranzalar ve güvertelere de gecekondu tuvaletler yapmış ve ambarlara alınacak yolcuların havalandırılması için de bu ambarlara branda manikalar hazırlanmıştı.

Yolcuların gemideki işesi kiracı tarafından Suriye'den temin edilmiş kumanyalarla yapılacak, gemi personelinin kumanya ihtiyacı ise özellikle yaş sebze ve meyve olarak Port Said'ten taze taze temin edilecekti. Fakat her ne hal ise işlet-

memiz ile Mısır yetkilileri arasında bir uyum sağlanmadığı ve gemimizin Kanafa giriş ücreti bir türlü ödenemediği için gemimize kumanya da verilememiş ve biz tesadüfen İskenderiye'de bulunan bir hükümet yetkilimizin kefaleti ile apar topar Kanal'a girmiş ve kumanya ikmalimiz yapılamamıştı. Esasen, amonyaklı bir sistem olan buzluklarımızda arıza vardı ve henüz tamiri tamamlanamadığı için de alacağımız kumanyanın muhafazası da aynı bir problem olacaktı. Velhasıl hepimiz Cidde'ye kadar kuru kumanya ve üzüm hoşafına mahkumduk.

Gemimizin seyir ve can emniyeti bakımından da durumu çok cazipti! Güvenilirliği ne seviyede olduğu belli olmayan Miyar ve Dümenci iki mknatelli pusulamız, çalışıp çalışmadığı meçhul bir R.D.F. cihazımız, tashihi edilip edilmedikleri meçhul seyir haritalarımız ile can filika donanımlarımızda içler acısıydı. İşte dostlarım bu şartlar altında yapılacak bu sefer benim ilk yurtdışı seferim ve hele "hac seferi" olarak da benim için heyecanı dorukta bir sefer oluyordu.

Süveyş Kanalı'ndan çıkıp, Süveyş Körfezi'ni de bitirdikten sonra Kızıldeniz'e çıktığımızda sanki hamam küllhanına girmiş gibi yüzümüze vuran rutubetli bir sıcaklıkla burun buruna geldik. Rüzgar peşimizden olduğu için geminin adeta rüzgara uyumlu sürati ile ondan da istifademiz mümkün değildi. Hele geceleri bile kamaramıza giremez olmuş ve güvertelerde yatıyorduk.

Süveyş Körfezi sonundaki en son kesin mevkimiz olan Deadalus Feneri'ni de geçtikten sonra hepimiz tam karikatürlük olmuştuk. Rahmetli Sezai Kaptan iki yüz kiloya yakın cüssesi ve göbeği ile başında süvari şapkası, çıplak vücudunda belden bağlamalı dizlere kadar bir don ve ayağında nalınlarla tam Aziz Nesin'lik bir konuydu.

Kızıldeniz rotaları haritalarda matbu olarak verilmişti. Hari-

talardaki uyan yazılan ile de "Şap Barikatları" diye bilinen ve su seviyesinden ancak bir metre kadar aşağıda sahil boyunca adeta bir duvar gibi devam eden bu kalkır terassubata- rından korunabilmek için de rotaların dikkatle takip edilmesi gerekiyordu.

Günümüzde artık, radarı, iskandili, uydu mevki tayin sistemleri olan modern gemiler için şartlar çok değişiktir tabii. Fakat o günün bizimki gibi yan mefluç gemilerinde mevki tayini sadece sekstanta kalınca başan da sadece kişisel güce dayanıyordu. Süveyş Kanalı'ndan çıktıktan sonra sürat kontrollerimiz için kış omuzluklardan birer parakete atmıştık. Rahmetli Sezai Kaptan, paraketeleri sık sık kontrol ediyor ve son kati mevkimiz olan Deodalus Feneri'ni baz alarak yaptığı hesaplarla paraketelerin birbirine göre farklarını gidermek üzere parakete savlolarnı kah kısaltıp kah uzatması ile, parakete hesaplarımızda çorbaya dönmüş ve güvenimiz sadece rahmetli Kenan Bağcıoğlu'nun sekstant mevkilerine kalmıştı. Hepimiz sözde sekstant rasadı yapıyorduk. Ama zamanın son deliği olan benim mevkilerim Afrika sahillerine düşüyor, 2. kaptanımızın hesapları da pek tutmuyor, Süvari Bey'in yaptığı sekstant rasatlarında bulduğu değerleri de daima kamarasına götürüp orada hesap yaptığı için bize kontrol imkanı da bırakmıyordu. Velhasıl anladığım kadarıyla hepimizin umudu rahmetli Kenan Bağcıoğlu'nun rasatlarının güvenilirliğinde birleşiyordu.

Birgün Sezai Kaptan hepimizi harita kamarasına toplandı ve mevcut rotamızdan hemen hemen tam doksan derece olacak Cidde rotasına dönme zamanını tayin edecektik. Hepimizin endişesi Şap Barikatlarına doğru en emniyetli rotayı bulabilmektir.

O güne kadar peşimizden aldığımız rüzgarların etkisi ile, artmış olacağı kabul edilen süratimizin parakete süratine göre ne kadar etki yaptığını, paraketelerin birbiriyle mukayeselerinde ne derecede ileri veya geri olabileceğimizi, detaylı olarak muhakeme edilmiş ve hepimizin fikirlerini de aldıktan sonra rahmetli Sezai Kaptan kendi son kanaatlerini de ortaya koyarak ve bizlerin de kabul ettiği bir sürat ve mevki hesabı ile o gece 01.30'da Cidde'ye dönüş emrini vermişti. O gece hiçbirimizde uyku yoktu ve hepimiz gemide çıkabildiğimiz en yüksek yerlere çıkarak pruvamızda bir ışık arıyorduk. Direk çanaklığına çıkardığımız gemici, birkaç saat sonra pruvamıza yakın bir ışık gördüğünü rapor etmişti. Pruvaya yakın ufukta sanki bir şimşek çakıyor gibi bir şavk iyice görünmeye başlamıştı ki, Sezai Kaptan saati kaydedip geminin süratini keserek derhal rotamızdan yüz seksen derece geriye dönmemizi ve hava iyice aydınlanıncaya kadar da o rotaya devam etmemizi emretti. Sezai Kaptan haritalarımızda Cidde'de bir fener görülmediği halde o şavkın olsa olsa bir hava meydanı feneri olabileceğini söylemişti ve biz hava aydınlandıktan sonra tekrar yol vererek Cidde rotasına dönmüştük ki, bir müddet



sonra ufukta hemen hemen pruvamızda bir yelkenli gemi görmüştük. Ona doğru yaklaşınca yelken direğinde pilot bayrağını da fark edince sevincimiz doruktaydı. İşte burada teknik, akla ve tecrübeye yenilmişti.

Pilot telgrafımızı alarak belirttiğimiz saatlerde Şap Barikatlarının dışına çıkarak bizi karşılamış ve zamanında geldiğimiz için de bizi kutlamıştı. Orada ilk karşılaştığım iptidaiğin perişanlığı ile kendimizi mukayese ederek biraz teselli bulmuş- tum.

Şap Barikatları deniz seviyesinin hemen altında kalarak sahile birkaç sıra halinde devam ediyor ve yer yer bazı geçiş imkanları veriyorsa da bu geçitleri belirten hiçbir doğru dürüst markalama ve hele gece için ışıklı işaretler olmadığı gibi, gündüz de bu geçit yerlerine çakılmış kazıklarla ancak pilotların anlayabileceği işaretlemeler yapılmıştı. Pilot marifeti ile bu barikatları geçip, nihata alınmış ve hemen birkaç saat içinde yolcularımızı boşalttıktan sonra da bizi daha fazla rih- tımda tutmayıp Şap Barikatları arasında açığa bir yere demir- letmişlerdi.

Biz İstanbul'dan beri personel işemiz için hiçbir yerden sebze ve meyve alamadığımız için kuru sebze ile idare ettiğimizden personelimizde ve bende vitaminsizlikten yaralar çıkmaya başlamıştı. Gemi doktorumuz acilen sebzeye daha evvel de penisi'ne ihtiyaç gösteriyordu. Acentemiz İstanbul'dan talimat almadan, bize ne kumanya ne de ilaç almıyordu. Ve maalesef gemi kasamızda da yeterli para olmadığı için de defalarca İstanbul'a çektiğimiz telgraflara cevap da alamıyorduk. O devrin telsizleri ile o sıcak atmosferde, ancak gece yarısından sonra İstanbul'la irtibat kurulabiliyor ve İstanbul'dan da ancak gece yarısından sonra cevap alabiliyorduk. Cidde'ye geldikten sonra, kara irtibatları ile işletmemize ulaşım sıkıntılarımızı anlatabildik ve gemiye kumanya ve ilaç alabilmek için acentemizden bir miktar avans alabilme mü- saadesini koparabilmiştik. O zamanlar, bir Türk Lirası, iki Ri- yal idi. Sıcaklık gölgede elli derecenin üzerinde ve rutubet

**Gemimizin seyir ve can emniyeti bakımından da durumu çok cazipti! Güvenilirliği ne seviyede olduğu belli olmayan Miyar ve Dümenci iki mknatsızlı pusulamız, çalışıp çalışmadığı meçhul bir R.D.F. cihazımız, tashih edilip edilmedikleri meçhul seyir haritalarımız ile can filika donanımlarımızda içler acısıydı. İşte dostlarım bu şartlar altında yapılacak bu sefer benim ilk yurtdışı seferim ve hele "hac seferi" olarak da benim için heyecanı dorukta bir sefer oluyordu.**



yüzde doksan civarındaydı. Geceleri güvertede yatıyor ve sabah kalkarken üzerimize aldığımız çarşafların kıvrım yerlerinde kalmış rutubet birikimleri ile adeta yüzümüzü yıkıyorduk.

Hac mevsimi olması dolayısıyla trafik sıkışıklığından, bizi kumanya alabilecek kadar dahi nhtında bırakamadıkları için, ertesi gün rahmetli Sezai Kaptan gölgede 50 derece sıcakta zamanın son deliği olan bana, gemi katibini, kumanyacıyı ve iki de gemiciyi yanına alarak elime verilen listedeki ilaç, et, sebze, meyve gibi kumanya ihtiyaçlarımızı en kısa zamanda temin edip gemiye getirmemi emretmişti. Gemide motorlu bir filika olmadığı için, kürekli personel filikasını denize indirip sahile çıktık ve acenteyi bulduk. O da talimat aldığı için bizi bekliyordu. Ama üç bin Riyali alabilmemiz için, dört-beş tane yastık kilifi istedi. Ancak bu kadar torbaya üç bin Riyal'i taksim ederek sırtımızda götürebilecektik. Acenteye anlaşarak bir adamını benim yanıma vermesini ve benim alışverişlerimde ödemeleri onun yapmasını ve bize temin edeceği büyük bir vasıta ile de hem kumanyalarımızı hem de kalan paramızı gemiye getirmelerini temin ettik ve ben başta olmak üzere pazara çıktık.

Gemimizde o zamanın imkanı amonyaklı bir sistemle soğutma temin eden bir buzlukumuz vardı ve o da arzalı olduğu için, tamirine uğraşıyorduk. Mevcut etlerimizi ancak kavurma yaparak muhafaza edebiliyorduk. Cidde'de bir ay kalacak ve bilahare on günlük bir sefer dönüşünden sonra İstanbul'da olabilecektik. Et almak üzere girdiğimiz hemen hemen her kasapta etlerin derin kıvrıklarında sinek sürfeleri görerek, et almaktan vazgeçtik ve yerine gemiye canlı hayvan götürmeye karar verdim. Acente garantimiz olduğu için artık peyderpey kumanya almamız da mümkündü ve öyle de yaptık. Evvela ilaçlarımızı temin ederek, sebzelerimizi, meyvelerimizi, iki adet canlı koyunu ve bir miktar da balık alarak, bunları acentenin temin ettiği bir büyük vasıtaya yükleyerek filikamızı da onun arkasına bağlayıp gemiye döndük. Süvari Bey bizi heyecanla bekliyordu. Kendisine durumu muhassalan anlattım. Kararımı uygun bularak hemen canlı hayvanlardan birini kestirip, kellesini pişirtmişti.

Doktorumuz Cezmi Or, hemen penisilini ewela bana yapmıştı. Birkaç gün içinde personelin de sağlığı ve neşesi yerine gelmişti sebze ve meyvelerle. Fakat en önemli olay, hevenk hevenk muzların nasıl muhafaza edileceği idi. Süvari Bey onları, kaptan köşkü güvertesindeki tente gönderilerine sıra sıra astırmıştı. Kendi kamarası da o güverte de olduğu için, muzlar her bakımdan emniyet altındaydı. Ama bizler için muzlara ulaşabilmek epeyce zordu. Limanda olmamıza rağmen, özellikle akşamları esen kuvvetli rüzgarlarla geminin demir taramasını kontrol altında tutabilmek için vardiya tutuyorduk. Gündüzleri, muzlarda olgunlarını şevulluyor ve akşamları da benim vardiyalarında onları toplayarak arkadaşlara taksim ediyorduk. Fakat bu sevincimiz kısa sürdü. Zira kaptan da demek aynı yoldaydı ki, olgun muzların toptan yok olduğunu görerek, numaralarını anlamış ve muzlara barikat kurarak emniyete almıştı. Gene de doyumluk olmasa bile, bizler tadımlik da olsa kırk hevenk içensinden nasibimizi alabiliyorduk.

Cidde'de kaldığımız süre içinde ben, gemi katibimizle beraber bir gün sabahleyin

erkenden acentenin servisi ile şehre çıkıp, bir dolmuşla Mekke'ye gitmeye karar vermiştim ve öyle de yaptım. Mekke, Cidde'ye yetmiş beş kilometredir. Yollarda birkaç yerde polis veya jandarmalar tarafından durdurulup, hüviyet kontrolden geçtik. Mekke'ye Müslüman olmayanların girmesi kesinlikle yasaklanmıştı. Özellikle fotoğraf çekmek de kesinlikle yasaktı. Katibimiz Nuri Bey'in açılır kapanır küçük bir fotoğraf makinesi vardı ve onu evrak çantasının içinde yanına almıştı. Yollardaki kontrollerde, bizim Müslüman ve Türk olduğumuzu görerek rahat bırakmışlardı.

Benim en büyük heyecanım, rahmetli babamdan dinlediğim hikayelerle, İstiklal Harbi öncesi, onun Hicaz'da Hecinsuvar (develi suvari) Bölüğü Kumandanlığı sırasında İngilizlere karşı yapılan meşhur Kanal Harekatı'nda birliğindeki Arapların ihaneti ile nasıl yaralanıp tedavi için Şam'a ve bir vesile ile oradan da Medine ve Mekke'ye giderek Kabe ziyaretlerini anlatırken biz de onunla beraber, o hatıralar içinde yaşar ve heyecanlanırdık. Şimdi, ben de o atmosfer içindeyim. Babam Kabe'yi anlatırken "Babussafa" diye adlandırılan Kabe'nin kapısından birinden sık sık söz ederdi ve o kapının önünden almış olduğunu söylediği, küçük bir Kuran-ı Kerim'i hiç yanından ayırmaz ve sık sık onu okurdu. Cidde'den Mekke'ye giderken şoföre, bizi Babussafa'da bırakmasını söylemiştim ve bizi orada bıraktı. Ben de hemen oradan rahmetli babam gibi küçük bir Kuran ve babamın da sık sık müracaat ettiği bambu kamışından yapılmış bir kaşığı almıştım.

Yıl 1951, Kabe denilen, İslam'ın bu en kutsal mekanı, etrafını çevreleyen binalar arasında adeta kaybolmuş gibiydi. Şaşırıp kalmıştım.

O seferimizde gemi katibimiz Nuri Bey'in Kabe'ye sokmaya muvaffak olabildiğimiz fotoğraf makinesiyle hemen Kabe'nin yanında çekirebildiğim fotoğraf benim için hayatımın en kutlu ve mutlu hatırası olarak hala vitrinimin en mutena yerini süslemektedir.

1958 yılında "Tarsus" gemimiz ile ikinci defa Mekke'yi ziyaretimde, gördüklerimle nispeten müsterih olmuş ve yeni Suudi Hükümeti'nin eski yönetimden oldukça farklı icraatlarını görerek teselli bulmuştum. O seferimizde "Tarsus" gemisi kaptanı rahmetli Necdet Or, 2. Kaptan Ahmet Uprak, 3. kaptan ben ve 4. kaptanımız, bindiği uçağın İstanbul'a inerken Marmara Denizi'ne çakılmasıyla kaybettiğimiz Süreyya Eta. Rahmetli Necdet Kaptan, personelin Mekke'ye gitmesine izin vermiyordu. Bir gün Süreyya ile erkenden Cidde'ye çıkarak, bir taksiye atlayıp Mekke'ye, oradan da bir taksiyi Endonezyalı yeni evli bir çiftle paylaşarak, Mina'ya gitmiştik. Orada şeytan taşlama yerlerini ziyaret ederek tekrar Mekke'ye dönmüş, orada da ziyaretlerimizi yapıp, kimse anlamadan tam zamanında gemiye dönmüştük.

O günlerin hatırası, albümleri karıştırırken üzerinden geçen tam 50 yıl, yarım asır sonra, devlet taşımacılığımızın gel-



diği noktayı ve eli yıl evvel ne şartlarda ne unutulmaz seferler yapabildiğimizi ve 1950'li yıllarda Almanya'da yeni yaptırılan ve ikinci cihan harbi sonunda Amerikan yardımıyla aldığımız gemilerle özellikle eski "Ankara" gemimizle ve bilahare Polonya'dan aldığımız "Ankara" ve "Samsun" feribotlarımızla kabotajımızda ve dış sularda adeta harikalar yaratan bir filoya sahipken şimdi sekiz bin kilometre olan kabotajımızda bile Türk bayraklı bir yolcu gemimizin olmayışına, ve özellikle cefakar Karadeniz halkımızın sadece karayoluna mahkum bırakılmasına üzülmemek mümkün mü dostlarım.

Fakat ümit ediyor, özlüyor ve inanıyorum ki, yeni hükümetlerimiz artık uyanacak ve yüzlerini denizlere çevirerek deniz ticaret filolarımızla ekonomimize yön ve hız vererek, milli ekonomimizi şahlandıracaklardır. Başta medenî iftiharımız İTÜ Denizcilik Fakültemiz ve diğer denizci yetiştiren okullarımızdan yetişmekte olan, davasına inanmış genç ve dinamik denizcilerimizle bu ümitlerimizin çınan en kısa zamanda ulaşacaktır İnşallah.

9-Deniz Yollarının yaptığı ek seferlerin yanında İstanbul-Cide ve İstanbul-Gökçeada seferleri de yıllarca yapılarak oraların da İstanbul'a bağlanması sağlanmıştır.

10- Devlet Deniz Yollarının yapmış olduğu ek seferlerde en önemlileri turistik seferlerdi. Yabancıların kiraladığı yolcu gemilerimiz başta Akdeniz olmak üzere Amerika'ya, İskandinavya'ya, Karaibler'e turistik seferler yapılmıştır. Sefer sonunda kâr mı ettik zarar mı ettik yoksa dostlar bizi alış verişte görsün gibi gemilerimiz hep yabancı acentelerin kârları uğruna mı yapıldığını devlet işletmeleri hesaplarını açıklamadığından bir türlü öğrenilememiştir.

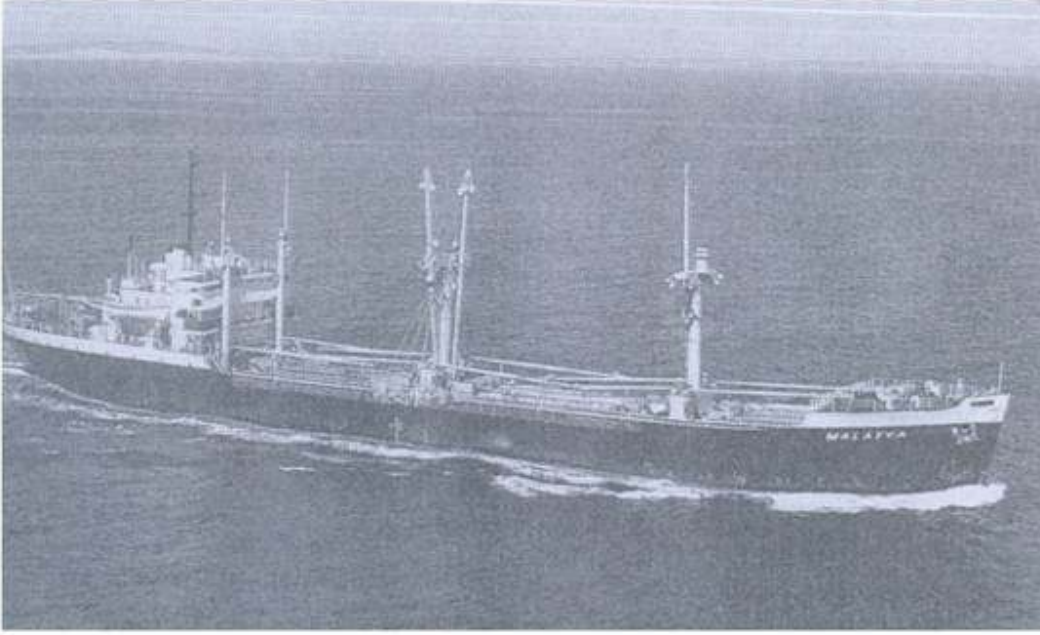
Türk devleti 1926 yılında kabul edilen kabotaj Kanunu kabul ederek Türk karasularında yük ve yolcu taşımacılığını Türk bayraklı gemilerin yapabileceği kabul edilmiştir. Özel ve devletin sahip Türk bayraklı gemiler Türk karasularında yük ve yolcu taşımacılığı yapıyorlardı. Ne olduysa oldu yolcu taşıyan armatör gemileri 1936 yılında devletleştirildi. "Vapurculuk Sosyetesı" ve "Sadıkzade", Aksu, Güneysu, Dumlupınar, Sakarya, Saadet, Tayyar, Seyyar, İnönü, Bartın, Kemal, Millet, Vatan, Erzurum, Bursa, Saka, Uğur, Bülent adındaki gemilerini devlete satarak yolcu taşımacılığından çekildi. 1938 yılında Deniz Bank-Eti Bank'ın sahip olduğu Bakır, Demir ve Krom ve gene 1943 yılında Benjamen ve Barzilay şirketi de sahip olduğu Sebat, İkbal, Şule, Necat ve Doğan gemileri de devlete satılmıştır. Bizim okuldan mezun olma tarihimiz olan 1948 yılında özel sektörün elinde yolcu taşıyan gemi bulunmazken yük gemisi olarak da bulunan gemiler hem çok yaşlı hem de üç beş gemiden fazla değildi. Bunlar da Zonguldak-Ereğli çevresinden İstanbul'a kömür taşıyorlardı.

1948 yılında Amerikan yardımından gemiler gelmeye başlayınca yukarıda anlattığım yolcu gemilerin yanında irili ufaklı yük gemileri de gelmeye başladı. Bunları şöyle büyükten küçüğe doğru sayacak olursak:

11-Victory tipi 10.500 dwt'luk Çoruh(Resim-47), Manisa, Aydın, Yozgat(Resim-42) ve yaklaşık 6.000 dwt'luk Kars, Rize, Malatya, Kastamonu(Resim-41) ve 2.855 dwt'luk Ardahan(Resim-49), Hopa gibi gemilerle devlet yabancı sularda yük taşımacılığına başladı. Özellikle Almanya, İngiltere, Belçika Hollanda, Danimarka'nın bulunduğu ve kısaca Kontinent Bölgesi denilen limanlarla Türk limanları arasında Kars, Rize,(Resim-41) Kastamonu ve Malatya gemileri yıllarca gerçekten çok başarılı taşımalar yapmıştır. Bu gemiler o kadar başarılı olmuşlardır ki yabancı bayraklı gemiler zamanla bu hattı terk ederek işi Türk gemilerine bırakmışlardır.



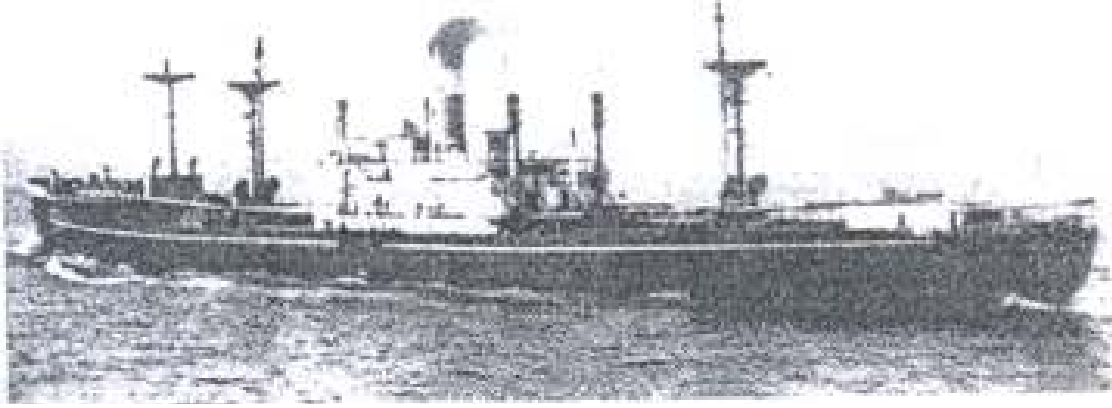
M/V KARS 1951'de Manş'ı geçerken. (Yazar resim çekilirken bu gemide 3.Kaptandı)



Resim-41

M/V Malatya

(M/V Kars, M/R Rize, M/V Kastamonu kardeş gemiler)

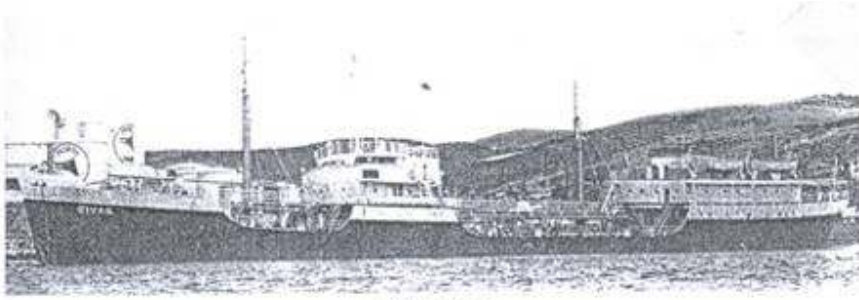


T/S Yozgat

Resim-42

Yozgat, Aydın, Çoruh ve Manisa (Resim-42, 47) gemileri Amerika ile Türkiye arasında düzenli hat kurmuşlar ve ithalat ve ihracat yüklerimizi çok başarılı bir şekilde taşımışlardır. Akdeniz’de de Hopa ve Ardahan şileplerine ilaveten elde bulunan gemilerle başarılı taşımalar yapılmıştır. Eskiden sadece Akar ve Başarı tankeri ile Hayfa’dan petrol ürünleri taşınırken Amerikan yardımından gelen Kocaeli ve Sivas tankerleri( Resim-43) ile Basra Körfezinden petrol ürünleri taşınmaya başlamıştır. Denizde yük taşıma işinin çok büyük bir uzmanlık dalı olduğunu anlayan devlet yolcu gemileri ile yük gemilerini şirketlerini birbirinden ayırarak denizde yük taşımacılığının başına 1954 tarihinde ülkemizde yük gemilerinin büyük kaptanı olan Kaptan Asım Alniak ve onun kurduğu ekip getirilmiştir. Rahmetli Kaptan Asım Alniak(Resim-44) sürekli yük gemilerinde çalışarak deneyim ve bilgisini artırmış çok iyi İngilizce bilen değerli bir tüccar kaptandı. Burada bir kez daha belirteyim ki günümüzde iyi İngilizceye ek olarak iyi bir meslek İngilizcesi bilmeyen kaptan olsun makine olsun bu meslekte başarılı olması beklenemez. 1954 yılında D.B.Deniz Nakliyatı T.A.Ş adı altında kurulan devlet şirketi ve bir ara seksen parça gemiye sahip olmuştur. Ancak ne var ki bu Türk devlet denizcilik işletmesi yıllarca başarıdan başarıya koşarken tüm devlet işletmelerine tasallut eden asalaklar nedeniyle çöküp gitmiştir. Bu konuya ilerde gene döneceğim.





M/T Sivas



M/T Sivas ve T/E Kocaeli tankerleri

Resim-43



Resim-44

Sol başta Kaptan Asım Alınak, Ortada Kaptan Hamit Yılmaz, Sağ başta Baş Mühendis Şevket Açıkalın.



Resim-44

#### Kaptan Asım Alnıak tankeri

1948 yılında Amerikan yardımı ile Türk devletine verilen gemiler gelirken özel sektör de yavaş yavaş yaşlı ve ucuz yük gemilerinden satın almaya başladı. Devlet, özel sektör gemi almaya başlayınca koyduğu sınırlamalarla bilerek ya da bilmeyerek özel sektörün gemi almasını zorlaştırdı. Bu sınırlamaların en önemlisi yaş ve tonaj sınırlamalarıydı. Devlet, eğer yük gemisi alacaksın tankerler 9, yük gemi ise 12 yaşın üstünde olmayacak ve tonaj olarak da 12 500 dwt'dan daha büyük gemi alacaksın diyordu. Genç ve büyük gemiyi kim almak istemez ki? İster de hele o yıllarda genç gemi almak bir servet. Devlet güya ülkede gemi inşaatını teşvik ve 12.500 dwt'a kadar gemilerin yurtdışı yapılmasını sağlamak amacıyla böyle bir yasak getiriyordu. Tankerlerde 9, kuru yük gemilerinde 12 yaş sınırı getirildiğinde, bir kuru yük gemisi olan Demirhisar şilebi o tarihlerde yüz yaşın üstünde durmadan çalışıyordu. Hele elli yaşın üstünde bir sürü çalışan gemi vardı. Devlet yeni alınacak gemiler için 9/12 yaş sınırlamasını getirirken filoda mevcut bir sürü hurdanın çalışmasına izin veriyordu. 1955 yılında gemi kurtarmada çalışırken kurtardığım Yunan gemileri arasında çok otuz, kırk yaşında gemiler vardı. Buna karşın dışarıdan hurda olarak ülkemize getirilen ve bozulan gemiler arasında birçok on beş, on altı yaş arasında gemiler vardı. Hangi armatör gemilerinin genç olmasını istemez ki? Ama genç gemi çok para demektir. Armatör genç gemi gerektirmeyen iyi bir taşıma işi bulunca yaşlı fakat bütün sertifikaları tamam bakımlı bir gemiyle bunu yapmayı tasarlarken devlet bu gemi yaşlı diyerek o geminin alınmasına izin vermemesi anlaşılır gibi değildir. 1955 yıllarında eğer yaşlı fakat sertifikaları tamam gemilerin alınmasına izin verilseydi belki de bugün büyük bir deniz ticaret filomuz olabilirdi. Masa başında oturarak ahkâm kesmek kolay görünüyorsa da vicdani sorumluluğu çok büyüktür.

Ticaret, Ankara'da masa başında oturanların koyduğu kurallarla değil, kendi kuralları ile çalışır. Bunu değiştirmeye hiç kimsenin gücü yetmez. Nitekim ticaret kendi kurallarını çalıştırarak Türk Deniz Ticaret Filosunu adeta çökertmiştir. Kurtulması için tek çare, tüm yasakları ortadan kaldırarak liberal bir ekonomi uygulamaktan başka bir yol yoktur.

Yukarda belirttiğimiz sınırlamalara rağmen Türk özel sektörü büyük çabalar göstererek başta rahmetli Haşim Mardin olmak üzere birçok armatör gemi alımında adeta yarış etmişlerdir. Haşim Mardin S/S Mardin gemisini alarak 1950. tarihinde Türk Deniz Ticaret filusunda ilk kez bir Türk gemisi Pasifik Okyanusu'nu geçmiştir. Mardin gemisi bu seferinde Amerika'dan Formazo'ya(Taivan) silah taşımıştır. Gemini tüm mürettebatı Türktür. Gene Haşim Mardin Bey (Resim-45), Raman tankerini alarak



Kapt. Ömer  
Mardin



Armatör  
Haşim Mardin



Müh. Yusuf  
Mardin



S/S Mardin



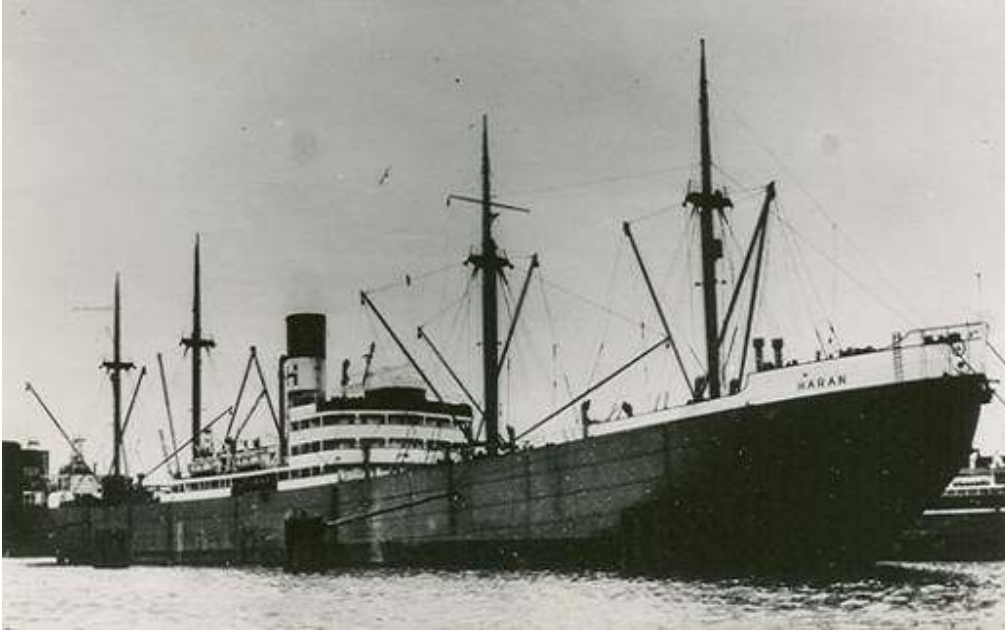
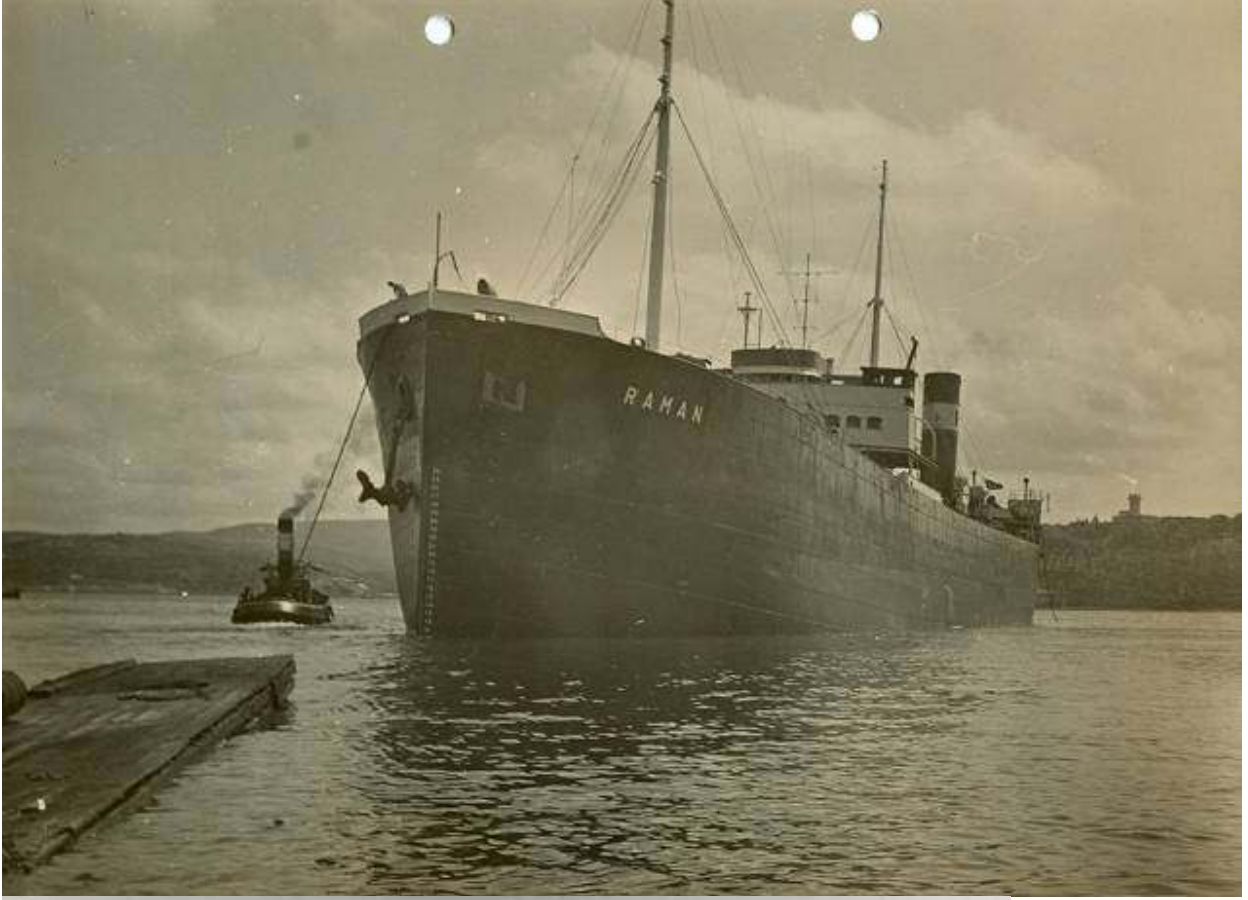
S/T Raman



S/S Haran



S/S Haran



S/S Haran

Resim-45

İlk kez bir Türk armatörü denizde petrol taşıma işine girdiği gibi yabancı ülkelere de petrol taşımıştır (Resim-45). Armatör Faik Zeren, Yelkenciler, Sadıkoğlu, İlhami Söker, Ali İpar, Cerrahoğulları, Akbaşoğlu, Kışınbaylar, Hantallar, Kalkavanlar ve şimdi isimlerini hatırlayamadığım daha birçok armatör devletin koyduğu birçok engellerle boğuşarak ve o engelleri aşarak o tarihlerde hiç de yabana atılmayacak bir deniz ticaret filomuzu yaratmışlardır. UM Denizciliğin yaratmış olduğu tanker filosuna, 400.000 dwt'luk ,dünyanın en büyük tankeri olan Büyük Selçuklular'ı katarken, rahmetli Cerrahoğlu Nuri gene dünyanın en büyük tankerlerinden olan 350.000 dwt'luk C.Tahsin tankeri ile Türk Deniz Ticaret filosuna büyük bir hamle yaptırırken engel çıkarmaktan başka iş bilmeyen yetkililer o yıllarda yılda 25.000.000 ton ham petrol ithal eden ülkemizin petrolünü bu firmalara taşıtarak Türk Deniz Ticaret filosunun büyük bir hamle yapmasına yardımcı olmamışlardır. O kadar yardımcı olmamışlardır ki bugün artık ülkede Dünya Denizcilik'ten başka petrol taşıyan bir firma kalmamıştır. Kim daha ucuza taşırsa ben ona taşıtırım diyen bir Cumhurbaşkanı Türk Deniz Ticaret filosunun kalbine hançeri saplamıştır. Bu konuda hiçbir şey bilmediğini bilmeyen bu adam devletlerin deniz ticaret filolarına subvansiyon denilen yardımları yaparak rekabet edilemeyecek navlunlarla yük taşıdıklarını bilmediğinden, ülkenin damarlarında akan kan olan petrol taşıma işlerini ve diğer taşımaları can düşmanımız olan bir ülkenin gemileriyle taşıtılmasında bir sakınca görmemiştir. Sanırım bu iş hâlâ böyle devam etmektedir. Umarım yanılıyorumdur. Ne yazıktır ki 9/12-12.500 (on iki en üst yaşı, 12,500 dwt gemi alım tonunun başlangıç noktasını anlatıyordu. Başka bir deyişle dışarıdan gemi almak için tankerlerde dokuz yaşın, kuru yük gemilerinde ise on iki yaşın altında ve 12.500 dwt üstünde olması gerekiyordu) kuralını ortaya atan ve onu uzun süre savunan kişi bir Yüksek Deniz Ticareti Okulu (şimdiki İ.T.Ü Denizcilik Fakültesi) mezunuydu. Acaba tarih tekerrür mü ediyor!?

Yukarıdaki anlatımlarımla ülkemizin sahillerinde bulunan limanlarımızın 1950'li yıllardan başlayarak başta İstanbul olmak üzere ülkenin diğer kentleri ile birbirlerine kara ve hava yolları ile bağlanması sonunda, yolcu ve yük taşımacılığı gittikçe artması nedeniyle, sanırım ülkemizde deniz taşımacılığı 1980 yılına kadar iyi gitmiştir. Denizde yük ve yolcu taşımacılığı sonraki yıllarda gittikçe zayıflayarak iki bin yılına kadar sürmüştür. Şimdi artık İstanbul'dan Karadeniz limanlarına, Akdeniz limanlarına yolcu gemisi kalkmamaktadır. Eski Bandırma ve Mudanya seferlerinin yerlerini deniz otobüsleri almıştır. İzmir seferlerinin yerine şimdi arada sırada turizm seferleri yapılmaktadır. Nerede o romantik seferler? Güvertede dolaşan âşıkların yerini şimdi yerinden kalkamayan ve güverte nedir bilmeyen, denizde yolculuk yaptığı halde denizi görmeyen yolcular aldı. Ama dünyada yük taşımacılığı, her geçen gün artan bir hızla devam etmektedir. Şunu hiçbir zaman unutmamalıyız ki ülkemizin damarlarında akan kan olan petrolümüzün, pipe-line'lerden arta kalan

kısmı kesinlikle Türk bayraklı gemilerle yapılması için elden gelen her şey yapılmalıdır. Bu düşüncemin doğru olduğunu göstermek amacıyla aşağıdaki olayı okuyucularımla paylaşmak istiyorum.

Sanırım 1956 yılıydı. Rahmetli Adnan Menderes ve Celal Bayar 400 milletvekili ile, yani mecliste büyük çoğunlukla iktidarda. Milletvekillerine siz isterseniz hilafeti bile getirirsiniz gibi büyük laflar ederek muhalefette olan İsmet İnönü ile çatışmalarına devam ediyor. Yabancı ülkelerle de arası pek iyi olmadığından kredi muslukları kısılmış ya da kapatılmış. Ülkede benzin sıkıntısı başlamış durumda. Kredi bulunamadığından benzin ve birçok ihtiyaç maddesi piyasada bulunamadığı gibi akaryakıt taşıyacak tankerler de bulunamıyor. Rivayet olunur ki Almanya Menderes'in 300 milyon mark kredi talebini kabul edilebilir proje gösteremediği için reddetmiş. Ülkede benzin sıkıntısı var. Gene rivayet olunur ki Vehbi Koç Ankara'da bakan arabalarına sahip olduğu benzin istasyonunda sakladığı benzinden ikmal yapıyor. Gene rivayet olunur ki Vehbi Koç devletin bulamadığı krediyi bularak ülkemize 10.000 ton benzin bulmuş ama taşıyacak tanker bulamıyor. Yabancı tanker sahipleri söz birliği etmişçesine bize benzin taşımıyorlar. O tarihte Türk bayrağı taşıyan yaşlı Rıza Kaptan tankeri var ama küçük(!)bir kusuru var, biraz tankları denize benzin kaçırıyor dedikodusuna aldırmadan gemiye yük yükleniyor ve Türkiye'ye getiriliyor. İhtiyar tanker makine arızası nedeniyle ancak Kumkapı açıklarına kadar gelebiliyor. Mevsim kış olduğundan, saatte altı deniz mili hızla kuzeyden güneye akan akıntıyı yenerek boşaltma yeri olan yukarı Boğaz'daki Selvi Burnu'ndaki tesislere çıkarak benzin yükünü boşaltamıyor. Ben o tarihlerde Gemi Kurtarmada çalışıyordum. Diyorlar ki Gemi Kurtarma'nın kurtarma gemileri gelsinler, Rıza Kaptan'ın iki bordasına bağlasınlar, gemiyi Selvi Burnu'na götürsünler. O tarihlerde Gemi Kurtarma'nın elinde üç adet kurtarma gemisi var. 1200 HP gücünde stimli İmroz, 1000 HP gücünde dizel Hora ve 650 HP gücünde stimli Alemdar. (5.000 HP gücündeki Alemdar 2, 1966 yılında filoya katıldı) kurtarma gemileri vaka mahalline intikal ettiklerinde, tankerin bordasında deniz yüzeyinde benzin kaçırdığını gösteren menevişleri görünce ve tankerin ikinci kaptanı da olayı doğrularcasına "gemi benzin kaçırıyor, yavaşmayın," uyarısı üzerine İmroz ve Hora, tankere yanaşmayarak açığına demirlemesi üzerine kıyamet koptu. Ankara, emir demiri keser kuralını uygulayarak eğer gemi kurtarma personeli, tankerin üzerine yanaşmayacaksa derhal işlerine son verilerek mahkemeye verilmeli ve yerlerine askeri personel konularak tankerin bir an önce hareket ettirilmesi emri bizlerin fena harcandığını açıkça göstermesine karşın yapılan görüşmelerle tankerin üstüne yanaşılmasına karar verildi. Güya önlemler alınarak tankerin güvenli olduğunun bildirilmesi üzerine İmroz ve Hora kurtarma gemileri tankeri yedekleyerek Kum Kapı'dan, Kız Kulesi yanına gelince kışın beş altı mile çıkan akıntıyı yenmemiz mümkün olmadığından yedekleme işinden vazgeçildi. Tek çare geminin ana makinesinde olan arızayı hızla giderip geminin kendi olanaklarıyla

hareket etmesi olduğundan öyle yapıldı. Gemi bir gün akıntının azaldığı erken saatlerde kendi olanaklarıyla hareket ederek Selvi Burnu'na yanaşıp yükünü boşalttı. Umarım bu olay ilgililere ders olur. Sanmıyorum, ders alınsaydı tarih tekerrür eder miydi? Hâlâ emirlerin demirleri kesebileceği sanılıyor..

1960 İhtilâli'nin kuşkusuz birçok nedenleri vardı. Bu olayı birçok uzman incelemiş ve bunlar yayımlanmıştır. Yukarıda Rıza Kaptan tankerinde olduğu gibi, bir devlet şirketi olan D.B.Deniz Nakliyatı'nın sahip olduğu 16648 dwt'luk T/E Kocaeli tankeri (Resim- 43) derhal Basra Körfezi'ne gönderilerek ülkeye benzin getirilmesi istenmiştir. Ama maaalesef yük için para gönderilmediğinden ya da devletin kredisi olmadığından gemi orada kırk gün cehennem sıcağı içinde personeline kurtlu mercimek yedirerek beklemiştir. Ülkede benzin olmayınca, insanlar işlerine gidemediğinden ya da gezemediğinden iktidarın iş başında uzaklaştırılmasını hoş görmüşlerdir.

Gene o tarihlerde olan bir olayı da gene ibret olsun diye anlatmak istiyorum, piyasada şeker yok. Yunan bayraklı bir gemi Polonya'dan 10.000 ton şeker yüklemiş geliyor. Pardon gelemiyor, gemi Bozcaada açıklarında kayalıklara bindiriyor. Kurtarma uzuyor ve şeker yükü ıslandığı için kullanılamaz hale geliyor ve ülke şekersiz bırakılıyor. Bereket versin millet açlığa, şekersizliğe talimli de gıkı çıkmıyor. Batının kredi mekanizmaları donduruluyor ve sonunda 1960 ihtilâlinin ayak sesleri duyulmaya başlıyor.



## BÖLÜM-9

### TRAMP SEFERLER

Tramp yani nerede ne bulursa yükleyip, nereye istenirse oraya yapılan seferler, kısa deyimiyle tarifersiz seferler. İkinci Dünya Savaşı 1945 yılında sona erdiğinde dünyada ticaret denizciliği yani denizde yük ve yolcu taşımacılığı(burada diğer hizmetleri, örneğin gemi kurtarma, kablo döşeme, tarama, römorkörcülük vb. konu etmeyeceğim) durumu şöyleydi:

Almanya, İngiltere, Fransa, Hollanda, Rusya ve İtalya başta olmak üzere, savaşa katılan ya da katılmayan devletlerin elinde ticaret gemisi hemen hemen hiç kalmamıştı. Amerika Birleşik devletleri savaşa katıldığı halde elinde yüzlerce ticaret gemisi vardı. Bu gemiler savaşta Amerika'dan Avrupa'ya harp malzemesi ve asker taşımak için yapılmıştı. Savaş bitince Amerikalılar bu gemileri müttefiklerine adeta hibe eder gibi verdi. (Resimler: 22, 41, 42, 43, 47.) Yukarda da belirttiğim nedenlerden biz bu gemilerden yanılmıyorsam yirmi tane kadar aldık. Ayrıca biz savaşa katılmadığımız için elimizde yaşlı da olsa gemilerimiz çalışır durumdaydı. Savaş bitince deniz taşımacılığı başlayınca bizim hurda gemiler de özellikle batı Avrupa limanlarına tramp seferler yapmaya başladı. Bu ülkelerin denizleri mayınlarla dolu, seyir Nemedri denilen rotalarla yapılıyor, Gemilerde mıknatısı pusuladan başka seyir aleti olarak kıçtan atılan bir parakete, radyo kerteriz aleti var, hız saatte en çok sekiz deniz mili, kar kış kıyamet kopuyor, akıntı bazen gemilerin hızından fazla oluyor, buzlar arasında sıkışıp kalıyorlar (Resim-46) ama durmuyorlar ta Finlandiya'ya ve



Ruşen şilebi buzlar arasında



Resim- 46

S/S Ruşen

S/S Altay

(gemileri buzlar arasında)

Norveç'in kuzeyini aşip Murmansk'a kadar bizim kahraman gemi adamlarımız kuru fasulye, nohut, kurtlu mercimek, bulgur pilavı ve üzüm hoşafı ile hurda gemileri sırtlarında taşıyarak bu seferleri yapıyorlar. Baş Mühendis Vehbi Tanılmıışoğlu'nun "Son Devın Çöküşü" kitabını okumanızı öneriyorum. Bu kitaptan bazı alıntılar yaparak Türk deniz ticaret filosunun hurdalarını gemi adamlarımızın nasıl sırtlarında taşıdıklarını anlatmak istiyorum:

Ruşen gemisinde (1957):

-Külhanların hepsi çatladı,

-Borular miadını doldurmuş olduğundan sık sık patlıyordu,

-Her gün kazanların içinde külhan kalafatı ve patlayan boruların tapalanması işiyle uğraşıyorduk,

-Kazanı çabuk devreye almak için tam blöf yapmadan içinde 50 psi basıncında stim varken çalışma yaptığımız için şişen vücutlarımıza dışarıya çıktığımızda ateşçiler hortumla deniz suyu tutuyorlardı.

S/S Mustafa gemisinde ( 1957-1958):

-Makine dairesinde atan sacı payandalayarak sefer devam ediliyor.

-Aradan tam kırk yıl geçtiği halde nohut ve mercimek yemeklerini hâlâ yemem, diye yazıyor rahmetli Tanılmıışoğlu.

O yıllarda birkaç armatör dışında diğer armatör gemilerinde de durum hemen hemen aynıydı. Gemiler çok yaşlı olduklarından sorunları bir türlü bitmezdi. Kumanya işi tam bir rezillikti. Bu hurda gemiler gemi adamlarının sırtında taşınmıştır derken abartmadığımı görüyorsunuz.

Ben bu kitabı yazarken bazen mercimeğin, kuru fasulyenin vb. çok öne çıktığını görünce bu konuyu biraz abartıyorsun Refik dediğim zamanlar olmuştur. Ama bir de ne göreyim rahmetli Vehbi Tanılmıışoğlu bile mercimekten o kadar bıkmış ki mercimeği bir daha hayatı boyunca yememiş. Konuyu araştırınca bir de ne göreyim, bir zamanın anlı şanlı en büyük kaptanlarından rahmetli Süreyya Gürsu emekli olduğunda geçim sıkıntısını azaltmak için hurda S/S İkbal şilebine kaptan olunca, kuru fasulyeden o kadar bıkmış ki yazdığı bir şiirde ondan bahsetmeden edememiş. (Yıl 1962, "Deniz" dergisi, Cilt 8,Sayı 87.)

.....

Ne yesek bilmem ki azıcık  
Burnumda tütüyor buzlu cacık  
Verdi kumanyamız gene açık  
Bıktım artık kuru fasulyeden İkbal Kalfa

Başım derde girdi bizim aşçıyla  
Midem doldu hep salçayla  
Yağlar da karışmış alçıyla  
Böyle yemek mi olur İkbal Kalfa

.....

Ya işte böyle sevgili okurlarım!? Sen o tarihlerde S/S Gülcemal gibi ülkenin en büyük ve lüks yolcu gemilerinin suvariliğini yap, sonra buzlu cacık özlemiyle kuru fasulyeye talim et, olacak iş değil. Namuslu çalışmanın bir bedeli bu olsa gerek. İsteseydi Süreyya Gürsu Kaptan han hamam sahibi olurdu, buzlu cacığın özlemini çekmez bir eli balda bir eli yağda olurdu. İnsan yaşayınca neler görüyor neler, her neyse biz konumuza dönelim.

Amerikan yardımından gemiler gelmeye başlayınca 10.500 dwt'luk Çoruh (Resim-47) ve Yozgat (Resim-42) (daha sonra Aydın, Manisa kardeş yük gemileri filoya katılmışlardır)



Resim-47

T/S Çoruh 1950 'de Havana'ya girerken ve o tarihte gemide bulunanlardan: Sol başta Niyazi Koç, yanında Refik Akdoğan, yanında İhsan Somakçı. Sağ başta Telsiz Müfit ve çömelmiş olan telsiz Turan Şen.

Bu gemiler savaşta bir sefer yapmak üzere tasarlanıp yapılmış gemilerdi. Daha açık anlatımla Amerika'dan yüklediği savaş malzemelerini Avrupa'ya götürürken

Alman denizaltıları batırırsa batırsın, batıramazsa varsın, dönüş ya kısmet düşüncesiyle yapılmış gemilerdi. Amerikalıların deyimiyle biraz şişirme gemilerdi bunlar. Ama bize gelince filonun en lüks gemileri oldular. Ben askerden dönüşte yani 1950 de Çoruh gemisine güverte zabiti olarak atanınca en çok neye sevindim biliyor musunuz sevgili arkadaşlarım, denize bakan tek kişilik bir kamara, rahat bir yatak ve güzel bir elektrik ışığının sağladığı konforla çok güzel kitap okunuyor. Elektrik pır pır etmediğinden kitap okurken gözler bozulmuyor. Lavabosu var ve sürekli soğuk ve sıcak su akıyor. Daha önce çalıştığım gemilerde lavaboya su taşınır, kullandıkça altındaki tenekeye dolar, doldukça kamarot boşaltırdı. O zaman sahip olduğumuz gemilere göre, insana böyle bir gemide ömrümün sonuna kadar çalışırım dedirten bir gemi.

Yıl 1950, Çoruh gemisi İskenderun'da Amerika için krom yüklüyoruz. Sıcak bir yaz günü krom gemiyi toz duman içinde bırakıyor, olsun duş alıyoruz, konfor yerinde ama bizim prensiplerimize göre gemi adamlarını rahat ettirmeyeceksin, şeytan azapta gerek düşüncesi gene yemeklerde uygulanıyor. Mercimek, nohut vb. başyemek, İskenderun'da yaz ayı ve sebze, meyve sokaklarda bedava ama bize vermiyorlar, alışmasınlar diye olacak herhalde. Şöyle soğuk bir karpuz, üzüm insanın canı çekiyor. Gemi çok modern, buzhane, buzluklar, buzdolapları geminin her tarafında var. Gemiden atılmamak için yemeklere kimse itiraz etmiyor. Ben de sesimi çıkarmıyorum, geleceğimi düşünüyorum, Amerika'da dayım var onu göreceğim, seferi yapmam lazım. Ama herhalde sabrın da bir sonu oluyor. Cehennem gibi bir gün, öğle yemeğinde gene mercimek, Allahın gücüne gitmesin çok kötü görünüyor, zar zor yiyoruz, akşam İskenderun'da barlarda güzel kızlarla yiyeceğimiz güzel yemeğin ve sairenin hayali ile mercimeği yemeye çalışıyoruz. Yanımda oturan ikinci kaptanım garsonu çağırıyor ve mercimeği yiyemediğini söyleyerek aşçının sahanda yumurta yapmasını istiyor. Garson ikinci kaptanın emrini aşçıya ilettiğinde aşçı yumurta yok cevabını veriyor. Lafa karışıyorum ve garsona, aşçıya söyle diyorum sabahleyin gelen yumurtaları ben saydım ve ellerimle buzhaneye ben koydum diyorum ama cevap gene olumsuz gelince ben yerimden fırlayarak kamarotu ayağım altına alıyorum. Geminin ikinci kaptanına kim ne cesaretle iki yumurta için hayır diyebilir, bunu benim kafam bir türlü almadığından aşçı gemiden kaçarak canını zor kurtardı. İkinci kaptan çok centilmen ve kibar bir kişi olduğundan olayı benim kadar ciddiye almamış ve bana nasihatta bulunuyordu. Gemide böyle şeyler olurmuş ve bunları halletmek için soğukkanlı hareket etmek gerekiyormuş. Ben şimdi bile, gemide hiç kimse ikinci kaptanın, velev ki iki yumurta olsa bile, isteğini reddetmek cesaretini gösterememeli diye düşünüyorum. Bugün iki yumurta için ikinci kaptanına karşı gelen, yarın can ve mal güvenliği için ikinci kaptanın verdiği emre karşı gelebilir. Bence bir ticaret gemisinde kinci kaptanlık mevki bazı bakımlardan kaptanlık mevkiinden daha önemlidir.

Çoruh gemisi ile İskenderun'da yüklememiz devam ederken can filikalarından

birini denize indirme eğitimi yapılması istendiğinde makaralardaki tel halatlardan biri koptuğundan filika denize düştü. Zar zor filikayı yerine aldıkça da gemide yedek tel halat olmadığından filikayı donatmak mümkün olmadı. Burada üzülerek belirtmeliyim ki gemi kurtarmaya geçinceye kadar hiçbir gemide filika, yangın ya da denizde canlı kalabilme eğitimlerinin yapıldığını görmedim. Bazen böyle bir eğitim yapalım diye lafı edilmişse de filikayı yerinden kaldırmak mümkün olmamış, denize indirilirse batarsa ne yaparız denilmiş, yangın hortumları patlak çıkmış ya da pirinç hortum başı nozullar çalınmasın diye dolaplara kilitlemiş olduğu görülmüştür.

Güya harp içinde bir seferlik olarak yapılan Çoruh gemisi vb. sanırım bizde otuz yıldan fazla çalışmıştır. İskenderun-Philedelphia seferini, 10.000 ton yükü, gemi saatte on sekiz deniz mili çığneyerek, on sekiz günde limana varmıştık. Gladoralı olan gemi çok iyi deniz yiyordu. 10.000 ton yükü gemi günde 32 ton yakıt sarf ediyordu. Sonra Japonya’da yapılan Bolu, Sakarya, Kayseri tipi gemiler 7.500 ton yükü günde 36 ton yakıt sarf ettiklerini görünce Amerikan gemi inşa sanayini hepimiz takdir etmiştik. Adamlar harp içinde bir sefer için gemi yapmışlardı ama ilimi, ekonomiyi ve gemide yaşayacak olan insanların yaşamını göz ardı etmemişlerdi.

Türbin olan ana makineye stim üreten kazanlar her zaman makine personelinin bir numaralı arıza kaynağı olmasına karşın bu gemilerin ne kazanlarında, ne de türbin olan ana makinesinde ne de yardımcılarında önemli bir arıza görülmemiştir. Almanya’dan 1938 yılında gelen türbinli Sus ve Marakaz gemileri makine personelinin anasını ağlatıyordu. Sıcaklık makine dairesinde 55 santigrat, Çoruh’ta makine dairesi püfür püfür. Köprüüstü o zamanın en modern seyir aletleriyle donatılmıştı. Mükemmel bir dümen, radar, cayro pusula, rota kaydedici, çeşitli elektrikli iskandil aletleri, telsiz kerteriz aleti ve daha birçok seyir yardımcıları ile köprü üstü donatılmıştı. Geniş ve ferah olan köprü üstünde vardiya tutmak gerçekten büyük zevkti. Hele bir telsiz dairesi vardı ki hayran kalmamak mümkün değildi. RCA telsiz cihazları ile telsiz telgraflarımızı, işletmenin sahip olduğu Kule’de (Karaköy’de genel müdürlük binasının en üst katı) alıcılar yetersiz olduğu için doğrudan Pire’ye vererek (ne rezillik değil mi, hiç utanmaları yok !) haberleşebiliyorduk. Sonraları Kule’nin de cihazları modernleştiğinden uzaklarda bulunan gemilerimizle haberleşmek mümkün olmuştur.

Seyrimiz güzel güzel devam ederken radarımızın arızalı olduğundan çalışmadığını görünce arızanın nerelerde olduğunu anlamak için İngilizce olan “instruction book-kullanım kitabı”nı okumaya başladım. Radar görüntü vermiyordu. Kullanım kitabı radar görüntü vermediğine göre yapılacak işlemleri sıralıyordu. Şimdi burada biraz İngilizce durumumdan bahsetmek isterim. Yukarıda ortaokula girerken nasıl İngilizce bölümüne girdiğimi anlatmıştım. Yüksek Denizcilik Okulu’na da girince iki şey dikkatim çekti. Birincisi denizciliğin, gemiciliğin ayrı bir dili olduğunu,

ikincisi de bu işin İngilizcesini bilmenin çok önemli olduğunu anladığımdan daha öğrenci iken alfabetik defterlere bu iki ayrı dili kaydettim. Okuldan mezun olunca bu iki defterin de dolmuş olduğunu görünce bunları sözlük yapmaya karar verdim. Yirmi beş yıl bıkmadan usanmadan yaptığım araştırmalı çalışmalar sonunda her iki kitabı da 1974 ve 1975 yıllarında yayımlamayı başardım. Yalnız burada şunu da belirtmek isterim ki bu kitapları basmak için sponsor bulamadığımdan emekli oldum ve aldığım ikramiye ile kitapları basmam mümkün oldu. Ayrıca okulu bitirince “Nautical Magazine” dergisine abone olduğumdan orada ilanını gördüğüm radar kitabını getirtip, askerliğimi yaptığım Sultanhisar muhribinde kitabı tercüme ederek, askerden terhis olunca basılması için mezun olduğum okula verdim. Uygun görüldüğünden “Kaptanlara Radar ve Hiperbolik Seyir Kılavuzu” adı altında okulum tarafından 1951 yılında basıldı ve bana da 136 lira para ödendi. Çoruh’un radar kitabını okurken Radar hakkında yeterli bilgilere sahip olduğumdan arızaları bulmakta zorlanmadım. Radardaki bu arızalar giderilmesi için Amerika’daki tamirciler 1.500 dolar istediklerinden ve işletme de bu parayı göndermediğinden bir yıldan beri gemi radarsız olarak seyrediyormuş. Kullanım kitabını okuyarak saptadığım arızalar, gemide çok bol olan yedek parçalarla değiştirilince radar pırıl pırıl göstermeye başladı. Göstermeye başladı ama şimdi bunu Suvari Bey’e nasıl söyleyecektik!? Ben seyir aletleri arıza yapınca onlara dokunulmayacağını bilmiyordum. Arızaları giderdiğimi 2. kaptana söyleyince, radarın şimdi pırıl gösterdiğine sevineceği yerde ”eyvah,” dedi.”Şimdi bunu Suvari Bey’e nasıl söyleyeceğiz,sesini çıkarma bekle,” İkinci kaptan lisanı münasiple durumu Suvari’ye arz edince kıyamet koptu. Yapılan kontrolde radarın çok güzel çalıştığı görüldüyse de hakkımda soruşturma açıldı, ifadem alındı ve vardiyayı ikinci kaptanla tutmam emredildi.

Yani cezalandırılmıştık. Ama sonra gemi Philadelphia girişi olan Dalaver’de kılavuz kaptan gelince gemide kılavuz kaptanla konuşacak kadar İngilizce bilmeyen kaptana bir bakışım vardı ki keyiften dört köşe olmuştum. Okulda denizcilik İngilizcesi için çalışmalarım olduğundan kılavuz kaptanı anlamakta zorlanmıyordum. Suvari beni kılavuz kaptan gemiden ayrılincaya kadar yanından ayrılmamamı söylediği gibi bana şehirde harcamam için yüz dolara yakın da para verdi.

Burada şunu özellikle belirtmek isterim ki ne İskenderun’da gemi yüklenirken ve ne de Philadelphia’da gemi yükünü boşaltırken “charter party” ile ilgili bir çalışma yapıldığını ya da “hazırlık mektubu” verildiğini, ne de bir “statement of fact”, “time-sheet” yapıldığını görmedim. Belki yapıldı da bizim haberimiz olmadı. Neyse bu konuya aşağıda tekrar döneceğim. Ama şöyle de düşünüyorum. Bu işlemler bizden ayrı yapılırsa bile bizim de yetişmemiz için bize de gösterilmesi gerekmez miydi? Yoksa bunlar gizli kapaklı işler miydi?

Philadelphia’da nehirde bağlı olarak iki ay yük bekledikten sonra Küba’dan 10.000



ton Pire için çuvalı şekerı yüklemek için Havana'ya hareket ettik. Sonradan öğreniyoruz ki Türkiye'de gemi bağlama işi bir Rum ve bir de Musevi vatandaşımızın elinde. Türklerden kimse yok brokerlik yapan, iki ay bizim neden yük beklediğimiz kolayca anlaşılmalıdır.

Havana'da 10.000 ton çuvalı şekerin yüklenmesi yirmi gün sürdü. Yük sayıldı, sonunda yükletenden bazı hasarlı çuvalara karşı yüz çuval şeker daha aldık. Kübalılar zevk sahibi insanlar, akşam saat 17 00'den sonra çalışmıyorlar, doğru eğlenmeye. Akşam saat 17 00'den sonra Capitol Street'in iki tarafında sabaha kadar müzik de müzik. USA doları tam tedavülde, bir dolarla bile eğlenebilirsin. Tam bir Havana'da bayram tatili yaptık. Biraz meyve ve sebze yemek olanağını da bulduk. Bunlar o kadar ucuz ki gemide kumanya sorumlusu olan birileri sebze, meyve almadan edemedi. Boşaltma limanı Pire. Uzatmayalım iyi bir havada yola çıktık ve sebze ve meyve stokları bitince gene bakliyat ailesine döndük. Yol uzun moraller bozuluyor, yemekler berbat, homurdanmalar başlıyor, kaptana on kişi çıkıyoruz daha iyi yemek istiyoruz, kaptan devletin verdiği parayla bu kadar yemek çıkıyor diyor ve alın kumanyayı elinize siz çıkarın diyor. Amerika ve Küba'dan alınan yiyecek fiyatları faturalarda o kadar yüksek ki (!) doğru dürüst yemek bile yemek mümkün değil, hastalık teşhis ediliyor ama yapacak bir şey yok. Bazıları çeşmenin başına oturmuş işi oradan idare ediyor. Bizden yemek parası bile isteyebilirlerdi, vicdanlı adamlarmış, istemediler.

Pire'de yükü polis ve jandarma gözetiminde boşalttık. Yunanistan'da iç savaş var, şeker kara borsada. Yük gemiden küçük deniz araçlarına boşaltılarak direkt adalara gönderiliyor. Bu araçların kaptanları yükü sayarak boşaltanlara alenen rüşvet teklif ediyorlar bir sapan atlamaları(bir sapan 12 çuval) için. Tabii yükün sayımında biz de bulunduğumuz için kuş uçurtmuyoruz. Boşaltmanın sonunda yüz çuval da fazla teslimat yapmamız üzerine Tarım Bakanı gemiye gelerek bize teşekkür etti ve bir takdirname verdi. Yunanlılara göre bu bir enayilik belgesi imiş, şimdiye kadar şeker getiren hiçbir Yunan gemisi yükünü tam teslim etmemiş, her nedense hep yükler eksik teslim edilmiş. İlk kez bir gemi fazla yük teslim etmiş, verilen belge bu nedenle çok değerliymiş. Tarım Bakanı konuşmasında savaştan sonra aç kalan Yunanistan'a Türk gemileri birçok yiyecek taşımış, Türkiye'ye minnettarlarmış, sonra bu Yunanlıların bize yaptıklarını insan hatırlamak bile istemiyor.

Çoruh, Yozgat, Manisa ve Aydın Victory tipi gemilerdi. Türkiye ile Amerika arasında sefer yaparken şimdi inanılmaz gibi görünüyor ama hemen hemen her seferinde on iki yolcumuz da olurdu. O tarihlerde Türkiye'ye uçak seferleri olmadığından ya da var da çok pahalı olduğundan Amerika'da gelmek isteyenler eşyalarını da gemiye yükleyerek Türkiye'ye gelirlerdi. Ev eşyaları içinde en başta hep buzdolabı ve çamaşır makinesi görülürdü. O tarihlerde yani 1950'lerde ülkede henüz bunlar yapılmıyordu. Yolcular arasında çok renkli kişiler olurdu. Yani sizin

anlayacağınız dönüş seferleri çok renkli geçirdi. Hey gidi günler hey !

İskenderun sabıkamdan dolayı, dönüşte de yemeklere itirazla gemide karışıklık çıkardığım kararına varılarak o sefil kaptan beni gemiden attı. Allah'ın bildiğini kuldan neye saklayayım. Arkadaşlarım sen radarı tamir edince onun bu tamirden alacağı komisyona engel oldun dedilerse de ben inanmadım. Kumanya işi de öyleymiş, dedikodu hepsi bunların ben ihtimal vermiyorum, ölmüş insanlar, günaha girmek istemiyorum.

Çoruh şilebinden radarı izin almadan onardığım, iki kez kumanyaya itiraz ettiğim ve gemide karışıklık çıkardığım için gemi İstanbul'a gelince çok acele gemiden alınarak elli yaşında, saatte hızı beş, altı mil olan, buzluğu ya da buzdolabı olmayan, ampulleri yanıp sönen Demir şilebine (Resim-48) alelacele tayin edildim. İşletmeye beni neden gemiden alıyorsunuz sorusunu soramadan Rusya'da yüklediği kömürü Almanya'ya götüren gemiye katıldım.



Sevgili Demir,  
Seni anlatmak için şiirler yazmalıydım. Kuzey Denizi'nde mayın tarlalarından saatte 4.5 deniz mili hızla, kuzey fırtınaları ve şiddetli akıntılarla boğuşarak, sadece bir mıknatısı pusula ile yaptığımız Finlandiya, Almanya seferlerini hiç unutmadım. Sen kalbimizde hep yaşıyorsun...  
R.A.

Resim-48

S/S Demir şilebi

Gemiye çıkınca, geminin bir hurda olduğunu görünce, kamarama yerleşirken söyleniyordum: "Ulan tutamadın çenenin, sana mı kaldı ikinci kaptanın yumurtası,

radarın arızasından sana ne, ye mercimeğini otur aşağı, Amerika'daki dayının verdiği parayla almışsın konserve yemekleri, zıkkımlan kamaranda, bak geminin elektriği kandil gibi, kamara mezar gibi, iç şimdi ılık, çamurlu, paslı suyu da aklın başına gelsin,” diye söylene söylene kamaraya yerleşiyordum ki kamaramın kapısı tıkladı. Açtım lostromo karşımda ,

“-Hoş geldin efendi kaptan, Suvari Bey sizi çağırıyor,”derken biraz gülümsüyordu.

Gemiye atandığım zaman kaptanın kim olduğunu bilmiyordum. Lostromo da söylememişti. Hızla kaptan kamarasının bulunduğu güverteye çıktım, kapısını tıkladım, gir sesini duyunca kapıyı açtım, içeri girince ne göreyim, geminin kaptanı, hiç ayık gezmeyen ünlü sarhoşlardan birisi, yandık dedim içimden, gerçi bu kaptan çok içerdi ama kimseye zararı olmayan birisiydi, hep içerdi, hiç görünmezdi gemide. Ben kendisiyle daha önce çalışmamıştım ama zabitan salonlarında yapılan sohbetlerde bu kaptandan hep sarhoş diye bahsedilmişti.

“-Buyurun beyim beni emretmişsiniz,”dedim

“-Bana bak,”dedi, bağırır gibi çok yüksek bir ses tonuyla.”Seni gemiye girerken gördüm, çok eşyan var, ne var onların içinde, ben gemimde alkol kullanılmasından hoşlanmam, varsa bavullarında içki onları denize at, yoksa karışmam ha. Şimdi git lumbar ağzında nöbet tut, gemiye girenlerin bavullarını kontrol et, içki bulursan denize at, hadi yallah !” Şaşırdım ama çabuk toparlandım. Adam galiba içkiyi bıraktı da o yüzden sinirli diye düşündüm, içenleri görürsem ya da kokusunu alırsam yeniden başlarım korkusuyla, haklı olarak da gemisinde içki içilmesini istemiyor, bu gemi güvenliği açısından çok iyi bir şey diye düşünürken sevinmişim.

“-Baş üstüne,” dedikten sonra hızla lumbar ağzına(gemiye giriş yeri) gittim. Gemiye gelenlerin bavullarını, çantalarını, torbalarını açıyor bakıyorum. Çoruh'tan ağzım yanık ya, buradan da atılırsak zorunlu hizmet için tazminat ödemek korkusu beni biraz olgunlaştırmıştı.

Ateşçi olduğunu söyleyen çok yakışıklı, artist gibi, o zamanların en ünlü Hollywood aktörlerinde olan Clark Gable'e benzettiğim, çok şık giyinmiş bir adam bir sepet içkiyle lumbar ağzında karşımda duruyordu.

“-Bunları gemiye sokamazsın, gemide içki içmek yasak, bunları sahile çıkar, geminin kalkmasına daha var hadi, yoksa Suvari Bey'in emri var bunları denize atmak zorunda kalabilirim” derken çok ciddi bir havayla, yukardan bize bakan Suvari Bey'e de yan gözle bakıyordum.

Adam dediklerimi yapmadı,”ben gemide içki içmem, Almanya'da dışarı çıkarken hediye olarak eşe dosta vericem,” dedi ama Suvari Bey at denize deyince ben de içki

sepetini denize boşalttım. Boşaltırken de ateşçinin kulağına“sen merak etme ben sana gemi kumanyalığınan bunlardan veririm Almanya’da dışarı çıkarken” diyerek işi tatlıya bağladık.

Gemi gece yarısı sefere çıkarken vardiyada kulağıma horoz ötmeleri, koyun melemeleri geliyordu. Gemiciye sordum:

”-Sen de benim duyduklarımı duyuyor musun ?” dedim.

”-Evet efendim,” dedi.”Gemide buzluk olmadığından canlı hayvanlar alındı, kışüstünde onlara samanlar arasında yer yaptık. Et, tavuk ihtiyacımız olduğunda bunları kesip kesip yiyecekmışiz.”

Vardiyam bitince doğru kışüstüne gittim. Gemcinin dedikleri doğruydu. Koyunları sevdim, tavukları okşadım, yüz kadar tavuğa sahip horozu kışkandım. Biraz aralarında oturdum. Aslında uzun seferlerde bozulan sinirleri düzeltmek için gemilerde böyle küçük bir çiftlik yapılması iyi bir fikir diye düşündüm ama sonra bu alıştığımız hayvanları nasıl kesip yiyeceğimize aklım ermedi.

Gemi ortalama saatte beş deniz mili yaptığından sefer bitmeyecekmiş gibi görünüyordu. Kazanlara atılan kömür yandıktan sonra külünü dışarı almak için yapılan çalışma sırasında geminin hızı 3,5 mile kadar düşüyordu. Diyebilirim ki her gemi bizi geçiyordu. Biskay Körfezi’nde bir gemiyi geçince şapkalarımızı havaya attık. Gemide seyir aleti olarak bir mıknaşısı pusula, radyo kerteriz aleti ve kıştan atılan bir parakete vardı. Bu geminin bundan evvelki seferinin Finlandiya olduğunu seyir jurnalında okuyunca biz de Allah kısmet ederse bu seferi rahat rahat yaparız diye düşündüm. Manş’a girince gel-git akıntılarının hızı o kadar fazlalaştı ki bazen saatlerce aynı yerde sayıyorduk. Cebeli Tarık’da kömür, su ve kumanya ikmali yaptığımızdan sıkıntımız yoktu. Burada bir şeyi itiraf etmeliyim ki bu buzluğu olmayan hurda gemide Çoruh’tan daha iyi yemek yiyorduk. Demek ki iyi yemek yemek gemiyle değil içinde çalışanların namuslarıyla ilgiliydi. Kumanyacı bana bir Ünye testisi vermişti. Ünye testilerinin özelliği, tuzlu çamurdan yapıldığı için tuz eriyince testinin içindeki su dışarı sızarak buharlaşırken testinin yüzeyindeki sıcaklığı aldığından testinin suyu daima serin oluyordu. Testiyi bir iple açık bir yerde astığımızdan, gemi seyrederken geminin hızından oluşan rüzgâr testideki suyu daha da serinletiyordu. Su testide beklediğinde pas ve çamur dibe çökünce temiz ve de soğuk su içme olanağı elde ediliyordu. Tanklardaki içme suyu gemi baş kış ya da yalpa yapınca suyun içinde bulunan çamur ve tankın pası birbirine karışuyordu. Bu su Ünye testisinde dinlendirilince içilir hale geliyordu. Daha ne olsun, taze et, tavuk, temiz serin su, insan nankör olmamalı, Türkiye’de kaç kişi birkaç gün sonra Almanya’yı görmek olanağına sahip olabilirdi ki!? diye düşünerek moral bulmaya çalışıyordum.

Kuzey Denizi'nde gel-git akıntılarının şiddeti, mevsim yaz olduğu halde sürekli görülen fırtınalar, sis içinde ve mayın tarlalarının arasında beş mil hız yapan gemiyle güvenli seyir yapmak tam bir şans işiydi. Bazen nerede olduğumuzu bile şaşırıyorduk. Yaşamamız bir mucizeydi. Telsiz, çevremizde batan gemilerin S.O.S'lerini alıyordu durmadan. Biz kendi başımızın çaresine bakmaktan aman bulup da onlara yardım edemiyorduk. Bazen düşünmeden edemiyorum. İdarenin acaba bu gemiyi bu çok tehlikeli denizlere göndererek, batması sonunda sigortasını alırım düşüncesiyle mi buraya gönderdiği düşüncesi doğru olabilir mi ? Doğru değilse bu hurda geminin burada ne işi var? Bu gemiyi buraya gönderenler buralara hiç uğramamışlar galiba. Nihayet Allah'ın izniyle mucize gerçekleşti ve S/S Demir, Bremen limanına başarıyla bağladı. Yıl 1951, mevsim yaz. Bremen şehri, ikinci Dünya Savaşı'nda bir gecede 1000 Amerikan ve İngiliz uçakları tarafından yerle bir edilmiş, karşımızda harabeler halinde duruyor.

Almanya'da tabii günler çok güzel geçti. Biz burada anıları değil mesleksi hesap vermeyi yazdığımızdan gemi ile ilgili olayları belirtmenin dışında başka olayları yazacak değiliz. Gemini boşalması bittiğinde gemi biraz onarıldı. Yaşlı insanlara yapılan makyaj gibi yapılan onarımlar sonunda geminin kondisyonunda fazla bir değişikli görülmedi. Dönüş yükü olarak İskenderun için torbalı çimento yükleyerek hareket ettik. Otuz gün süren yolculuktan sonra İskenderun'a sevinç çığlıkları atarak vardık. Allah Allah diyeceksiniz şimdi, bir limana varınca sevinç çığlıkları neden atılsın ki? Nedeni şu, Almanya'da gıda maddelerini bulmak zor olduğundan iyi bir ikmal yapamamıştık. Bazen kendime sormadan edemiyorum: Mercimek, kuru fasulye, nohut olmasaydı ne yapardık ve Türk armatörleri nasıl gemi çalıştırdı diye! Ama bu seferimizde esas sorun suydü. Almanya'dan iyi bir su ikmali yaptığımız halde Cebeli Tarık'tan sonra içme suyu tankında su çok azalmıştı. Su bir yerlere kaçıp gitmişti. Testileri doldurduk suyu idareli kullanıyoruz. Girit açıklarına gelince durum baya kötüleşti. Tanka adam indirildi, gerçekten de tankta su kalmamıştı. Testilerimizi soğusun diye dışarı asarken bu kez herkes testisini içeri alarak kamaralar anahtarlanmaya başlandı. İskenderun'a varmadan önce birçok kez İskenderun'a varınca gemiye hemen içecek su, sebze, meyve, et ya da tavuk gönderilmesini defalarca telsizle idareye bildirmiştik.

Gemi İskenderun'a demirleyince bizi kimse karşılamadı. Herkes güvertede gelecek suyu bekliyordu, kimse gelmedi. Suvari:

”-Sandalı indirin, Refik Kaptan acenteye gitsin ve derhal şişe, damacana ne bulursa gemiye su getirsin,” emrini verince sahile gitmek için hazırlık yaparken geminin elektrik memuru yanıma geldi. Süklüm püklüm:

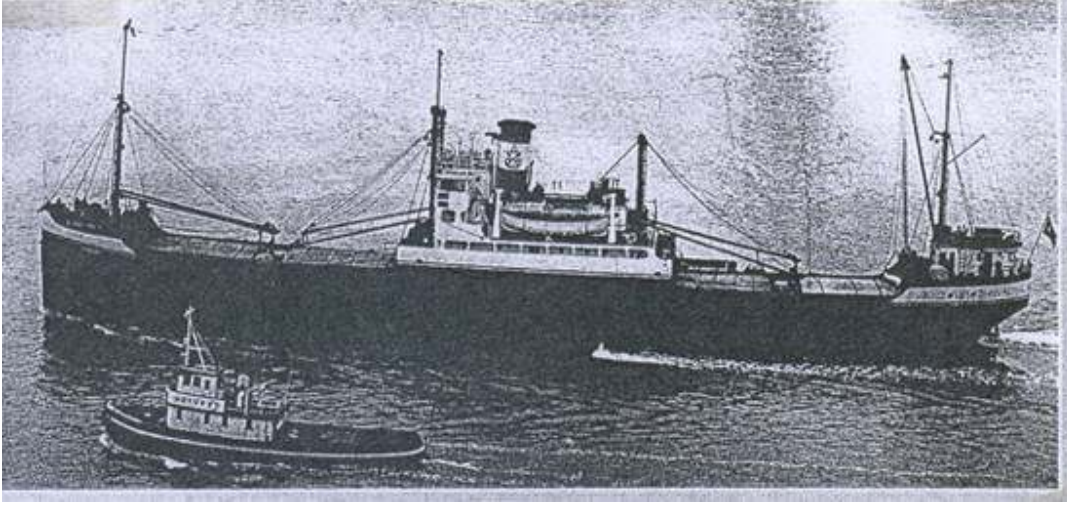
”-Sizden bir ricam var ,”dedi,”Lütfen şu paraları alın, gelirken bana lütfen bir Cumhuriyet Gazetesi ve bir de küçük bir rakı rica edecektim.” Şaşırılmışım, gemide

su yok, yiyecek bitmiş ama adam gazete istiyor. Sahile çıktığımda, gümrük, polis sen de kimsin gemi daha kontrol edilmedi gemiye dön deyince, ben de geminin durumunu anlatınca komiser yanıma bir adam katarak acenteye gittim. Acente beni karşısında görünce şaşırды, idareden Demir gemisiyle ilgili herhangi bir emir ya da mesaj olmadığını söyleyince, ben de gemideki durumu anlattım. Acente şok olmuştu, derhal etrafa emirler yağdırarak gemiye derhal içme suyu, sebze ve meyve gönderdi. Acentede içtiğim suyun tadını hiçbir zaman unutmamışım. Gemi işlemlerini tamamlayınca arkadaşlarımızdan çoğu hastahaneye yatırıldı, bazıları gemiye bir daha dönmedi. Tabii olayın faili bir türlü bulunamadı, devletin çiftliğinde işler böyle oluyordu. kabahat her zaman olduğu gibi gemideydi.

Yukarda tramp seferlerden Demir gemisiyle örnek verirken benim yaşamımda çok önemli bir tutan Ardahan seferini anlatmadan geçmek istemiyorum. Her şeyden önce belirtmeliyim ki burada anlattığım olaylarda bilgi eksiklikleri, yapılmayan eğitimler benimle ilgilidir. Meslektaşlarımın da benim gibi bilgisiz ya da deneyimsiz olduklarını sanmıyorum. Gerçekten de bazı meslektaşlarımın bu konularda çok bilgili olduklarını, gemilerde eğitimlere çok önem verdiklerine tanık olmuşumdur. Benimle ilgili bu aksaklıkları, bilgisizlikleri yazmamın amacı ticaret gemilerinde ne tür bilgilere ve becerilere sahip olmamız gerektiğini göstermek içindir. Eğer ticaret denizcisi yetiştiren okullarımızda klasik denizcilik, gemicilik bilgileri yanında aşağıda anlatacağım olayda geçen deniz ticareti, IMO, MoU bilgileri ve iyi bir İngilizcenin yanında meslek İngilizcesi veriliyorsa bence denizcilik okullarımız görevlerini yerine getiriyor demektir.

Okuldan mezun olur olmaz Bakır gemisine, oradan da askere, askerlik bitince Çoruh şilebine, oradan şutlanınca Demir gemisine, Demir tamire alınınca, Dumlupınar'a, Dumlupınar tamire alınınca Ardahan şilebine atandım. Görüldüğü üzere yaramazlıklarımın dolaylı hurda gemilerle ancak bir sefer yapabiliyordum. Bir radar kitabını İngilizceden Türkçeye tercüme etmem ve dosyama konulması, Çoruh'un radarını onararak işletmeye 1.500 dolar kazandırmam ve geminin radarla emniyetli seyretmesini sağlamamın hiçbir önemi olmamıştı. Her şeye hâkim olan kütüphaneciler, sefil bir ordino(atama) kâtibi bunları nereden bilsin.

Yukarda belirttiğim gibi S/S Ardahan (Resim-49) Amerikan yardımından geldiği için çalışanların yaşam koşulları çok iyi idi. Sanıyorum 1952 yaz başı idi. Derince'den İtalya için buğday yüklüyoruz. Gemi ambarlarına yüklediği dökme buğday üstüne çuvallı yükü yükleyip, ambar kapaklarını kapatıp üstüne muşambalarını çektikten sonra hareket için bekliyoruz.



Resim-49

S/S Ardahan (S/S Hopa kardeş gemi)

Aradan bir hayli zaman geçtiği halde hâlâ hareket edemeyişimizin sebebini ikinci kaptana sorduğumda, ikinci kaptan bana,

”-Süvari Bey’in yükleme evraklarını tamamlanması için yükleyici ile konuştuğunu,” söyledi. Ben köprü üstünde geminin hareketi için hazırlıkları tamamlamış beklerken bir gemici bana,

”-Süvari Bey kamarasında sizi bekliyor,”demesi üzerine hızla kaptanın kamarasına giderek,

“-Buyurun Beyim,” dedim. Kaptan yüzüme bakmadan sıradan bir görev veriyormuş gibi,

“-Al şunları da, yaptığımız yüklemenin “time-sheet” ini bu beyle birlikte yapın!” derken elindeki evraklarla yükleyiciyi gösteriyordu. Kamarada ikinci kaptan, Baş Mühendis, acente ve yükleyici firmanın temsilcisi vardı. Kaptanın elinde tomar halinde görünen evrakları korku ile aldım. Hayatımda ilk kez “time-sheet” sözcüklerini duyuyordum. Güya iyi İngilizce bilmekle geçindiğim halde bu sözcüklerin anlamı ve ne yapılacağını bilmemek beni biraz utandırmıştı. Kaptan bilgimi ya da bilgisizliğimi anlamak için beni kontrol ediyor diye düşündüm. İkinci kaptan orada olduğu halde bu görevin bana verilmesi şüphemi iyice artırdı. Beni köşeye sıkıştırarak gemiden atacaklar düşüncesi galip gelmeye başladı. Ama bilmeden bilir gibi yapmak bana göre iş olmadığından, biraz da kağıtlara baktıktan sonra,

“-Beyim,” dedim. “Ben “time-sheet” sözcüklerini ilk kez duyuyorum. Ben bunu yapmasını bilmiyorum,” derken utancımdan kıpkırmızı olmuşum. Kaptan yüzüme bakmadan,” çık dışarı,” dedi. Evrakları masanın üstüne koyarak arkamı dönmeden dışarı çıktım. ‘İşin bitti oğlum Refik dedim kendi kendime. Yemeğe itiraz ettiğin, seyir aletlerini kurcaladığın haberleri buralara kadar gelmiş, hazırla bavulunu, şimdi vücudundan istifade edilemez (o zamanlar bir gemi adamının işine son vermek için bu deyim kullanılıyordu) diye bir rapor yazarak seni gemiden atacaklar raporunu yazıyorlardır diye kara kara kamaramda düşünürken kamaramı tıklayan gemici ,

“-Süvari Bey seni istiyor,” dedi.

Koşarak Kaptanın kamarasına gittim. Giderken gemiden atılma raporumu da ne kadar çabuk yazdılar diye düşünmekten kendimi alamadım. Kaptan gene masa üzerindeki evrakları göstererek:

“-Al şu evrakları, bunu da al,” derken bana ince bir kâğıdı uzatıyordu. Pembe ince kâğıdı hemen hızla okudum, büyük harflerle “TIME SHEET” yazısını gördüm.”Ulan vay canına dedim,” içimden.“Demek ki “time-sheet” buymuş. ”Time-Sheet” yazısını okumaya devam ettim. Kaptanın bana verdiği “time-sheet”, Çoruh gemisinin Chitagong limanında yapılmış. Ben kağıdın üstünde “as per charter party dated....”i görünce Süvari Bey’e,

“- Efendim charter party’yi verir misiniz,” dedim. Süvari Bey yükleyiciye baktı.

“-Sende charter party var mı ?”dedi Yükleyici biraz çantasını baktıktan sonra,

“- Yok ama ‘booking note’ var,”dedi. Bu lafı da ilk kez duyuyordum. Yükleyici konuşmaya devam etti.

“-Süvari Bey, biz böyle çok yükleme yaptık. Şimdi bir ‘statement of fact’ yapalım,” derken suvariye bir kağıt uzatıyordu. “İmzalarsanız “time-sheet”i ofiste yaparak “demurrage” ya da “despatch”i ofiste tayin edebiliriz. Bu sözcükleri de ilk kez duyuyordum. Süvari Bey hepimizi dışarı kovar gibi çıkardıktan sonra adamın dediği belgeleri imzalamış olacak ki gemimiz hareket edebildi.

Yukarda söz konusu olan deyimleri okulda okuduğumu hatırlamıyordum. Vardiya tutarken kara kara düşünüyordum. Time-sheet’in yanında booking note,notice of readiness, statement of fact, demurrage ve despatch sözcüklerini ilk kez duyuyordum. Bunları okulda okumamıştım. Karadeniz’de Bakır gemisiyle çalışırken ve yükleri yükleme ordinosu ile gemiye alırken başımıza açılan işleri yukarda anlatmıştım. Şimdi de charter party ile taşınan bu yükle ilgili bir sürü anlamadığım yabancı sözcüklerle karşılaşmıştım ki bunların hiçbirisi ile daha önce tanışmamıştım. Evet okulda iyi seyir, gemicilik, fizik, kimya, matematik dersleri yanında deniz



hukuku, deniz nakliyatı, dersleri okumuştuk ama denizde uygulamalarda başka olaylarla karşı karşıya kalmıştım. Kendimi suçluyordum, galiba okumuştuk ama ben dalga geçmişim, ilk fırsatta bu konuyu incelemeliyim diye düşününce konuyu ikinci kaptana açtım. Her zaman açık konuşmanın yararlı olacağına inandığımdan lafı evirip çevirmeden doğrudan bu deyimleri bilmediğimi anlattım. İkinci kaptan bende bir kitap var, senin İngilizcen iyi, al oku diyerek bana J.Bess'in "Chartering and Shipping Terms" kitabını verdi.

Kitabı okudukça aman Allah'ım diyordum. Kitapta deniz ticaretinin/ticaret denizciliğinin ne olduğu çok açık şekilde belirtiliyordu. Yukarda okuduğunuz ve benim bunları ilk kez duyduğumu söylediğim olgular bu kitapta çok açık bir şekilde anlatılıyordu. Benim İngilizcem kitabı anlamaya yetiyordu. Halbuki ben Ardahan gemisine katıldığımda palamar halatlarının eskimiş kasalarını yenilemiş, kolların flasalanmış çımalarına öyle bir piyan bağları yapmışım ki reis hayranlığını belirtecek kelime bulamamıştı. Halatların bedenlerinde zayıflamış yerleri kesip çok güzel bir matiz dikişi atarak onları sağlamlamış, borda iskelesinin vardamana halatının çımasına çok güzel bir Mevlana cevizi yapmış, gemiyi bağlarken kopan halat kasası yerine öyle bir izbarço bağı atmışım ki görenlerin ağzı açık kalmıştı. Ahşap küpeştelere zımparalayarak verniklemiş, haritaların düzeltmelerini yaparken gerçekten amirlerimin takdirini kazanırken şimdi moralim bozulmuş vaziyette, biz meğer hiçbir şey bilmiyormuşuz diyordum kitabı okudukça. Okulda, özellikle yoğun gemicilik derslerimizin içinde yapmış olduğumuz yelken eğitimlerinde Fındıklı'daki Edebiyat Fakültesi(oraya Hollywood derdik ve hep yelken seyirlerimizde oraya kadar gider oradan okula dönerdik) önünde atmış olduğum "orsa alabanda tramola" manevrasını gören kızların bellerine kadar pencerelerden sarkarak almış olduğum alkışlar burada hiçbir işe yaramamıştı ve ben mesleğini, işini bilmeyen bir güverte zabiti olarak boynum bükülmüştü. J.Bess'in kitabını seyirde iyi okuyunca ve Suvari Bey'e işletmeden verilen zarfın içinde charter party çıkınca boşaltma limanında bu kez ben İtalyanlara kök söktürdüm. Burada şunu zevkle itiraf etmeliyim ki Ardahan gemisinde tanıştığım J.Bess'in kitabı bütün meslek hayatım boyunca bana iyi bir rehber olmuştur. Diyebilirim ki deniz ticaretinin ne olduğunu ben bu kitaptan öğrendim. İyi İngilizce bilmeseydim bu İngilizce yazılmış kitabı nasıl anlayacaktım? Bu kitap bütün ticaret denizcisi yetiştiren okullarda okutulmalıdır bence. Sevgili arkadaşım Kaptan Ferit Biren tarafından bu kitap dilimize çevrilmiştir.

## BÖLÜM-10

### GEMİ KURTARMA İŞLETMESİNE GEÇİŞ

1954 yılında devlet yük gemilerini yolcu gemilerinden ayırarak D.B.Deniz Nakliyatı'nı kurunca yolcu gemilerinin kadrosunda olduğum halde alnıma yazılmış olan S/S Demir gemisine ödünç ikinci kaptan olarak atandım. Herkes lüks yolcu ve yük gemilerinde çalışırken ben köhne Demir gemisinde çile dolduruyordum. O günlerde gerçekten devlet tüm denizlerimizde (küçük kabotaj) ve yabancı sularda (büyük kabotaj) yaklaşık seksen parça gemi ile Avrupa limanları arasında yük ve yolcu taşıyordu. Diğer taraftan kuzey ve güney Avrupa limanları ve Amerika limanları ile Türkiye limanları arasında düzenli, tarifeli seferler yapılmaktaydı. Devlet gemilerinin dışında armatörlerimiz de yük taşımalarında yavaş yavaş dünya denizlerinde gemi dolaştırmaya başladılar. Koçtuğ Denizcilik Almanya'da inşa ettirdiği yeni gemilerle Kontinant Limanları ile Türk limanları arasında düzenli seferler yapmaya başladı.

Demir gemisi Haydar Paşa limanında toz duman içinde yükünü boşaltırken birden bire karşımda Ordu gemisinde çalışırken suvarim olan Mehmet Ali Dakvar'ı görmeyeyim mi? Hemen konuya girdi:

“-Al bu ordinoyu, doğru işletmeye, senin Gemi Kurtarma'ya tayinini çıkarttım. Kaptan oldun, ayda 600 lira maaşa ilaveten 125 lira da makam maaşı alacaksın, topla eşyani, arabam aşağıda.” Çok şaşırılmışım, çünkü ben yolcu gemileri kadrosundaydım ve bir gün yolcu gemilerine kaptanlık yapmayı hayal ediyordum. Şimdi elime 285 lira geçiyordu. Evliydim ve annemle babamla oturuyordum, geçim sıkıntısı çekmiyorsa da bolluk içinde de değildik. Ama ben yolcu gemilerinde kaptan olabilmek için sabırla beklemeyi kafaya koymuştum. Beybabaya nasıl hayır diyeceğimi düşünüyordum.

“- Beybaba,” dedim.”Ben Gemi Kurtarmaya gelemem. Kaptan olmak çok iyi, maaş ondan da iyi ama ben yolcu gemilerinde kaptan olmak istiyorum, benim için buraya kadar zahmet etmişsiniz, sağ olun var olun ama ben teklifinizi kabul edemeyeceğim,” derken önüme bakıyordum. Adı deliye çıkmış olan Kaptan Mehmet Ali Dakvar'dan çekindiğim için dikkatle gözümün altından onu gözlüyordum. Gülüyordu:

“- Sen sanıyorsun ki üç beş sene sonra yolcu gemilerine suvari olacaksın ha!

Avucunu yala, ancak ikinci kaptanlıkta emekli olabilirsin. Sen okuldan mezun olalı üstünden yedi sene geçti, ne oldun, ödünç olarak şu köhne gemiye ikinci kaptan oldun, yolcu gemilerine dönünce gene üçüncü kaptan olacaksın. Sizin sınıfın ikinci kaptanlığı yeni başladı, on sene sonra sana sıra gelir, yirmi sene de ikinci kaptanlık yaparsın sonra da emekli olursun, neden biliyor musun? İki tane deniz kurmay albay emeklisi Tırhan ve Kadeş gemilerine suvari tayin edildiler. Sizin beklediğiniz kadrolar onlara verildi, daha da gelecekler varmış. Size ne zaman sıra geleceğini yani gelmeyeceğini anlamışsındır herhalde, üstelik senin dosyan da kabarık, dosyanda bulunan İngilizce radar kitabı tercümeden ve benimle Ordu gemisinde çalıştığın zamandan seni tanıdığım için genel müdüre benim ve Kaptan Rees'in (İngiliz gemi kurtarma uzmanı) ısrarları sonunda, bu atamayı genel müdür yetkisini kullanarak çıkarttık. Tırhan, Etrüsk gibi gemilerin kaptanları ayda 400 lira alırken sana net 600 lira vermemizin sebebi İngilizce bilmen. Kurtarma dosyaları İngilizce yazılacağından sana ihtiyacımız var. Kazazede gemiyi kurtardıktan sonra dosyasını İngilizce hazırlayıp Londra'ya hakeme göndereceksin. Tabii seni Kaptan Rees yetiştirecek, ben senin Ordu gemisindeki çalışkanlığını, mesleği ne kadar çok sevdiğini, iyi bir gemici olduğunu ve karakterini çok iyi bildiğim için sana kefil olarak şartları zorladım. Dosyanda asi kaydın olduğu için personel müdürlüğü bana seni uğraştırır dediler, onlara cevap olarak bende gençken öyleydim dedim. Şimdi ne diyorsun?" Dedikleri doğrudu. Demir gemisindeki sefillik ve rezillik de canıma tak etmişti. Gemi İstanbul'daydı eve gidemiyordum. Gemide tek güverte zabiti bendim. Adam yok diye diğer zabitleri çekmişlerdi. Bazen boşaltma durunca gece yarısından sonra evime karımın aşığı gibi giriyor, gün ağarmadan gemiye dönüyordum. İki senelik evli olduğum ve çok istediğimiz halde henüz çocuk sahibi olamamıştım. Tıbbi yardım almamız gerektiği söyleniyordu. Rota değiştirsem iyi olacak galiba diye düşündükten sonra,

"-Kabul ediyorum," dedim ve sonra elini öpmek için girişimde buldumsa da izin vermedi, elimi sıktı, başarılar diledi.

"-Çok iyi bir karar verdin evladım," dedi gülerek."Çok renkli, hareketli, heyecanlı ve değişik bir gemicilik bu, sana çok uygun olduğunu düşünüyorum. Bazen macera gibi, gemiler kazaya uğrayınca ve bize iş verildiğinde dünyanın dört bir yanından ses gelir. Geminin sahipleri, işletmeciler, sigortacılar dolar taşarlar. Gemiye kurtardığın zaman, yani onu tekrar gemi yaptığın zaman çok büyük zevk duyarsın, zevkten dört köşe olursun, hadi toparlan gidelim, Kaptan Rees seni çok merak ediyor."

"-Gemide kimse yok, yerime adam gelince ben işletmeye gelirim."

"-Sen Ordu gemisinden beni bilmez misin, benim ne kadar hızlı olduğumu unuttun mu? Ben ne derdim, seyirler sizin, limanlar benim. Hiç tarifenin arkasında kaldığımı gördün mü? Gemiler hep limanlarda yükleme boşaltmada zaman kaybederler.

Ambar amelelerine hızlı çalışmaları için paket paket sigara dağıttığımı, ekmek yemek gönderdiğimi hatırlarsın her halde. Onların başından hiç ayrılmazdım, ambara girer onlarla istif yapardım. Kurda sormuşlar neden boynun kalın diye o da kendi işimi kendim yaparım da ondan demiş. Şimdi de öyle. Nöbetçi kaptanı yanımda getirdim, dışarıda bekliyor, aç kapıyı, bak orada.” Gerçekten de öyleydi. Eşyalarımı toplarken bana yardım etmesini yadırgamadım. Onu çok iyi tanıyordum, mesajını veriyordu, benimle çalışacak olan hızlı düşünmeli, hızlı çalışmalı, işin başından ayrılmamalı, işi başkasına havale etmemeli demek istiyordu. Bu bana uyuyordu, çünkü ben de öyleydim.

Kuru Çeşme kömür depolarında (şimdi park) olan işletmeye vardığımızda yemek zamanını bir hayli geçtiği halde Kaptan Rees ve Türk uzman Şemseddin Sunol Müdür Mehmet Ali Dakvar’ın talimatına uyararak yemek yememişler bizi bekliyorlardı. Şaşırmadım dersem yalan olurdu. Galiba gemi kurtarma işlerinde kaptanlık çok önemli bir konum diye düşünmekten kendimi alamadım. Kaptan Rees’le beni karşı karşıya oturttular. Masanın üstünde benim tercüme radar kitabım duruyor. Bu yabancılar da kitaba ne kadar önem veriyorlar? Bizde, dosyamda mevcut olduğu halde hiçbir amirim bunu dikkate almamıştı, hem de doğru dürüst İngilizce bilmeyen yaşlı denizcilerin çalıştığı bir camiada, onlara göre önemli bir olay değildi radar kitabı tercüme edip yayımlamak! Tanıştırma faslından sonra yemekler servis yapılırken Kaptan Rees eline kitabı alarak, biraz da bana doğru uzatarak, İngilizce:

“-Bunu sen mi Türkçeye çevirdin,” diye sorarken çok ciddi görünüyordu.

“-Evet efendim,” dedim. “Üstünde adım da yazılı.”

“-Adını tabii ki gördüm, ama ben burada böyle çok tercüme gördüm, adı yazıyor kitabın üstünde de, adam tek kelime İngilizce bilmiyor, kutlarım seni, konuşman da çok güzel, nasıl öğrendin İngilizceyi ?” Gülümsedim.

“-Bana bunu hep sorarlar,” dedim. “Ben de onlara bir hikâye anlatırım, derim ki, benim babam fındık tüccarıydı. İngiltere ile çalışırdı. Ben doğunca babam İngiltere’den bana bir mürebbiye getirmiş, bana İngilizceyi o öğretti derim herkes de inanır. Tabii bu doğru değil, sadece bir şaka. Doğrusu ben ortaokul ve lisede yabancı dil olarak İngilizce okudum. Öğretmenlerimiz çok iyi idi, ben de İngilizceyi çok sever ve çok çalışırdım. Yüksek Denizcilik Okulu’nda maalesef iyi öğretmenlerimiz yoktu. Savaş zamanıydı, öğretmenleri askere almadıkları için tüccarlar bizim okulda İngilizce öğretmenliği yapıyorlardı. Okulda bir şeyi çok iyi anlamıştım. Meslek İngilizce’sini iyi bilmediğimiz takdirde iyi bir ticaret denizcisi olmamız mümkün değildir. Bu nedenle Türkçe ve İngilizce denizcilik sözcükleri bir deftere kaydederek onları ezberlemeye çalıştım, yakında inşallah onları da bir kitap halinde basmayı düşünüyorum.” Kaptan Rees ve Dakvar benim yaptığım bu uzun konuşmamdan

memnun kalmış görünüyorlardı. Kaptan Rees gülümsüyordu.

“-Konuşman güzel ama yemeğin soğudu.”dedi Kaptan Rees.

“-Yemek her zaman bulunur, ama sizin gibi ünlü bir insanla konuşmak her zaman mümkün olmaz.”

“-Ben ünlü müyüm?”

“-Hem de çok ünlüsünüz. Siz Türk Gemi Kurtarma Kurumu’muzda Padişahlıktan sonra Cumhuriyet’e kalmış ve çalışması uygun görülmüş bir yabancısınız. Dünya genelinde kabul görmüş bir kurtarma uzmanısınız. Ben sizin yanınızda, kabul ederseniz eğer, bir çırak olarak çalışmaktan büyük şeref duyacağım. İtiraf etmeliyim ki gemi kurtarma hakkında hemen hemen hiçbir şey bilmiyorum. İşiniz zor olacak!?”

“-Bakacağız, çok çalışırsan, yorulmazsan, seversen, sana arkamızı dönebilirsek yani güvenirsek gemi kurtarma bir hastalık halinde sarar seni, beni sardığı gibi.”  
Müdür Dakvar:

“-Yemeğini bitir, gemin seni bekliyor,”derken denize bakan yemek masasında başını denize çevirerek gözleri ile Kuru Çeşme açıklarında demirli olan Alemdar kurtarma gemisini gösteriyordu. (Resim-50)

# Madem müze olacaktı neden jilet yaptık?

Kurtuluş Savaşımızın tek deniz çarpışmasının kahramanı Gazi Alemdar gemisi müze oldu. Peki ama, Alemdar 1959'da hizmet dışı bırakılmış, 1982'de sökülmesi ve

**EGEMEN BERKÖZ**

Hem de gerçek bir imceyle.

8 otos Cuma günü yapılan ve Pekin Olimpiyatları'nın açılışının gölgesinde kalan açılışa mutlu sona erişen bu insanüstü güç imcece 2004'te Gazi Alemdar Gemisi Yapıtırma ve Yaşatma Derneği'nin kurulmasıyla başlamış. Alemdar'ı aslına uygun olarak yapma amacına Ereğli'deki tüm kurum ve kuruluşlar, tüm Ereğlililer omuz vermiş. Deniz Kuvvetleri'nden Ereğli Demir Çelik Fabrikası'na (Erdemir), Ereğli tersanelerinden Belediye'ye, Kaymakamlık'tan Ereğli Deniz Ticaret Odası'na kadar...

## ASLINA UYGUN YAPILDI

Projeyi Deniz Kuvvetleri Kdz. Ereğli Garnizon Komutanlığı yaptırmış. Erdemir, özelleştirme öncesi, 165 ton gemi sacı bağışlamış. Ereğli Gemi, Madenci Gemi, Usta ve Mehmetoğlu tersaneleri geminin müzesine'nin kryda hazırladığı kuru havuzda birleştirildikten sonra geminin içinin yapılmasına başlanmıştır. Alemdar'ın bütün bölümleri, aslına uygun olarak ve gerçek ölçülerinde yapılmış. Deniz Kuvvetleri'ne noo korunan özgün parçaları getirilerek gemideki yerlerine yerleştirilmiş. Dümen çölaba, telgraf makinesi, pusula ve pirinç pervane bunlardan bazıları. Aslında makine dairesinin ve kazanının bulunması gereken ambarda, bir sergi salonu, bir sineması ve bir de gemicilik laboratuvarı olmuştur. Açılış için, sergi salonunun yan



Yeniden yapılan gemi müze oldu.



Alemdar 1959'da hizmet dışı bırakılmış, 1982'de sökülüştü.

duvarlarına (gemicilik diliyile alabandalara) Alemdar'ın tarihçesinin, teknik özelliklerinin, Kurtuluş Savaşı'nda görev yapan subay ve erlerle ilgili bilgilerin yer aldığı 300'e yakın pano asılmış. Bu salon ilerde her türlü sergi için Ereğlilerin hizmetinde olacak.

Güvertede, başüstüyle köprüüstü ve dümenevi arasında kamaralar ve mutfak yer alıyor. Burada, Kurtuluş Savaşı'nın Fransızlarla yapılan tek deniz çarpışmasında gemide görevli olan 21 subay ve eri temsil eden mankenler ziyaretçileri bekliyor. O yılların özgün giyimleriyle, kendi görev yerlerinde: Birinci Süvari İsmail Hakkı Kaptan, İkinci Süvari Östeğmen Ali Dursun, Çarıkbaşı Önyüzbaşı Beykozlu Adil Bey, İkinci Çarıkçı Hikmet Efendi, Serdümen Recep Kahya, Serdümen Rafat Reis, Ateşçi Göreleli Yusuf, Güverte Lostromu Ali Reis, Kamarot Salih Efendi ve gemiye Ereğli'den katılan 12 kişi.

Alemdar kurtarma gemisi 1898'de Danimarka'da üretilmiş. Boyu 49,5, genişliği 7,95 metre olan geminin ilk adı **Denmark**. 1898 - 1914 arasında Marmara Denizi ve Boğazlarda kurtarma işlerinde çalışan gemiye Birinci Dünya Savaşı çıkınca el konuyor ve Alemdar adı veriliyor. 1921'e kadar yine kurtarma gemisi olarak kullanılan Alemdar'ı, 23 Ocak 1921'de İkinci Çarıkçı Üsküdarlı Osman Efendi'nin önderliğinde Üçüncü Çarıkçı Makine Lostromo Trabzonlu Hikmet Efendi, Güverte Lostromo Üsküdarlı Ali Reis, Serdümen Trabzonlu Rafat Reis, Serdümen Recep Kahya, Ateşçi Göreleli Yusuf, Kamarot Erzincanlı Salih Kuvayı Milliye'ye katılmak üzere İstanbul'dan kaçıp 24 Ocak sabahı Karadeniz Ereğli'ye varıyorlar.

Alemdar'la Karadeniz Ereğli'nin yolları da burada birleşiyor. Gemi, Ereğli'den kaptanlarla birlikte 21 kişilik mürettebatıyla Trabzon'a gitmek için yola çıkıyor. Ancak Batı Karadeniz'de denetleme seferleri

yapan Fransız C-27 gambotu Alemdar'ın yolunu keserek Fransızların elinde olan Zonguldak'a götürüyor. Oradan da Fransız yüzbaşı THI beş askerle birlikte gemiye binerek İstanbul'a götürüp teslim etmek üzere yola çıkıyor. İki Fransız torpidosu önden geliyor, C-27'den Alemdar'ı izliyor. Ancak İstanbul'un yanı yolunda Fransızları esir alan Türk denizcileri geminin rotasını yeniden Ereğli'ye çeviriyorlar. Ardından hızlı C-27 gambotu yeniden ömlerini kesince de çarpışma başlıyor. Savaş gemisine karşı tabancalarla savaşan Türk denizcileri bir şehit (Serdümen Recep Kahya), üç yaralı veriyor ama savaş da kazanıyorlar. Fransızlara üç ölü, beş yaralı vermişler; beş Fransız da esir düşmüş.

Kurtuluş Savaşımızın bu tek deniz çarpışmasını Kuvayı Milliye Hükümeti'nin Hilaf Devletlerinden biriyle yaptığı ilk antlaşma izliyor. 2 Şubat 1921'de Fransa'yla imzalanan bu antlaşmayla, Fransız esirlerin geri verilmesi karşılığında, Alemdar kullanılmamak koşuluyla Türklerde kalıyor.

Alemdar bir süre Ereğli'de kaldıktan sonra, aynı yılın 25 Eylülünde Trabzon'a geliyor ve savaşın sonuna kadar Ankara Hükümeti'nin emrinde hizmet ediyor. Rusya'dan silah ve cephane taşınırken yanı sıra, **Abacı Vanko** ve **Sarı Yani** cetellerini yakalayıp teslim almak, Yunan **Averof** zırhlısını üzerine çekerek **Şahin** vapurunu Novoroski'den yüklenen 22 uçağı Trabzon'a ulaştırmasını sağlamak Alemdar'ın önemli hizmetleri arasında. Savaşın sonra, 1924 - 1951 arasında kurtarma ve çekme işlerinde kullanılan Alemdar, 1951-1952'de büyük bir bakıma giriyor, modern kurtarma araç gereçleriyle donatılıyor. Ancak yenilenmiş haliyle yalnızca 7 yıl kullanılıyor ve 1959'da hizmet dışı bırakılıyor. Öykünün sonu ne yazık ki acı. 1964'te hurdaya çıkarılarak satılıyor, 1982'de sökülüyor. Tıpkı ünlü **Yavuz** zırhlısı gibi...

Gazi Alemdar Kurtarma Gemisi

Resim-50



Gazi S/S Alemdar (İstiklal Savaşı'na katılmıştır.)



M/V Alemdar II

GÜVENCEMİZ GEMİ KURTARMACILAR

### Resim- 50

S/S Alemdar(yukarıda) M/V ALEMDAR II

“-Senin gemin bu değil, sen yeni satın aldığımız bin beygir gücünde olan Hora kurtarma gemisinde çalışacaksın. Şimdi Büyük Dere’de bulunan istasyonumuza Alemdar’ı götür, iskeleye bağla, orada arkadaşlarla tanış, sonra doğru eve, iki gün izinlisin. Demir’de çalışırken hiç eve gidemediğini biliyorum. Haydi Allah selamet versin!”

Böylece Gemi Kurtarma maceram başlamış oldu. Yıl 1955, haziran ayı. Alemdar kurtarma gemisine çıktığım zaman biraz heyecanlanmadım dersem yalan söylemiş olurum. 1898 yılında Danimarka’da yapılmış olan Alemdar gemisi elli metre boyunda 362 gros tonluk, 510 beygir gücünde buharlı makineye sahip, o tarihte 57 yaşında bir küçük gemiydi. Sonra öğrendiğime göre bu Alemdar gemimiz İstiklal savaşına katılmış birkaç geminin en büyüğü idi. Bacasında hâlâ kurşun delikleri vardı. Bu nedenle ona Gazi Alemdar deniliyordu. Köprü üstü açıktı, yani yağmur, kar kış kıyamette gemi açık köprü üstünden idare ediliyordu. İlk kez bir gemiye kumanda edecektim. Kumanda etmeye gelince geminin büyüğü küçüğü

olmuyormuş. Biraz heyecanlanmışım. Aslında geminin huyunu suyunu bilmediğim gibi gideceğimiz yer olan Büyük Dere İstasyonu'nun nerede olduğunu da bilmiyordum. Gemi personeli ile kısa bir tanışmadan sonra vira Bismillah diyerek Kuru Çeşme'den ayrılarak Büyük Dere'ye çıkarken yaptırdığım birkaç manevra ile geminin huyunu suyunu öğrenmeye çalıştım. Serdümen geminin eskisiymiş tedirginliğimi anlamış olacak ki durmadan konuşuyordu:

“-Çok iyi huylu bir gemidir bu, ben yirmi yıldır bu gemideyim, dur deyince durur, yürü deyince hemen atlar, fırtınalar ona vız gelir, beyim bunda bir pervane var ki onu hiçbir akıntı rüzgâr durduramaz, başı yüksek olmadığından rüzgâra aldırılmaz, çok iyi dümen dinler, saçı galvanizli olduğundan pas nedir bilmez. Ben onu çok severim, başka gemiye gitmem, öyle hızlı tonoz atar ki kimse onu taratamaz, huyunu suyunu bilersen altında fırlıdak gibi döner. İşte istasyon da göründü, biz de her halde baştan çift demir atarak istasyonun alınına yanaşacağız. İskelenin iki tarafı da dolu.” Serdümen bana tam bir eğitim vermişti. Genç bir kaptanı görünce konuşsam iyi olur demişti her halde içinden. Ben de konuşmasına izin verince, ki akıllılık etmişim, işler yolunda gitmişti. Ben yol kestim, serdümen gerekli manevraları yaptı, ikinci kaptan demirleri sırasıyla demirledi, tornistan, ver halatları, bağla, makine tamam. Gemiye o kadar kısa zamanda kıçtankara bağlamıştık ki karada bizi seyreden gemi kurtarmanın eskileri beni alkışladılar. Başarı ekip çalışmasıyla elde edilmişti. Ancak serdümenin bana verdiği eğitim başarısını temel taşı oluşturmuştu ki tüm hayatım boyunca mesleğimizdeki başarısızlıklarımızın temelinde hep eğitimsizliğin yattığını üzülerek gördüm.

İskele üstünde beni karşılayanların başında İşletme Müdürü de vardı. Kıçtankara olduktan sonra Müdür Bey iskele üstünde yanında duranları tanıştırmaya başladı:

“- Bu, İmroz'un kaptanı İzzet, yanındaki baş makinist Haydar, bu Hora'nın baş makinisti Şerafeddin, Bu da senin buraya getirdiğin Alemdar'ın kaptanı Tahsin Beyler, Bu genç adam da bundan sonra Hora'nın (Resim-51) kaptanı Refik Akdoğan (Yıl 1955). Şimdi tanışma faslı bittikten sonra Refik Kaptanı evine gönderelim, seferden gelmiş evine gidememiş, haydi Refik Kaptan doğru evine, işletmenin arabası seni bekliyor.” Gemi Kurtarma İşletmesinde bir tek ben Yüksek Denizcilik Okulu'ndandım.





Resim-51

M/V Hora Kurtarma Gemisi, ( (Bu resmi 1955 yılında ben çektim)

İlginç bulduğum için Türk gemi kurtarması hakkında biraz bilgi vermek istiyorum. 1926 yılına kadar Türk kara sularında yabancı bayraklı gemiler tarafından gemi kurtarma işleri yapıyordu. 1 Mayıs 1930 yılında çıkarılan bir kanunla Türk Kurtarma Limited Şirketi kurularak gemi kurtarma millileştirildi. Yabancı bayraklı kurtarma gemilerine Türk bayrağı çekildi. 1 Mayıs 1944 tarihinde Devlet Deniz Yolları'na bağlanarak işletme şeklinde faaliyet gösterirken 1999 tarihinde Kıyı Emniyeti ile birleştirilerek bir devlet anonim şirketi olarak faaliyetine devam etmektedir. Bu açıklamadan da anlaşılacağı üzere, Türk Kara Suları'nda yabancılar tarafından yürütülen gemi kurtarma işleri Gazi Mustafa Kemal Atatürk tarafından millileştirilmiştir.

1955 yılında Gemi Kurtarma'ya katıldığım zaman işletmenin elinde aşağıdaki kurtarma gemileri bulunuyordu:

S/S Alemdar(yukarda bu gemi hakkında bilgi verilmiştir)

S/S İmroz .1943 İngiltere yapımı,1.125 grt, boyu 66 m.,2x 750 hp.

M/V Hora ,1942 Almanya yapımı,675 grt., boyu 56 m.,1000 hp.

S/S Kilyos ( ve eş gemi Saros) çalışmıyorlardı.

Bütün denizcilerin bildiği gibi gemi kurtarma işleri de gemicilik işleri olmasına

karşın ben profesyonelim, ben bu işin uzmanıyım, kurtarmayı bir ücret karşılığında yaparım dediğimiz zaman personelimizi, araç ve gereçlerimizi buna göre hazırlamamız gerekmektedir. Denizcilik mesleğinde 4922 Sayılı Denizde Can ve Mal Kurtarma yasasına göre yardım isteyen gemilerin yardımına koşmak zorunluluk olduğundan kendi gemimizi, yükümüzü ve personelimizi tehlikeye atmamak şartıyla yardım isteyen geminin yardımına koştuğumuz ve olumlu bir sonuç aldığımızda bir ödülü de hak etmiş oluruz. Türk Ticaret Kanunu'na göre alınacak olan kurtarma ücreti gemi sahibi, kaptan ve personel arasında yasada belirtildiği şekilde bölüştürülür. Ancak profesyonel kurtarma personeli kurtarma ücretinden bir hak alamazlar. Çünkü onlar bir ücret karşılığında bu işi yapmaktadırlar

Profesyonel olarak bu iş yaptığımızı göre kurtarma işlerine çok iyi hazır olmamız gerektiğine ve benim gemi kurtarma işine üst düzeyde yeni katıldığımı göre bana bırakın kurtarma gemiciliğini, örneğin kazazede gemi ile aramızda imzalayacağımız kurtarma sözleşmesi hakkında bile herhangi bir bilgi verilmediği gibi uygulanacak gemicilik yöntemleri hakkında da bir konuşma ya da eğitim yapılmadı. Kurtarmalara yabancı uzman kaptan Rees ya da Türk kaptan Burhanettin Roe ile gidiyordum. Biraz daha açıklayacak olursak, yabancı bayraklı gemilerle imzalanacak olan “Open Salvage Agreement, No Cure No Payment, Arbitration in London-Açık Kurtarma Sözleşmesi. Kurtarma Olmazsa Bir Ücret Ödenmez, Tahkim(hakem duruşması) Londra'da)” kurtarma sözleşmesi İngilizce bir sözleşme olduğundan ve bir sürü İngilizce hukuksal deyimleri içerdiğinden anlaşılması bir hayli zordur. En azından bu sözleşmenin derhal bir Türkçesi gemi kaptanlarına verilmeliydi. Tabii böyle bir şey yapılmamıştı. Ayrıca Türk gemileri ile yapılan Türkçe sözleşme bile gemi kaptanlarına bir hukukçu tarafından anlatılmalıydı. Çünkü kurtarma sözleşmesi imzalayan bir kurtarma gemisi kaptanı uymak zorunda olduğu bir sürü kurallara uyulmadığı takdirde hem kendisi hem de şirketi sorumlu duruma düşebilir. Bu hukuksal durumun yanında kurtarma işlerine özgü yapılan işlerde örneğin drejin denilen geminin altını kurtarma gemisinin pervanesiyle oyma işinde, ya da tonoz atma denilen kalın çelik tel halatlara bağlı ağır demirleri geminin yüzeceği düşünülen yönün açığına atarken vb. işlerde, fors majör durumlar (insan becerisiyle önlenemeyen), dışında kazazede gemiye hasar verildiğinde kurtarma gemisinin sahibi sorumlu duruma düşebilir. Böyle durumlara düşmemek için işletmede bazı eğitimlerin yapılması çok gerekli olduğu halde ben işe başlarken böyle bir eğitimin yapıldığını görmedim. Sorduğum zaman, seninle birlikte gelecek olan uzmandan öğreneceksin yanıtı eğitimimin berber çırağının eğitimi gibi olacağını düşündüm. Terbiye edildiğimden sormadım, bekle ve gör, sabırlı ol kuralını uygulamanın doğru olacağını düşündüm Aşağıda daha sonraları yaptığım eğitimleri anlatacağım. Çünkü eğitim olmadan, bir işin doğru dürüst yapılamayacağına inanmaktayım.

Gemi Kurtarma personeli gerçekten işlerinde çok usta kişilerdi. Ölümüne çalışıyorlar gıkları çıkmıyordu. İngilizlerden kalma yöntemler uygulanıyordu.

Kaptan Rees'le çok iyi anlaşıyorlardı. Dikkat ettim Kaptan Rees kurtarmaya başlamadan önce bu işte çok deneyimli olan adamlarıyla kurtarmanın nasıl yapılacağı hususunda bir görüşme yaptıktan sonra işe başlıyordu. Yani danışlıyordu. Sonra ben de kurtarmaya başlamadan önce kurtarma işlerinde deneyimli olanlarla danışmayı hep yaptım. Bunun iki türlü yararını gördüm. Birincisi onların deneyimlerinden yararlandım, ikincisi onlara değer verdiğimi gösterdiğimden moralleri yükseliyordu.

Kuşkusuz gemi kurtarma işleri normal gemi işletme işlerine benzemez. Daima tehlikeli işlerdir gemi kurtarma işleri. Tanker kurtarmaları tehlikeyi daha da artırır. Kar kış fırtınada S.O.S çekenlerin yardımına koşmak çok zevkli (!) oluyordu. Telli Tabya ile Kavak burnu arsına çekilmiş olan mania ağları bize her yıl beş altı iş verirdi. Bu ağlar ikinci dünya savaşı sırasında Karadeniz'den gelecek mayınların ya da deniz altılarının Marmara'ya geçmemeleri için Rumeli ve Anadolu Kavakları arasına gerilmişti. Ağları geçmek için gemiler S çizmek zorunda olduklarından kışın fırtınalı havalarda saatte beş altı mil akan akıntı altında bu S'yi yaşlı yolsuz gemiler çizemediklerinden ağlara takılıyorlardı. Ben ağlara takılmış gemileri Alemdar kurtarma gemisiyle kurtarmaya giderdim. Alemdar 'ın beygir gücü Hora'dan ve İmroz'dan küçükse de Alemdar'ın göz demirleri bir kez deniz dibine çakıldı mı artık onu hiçbir akıntı, rüzgâr yerinden koparamazdı. Koca pervanesi bir döndü mü ağlara takılmış gemiyi en kötü şartlar altında bile ağlardan söküp alırdı. O gerçekten mükemmel bir kurtarma gemisiydi.

Araştırdım, ofiste gemi kurtarma ya da yedekleme işlerini anlatan herhangi bir kitap yoktu. Nautical Magazin'e abone olduğumdan dergi aracılığı ile yaptığım araştırma sonunda gemi kurtarma ve yedekleme işleri hakkında birkaç kitap getirttim. Ayrıca T.C. Bahriyesi A.B.D Bahriyesi'nden çok güzel bir gemi kurtarma tercümesi yapmış onu da aldım ama onları ofise getirmedim. Kaptan Rees belliydi ki ofise kitap getirmeyerek bizlerin gemi kurtarma işlerinde yetişmemizi istemiyordu. Haklıydı, çünkü çok yüksek bir ücret karşılığında yıllardan beri çalışıyordu. İtibar görüyordu, denizcilik konuları ona soruluyordu. Kaptan Rees ne derse o oluyordu. Onun kararları tartışılmıyordu. Yaptığım araştırmalar sonunda Kaptan Rees, Birinci Dünya Savaşı bitince İngiltere'den Avustralya'ya giden bir romorkörde miço olarak sefere çıktığında, römorkör İstanbul'a uğrayınca romorkörü terk ederek bir kurtarma gemisinde lostromo olarak göreve başlamış. Sonraları ehliyetini yükselterek kurtarma gemisi kaptanı olmuş. 1926 tarihinde çalıştığı şirketin gemileri Türklere satılınca, Kaptan Rees de Türk şirketinde uzman olarak çalışmış. Çok az konuşan bir İngiliz olduğundan kendisinden yukarıdaki bilgileri bazen kızdığı halde zorla elde ettim. Kendisiyle altı yıl kadar çalıştım. Vefat edince yerine başka bir uzman getirmedik. Bir İngiliz ya da yabancı bir uzmana gerek duymadan işlerimizi rahatlıkla yaptık, hâlâ da öyle yapılmaktadır.

Hep düşünmüşümdür. Osmanlı imparatorluğu ordusunda bir yenilik yapacağı zaman hep yabancı uzmanları getirmiştir. Osmanlılar kara ordularını Almanlara, deniz kuvvetlerini İngilizlere, Jandarmayı Fransızlara teslim etmişti. Bunların hiçbirinden milletimize bir yarar gelmediği gibi zararları da sayılamayacak kadar çok olmuştur. Her zaman söylediğim gibi iyi kötü kendi uzmanlarımıza verebildiğimiz en yüksek ücretleri vererek onlardan yararlanmaya çalışalım. Yüksek ücretle gemi kurtarmaya geçtikten sonra terfi zamanım gelince maaşımın yükselmesi gerekirken, sen girerken çok yüksek bir ücretle girdiğin için maaşının yükselmesine imkân yoktur denilince bastım istifayı. Armatör gemilerinde çalışmayı düşünürken Mobil Oil'den iyi bir teklif alınca tam beş yıl orada çalıştım. Gemi Kurtarma peşimi bırakmıyordu. Çok iyi koşullarla tekrar gemi kurtarmaya dönmek beni çok mutlu etmişti. Çünkü ben bir gemi adamıydım. Mobil Oil'de çalışırken çocuk işini halletmiştim. Allah herkesinkini bağışlasın bir kız evladı sahibi olmuştum. Daha sonraları gemi kurtarmada çalışmak çok rahat bir şekilde devam ederken bir kız evladım daha oldu.

1955 yılında Gemi Kurtarma İşletmesine girdikten sonra, kurtarma işlerinde gördüğüm çok önemli bir eksikliğin ortaya koyduğu tehlikeli bir durumu ortadan kaldırmak için eğitim işlerine başladım. Olay şöyle gelişti: Karaya oturmuş kazazedeyi kurtarmaya çalışırken kazazede gemide daima birkaç adamımızı sürekli orada bırakırdık. Bu adamlarımız kurtarmanın selameti için kazazede geminin personeli ile çalışmak zorunda olduklarından onlarla konuşmak zorundadırlar. Güzel havalarda bu adamlarımız arada sırada kurtarma gemisine gelerek yemeklerini yedikten sonra, yerine adam verebildiğimiz takdirde, dinlenmelerini yaparlarsa da fırtınalı havalarda bunları değiştiremediğimiz zamanlarda zorunlu olarak kazazede gemide kaldıklarından zorunlu olarak gemide yemek içmek ve istirahat etmek zorunda kalırlardı. Böyle durumlarda gördüm ki bizim adamlarımızın hemen hemen hiçbiri, zorunlu gereksinmelerini karşılamak için gerekli olan birkaç kelime İngilizceyi bilmediklerinden kazazede geminin personeli ile Tarzanca konuşarak gereksinmelerini karşıladıklarını öğrenmek beni çok şaşırtmıştı. Çünkü bazen adamlarımız fırtınalı havalarda kazazede gemilerde günlerce kalmaktaydılar. Şunlara dedim sevabıma İngilizce öğreteyim de kazazede gemide aç kalmasınlar diyerek İngilizce kursu açtım. Kursta gemi kurtarma gemiciliği ile ilgili İngilizce kelimelerin yanında yemekle ilgili sözcükler de öğretiyordum. Birkaç ders geçtiğinde bazıları dediklerimi yazarken bazılarının sadece önlerine baktıklarını ve önlerinde bulunan deftere bir şey yazmadıklarını gördüm. Onlara hafızalarına güvenmemelerini, defterlerine yazmalarının iyi olacağını söyleyince birisi kızara bozara,

“-Suvari Bey,” dedi. “Biz okuma yazma bilmiyoruz ki, nasıl yazalım!?” Başımdan aşağı kaynar sular dökülmüş gibi oldu. Okuma yazma bilmeden nasıl ehliyet almışlardı ki? Tabii onlara ehliyetlerini nasıl aldıklarını sormadım. İyi gemicilerdi. Kurtarmalarda ölümüne çalışıyorlardı. Terbiye olmuşum ya işi karıştırmadım. Olayın fazla üstünde durmadım, adamlar işlerinden olabilirlerdi. İstasyonun

karşısındaki ilkokula gittim. Müdürle konuşarak okuma yazma bilmeyen adamlarımızın hızlandırılmış bir kursla okuma yazmalarını öğrenmelerini sağladıktan sonra onları ikinci devre meslek İngilizcesi kurslarına katılmalarını sağladım. Ayrıca Getirdiğim İngilizce kitaplardan tercüme yaparak gemi kurtarma notlarını arkadaşlarıma dağıttım. Dalgıçları Çubuklu Dalgıç Okuluna göndererek gelişme kurslarına katılmalarını sağladım. Denizaltı kaynağını öğrendiler. Yalnızca bu eğitimlerin bir zararını görmüştük Eğittiklerimiz daha iş bularak işletmeden ayrıldılar. Gelen yenilerini eğitmek zorunda kaldık. Giderler diye eğitmemezlik yapmadık. Gemi adamlarımızın bazıları benim eğitimden hoşlandığını görünce çocuklarını gemiye getirerek bilemedikleri konuları onlara öğretmemi istemelerini memnuniyetle kabul ettim. O şekilde eğitim de yaptık. Hasta olanların hastalıkları meşgul oldum, ehliyet sınavlarına girenleri çalıştırdım.

Sizlere Gemi Kurtarma’da açtığım İngilizce kursun ne kadar önemli olduğunu gösteren bir olayı anlatmadan geçmek istemiyorum. Senesinde yanılmış olabilirim,1960 yılı idi, Gemi Kurtarma’dan ayrılmış Mobil Oil’de çalışıyordum. Karaköy’de boyacıda ayakkabılarımı boyatıyordum. Saat 13 00 ajans dinliyorum. “İmroz kurtarma gemisi İskenderun’da Mirador tankerini kurtarmaya çalışırken tankerin infilak etmesi sonucu kurtarmayı yapan İmroz’da patlama ile birlikte yangın çıkmış ve altı gemi adamı hayatını kaybetmiştir,” haberi dünyayı karartmaya yetmişti. Ajans hayatlarını yitirenlerin isimlerini okuyunca hepsini tanıdığımı anladım. Bunların içinde motorman(motorcu) en iyi tanıdıklarımın birisiydi. Ona İngilizce kurslara katılması için çok ısrar etmiştim. Arkadaşları ona “yes sir ...”diyorlardı. (Adını ... olarak yazıyorum. Allah rahmet eylesin çok çalışkan, dürüst bir beyfendiydi.) Gerçekten de ben de tanık olmuşum ... kurtarmalarda yabancılarla konuşurken öyle bir “yes sir” diyordu ki tam bir Londra aksanıyla söylüyordu bu iki sözcüğü. Ama ... bundan başka İngilizce bilmiyordu. Ona kaç kez söyledimse de o bir türlü kurslara katılmayı onuruna yediremedi. Mobil Oil’den tekrar Gemi Kurtarma’ya dönünce Mirador/İmroz olayı dosyasını incelediğimde olay hakkında rapor veren Lloyd sörveyörü motorcu...’nun çok iyi İngilizce bildiğini yazıyordu raporunda. “Zavallı ... ,” dedim içimden. İngiliz aksanıyla Yes sir diyerek İngilizci yanılta ..., geminin trimini düzeltmek için tanktan tanka benzin yükünü transfer ederken beraber çalıştığı İngiliz’in ne dediğini anlamadığından, çok üst düzeyde tehlikeli bir yük olan benzinin tanktan tanka transferi sırasında oluşan patlamada havaya uçarak yalnız kendininkini değil arkadaşlarının da yaşamlarını yitirmesine neden olmuştu. Günümüzde hâlâ mesleğimizde İngilizce bilmediği halde PSC kontrollerinde bazı personelin İngilizce biliyormuş gibi yaparak gemilerimizin uzun süre “very high risk-çok üst düzeyde tehlikeli“ bölümünde kalmasına neden olmuşlardır. Halen( 2009) gri bölgede olan gemilerimizin beyaz bölgeye geçmeleri için bu eksikliğin kesinlikle giderilmesi şarttır(Kitabın bitiminde beyaz bölgeye geçtiği görülmüştür).

Gemiadamlarının eğitimi günümüzde IMO tarafından çok sağlam kurallarla olmazsa olmaz şeklinde bağlanmıştır. O zamanlar böyle zorunluluklar olmadığından role talimleri yani gemi adamlarının gemiyi terk, denizde canlı kalabilme, yangın gibi eğitimleri keyfe kederdi. Zaten filikalarla oynamaya pek gelmezdi, denize indirme donanımlarının sağlam olduğu söylenemezdi. Filikalar denize indirildiğinde batma olasılığı çok kuvvetliydi, filikayı tekrar yerine almak çok zor olduğundan kimse bu eğitimleri yapmak istemezdi. Yangın hortumları, başlıkları, tulumbaları her zaman arızalı olduğundan bu talimler de pek yapılmazdı. Ben çalıştığım gemilerde bu talimlerin yapıldığını diyebilirim ki hiç görmedim. Ama Gemi Kurtarma'da diyebilirim ki yukarıdaki eğitimlerde çok iyi olduklarını gördüm. Çünkü gemi kurtarmacıların işlerini iyi yapabilmeleri için servis aracı olarak kullanılan can filikalarının, yangın donanımlarının her zaman çok iyi çalışmaları gerektiğinden bu konuda herhangi bir sıkıntı olmamıştır.

Kendime söz vermişim. Kaptan olursam devletin verdiği parayla ne kadar yemek yenilecekse herkesin ayırım yapılmadan yemeğini yemesi konusunda yemin etmişim. Fiyatları daima denetimim altında tutarak personelime en iyi yemekleri yedirecektim. İyi beslenen insan ağır şartlar altında çalışsa bile mutlu olur, amirine daima güvenir diye düşünüyordum. Durumu ikinci kaptana anlattım, pek anlamadı, ya da anlamak istemedi. Bana hesaptan kitaptan anlar bir gemici bir de yağcı gönder dedim. Gelen iki adama devletin verdiği para bu dedim, çarşıdan pazarlık yaparak alış veriş yapın bize yemek çıkarın dedim. Her gün tatlısıyla, salatısıyla dört çeşit yemek yedik ve üstüne bir de kahve içtik. Personelin kumanyasından çalanları Büyük Allah'a havale ediyorum.

Burada devlet işletmelerinde işlerin nasıl yürütüldüğü konusunda güzel bir örnek olması nedeniyle Alemdar 2 Kurtarma gemisinden ( Resim- 50) de bahsetmek istiyorum. Sanıyorum 1964 yılıydı. Devlet Planlama Teşkilatından gelen bir yazıda devlet işletmelerinin yatırım yapmak için hiçbir projeleri olmadığını biraz da azarlar şeklinde bildiren yazıda rüyalarınızda görmüş olsanız bile projelerinizi bize bildirin gibi bir yazı almamız üzerine hep hayal ettiğimiz 5000 beygirlik bir kurtarma gemisi projesini makama arz ettik. Bir ay sonra projemizin kabul edildiğini bildiren bir yazı alınca çok şaşırдық. Toprağı bol olsun Captain Rees 'biz böyle kabul edilen projeler çok gördük, Saray Burnu'ndan dönmeyince inanmam,' dediğini çok iyi anımsıyorum. 63 m. Boyunda 906 gros tonilatoluk geminin o tarihlerde ülkemizde yapılması mümkünken yabancı ülkede yapılmasına karşı çıktım da genel müdürlüğü ikna edemedim. Geminin yapılmasının hiç kurtarma gemisi yapmayan bir şirkete verilmesi Alemdar 2'nin iyi bir kurtarma gemisi olmasına engel olmuştur. O tarihlerde 5000 beygirlik Atlantik ve 10.000 beygirlik Pasifik kurtarma gemilerini inşa eden tersanenin fiyatı 50.000 dolar fazla diye geminin inşaatının bu işlerde deneyimi olmayan bir tersaneye verilmesi bizi çok üzmüştü. Çünkü hep kurtarma gemisi inşa eden o tersanenin yaratmış olduğu teknolojiyi biliyor ve onu istiyorduk.

Geminin tesliminde ortaya çıkan kusurları o kadar büyüktü ki inşaatta bulunan heyet (ben de heyet üyesiydim) geminin şartnameye uymadığını görmesi üzerine geminin kabul edilmemesi yönünde karar alınca Genel Müdürlükten gelen heyet gemiyi teslim aldı. Kurtarmalarda gemini kusurlarını her zaman çok acı bir şekilde gördük. Zorluğu biz çektik. Önemsiz bir fiyat farkının yarattığı olumsuzlukların bize kök söktürdüğünü hep görerek üzülmüşümdür. İşte sizlere 1966 yılında görülen bir devlet işletmesi manzarası. Bürokratların uzmanlara önem vermemesinin sonucu. gene her zaman olduğu gibi millet kaybediyor. Günümüzde Gemi Kurtarma İşletmesi, 12.05.1997 tarihinde Kıyı Emniyete bağlanarak birlikte bir kamu kuruluşu olarak çalışmaktadırlar.

## BÖLÜM-11

### TÜRK DENİZCİLİĞİNİN KALKINMASI İÇİN YAPILAN ÇALIŞMALAR, YAZDIĞIM YAZILAR VE KİTAPLAR

Gemi Kurtarmada çalışmalarım 1974 yılına kadar devam etti. Yapılan toplu sözleşmeler kaptanları kapsam dışı bıraktığından ve aldığımız maaşla sosyal durumumuz kuşa döndüğünden ayrılmanın zamanı geldi diyerek serbest çalışmak üzere devlet kapısından emekliliğimi isteyerek ayrıldım. Arkamda tamamen millileşmiş, iyi eğitilmiş ve Akdeniz’de en kuvvetli kurtarma gemisine sahip bir gemi kurtarma bırakmıştım. Aşağıda bu konulara zaman zaman değinmek zorunda kalacağımı biliyorum. Yukarıda belirttiğim gibi radar kitabımı 1951 yılında yayımladıktan sonra gemi kurtarmada çalışırken edindiğim deneyimlerimi meslektaşlarımla paylaşmak için, o zamanlar Kaptan İhsan Kazanlıoğlu ve Kaptan Necdet Musaoğlu tarafından yayımlanan DENİZ dergisinde 1955 yılında başlayarak makaleler yazmaya başladım. Günümüze kadar devam eden makalelerimi, Türk denizciliğini ilgilendiren şiirlerimi, destanlarımı ve kitaplarımın isimlerini “Akıntıya Karşı Kürek mi Çektik” adı altında yayımlandığım kitapta bulabilirsiniz.

Deniz dergisinde makalelerim devam ederken, 1950’lerde Türk armatörlerinin en önde gelenlerinden Hayri Baran, Nuri Cerrahoğlu ve Malik Yolaç’la Türk Denizciliği neden ilerlemiyor başlığı altında yaptığım söyleşiler Deniz dergisinde 1958’de tarihinde yaptığım söyleşiler ve Sayın İrfan Cerrahoğlu yaptığım görüşme sonunda yazdığım makale (Ek: 1 ) yayımlanınca ticaret denizciliği çevrelerinde iyi bir kamuoyu yaratmayı başarmıştım. Bu çalışmalarım sonunda Türk denizciliğinin gelişmemesinin nedenleri beynimde şekilleşmeye başlayınca “Türk Denizliğini Kalkındırma Derneği”ni kurmak için çalışmaya başladım. Dernek 1958 tarihinde kurulunca yapılan seçimlerde, hiç beklemediğim ve düşünmediğim halde, derneği profesyonel dernekçiler ele geçirdiğinden çok zor yönetim kuruluna girebildim. Dernekçilikte eğer kafada bir ideal, yürekte bir ateş ve bir çıkar beklemeden gece gündüz çalışma aşkı yoksa başarılı olmak olanaksızdır. Bizim derneği ele geçirenlerde de bu özellikler olmadığından hemen hemen hiçbir çalışma yapmadan, 1960 İhtilâli’nde tüm dernekler kapatıldığından bu dernek de kapatıldı ve bir daha



açılmadı.

Türk Denizciliği'nin ilerlemesi için bir yandan yazı yazıp diğer yandan dernek çalışmaları yaparken diğer yandan da Ulaştırma Bakanlığı'nın Mezunlar Derneği'nden talebi üzerine UBYİK(Ulaştırma Bakanlığı Yüksek İstişare Kurulu) çalışmalarına katıldım.(Bkz:Sayfa 150)

Gemi Kurtarmada çalışırken gemi kurtarma hakkında bir kitap yazmak için yoğun çalışmalar yaptımsa da kitap tamamlandığında kitabı bastırmak için kaynak bulamadığımdan kitabı bastıramadım. Asıl amacım okuldan beri hazırladığım İngilizce-Türkçe Denizcilik Sözlüğü'nü basmak olduğundan parasal olanaklarımı bu kitap için saklıyordum. Sözlük çalışmaları uzun sürüyordu, bazen bir kelimeyi araştırmak uzun zaman alıyordu. En sonunda 1974 yılında sözlüğü tamamladığımda ve baskıya hazır duruma getirdiğimde bir de baktım ki baskı için istenilen 38.000 lira bende yoktu. Yaklaşık 25 yıldır üzerinde çalıştığım ve basımı rüyalarımın giren sözlüğümü basmak için tek bir yol vardı, o da emekli olmaktı. O zamanlar şimdiki gibi kolay sponsor bulunmadığından ve Gemi Kurtarma'da benim için artık yapacak iş kalmadığını gördüğümünden emekliliğimi isteyerek aldığım 62.000 lira ikramiyenin 38.000 lirasını baskıya vererek yıllardır doğumunu beklediğim İngilizce-Türkçe Ansiklopedik Denizcilik Sözlüğü'mü 1974 yılında kucağıma aldım. Otuz dört yıldır kullanılan bu sözlük meslek yaşamımdaki mutluluğun kuşkusuz en önemli temel taşlarından birini oluşturmaktadır. Sözlüğün başarısı ve "bunun bir de Türkçe-İngilizce'sini yapın," ısrarlı istekler üzerine 1975 yılında Türkçe-İngilizce Ansiklopedik Denizcilik Sözlüğü'nü yayımladım.

Bir yandan Deniz Atı, Kaptanın Sesi, Eta denizcilik dergilerinde denizcilikle ilgili makaleler yayımlarken(bu makalaları "Akıntıya Karşı Kürek mi Çektik" adlı kitabımda bulabilirsiniz) diğer yandan da ticaret denizciliğimizin gereksinimleri olduğunu düşündüğüm kitaplarımı yayımlıyordum. Aşağıda yayınladığım kitaplarımın listesini veriyorum:

- 1-İngilizce-Türkçe Ansiklopedik Denizcilik Sözlüğü,
- 2-Türkçe-İngilizce Ansiklopedik Denizcilik Sözlüğü,
- 3-Deniz Ticareti,
- 4-Ticaret Gemileri Gemiciliği,
- 5-Gemilerde Yangın, Önleme ve Söndürme Teknolojisi
- 6-Gemiadamlarını Kazalara Karşı Koruma ve Güvenlik,
- 7-Kaptanlara Radar ve Hiperbolik Seyir Kılavuzu,

- 8-Gemi Gereçleri ve Kumanya Listesi,
- 9-Ticaret gemilerini Tanıtma Kılavuzu,
- 10-Amatör Denizcilere Sınav Kılavuzu,
- 11-English For The Merchant Marine,
- 12-Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları,
- 13-Son Bahar Şarkıları( şiirler),
- 14-Romanlar(8 adet),
- 15-Barış Kaptan'ın Maceraları(denizcilik çocuk dergileri,10 sayı)
- 16-Biz Bir Aileyiz Albümü,
- 17-Kaptan Süreyya Gürsu'nun 1935-1938 tarihinde "DENİZ" dergisinde yayımladığı "1926 Senesinde Yapılan Seyyar Sergi Seferi Hatıraları" nın kitap halinde yayını.
- 18-Akıntıya Karşı Kürek mi Çektik
- 19- Altmış Yılın Hesabı,
- 20- Türk ticaret denizciliğinin kalkınması için yazılmış destanlar, şiirler.

Şimdi siz Türk ticaret denizciliğini kalkındırmak için şiir de yazılır mı diyebilirsiniz. Şimdiki aklımlan ben de sizin gibi düşünüyorum. Gençlik işte, heyecanlı günler, duyguların insanın yakasını bırakmadığı günler, kusuruma bakmayın. Bizim de yedi denizlerde durmadan dolaşan gemilerimiz olsa da, şanlı bayrağımız oralarda dolaşsa da, ithalat ve ihracat yüklerimiz bizim gemilerimiz taşısa da, döviz navlunlar hazinemize aksa dediğimiz milliyetçi günler, duyguların şahlandığı günler. Bu konuda yoğun duygularla yazdığım şiirleri "Akıntıya Karşı Kürek mi Çektik" kitabımda bulabilirsiniz.

Yazı ve kitap bölümünü bitirmeden önce, İTÜ Denizcilik Fakültesine,diğer kuruluşlara ve İTÜ Denizcilik Fakültesi Mezunları Sosyal Yardım Vakfı'na yapmış olduğum kitap bağışlarımın listelerini Ek:3'de veriyorum:

## BÖLÜM-12

### DENİZ İŞ KANUNLARI VE SENDİKACILIK

Kuşkusuz gemi adamları için, 1950'lerin en önemli olaylarının başında Deniz İş Kanunu'nun çıkarılması, sendikaların kurulması ve toplu iş sözleşmelerin imzalanması gelmektedir. Gemi adamlarının artık günde kaç saat çalışacağı ve diğer sosyal hakları 1953 yılında kabul edilen "Deniz İş Kanunu" (ya da Kararname) ile saptanmıştı. Yasalara göre toplu sözleşme imzalama yetkisi sayıca sendikalı üyesi fazla olan sendikaya verildiğinden tayfalar, zabitanlar için de toplu sözleşme imzaladığından her şey alt üst oldu. Her ne kadar 1958 yılında Zabitan Sendikası ve da sonra da Kaptanlar Sendikası ve derneği kurulduysa da hiçbir yararı olmadı. Gemilerde çalışanlar arasında ücret ve çalışma koşulları arasında öyle adaletsizlikler meydana geldi ki en sonunda gemi kaptanları olayı protesto etmek amacıyla bazı limanlara girip çıkarken, eskiden hiç yapmadıkları halde kılavuz kaptan ve ekstra römorkör almaya başladılar. Bu hizmetlerin bedeli büyük ödemelere varınca D.B.Deniz Nakliyatı, Kaptanlar Derneği'ni ( bu satırların yazarı o zaman Kaptanlar Derneği'nin başkanıydı) ve Kaptanlar Sendikası Başkanı Şevki Kurtuluş'u toplantıya çağırarak duruma bir çare bulunmasını istedi. Yapılan eylemden haberimiz ya da bilgimiz olmadığını bildirdikten sonra kaptanların ücret sıralamasında gemide orta sıralarda olduğunu, gemicilerin, aşçıların yağcılarının yan ödemelerle kaptandan daha fazla ücret aldıklarını, baş mühendisler, ikinci mühendisleri, ikinci kaptanlar toplu sözleşme kapsamında oldukları için bir sorunları olmadığını, gemi suvarileri kapsam dışı olduklarından ve sendika tarafından engellenmesi medeniyle iş verenlerin gemilerini teslim ettikleri suvarilerine sorumluluklarına yakışır bir şekilde ücret verememeleri nedeniyle, suvarilerin manen çökertilmeleri sonucu çalışmamaları nedeniyle, güvenliği sağlamak amacıyla kılavuz kaptan ve gerektiği kadar römorkör aldıklarını anlatmaya çalışınca, toplu sözleşme imzalamış bulunan sendikanın başkanı, " biz de gemilere emir vereceğiz, kılavuz kaptan gelince onu gemiye almamak için iskele mayna etmeyeceğiz ya da çarmık atmayacağız,"demesi üzerine toplantıya başkanlık eden genel müdür sendika başkanının konuşmasına keserek,"olmaz öyle şey, onu demek istemedi," gibi sözler söyleyerek sendika başkanının konuşmasını açıklamaya çalıştıysa da ben , " Sendika başkanının bu sözleri sendikacılık tarihine kara bir yazı olarak geçmiştir. Bu gemide isyandır, kaptan elbette gereğini yapar," dedikten sonra Şevki Kurtuluş'la toplantıyı terk ettik.

Sanırım 1976 yılında cereyan eden bu olay da gösteriyor ki artık devlet denizcilik işletmelerine tamamıyla sendikalar hâkimdi. Yöneticiler mevkilerini korumak için sendikalara yaslanmışlardı ki bu da sonun başlangıcı olmuştur. Sendikalar devlet denizcilik işletmelerine böyle hâkimken armatörlerle toplu sözleşme yaptıktan sonra kapılarının önünden bile geçmemişlerdir. Diğer büyük bir devlet işletmesi olan o

zamanki adıyla Denizcilik Bankası T.A.O'da da durum aynı şekildeydi. Sendikaların istediği şekilde toplu sözleşme imzalamayan idariciler tehdit edilmekte, dövülmekte ya da işlerinden olmaktadır. Devlet Denizcilik İşletmelerinin batmasında sendikaların aldığı inanılmaz haksız haklar büyük rol oynamıştır. Devlet bu hakların yarattığı aşırı ödemeleri karşılayamaz duruma gelince denizcilik şirketlerini birer birer elden çıkarmıştır.

Yukarda anlattığım D.B.Deniz Nakliyatı olayında toplantıyı terk etmem üzerine zamanın bakanı Nahit Menteşe beni Ankara'ya çağırdı. Elimde altı geminin yan ödemeleri de gösteren maaş bordroları vardı. Kaptanların maaşlarını aşçılarla yağcılarla karşılaştırarak gösterdiğimde bakanın yüzünün aldığı şaşkın durum hâlâ gözlerimin önünde,

“-Biz gemilerimizi teslim ettiğimiz kaptanlarımıza bu ücretleri mi layık görmüşüz, yazıklar olsun bizlere ,”dedikten sonra sekreterine verdiği emirle hemen D.B.Deniz Nakliyatı'nın genel müdürüne bağlandı:

“-Sayın Genel Müdür,”dedi. ”Karşımda Kaptanlar Derneği'nin başkanı Kaptan Refik Akdoğan var, ona nedir bu kılavuz kaptan ve römorkör olayı diye sorduğumda bana altı geminin maaş ve fazla mesai bordrolarını masanın üzerine koydu. Dedi ki işte gemilerinizi teslim ettiğiniz kaptanlara verdiğiniz maaş, aşçılara ve yağcılara daha fazla maaş veriyorsunuz. Böyle bir kaptan da moral kalır mı, çalışma gücü kalır mı? Siz ne diyorsunuz müdür bey, adam bordrolarla konuşuyor diyorum, neyi yalan olacak bunun, siz galiba adamlarınıza verdiğiniz ücretleri bilmiyorsunuz. Kapatma telefonu bekle, soralım bakalım kaptanlara ne ücret istiyorlar? ”Bakan bana dönerek,

“-Duydun konuşmamızı, ne verelim kaptanlara morallerini düzeltmek için?” Müdürün duyması için Bakan ahizeyi bana çevirmişti. Ben:

“-Kaptanlar bana şunu söyledi,” dedim. “Gemide en fazla ücret alandan bir lira fazla olsun, şeref ve haysiyetimiz kurtulsun dediler.” Bakan:

“-Duydun mu Refik Kaptan'ın dediklerini, ona göre meseleyi hallet, görüyorsun şeref ve haysiyetlerinin kurtulmasını istiyorlar. Hadi gereğini yap!” Gerçekten de Genel Müdür büyük uğraşlar vererek kaptanların şeref ve haysiyetlerini kurtardı. Demek ki isteyince oluyormuş.

Devlet denizcilik işletmelerinde sendikacılık tam bir diktatörlük haline geldikten sonra (bakınız bölüm 14, adı geçen kitap sayfası 202 ve sonrası) istenilen hak hukuk çığırından çıkarak, yapılmadığı halde yapılmış gibi gösterilen fazla mesailer ödenmeye başladı. Gemi adamlarının çalışma yeri sanki gemi değilmiş gibi gemide bulunmak fazla mesai nedeni olarak kabul edildi. Gemi adamlarının ambar açmak kapamak, silindir açmak kapamak görevleri değilmiş gibi fazla mesai nedeni oldu.

Gemide çalışırken geçen cumartesi, pazar ve bayram tatilleri biriktiğinde bazen gemi adamları yılda üç ay birikmiş tatiller yapmak olanağını elde ettiler. Kazazede gemiyi kurtarmak için hareket edildiğinde, kurtarma gemilerinin personeli, kontrat imzalanmasını ve garanti gelmesini beklerken seyyanen(yapılıp yapılmadığına bakılmaksızın) 6 saat fazla mesai alınmasına, yapılan toplu sözleşmelerle hak sahibi oldular. Bu gemi adamları sanki hiç maaş almıyormuş da fazla mesai ile geçiniyorlarmış gibi hareket edilerek maaşlarını ne için aldıkları anlaşılamadı. Sendikacılar, yapılan toplu sözleşmelerle elde edilen hakların önemli kısmını sendikalara aktarılmasını sağladıktan sonra, kendilerini sürekli seyahatte göstererek gelirlerine gelir kattılar.

Sendikacılığın, İş kanunlarının, toplu Sözleşmelerin büyük zararları bir yandan devlet denizcilik işletmelerine olurken diğer yandan da devlet gemi inşa sanayii de büyük zararlar görmeye başladı. 1960/70'lerde dünyanın sayılı tersaneleri arasında sayılan ve birçok büyük gemiyi başarı ile inşa eden devlet tersaneleri sendikaların dayanılmaz talepleri karşısında kapılarını teker teker kapadılar. Bunların en acı örneği Pendik Tersanesi'dir. İnşaati uzun yıllar alan ve bittiği zaman dünyanın sayılı tersaneleri arasında yer alan Pendik Tersanesi üretime geçtikten sonra sendikacıların karşılanması olanaksız olan aşırı talepleri karşısında devlet bu tersaneyi askeriye devrederek sendikacıların taleplerinden kurtulmuştur. Osmanlı maarif nazırının(millî eğitim bakanı) "şu mektepler olmasa maarifi ne güzel idare ederim," demesi gibi devlet de Pendik Tersanesini askeriye devrederek işçilerden kurtulmuştur. Kurtulmuştur ama milletimiz, inşası 30 yıl süren ve trilyonlar harcanan bu tersane milleti ticari bir yararı olmadan yarı atıl bir duruma getirilmiştir. Burada şunu özellikle belirtmek isterim ki fazla mesailer v.b olanaklarla alınan ek ücretler işçilerimizin yaşam standartlarını önemli derecede arttırmasına karşı değilim. Karşı olduğum husus yapılmadan alınan fazla mesailerle elde edilen yıkıcı haklar vb.'dir. Kuşkusuz yalnız işçilere yapılan aşırı ödemeler devlet denizcilik işletmeleri ve tersanelerin kapatılmasına neden olmamıştır. Devlet Ticaret yapamaz ekonomi kuralı bu devlet işletmelerinin kapatılmasına neden olmuştur. Çünkü devlet işletmelerinin başına bela olan asalaklar işçilere sıra gelmeden oraların kanlarını acımasız şekilde emmişlerdir. Pendik tersanesinin uğradığı sona karşın, son yıllarda (2008) özel Türk Gemi Sanayii harikalar yaratarak dünya sıralamasında dördüncülüğe yükselmesi bunun en mükemmel kanıtıdır. Tersanelerde işçiler yaşamlarını yitiriyor diyerek tersaneler kapatmak yukarda anlattığımız Osmanlı nazırının kafa yapısından başka bir şey değildir. Tersanelerde can güvenliğini sağlamak devletin görevidir. Tersanelerde devletin istediklerini yapmayanlar ağır para cezalarına çarptırılmalıdır. Görevini ihmal eden memurlar da cezalandırılmalıdır. Hiç cezalandırılan memur oldu mu duymadık! Bu kadar sıkışık tersane planlamasını devlet memurları yapmıştır, kazaların vebali de devlet memurlarına aittir. Demek ki başka yerlerde de tersaneler açılabilirdi. Daha başka yerler de açılmalı, her kıyı turistik yer

olamaz. Gemi Sanayiine ve balık çiftliklerine de ihtiyacımız var. Sendikaların görevi sadece toplu iş sözleşmesi yapıp paraları tahsil etmek değil aynı zamanda işçilerin can güvenliğini sağlamak için bir yandan eğitimler yaparken diğer yandan da tersaneleri dolaşarak can güvenliğini tehdit eden arızaları tespit edip gidermeye çalışmaktır. Yani kısacası çok çalışmakla tersanelerde yaşam yitirmeler giderilebilir demek bence çok yanlış olur, en aza indirilebilir, tersaneler var oldukça dünyanın her yerinde kazalar olacak canlar yitirilecektir. Tersane kapatmakla kazaları önlemek mümkün değildir. Her yıl kara yollarında binlerle, hastanelerde yüzlerce insanlar öldüğü hallerde buralar kapatılmıyor. Ayrıca şu soruyu da sormakta yarar vardır. Tersanelerde olan yaşam yitirmelerde hiç mi yaşamını yitirenin bir kusuru olmamıştır? Tersanelerimiz 2008 yılında gem inşaatında dünya dördüncülüğüne yükselirken yetkililerin vurun abalıya der gibi tersaneleri kapatması bindiğimiz dalı kesmekten başla bit şey değildir. Yalnız tersanelerde değil, karayollarında, hastanelerde, gemilerde kazaları azaltmak bilimsel bir olgu olup bunu sağlamak da ilgili bakanlıkların görevidir.

## BÖLÜM-13

### TÜRK TİCARET DENİZCİLİĞİNİ KALKINDIRMAK İÇİN YAPILAN ÇALIŞMALAR

Bu konuda neler yapıldığını anlatmadan önce Türk Deniz Ticaret Filosunu kalkındırmak deyince ne anladığımızı belirtmemizde yarar vardır. Bana göre kalkınmış bir Türk Deniz Filosun demek her şeyden önce ithal ve ihraç yüklerimizin yaklaşık yarısından çoğunun Türk bayraklı gemilerle taşınmasının yapılması demektir. Ayrıca özellikle denizden gelen ham petrol yüklerimizin tamamının Türk bayraklı gemilerle taşınmasını şart olarak görmekteyim. Çünkü petrol bir ülkenin damarlarında dolaşan kan demektir. Diğer taraftan Türk bayraklı gemiler dünya denizlerinde ülkeler arasında yük taşımacılığı yaparak ülkemize döviz kazandırmalıdır. Türk çocuklarının ticaret gemilerinde çalışabilmeleri için eğitilerek dünya denizlerinde dolaşmalıdırlar. Şimdi neler yapıldığına bir göz atalım.

Yukarda da anlattığım gibi Türk deniz ticaret filosunu kalkındırmak için kurmuş olduğumuz dernek 1960 askeri idare tarafından kapatılınca ve bir daha açılmayınca Askeri Hükümet Türk deniz ticaret filosunu kalkındırmak için Ulaştırma Bakanlığı Yüksek İstişare Kurulu (kısaca UBYİK) kurularak birçok denizcilik kuruluşlarının temsilcileri toplanarak çeşitli raporlar yayınlanmıştır. Sevgili arkadaşlarım Kaptan İhsan Kazanlıoğlu ve Kaptan Necdet Musaoğlu'nun yayımladığı DENİZ dergisinde bulduğum bu raporların bugün çökmüş bulunan Türk deniz ticaret filosunun kalkınmasına yardımcı olabileceğini düşündüğümden bunları ekte yayımlamayı

uygun gördüm. Aslında bu tür ne kadar çalışma varsa hepsini yayınlamanın çok yararlı olabileceğini düşünüyorum. Aşağıda UBYİK raporlarının yayımlandığı Deniz dergisinin tarih ve sayılarını veriyorum:

1960 tarihli Deniz dergisi sayı 69, sayfa 4,

1961 tarihli Deniz dergisi sayı 74, sayfa 4,

1961 tarihli Deniz dergisi sayı 75, sayfa 21

1961 tarihli Deniz dergisi sayı 76, sayfa 12

1964 tarihli Deniz dergisi sayı 115, sayfa 6

Ben UBYİK'in bu kadar raporunu bulabildim. Ayrıca Türk deniz ticaret filosunun kalkınması için Deniz, Deniz Atı, Kaptanın Sesi, Eta ve Denizcilik dergilerinde birçok makalem yayımlanmıştır. Burada şunu itiraf etmeliyim ki yapılan bütün bu çalışmalar sonunda Türk deniz ticaret filosu 1996'ya kadar büyük gelişme göstermiştir. Türk Ticaret denizciliğini kalkındırmak için aşağıdaki önlemlerin alınmasında büyük yararlar görmekteyiz. Şöyle ki:

1- Ticaret gemileri dünya denizlerinde yaz kış, kar kıyamet demeden kasırgalar, tayfunlar içinde ya da sislerin, buzların içinde çalıştıklarından bu gemileri ve sahiplerini korumak için gemi işletmelerine büyük kolaylıklar göstermek zorundayız.

2-Hiç bir şekilde, savaş gemilerinden alınmadığı gibi, ticaret gemi sahiplerinden de vergi almamalıyız. Evet yanlış okumadınız, gemiler sıfır vergi ile çalışmalıdırlar. Ülkenin savunmasında, varlığını sürdürmesinde ticaret gemilerinin büyük rolü olduğundan gemi adamlarının sigorta pirimleri bile devlet tarafından ödenmelidir.

3-Devlet, gemi alım ve satımında ve çalıştırılmasında hiçbir zorluk çıkarmamalıdır.

4-Ticaret gemilerde yabancı sularda çalışan gemi adamlarına yabancı ülkelerde çalışıyormuş gibi onlara tanınan tüm haklar tanınmalıdır.

5-Gemilerin durumları kabul edilmiş klas kuruluşları tarafından saptanmalı ve devletin hiçbir organı buna karışmamalıdır. Şunu unutmamalıyız ki klas kuruluşlarının yaptığı kontroller devlet memurlarının yapmış olduğu kontrollerinden daha önemlidir. Çünkü klas kuruluşlarının yıllarca birikmiş çok değerli deneyimleri ve deneyimli uzmanları gemi kontrollerini çok titiz bir şekilde yaptıkları gibi yabancı limanlarda bu kontroller tartışmasız geçerlidir.



6-Gemi alım satımında devletin tüm kısıtlamaları kaldırılmalıdır.

7-Gemi alımı için çok ucuz ve kolay krediler sağlanmalıdır

8- Ticaret gemilerinde çalışacak personelin eğitilmesi için elden gelen her şey yapılmalıdır.

9-Gemi adamlarını gemilerde çalışabilmeleri için çok çekici, denize bağlayıcı koşullar getirilmelidir.

10-Türk bayraklı gemilere sahip olabilmek için T.C vatandaşı olmak şartı kaldırılmalıdır. Günümüzde yabancı uyruklular ülkemizde e, han apartman, banka, liman alabildiklerine göre bir geminin tamamını da almalıdır. Günümüzde artık çok saçma görünen bu yasak en kısa zamanda kaldırılmalıdır.

11-Ticaret gemisi ilgili tüm işlemler tam yetkilerle donatılmış “Deniz müsteşarlığı” tarafından yapılmalıdır. Bir armatörün şikâyeti bu müsteşarlık tarafından derhal giderilmelidir. Başka yerlere havale edilmemelidir.

12- Kim bilir daha ne türlü güçlükler, acayip zorluklar, saçama engeller vardır deniz ticaret filomuzun gelişmesini önleyen. Bürokratlar, gemi sahipleri bunları ezbere biliyorlar, bizim bu satırları yazarken aklımıza gelmeyebilir. Herkes üstüne düşen görevi korkmadan yaparsa Türk bayraklı deniz ticaret filomuz hızla kalkınabilir.

Ülkenin bağımsızlığı ile yakından ilişkisi olan Türk deniz ticaret filosunu kalkındırmak için önerdiğim yukarıdaki önerileri okuyanlar hiç kuşum yok ki hemen “böyle şey olur mu? ” gibi konuşmalar yaptıklarını duyar gibi oluyorum. Hemen şunu diyebilirim ki bunu söyleyenler deniz ticaretinin ne olduğunu bilmeyenlerdir. Bunları sağlayamadığımız takdirde büyük Türk deniz ticaret filosunu gerçekleştirmek mümkün değildir. Bakın günümüzde (2008 eylül) toplam Türk deniz ticaret filosundan bahsedilirken 7,5 milyon dwt. Türk bayraklı ve 4,5 milyon dwt. yabancı bayraklı olmak üzere toplam 12 milyon dwt.olarak Türk deniz ticaret filosundan bahsedilmektedir. Hiç böyle şey olur mu? Ne zamandan beri yabancı bayraklı gemiler Türk deniz ticaret filosu içinde gösterilmektedir. Türk armatörleri Türk bürokrasisi karşısında öyle bunalmışlardır ki Türk bayrağını arya ederek yerine kolay (elverişli ) bayraklardan birini toka etmek zorunda kalmışlardır. Uğrunda ecdadının kanını, canını severek verdiği, kendi canını da severek vereceği Türk bayrağını indirirken duyduğu acıyı birazcık olsun azaltmak için çektiği yabancı bayrağı Türk bayrağı saymanın acılarımızı dindirmeyeceği çok açıktır. Ben şahsen Türk bayrağı yerine yabancı bayrağı çeken armatörümüzü suçlamıyorum. O bir tüccardır. Onlar da aynen günümüzde yabancı ülkelere yatırım yapan tacirlerimiz gibi yabancı ülkelere yatırım yapmış gibidirler. Aralarında tek fark yukarıda da defalarca anlattığım gibi ticaret gemilerimizin ülke savunmasıyla olan ilişkilerin

onlarda olmamasıdır. Bu nedenle deniz ticaret filomuzu yeterli derecede güçlü bulundurmak ülkemizin çıkarlarını korumak için şarttır.

2009 yılının mayıs ayında yabancı bayraklı Türk sahipli gemiler, ulusal bayraklı Türk gemilerini hem adet hem de tonaj olarak geçmişlerdir.

## BÖLÜM-14

### DENİZCİLİK BANKASI T.A.O. GENEL MÜDÜRÜ

#### SAYIN, RAHMETLİ Dr.NEZİH HALİM NEYZİ’NİN İLGİNÇ ANILARI

1-Bu kitapta Türk Ticaret Denizciliğinin neden layık olduğu düzeye yükselemediğini incelerken, 9/7/1974 tarihinde Denizcilik Bankası T.A.O.’a Genel Müdür ve Yönetim Kurulu Başkanı olarak atanan Dr.Nezih Halim Neyzi’nin bu görevde kaldığı süreçte neler yaptığını 1987 yılında Peva yayınları serisinden olarak yayımladığı PENDİK adındaki kitabından alıntılar yaparak, göstermenin doğru olacağını düşündüm. Her şeyden önce şunu belirtmeliyim ki Denizcilik Bankası T.A.O.’nın evvel ve sonrasında bu kuruluşun başına geçenlerin hiçbiri böyle bir hesap verme kitabı yayımlamamışlardır. Bu bakımdan rahmetli Dr. Nezih Neyzi’ye teşekkür ederken ona bu kitabından dolayı çok şey borçlu olduğumuzu belirtmek isterim. Görevden alındıktan sonra böyle bir kitap yazmak yürek ister. Ben ülkemizde böyle önemli mevkilere gelen kişilerin yerlerini kaybettikten sonra yaptığı işleri anlatan bir genel müdür, yönetim kurulu başkanı görmedim, duymadım. Sayın Nezih Neyzi,”ben bu kitabı yazarak yaptıklarımın arkasındayım,”demek istemiştir ki bence bu hareketiyle tarihe geçmiştir. Şimdi “PENDİK” adında kitabından alıntılar yaparak Sayın Merhum Dr. Nezih Halim Neyzi’den 1974 tarihinden ayrıldığı tarih olan 1979 tarihine kadar denizciliğimize ışık tutmaya çalışalım. (Resim-52):



Resim-52

Dr. Nezih H. Neyzi

2- “Sayfa 67: “İşletme İktisadı Enstitüsü yeni kurulmuş, ben 33 yaşında genç bir öğretim görevlisi. Bir taraftan ders veriyordum bir taraftan da doktora seminerlerine devam ediyordum.

Sayfa 73: CHP’ye 1970’de girmişt看.

Sayfa 86: Bülent’in Bana üç talimatı vardı: Pendik’i bitir, Bankayı(Denizcilik Bankası) üç böl ve denizciliğimizi geliştir. Hiçbir partili veya eş dost, ahabap tazyikine aldırılmamamı tavsiye etti.

Sayfa 88: 19 işletmeden oluşan ve 25.000 kişinin çalıştığı bu bankayı bir iki rapor okumakla tanımak olanağı yoktu. Yalnız bir şeyi hemen anladım, o da gayet karışık bir bünyesi olan ve zarar etmekte bulunan bir kuruluşa gidiyordum.

Sayfa 95: Ordu’da bir Deniz Meslek Lisesi projesi başlatacaktım.

1974 yılının sonbaharında cam elyaflı tekneler hakkında bilgi edinmek için yanıma Abdullah Özaslan kaptanı alarak İngiltere’ye yollandım.

Sayfa 97: Gördüğüme göre kaptanlar işveren temsilcisi oldukları için arada

kalmışlar, ne sendika sahip çıkıyor ne de işveren kaptanların hakkını koruyor. Kaptanlara özel bir zam yapınca kızılca bir kıyamet koptu, sendika tarafından. Nasıl zam yapılmış sendikaya danışmadan. Bürokrasiyi bilmemek bazen insana daha cesur hareket imkânı veriyor. Tahkik ve tetkik, anlaşıldı ki zam yapabilirmişiz ve mesele kapandı.

Sayfa 98:Devamlı olarak teşkilatın içinde dolaşıp işletmeleri tanımaya çalışıyordum. Çanakkale'den Gökçeada'ya geçip oradaki limanları gemileri gördüm ve İzzet Kaptanı (Kopanoğlu) Gökçeada gemisinde tanıdım. Kaptanlarda yönetimde kimse yoktu, idare daha çok mühendislerde idi. Yönetim kuruluna alacak bir kaptan arıyordum.

Denizcilik Bankası yönetiminde kaptanlara hiç yer verilmemişti. Denizyolları ve Şehir Hatları hep kaptan olmayan kimseler tarafından yönetilmişti.

Bu gezilerde Bandırma ve Çanakkale acentalarının da Denizcilik Bankasını nasıl istismar ettiklerini gördüm.

4 Kasım 1974 pazartesi günü Ordu Denizcilik lisesi açıldı. Yunanlıların 16 adet denizcilikle ilgili okulları vardı ve bizde yalnız bir tane Yüksek Denizcilik Okulu bulunuyordu.

Denizyollarını reorganize etmek için çalışmalar yapıyordum. Kaptanlardan Necati Sansa'yı Denizyolları Ticaret Müdürlüğüne getirdik. Yavaş yavaş kaptanları idareye çekebiliyordum. İzzet Kopanoğlu'nu Harvard'a idarecilik kursuna göndermek istedim fakat başaramadık. Sonuçta üç kaptanı Norveç'teki Eğitim Enstitüsüne gönderebildik.

Sayfa 104: Denizcilik Bakanlığı kurulmalı. Deniz sorunlarımız ele alacak, gerekli araştırmaları yapacak, gerekli kanun ve nizamları çıkaracak ve uygulayacak bir bakanlık mutlaka kurulmalıdır. Yoksa deniz çıkarlarımız hep bölük pörçük ellerde ve önemli takipçisi olmayan bir halde kalamaya mahkûmdur.

Sayfa 106: Üç milyon dolara bu iki gemiyi vereceklerdi. Makine dairesi çok gürültülü diyerek Sendika karşı çıkmıştı. Bu gemileri sonra Yunanlılar aldı ve kullandı. İkinci sefer göreve geldiğimde de bulduğumuz uygun bir feribotu Planlamadan izin alamadığımız için elde edemedik.

Sayfa 107: Ankara ve Samsun feribotları Polonya'dan alındı. Bunlar Ruslar için yapılmış. Çok aşırı yakıt sarfiyatı olan bu gemilerin kârlı çalışmaları olanaksız.

İlave olarak İstanbul-Zonguldak-Bartın hattını başlattık.

Sayfa 129: Bir gün odamda temizlik yaparken oturduğum masanın arkasındaki

dolapta Sulzer motor projesini buldum. Bana kimse devir teslim yapmamıştı. Celal Erol Bey emekli olmuş ve görüşmemiştik. Ben geldiğimde o ayrılmıştı. Tanıştırdık ve ara sıra görüşürdük fakat bir devir teslim yapılmamıştı.

Sayfa 201: Kamu Yönetimi ve Mafya:

Sayfa 202: Bir gün idari İşler Yardımcısı Bülent Aren heyecanla gelip, "Efendim sakın çıkmayın kapıda sizi vuracaklar."

Sayfa 203: Tersane müdürü yanıma gelip işçilerin silahlı olduklarını ve bazılarının içkili olduklarını, tehlikeli durum olduğunu ve okulun önüne gitmememi söyledi. Tersane Müdürü Emrettin Atik'e beni müdürlük binasında beklemesini ve toplantı yerine gitmeden bu işin çözülemeyeceğini söyledim. Eşimle birlikte okulun önüne gittik.

Sayfa 204: Mühendisler Odası temsilcisi konuşma yapmayacak, konuşursa vururuz.

Sayfa 205: Arslan Sivri'yi vurdular. Arslan her zaman tabanca taşır, etrafında birkaç fedaisi ile gezerdi. Onu sendika içi çıkar çatışmaları sonucu vurdukları söylendi, hiç anlaşılamadı kimin vurduğu, Allah rahmet eylesin.

Sayfa 206: Tamamen başka bir mafya ile Boğaz'da karşılaştım. Sarıyer lokanta sahipleri lokantalarını gittikçe denize doğru ilerletmişler ve gemi yanaşamaz olmuş. Kaptanlardan şikâyet geldi ve seferleri durdurmak zorunda kaldık.

Bir gün Yönetim Kuru'lunda işçi temsilcisi Hasan Aksoy geldi."Sayın Genel Müdürüm, duyudum," dedi. "Ofllu İsmail'in gazinosunu yıkacaktım, ne diye uğraşırın, sana ne ziyanı var" gibi sözlerle beni bu girişimden vazgeçirmek için epey yakındı

Sayfa 207: Anarşi kol geziyordu. Benden sonraki Genel Müdürlerden Recai Hanioglu'nu evinden çıkarken sokakta dövmüşlerdi.

3- Sivil savunmadan bir silah vermişlerdi, kurşunları ve tabancayı evde bir dolapta saklamıştım. Biliyordum ki tabanca ile bu durumda bir şey yapamam. Onun içi şaşırtma yöntemleri geliştirdim. Eve gidip gelmeleri denizden yapmaya başladım. Nerede karaya çıkacağımı yalnız şoförüm Ali Üründai biliyordu. Bazen Ortaköy'de, bazen Bebek'te bazen Arnavutköy'de motordan arabaya geçiyordum. Gidişte de gene denizden Genel Müdürlüğe gidiyordum. Bazen eski bir binek motoru bazen de Kurtaran isimli şehir hatlarının tamir gemisini kullanıyordum. Sonunda gene eve varacağımdan arabadan çıkmadan iyice sağa sola bakıyordum. Evden çıkmadan da yukarı kattan sağa sola bakıyordum.

Yukarda Sayın ve de merhum Dr. Nezih Halim Neyzi'nin PENDİK adındaki kitabından devlet denizcilik işletmelerinin neden başarılı olamadıklarını ve olamayacaklarını göstermeye çalıştım. Kitapta anlatılacak daha öyle çok olaylar var ki insan hangisini yazsam diye bir karar veremiyor. Başından geçen olaylar devlet işletmelerinin hemen hemen tümünde bir hastalık halinde var olurken merhumun hâlâ karma ekonomi demesi şaşırtıcıdır. Ayrıca işin başına geçtiği zaman 19 işletmede 25.000 kişinin çalıştığını söyleyerek bunları tam anlamıyla tanımadan bankanın başına yeni işler açması düşündürücüdür. Örneğin cam elyaflı tekneler, Bartın hattı ve diğer hatlar gibi, herhalde bir yerlerden emir almış olmalı.

4- Sayfa 221: Karma Ekonomiyi bizim bünyemize en uygun çözüm yolu olarak görmekteyim. Özel sektörün ayrı bir yapısı ve fonksiyonu vardır, kamu kuruluşlarının işleyiş biçimi çok daha değişiktir. İkisi de Türkiye için kaçınılmazdır. Sonuç olarak amaç yaşam düzeyini yükseltmek olduğuna göre ,her iki sektörü de geliştirmekte yarar görüyorum.”

5- Sayın Merhum Dr.Nezih Halim Neyzi'nin yazmış olduğu ve adını PENDİK koyduğu kitabın adını kuşkusuz yıllardan beri tamamlanamayan Pendik tersanesinden aldığı açıkça görülmektedir. Yılan hikayesine dönen Pendik tersanesini bitirilmesi için Ecevit, Dr. Nezih Neyzi'yi Denizcilik Bankasının başına getirdiği zaman ona Pendik tersanesini bitirmesi için verdiği talimat gereği Sayın Neyzi tersaneyi bitirmiştir. PENDİK kitabınının 93. sayfasında aşağıdaki ihalelerin yapıldığını görmekteyiz:

Tekne fabrikası	58 milyon	
Saç atölyesi	42	“
Tahliye rıhtımı	8	“
Sosyal bina	60	“
Demiryolu alt geçidi	1	“
Trafo binası	1	“
İhata duvarı	2	“
İstif sahası	6	“
Teçhiz atölyesi	8	“
Rıhtım vinçleri	80	“
Havuz	200	“

Kitabın 129. sayfasında Pendik Motor Fabrikasının nasıl kurulduğu anlatılıyor. Günümüzde bu motor fabrikasının ne yaptığını bilmiyorum. 500 tonluk vinçler çok güzel görünüyorlar. Denizhaber.com.tr.'de bu tersanenin özelleştirilmesini önerdim.

Konu tersaneden açılmışken burada 1948 yılında Yüksek Denizcili Okulu'nu bitirdiğim zaman ülkemizin tersane durumu anımsadığım kadarıyla şöyleydi: Bütün tersaneler devletin elindeydi. Hiç kuşku yok ki Osmanlı İmparatorluğundan Cumhuriyet İdaresine çok büyük ve zamanın iyi tersaneleri kalmıştı. Bu tersanelerde gemiler yapılıyordu. Sayacak olursak Haliç Tersanesi, Camialtı Tersanesi, Taşkızak Tersanesi, Hasköy Tersanesi, İstinye Tersanesi, İzmir'de Alaybey Tersanesi ve sonra Pendik Tersanesi. Şimdi bu tersanelerin hiçbiri devletin elinde değil. Hemen hemen hepsi kapandı, yalnız Pendik Tersanesi Askeriyeye devredildi. Askeriyeye devir de çok iyi de dünyanın sayılı tersaneleri arasında bulunan bu tersaneyi ekonomiye kazandırmak çok daha iyi değil midir? Bugün şaha kalkmış bulunan Türk Gemi İnşaat Sanayii'ne Pendik Tersanesi' katarsak onu daha mükemmel bir yere getirmek mümkün olacaktır.

Böyle bir kitap yazarak bizlere ışık tuttuğün için çok teşekkürler Sayın Merhum Dr. Nezih Halim Neyzi Bey. Nur içinde yat. Ticaret denizciliğimiz sana minnettardır. Benim bildiğim kadarıyla bu ülkede devlet çiftliklerinde genel müdürlük ya da yönetim kurulu başkanlığı yaptıktan sonra anılarını yazarak yaptıklarını ya da yapamadıklarını yazmak cesaretini gösteren bir genel müdür/yönetim kurulu başkanı hiç çıkmamıştır. Bu hareketinden de anlaşılıyor ki siz bu kuruluştaki gerçekten bir şeyler yapmak, bir şeyler başarmak için bu kuruluştaki başına geçmişsiniz. Sizin gibi idareciler olunca insan ister istemez devlet işletmelerini onaylıyor. Ama sizler o kadar azsınız ki?! Biliyor ve görüyoruz ki şu anda bile kamu iktisadi kuruluşlarını almak için özel teşebbüs tam siper beklemektedir. Onlardan kurtulmanın ve korunmanın tek yolu çok zorunlu olmadıkça böyle kuruluşları kurmamak ya da açmamaktır. Bugün mevcut olan kamu iktisadi kuruluşların birçoğuna baktığımızda bunlara artık bir devlet kuruluşu olarak gereksinim yoktur. Tez elden bunları isteklisi varsa özel sektöre satarak ya da devrederek maliyenin buralara kaynak aktarmasına son verilmelidir.

Sayın okurlarım, yukarıda bir devlet denizcilik, işletmesinin başına geçen bir genel müdürün öldürüleceğini öğrenmesiyle evden işe giderken ve dönerken yalnız şoförünün gideceği yolu bilmesi bence inanılmaz bir olaydır. Ayrıca sendika başkanının öldürülmesi, yıkıcı istekler ve bunların zorla, silahla kabul ettirilmesi ve yukarıda belirtilen buna benzer olaylar, dünya çapında iki ulusal denizcilik şirketimizin ve çok modern Pendik Tersanesi ve Motor Fabrikasının sonunu getirmiştir. Bu olaylarda görüleceği üzere bizim yabancı düşmanlara hiç ihtiyacımız

yoktur. Büyük Kurtarıcı Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün “ Ey Türk Gençliği” bildirisinde dediği gibi “...dahili bedhahların ( herkesin kötülüğünü isteyen) olacaktır,” uyarısına denizciliğimizde bunlar acı örnekler olarak tarihe geçmiş bulunmaktadır.

Gemi inşaat sanayinde önemli bir yeri olan devlet işletmelerini bilebildiğimiz kadarıyla ve Sayın Nezih Neyzi'nin Pendik kitabından çok özet olarak yukarda anlatmaya çalıştım. Y.Gemi İnşaat Mühendisi Sayın Ali Can Beyfendinin de “Bir Tersane Bir Hayat” (Üstün Eserler Neşriyat Evi, Tel: O 212 250 85 37) adında bir kitap yayımladığını öğrenince Sayın Ali Can'ı bularak, kitabı alınca gerçekten de özellikle Pendik Tersanesi'nin kuruluşundan itibaren Deniz Kuvvetleri'ne devredilmesine kadar yapmış olduğu işleri şaşırarak öğrendim. 1 Temmuz 1982 tarihinde Kilis gemisinin omurgasını atarak gemi inşaatına başlayan Pendik Tersanesi'nde inşa edilen gemiler ve dizel motorların listesini Ek: 2'de bilgilerinize sunuyorum. Canımızı bile vermekte asla tereddüt etmeyeceğimiz Türk Silahlı Kuvvetlerine, Pendik Tersanesinin Deniz Kuvvetlerine devredilmesi güzel de gemi inşaatına ve dizel motorların yapımına devam etseydi acaba daha iyi mi olurdu diye kafamda oluşan sorunun yanıtını sayın okurlarımın takdirlerine sunuyorum.



## TÜRK GEMİ İNŞA SANAYİ

1948 yılında Yüksek Denizcilik Okulu'nu bitirdikten sonra tersanelerle tanışmamız kış aylarında gemilerin onarıma alınmasıyla başladı. Kış gelince gemiler bakım tutuma alınırlardı. Tersaneye giren gemi tersaneye onarım listesini verince kendisini tersaneye teslim etmiş sayılırdı. Tersane neyi nasıl ve ne kadara yapacağını saptar gemi de bunu kabul ederdi. Hiç unutmuyorum kamaramın anahtarı kaybolunca anahtarı dökmüşler, tesviye etmişler ve bunu gemiye kilidi ile birlikte piyasada beş liraya satılan yenisine karşın elli liraya fatura etmişlerdi. Tabii kimse buna itiraz etmeyi bile düşünmezdi. Gene süresini doldurmuş hurda aküler, harap olmuş can yelekleri tamir edildikten sonra işletmeye fahiş fiyatlarla fatura edilirdi. Tabii geminin teknesinin, makinelerinin kamaraların tamirlerinin de faturası çok ağır olurdu. Bir cepten bir cebe denilirdi.

Tersaneler o yıllarda tam bir tamir tersaneleriydi. Gemi inşa edilmezdi. Bazen bir römorkör ya da küçük bir şehir hatları gemisi inşa edildiğinde havalara uçardık. İlk büyük gemi inşasına 1954 tarihinde Abidin Daver gemisinin inşası ile başlanmışsa da geminin makineleri zamanında gelmediğinden gemi ilk seferine çıktığında altı yaşındaydı. Şehir hatları gemileri ve büyük yolcu gemileri hep yabancı tersanelere yaptırılıyordu. Devletin elinde Osmanlı'dan kalma çok büyük tersaneleri olduğu halde büyük gemi inşasına çok geç başlanabilmiştir.

Bazen gemilerin eskiyen makinelerini değiştirmek gerektiğinde dışarıya ısmarlanan makineler gemiye uymadığından çürüyüp gitmişlerdir. Tırham, Kadeş, Etrüsk gemileri için İtalya'ya ısmarlanan makinelerin akibeti böyle olmuştur. Başka gemilere de uymayan bu hantal makineleri kim getirdi, sorumlusu kimdir lafı bile olmadı.

Pilot motorlarının inşası için dışardan getirilen planlara göre yapılan teknelerde alüminyum levha yerine çelik sac levha kullanıldığından motorlar beklenen performansı verememişlerdir. Dr. Nezih Neyzi'nin PENDİK kitabında dediği gibi Denizcilik Bankası'nda idare, gemi inşa mühendislerinde olduğundan bu zarar ziyana kimin neden olduğunun araştırması yapılmamıştır.

Tersaneler, Dr. Nezih Neyzi'nin gelmesinden sonra canlanmışlar ve büyük gemilerin inşaatına başlanmıştır. Tersaneler aynı tersaneler olduğuna göre daha önceleri yabancı tersanelerde yaptırılan gemilerin bizim tersanelerde neden yapılmadığını kimse sormamıştır. 1983 ve 1985 Tarihlerinde Polonya'da inşa edilen T/S Ankara ve Samsun gemilerinin kardeşi olan İskenderun gemisi parçalar halinde Polonya'dan getirilerek Türkiye Camialtı Tersanesi.'nde monte edilmiştir.( 1991). Sonraları bu tersanelerimizde inşa edilen İstanbul, Tekirdağ, Avşa ve Truva gemilerinin yanında 18.000 dwt'luk kuru yük gemilerinin inşaatı ile dışarıda yapılan gemilerin ülkemizde yapılacağını çok açık olarak göstermiştir.

Türk gemi inşaatı denilince sadece devlet sektörünü anlamak yanlış olursa da o tarihlerde özel sektör diye bir gemi inşaatından söz etmek de pek mümkün değildir. Mevcudu çok az olan özel sektör çelik tekneler perşembe pazarı önünde olan Kalafat Yerinde, ahşap tekneler ise Ayvansaray'da bulunan çekek yerlerinde işlerini görürlerdi. Ahşap tekne inşaatı Karadeniz kıyılarında başta Sürmene olmak üzere, Kurcaşile, İnebolu, Alaplı gibi yerlerde yapılırken yat inşaatı Bodrum'da gelişmiştir. Özel sektörün koster büyüklüğünde çelik tekne inşaatı Ayvansaray'da, Büyükdere'de, Beykoz'da inşa edilen 4.000 dwt'luk M/T Öncü tankeri(Resim-53) ve Gelibolu'da Karabiga-Kemer'de devam etmiştir.



Resim-53

1969 yılında Beykoz tersanesinde inşa edilen M/T Öncü tankeri  
(Boy:111,6 m. En:15.40 m. Draft:4.90 M. Gros:3297 toniato. DWT:5250 ton)

Devlet Tuzla'da özel sektöre gemi inşaatı için yer ayırınca ve özel sektörün gemi inşaatını desteklenmeye başlayınca özel sektör 2008 yılında şaha kalkarak dünya

gemi inşaatında Türkiye, sonunculuktan 5. yükselmiştir. Bu da gösteriyor ki gemi inşaatı, onarımı yıllar önce özel sektöre verilseydi bugün ülkemizde gemi inşaatı bambaşka bir yerde olurdu. Yıllarca gemi inşaatını devlet elinde tutarak ve özel sektörü teşvik etmeyerek milletimizi büyük kayıplara uğramasına neden olunmuştur. Bugün ülkemiz kıyılarında gemi inşaatları hızla devam etmektedir. Tuzla'da yapılan en son 25.000 dwt'luk gemilerden sonra çok yakında Pendik tersanesinin özelleştirilmesiyle 175.000 dwt'luk gemilerin denize indirilmesine tanık olacağız. Bürokrasi yardımcı olursa tabii !? Bu konuyu daha iyi anlayabilmek için lütfen yukarıdaki bölüme bakınız. Ancak şu da bir gerçektir ki devlet tersaneleri kapanıncaya kadar yüzlerce gemi inşa edilmiştir. Bu gemilerin arasında M/V BAKÜ gemisi 76.000 dwt., M/V AŞKABAT gemisi 18.000 dwt., ve M/V BOLU gemisi 18.567 dwt'dur. EK:2'de verdiğim listelerdeki gemiler de gösteriyor ki günümüzde dünyada gemi inşaatında önemli bir yeri olan Türk gemi inşa sanayinin temelini devlet gemi inşa sanayi oluşturmaktadır.

## BÖLÜM-16

### BÜROKRASİ

Yukarda Merhum Dr. Nezih Neyzi'inin anılarını PENDİK adındaki kitabından okurken bürokrasinin egemenliğini görmemek olanaksızdır. Kendisi de Halk Partili

olduğundan bürokrasiden pek şikâyet etmemektedir ya da öyle görünmeye çalışmaktadır. Çünkü üyesi olduğu parti devletçi olduğundan yalnız devlet yatırımlarında değil özel sektör yatırımları da devletin organlarından izin almadan gerçekleştirmek mümkün değildir. Bizim işimizde örneğin bir gemi alma işinde bir sürü işlem yapmak devletçi idarelerde kaçınılmazdır. Şimdi bile liberal ekonomide örneğin Çin gibi uzak bir ülkede bulunan Türk bayraklı bir geminin bazı formalitelerini tamamlamak için Türk devleti oraya sörveylerini göndereceği yerde herkesin yaptığı gibi işi geminin bağlı olduğu klas kuruluşuna bıraksa işlerimiz daha kolay hallolacağı gibi zaman da kaybedilmemiş olur. Gene başka bir uygulama da gemi alırken devletin adamlarının önce ben göreceğim demesinin hiçbir mantıklı açıklaması yoktur. Ticaret denizciliğini engelleyen daha birçok bürokratik engeller vardır. Bunlar kaldırılmadığı takdirde sivil denizciliğimizin kalkınması olanaksızdır.

Pendik tersanesinin uzun yıllar tamamlanamamasının nedenlerinden, belki de en başta gelenlerinden biri kuşkusuz ihalelerdir. Uzun zaman alan ihaleler bittikten sonra kazanamayanların ihbarlarının başlaması çok normaldir. İhbarlar bazen o kadar gerçektir ki yapılmış olan ve yüklenicisi belli olan ihale iptal edildiği bile görülmüştür. İhaleler, iptaller, müfettişler, mahkemeler uzun zaman kaybına neden olur. Devlet memurlarının sorumlu olmamak için yaptığı sözleşmeler işi Arap saçına döndürür.

Gemi Kurtarma İşletmesinde çalışırken Asım Alniak tankeri Bozcaada açıklarında karaya oturunca gemi delindiğinden denize benzin kaçırmaya başlamıştı. Olay cumartesi öğleden sonra ofis saatleri dışında olduğundan, gemiden yapılacak limbo yani yük aktarması için işletmede yaptığımız gereken limbo yapma zaptını yapmadan, gemi kurtarma baş uzmanı olan ben denize sızan yükün çok tehlikeli bir yük olması ve yalnız çevreyi değil gemi ve çalışanları da büyük bir tehlike içine atması nedeniyle limbo zaptını beklemeden okulda hocam olan Sayın Hayri Baran'dan bir sözleşme yapmadan ve kirası sonra rayiç bedel üzerinden saptanmak üzere olay yerine bir tanker göndermesini istemiştim."Vay efendim vay, sen kim oluyorsun da yönetmeliğe göre limbo zaptı yapmadan, bir sözleşme imzalamadan, limbo tankerin kiralama fiyatını önceden saptamadan nasıl tanker kiralarsın?"Ofis saatleri başladığında tanker kurtulmuştu. Genel Müdür beni iyi tanıdığından müfettişlerin üstüme saldırmasına izin vermemişti.

Bürokraside bazı olaylar devlet malını titizlikle korurken komik olayların meydana gelmesine de neden olmaktadır. 1.Ankara vapurunda 3. kaptanken Suvari Bey, Kaptan Sezai Dengiz beni çağırarak masasının üstüne sermiş olduğu kâğıt peçeteleri dörde bölmemi benden istedi. Yıl herhalde 1952."Bu peçeteler ithal malı, çok büyük bunlar, zaten daha önce bez peçete kullanıyordu yolcular, bu kadar büyük olması israf, dörde keselim ekonomi olsun, kes bunları,"dedikten sonra ben de kestim. Bir ay sonra gemiyi müfettişler bastı. Yolculardan birisi ihbar etmiş, geminin kaptanı

yolcuların hakkı olan tam peçeteyi kullandırmamış, geri kalanını satmış, suvari de ben kesmedim, 3.kaptan kesti demiş. Gelen müfettişe suvarinin emri ile kestiğimi söyledikten sonra, yapılan sayımda peçeteler eksiksiz çıktığından paçayı zor kurtardık.

Gemilerde boş kaplar meselesi az çok birçok gemiadamını müfettişlik etmiştir. Boş beyaz peynir tenekelerinin, bira şişelerinin, sandıkların, varillerin de bir değeri olduğundan bunların da zaman zaman ilgililerden hesabı sorulur. Bunlar genellikle güvertelerde saklandığından fırtınalarda dalgalar bunları alır götürür gibi zabıtlar tutulurdu gemilerde. Güvertede bulunan bu boşları özellikle varilleri limanlarda kayıkçılar denize atarak yürütürlerdi. İkinci makinistin demirbaşında olan varillerin değeri 25 liraydı. Makine yağı şirketleri gemiye boş variller getirerek ikincileri bu ödemededen kurtarırlardı.

Bir halat işim var ki onu anlatmadan geçemeyeceğim. Tophane rıhtımında yanaşığız, ikinci kaptan bana tamamlanmış evrakını vererek,”al bu evrakları, işletmeden araba al depoya git, bir roda palamar halatını al gemiye getir,”demesi üzerine işletmeden araba istedim. Arızalı dediler, deponun bir aracı vardır diye düşünerek depoya gittim ve bir roda palamar halatının işlemini yaptıktan sonra ilgili memur,”halat bu al götür,”dedi. Ana o da ne? Bir roda palamar halatı dediğin yaklaşık benim boyumda, benim iki genişliğinde, yaklaşık 500 kilo ağırlığında bir halat paketi. Memura, “ben bunu buradan neyle götüreceğim, bunu gemi vincinin altına getirmezsiniz gerekmez mi,”gibi laflar ettimse de adam,” biz bunu depoda teslim ederiz, işletmenin vasıtasını getirmezsiniz gerekirdi,” dedikten sonra çekip gitti. İşletmenin vasıtasını getirmediğimden bir at arabasına onu yükledikten sonra gemiye getirdim. Arabacıya verdiğim 2,5 liranın makbuzunu aldıktan sonra paramı işletmeden almak için bir dilekçe ile paramı işletmeden istedim. Bir yıl süren müfettişlik soruşturmasından sonra paramı alamadığım gibi işletmenin aracını kullanmadığım için uyarı cezası aldım. Ben işi yapmak için akıllı ve hızlı hareket etmişim, işletmenin arızalı arabasını onarımını bekleyebilirdim, belki de halatın alınması sonraki sefer kalabilirdi. Bunlar devlet işletmesinde normal kabul edilen işler olduğundan ben cezalandırılmışım.

Devletin işine fakirin gidişine akıl erdirilmez denilir ya, şimdi anlatacağım olay buna çok bir örnek oluşturmaktadır. Altı ay üzerine Amerika seferinden döndüğümüzde (yıl 1950) biriken altı aylık maaşımla neler yapacağımın hayali ile muhasebeden paramı isteyince muhasebeci:

“-Sizin maaşlarınız mutemedinizde,” dedi.

“-Benim mutemedim de kim oluyormuş?” dedim. “Size kim yetki verdi benim birikmiş maaşımın mutemede verilmesi için?” Muhasebeci:

”-Yönetmelik böyle ,”dedi.

“-Nerede bu adam,”dedim.

“-Kaçtı,” dedi. Ölür müsün öldürür müsün, seferden geldik beş parasızız, gel de sesini çıkarma, çıldırmak işten değil, uzatmayalım bize yardım sandığından yardım ederek borç para verdiler. Paramı sonra o adamı bularak tahsil ettim ama, burası yeri değil anlatamam. Hiç olacak şey mi sayın okurlarım. Tabii bunda büyük dümen dönüyor. Seferde olan gemilerde çalışanların paralarını bir mutemede verdin mi, o da bankaya yatırdı mı gelsin cukkalar? Ne ayıp şeyler değil mi? Devletin işine akıl sır ermiyor doğrusu.

Devlet Denizcilik İşletmeleri bir ticari şirket adı olan anonim şirketler gibi görünse de aslında Ulaştırma Bakanlığı’na bağlı birer şeflikten başka bir şey değillerdi. Yönetim Kurulu Üyelerini, Yönetim Kurulu Başkanını, Genel Müdürü bakanlıklar seçerdi. Bunlar da her zaman iktidar partisine yakın kişilerdi. Örneğin D.B.DENİZ Nakliyatı T.A.Ş.’nin başına bir tank albayı ya da bir hava generalinin getirilmesinde bir sakınca görülmemiştir. Denizcilik Bankası T.A.O’nun Yönetim Kurulu Başkanı ve genel Müdürü olan Dr.Nezih Neyzi, Köstence-İstanbul-İzmir seferinin yapan İzmir yolcu gemisinin kaptanı İzzet Kopanoğlu’nu seferdeki başarılarından dolayı bankaya büyük maddi kazançlar sağladığından iki maaş ikramiye ile ödüllendirmek istediğinde bakanlık, sen ancak bir maaş ikramiye verebilirsin demesi, trilyonları teslim ettiği en üst düzey memuruna böyle bir kısıtlama getirmesini anlamak mümkün değildir. Her ne kadar kaptan ikinci maaş ödülünü de bakanlık onayından sonra almışsa da bankanın idaresini teslim ettiği yetkilinin ne kadar yetkili olduğunu bu örnek çok güzel göstermektedir. Diğer bir anlatımla tokmak başkasının elinde ,davul başkasının elinde. Devlet işletmelerinde Genel Müdür ya da Yönetim Kurulu Başkanı bağlı olduğu bakanlığın kuklasından başka bir şey olmadığı yukarıda anlatılan olaylardan anladığımız gibi çok açık olarak görülmektedir.

Bazı aylar aylıklarımızı geç aldığımızda Genel Müdür, Maliye Bakanı ile görüşmek üzere Ankara’ya gittiğini duyardık. 1950’lerde gemiler tıklım tıklım yolcularla dolup taşarken maaşımız Maliye Bakanının iki dudağı arasındaydı. Devletin işine akıl sır erdiremedim gitti.

Bürokrasiden o kadar bunalmışım ki 1980 yılında “Yeni Deniz Ticaretliye Öğütler” başlığı altında aşağıdaki şiiri “Akıntıya Karşı Kürek mi Çektik” adlı kitabımda bulabilirsiniz.

BÖLÜM-17  
TİCARET DENİZCİLERİNE VERDİĞİM EĞİTİM  
ve  
M/V AKDENİZ GEMİSİNİN OKUL GEMİSİ OLMASI  
İÇİN AÇTIĞIM KAMPANYA

1-Rahmetli babam liseyi bitirince bana, ailede muallim(öğretmen) mekteplerini (okullarını)bitirmiş çok öğretmen olduğunu, yüksek muallim mektebinden bir mezun bulunmadığını, yüksek muallime giderek yüksek öğrenim görmüş bir öğretmen olmamı istemesine karşın ben ısrarla tıp doktoru olacağımı söylemişsem de yukarda anlattığım gibi denizci oldum. Eğitimle bir ilişkim olabileceği aklımın bir kenarından geçmediği halde 1951 yılında “Kaptanlara Radar ve Hiperbolik Seyir Kılavuzu” kitabını İngilizceden dilimize çevirerek okulum tarafından bastırılması ile galiba eğitime ilk adımımı atmış oldum. Sözlüklerimi tamamlamak için yirmi beş yıl yaptığım çalışmalar da bence eğitim çalışmaları olarak değerlendirilebilir. Babam galiba benim eğitimci olmamı çok istemiş olacak ki gemi kurtarmaya girmekle ilk kez fiilen gemi adamlarının eğitimlerine de başlamış oldum.

Bir yandan gemi kurtarma ile ilgili eğitimler yaparken diğer yandan da çalışanların çocuklarının da derslerine yardımcı olmaya çalışıyordum. Kuşkusuz iş yaşamında deneyimlerin çok önemli yeri varsa da eğitimle harman edilmediği takdirde, deneyimlerle geniş bir çalışma alanı yaratmak olanaksızdır.

2-1974 yılında emekli olduktan sonra bir şirkette genel müdürlük yaparken diğer yandan da Yüksek Denizcilik Okulu’nda da gemicilik dersleri veriyordum. Her zaman söylediğim gibi eğitim çok ciddi bir iş olduğu halde Yüksek Denizcilik Okulu’nun meslek öğretmenleri benim gibi oradan buradan toplama öğretmenlerdi. Onlar ücret almayan ya da çok düşük ücretler alan gönüllülerdi ( şimdi de pek farklı değil ya !) İş böyle olunca da ciddi bir eğitimden söz etmek mümkün değildir. Halbuki işi halletmek Kristof Kolomb’un yumurtası gibi çok basittir. Meslek

öğretmenlerinin denizde geçen hayatları sanki okulda geçmiş gibi kabul edilerek onlara uygun bir ücret verilebilir. Ayrıca yakın yollara deniz doçenti, uzakyollara deniz profesörü unvanları verilebilir. Tabii bu unvanlar verilmeden önce adaylar çok üst düzeyde bir İngilizce sınavından geçirildikten sonra, meslek hayatında aldığı sicili, yazdığı makaleler ve verdiği mesleksi eserler de dikkate alınabilir. Yani diğer bir anlatımla öyle her yakınyol ve uzakyol ehliyet alanlara bu unvanlar kolay kolay verilmemelidir. Aklın yolu birdir, günümüzde birçok emekli kaptan ve Baş Mühendis deniz meslek liselerinde ve fakültelerde kendilerine tatminkâr bir unvan ve ücret verildiği takdirde meslek eğitmenliği yapabilirler. Görülüyor ki meslek eğitimi bulmak çok kolaydır.

3-Gemi adamlarının eğitimi ile ilgili çok ciddi çalışmalara bir gün Zihni Şirketler Grubu Yönetim Kurulu Başkanı Sn. Asaf Güneri'nin beni görüşmeye davet etmesiyle başladım diyebilirim. Yıl sanırım 1982.Asaf Bey bana IMO 'dan bahsederek gemiadamlarının çok iyi eğitilmeleri gerektiğini, yakında yabancı limanlarda denetimlerin başlayacağını,İngilizce eğitim kasetlerini getirdiğini,bunları tercüme ederek Türkçe kasetler yaptırmak istediğini, bunu yapıp yapamayacağımı, gemilerinde bulunan gemiadamlarını bu kasetlere göre eğitmemi, benden isteyince,doğrusu biraz tereddüt etmedim desem yalan olur. IMO kısaltmasını ilk kez duyuyordum. Konuyu biraz tetkik etmek için birkaç gün izin istedim.

Kaset metinlerini tetkik ettim. Film konuları gibi yazılmış. Gemiadamlarını yangın, gemiyi terk, denizde canlı kalabilme, şişme can salları vb. Konularda bilgilendirmek için yazılmış senaryoların tercümesini yapmam isteniyordu benden. İMO'yu araştırdım,(kuruluşu IMCO) Bu kısaltmanın anlamı Uluslararası Denizcilik Örgütü olup ülkemiz de bu örgüte üyeydi. Örgüte üye olan ulusların gemilerini her üye denetlemek hakkına sahip olduğundan kurallara uymayanları cezalandırmak gibi durumlar söz konusu olabileceğinden Asaf Bey böyle bir duruma düşmemek için holding bünyesinde bir eğitim müdürlüğü kurarak beni başına getirmek istiyordu. Asaf Bey'in teklifini kabul ederek işbaşı yaptım. Konuları Türkçeye çevirerek Eskişehir Üniversitesinde Türkçe kasetler haline getirdik. Çoğalttık, Zihni denizciliğin gemilerine dağıttık. Diyebilirim ki ülkemizde gemiadamlarının eğitimi ilk düşünen, uygulayan ve bunun için para harcayan Asaf Bey'dir. Sonra bütün Türk armatörleri IMO , MoU ve PSC kontrolleri nedeniyle bünyelerinde zorunlu olarak eğitim müdürlükleri açmışlardır.

Asaf Güneri Bey'in sahip olduğu Zihni Denizcilik'te çalışırken "Deniz Ticareti", "GemilerdeYangın", "Ticaret Gemilerini Tanıma Kılavuzu", "Gemiadamlarını Kazalara Karşı Koruma" , "Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları," gibi kitaplar yazıp yayımlarken, ticaret gemilerinde çalışanların eğitimi yanında gemi işletmelerinde çalışanların da eğitilmelerinin de gerekli olduğunu düşünerek "Deniz Ticareti" ve denizcilik okullarında meslek İngilizcesini öğretmek amacıyla "Merchant Marine



English,” kitaplarını yazarak yayımladım. Burada bu eserlerimi yazmak ve yayımlamak için bana her türlü olanağı sağlayan Sayın Asaf Güneri Beye denizciler adına teşekkür etmeyi bir borç bilirim. Çünkü Sayın Asaf Güneri Bey 1980’li yıllarda IMO’nun isteklerini karşılayabilmek için gemiadamlarının eğitilmesinin gerekli olduğunu düşünen ilk Türk armatörüdür.

4- IMO, MoU, PSC’nın ticaret gemilerinde yaptıkları kontroller sonunda gemilerimizin yapılan sınıflandırmalarda “çok tehlikeli gemiler,” olarak sınıflandırılınca ve bunu nedenlerinden birinin de zabıtların meslek İngilizcelerini iyi bilmemeleri olarak saptanınca benden İTÜ Denizcilik Fakültesinde meslek İngilizcesi dersi vermem istendi. Sağlığım elverdiği süre bu dersi verdim. Fakültede çalıştığım süre içinde öğretimin deniz ticareti öğretimine doğru yöneltmeye çalıştımsa da bunda başarılı olduğumu söyleyemem. Fakülteden mezun olanlar ticaret gemilerinde çalışacaklarına ve ticaret gemilerinin amacı da denizde para kazanmak olduğuna göre eğitim de buna göre yapılmalıdır dedim hep. Bunu sağlamak için de Fakültede Deniz Ticaret Ana Bilim Dalı kurulmasını istedimse de olumlu bir sonuç alamadım.

5-Yukarıda 4. bölümde Hamit Naci Okul Gemisi ile son sınıf öğrencisi olarak yapmış olduğumuz stajı anlatmıştım. Hiç kuşku yok ki meslek eğitimlerinde öğrencilere verilen bilgiler yanında uygulamalarının da gösterilmesi kaçınılmazdır. Örneğin tıp eğitiminde son sınıf hastahanelerde, avukatlar mahkemelerde ziraatçılar, ormancılar meslekleri ile ilgili yerlerde staj yaparlar. Denizcilikte de staj yerleri okul gemileridir. Okul gemilerinde staj yapan denizciler gemide bulunan öğretmenlerinden denizde güverte ve makine ile ilgili çalışma bilgilerini görerek almalarının yanında denize alışma, güvenli seyir, tehlikeler karşılaşıldığı zaman yapılacak hareketler, uluslararası denizcilik örgütlerinin ya da devletlerin istediği koşullar ve diğer birçok husus denizci öğretmenler tarafında uygulamalı olarak öğrencilere gösterilir. Bilindiği üzere denizcilik çok zor şartlar altında yapılan bir iştir. Bazıları bu koşullara dayanamayabilir. Deneyimli denizci öğretmenler böyle durumlarda öğrenciye psikolojik yardımda bulunabilirler.

Okul gemisi olmadığında öğrenciler ticaret gemilerine giderek deneyimlerini burada kazanmaya çalışırlarsa da bu tür çalışmalar bir berber çırağının mesleğini öğrenmesine benzer. Usta ne kadar becerikli ve bilgili ise çırak da mesleğinin inceliklerini o kadar iyi öğrenme olanağını bulur. Berber çırağı işi bitince arkadaşları ile bir araya gelip gezip eğlenme ya da evine giderek ailesiyle bir araya gelmek şansı varsa da deniz öğrencisinin böyle bir şansı yoktur. İşte ya da yemekte, zabitan salonunda kim olduklarını bilmediği bir takım yabancılarla bir arada bulunmak zorundadır. Okul gemisinde ise böyle zamanlarda öğretmenleri başlarında, yanında arkadaşları bulunduğundan bulunduğu ortama uyumda zorluk çekmez. Öğrenci iken ticaret gemilerinde staj yapan öğrenci tam bilgili olmayan amirinden yanlış bilgiler

alabileceği gibi kötü alışkanlıklar da elde edebilir. Onların psikolojik durumlarından stajyer öğrenciler etkilenebileceği gibi, psikolojisi bozulmuş çalışanın denizde çalışmamak gibi yanlış telkinlerinin etkisi altında kalarak denizden soğuyabilir. Ayrıca alkol, uyuşturucu gibi kötü alışkanlıklara bulaşabilir, kumarı deneyebilir. Okul gemisinde staj yapan öğrencilerin böyle olamayacağından ticaret denizcilerinin okul gemisinde staj yapmaları daha uygundur.

6-Burada şunu özellikle belirtmek isterim ki ticaret gemilerinde çalışan denizciler sanırım yaptıkları uzun seferlerin etkisinde kaldıklarından kendilerini büyük bir ailenin üyesi gibi duyumsarlar. Ülke denizciliği söz konusu olduğunda düşüncelerini söylerler ve ellerinden gelen maddi ve manevi yardımda bulunurlar. Okul gemisine sahip olmayan İTÜ Denizcilik Fakültesi'ne yardımcı olmak amacıyla, artık bir yolcu gemisi olarak hizmetine devam edemeyeceğini gördüğüm M/V Akdeniz'in ülkemizin tüm denizcilik okulları için çok iyi bir okul gemisi olacağını inandığım için Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği'nin yayın organı olan "Kaptanın Sesi" dergisinde o zaman derneğin başkanı olan Sn. kaptan Alev Tunç ve( Yıl 1995, Sayı 3, derginin kapağı aşağıdadır) benim "Aranan Kan Bulunmuştur" başlığı altında bir yazdığımız yazıları aşağıda bulacaksınız. Tabii ki yalnız yazıyı yayımlamakla kalmadım kamuoyu oluşturmak içinde yoğun çalışmalar da yaptım.



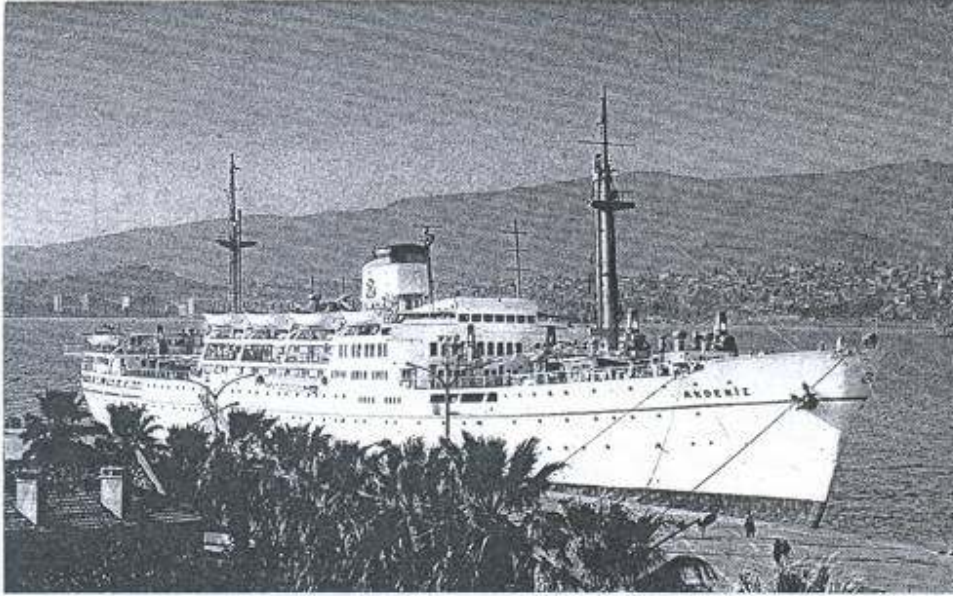
# KAPTANIN SESİ

{ Voice of the Shipmasters }

**Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği Yayını**

Published by Turkish Ocean-going Masters's Association

YIL : 1995 SAYI : 3



**M/V AKDENİZ (Yolcu Gemisi)**

**En büyük arzumuz yakın gelecekte**

**“EĞİTİM GEMİSİ”**

**olması**



<b>Prof. Dr. Sn. Onur KUMBARACIBAŞI</b>	/ Denizcilikten Sorumlu Devlet Bakanı
<b>Sn. Nevzat AYAZ</b>	/ Milli Eğitim Bakanı
<b>Prof. Dr. Sn. Enver ARSAL YILDIRIM</b>	/ TC Başbakanlık Denizcilik Müsteşarı
<b>Sn. Ufuk SÖYLEMEZ</b>	/ Özelleştirme Dairesi Başkanı
<b>Sn. Cengiz KAPTANOĞLU</b>	/ Deniz Ticaret Odası Yön. Kur. Başkanı
<b>Sn. Pekin BARAN</b>	/ TÜD EV Başkanı
<b>Sn. Kenan ÖNER</b>	/ TDİ Genel Müdürü
<b>Prof. Dr. Sn. Osman Kamil SAĞ</b>	/ İTÜ Denizcilik Fakültesi Dekanı

### **HAYDİ HEP BİRLİKTE BU İŞİN ÜSTESİNDEN GELELİM**

Eleman sıkıntısı ve kalitesi sebebi ile denizlerimizde büyük sıkıntılar ve kayıplar yaşanmaktadır. Sorumluluk bilinci zayıflamıştır. Yetiyecek denizcilerimizin pratik deniz eğitimi eksik kalmakta işler şansa bırakılmaktadır. Ayrıca sayısı artacak olan öğrencilere nasıl ve hangi kalitede pratik eğitim (STA) imkanı sunulabilecektir?



### **DURUM ÇOK VAHİMDİR, MİLLİ SERVET TEHLİKEDEDİR, ÖNLEM ALINMALIDIR.**

İlk olarak Kaptanın Sesi Yılı 1995 Sayı 1 de Sn. Eşref CERRAHOĞLU ile yaptığımız sohbetimizde gündeme getirdiğimiz "AKDENİZ" gemisinin EĞİTİM gemisi olarak kullanılmasını fikrimiz camiamızda çok taraftar bulmuş ve desteklenmiştir. Ancak yetkili makamlardan herhangi bir olumlu işık gelmemiştir. Olayın formüle edilmesi Sayın Hükümetimize ve Bürokratlarımıza düşmekle birlikte ivedi bir adım olarak geminin kullanılmadığı zamanlarda makul bir rakamla İTÜ DZ. FAK. kiralanması ve Tuzla'da demirlenmesi sureti ile eğitime bu sezon sonu başlanmasını öneririz/ dileriz. Bu gemide yalnızca İTÜ DZ. FAK. öğrencileri değil tüm denizcilik elemanları eğitilmelidir ve sınavları fiilen burada yapılmalıdır. Örneğin bir Aşçı; gemi aşçısı kursundan geçmeli ve gemide yemek yapma şartları, kumanya saklama, değerlendirme, öncelik verme, az malzeme ile çeşit çıkarma vs konularında eğitilmeli. Gemici, yağcı, silici, kamarot v.s. tüm gemilerde çalışan elemanlar da burada eğitilmelidir. Hatta mali kaynak yaratmak açısından Armatör şirketler uzmanlaştırmak istedikleri personeli buraya gönderip kısa süreli açılacak kurslara katılmalarını sağlayabilirler. Ayrıca kurslara kendi imkanları ile katılmış gemi adamları daha iyi ücretle, daha çabuk iş bulabilirler. Özellikle modern bir eğitim gemisine kavuşabilmemiz şu anda HAYAL olduğu için AKDENİZ gemisine dört elle sarılmamız gerekmektedir. Lütfen herkes üzerine düşeni yapsın.

Sevgi ve Saygılarımızla

**Kpt. Alev TUNÇ**



## Aranan Kan Bulunmuştur

M/V Akdeniz İTÜ Denizcilik Fakültesi Okul Gemisi

Kapt. Refik AKDOĞAN

**B**ilindiği üzere IMO'nun kabul etmiş bulunduğu S.T.C.W. 78 Konvansiyonu gereği güverte ve makine zabıtlarının yetiştirilmeleri sırasında bir yıl da deniz stajı yapmaları kabul edilmiştir. Gene hepimizin bildiği üzere S.T.C.W 78 Konvansiyonu Nisan 1989 tarihinde TBMM'de kabul edilerek yasalaşmıştır. Bu Konvansiyonun ülkemiz için tam olarak uygulanması, IMO kararı gereği, 28 Ekim 1997 tarihinde olacaktır.

Ticaret gemilerine gemi zabiti yetiştiren şimdiki adı ile İTÜ Denizcilik Fakültesi öğrencilerinin stajları, onları ticaret gemilerine göndererek yapılmaktadır. Bu staj süresi öğrencilerin yaz tatillerinde ve son sene yarı yılında yapılarak öğrencilerin staj süreleri tamamlanmaktadır. Öğrenci gemide yapmış bulunduğu çalışmaları staj defterine işleyerek, gemi kaptanının da onayını alarak görev yerine getirilmektedir.

Bilindiği üzere deniz ticaret filomuz, son yıllarda inanılmayacak derecede büyük bir hamle yapmış filomuz on milyon dedveyt'i aşmış bulunmaktadır. Bu gidişle inanıyoruz ki çok kısa zamanda onbeşmilyon dedveyt'i aşacaktır. Bu gemiler dünyanın her tarafında başarılı bir şekilde çalışmalarını sürdürmektedir. Çünkü Türk deniz ticaret filosu zabitan ve tayfasının yıllardan beri yapmış bulunduğu çalışmalar sonunda edinmiş bulunduğu bilgi ve deneyimler bu gemilerin çalışmalarını başarılı kılmaktadır. Ayrıca zorunlu olarak yabancı personel çalıştırılması izni de gene gemilerimizin başarılarının devam etmesini sağlamaktadır.

Deniz Ticareti/ ticaret denizciliği ile ilgili olan herkes şunu çok iyi bilmektedir ki ticaret gemilerinde çalışan zabıtların yetiştirilmesinde ülkemizde eğitim birlik ve beraberliği yoktur. İTÜ Denizcilik Fakültesinde, Ticaret gemilerinin istemiş olduğu

bilgi ve nitelikler verilemeden öğrenciler mezun edilirken, zabit yetiştiren diğer okulların ve kursların da iyi eleman yetiştirdikleri söylenemez. Örneğin Harp denizcileri denizde savaşma sanatını öğrenirken ticaret gemisine çalışmak üzere gelmesi ondan tam anlamıyla verim alınmayacağına en büyük kanıtını teşkil etmektedir. Ayrıca diğer denizcilik meslek okullarından da ticaret gemilerine uygun elemanlar yetiştirdiği görülmektedir. Özellikle eğitim elemanı eksikliği, deniz stajının istenildiği gibi yapılamaması eğitim yılları eksikliği bu öğrencilerin tam olarak yetişmesini engellemektedir. Bazı mühendislik okullarından mezun olan makine mühendislerine hiç deniz stajı yapmadan makine zabiti ehliyeti verilmesi ticaret gemilerimizin verimli olarak çalışmasında büyük bir engel olarak görülmektedir. "Gemide çalışmaya başlayınca öğrenir" düşüncesi ticaret gemilerinin denizde kazanç sağlamak için bulunduğunu anlayamamak olarak görülmektedir. Ticaret gemileri bir eğitim yeri olmayıp ticaret yapma yeridir. Öğrenir derken, sorumlu vardiya zabiti olarak görev verildiğinden çalıştığı gemiye çok büyük zararlar vermesi kaçınılmazdır.

Staj için gemilere gönderilen öğrencilerin gittikleri gemilerde ne yaptıklarını okullarının kontrol etmeleri imkansızdır. Hatta gittikleri gemilerde onların varlıklarından bile gemi üst zabıtları uzun zaman haberdar olamamaktadırlar. Gemilerde yapılan yoğun ve ağır iş çalışmaları içinde bunalmış bulunan kaptan, başmühendis ve diğer zabıtların gelen öğrenci ya da stajyer ile ilgilenmesi tamamiyle bir vicdan sorunu olarak ortada kalmış stajyerin hiçbir şey öğrenmeden gemiden ayrılmasına kadar devam edebilmektedir. Bazı insanlar öğretmek için ellerinden geleni yaparken bazıları da yaradılış itibarıyla kendilerine bir şey sorulmasına



bile tahammül edemezler. Bazıları mesleklerinde gerçekten çok iyi bilgi sahibi olurken ve bunu da başkalarına vermek için çırpınırlarken, gayret gösterirken ve bundan büyük bir zevk duyarken, bazıları da zayıf olan mesleki bilgilerinin başkaları tarafından anlaşılmasını için konuşmazlar, etrafa hiçbir şey söylemezler ve öğrenmek için gözlerinin içine bakan ve zaman zaman da sorular soran stajyerlere ve hatta kendi altında bulunan çalışanları azarlarlar, kendi bilgisizliklerinin anlaşılmasını için dalga geçerler ya da onları küçük düşürmek için ellerinden gelen herşeyi yaparlar. Bu eğitim ve staj sırasında, yanlış olarak bilinen bazı bilgilerin de stajyerlere yanlış öğretildiği sık sık görülmektedir. Kim diyebilir ki stajyer olarak yanına gönderilen bir gemi zabıtının bilgileri tamdır, iyidir öğretmesi yerinde olacaktır. Bazıları da kendilerine birşey sorulmasından hoşlanmayarak bir berber çırağı gibi sadece "seyrederek öğren" tercihini gelen stajyere ya açıkça söyleyecek ya da onu azarlayarak öyle yapmasını sağlayacaktır. Sinirli, dengesiz, sorunları olan bir zabıtın yanına düşen bir stajyer hiçbirşey öğrenemediği gibi onun bazı kötü davranışlarının da etkisi altında kalarak, bilmeden kendisine geçtiğini göremeyecek ve bütün hayatı boyunca belki de onun gibi hareket etmeyi bilmeden istemeden yapacaktır. Hele gidilen gemilerde bir de içki, sigara ve kumar gibi bazı kötü alışkanlıklar da varsa işte o zaman bilgisiz, tecrübesiz, genç staj-

DENİZE SİNTİNE BASMAYINIZ, BU HUSUSTAKİ KURALLARA UYUNUZ.

Açtığım kampanya olumlu sonuçlanmış ve M/V AKDENİZ okul gemisi olması için İTÜ Denizcilik Fakültesine verildi. Bu hususta Denizatı dergisinin 1997 yılı 6-7 sayısında çıkan yazı aşağıdadır. Kampanyayı desteklemek amacıyla yazdığım şiiri “Akıntıya Karşı Kürek mi Çektik” adlı kitabımda bulabilirsiniz.

Başlattığım bir kampanya sonunda M/V AKDENİZ gemisi okul gemisi olmak üzere İTÜ Denizcilik Fakültesi’ne verilirken yapılan törene beni davet etmediler. Maalesef Geminin Şili’ye gideceğini umarken Şile’ye bile gidemedi. İklere düşkün birisi geminin okula verilmesini kendine mal etmeyi düşünürken, gemiyi seyre çıkaracak ruhun bizde olduğunu, denizci olmadığından bilmediğinden, kendi gücünün buna yetmeyeceğini düşünemediğinden gemi hiç seyir yapmadan on yıldan beri İTÜ Denizcilik Fakültesi önünde hurda bir gemi olarak ömrünü tamamlamayı beklemektedir. Türk Denizciliğinin kalkınması için yazılan yazıları, şiir ve destanları “Akıntıya Karşı Kürek mi Çektik” adlı kitabımda okuyabilirsiniz.

## BÖLÜM-18

### ARMATÖRLERİMİZ

Hiç kuşku yok ki armatörlerimiz denilince akla Doğu Karadeniz'in de en doğusu yani Rize ve çevresi gelmektedir. Çok çetin doğa şartları ile boğuşmak olan gemicilik, Rizeliler ve yakınında bulunan insanların karada doğa ile yaptıkları savaşa uygun düştüğünden hatta oralarda deniz de karanın bir parçası sayıldığından gemicilik Rizeler ve çevresinde yaşayan insanlara uygun düşmüştür. Yıllarca armatörlerimizin en başta gelenleri: “ Kalkavanlar, Kaptanoğulları, İnceler, Kıranlar, Ulusoylar, SadıkHzadeler, Sadıkoğulları, Yelkenciler, Taviloğulları , Sohtorikler, Devaller ve şimdi aklıma gelmeyen daha birçok ailelerden oluşmaktadır. Ancak örneğin Kalkavanlar, Kaptanoğulları, SadıkHzadeler, Devaller denilince bu ailelerden aynı soyadlarında daha birçok şirketler görülmektedir.”

İnebolu'dan, Zonguldak ve Ereğli'sinden de Rizeliler kadar olmasa da armatörler çıkmıştır. Örneğin Zihni denizciliğin kurucusu olan Asaf Güneri ve Cerrahoğulları gibi. Buna karşın Ordu, Giresun, Samsun gibi Karadeniz kentlerinden diyebilirim ki hemen hemen hiç armatör çıkmamıştır. Bu da gösteriyor ki gemi sahibi olmak için kıyı kentli olmak yeterli olmamaktadır. Ayrıca zaman zaman Haşim Mardin, Yolaç, Pehlivanlar, Çelikel, Meserretçioğlu, Aldıkaçtı ve Ali İpar gibi armatörler görünmüşse de bunlar denizcilik işlerini en kısa zamanda bırakmışlardır. Denilebilir ki Akdeniz'den, Ege'den, Marmara Denizi'nden Orta Anadolu'dan hemen hemen hiç armatör çıkmamıştır Ancak doğuştan denizci olan Rizeliler ise hâlâ gemilerini çalıştırmaya devam etmektedirler. Çünkü ister armatör ol ister gemide çalışan olsun, denizcilik zenaatı zor bir iştir. Irk olarak bu işe uygun doğmamışsan, çevrenden bu kültürü almamışsan ve bu işe uygun yetiştirilmemişsen gerçek anlamda denizcilik yapmak mümkün değildir demek biraz abartılı görünüyorsa da bazı konularda gerçek payı da vardır. Bu zorluklara ilaveten bürokrasinin zorlukları karşısında iş adamları denize yatırım yapmak yerine karada fabrika kurarak bu işleri fırtınalarla, sislerle ve diğer deniz tehlikeleri boğuşan gemilere tercih etmişlerdir. Bir gemiyi personelle baştan aşağı donatabilen Rizeliler buharlı gemilerde ateşçilik ve kömürcülüğü 1950'li yıllarda Görelelilere kaptırmışlardır. Tabii günümüzde özellikle zabıt konusunda durum bir hayli değişmiştir. Şimdi gemilerde çalışmak için lise ve yüksek öğrenim veren okullardan mezun olmak gerektiğinden zabıt personel görünümü artık eskisi gibi değilse de tayfa kısmında fazla bir değişiklik olmamıştır.

Deniz ticaret filomuzun gelişmemesinin en önemli nedenlerinden biri de, 1936 yılında sayıları bir hayli fazla olan Karadeniz'de yolcu taşıyan armatör gemilerinin devlet tarafından devletleştirilmesi olmuştur. Yukarıda bu gemilerin adlarını belirtmişsek de burada bir kez daha yazılmasında büyük yarar görmekteyim:

1936 yılında Vapurculuk Sosyetesini'nden alınıp devletleştirilen gemiler: Sadıkhade 1,650 grt.,Tarı 4.026 grt. , Aksu 3905grt., Güneysu 3.845 grt., Dumlupınar 1.991 grt. , Sakarya 2,612 grt. , Saadet 819 grt., Tayyar 388 grt.Seyyar 719 grt. , İnönü 1,737 grt., Bartın 741 grt. , Bartın 741 grt.,Kemal 710 grt., Millet 1,728 grt., Vatan 3,379 grt., Erzurum 2,639 grt., Bursa 929 grt., Uğur 211 grt., Saka 254 grt.

Sosyete Şilepçilikten alınıp devletleştirilen gemiler: Bakır 4,902 grt., Demir 3,709 grt. ve eş gemi Krom. 1936 yılında iyi niyetle deniz taşımacılığına verilmek istenen düzenleme ve iyileştirme hareketi körü körüne devletleştirmeye yenik düşünce, Türk girişimcilerin denize yatırım yapma cesaretini kırdığından Türk Ulusu denizi sadece seyretmekle, ona şiir yazmakla yetinmeyi yeğlemiştir. Günümüzde bile hâlâ ilgililer Türk Ulusu'na, "siz gene denize şiirler yazın, seyredin, yük taşımak işi bize göre değil, o işleri yabancı bayraklı gemiler yapsın," der gibi girişimcilere zorluk çıkarmak için sanki yarışmaktadırlar. Devletçilerin, bürokrasinin ticaret denizciliğini yıkan zaferi bütün haşmeti ile devam etmektedir. Kurulduğu zaman biz denizcileri çok sevindiren ZİHNİ, KOÇTUĞ DENİZCİLİK ve UM DENİZCİLİK' in ve diğer benzerlerinin şimdi tarihe mal olmuş isimleri bize hüzün vermektedir. Bunların ve benzer şirketlerin neden yaşayamadıklarını, buna karşın örneğin TURKON, ARKAS, YA-SA DENİZCİLİK, HALİKARNAS DENİZCİLİK, BORA DENİZCİLİK ve benzer diğer şirketlerinin nasıl başarılı olduklarını araştırmanın ve sonucunu yayınlamanın ticaret denizciliğimize çok yararlı olacağını düşünüyorum.



## SONUÇ

Aslında ben bu kitabı yazarken sonuç başlığı altında bir bölüm yazmayı düşünmüyordum. Çünkü her bölüm okudukça, okuyan o bölümden rahat bir şekilde sonucun ne olduğunu çıkarabilir. Günümüzde deniz ticaret filomuzun yabancı bayraklara kaçmasının bende yarattığı moral çöküntüsünün doğal sonucu olarak son birkaç şey daha söylememin yararlı olacağını düşünüyorum.

Deniz ticareti/ticaret denizciliği azgın doğa koşulları altında, acımasız bir rekabet ortamında yapıldığından bu işe girişenlere devletin olanaklarını zorlayarak, gelişmesini önleyen tüm engelleri ortadan kaldırarak yardımcı olması kaçınılmazdır. Gemi çalıştırmak buz dolabı, çamaşır makinesi fabrikası çalıştırmaya benzemez. Ayrıca anlattığım olaylardan çıkarılacak en önemli sonuç bence, ticaret filomuzun varlığı ülkemizin egemenliği ile yakından ilgili olduğudur. Fabrikalarımızın çalışması için ham maddeye olan ihtiyacımız yadsınamaz. Petrolün bir ülkenin damarlarında akan kan olduğuna ve bunların ülkemize getirilmesi için gemilere gereksinmemiz olduğuna göre (pipe-line'lere fazla güvenmeyelim)ithalat ve ihracat yüklerimizin en az yüzde ellisinin Türk bayraklı gemilerle yapılması zorunludur.

Dört tarafımız denizlerle çevrili olduğundan(Marmara Denizi gibi dünyada bir eşi daha olmayan bir iç denize sahip olduğumuzdan ben böyle diyorum), okul çağında bulunan yirmi milyon ya da her yıl üniversiteye giremeyen milyonlarca Türk gencinin yaradılışına yakışan en iyi iş, kazancı çok iyi olan denizci olmak olduğundan onlara uluslararası düzeyde İngilizce artı meslek İngilizcesi ile birlikte denizcilik eğitimi vererek, onları dünya denizlerine ulaştırmalıyız. Bu eğitimin de yalnız ve yalnız, denizlerde deneyimler kazanmış denizcilerden öğretim görevlisi yetiştirerek mümkün olduğunu unutmamalıyız. Böyle bir eğitimin yerine getirilmesini sağlamak ve denetlemek kuşkusuz Denizcilik Müsteşarlığın görevi olarak görülmektedir. Halen gri bölgede olan(2008) Türk Deniz Ticaret Filosu gemilerinin beyaz bölgeye geçmelerini istiyorsak(2009 da geçmiştir) gecekodu eğitiminden vazgeçerek ciddi eğitim yapmak zorundayız. Aksi halde gri bölgede bile tutunmamız mümkün olmayabilir.

Sivil denizciliğimiz kalkındırmak için elbette söyleyecek, yazılacak çok şey var. Altmış yıldan beri bu konuda bir sürü makale yazdım. Bu makalelerden bulabildiklerimi “ Akıntıya Karşı Kürek mi Çektik “ adı altında yayımladım. Bence her işimizde olduğu gibi her şeyden önce cesur ve akıllı olmak zorundayız. Yüce Allah Kur’ân’da “aklınızı kullanmayacak mısınız.” buyurmaktadır. Daha ne diyebilirim ki? Herkese Allah’tan selametler diliyorum. Hesap verme görevimi yaptımsa ne mutlu bana. Saygı ve sevgilerimle

Kaptan Refik Akdoğan

# **EKLER**

Ek 1

“Türk Denizciliği Neden İlerlemiyor?” başlığı altında 1950’lerde yaptığım röportajlar.

**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. firketinin 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 çökertememişti. Yüzünde eskiden beri bulduğum asalet, biraz da nuranileşmişti. Saçları kırışmasına rağmen, zaman yüzünde izini bırakmaya muvaffak olamamıştı. Helecanlanmışım. 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 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 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 baltalıyacak 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, tercihlili 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 alarak 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 arzetmiştir. Tashihini beklemekteyiz. Bu zor durumu karşılayamayan ve vasatı 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 fiirketi 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. fiirketi 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. Vakayı 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.”

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 aldıysak da, hurda fiyatları sekiz İngiliz lirasına düşmüştü. Tabii bu vaziyet karşısında gemilerimizi satamadık. fiu 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 içersinde 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 yüzüme 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 dövizini 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 verdiğinden; 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 kurumun 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 fûrası 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 (fûranın vazifesi).

3- Kredi açmak. Gemi alımında yardım sağlamak (fûranın Vazifesi).

4- Formaliteleri azaltmak. Alım ve satım işlerini azamî on beş gün içersinde neticelendirmek (fûranın 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 atmaktan 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 hatılayamadığım bir gemide üçüncü kaptan 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 sualimi 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 sualimin 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 yüzüme baktı. Mütteessir 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. Etrafi 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 noktayı belirtmek için olduğu belli oluyordu.

“Türk denizciliğinin ilerlemesi esas olarak bir hükümet işidir. Saplandığımız bazı yollar bizi verimli neticelere götürmemektedir. 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 rakkamlarla 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” 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 deşilmişti. 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 Şurası” fikrini nasıl bulduğunu sordum :

“Şura 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, dövizini muhafaza edip, yeni gemi almak istemiştik, işler o kadar yavaş gidiyordu ki, bize ancak fiyatların inişini seyretmek düştü. Tabii netice malûm. Satmaktan bilmeceburiye vaz geçtik. fiayet 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 fiûra, 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 fiark 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 muvaffakiyet. 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 yapabilmiştir. Hükümet verimli elini uzattığı takdirde Türk Armatörlerinin en büyüğünü, bütün Türk denizcilerinin onun şahsında gördüklerine eminiz.

**h) Haliç ve Camialtı Tersanelerinde inşa edilen yolcu gemisi ve feribotların isimleri ve teknik özellikleri;**

**Haliç Tersanesinde İnşa edilen Gemiler;**

**BİTLİS:** 1937, Haliç yapısı yolcu-yük gemisiydi. 185 gros,123 net tonluktu. Uzunluğu: 31,1 metre, genişliği: 6 metre, su kesimi: 2,3 metre idi. Her biri 135 beygir gücünde 2 adet dizel motoru vardı. Çift uskurluydu. 8,5 mil hız yapıyordu. Yazın 180, kışın 150 yolcu alabiliyordu.

**VAN:** 1937'de motorlu yolcu-yük gemisi olarak yapıldı. 185 gros, 123 net tonluktu. Uzunluğu: 31,1 metre, genişliği: 6 metre, su kesimi: 2,3 metre idi. Her biri 35 beygir gücünde 2 adet dizel motoru vardı. Çift uskurluydu. Yazın 180, kışın 150 yolcu alıyordu

**TATVAN:** 1948'de motorlu yolcu-yük gemisi olarak yapıldı. i 1949'da Haliç Tersanesi yapımı Tatvan yolcu ve yük gemisi. 364 gros, 215 net tonluktu. Uzunluluğu: 37,5 metre, genişliği: 8 metre, su kesimi: 2,7 metre idi. 315 beygir gücünde dizel motoru vardı. 8 mil hız yapıyordu. Yazın 324, kışın 309 yolcu alabiliyordu.

**KARTAL:** 1954'te, Haliç Tersanesi'nde buharlı araba vapuru olarak yapıldı. 893 gros, 316 net tonluktu. Uzunluğu: 58,2 metre, genişliği: 16 metre, su kesimi: 2,8 metre idi. Eski Maltepe'nin buhar makineleri kullanıldı. 1915, J.W. Klawitter, Danzig yapımı, her biri 650beygir gücünde 2 adet tripil buhar makinesi vardı. çift uskurluydu (Uskurlardan biri başta, öteki kıçta). 32 otomobil, 282 yolcu alıyordu. 11 mil hızı vardı. 1985'te kadro dışı bırakılarak satıldı.

**KABATAŞ:** 1956'da, Haliç Tersanesi'nde buharlı araba vapuru olarak yapıldı. 893 gros, 36 net tonluktu. Uzunluğu: 58,2 metre, genişliği: 13,5 metre, su kesimi: 2,8 metre idi. Her biri 1956, Haliç Tersanesi yapımı, 650 beygir gücünde 2 adet tripil buhar makinesi vardı. çift uskurlu. (Uskurlardan biri başta, biri kıçta.) 32 otomobil, 282 yolcu alıyordu. 11 mil hızı vardı. 1986'da, kadro dışı bırakılarak satıldı.

**DEMİRYOLU-1:** 1959 yılında Devlet Demiryolları adına Haliç Tersanesinde tren feribotu olarak inşa edildi boyu 72,45 mt eni: 15.00 mt su kesimi 4.80 mt 2 adet tripil eks. Motoru vardı.

**ASFALT-1:** 1959 yılında Karayolları Genel Müdürlüğü adına Haliç Tersanesinde Asfalt tankeri olarak inşa edildi. Boyu 79,90 mt eni:12,50 mt su kesimi 4.80mt 1 adet tripil eks. Motoru vardı

**HÜRRİYET:** 1960'ta, Haliç Tersanesi'nde buharlı araba vapuru olarak yapıldı. 811 gros, 264 net tonluktu. Uzunluğu: 58,2 metre, genişliği: 16 metre, su kesimi: 2,8 metre idi. Kınalıada vapurundan çıkartılma, Batı Almanya, J.W. Klowitter yapımı, her biri 640 beygir gücünde 2 adet tripil buhar makinesi vardı. çift uskurluydu. Saatte 10 mil hız yapıyor, 32 otomobil alıyordu. 1988'de kadro dışı bırakılarak satıldı. Daha önce inşa edilen Kartal ile Kabataş'ın eşiydi

**ORHAN ERDENER:** 1962'de, Haliç Tersanesi'nde buharlı araba vapuru olarak yapıldı. 1.072 gros, 207 net tonluktu. Uzunluğu: 67,24 metre, genişliği: 20,5 metre, su kesimi: 3,1 metre idi. Haliç Tersanesi yapımı, her biri 750 beygir gücünde, 2 adet tripil buhar makinesi vardı. Çift uskurluydu. Saatte 10 mil hız yapıyordu Haliç Tersanesi'nin değerli Baş Mühendislerinden Orhan Erdener'in adı kondu. 1988'de satıldı.

**HÜSEYİN HAKİ:** 1963'te, Haliç Tersanesi'nde buharlı araba vapuru olarak yapıldı. 1.072 gros, 228 net tonluktu. Uzunluğu 67,24 metre, genişliği: 20,5 metre, su kesimi: 3,1 metre idi. Yanmış olan İmroz kurtarma gemisinden çıkartılma, İngiltere, Wm. Simons and Co. Ltd. yapımı, her biri 750 beygir gücünde 2 adet tripil buhar makinesi vardı. 60 otomobil alıyordu. Çift uskurluydu. 10 mil hızı vardı. Şirket-i Hayriye'nin ikinci kurucusu sayılan ünlü yöneticisinin adı taşıyordu. 80'li yıllarda kadro dışı bırakılarak satıldı.

**SİRKECİ:** 1964'te, Haliç Tersanesi'nde buharlı araba vapuru olarak yapıldı. 1.072 gros, 207 net tonluktu. Uzunluğu: 67,2 metre, genişliği: 20,5 metre, su kesimi: 3,1 metre idi. Yanmış olan İmroz kurtarma gemisinin kazanı yerleştirilmişti. Haliç Tersanesi yapımı, her biri 750 beygirlik 2 adet buhar makinesi vardı. Çift uskurluydu. 1986'da satıldı.

**ŞEMSİPAŞA:** 1965'te, Haliç Tersanesi'nde buharlı araba vapuru olarak yapıldı. 1.072 gros, 228 net tonluktu. Uzunluğu: 67,2 metre, genişliği: 20,5 metre, su kesimi: 3,1 metre idi. Haliç Tersanesi yapıldı, her biri 740 beygirlik 2 adet tripil buhar makinesi vardı. Çift uskurluydu. 80'li yıllarda satıldı

**ORHAN ATLIMAN:** 1971'de, Haliç Tersanesi'nde tren ferisi olarak inşa edildi. 1.918 gros, 984 net tonluk. Uzunluğu: 81,8 metre, genişliği: 14,5 metre, su kesimi: 3,3 metre. ABD Enterprise yapımı, her biri 950 beygirlik 2 adet dizel motoru var. Çift uskurlu. 1 mil hız yapıyor. Refet Ürial'ın eşidir.

**RAFET ÜNEL:** Tatvan Tersanesi'nde motorlu tren ferisi olarak inşa edildi. Temmuz 1972 seferlere başladı 1.918 gros, 984 net tonluk. Uzunluğu: 81,8 metre, genişliği: 14,5 metre, su kesimi: 3,3 metre. ABD Enterprise yapımı, 1.900 beygirlik dizel motoru var. Çift uskurlu. 10 mil hız yapıyor. Orhan Atlıman'ın eşidir.

**DEMİRYOLU-II:** 1966 yılında Devlet Demiryolları adına Haliç Tersanesinde tren feribotu olarak inşa edildi boyu 72,45 mt eni: 15.00 mt su kesimi 4.80 mt 2 x 970 beygir gücünde 2 adet dizel motoru vardır.

**AYGAZ:** Koç Holding adına Haliç Tersanesinde LPG Tankeri olarak inşa edildi Boyu 61,05 mt eni:9,00 mt su kesimi 4,25 mt 800 beygir gücünde 1 adet dizel motoru vardır.

**CEMALETTİN EREM:** 1971'de, Haliç Tersanesi'nde motorlu araba vapuru olarak yapıldı. 1.047 gros, 391,2 net tonluk. Uzunluğu: 67,2 metre, genişliği: 20,5 metre, su kesimi: 3,1 metre. Batı Almanya, Kloeckner Humboldt Deutz yapıldı, her biri 750 beygirlik 2 adet dizel motoru vardı. Sonra bu motorlar Türkiye, Pendik-Sulzer yapımı, her biri 848 beygir gücünde 2 adet dizel motoru ile değiştirildi. Çift uskurlu. 10 mil hız yapıyor. Haliç Tersanesi'nin değerli müdürlerinden Cemalettin Erem'in adını taşıyor.

**KINALIADA:** 1971'de, Haliç Tersanesi'nde motorlu araba vapuru olarak yapıldı. 1.077 gros, 391 net tonluk. Uzunluğu: 67,2 metre, genişliği: 20,5 metre, su kesimi: 3,1 metre. Batı Almanya, Kloeckner Humboldt Deutz yapıldı, her biri 750 beygir gücünde iki dizel motoru vardı. Sonra bu motorlar Türkiye 1987 Pendik Sulzer yapımı, her biri 848 beygir gücünde 2 adet dizel motor ile değiştirildi. Çift uskurlu. 11,5 mil hız yapıyor.

**İSTANBUL:** Camialtı Tersanesi'nde feribot olarak inşa edildi. 12.12.1970 denize indi. Donatımı Haliç Tersanesi'nde yapıldı. Ekim 1973 tarihinde sefere başladı 3.445 gres, 1.574 net

tonluktu. Uzunluğu: 86,4 metre, genişliği: 15,5 metre, su kesimi: 4,2 metre idi. Hollanda, Amsterdam N.V. Werkspoor yapımı, toplam 9.000 beygir gücünde 2 adet dizel motoru vardı. çift uskurluydu. 19 mil hız yapıyordu. 1979'un Haziran ayı başlarında yüzer sergi gemisi oldu. İç ve dış hatlarda yıllarca yolcu ve araç taşıyarak hizmet verdikten sonra 29 Mayıs 1992 gecesi Marmara Adası açıklarında 357 yolcuyla seyir halindeyken çıkan bir yangın sonunda elden çıktı. Kazada ölen olmadı. Yolcuların maddi zararı İdare tarafından karşılandı. Gemi, 1993 yılının Ocak ayında hurda olarak satışa çıkartıldı.

**AVŞA:** Haliç Tersanesi'nde kabinsiz yolcu gemisi olarak inşa edildi.22.09.1974 Denize indirildi. 1.901 gros, 921 net tonluk. Uzunluğu: 80,2 metre, genişliği: 12,7 metre, su kesimi: 3,54 metre. İtalya yapımı, her biri 1.400 beygir gücünde 2 adet Fiat dizel motoru var. Çift uskurlu. 15 mil hız yapabiliyor. Aralıksız olarak Marmara hattında kullanıldı. 1999 depremi sonrasında, Yalova'ya bağlanarak 500 depremzedeye mesken görevi gördü.2001 yılında kadro dışı bırakılarak satıldı.

**ULUDAĞ:**Haliç Tersanesi'nde kabinsiz yolcu gemisi olarak inşa edildi. 25.05.1975 Denize indirildi 1.901 gros, 921 net tonluktu. Uzunluğu: 80,2 metre, genişliği: 12,7 metre, su kesimi: 3,1 metre idi. İtalya yapımı, her biri 1.400 beygir gücünde 2 adet Fiat dizel motoru vardı. Çift uskurluydu. 15 mil hız yapabiliyordu. Aralıksız olarak Marmara hattında kullanıldı. 1995 başlarında seferden alınarak Haliç'te,. Haziran ayında de 2 Milyar TL geçici teminatla satıldı.

**VAN:** 1976'da, Haliç Tersanesi'nde hem yolcu, hem de tren taşımak üzere inşa edildi. 1.777 gros, 663 net tonluk. Uzunluğu: 81,8 metre, genişliği: 11,5 metre, su kesimi: 3,3 metre. Batı Almanya, Mannheim, Motorenw. A.G. yapımı, her biri 1.400 beygir gücünde 2 adet dizel motoru var. Çift uskurlu. 15 mil hız yapıyor. Tatvan'ın eşidir.

**TATVAN:**1975'te, Haliç Tersanesi'nde hem yolcu hem de tren taşımak üzere inşa edildi. 1.766 gros, 663 net tonluk. Uzunluğu: 81,8 metre, genişliği: 14,5 metre, su kesimi: 3,3 metre. Danimarka, Burmeister & Weins yapımı, 2 adet 1.800 beygirlik dizel motoru var. Çift uskurlu, 15 mil hız yapıyor. Van'ın eşidir

**ŞEHİT ADEM YAVUZ:** 1976'da, Haliç Tersanesi'nde motorlu yolcu vapuru olarak yapıldı. 456 gros, 208 net tonluk. Uzunluğu: 58,2 metre, genişliği: 10,6 metre, su kesimi: 2,4 metre. Hollanda, Stork Werkspoor ABC yapımı, her biri 750 beygir gücünde 2 adet dizel motoru var. Çift uskurlu. 14 mil hız yapabiliyor. Kıbrıs'ta 1974'te görevini yaparken 24 Ağustos günü Rumlar tarafından yaralı halde esir alınan, sonra da öldüğü bildirilen 27 yaşındaki şehit gazetecinin adı verildi

**ŞEHİT KARAOĞLANOĞLU:** 1977'de Haliç Tersanesi'nde motorlu yolcu vapuru olarak yapıldı. 456 gros, 208 net tonluk. Uzunluğu: 58,2 metre, genişliği: 10,6 metre, su kesimi: 2,4 metre. Hollanda yapımı, 2 adet 750 beygir gücünde Stork Werkspoor A.B.C. dizel motoru var. çift uskurlu. 14 mil hız yapabiliyor. Kıbrıs'ta, 1974'te şehit olan Albay İbrahim Karaoğlanoğlu'nun adını taşıyor.

**ŞEHİT SAMİ AKBULUT (İSTANBUL-9)** 1977'de, Haliç Tersanesi'nde motorlu yolcu vapuru olarak yapıldı. 456 gros, 208 net tonluk. Uzunluğu: 58,2 metre, genişliği: 10,6 metre, su kesimi: 2,4 metre. Hollanda, Stork Werkspoor ABC yapımı, her biri 750 beygir gücünde 2 adet dizel motoru var. Çift uskurlu. 14 mil hız yapıyor. 1974'te Kıbrıs Barış Harekâtı'nda Hava İndirme Tugayı Serbest Paraşüt Müfrezeye Komutanı şehit Yüzbaşı Sami Akbulut'un adını taşıyor.

**ŞEHİT NECATİ GÜRKAYA:** 1977'de, Haliç Tersanesi'nde motorlu yolcu vapuru olarak yapıldı.456 gros, 208 net tonluk. Uzunluğu: 58,2 metre, genişliği: 10,6 metre, su kesimi: 2,4 metre. Danimarka Stork Werkspoor ABC yapımı, her biri 750 beygir gücünde iki adet dizel motoru var. Çift uskurlu. 14 mil hız yapabiliyor. 1974 yılında, Kıbrıs Barış Harekâtı'nda batan Kocatepe muhribinde şehit olan Üsteğmen Necati Gürkaya'nın adını taşıyor.

**ŞEHİT CANER GÖNYELİ:** 1977'de, Haliç Tersanesi'nde motorlu yolcu vapuru olarak yapıldı. 456 gros, 208 net tonluk. Uzunluğu: 58,2 metre, genişliği: 10,6 metre, su kesimi: 2,4

metre. Hollanda, Stork Werkspoor ABC yapımı, her biri 750 beygir gücünde 2 adet dizel motoru var. Çift uskurlu. 14 mil hız yapabiliyor. Kıbrıs Barış Harekâtı'nda batan Kocatepe muhribinde şehit düşen Teğmen Caner Gönyeli'nin adını taşıyor.

**ŞEHİT TEMEL ŞİMŞİR:** 1977'de, İstinye Tersanesi'nde motorlu yolcu vapuru olarak yapıldı. 456 gros, 208 net tonluk. Uzunluğu: 58,2 metre, genişliği: 10,6 metre, su kesimi: 2,4 metre. Hollanda, Stork Werkspoor ABC yapımı, her biri 750 beygir gücünde 2 adet dizel motoru var. Çift uskurlu. 14 mil hız yapabiliyor. 1974'teki Kıbrıs Barış Harekâtı sırasında şehit düşen Astsubay Başçavuş Temel Şimşir'in adını taşıyor.

**ŞEHİT İLKER KARTER:** 1980'de Haliç Tersanesi'nde motorlu yolcu vapuru olarak yapıldı. 456 gros, 208 net tonluk. Uzunluğu: 58,2 metre, genişliği: 10,6 metre, su kesimi: 2,4 metre. İsveç, Volvo Penta yapımı, her biri 750 beygir gücünde 2 adet dizel motoru var. Çift uskurlu. 14 mil hız yapabiliyor. Kıbrıs Barış Harekâtı'nda uçağıyla düşerek şehit olan 31 yaşındaki jet pilotu Üsteğmen İlker Karter'in adını taşıyor

**HAMDİ KARAHASAN:** 1980'de, Haliç Tersanesi'nde motorlu yolcu vapuru olarak yapıldı. 456 gros, 208 net tonluk. Uzunluğu: 58,2 metre, genişliği: 10,2 metre, su kesimi: 2,4 metre. Hollanda, Stork Werkspoor ABC yapımı, her biri 750 beygir gücünde 2 adet dizel motoru var. Çift uskurlu. 14 mil hız yapabiliyor. Haliç Tersanesi'nin eski müdürlerinden, Haliç Tersanesi Yapı Meslek Lisesi'nin Müdürlüğünü yaptığı dönemlerde pek çok öğrenci yetiştiren Hamdi Karahasan'ın adını taşıyor.

**AYDIN GÜLER:** Teknesi 1981'de İstinye Tersanesi'nde donanımı ise Haliç Tersanesinde yapıldı. 456 gros, 208 net tonluk. Uzunluğu: 58,2 metre, genişliği: 10,6 metre, su kesimi: 2,4 metre. Belçika, ABC yapımı, her biri 750 beygir gücünde 2 adet dizel motoru var. Çift uskurlu. 14 mil hız yapabiliyor. 7 Aralık 1976 günü, Okmeydanı'nda devriye gezerken pankart yapıştıran militanlar tarafından kurşunlanarak öldürülen üç yıllık polis memuru Aydın Güler'in adını taşıyor.

**ŞEHİT MUSTAFA AYDOĞDU:** 1981'de Haliç Tersanesi'nde motorlu yolcu vapuru olarak yapıldı. 456 gros, 208 net tonluk. Uzunluğu: 58,2 metre, genişliği: 10,2 metre, su kesimi: 2,4 metre. Danimarka, Stork Work ABC yapımı, her biri 750 beygir gücünde 2 adet dizel motoru var. Çift uskurlu. 14 mil hız yapabiliyor. İstinye Tersanesi işçilerinden olup, 1974'te Kıbrıs Barış Harekâtı sırasında şehit düşen çavuş Mustafa Aydoğdu'nun adını taşıyor.

**DEMİRYOLU-III:** 1966 yılında Devlet Demiryolları adına Haliç Tersanesinde tren feribotu olarak inşa edildi boyu 72,45 mt eni: 15.00 mt su kesimi 4.80 mt 2 x 1125 beygir gücünde 2 adet dizel motoru vardır.

**İNTEPE:** 1982'de, Haliç Tersanesi'nde motorlu araba vapuru olarak yapıldı. 1.047 gros, 361 net tonluk. Uzunluğu: 67,2 metre, genişliği: 20 metre, su kesimi: 3,1 metre. B. Almanya, Klockner Humboldt Deutz yapımı, her biri 700 beygirlik 2 adet Deutz dizel motoru var. Çift uskurlu. 14 mil hız yapıyor.

**KOCADERE:** 1982'de, Haliç Tersanesi'nde motorlu araba vapuru olarak yapıldı. 1.077 gros, 391 net tonluk. Uzunluğu: 67,2 metre, genişliği: 20,5 metre, su kesimi: 3,7 metre. Batı Almanya, Klockner Humboldt Deutz yapımı, her biri 700 beygir gücünde 2 adet dizel motoru var. Çift uskurlu. 14 mil hız yapıyor. İzmir Körfez Hattı İşletmesi'ne kiralandı

**FIRKATEPE:** 1982'de, Haliç Tersanesi'nde motorlu araba vapuru olarak yapıldı. 1.077 gros, 361 net tonluk. Uzunluğu: 67,2 metre, genişliği: 20,5 metre, su kesimi: 3,7 metre. Batı Almanya, Klockner Humboldt Deutz yapımı, her biri 700 beygirlik 2 adet dizel motoru var. Çift uskurlu. 14 mil hız yapıyor.

**HALICIOĞLU:** 1881'de, Haliç Tersanesi'nde motor bot olarak yapıldılar. 85,9 gros tonluk. Uzunlukları: 26,4 metre, genişlikleri: 5,3 metre, su kesimleri: 1,8 metre. İkişer adet 171 beygir gücünde Scania dizel motorları var. 10 mil hız yapıyorlar. Kışın 219, yazın 261 yolcu alıyorlar. Halıcıoğlu 1999'da İzmit Büyükşehir Belediyesi'ne verilince İnönü adını aldı.

**SÜTLÜCE:** 1881'de, Haliç Tersanesi'nde motor bot olarak yapıldılar. 85,9 gros tonluk.

Uzunlukları: 26,4 metre, genişlikleri: 5,3 metre, su kesimleri: 1,8 metre. İkişer adet 171 beygir gücünde Scania dizel motorları var. 10 mil hız yapıyorlar. Kışın 219, yazın 261 yolcu alıyorlar.

**DEFTARDER:**1985'te Haliç Tersanesi'nde motor bot olarak yapıldılar. 58,43 gros tonluklar. Uzunlukları: 25,1 metre, genişlikleri: 4,2 metre, su kesimleri: 1,7 metre. İkişer adet 171 beygir gücünde Scania dize! Motorları var. 10 mil hız yapıyorlar. Yaz, kış 199 yolcu alıyorlar.

**KÂĞITHANE:** 1985'te Haliç Tersanesi'nde motor bot olarak yapıldılar. 58,43 gros tonluklar. Uzunlukları: 25,1 metre, genişlikleri: 4,2 metre, su kesimleri: 1,7 metre. İkişer adet 171 beygir gücünde Scania dize! Motorları var. 10 mil hız yapıyorlar. Yaz, kış 199 yolcu alıyorlar.

**SARAYBURNU(ŞEHİT SAMİ AKBULUT):** 1985'te, Haliç Tersanesi'nde motorlu yolcu vapuru olarak yapıldı. 456 gros, 208 net tonluk. Uzunluğu: 58,2 metre, genişliği: 10,6 metre, su kesimi: 2,4 metre. Türkiye, Pendik-Sulzer yapımı, her biri 750 beygirlik 2 adet dizel motoru var. çift uskurlu. 14 mil hız yapıyor.

**MODA:** 1986'da, Haliç Tersanesi'nde motorlu yolcu vapuru olarak yapıldı. 456 gros, 208 net tonluk. Uzunluğu: 58,2 metre, genişliği: 10,6 metre, su kesimi: 2,4metre. Türkiye, Pendik-Sulzer yapımı, her biri 750 beygirlik iki dizel motoru var. çift uskurlu. 14 mil hız yapıyor.

**ŞEHİT METİN SÜLÜŞ:** 1986'da, Haliç Tersanesi'nde motorlu yolcu vapuru olarak yapıldı. 456 gros, 208 net tonluk. Uzunluğu: 58,2 metre, genişliği: 10,6 metre, su kesimi: 2,4 metre. Türkiye, Pendik-Sulzer yapımı, her biri 750 beygirlik 2 adet dizel motoru var. Çift uskurlu. 14 mil hız yapıyor. 1974 Kıbrıs Barış Harekâtı'nda şehit olan deniz subayı Metin Sülüş'ün adını taşıyor.

**BEŞİKTAŞ-1:** 1986'da Haliç Tersanesi'nde motorlu yolcu vapuru olarak yapıldı.456 gros, 208 net tonluk. Uzunluğu: 58,2 metre, genişliği: 10,2 metre, su kesimi:2,4 metre. Türkiye, Pendik-Sulzer yapımı, her biri 750 beygirlik 2 adet dizel motoru var. Çift uskurlu. 14 mil hız yapıyor.

**CADDEBOSTAN:** 1987'de Haliç Tersanesi'nde motorlu yolcu vapuru olarak yapıldı. 456 gros, 208 net tonluk. Uzunluğu: 58,2 metre, genişliği: 10,6 metre, su kesimi: 2,4 metre. Türkiye, Pendik-Sulzer. yapımı, her biri 750 beygirlik 2 adet dizel motoru var. Çift uskurlu. 14 mil hız yapıyor.

**KALAMIŞ:** 1987'de Haliç Tersanesi'nde motorlu yolcu vapuru olarak yapıldı. 456 gros, 208 net tonluk. Uzunluğu: 58,2 metre, genişliği: 10,6 metre, su kesimi: 2,4 metre. Türkiye, Pendik-Sulzer yapımı, her biri 750 beygirlik 2 adet dizel motoru var. Çift uskurlu. 14 mil hız yapıyor.

**KARŞIYAKA (İSMAİL HAKKI DURUSU):** 1985'te Haliç Tersanesi'nde motorlu yolcu vapuru olarak inşa edildi. 490 gros, 208 net tonluk. Uzunluğu: 58,2 metre, genişliği: 10,6 metre, su kesimi: 2,4 metre. Türkiye Pendik-Sulzer yapımı, her biri 780 beygir gücünde: adet dizel motoru var. Çift uskurlu. 15 mil hızı var. Bir süre sonra görülen ihtiyaç üzerine İzmir Körfez Hattı'ndan alınarak İstanbul Şehir Hatları'nda çalıştırılmaya: başlandı. 1999 Mart'ında adı İsmail Hakkı Durusu olarak değiştirildi.

**HALIDERE:** 1987'de, Haliç Tersanesi'nde motorlu araba vapuru olarak yapıldı.1.595 gros, 630 net tonluk. Uzunluğu: 80,7 metre, genişliği: 22 metre, su kesimi:3,9 metre. Her biri 1.788 kw. gücünde 2 adet A.B.e. dizel motoru var. Çift uskurlu. 12 mil hız yapıyor.

**RUMELİKAVAĞI:** 1987'de, Haliç Tersanesi'nde motorlu yolcu vapuru olarak yapıldı. 307 gros, 76,8 net tonluk. Uzunluğu: 47,3 metre, genişliği: 8,9 metre. Su kesimi 2,53 m Türkiye, Pendik-Sulzer yapımı, her biri 636 beygir gücünde 2 adet dizel motoru var. Çift uskurlu. 14 mil hız yapıyor.

**MEHMET AKİF ERSOY:** 1988'de, Haliç Tersanesi'nde motorlu yolcu vapuru olarak yapıldı. 307 gros, 79,8 net tonluk. Uzunluğu: 43,7 metre, genişliği: 8, metre. Su kesimi 2,53 m Türkiye, Pendik-Sulzer yapımı, her biri 636 beygir gücünde 2 adet dizel motoru var. Çift uskurlu. 14 mil hız yapıyor.

**BÜYÜKADA:** 1988'de, İstinye Tersanesi'nde motorlu yolcu vapur olarak yapıldı. 307 gros, 76,8 net tonluk. Uzunluğu: 47,3 metre, genişliği: 8,9 metre. Su kesimi 2,53 m Türkiye Pendik-Sulzer yapımı, her biri 636 beygir gücünde dizel motoru var. Çift uskurlu. 14 mil hız yapıyor.

**RUMALİFENERİ(ATATÜRK):** 1988'de, İstinye Tersanesi'nde motorlu yolcu vapuru olarak yapıldı. 307 gros, 76,8 net tonluk. Uzunluğu: 47,3 metre, genişliği: 8,9 metre. Su kesimi 2,53 m Türkiye, Pendik-Sulzer yapımı, her biri 635 beygir gücünde 2 adet dizel motoru var. Çift uskurlu. 14 mil hız yapıyor. 25 Mart 1998'de İzmit Büyükşehir Belediyesi'ne satıldı. Adı Atatürk olarak değiştirildi. 17 Ağustos 1999 depreminde Değirmendere iskelesinde bağlı iken denizin kabarmasıyla karaya oturduysa da kurtarıldı

**ANADOLUFENERİ:** 1988'de, Haliç Tersanesi'nde motorlu yolcu vapuru olarak yapıldı. 304 gros, 79,8 net tonluk. Uzunluğu: 47,2 metre, genişliği: 9,8 metre. Su kesimi 2,53 m Türkiye, Pendik-Sulzer yapımı, her biri 636 beygir gücünde 2 adet dizel motoru var. Çift uskurlu. 14 mil hız yapıyor.

**KİLYOS-III(KAPTAN GÜNDÜZ AYBAY)** 1988'de, Haliç Tersanesi'nde motorlu yolcu vapuru olarak yapıldı. 304 gros, 76,8 net tonluk. Uzunluğu: 47,3 metre, genişliği: 8,9 metre. Su kesimi 2,53 m Türkiye, Pendik-Sulzer yapımı, her biri 636 beygir gücünde 2 adet dizel motoru var. Çift uskurlu. 14 mil hız yapıyor.

**KIZILTOPRAK:** 1988'de, İstinye Tersanesi'nde motorlu yolcu vapuru olarak yapıldı. 307 gros, 76,8 net tonluk. Uzunluğu: 47,3 metre, genişliği: 8,9 metre. Su kesimi 2,53 m Türkiye, Pendik-Sulzer yapımı, her biri 636 beygir gücünde dizel motoru var. Çift uskurlu. 14 mil hız yapıyor.

**BAHÇEKAPI (EMİR KUL):** 1989'da Haliç Tersanesinde 658 gros tonluk Yolcu Gemisi olarak inşa edildi. 78,40 m genişliği 11,62 m su kesimleri 3,17 m iki adet 1104 beygir gücünde Pendik Sulzer dizel motorları vardır. 17 mil hız yapıyorlar 2200 kişi yolcu taşıma kapasiteleri bulunmaktadır.

**FAHRİ KORUTÜRK:** 1990'da Haliç Tersanesinde 658 gros tonluk Yolcu Gemisi olarak inşa edildi. 78,40 m genişliği 11,62 m su kesimleri 3,17 m iki adet 1104 beygir gücünde Pendik Sulzer dizel motorları vardır. 17 mil hız yapıyorlar 2200 kişi yolcu taşıma kapasiteleri bulunmaktadır.

**ASMALI:** 1989'da Haliç Tersanesi'nde 77 gros tonluk motor bot olarak yapıldılar. Uzunlukları: 26,9 metre, genişlikleri: 5,2 metre, su kesimleri: 2,2 metre. İki adet 250 beygir gücünde Caterpillard dizel motorları var. 11 hız yapıyorlar. Yaz, kış 290 kişi alıyorlar.

**ARNAVUTKÖY:** 1989'da Haliç Tersanesi'nde 77 gros tonluk motor bot olarak yapıldılar. Uzunlukları: 26,9 metre, genişlikleri: 5,2 metre, su kesimleri: 2,2 metre. İki adet 250 beygir gücünde Caterpillard dizel motorları var. 11 hız yapıyorlar. Yaz, kış 290 kişi alıyorlar

**AYNALIKAVAK:** 1989'da Haliç Tersanesi'nde 77 gros tonluk motor bot olarak yapıldılar. Uzunlukları: 26,9 metre, genişlikleri: 5,2 metre, su kesimleri: 2,2 metre. İki adet 250 beygir gücünde Caterpillard dizel motorları var. 11 hız yapıyorlar. Yaz, kış 290 kişi alıyorlar.

**AYVANSARAY:**1989'da Haliç Tersanesi'nde 77 gros tonluk motor bot olarak yapıldılar. Uzunlukları: 26,9 metre, genişlikleri: 5,2 metre, su kesimleri: 2,2 metre. İki adet 250 beygir gücünde Caterpillard dizel motorları var. 11 hız yapıyorlar. Yaz, kış 290 kişi alıyorlar. *Ayvansaray, İzmir Körfez Hattı'nda çalışıyor*

**BÜYÜKÇEKMECE:** 1989'da Haliç Tersanesi'nde 77 gros tonluk motor bot olarak yapıldılar. Uzunlukları: 26,9 metre, genişlikleri: 5,2 metre, su kesimleri: 2,2 metre. İki adet 250 beygir gücünde Caterpillard dizel motorları var. 11 hız yapıyorlar. Yaz, kış 290 kişi alıyorlar.

**KUMLA:**1989'da Haliç Tersanesi'nde 77 gros tonluk motor bot olarak yapıldılar. Uzunlukları: 26,9 metre, genişlikleri: 5,2 metre, su kesimleri: 2,2 metre. İki adet 250 beygir gücünde Caterpillard dizel motorları var. 11 hız yapıyorlar. Yaz, kış 290 kişi alıyorlar.

**KÜÇÜKÇEKMECE:**1989'da Haliç Tersanesi'nde 77 gros tonluk motor bot olarak yapıldılar.

Uzunlukları: 26,9 metre, genişlikleri: 5,2 metre, su kesimleri: 2,2 metre. İki adet 250 beygir gücünde Caterpillard dizel motorları var. 11 hız yapıyorlar. Yaz, kış 290 kişi alıyorlar. *Ayvansaray, İzmir Körfez Hattı'nda çalışıyor*

**BÜYÜKÇEKMECE:** 1989'da Haliç Tersanesi'nde 77 gros tonluk motor bot olarak yapıldılar. Uzunlukları: 26,9 metre, genişlikleri: 5,2 metre, su kesimleri: 2,2 metre. İki adet 250 beygir gücünde Caterpillard dizel motorları var. 11 hız yapıyorlar. Yaz, kış 290 kişi alıyorlar.

**KUMLA:**1989'da Haliç Tersanesi'nde 77 gros tonluk motor bot olarak yapıldılar. Uzunlukları: 26,9 metre, genişlikleri: 5,2 metre, su kesimleri: 2,2 metre. İki adet 250 beygir gücünde Caterpillard dizel motorları var. 11 hız yapıyorlar. Yaz, kış 290 kişi alıyorlar.

**KÜÇÜKÇEKMECE:**1989'da Haliç Tersanesi'nde 77 gros tonluk motor bot olarak yapıldılar. Uzunlukları: 26,9 metre, genişlikleri: 5,2 metre, su kesimleri: 2,2 metre. İki adet 250 beygir gücünde Caterpillard dizel motorları var. 11 hız yapıyorlar. Yaz, kış 290 kişi alıyorlar.

**KÜÇÜKSU:**1989'da Haliç Tersanesi'nde 77 gros tonluk motor bot olarak yapıldılar. Uzunlukları: 26,9 metre, genişlikleri: 5,2 metre, su kesimleri: 2,2 metre. İki adet 250 beygir gücünde Caterpillard dizel motorları var. 11 hız yapıyorlar. Yaz, kış 290 kişi alıyorlar

**GÖKSÜ:**1989'da Haliç Tersanesi'nde 77 gros tonluk motor bot olarak yapıldılar. Uzunlukları: 26,9 metre, genişlikleri: 5,2 metre, su kesimleri: 2,2 metre. İki adet 250 beygir gücünde Caterpillard dizel motorları var. 11 hız yapıyorlar. Yaz, kış 290 kişi alıyorlar. *Göksu II, İzmir Körfez Hattı'nda çalışıyor.*

**SELİMPAŞA:** 1989'da Haliç Tersanesi'nde 77 gros tonluk motor bot olarak yapıldılar. Uzunlukları: 26,9 metre, genişlikleri: 5,2 metre, su kesimleri: 2,2 metre. İki adet 250 beygir gücünde Caterpillard dizel motorları var. 11 hız yapıyorlar. Yaz, kış 290 kişi alıyorlar.

**PROF ATA NUTKU:** Çelik kısmı Camialtı Tersanesinde Donanımı ise Haliç Tersanesinde yapıldı 1.595 gros, 630 net tonluk. Uzunluğu: 80,7 metre, genişliği: 22 metre, su kesimi: 3,9 metre. Her biri 1.200 beygir gücünde 2 adet ABC. dizel motoru var. Çift uskurlu. 11 mil hız yapıyor.

**KAPTAN ŞEFİK GÖGEN:** Çelik kısmı Camialtı Tersanesinde Donanımı ise Haliç Tersanesinde yapıldı 1.595 gros, 630 net tonluk. Uzunluğu: 80,7 metre, genişliği: 22 metre, su kesimi: 3,9 metre. Her biri 1.200 beygir gücünde 2 adet ABC. dizel motoru var. Çift uskurlu. 11 mil hız yapıyor.

**MAVİ MARMARA:**1994'te, İstanbul, Haliç Tersanesi'nde yolcu gemisi olarak inşa edildi. 4.142 gros, 1.243 net, 525 dw. tonluk. Uzunluğu: 93 metre, genişliği: 15,8 metre, su kesimi: 5,7 metre. 2 adet 2000 kw. gücünde dizel motoru var. 17 mil hız yapıyor. 26 Ağustos 1991'de denize indirildiyse de donanımı1994 Kasım ayında tamamlandı, tecrübe seferinin yapılacağı gün, Beydağı olan adı Mavi Marmara olarak değiştirildi. Salonları 900 yolcu alıyor. Güverte yolcu sayısı ise 600. 44 kişilik Zabitan ve mürettebatı var. 2005 yılında İstanbul Büyük Şehir Belediye Başkanlığı'na devredildi.

**TDİ KARADENİZ:** İnşa edildiği İstanbul, Haliç Tersanesi'nde 11 Eylül 1993 günü denize indirilmişti. Önceleri eşi Mavi Marmara ile birlikte Marmara hattında kullanılmak üzere inşasına başlanmış ve adı Çıldır konmuştu. Sonra yeni bir kararla Kruvaziyer gemisi olarak tadil edilerek inşası 1997'de sona erdirildi 4. 326 gros, 1.298 net tonluk. Uzunluğu: 93 metre, genişliği: 14,6 metre, su kesimi: 3,9 metre. İki adet 2.200 kw gücünde dizel motoru var. 11 mil hız yapıyor. 182 yolcu kapasiteli. 2004 Aralık ayında Özeleştirme İşletmesince satıldı halen Malta Bayrağı taşıyor adı Dream

#### **Camialtı Tersanesinde inşa edilen gemiler;**

**KARAMÜRSEL:** 1956'da, Camialtı Tersanesi'nde buharlı araba vapuru olarak yapıldı. 957 gros, 202 net tonluktu. Uzunluğu: 67,8 metre, genişliği:16 metre, su kesimi:3,7 metre idi. Ana makine: Eski Bağdat ile Basra vapurlarının buhar makineleri kullanıldı. Howaldts Werke



1904 yapımı 2 adet her biri 1.000 beygir gücünde 2 adet tripil buhar makinesi vardı. Vapurun dört çarkı, iki başında sağlı-sollu olarak yerleştirilmişti. 7 mil yapıyor, 50 otomobil, 125 yolcu taşıyabiliyordu.

**CAMİALTI-I:** 1961'de Camialtı Tersanesi'nde buharlı yolcu vapuru olarak yapıldı. 162 gros, 79 net tonluktu. Uzunluğu: 32,7 metre, genişliği: 6,6 metre, su kesimi: 1,8 metre idi. Şirket-i Hayriye'den kalma 56 no.lu Göksu vapurundan çıkma 150 beygir gücünde compound buhar makinesi vardı. 1982'de kadro dışı bırakıldı.

**CAMİALTI-II:** 1961'de Camialtı Tersanesi'nde buharlı yolcu vapuru olarak yapıldı. 162 gros, 79 net tonluktu. Uzunluğu: 32,7 metre, genişliği: 6,6 metre, su kesimi: 1,8 metre idi. Şirket-i Hayriye'den kalma 55 no.lu Bebek vapurundan çıkma 150 beygir gücünde compound buhar makinesi vardı. 1982'de kadro dışı bırakıldı. Sonra dizel motor takılıp kısmen tadil edildi. Türkiye Gemi Sanayisi A.Ş.'de römorkör olarak kullanılıyor.

**YAKIT-I:** 1965 yılında Camialtı Tersanesinde yakıt Tankeri olarak inşa edilmiştir. Boyu 65,51 mt eni 10,04 mt su kesimi: 4,14 mt dir. 1040 beygir gücünde Fiat dizel motoru vardır.2004 yılı kasım ayında Yenikapı açıklarında battı çıkartıldıktan sonra kullanılmaz bir halde olması nedeniyle hurda olmak üzere satıldı.

**HAREM:**1965'te, Camialtı Tersanesi'nde motorlu araba vapuru olarak yapıldı. 900 gros, 265 net tonluktu. Uzunluğu: 58,2 metre, genişliği: 14,5 metre, su kesimi: 3 metre idi. İtalya, Torino S.A. Fiat yapımı, her biri 520 beygir gücünde 2 adet dizel motoru vardı. Çift uskurluydu. 11 mil hız yapıyor, 52 araç alıyor. Halen Sirkeci-Harem arasında çalışıyor

**SALACAK:** 1966'da, Camialtı Tersanesi'nde motorlu araba vapuru olarak yapıldı. 900 gros, 265 net tonluktu. Uzunluğu: 58,2 metre, genişliği: 14,5 metre, su kesimi: 3 metre idi. İtalya, Torino S.A. Fiat yapımı, her biri 520 beygir gücünde 2 adet dizel motoru "ardı. çift uskurluydu. 11 mil hız yapıyor, 52 araç alıyordu. Halen İzmir Körfez Hattı'nda çalışıyor

**EMİNÖNÜ:** 1967'de, Camialtı Tersanesi'nde mototlu araba vapuru olarak yapıldı. 900 gros, 265 net tonluktu. Uzunluğu: 58,2 metre, genişliği: 14,5 metre, su Kesimi 3 metre idi. İtalya, Fiat S.G.M. yapımı her biri 775 kw. gücünde 2 adet dizel motoru vardı. Çift uskurluydu. 11 mil hız yapıyor, 52 araç alıyordu. 1972 yılının 28 Haziran gecesi Haliç Tersanesi'nde havuzda bakım ve onanında iken esrarengiz bir şekilde batarak dibe oturdu. Siyasi polislin yürüttüğü araştırmalar sonunda olayın sol militanların sabotajı sonucu meydana geldiği açıklandı. Halen Sirkeci-Harem arasında çalışıyor

**AMİRAL ŞÜKRÜ OKAN:** 1970'te, Camialtı Tersanesi'nde kuru yük gemisi olarak yapıldı. 8.779 gros, 5.257 net, 12.426 dw tonluktu. Uzunluğu: 155,5 metre, genişliyi: 19,5 metre, su kesimi: 9 metre idi. Danimarka yapımı, 12.000 beygir gücünde A/S Burmeister & Weins dize! motoru vardı. Tek uskurluydu. 18 mil hız yapıyordu. 1994 Nisan'ında kadro dışı bırakılarak satışa çıkartıldı.

**İSTANBUL:** Camialtı Tersanesi'nde feribot olarak inşa edildi. 12.12.1970 denize indi. Donatımı Haliç Tersanesi'nde yapıldı. Ekim 1973 tarihinde sefere başladı 3.445 gres, 1.574 net tonluktu. Uzunluğu: 86,4 metre, genişliği: 15,5 metre, su kesimi: 4,2 metre idi. Hollanda, Amsterdam N.V. Werkspoor yapımı, toplam 9.000 beygir gücünde 2 adet dizel motoru vardı. çift uskurluydu. 19 mil hız yapıyordu. 1979'un Haziran ayı başlarında yüzer sergi gemisi oldu. İç ve dış hatlarda yıllarca yolcu ve araç taşıyarak hizmet verdikten sonra 29 Mayıs 1992 gecesi Marmara Adası açıklarında 357 yolcuyla seyir halindeyken çıkan bir yangın sonunda elden çıktı. Kazada ölen olmadı. Yolcuların maddi zararı İdare tarafından karşılandı. Gemi, 1993 yılının Ocak ayında hurda olarak satışa çıkartıldı.

**EYÜP:** 1971'de, Camialtı Tersanesi'nde motorlu araba vapuru olarak yapıldı. 1.077 gros, 391 net tonluk. Uzunluğu: 67,4 metre, genişliği: 20,5 metre, su kesimi: 3,1 metre. Batı Almanya, Klockner Humboldt Deutz yapımı, her biri 800 beygir gücünde, 2 adet dizel motoru var. Çift uskurlu. 10 mil hız yapıyor.

**TOPKAPI:** 1971'de, Camialtı Tersanesi'nde motorlu araba vapuru olarak yapıldı. 1.047 gros,

361 net tonluk. Uzunluğu: 67,2 metre, genişliği: 20,5 metre, su kesimi: 3,10 metre. Batı Almanya, Kloeckner Humboldt Deutz yapımı, her biri 800 beygir gücünde iki adet dizel motoru vardı. Sonra bu motorlar Türkiye 1987 Pendik-Sulzer yapımı, her biri 750 beygirlik dizel motoru ile değiştirildi. Çift uskurlu. 11 mil hız yapıyor.

**MOHAÇ:** 1973'te, Camialtı Tersanesi'nde kuru yük gemisi olarak inşa edildi. 1.597 gros, 1.085 net, 2.658 dw tonluktu. Uzunluğu: 80,6 metre, genişliği: 11,7 metre, su kesimi: 6,6 metre idi. Batı Almanya, VEB Schwermaschinenbau SKL yapımı, 1.650 beygir gücünde dizel motoru vardı. Tek uskurluydu. 11,5 mil hız yapıyordu. Satıldıktan sonra 1990'da tadil edildi. 1996 Lloyd kayıtlarında sahibi olarak Akar Yapı Malzemeleri San. ve Tic. A. firması gözükyor.

**ÇALDIRAN:** 1973'te, Camialtı Tersanesi'nde kuru yük gemisi olarak inşa edildi. 1.431 gros, 1.017 net, 2.658 dw tonluktu. Uzunluğu: 80 metre, genişliği: 11,7 metre, su kesimi: 6,6 metre idi. Batı Almanya, Atlas-MAK Maschinenbau yapımı, 1.650 beygir gücünde dizel motoru vardı. Tek uskurluydu. 11,5 mil hız yapıyordu. Sonradan Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'ne kiralandı.

**NİGBOLU:** 1973'te, Camialtı Tersanesi'nde kuru yük gemisi olarak inşa edildi. 1.374 gros, 1.017 net, 2.658 dw tonluktu. Uzunluğu: 80 metre, genişliği: 11,7 metre, su kesimi: 5,6 metre idi. Batı Almanya, Atlas-MAK Maschinenbau yapımı, 1.650 beygir gücünde dizel motoru vardı. Tek uskurluydu. 11,5 mil hız yapıyordu. Ağustos 1991'de satışa çıkartıldı. 1996 Lloyd'unda sahibi olarak Akat Den. ve Tic. Ltd. şti. Görülüyor. Adı *Figen Akat* olarak değiştirildi.

**PREVEZE:**1973'te, Camialtı Tersanesi'nde kuru yük gemisi olarak inşa edildi. 1.431 gros, 1.017 net, 2.658 dw tonluktu. Uzunluğu: 80 metre, genişliği: 11,7 metre, su kesimi: 5,6 metre idi. Batı Almanya, Kiel, Atlas-MAK Maschinenbau yapımı, 1.650 beygir gücünde dizel motoru vardı. Tek uskurluydu. 11,5 mil hız yapıyordu. Ağustos 1991'de satışa çıkartıldıysa da sonra Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'ne kiralandı.

**BOSTANCI(AHMET H. YILDIRIM) :** 1974'te, Camialtı Tersanesi'nde motorlu yolcu vapuru olarak yapıldı. 610 gros, 259 net tonluk. Uzunluğu: 67 metre, genişliği: 12,2 metre, su kesimi: 2,60 metre. Hollanda, Stork Werkspoor yapımı, her biri 990 beygir gücünde 2 adet dizel motoru var. Çift uskurlu. 14 mil hız yapıyor.

**SEDEFADASI(PROF.DR. AYKUT BARKA):** 1973'te, Camialtı Tersanesi'nde motorlu yolcu vapuru olarak yapıldı. 610 gros, 259 net tonluk. Uzunluğu: 67 metre, genişliği: 12,2 metre, su kesimi: 2,6 metre. Hollanda, Stork Werkspoor yapımı, her biri 990 beygir gücünde 2 adet dizel motoru var. Çift uskurlu.14 mil hız yapıyor. İsmi daha sonra Prof.Dr. Aykut Barka olarak değiştirilmiştir

**İNCİBURNU(BARIş MANÇO):** 1973'te, Camialtı Tersanesi'nde motorlu yolcu vapuru olarak yapıldı. 610 gros, 259 net tonluk. Uzunluğu: 67 metre, genişliği: 12,2 metre, su kesimi: 2,6 metre. Hollanda, Stork Werkspoor yapımı, her biri 990 beygir gücünde dizel motoru var. Çift uskurlu. 14 mil hız yapıyor. 1999'da adı Barış Manço olarak değiştirildi.

**ANTALYA:** 1974'te, Camialtı Tersanesi'nde kuru yük gemisi olarak inşa edildi. 1.597 gros, 1.113 net, 2.658 dw tonluktu. Uzunluğu: 80 metre, genişliği: 11,7 metre, su kesimi: 5,6 metre idi. Batı Almanya, Kiel, Atlas-MAK Maschinenbau yapımı, 1.600 beygir gücünde dizel motoru vardı. Tek uskurluydu. 11,5 mil hız yapıyordu. Ağustos 1991'de satışa çıkartıldı.

**ARTVİN:**1975'te, Camialtı Tersanesi'nde kuru yük gemisi olarak inşa edildi. 1.374 gros, 1.017 net, 2.658 dw tonluktu. Uzunluğu: 80 metre, genişliği: 11,7 metre, su kesimi: 5,6 metre idi. Batı Almanya, Kiel, Atlas-MAK Maschinenbau yapımı, 1.600 beygir gücünde dizel motoru vardı. Tek uskurluydu. 11,5 mil hız yapıyordu. Eylül 1992'de satışa çıkartıldı. Sağbaş firması tarafından satın alındı. Kum ve çakıl çıkartma gemisi olarak çalıştırılıyor.

**AĞRI:** 1974'te, Camialtı Tersanesi'nde kuru yük gemisi olarak inşa edildi. 1.597 gros, 1.113 net, 2.658 dw tonluktu. Uzunluğu: 80 metre, genişliği: 11,7 metre, su kesimi: 5,6 metre idi. Batı Almanya, Atlas-MAK Maschinenbau yapımı, 1.229 kw. Gücünde dizel motoru vardı.

Tek uskurluydu. 11,5 mil hız yapıyordu. 1991'de satılıp tadil edildi. 1996 Lloyd kaydında sahibi olarak Emsan İnşaat Malz. San. ve Tic. A.Ş. gözüküyor.

**ANTAKYA:** 1974'te, Camialtı Tersanesi'nde kuru yük gemisi olarak inşa edildi. 1.597 gros, 1.113 net, 2.658 dw tonluktu. Uzunluğu: 80 metre, genişliği: 11,7 metre, su kesimi: 5,6 metre idi. Batı Almanya, Kiel, Atlas-MAK Maschinenbau yapımı, 1.600 beygir gücünde dizel motoru vardı. Tek uskurluydu. 11,5 mil hız yapıyordu. Ağustos 1991'de satışa çıkartıldı.

**BANDIRMA:** 1976'da Camialtı Tersanesi'nde kabinsiz yolcu gemisi olarak inşa edildi. 3.400 gros, 1.723 net tonluk. Uzunluğu: 91,5 metre, genişliği: 16,5 metre, su kesimi: 4,2 metre. Hollanda yapımı her biri 4.000 beygir gücünde 2 adet Stork- Wergspoordizel motoru var. Çift uskurlu. 16 mil hız yapabiliyor. 1.150 yolcu, 80 otomobil alabiliyor

**TEKİRDAĞ:** 1977'de, Camialtı Tersanesi'nde kabinsiz yolcu gemisi olarak inşa edildi. 3.400 gros, 1.723 net tonluk. Uzunluğu: 91,5 metre, genişliği: 16,5 metre, su kesimi: 4,2 metre. Hollanda yapımı, her biri 4.000 beygir gücünde 2 adet Stork-Wergspoor dizel motoru var. çift uskurlu. 19 mil hız, yapabiliyor. 1.150 yolcu, 80 otomobil alabiliyor 2005 yılında İstanbul Büyük Şehir Belediye Başkanlığı'na devredildi.

**BİTLİS:** 1981'de, Camialtı Tersanesi'nde dökme yük gemisi olarak inşa edildi. 12.095 gros, 7.692 net, 18.567 dw tonluktu. 23.742 metre küp ambar kapasitesi vardı. Uzunluğu: 154 metre, genişliği: 22,4 metre, su kesimi: 9,1 metre idi. Yugoslavya, Sulzer M1V yapımı, 9.000 beygir gücünde dizel motoru vardı. Tek uskurluydu. 15,5 mil hız yapıyordu.

**BURDUR:** 1982'de, Camialtı Tersanesi'nde dökme yük gemisi olarak inşa edildi. 12.095 gros, 7.692 net, 18.660 dw tonluktu. 23.742 metre küp ambar kapasitesi vardı. Uzunluğu: 154 metre, genişliği: 22,4 metre, su kesimi: 9,1 metre idi. Yugoslavya yapımı, 9.000 beygirlik Sulzer dizel motoru vardı. Tek uskur/uydu. 15,5 mil hız yapıyordu.

**BOLU:** 1983'te, Camialtı Tersanesi'nde dökme yük gemisi olarak inşa edildi. 12.095 gros, 7.692 net, 18.567 dw tonluktu. 23.742 metre küp ambar kapasitesi vardı. Uzunluğu: 136,8 metre, genişliği: 22,4 metre, su kesimi: 9,1 metre idi. Yugoslavya yapımı, 9.000 beygirlik Sulzer dize! Motoru vardı. Tek uskur/uydu. 15,5 mil hız yapıyordu.

**KAŞ:** 1984'te, Camialtı Tersanesi'nde kuru yük gemisi olarak inşa edildi. 4.524 gros, 2.450 net, 6.322 dw tonluktu. Uzunluğu: 108,7 metre, genişliği: 17 metre, su kesimi: 7,5 metre idi. Hollanda, Stork Werkspoor yapımı, 6.000 beygir gücünde dizel motoru vardı. Tek uskurluydu. 15,5 mil hız yapıyordu. Başlangıçta *Karaman* adı verildiyse de, aynı adda bir başka gemi olduğu için, adı az bir süre sonra *Kaş* olarak değiştirildi

**KAYSERİ:** 1985'te, Camialtı Tersanesi'nde kuru yük gemisi olarak yapıldı. 4.524 gros, 2.450 net, 6.468 dw tonluktu. Uzunluğu: 108,9 metre, genişliği: 17 metre, su kesimi: 7,5 metre idi. Hollanda, Stork Werkspoor yapımı 6.000 beygir gücünde dizel motoru vardı. Tek uskurluydu. 15,5 mil hız yapıyordu.

**KEMAH:** 1985'te, Camialtı Tersanesi'nde kuru yük gemisi olarak yapıldı. 4.524 gros, 2.450 net, 6.260 dw tonluktu. Uzunluğu: 108,7 metre, genişliği: 17 metre, su kesimi: 7,5 metre idi. Hollanda Stork Werkspoor yapımı, 4.483 kW. Gücünde dizel motoru vardı. Tek uskur/uydu. 15,5 mil hız yapıyordu.

**KİLİTBAHİR:** 1987'de, Camialtı Tersanesi'nde kuru yük gemisi olarak yapıldı. 4.446 gres, 2.450 net, 6.260 dw tonluktu. Uzunluğu: 108,7 metre, genişliği: 17 metre, su kesimi: 7,5 metre idi. Hollanda Stork Werkspoor yapımı, 6.000 beygirlik dizel motoru vardı. Tek uskurluydu. 15,5 mil hız yapıyordu.

**KİLİS:** 1985'te, Pendik Tersanesi'nde kuru yük gemisi olarak yapıldı. 4.446 gros, 2.450 net, 6.250 dw tonluktu. Uzunluğu: 108,7 metre, genişliği: 17 metre, su kesimi: 7,5 metre idi. Hollanda, Stork Werkspoor yapımı, 6.000 beygir gücünde dizel motoru vardı. Tek uskurluydu. 15,5 mil hız yapıyordu.

**ÇEŞME:** 1986'da, Camialtı Tersanesi'nde inşa edildi. 1.594 gros, 1.053 net, 2.690 dw tonluktu. Uzunluğu 80 metre, genişliği: 12,9 metre, su kesimi: 5,6 metre idi. Batı Almanya, Atlas-MAK Maschinenbau yapımı, 2.400 beygir gücünde dizel motoru vardı. Tek uskurluydu. 14 mil hız yapıyordu. Aralık 1992'de satışa çıkartıldı.

**BOZCAADA:** 1984'te, Camialtı Tersanesi'nde feribot olarak inşa edildi. 1.904 gros, 741 net

tonluk. Uzunluğu: 58,6 metre, genişliği: 13,7 metre, su kesimi: 3,5 metre. Her biri 900 beygir gücünde 2 adet A.B.C. dizel motoru var. Çift uskurlu. 2001 yılında Kıbrıs Türk Denizcilik Şirketine verildi halen Kıbrıs ile Türkiye arasında çalışıyor.

**ÇİNE:** 1986'da, Camialtı Tersanesi'nde inşa edildi. 1.593 gros, 1.053 net, 2.690 dw tonluktu. Uzunluğu: 80 metre, genişliği: 12,9 metre, su kesimi: 5,6 metre idi. Batı Almanya, Atlas-MAK Maschinenbau yapımı, 2.400 beygir gücünde dizel motoru vardı. Tek uskurluydu. 14 mil hız yapıyordu. Aralık 1992'de satışa çıkartıldı. Kıbrıs Türk Denizcilik Ltd. Şirketi'ne satıldı.

**SÖKE:** 1986'da, Camialtı Tersanesi'nde yapıldı. 1.593 gros, 1.053 net, 2.680 dw tonluktu. Uzunluğu: 80 metre, genişliği: 12,9 metre, su kesimi: 5,6 metre idi. Batı Almanya, Atlas-MAK Maschinenbau yapımı, 2.400 beygir gücünde dizel motoru vardı. Tek uskurluydu. 14 mil hız yapıyordu. Aralık 1992'de satışa çıkartıldı. Orat adıyla Orat Petrol S. Tic. Ltd. Ş.'nin gözüküyor.

**SÖGÜT:** 1987'de, Camialtı Tersanesi'nde yapıldı. 1.593 gros, 1.053 net, 2.637 dw tonluktu. Uzunluğu: 80 metre, genişliği: 12,9 metre, su kesimi: 5,6 metre idi. Batı Almanya, Krupp MAK Maschinenbau yapımı, 1.788 kw. Gücünde dizel motoru vardı. Tek uskurluydu. 14 mil hız yapıyordu. Aralık 1992'de satışa çıkartıldı

**İSKENDERUN:** 1991'de, İstanbul'da Camialtı Tersanesi'nde yukarıdaki iki feribotun planlarına göre aynen yapıldı. 1987'de denize indirilmesine rağmen ancak 5 Ağustos 1991'de hizmete sokulabildi. İlk seferini yeni iskelesinin açılış töreni münasebetiyle 28 Eylül'de Çeşme'ye yaptı. 10.583 gros, 3.672 net tonluk. Uzunluğu:127,5 metre, genişliği: 19,5 metre, su kesimi: 5,4 metre. Her biri 4.200 beygir gücünde Skoda Sulzer yapımı dört adet dizel motoru 'var. 466 kamara yolcusu alabiliyor. Ayrıca iki de pulman koltukların yer aldığı iki salonu var. Ekonomik hızı 17 mil ise de 20 milin üzerine çıkabiliyor'. 214 otomobil kapasiteli garajı var. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na 2001 yılında teslim edildi

**YAKIT-II:** 1989 yılında Camialtı Tersanesinde yakıt tankeri olarak inşa edildi. 843 gros tonluk. Boyu 58.90 mt Eni 10,70 mt Su kesimi: 4,67 dir. 780 Beygir gücünde dizel Pendik Sülzer 2 adet ana makine vardır

**SELAMİÇEŞME:** 1988'de, Camialtı Tersanesi'nde motorlu araba vapuru olarak yapıldı. 1.077 gros, 391 net tonluk. Uzunluğu: 67,2 metre, genişliği: 20,5 metre, su kesimi: 3,7 metre. Türkiye, Pendik-Sulzer yapımı, her biri 840 beygir. Gücünde 2 adet dizel motoru var. Çift uskurlu. 11 mil hız yapıyor.

**ESENKÖY:** 1989'da, Camialtı Tersanesi'nde motorlu araba vapuru olarak yapıldı. 1.077 gros, 391 net tonluk. Uzunluğu: 63,4 metre, genişliği: 20,5 metre, su kesimi: 2,9 metre. Türkiye, Pendik-Sulzer yapımı, her biri 848 beygir gücünde 2 adet dizel motoru var. Çift uskurlu. 11 mil hızı var. Yaklaşık 4 milyar liraya mal oldu. İzmir Körfez Hattı'nda çalışıyor.'

**ZEYTİNBURNU:** 1989'da, Camialtı Tersanesi'nde motorlu araba vapuru olarak yapıldı. 1.047 gros, 391 net tonluk. Uzunluğu: 63,4 metre, genişliği: 20,5 metre, su kesimi: 2,9 metre. Türkiye, Pendik-Sulzer yapımı, her biri 848 beygir gücünde 2 adet dizel motoru var. Çift uskurlu. 11 mil hız yapıyor.

**SULTANTEPE:** 1989'da, Camialtı Tersanesi'nde motorlu araba vapuru olarak yapıldı. 1.077 gros, 391 net tonluktu. Uzunluğu: 67,2 metre, genişliği: 20,5 metre, su kesimi: 3,7 metre idi. Türkiye, Pendik-Sulzer yapımı, her biri 848 beygir gücünde 2 adet dizel motoru vardı. Çift uskurluydu. 11 mil hız yapıyor.

**GAYRETTEPE:** 1990'da, Camialtı Tersanesi'nde motorlu araba vapuru olarak yapıldı. 1.077 gros, 391 net tonluk. Uzunluğu: 67,2 metre, genişliği: 20,5 metre, su kesimi: 3,7 metre. Türkiye, Pendik-Sulzer yapımı, her biri 624 kw. Gücünde 2 adet dizel motoru var. Çift uskurlu. 11 mil hız yapıyor.

**MECİDİYEKÖY(GALATASARAY):** 1990'da Camialtı Tersanesi'nde motorlu araba vapuru olarak yapıldı. 1.077 gros, 391 net tonluk. Uzunluğu: 67,2 metre, genişliği: 20,5 metre, su kesimi: 3,7 metre. Türkiye, Pendik-Sulzer yapımı, her biri 848 beygirlik 2 adet dizel motoru var. Çift uskurlu. 11 mil hız yapıyor. 1999'da adı Galatasaray olarak değiştirildi.

**OKMEYDANI:** 1990'da Camialtı Tersanesi'nde motorlu araba vapuru olarak yapıldı. 1.077 gros, 391 net tonluk. Uzunluğu: 67,2 metre, genişliği: 21 metre, su kesimi: 3,1 metre. Türkiye, Pendik-Sulzer yapımı, her biri 1.040 beygir gücünde 2 adet dizel motoru var. Çift uskurlu. 11 mil hızı var.

**BAKŪ:** 76.000 dw tonluk. Uzunluğu: 250 metre, genişliği: 32,2 metre, su kesimi: 14 metre. Saatte 14 mil hız yapacağı tahmin ediliyor.

**AŞKAABAT:** 13.650 gros, 18.000 dw tonluk. Uzunluğu: 165,5 metre, genişliği: 25,5 metre, su kesimi: 10,7 metre. Saatte 15 mil hız yapacağı tahmin ediliyor. 5 Haziran 1996 günü denize indirildi.

**PROF ATA NUTKU:** Çelik kısmı Camialtı Tersanesinde Donanımı ise Haliç Tersanesinde yapıldı 1.595 gros, 630 net tonluk. Uzunluğu: 80,7 metre, genişliği: 22 metre, su kesimi: 3,9 metre. Her biri 1.200 beygir gücünde 2 adet ABC. dizel motoru var. Çift uskurlu. 11 mil hız yapıyor.

**KAPTAN ŞEFİK GÖGEN:** Çelik kısmı Camialtı Tersanesinde Donanımı ise Haliç Tersanesinde yapıldı 1.595 gros, 630 net tonluk. Uzunluğu: 80,7 metre, genişliği: 22 metre, su kesimi: 3,9 metre. Her biri 1.200 beygir gücünde 2 adet ABC. dizel motoru var. Çift uskurlu. 11 mil hız yapıyor.

Devlet tersanelerinde yapılan gemiler ve makineler.

PENDİK TERSANESİ'NDE İNŞA EDİLEN GEMİLER			
Geminin ismi ve tipi	Boy (m)	Tonajı - Gücü (HP)	İnşa yılı
1 Kilis - Yük gemisi	102	5500 - 6000	1985
2 H. Mustafa Torlak Yük gemisi	102	7200 - 4300	1984
3 Süalp Ürkmez Yük gemisi	102	7200 - 4300	1984
4 Eskişehir - Araba vapuru	77,5	1800 - 2x1200	1986
5 Topçular - Araba vapuru	77,5	1800 - 2x1200	1986
6 Kınalı - Yük gemisi	106	9400 - 4200	1985
7 Barbaros III - Yüzer vinç	65	- 2x550	1986
8 Karamürsel Araba vapuru	77,5	1800 - 2x1200	1986
9 Hereke - Araba vapuru	77,5	1800 - 2x1200	1986
10 Değirmendere Araba vapuru	77,5	1800 - 2x1200	1987
11 Halidere - Araba vapuru	77,5	1800 - 2x1200	1987
12 Marin S-1 - Su tankı	34	180	1985
13 Marin S-2 - Su tankı	34	180	1985
14 Zemla Gornolaska Dökmeyük gemisi	172	26300 - 7370	1990
15 Zemla Lodska Dökmeyük gemisi	172	26300 - 7370	1992
16 Zemla Cieszyska Dökmeyük gemisi	172	26300 - 7370	1993
17 Alma Ata Dökmeyük gemisi	235	75000 - 14000	1999
18 Taşkent Dökmeyük gemisi	235	75000 - 14000	1999
19 Patricia - Ro-ro / Lo-Lo	94	5500 - 5870	1998
20 Parida - Ro-ro / Lo-Lo	94	5500 - 5870	1998
21 Siomon Provider Ro-ro / Lo-Lo	94	5500 - 5870	1999
22 Yolcu / araba vapuru	77,5	1595 - 2x1200	1998
23 Temel Reis Deniz otobüsü	35	35 - 800	1998
24 Barbaros H. Paşa Deniz otobüsü	35	35 - 800	2000
25 Sokollu M. Paşa Deniz otobüsü	35	35 - 800	2000

**PENDİK - SULZER MOTOR FABRİKASINDA**  
1981 - 1998 yılları arasında imal edilen Dizel motorları ve  
monte edildikleri gemiler.

Motor Tipi	Motor Adedi	Motor Gücü	Motor Devri	Monte Edildiği Gemiler	
1	5 AL 25/30	15	920 BHP	750	KAŞ yük gemisi KULA yük gemisi KEMAH yük gemisi KILIS yük gemisi KILITBAHİR yük gemisi (yardımcı makine olarak)
2	6 AL 20/24	18	780 BHP	900	SARAYBURNU Ş.H.Y. gemisi METİN SÜLÜŞ Ş.H.Y. gemisi BEŞİKTAŞ I Ş.H.Y. gemisi MODA Ş.H.Y. gemisi CADDEBOSTAN Ş.H.Y. gemisi KALAMIŞ Ş.H.Y. gemisi KARŞIYAKA Ş.H.Y. gemisi N. ALPTOĞAN Ş.H.Y. gemisi YAKIT II (ana makine olarak)
3	6 AL 20/24	18	636 BHP	750	RUMELİKAVAĞI Ş.H.Y. gemisi BÜYÜKADA Ş.H.Y. gemisi M. AKİF ERSOY Ş.H.Y. gemisi ANADOLU FENERİ Ş.H.Y. gemisi TUZLA Ş.H.Y. gemisi KILYOS III Ş.H.Y. gemisi KIZILTOPRAK Ş.H.Y. gemisi İSTİNYE Ş.H.Y. gemisi ONARAN hizmet gemisi (ana makine olarak)
4	6 AL 20/24	2	636 BHP	750	MEHMET KALKAVAN yük gemisi (yardımcı makine olarak)
5	8 AL 20/24	2	1040 BHP	900	TOPKAPI Araba Vapuru (ana makine olarak)
6	8 AL 20/24	20	848 BHP	750	SELAMİ ÇEŞME Araba Vapuru ZEYTİNBURNU Araba Vapuru SULTANTEPE Araba Vapuru GAYRETTEPE Araba Vapuru MECİDİYEKÖY Araba Vapuru HAZNEDAR Araba Vapuru OKMEYDANI Araba Vapuru ESENKÖY Araba Vapuru KINALIADA Araba Vapuru C. EREM Araba Vapuru (ana makine olarak)


7	8 AL 20/24	3	848 BHP	750	İSTANBUL FERİBOTU (yardımcı makine olarak)
8	6 ASL 25/30	4	1500 BHP	900	FAHRİ KORUTÖRK Ş.H.Y. gemisi BAHÇEKAPI Ş.H.Y. gemisi (ana makine olarak)
9	6 ASL 25/30	4	1600 BHP	1000	ALMA ATA yük gemisi TAŞKENT yük gemisi (yardımcı makine olarak)
10	6 ASL 25/30	6	1320 BHP	750	BAKÜ Passat tipi gemi AŞKABAT Passat tipi gemi (yardımcı makine olarak)
11	4 RTA 58	3	7378 BHP	108	ZEMİA GORNDLASKA yük gemisi ZEMİA LODSKA yük gemisi ZEMİA CIESZYKA yük gemisi (ana makine olarak)
12	5 RTA 76	2	14000 BHP	85	ALMA ATA yük gemisi TAŞKENT yük gemisi (ana makine olarak)
13	5 RTA 58	2	9520 BHP	127	BAKÜ Passat tipi gemi AŞKABAT Passat tipi gemi (ana makine olarak)

NOT : RTA tipi motorlar SULZER / İSVİÇRE Lisansı ile A tipi motorlar H. CEGIELSKI / POLONYA Lisansı ile imal edilmişlerdir.



Ek 3

Kitap bağışlarım.


 **İ.T.Ü.**  
**İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ**  
**DENİZCİLİK FAKÜLTESİ**

SAYI : B.30.2.İTÜ.0.98.00.00/ 01938  
KONU :

İSTANBUL  
30.05.2005

Sn. Kpt. Refik AKDOĞAN,

Fakültemiz Kütüphanesine bağışladığınız ekli listede belirtilen kitapların, öğrencilerimiz, öğretim elemanlarımız için son derece faydalı olacağı kanaatindeyim. Bu sebeple Fakültem adına yapmış olduğunuz katkılarınızdan dolayı şükranlarımı ve saygılarımı sunarım.

  
Prof. Dr. Osman Kamil SAĞ  
Dekan V.

EK: Kitap listesi

Adres : İ.T.Ü. Tuzla – İstanbul 34940 Tel : 0 216 3951043 (Dekanlık), 3954501-3851064 (Snt), Faks : 3954500

S.no	Kitabın Adı	Adet
1	Dünden Bugüne Gemilerimiz /TDI, 1999	1
2	Cansalınızı tanıyın : Denizde canlı kalabilme / Deniz Malzeme	1
3	Gemi elemanları / Teoman Özalp, 1966 c.2	1
4	Liman idare ve işletmesi / Fikret Altınçubuk, 2000	1
5	Ticaret gemileri gemiciliği / Refik Akdoğan, 1988	1
6	Ship management : a study in definition and measurement / Rodney M. Elden, 1962	1
7	Merchant ship construction: especially written for the Merchant navy /H.J. Pursey, 1950	1
8	The boatswain's manual / William A. McLeod, 1984	1
9	Lies and truths about the M/V Estonia accident / Anders Björkman, 1998	1
10	Gemi makineleri temel bilgisi / Lütfullah Güneralp, 1967	1
11	İstanbul limanı / DTO, 1986	1
12	Draft survey'de standardizasyon / Bülent Erol, 1992	1
13	Merchant ship stability :a companion to "Merchant ship construction" / H.J.Pursey,1969	1
14	Dictionary of nautical words and terms / C.W.T. Layton, 1955	1
15	Shipmaster's business companion and business guide / W.C. Aubrey-rees, 1951	1
16	Cargo work : the care, handling and carriage of cargoes / L.G. Taylor, 1951	1
17	General fire hazards and fire prevention / J.J. Williamson, 1971	1
18	Kaptan bilgileri / Hayrettin K. Arslan, 1938	1
19	Code of safe working practices for Merchant seamen / Department of Transport, 1984	1
20	Deniz seyir servisi GMDSS ve genel amaçlı VHF R/Telefon haberleşmesi, Hüseyin Sarıcaoğlu, 1995	1
21	GMDSS / Vecdi Parlakulaş, 1995	1
22	Gemi gereçleri ve kumanya listesi / Murat Nurova, Refik Akdoğan	1
23	Uluslararası şamandıralama sistemi ve şamandıralar, 1973	1
24	Gemi zabıtları için denge ve trim / 1977	2
25	STCW'95 : STCW sözleşmesi, 1995 konferansı kararları / çev. F. Küçükşahin	1
26	A dictionary of sea terms / A. Ansted	1
27	Eğitim el kitabı / Refik Akdoğan	1
28	Gemilerin hidrostatığı ve stabilitesi / Reşat Baykal	1
29	Denizcinin kılavuzu / Yücel Sügen, 1982	1
30	Denizcinin kılavuzu /: Amatör denizcinin el kitabı / Yücel Sügen	1
31	1380 sayılı su ürünleri kanunu ve tüzüğü, 1973	2
32	Uluslar arası denizde can güvenliği sözleşmesi, 1974 ve protokolü ayırım I-III	2
33	Müşterek avaryada yeni düzenleme 1974 York-Anvers kuralları / E. A. Çetingil,1983	1
34	Türk hukukunda deniz yoluyla yolcu ve bagaj taşıma sözleşmesi ve sigorta / Ergon A. Çetingil, 1985	1
35	Deniz ve liman işletmeciliğinin geliştirilmesine ilişkin görüş ve düşünceler/S. Özen	1
36	Alman deniz ticaret hukukunda reform / Ergon A. Çetingil, 1973	1
37	International Maritime Dangerous Goods Code /IMCO, 1972 vol I	1
38	International Maritime Dangerous Goods Code /IMCO, 1972 vol II	1
39	International Maritime Dangerous Goods Code /IMCO, 1972 vol III	1
40	Birleşmiş milletler deniz hukuku sözleşmesi/ çev. Aydoğan Özman, 1984	1

41	Yelken kullanma / İbrahim Yıldan Mirza, 1992	1
42	Amatör denizcilere sınav kılavuzu / Ayhan Öztürkcal	2
43	Magnetik pusla düzeltimi / SHODB, 1968	1
44	Konteynır taşımacılığında yeni boyutlar, Türkiye'nin uyumu ve altyapıya ilişkin sorunlar semineri / İTO, 1976	1
45	Ro-Ro gemileri zabitan el kitabı / Deniz Nakliyatı TAŞ, 1987	1
46	50 yıllık yaşantımız / Milliyet, 1975	2
47	Carefully to carry / UK P&I, 1989	1
48	Amatör denizcilere sınav kılavuzu / DTO, 1988	1
49	The stevedore's handbook / Geo. B. Lisenden, 1949	1
50	Port handbook, May 1983	1
51	Türk denizcilik politikası semineri / DTO, 1983	1
52	Deniz taşımacılığı kılavuzu / Necmettin Atken, 1988	1
53	Deniz seyir ve deniz seyir-uydu servisi GMDSS haberleşmesi / Hüseyin Sarıcaoğlu,	1
54	Kimyasal tanker işlemleri / Mehmet Altun, 1999	1
55	Deniz meteorolojisi / Feridun Kılıç, 1986	1
56	Check before fixing / Torben C. Skaanild	1
57	Safety at sea, 1985	1
58	Ro/ro işletmeciliği : Kara ve deniz taşımacılığında döviz tasarrufuna yönelik entegrasyon modeli / Muzaffer Günay, 1984	1
59	Uluslar arası radyotelgraf ve radyotelefon işletmesi / Şerafettin Bengil	1
60	Gemiadamları mevzuatı / Denizcilik Müsteşarlığı	1
61	Sinoptik meteoroloji ders kitabı / Melih ERkmen, 1972	1
62	Gemi elemanları / Teoman Özalp, 1984	1
63	Draught surveys : a guide to good practice / W.J. Dibble, 1994	1
64	Meteoroloji / Semra Ertüre, 1986	2
65	Seamanship for junior officers / R.M. Richardson, 1954	1
66	The practice of ocean rescue / R.E. Sanders., 1947	1
67	Denizde canlı kalabilme / Deniz Nakliyat, 1986	1
68	Denizcilere ilanlar yllığı / SHODB, 1987	1
69	Denizde çatışmayı önleme tüzüğü / SHODB, 1983	1
70	Ports of Turkey / Margem	1
71	Uluslar arası denizde çatışmayı önleme kuralları / Refik Akdoğan, 1984	1
72	International Conference on Training and Certification of Seafarers, 1978 / IMO, 1978	2
73	Nautical astronomy (Bahri Heyet) / Kamil Eyice, 1950	1
74	Yangınla mücadele / TDİ, 1987	1
75	Gemi adamları için seyir ve gemicilik bilgileri / Burhanettin Seri, 1977	1
76	Milletlerarası denizde can emniyeti sözleşmesi / SOLAS-1974) / SHODB, 1980	1
77	Liman devletleri tarafından gemilerin kontrolü sözleşmesi (Paris memorandumı) / Necmettin Atken,	1
78	Petrol tankerlerinin emniyeti / Fethi Yağız, 1987	1
79	The carriage of steel products by sea / NE P&I,	1
80	Gemi seyri (Navigasyon) / Nusret Belirdi, 1987	1
81	Güverte avlama, güverte gemicilik / Burhanettin Seri, 1984, c.1	1
82	Maritime ttransport 1986 / OECD, 1987	1

83	Isı makinelerinin çalıştırılmaları bakım ve onarımı / Nejat Omdan, 1985	1
84	İngilizce-Türkçe meteoroloji terimleri sözlüğü / Kenan Sarıoğlu, 1970	1
85	Uluslar arası denizde çatışmayı önleme kuralları / Refik Akdoğan, 1989	1
86	Seyir haritaları ve notik yayınlar kataloğu / SHODB, 1982	1
87	Admiralty distance tables : Mediterranean, Black, and Red Sea , 1949	1
88	Türkiye'de yat limanları-marinalar, barınaklar ve bağlama yerleri / DTO, 1989	1
89	Gemiadamları yönetmeliği / Ulaştırma Bakanlığı, 1989	1
90	Kuruyük gemilerinde yük işleri ve işlemleri / Gündüz Aybay, 1983	2
91	Deniz ticareti hukuku dersleri / Rayegan Kender, 1984	1
92	Gemicilik / Hayri Baran, 1946	1
93	Gemilerin survey ve kontrollara hazırlanması /Deniz Nakliyatı, 1986	1
94	Navigasyon (seyrisefain) / Kamil Eyice, 1947	1
95	Güverte avlama, güverte gemicilik / Burhanettin Seri, 1984, c.2	1
96	Gemicilik / Yücel Sügen, 1982 c.1	1
97	Gemicilik / Yücel Sügen, 1982 c.2	1
98	Gemiadamlarının yeterliği ve sayısı hakkında tüzük / Ulaştırma Bakanlığı, 1986	2
99	Code of safe practice for bulk cargoes / IMO, 1977	1
100	Tankerlerde güvenlik / İ. Kudret Rodopman, 1987	2
101	International conference on marine pollution, 1973 / IMO, 1974	1
102	Uluslar arası deniz şamandıralama sistemleri : sistem A ve B /SHODB, 1985	1
103	1987 İngiliz deniz kılavuzluk kanunu / Cahit İstikbal, 1996	1
104	Uluslararası Denizde can güvenliği sözleşmesi, 1974 / çev. Nusret Belirdi	1
105	Gemiadamlarının eğitimi ve belgelendirilmesi hakkında uluslar arası konferans, 1978 / çev. Ahmet Keşkek, 1988	1
106	Orta dereceli endüstriyel teknik öğretim okulları güverte avlama-güverte gemi seyri (navigasyon) c.1 / Burhanettin Seri, 1981	1
107	Temel Navihasyon / Müfit Özel c.1, 1970	1
108	Petrol tankerlerinin emniyeti / Fethi Yağız, 1987	1
109	Tankercilik / Günay Salman, 1973	1
110	Turkey: ports, shipping, transport handbook 1985/6	1
111	Türkiye / F. Fumelli, 1956	1
112	The rules of class I and list of commercial & legal correspondents, 1985	1
113	Uluslar arası denizde can güvenliği sözleşmesi, 1974 ve protokolü ayırım II-1, IV	1
114	Legal decisions / UK P&I, 1983	1
115	Bir hukukçunun ömrü böyle geçti... / Necdet Yemler, 1991	1
116	Liman idare ve işletmesi / Fikret Altınçubuk, 1989	1
117	Incoterm, 1980	1



T.C.  
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ  
DENİZ İŞLETMECİLİĞİ VE YÖNETİMİ YÜKSEKOKULU



SAYI : B.30.2.DEÜ.0.97.00.00. 070/2664  
KONU :

02 EKİM 2006

Sayın,  
Elif AKDOĞAN  
Gümüşçi Sok. Deniz Apt.  
No: 27 K:2 D: 5  
Bostancı- İSTANBUL

Yüksekokulumuz Kütüphanesine bağışlanmış olduğunuz ekte listesi bulunan çok değerli kitaplar için Yüksekokulum ve şahsım adına teşekkür eder, bu vesile ile saygılarımı sunarım.

  
Prof. Dr. A. Güldem CERİT  
Müdür

Kaynaklar Yerleşkesi  
35160 Buca/İZMİR



Tel/Fax: (232) 453 81 97/ 453 49 92  
URLA Tel: 752 03 89

Ek

Kitaplar

- 1- İngilizce-Türkçe Ansiklopedik Denizcilik Sözlüğü
- 2- Türkçe-İngilizce Ansiklopedik Denizcilik Sözlüğü
- 3- Deniz Ticareti
- 4- Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları
- 5- Ticaret Gemileri Gemiciliği
- 6- Gemilerde Yangın, Önleme ve Söndürme Teknolojisi
- 7- Gemiadamlarını Kazalara Karşı Koruma ve Güvenlik
- 8- Amatör Denizcilere Sınav Kılavuzu
- 9- English For The Merchant Marine
- 10- Biz Bir Aileyiz Albümü
- 11- Karadeniz Gemisinin 1926 Yılında Yaptığı Seyyar Sergi Seferi
- 12- Kaptan(roman)
- 13- İnsanlık Ölmedi(roman)
- 14- Sarmaşık Kayısı Gülleri(roman)
- 15- Sıdk-1 Sadakatle(roman)
- 16- Aşk Nefret İnsanlık(roman)





**MERSİN DENİZ TİCARET ODASI**  
**MERSİN CHAMBER OF SHIPPING**

Sayı: 493/08

18 Temmuz 2008

**SAYIN**  
**KPT. REFİK AKDOĞAN**  
**İSTANBUL**

Tarafınızdan hazırlanarak Odamız Kitaplığına kargo ile gönderdiğiniz ve Türk denizciliği için önemli kaynaklar olacağı değerlendirilen;

- **TÜRK TİCARET GEMİLERİ VE DENİZCİLERİ(1919-2005) BİZ BİR AİLEYİZ ALBÜMÜ**, ile
- **S/S KARADENİZ GEMİSİ İLE 1926 SENESİNDE YAPILAN SEYYAR SERGİ SEFERİ HATIRALARI**

İsimli kitaplar teslim alınarak kütüphanemizde ilgililerin kullanımına sunulmuştur.

Her sektörde olduğu gibi denizciliğimizin gelişiminde de; sektörün tüm ana ve ara unsurları ile top yekun hareket ederek sağlam temellere sahip güçlü ve donanımlı, örnek bir yapı oluşturmak hedefine yönelik çalışmaların önemi yadsınmaz.

Ülkemizin kurucusu M. Kemal ATATÜRK'ÜN 85 yıl önce "**Denizciliği Türk'ün Milli Ülküsü Olarak Düşünerek Onu Az Zamanda Başarmalıyız**" diyerek denizciliğimize verilmesi gereken önemi belirttiği üzere tarafınızdan bu direktife uygun olarak sürdürüldüğü takdirle izlenen denizcilik eğitimi, denizciliğimize yönelik kaynaklar ve denizcilik tarihimizin yeni kuşaklara aktarılması v.b. önemli çalışmalarınız daima övgü ile hatırlanacaktır.

Bu duygularla kadışınashk örneği göstererek gönderdiğiniz kaynak kitaplar için teşekkür ederken benzer çalışmalarınızda başarılar diler ilgi ve emeğinize şükranlarımız arz ederiz.

Saygılarımızla

  
**Koray ÖZBENLİ**  
**Genel Sekreter**



Sayın, Mühendis Kaptan Refik AKDOĞAN

Denizcilik Meslek ve Sivil Toplum Kuruluşlarımızın müşterek mekanı olan "GÜNDÜZ AYBAY DENİZCİLİK MERKEZİ"nde, gerçekleştirmeye çalıştığımız "TİCARET DENİZCİLİĞİ BİLGİ-BELGE MERKEZİ" oluşumuna katkılarınız dolayısıyla şükranlarımızı sunarız.

Saygılarımızla,

Müh. Balend TEMUR

Müh. Kapt. Saim ÖGÜZÜLGEN



KAPTAN REFİK AKDOĞAN'IN KÜTÜPHANEMİZE HEDİYE ETMİŞ OLDUĞU  
KİTAPLARIN LİSTESİ

15.03.2010

- 01- Şirket-i Hayriye
- 02- Boğaziçinde Asırlık Seyhaat
- 03- Biz Bir Aileyiz
- 04- Atatürk ve İktisadi Kalkınma
- 05- Denize Ekilenler
- 06- Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmesi Tarihçesi (2 adet)
- 07- 1926 Senesinde Yapılan Seyyar Sergi Seferi Hatıraları
- 08- Denizlerin Güzelleri
- 09- Osmanlı Donanması
- 10- Her Yere Uzak Topraklar
- 11- Standart Denizcilik Haberleşme Kalıpları
- 12- Refahı Kim Batırdı
- 13- Türkiye de Kılavuz Kaptanları Tarihi
- 14- Gemiler
- 15- İstanbul Kotraları
- 16- Uzaklar
- 17- Lois ve Bernieres
- 18- Seyri Sefain
- 19- Anı Sızıntısı
- 20- İğripçi
- 21- Salvage Adnatures'in In Turkey
- 22- The Ocean On A Plank
- 23- Yakınname
- 24- Şirket-i Hayriye
- 25- Gemilerde Yangın Önleme Söndürme Teknolojisi (9 adet)
- 26- Işıklar Emilince
- 27- Hayata Merhaba
- 28- Gemiler, Süvariler, İskeleler
- 29- The Jason Voyage
- 30- Nefes Nefese
- 31- Bir Zamanların İstanbulu
- 32- Türkiye'nin Deniz ve Denizcilik Sorunları
- 33- Kardeşim Ruzgar Kardeşim Deniz
- 34- Barbaros Hayrettin Paşa'nın Gazabı Üstüne
- 35- Acapulcanın Işıkları
- 36-Türkiyem Çileli Güzelim

İTÜ DENİZCİLİK FAKÜLTESİ  
(YDO) MEZUNLARI  
SOSYAL YARDIM VAKFI

- 38- Nevbahar
- 39- Seni Antatikaya Götüreceğim
- 40- Victoria Drummond Marine Enginear
- 41- Kimyasal Tankerler ve Boya Kaplamaları
- 42- İngilizce ve Türkçe İşletme ve Yat Kullanım Terimleri Sözlüğü
- 43- Bir Şarkı Gibiydi
- 44- Devletlerin Liman Kontürölleri
- 45- Mahmut Kaptanın Anıları
- 46- Ereğlili Memet
- 47- Türk Boğazları
- 48- Gelibolulu
- 49- Atlas Marmara
- 50- The Scence Of Being And Art Of Living
- 51- Aşk Ve Nefret
- 52- Ticaret Gemilerinde Gemi Adamlarını Koruma El Kitabı
- 53- Bir Aşk Hikayesi
- 54- İnsanlık Ölmedi
- 55- Kaptan
- 56- Sıdk-ı Sadakatle
- 57- İmkansız Bir Sefer
- 58- Osmanlı Denizciliği
- 59- Captan Corellinin Mandolini
- 60- Haliçte Ulaşım Ve Haliç Vapuruları Şirketi
- 61- Barbaros
- 62- Sarmaşık Kayısı Gülleri
- 63- Belgrum In the Ottaman Capital
- 64- Uluslar arası Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları
- 65- Sinop Şehit Ve Gaziler Albümü
- 66- Denizlerin Aynasında
- 67- Masmavi Denize Doğru
- 68- Viya Böyle
- 69- Deniz Dergisi 1. cilt ( 1.07.1935 – 01.08.1938)  
Kapt. Süreyya Gürsu
- 70- Deniz Dergisi 2.cilt (01.09.1938 – 01.06.1940)  
Kapt. Süreyya Gürsu
- 71- Deniz Dergisi 3.cilt (Temmuz 1940- Eylül 1945)  
Emrullah Nutku Ültay
- 72- Deniz Dergisi 4.cilt (1 Teşrin 1941- Kasım 1944)  
Emrullah Nutku Ültay
- 73- Deniz Dergisi 15 cilt (Nisan 1955- Aralık 1969)  
Kapt. İhsan Kazanhoğlu – Kapt.Necdet Musaoğlu
- 74- Manual Of Seamanship (3 Cilt)
- 75- Barış Kaptan'ın Maceraları (Çocuk Dergileri 10 sayı)

(TÜ DENİZCİLİK FAKÜLTESİ)  
(YDO) MEZUNLARI  
SOSYAL YARDIM VAKFI

T.C.  
**BEŞİKTAŞ KAYMAKAMLIĞI**  
**Ziya Kalkavan Anadolu Denizcilik Meslek Lisesi**  
**Müdürlüğü**

**Sayı** : 020/244  
**Konu** : Teşekkür

03/03/2006

**Sayın Refik AKDOĞAN**

Türk denizciliğine kazandırmış olduğunuz değerli eserlerinize ek olarak Türk Deniz Ticaret Tarihi ve Kültürünü saptayan yeni eserinizden dolayı zati alinize Ziya Kalkavan Anadolu Denizcilik Meslek Lisesi ailesi olarak **TEŞEKKÜRLERİMİZİ** arz ederiz.

  
**Yakup ERDOĞAN**  
Müdür

T.C.  
ORDU ÜNİVERSİTESİ REKTÖRLÜĞÜ  
FATSA DENİZ BİLİMLERİ FAKÜLTESİ DEKANLIĞI

Sayı : B.30.2.ORD.0.28.00.00/184-1091  
Konu: Teşekkür Belgesi

19.12.2008

**Sayın; Kaptan Refik AKDOĞAN,**

Fakültemiz öğrencilerinin eğitime katkıda bulunması yönünde denizcilik ile ilgili yayınları kütüphanemize kazandırmadaki katkılarınızdan dolayı şükranlarımızı sunar, başarılı çalışmalarınızın devamını dilerim.

  
Prof. Dr. Haluk KEFELİOĞLU  
Dekan V.