SEYRİ SEYREYLE

Güven Birkan



Tilki Kitap


tilki
kitap
yayınevi

SEYRİ SEYREYLE

Güven Birkan

Tilki Kitap©
www.tilkikitap.com
tilki@matbumedya.com
0850 304 22 03
Yayıncı Sertifika No 28740

Genel Müdür: Emrah Çelik
Editör: Ahmet Güler
Sayfa Tasarım: Yusuf Efe Civlez
Kapak Tasarım: Yusuf Efe Civlez

1.Basım, İstanbul, Ağustos 2026
ISBN: 978-625-8579-77-2
Tilki Kitap Matbaa / İstanbul
Matbaa Sertifika No: 48138

Eserin tüm telif hakları yazara aittir. Yazar, bu baskı için basım-satış-dağıtım-tanıtım haklarını Tilki Kitap'a devretmiştir. Yazar, eserin kapak dahil içeriğindeki tüm materyallerin (metin, görsel öge, tablo…) yasal ve fikri sorumluluğunu kabul etmiştir. Tilki Kitap'ın kurumsal görüşü olmayabilir.

SEYRİ SEYREYLE

Güven Birkan

İÇİNDEKİLER

YAZAR HAKKINDA 7
İLK SÖZ 9
FOTOĞRAFLAR 11
BİRİNCİ BÖLÜM:
DENİZCİ OLMAYA ÇALIŞIYORUM 13
YELKENCİLİĞİ ÖĞRENEBİLİR MİYİM? 13
NASIL "DENİZCİ" OLDUM? 21
İLK UZUN YOL EĞİTİMİ 25
RESMEN DE DENİZCİ OLUYORUM 42
BİR FOTO ÖYKÜ 44
SESSİZLİKTEKİ SESLER 66
İKİNCİ BÖLÜM:
DENİZE YAKIN KALMAK 69
ÇOCUKLUĞUMUN VAPURU 69
TERS-HANE 73
ANKARA'NIN DENİZLERİ 75
TRAKONYAYA RAĞMEN 83
GÖKÇEADA'DA BİR GECE 85
İSTANBUL'A BEYLERBEYİ'NDEN GİRİŞ 87
HAVADAN SUDAN 95
BALIĞI KURTARMAK 99
DENİZALTILARI HİÇ SEVEMEDİM 101
DENİZE AÇILAN SOKAK 103
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM:
TEKNE ALIYORUZ 111
KOLAY MI? 111
MARİNADA İLK GÜNLER 116
İLK SEYİRLER 118
TEKNEDE İLK FIRTINAMIZ 121
MERGUS "TEMİZLENİYOR" 126

ACEMİNİN TRİLYE SEFERİ....135
ÇAM LİMANI'NDA HAFTA SONU CEFASI....146
PAŞALİMANI....153
GEZGİN KORSAN: BİR DENİZCİ DOSTU....167
MERGUS TEOS YOLUNDA....169
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM:
TEOS SEYİRLERİ....191
SIĞACIKTA İLK SEYİR UZAK KOYLARA....191
SIĞACIK KÖRFEZİ VE YAVRULARI....199
DENİZDEN GELEN KONUK....210
GÖSTERGELERE SAKIN İNANMAYIN....212
YARIŞIN ORTASINA DALDIK....215
ÇAMÇAZ'DA BİR GÜN....220
BEŞİNCİ BÖLÜM:
SIĞACIK....225
DENİZLE YAŞAYAN BİR KASABA: SIĞACIK....225
TEOS ANTİK LİMANI....234
MERGUS'UN KONUKLARI....241
KAÇAMAYAN KAÇAKLAR....261
BALIKLAR ÇİFTLİK HAYATINI SEVER Mİ?....263
MARİNADA SABAH....265
MÜZİK DİNLETMEYE BAYILIYORUZ....268
SON:
MERGUS'TAN AYRILIYORUZ....271
ARKAMDAN BAKAKALIYOR....271
NAZIM-MESUD-MÜNİR....276

YAZAR HAKKINDA

Güven Birkan'ın çocukluğu ve gençliği İzmit'te geçti. Akçakoca İlkokulu ve İzmit Lisesi'ni bitirdikten sonra İstanbul Teknik Üniversitesi'nde mimarlık, Ortadoğu Teknik Üniversitesi'nde şehir planlama eğitimi gördü.

Kamu kuruluşlarında plancı olarak, inşaat şirketlerinde teknik yönetici olarak görev yaptı. İskoçya'nın başkenti Edinburg'da ve Cezayir'de mimarlık/planlama bürolarında çalıştı. Daha sonra kendi bürosunu kurdu; Rusya'da, Libya'da gerçekleşecek projeler yaptı.

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği Mimarlar Odası'nda ve teknik eleman sendikalarında yönetim görevlerinde bulundu.

Mimarlık ve şehir planlama bölümlerinde yarı zamanlı öğretim görevliliği yaptı.

Amatör fotoğrafçı olarak sergilere, yarışmalara katıldı.

Mesleki yayınlarda yönetici ve editör olarak görev aldı. Meslek dergilerinde yazıları yayınlandı.

Yazarlık iddiası olmamakla birlikte anılarını aktarmayı bir görev bildi. Annesinin İzmit köylerinde geçen meslek yaşamını anlatan "Havva Öğretmen", eşinin ve kendinin meslek yaşamlarını anlatan "Mimarlar Odasından Portreler, Çelen - Güven Birkan" ve İzmit'te geçen çocukluğunu anlattığı "Çocukluğumdan Tren Geçti" adlı üç kitabı yayımlandı.

İLK SÖZ

Çocukluğumun deniz sevdasını anlatmaya "Canımız istediğinde evimizin bahçesinden yürüyerek denize girer, sandalı denize indirir, akşamları balığa çıkardık." diye başlasam burnum bir karış uzardı. Hep şehrin yamaçlarındaki mahallelerde oturduk ama annem ne yapıp yapar yaz boyunca bizi denizle buluştururdu. Bir görev olarak değil denizi kendisi de sevdiği için. Diyebilirim ki deniz sevgimi anneme borçluyum, ben daha doğmadan bu sevgiyi bana aşılamış olmalı.

Ahir ömürde kalkıştığım denizcilik maceramı, eşim Çelen ile paylaştım. İyi bir üçlü oluşturduk: O, ben ve teknemiz Mergus.

Tabii ki denizcilere bir seyir rehberi yazmaya kalkışmadım. Bir seyahat kitabı bile sayılmaz. Kitaptakiler; denizin içinde, dışında, üstünde yaşadıklarımın tortusu. Zayıflayan hafızam bazı yanılgılara neden olduysa kusura bakılmaz umarım.

Bu kitap bir bakıma yazılara da yer veren bir fotoğraf albümü. Foto-öykü de diyebiliriz. Okuma havasında değilseniz fotoğraflara bakarak da bizim dünyamızı koklayabilirsiniz.



Annem ile arkadaşı günün modası mayolarıyla bir deniz sefasında.

FOTOĞRAFLAR

Kitaptaki fotoğraflardan kaynağı özellikle belirtilenler dışındakiler, Çelen ve Güven Birkan tarafından çekilmiştir. 1950 öncesi fotoğraflar ise sosyal medyadan kopyalanmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM:
DENİZCİ OLMAYA ÇALIŞIYORUM

YELKENCİLİĞİ ÖĞRENEBİLİR MİYİM?

Çoğumuz gibi benim de moral vermek için "Hiçbir şey için geç değildir." dediğim olmuştur. Denizcilik, hele hele yelken sporu söz konusu olduğunda, bu sözün pek geçerli olmadığını yaşayarak öğrendim. Yine de yelkenciliği ucundan olsun tutabildim. Bu kadarını bile yapabilmiş olmamda çocukluğumun deniz kıyısı bir kentte geçmiş oluşunun çok büyük rolü var.

Karayolu ve demiryolu gibi engellerle denizle bağlantısı koparılmadan önce İzmit, bin yıldır bir kıyı yerleşmesiydi. Doğu Roma'nın yönetim merkezi olan Nikomedya, hem bir liman şehri hem de gemi yapım merkeziydi. Yirminci yüzyılın sonunda yerle bir ettiğimiz 2000 yıllık İzmit Tersanesi, o yıllarda kurulmuştu. Daha yakın zamanda da İzmit, 1930'larda Alman şehirci Jansen tarafından kıyı kenti olmak üzere planlanmıştı.



İzmit'in tenteli kayıkları.

Çocukluğumda şehir halkı yüzü denize dönük yaşardı. Yaz akşamüzerleri iş çıkışı, annem ile babam bizi alır, Halkevi'nin deniz kıyısındaki çay terasında oturur; ailece denizi, tenteli kayıkları, gün batımının suda oluşturduğu rengi, her an değişen pırıltıları seyrederdik. Bazen de biraz ilerideki Belediye Gazinosu'nun bahçesinde otururduk.

Temmuz ayı yaklaşırken yarış tekneleri ve yelkenliler ortaya çıkardı, "Denizcilik Bayramı" olarak bildiğimiz "Kabotaj Bayramı" gününde gerçekleşecek spor karşılaşmalarına hazırlanmak için. O zamanlar bu tekneleri, bu etkinlikleri kimin finanse ettiğini sormazdık. Bilirdik ki şehirdeki tüm etkinlikleri, İzmit ekonomisini ayakta tutan Kâğıt Fabrikası desteklerdi. O yıllarda adı SEKA değildi. Kâğıtspor'un yelken ve kürek takımlarının rakibi de Hereke Halı Fabrikası'nın deniz sporları ile ilgilenen birimiydi. Bu devlet fabrikaları, bulundukları şehirlere çağdaş olanakları taşıyan birer kurumdu. Yarışlara zaman zaman İstanbul'dan Fenerbahçe ve Galatasaray takımları da katılırdı. Deniz, bu etkinliklerle de bizim ufkumuzu genişletiyordu.

67 yaşıma gelinceye kadar herhangi bir yelkenli tekneye binme fırsatı yaratamadım, bir istisna dışında. Ama ailece kayık kiralayıp kendimiz kürek çekerek körfezde dolaşırdık. Sonradan kısmen doldurularak fuar alanına dönüşen kumsal bölgelere kadar gider, boyumuzu kurtaran derinliklerde denize girerdik. Kent nüfusu henüz denizi kirletecek kadar büyümemişti.



Temmuzun birinci günü, İzmit'te bir kabotaj bayramı etkinliği.

Değirmendere'ye vapurla giderken Donanma üssü Gölcük'ten geçer, Donanma'ya ait gemileri büyük bir heyecanla izlerdim. Donanma Ko-

mutanlığı, İzmit'teki evimizin hemen aşağısında, eski bir Ermeni kilisesindeydi. Deniz subaylarının ve askerlerinin üniformalarına imrenerek bakardım. Bütün bunların etkisiyle ortaokulu bitirdiğimde Heybeliada'daki Deniz Lisesi'ne gidip subay olma girişiminde bulundum. Ailem beni nasıl vazgeçireceğini bilemedi. Ben de niye vazgeçirdiklerini bilemedim.

Üniversite yıllarında deniz maceralarını eşim Çelen ile birlikte yaşamaya başladık. Kürek çekmeyi İstanbul'da da sürdürdük. Önceleri sınıf arkadaşımız Somer ile birlikte Kurbağalıdere'den kayık kiralayıp Moda Koyu'na açılır, denize girerdik. Sonraları kardeşlerimle Bostancı'da kiraladığımız kayıkları açıkta demirleyip denize girer, her ihtiyacımızı karşılayabildiğimiz tekneli satıcılar sayesinde akşama kadar denizde kalıp kıpkırmızı eve döner, yoğurtlanırdık.

Mavi Yolcularla Bir Gün

Mimarlık Fakültesinde, altmışlı yılların başında mimarlık ve sanat tarihi derslerini aldığımız Sabahattin Eyüboğlu'nun bizim için düzenlediği Ege gezisinin bir bölümünde Halikarnas Balıkçısı ve Azra Erhat'ın bize rehberlik yapması büyük bir şanstı. Ne mavi yolculuktan ne de bu fikri hayata geçirenlerin bu üç insan olduğundan haberim yoktu. Azra Erhat henüz Mavi Yolculuk kitabını bile yazmamıştı ama Mavi Anadolu kitabı yayımlanmıştı, hemen okudum. Sanıyorum denizlerde yelkenli tekne ile dolaşma düşüncesinin tohumları, bilinçaltıma bu gezi ve bu kitapla atılmıştı.

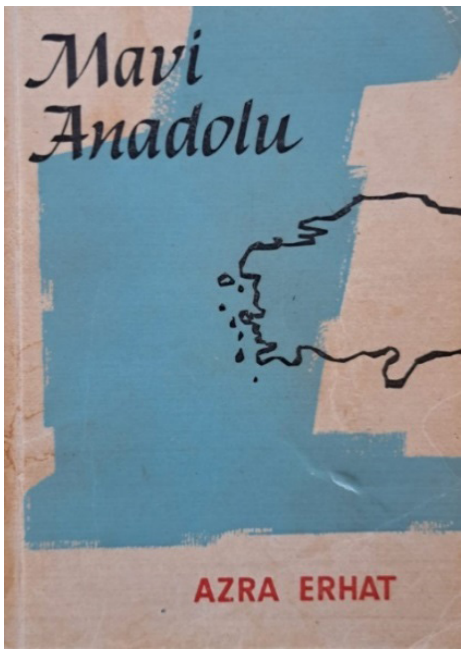




Sabahattin Eyüboğlu ile Halikarnas Balıkçısı'nı dinlerken asistanı Erdoğan Elmas.



Halikarnas Balıkçısı ve Azra Erhat ile birlikteyiz.



Kitabın ilk baskısı, 1960 İstanbul Matbaası.



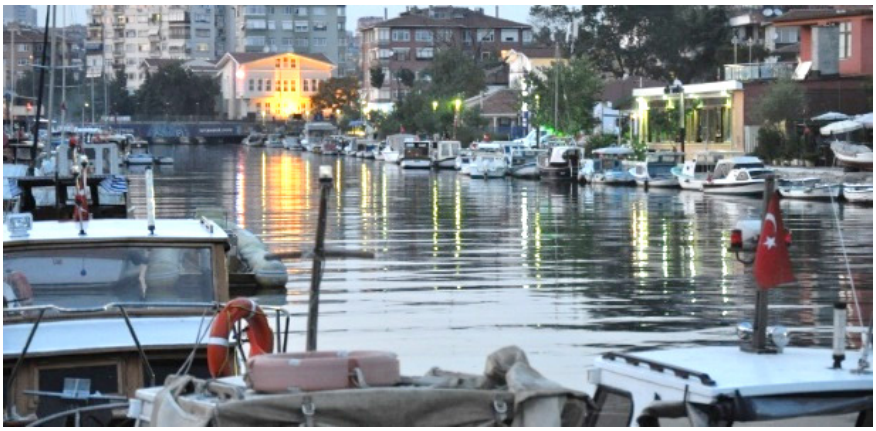
Bodrum 1962, Mavi Yolculuk'un duyulmaya başlandığı yıllar.

Karadan Denize İniyoruz

Çelen Ankara'da yaşarken bile İstanbul denizini hiç bırakmadı. Bir günlüğüne toplantı amacıyla İstanbul'a geldiğinde, Büyükada'daki arkadaşlarımız Cengiz ve Birsen'le buluşur, Yörükali Plajı'ndan denize girer, akşam uçağına yetişip Ankara'ya ulaşırdı. Doksanlı yıllarda İstanbul'a taşındığımızda ise artık denizi sadece seyredebiliyorduk. Marmara çok kirlenmişti, dolayısıyla kürek de çekemiyorduk. Seyretme dışında denizle ilişkimiz, günlük yolculuklarımızda vapura binmekten ibaretti. Denize girmek için Ege kıyılarına gidiyorduk.

Zaman biraz daha ilerleyip yetmişli yaşlara yaklaştığımızda çalışma yaşamımızın temposu düşmüş, birçok etkinlikten elimizi eteğimizi çekmiş olmanın huzursuzluğunu yaşamaya başladık. Bu boşluğu nasıl dolduracaktık?

İstanbul'daki evimiz, Yoğurtçu Parkı'na üç dakikalık yürüyüş uzaklığındaydı. Park boyunca akıp Kalamış Koyu ile buluşan Kurbağalıdere'deki kurbağa sesleri kesildiğine göre suyu iyi kötü temizlenmişti hatta bir keresinde yunuslar derenin ağzına kadar gelmişti. Dere aynı zamanda derneği de olan bir balıkçı barınağıydı. Tekneleri, onarımlarla yaşatılmaya çalışılan köhne nesnelerdi; kıyıda kısmen yıkılmış ahşap evlerle uyum içindeydiler. Ama yine de bu tükenmişliğin içinde yeşeren bir canlılık vardı. Tekne sahipleri, teknelerini hayatta tutmak için sürekli çaba harcıyorlardı, bazen denize açıldıkları bile oluyordu.



Kurbağasızlaştırılmış Kurbağalıdere, pırıl pırıl.

Akşamüzerleri yürüyüşlerimizi Moda Koyu'na bakan parkta yapıyorduk. Gezintiye çıkarılmış köpeklerin, ikide bir denize atlayıp sahiplerinin fırlattığı pet şişeleri bir görev aşkıyla geri getirmelerini izlemek hoşumuza gidiyordu. Bazılarının şişeye de ihtiyacı yoktu, çok sıcak havalarda serinlemek için kendiliklerinden suya girdikleri oluyordu.

Kıyı boyunca yapılan kaya dolgunun boşlukları, kedilerin barınağı olmuştu; kayaların üzerinde güneşleniyor, mahalle halkının getirdiği obezite yiyeceklerle besleniyor, yavrularını bu kayaların arasında büyütüyorlardı. Dalgalardan korunmanın yolunu yordamını da öğrenmişlerdi. Deniz ile böylesine iç içe yaşamakta oluşlarına bakınca, onların aslında sudan hoşlanmayan bir tür olduklarını düşünmek olanaksızdı; belki gizliden gizliye denize bile giriyorlardı.



Moda'nın kedileri deniz kıyısında yaşamayı tercih ediyorlar.

Kedilerden artan mamalarla yetinmeyen açgözlü kargalar, lodos dalgalarıyla sahile vuran birikintilerde deniz mahsulleri ile besinlerini çeşitlendiriyorlardı. Karadaki yaşam denize kayıyordu sanki.

Siyah, minik gövdeleri ve beyaz gagalarıyla karabatak yavruları Kurbağalıdere ağzında, ölü dalgaların dinginliğinde dalış talimleri yapıyordu. Moda iskelesine doğru ise bembeyaz genç martılar, kâğıttan kayıklar gibi dalgaların hareketine kendilerini bırakmış, inip çıkıyorlardı.





Beyaz kelebekler.

Açıklarda yelken eğitimi gören çocukların minik teknelerinin kelebekler gibi rüzgârda oraya buraya uçuşuşlarını imrenerek izliyor-

duk. Yetmişimize yaklaşıyorduk, ikinci çocukluğumuzu yaşamaya başlamıştık. Bu eğitimi almak için bu ikinci fırsatı kaçırmamalıydık. Karadan denize inmenin tam zamanıydı.

NASIL "DENİZCİ" OLDUM?

Ani bir kararla yelken eğitimi almaya yöneldiğimde, yaşım 65 idi ve kayıkta kürek çekmişliğim dışında, insan taşıyan herhangi bir şey yüzdürmüş değildim. Sadece 35 yıl kadar önce, Marmaris tatil köyünde, Çelen ile birlikte bir optimiste (minik yelkenli, minik tekne) atlamış, rüzgârı arkamıza alıp kıyı kıyı gitmiş, dönüşte rüzgâra karşı zikzak yapmak için açılmayı göze alamayıp eşeğiyle tarladan dönen çiftçi gibi tekneyi ipinden tutup yedeğimizde tatil köyüne kadar çekerek getirmiş ve herkesin eğlencesi olmuştuk. Turistik tesislerde konukları eğlendirmekle görevli animatörler yeni yeni ortaya çıkıyordu.

Çevremde, bu eğitimin nereden ve nasıl alınacağı konusunda bana yardımcı olacak, bu spora meraklı kimse yoktu. İnternet sağ olsun, yanlış doğru kimi bilgiler edindim. İlk kararım, grup eğitimi alma seçeneğini elemek oldu. Sınırlı ders saati süresince eğitmen sadece benimle ilgilenmeliydi. Sonra kulüplerin eğitim saatlerinin benim programlarıma uymadığını da fark ettim. Sonuç olarak, ulaşım açısından bana uygun olan bir özel kuruluşta karar kıldım.

Kusura bakmazsanız şimdi birkaç teknik terim kullanacağım ama korkmayın, her şeyi basitçe özetleyeceğim

İlk "paket", 6.20 metre boyundaki Gorbon G620 tipi tekne ile dörder saatlik dört ders ve eğitim bitimindeki bir sınavdan oluşuyordu. İlk bir iki saatlik teorik eğitim dışında hep deniz üzerinde olduk. Eğitmenlerim Sefa, Deniz, Günkut ve Ulvi ile Kalamış Koyu'nda seyirler yaptık. Bu sürenin sonunda, ana yelken ıskotasını (yelkene kumanda eden halat) ve dümen yekesini (dümene kumanda eden kol) aynı anda tutarak rüzgârdan sürekli yararlanacak biçimde manevra yapmayı becermem gerekiyordu.

Temel bilgi ve becerileri edinmenin yanı sıra çokça tramola ve kavança (teknenin rüzgârı aldığı yönleri değiştirmesi) alıştırmaları yaptık. Tekne yön değiştirdiğinde, yelkenin teknenin bir yanından öbür yanına savrulması, benim de ters tarafa sıçramam gerekiyordu. Her seferinde dengemi kaybediyordum çünkü bu boydaki bir teknede ayakta durmak söz konusu değildi ve ayrıca oturacak bir yer de yoktu. Teknenin kenarına ilişerek dengeyi korumak söz konusuydu. Üstelik de tekne hafif ve oynak olduğu için bu manevralar çok hızlı cereyan ediyordu. Doğal olarak yerde yuvarlandığım oluyordu.

Çevrede olup biteni kavrama yeteneğimin giderek azaldığı bu yaşlarda, durumu kavradıktan sonra bir de hızla karar verip atiklik gereken bir hareket yapmanın ne kadar zor olduğunu fark etmeye başlamıştım. Rüzgâr arkadan eserken bazen yelkenlerin rüzgârı aldıkları yön, ben fark etmeden değişiyor ve ana yelken bumbası (yelkenin yatay kenarını tutan yatay direk) yatay bir giyotin gibi kafamı koparmak istercesine bir yandan ötekine savruluyordu. Bunun adının "istenmeyen kavança" olduğunu öğrendim. Eğitmenlerim, bu tehlike ile ilgili olarak yeteri kadar uyarı yapmıştı ve bu konuda çok dikkatliydim. Öyle ki son çıkışlarda kafayı bumbadan korumak, tekneyi yönetmekten daha önemli olmaya başlamıştı.

Sonunda sınav günü geldi çattı. 7 Ağustos 2007, altmış beşinci yaşımı tamamladığım gün. Eğitmenim Deniz, yaptıklarımı çaktırmadan ama dikkatle izliyordu. Yelkenleri kılıflarından çıkarıp açılmaya hazır hâle getirdim, kıçtan takma motoru çalıştırdım, tekneyi iskeleye bağlayan halatı çözdüm ve yola çıktık.

Sınav, denize gelişigüzel atılmış üç şamandıranın çevresini yelken seyriyle dolaşmaktan ibaretti. Tabii her şamandırayı dönerken rüzgârın yelkene geldiği yön değişecekti. Başlangıç noktasına gelince yelkenleri açtım, motoru durdurdum.

Doğal olarak gergindim; rüzgâr ile de pek ilgilenmiyor, sadece marinadan doğru manevralarla çıkmaya özen gösteriyordum. Marinanın dışına çıkıp rüzgâra dönerek yelkenleri açmaya kalkıştığımda dehşete kapıldım: Daha önceki dört eğitim seyrinde esen poyraz, yerini lodosa bırakmıştı! "Ne fark eder?" diye düşünenler olabilir ama benim kafamdaki her şey bir anda ters yüz oldu. Her eğitim başlangıcında yelken açmak için Kurbağalıdere'ye yönelttiğim tekneyi şimdi açık denize yönlendirmem gerekiyordu çünkü yelken açarken yelkene rüzgârın dolmasını önlemek için rüzgârı tam karşıdan ya da tam arkadan almam gerekiyordu. Rüzgârı önden almak yerine arkadan alarak şamandıraya yaklaşıp çevresinden dönecektim ki iş sırası ve işin yapılış şekli tamamen değişiyordu.

Yelkenleri açtım, bir elimde yeke ana yelken iskotası yola koyuldum. Şamandıraları görmeye çalışıyorum ama dalgaların arasında bir görünüp bir kayboluyorlar. O zaman fark ettim ki 20 saat boyunca biz sahici bir dalga yaşamamışız, poyraza kapalı olan koyun hafif çırpıntılı denizinin keyfini sürmüşüz.

Ama daha önemlisi, lodosun benim psikolojim üzerindeki etkisi idi: Çocukluğumun geçtiği İzmit'te, ne zaman lodos esse bir yandan başım ağrır, bir yandan da kâğıt fabrikasından kente yayılan klor kokusu ile midem bulanırdı, Daha ileriki yıllarda bu kokuyu Yarımca'daki petrol arıtma tesisinden gelen çürük yumurta kokusu bastırmıştı. Yelken, yeke, şamandıra, rüzgâr, dalga beşlisine artık deniz tutması korkusu da eklenmişti.

İlk şamandırayı gördüm ve ona yöneldim, çevresinden başarı ile döndüm. İkinciyi görmek daha zor oldu, öyle ki eğitmenim Deniz bile bizimle ilgisi olmayan başka bir şamandırayı gösterdi yanlışlıkla. Neyse ki ben gözümdeki uzak gözlüğü yardımıyla olsa gerek, doğru şamandırayı seçebildim. İkincinin çevresini de hayırlısıyla döndükten sonra dalgalar mı yükselmişti bilmiyorum, üçüncü şamandıra görünmez oldu.

Rüzgâr arkamızdan esiyor; sağ elimdeki ıskotayı, sol elimdeki yekeyi falan tamamen unutmuşum, tek derdim o şamandıra. Göz seviyemi yükseltirsem şamandırayı görebilirim düşüncesiyle kafamı zürafa gibi uzattığım anda bumba son hızla gelip kafama olanca ağırlığı ve var gücüyle çarptı.

Eğitmenim Deniz, hemen tekneyi kontrol altına alıp benim uzanmamı sağladı, başımı suyla ovalayıp kıyıya telsiz ile bilgi verdi ve motoru çalıştırıp tekneyi marinaya yönlendirdi. Kendimi kaybetmediğime ikna olduktan sonra "**İşte şimdi denizci oldun**!" dedi.

Denizci olmak öyle kolay değil ama hiç değilse o gün bu gündür denizde daha temkinli ve tedbirli olmaya çalışıyorum, kara da bile.


İstanbul
Sailing Academy
Kurs Bitirme Sertifikası
Sayın Recep Güven BİRKAN,
İstanbul Sailing Academy' de Mavi 2 - İleri Yelkencilik Eğitimi'ni başarı ile tamamlayarak
bu sertifikaya bütün yetki ve sorumluluklarıyla
04.09.2007 tarihinde almaya hak kazanmıştır.
This certificate of Blue 2 Course has been awarded by the Istanbul Sailing Academy with all the rights,
honours and privileges thereunto appertaining.
Deniz Gürman

Sertifikam

İLK UZUN YOL EĞİTİMİ

Suya yakın seyir yaptığım küçük tekneler denizi ve rüzgârı kavramamda çok yararlı oldu. Ama gözüm daha uzun yolculuklar yapabileceğim, içinde günlerce yaşayabileceğim daha büyük teknelerdeydi. Temel eğitimin ardından yüksek gövdeli 9 metrelik bir teknede dörder saatlik dört gün daha eğitim alıp biraz daha işi kavramaya başladım. Ardından daha büyük teknelerle üç ayrı eğitmeni daha ağırladım. Hepsinin ortak yanı, yarışmaya yönelik bir yöntem izliyor oluşlarıydı. El yordamıyla öğrendim ki teknede üç beş gün sürekli yol katedip her koşulda gece gündüz yaşamayınca bu iş olmayacak.

Yelken eğitmenim kaptan Cengiz Mimarbaşı'nın, "Yanına mümkün olan en az şey al." öğüdüne rağmen bir koca çanta dolusu ıvır zıvırla evden çıktım. Ne gerekir bilmiyorum ki. Temmuzun sonu ama belli olmaz.

Sabah erkenden yola çıkarız sanıyordum. Ama eğitmenim Cengiz Kaptan, akşam saat 20.00'de teknede buluşacağımızı söyledi. Tekneye geldiğimde ortalığı toplayıp eksikleri denetliyordu. Güvenlikle ilgili her şey yedeklenmişti: Telsiz, el feneri, çakı, halatlar vb. Ayrıca dümene yakın bir yerde asılı 2 metre boyunda bir demet ip aniden gerekebiliyormuş, orada hazır olmalıymış. 42 feet (yaklaşık 12 metre) boyunda Mine adlı fiberglas bir tekne.

Bot için yeni bir kıçtan takma motor almış, kıç vardavelaya (küpeşte) tespit etmiş. Botu baş tarafta güverteye sıkıca bağlamış, rüzgârın ve dalgaların etkisiyle denize uçmasın diye. Son olarak da güverteyi hortumla yıkadı. Biraz sonra yol ve eğitim arkadaşı Utku, yiyecek alışverişi yapmış olarak geldi. Salata malzemesi, makarna, kahvaltılık gibi. Tanıştık. Bu arada yağmur başladı, yola çıkmak için yağmurun durması beklenecekmiş, nedense.

Ayakkabı ve ayak temizliği konusunda ilk uyarı: "Yatak ile WC aynı temizlikte olmak zorunda." Genellikle teknede yalınayak dolaşılıyor ama ben ayağımı korumak için sırf tekne içinde giymek üzere lastik altlı ayakkabılar aldım.

Tekneye Yerleşip Hazırlanıyoruz

Teknede üç kamara var, her birimize birer tane. Kaptan, ev sahibi olarak baş taraftaki "master" kamaraya yerleşmişti zaten. Biz Utku ile

kıç taraftaki kamaraları paylaştık. Bavulumu dolaba boşalttım ve boş bavulu, havuzluktaki (kıç taraftaki açık güverte) depoya yerleştirdim. Kamarada yastık, uyku tulumu ve kullan-at türü havlular var. Her yer tertemiz; ne bir toz, ne bir leke. WC ve duş kabini minicik ama çok kullanışlı. Kullanışlı derken, nasıl kullanacağınızı bilmezseniz ortalığı "şey" götürebilir çünkü klozeti her kullanıştan sonra biriken pis suyu atık tankına pompalamak gerekiyor. Bunun için kullanma öncesinde klozete temiz su pompalamak da zorunlu.

Can yeleklerimizi ve kafa fenerlerimizi taktık, boynumuza düdüklerimizi astık. Bulutlu ama çok güzel bir havada yola çıktık. Saat 22.30.

İlk kez telsiz kullandım, Kalamış Marina'da o saatte mazot satışı olup olmadığını sormak için. Yokmuş. Yine telsiz ile bilgi aldıktan sonra mazot için Ataköy Marina'ya uğradık. Yol bir saat sürdü. Önce şaştım sonra hızımızın en çok 7 deniz mili olduğunu hatırlayınca olağan karşıladım.

Ataköy'de mazot var ama doğru dürüst bir yakıt istasyonu yok nedense. O anda gelen bir kamyondan hortumla aktarılıyor. "Dolunca otomatik durur mu pompa?" diye sordum, "Durur abi." dedi ve tabii durmadı! Ama Allah'tan müdahale ettim ve tekneye sadece birkaç damla aktıktan sonra elle durdurdum pompayı. Karada olsa bırakırsın, etrafa saçılsın. Sonra temizlerler. Denizde ise ne tekneye ne de denize akmaması gerek yakıtın. Yeni alınan kıçtan takma motora da benzin doldurduk, tekrar yola koyulduk. Kaptan biraz dinlenmek üzere kamarasına gitti. İlk nöbet Utku ile benim. Rüzgâr tam karşıdan estiği için yelken işe yaramıyor, motorla seyrediyoruz. Yola çıkmadan evde bir şeyler yediğim için acıkmıyorum. Sadece kuru ve yaş yemiş yiyip su içtim.

Ambarlı Limanına Doğru

Ambarlı limanına doğru gidiyoruz. Liman çevresi demirlemiş gemilerle dolu, etraflarını dolaşmak gerek. Gemilerin ışıkları ile kentin ışıkları birbirine karıştığı için biraz zorlanıyorum. Gemilerin bazılarının hareket ettiğini insan son anda fark ediyor. Aniden denizin ortasında bir karaltı belirdi. Doğru dürüst de ışıklandırılmamış, minik bir ada gibi. Sonradan deniz haritalarına baktığımda, burasının "pilot (kılavuz kaptan) konaklama yeri" olduğunu görüyorum. Acaba işaret fenerleri vardı da biz mi görmedik?

Cengiz Kaptan tekneyi iki öğrencisine emanet etmişti ama Utku da yatmaya gidince güvertede yalnız kaldım. Çok güzel ve iri bir hilal bu-

lutların arasından sıyrıldı, portakal renkliydi. Fonda ise kent merkezinin yavaş yavaş kaybolan ışıkları… "Bu seyir, şu manzaraya bile değer." diye düşündüm.

Ambarlı limanı açıklarına ulaştık. Uzakta koca bir tankerin bordasını (su dışında kalan yan taraf) görüyorum, simsiyah bir duvar sanki. Karaya doğru yönelmiş, hareketsiz duruyor. Rotam (bana verilen istikamet), pruvasından (burun tarafından) geçmemi gerektiriyor. "Nasıl olsa hareketsiz, onu iskelemde (solumda) bırakacak şekilde biraz açığından geçerim." diye düşünüyorum. Bir yandan da ilke olarak hareketli teknenin kıç tarafından geçmenin doğru olacağı öğretilmiş. İkircikliyim ama gemi hareketsiz. 10 dakika kadar sonra iyice yaklaştığımda, geminin seyir ışıklarında bir değişiklik oluyor. Tepesinde yanıp sönen bir ışık beliriyor ve o ana kadar kıpırdamayan koca kütlenin yavaşça hareket ettiğini fark ediyorum. Ben, geminin burnunun biraz önünü nişanlamış gidiyorum. Gemi de karaya doğru gidiyor ve beş kısa düdük çalarak beni uyarıyor: "Ne yaptığını anlayamıyorum." demekmiş.

Tam o anda Cengiz Kaptan güvertede beliriyor ve durumu görüyor, içine doğmuş sanki. Suçüstü yakalanmış gibi hissediyorum, o kadar ders boşa mı gitti? Bir şey demeden sancak alabanda yapıp (dümeni tam sağa kırıp) ani bir manevra ile tam bir daire çiziyor ve hareket hâlindeki tankerin kıç tarafından sağ salim geçiyoruz. Bunlar olurken gemi ile aramızda hâlâ 100 metre kadar mesafe var ama geminin boyu 200 metre civarında olduğu için önümüzde dağ gibi duruyor. Motorla seyrediyor olmamız, bu manevrayı kolayca yapmamızı sağladı sanırım.

Kaptan, sükûnetle bu olaydan şu dersleri çıkarmam gerektiğini anlatıyor:

1. Seyir hâlindeyken çevreyi birden fazla gözün sürekli denetlemesi gerekir (Utku'nun beni yalnız bırakmasını eleştirerek).

2. Beklenmedik bir durum oluştuğunda teknedekileri hemen uyandırmak gerekir. Hem güvenlik nedeniyle hem de birden fazla insanın durumu gözleyip değerlendirmesine olanak vermek için.

3. Çevredeki teknelerin seyir ışıklarına çok dikkat etmek gerekir.

Benim çıkardığım dersler:

1. Yola çıkmadan önce rotayı öğrenip harita üzerinde nelerle karşılaşabileceğimi incelemem gerek. Sonradan haritaya baktığımda, Ambarlı civarında gemilerin sahile yönlenebileceğini gösteren işaretler olduğu-

nu fark ettim.

2. Böyle bir durumda, son an manevrası yapmak zorunda kalsam iskele alabanda ile (yani sola dönerek) geminin kıçına yönelmeye kalkışırdım ve böylece gemiye daha fazla yanaşmış olurdum, tehlike büyürdü. Oysa Cengiz Kaptan tersini yapıp tam bir daire çizerek, güvenli bir biçimde geminin kıç tarafından geçti.

Dümeni Cengiz Kaptan'a bırakıp yatmaya gittim. Kamara insanı basıyor, güvertede uyumak daha iyi olsa gerek. Ayrıca giriş kısmı hariç tavanı basık olduğu için insan uyku sersemliğiyle doğrulduğunda kafasını tavana vurabiliyor. Allah'tan bütün köşeler yuvarlatılmış ve malzeme çok sert değil.

Şafak sökünceye kadar oldukça delikli bir uyku çektim. Ay hâlâ tepede, deniz gri mavi. Çok uzaklarda karaltı hâlinde kara ve ölgün ışıklar seçiliyor. Yine güvertede yalnızım. Kaptan benim için mükellef bir kahvaltı tabağı ve çay hazırladı sonra yine yattı. Artık iskelemizde (solumuzda) Marmara Adaları var.

Marmara Denizi'nde sadece harita üzerinde görünen gemi yolları var, geliş gidiş şeritli. Bizimki gibi küçük tekneler o yolun içine giremiyor. İsterseniz girersiniz ama sorumluluk sizin olur. En kestirme olduğu için gemi yolunun hemen yakınından gidiyoruz. Rüzgâr hâlâ yeterli değil, motoru da çalıştırdık. Çoğunlukla kimse dümen tutmuyor, tekneye yön veren otomatik sistem (otopilot) ile yol katediyoruz. Bunun için önceden sisteme rotayı (izlek) girmek gerekiyor. Ayrıca gittiğimiz yolun haritasının çıkarabilmek için Cengiz Kaptan belli aralıklarla sisteme işaret koyuyor.

Akşamüzerleri yürüyüşlerimizi Moda Koyu'na bakan parkta yapıyoruz. Gezintiye çıkarılmış köpekler, denize atlayıp sahiplerinin fırlattığı pet şişeleri bir görev aşkıyla geri getiriyorlar. Kediler kıyı boyunca yapılan kaya dolgunun boşluklarında yaşıyor, kayaların üzerinde güneşleniyorlar. Kargalar, lodos dalgalarıyla sahile vuran birikintilerde deniz mahsulleri ile besinlerini çeşitlendiriyorlar. Karadaki yaşam denize kayıyor sanki.

Siyah minik gövdeleri ve beyaz gagalarıyla karabatak yavruları Kurbağalıdere ağzında ölü dalgaların dinginliğinde dalış talimleri yapıyor. Moda iskelesine doğru ise bembeyaz genç martılar, kâğıttan kayıklar gibi dalgaların hareketine kendilerini bırakmış, inip çıkıyorlar.

Açıklarda yelken eğitimi gören çocukların minik tekneleri kelebekler gibi rüzgârda oraya buraya uçuşuyor. Biz de artık yetmişimize yaklaşıyoruz, ikinci çocukluğumuzu yaşamaktayız. Bu eğitimi almak için ikinci fırsatı kaçırmamalıyız. Karadan denize inmenin tam zamanı. Kediler bile indikten sonra…



tilki kitap
tilkikitap.com
KDV muafiyeti uygulanmıştır.
ISBN: 978-625-8579-77-2