

SEYRİ SEYREYLE

Güven Birkan

SEYRİ SEYREYLE



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

Kitappad

Kitaplobi

Kitapşeyleri

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.

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 BAKAKALİYOR.....	271
NAZİM-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 gerçekleştirilecek 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 aşılamaş olmalı.

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

Tabii ki denizcilere bir seyir rehberi yazmaya kalkışmadım. Bir seyahat kitabı bile sayılmaz. Kitaptakiler; denizin içinde, dışında, üstünde yaşadıklarımın tortusu. Zayıflayan hafızam bazı yanlışlara neden olursa 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.

FOTOĞRAFLAR

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



Annem ile arkadaşı günün modası mayolarıyla bir deniz sefasında.

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 Nikomedyä, 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 çıkar-
dı, "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 yaşına gelinceye kadar herhangi bir yelkenli tekneye binme fırsatı yaratamadım, bir istisna dışında. Ama ailece kayak 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 kayak 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

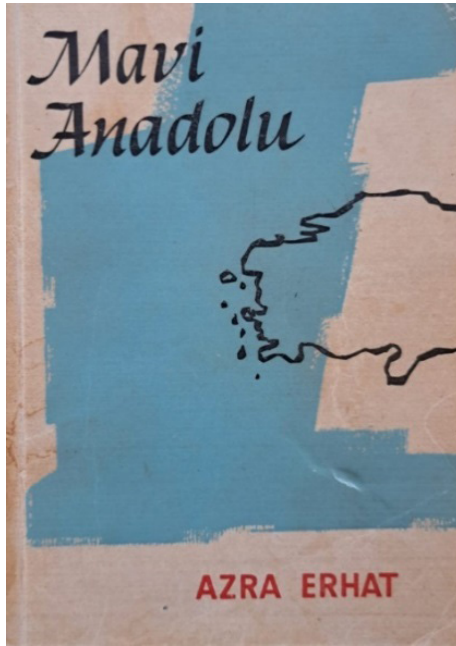
Mimarlık Fakültesinde, altmışlı yılların başında mimarlık ve sanat tarihi derslerini aldığımız Sabahattin Eyüboğlu'nun bizim için düzenlediği Ege gezisinin bir bölümünde Halikarnas Balıkçısı ve Azra Erhat'ın bize rehberlik yapması büyük bir şanstı. Ne mavi yolculuktan ne de bu fikri hayata geçirenlerin 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 Balıkcısı 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, Büyükağaç'taki 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 yaşıtmaya 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 kelekler.

Açıklarda yelken eğitimi gören çocukların minik teknelerinin kelekler 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, yaşı 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 kuruluştaki karar kıldım.

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

İlk “paket”, 6.20 metre boyundaki Gorbun 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, Güntek 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) alıştırma 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 atıklık 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. Eğitimcilerim, 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 çatı. 7 Ağustos 2007, altmış beşinci yaşımı tamamladığım gün. Eğitimcim Deniz, yaptıklarını 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. Marinarın dışına çıkıp rüzgâra dönerek yelkenleri açmaya kalkıştığımda dehşete kapıldım: Daha önceki dört eğitim seyrinde esen poyraz, yerini lodos-a 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 denizini keyfini sürmüştük.

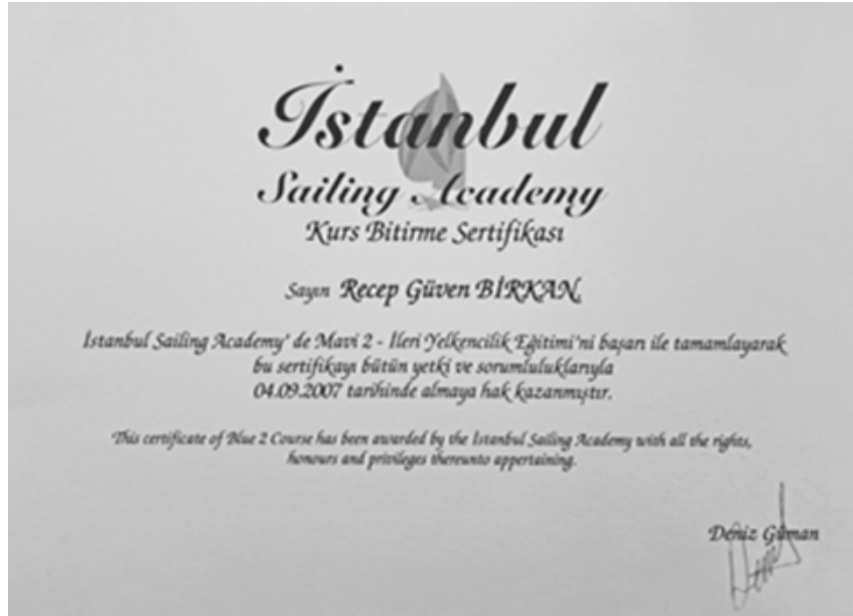
Ama daha önemlisi, lodosun benim psikolojim üzerindeki etkisi idi: Çocukluğumun geçtiği İzmit’te, ne zaman lodos esse bir yandan başım ağrır, bir yandan da kâğıt fabrikasından kente yayılan klor kokusu ile midem bulanırdı, Daha ileriki yıllarda bu kokuyu Yarımca’daki petrol arıtma tesisinden gelen çürük 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. İkinciye görmek daha zor oldu, öyle ki eğitimcim 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 iskotayı, 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.

Eğitimcim 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.



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 eğitimini 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 eğitimcim 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 eğitimcim 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 gerekebiliyor-muş, 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 güvertayı 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 beklenenecekmiş, 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 şaşıtm 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 kamyonun 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 saçılırsın. Sonra temizlerler. Denizde ise ne tekneye ne de denize akması 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 iskelede (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 kırıdamayan 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 uyardırmak 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-