

OCEAN SOLITAIRE

HALDUN KARAGÖZ



HALDUN KARAGÖZ

OCEAN SOLITAIRE

TASARIM VE UYGULAMA:
EMRE SENAN

SON OKUMA:
RUKEN KIZILER

FOTOĞRAFLAR:
HALDUN KARAGÖZ

BASKI VE CİLT:
OFSET YAPIMEVİ A.Ş.
ŞAİR SOKAK NO:4
ÇAĞLAYAN MAHALLESİ,
34410 KAĞITHANE, İSTANBUL
T: 0212 295 86 01
www.ofset.com

1. BASKI TEMMUZ 2019

BU KİTABIN BÜTÜN HAKLARI
HALDUN KARAGÖZ'E AİTTİR.
İZİNSİZ KOPYALANAMAZ,
ÇOĞALTILAMAZ VE
YAYINLANAMAZ.

© 2019 , Yahya Halidun Karagöz



OCEAN SOLITAIRE
HALDUN KARAGÖZ



Okura not:

Bu kitaptaki hiçbir fotoğraf
gerekli ölçölendirmenin dışında işlemden
geçirilmemiş, düzeltilmemiş, iyileştirilmemiştir.
Yolculuklar sırasında Nikon Coolpix marka
fotoğraf makinesiyle çekildikleri biçimde
kullanılmışlardır.

OCEAN SOLITAIRE

Prologue	16
Öncesi, Amanin, Hazırlık	20
Yola Çıkış , Akdeniz	32
Yatay Atlantik Geçışı, Karaibler	46
Panama, Pasifik Okyanusu, Markiz Adaları	70
Fransız Polinezyası	104
Cook Adaları, Tonga, Fiji Yeni Kaledonya Yolu	124
Yeni Kaledonya Avustralya	134
Güney Hint Okyanusu Afrika	154
Dikey Atlantik Tırmanışı Cabo Verde	170
Tekrar Kanarya Adaları Eve Dönüş	176
Intermezzo	182
Yeniden Cebelitarık' a	188
Yeniden Atlantik	196
Blair Pascal Challenge	200
Güney Okyanusu	210
Epilogue	236





2010

2014-2012

2018-2017





Prologue

İnsan hayal ettiği müddetçe yaşarmış.

Her şeyden uzaklaşıp, okyanusun ortasında etrafıma bakarsam, içimde bir azamet, sonsuzluk, enginlik duygusu uyanacağını hayal ederdim. Halbuki uyanan, sadece bir küçüklük duygusu oldu. Bu muymuş?

Gerçekten de, yelkenli bir teknede ayağa kalkıp etrafınıza baktığınızda, ufukta herhangi bir yükselti yoksa, görüp göreceğiniz uzaklık 4,5-5 mildir. Etrafınıza bakıyorsunuz, dönüp bir daha bakıyorsunuz, çok uzak olmayan bir ufukta dünya aşağı doğru hafif eğilerek bitiyor. Sahiden ya, koca dünya dediğiniz bu muymuş? Evet, okyanusun ortasında, etrafına dönüp baktığında dünyanın

aslında ne kadar küçük olduğunu idrak edersin. İdrak etmesine edersin de, bunun sonuçlarını tahmin edemezsin. Belki kabın ne kadarsa o kadarını alırsın, belki de içini sadece bir kapana kısılmışlık duygusu kaplar. Cam fanustaki Japon balığı gibi. Balığa sorulur mu hiç, fanusun etrafını niçin dönüp durursun diye?

Amanin ve ben, 2012 yılında batıya doğru giderek dünyanın etrafındaki ilk yolculuğumuzu yaptık. Coconut Milk Run rotası denilen bu rotadaki yolculuk, daha çok Atlantik ve Güney Pasifik Okyanuslarındaki tropik ve sub-tropik bölgelerde geçse de, Torres Geçidi, Güney Hint Okyanusu, Agulhas ve Ümit Burunları gibi denizlerin tadına da baktı.

2017 yılında, bu defa 1800'lerin eski yün ve tahıl ticareti rotası denilen rotadan, yani bütün burunların altından ve Antarktika'nın etrafından seyretme niyetiyle tekrar yola çıktık. Bu kez durmadan.

Herkes sorup durur, dünya seyahati niçin yapılır diye. E baksana, hepi topu şu kadarcık, neredeyse yürüme hızıyla gidiyorsun ve etrafını dönüveriyorsun. Dönmeveni döverler.

Bu kitap, bu yolculukların hikâyesini anlatmak için. Denizde olanın birazı, denizde kaldıktan sonra...





Öncesi, Amanın, hazırlık

Zürih veya Cenevre'ydi. Dagny ne arıyordu orada, onu da hatırlamıyorum. Yirmi beş yıldır önceydi. O zaman Hindistan'dan direkt uçak yok, Swissair İsviçre üzerinden getiriyor. Bizim nehir ekibinin ilk yılları, Metin küreğini kırmış. Bizim orada hiçbir nehir malzemesi yok, bir sürü sipariş var, outdoor dükkanı bulmak lazım. Bu işlere bakarken, yol için de kalın bir roman alayım diye bir kitapçıya girdim, Dagny orada, ince bir kitap çekti raftan, sevindi, bunu oku, hoşuna gidecek, tam senin frekansın dedi. *Desert Solitaire*, Edward Abbey. Orhan Pamuk'un *Yeni Hayat*'ı galiba, öyle başlar ya: bir kitap okudum, hayatım değişti.

Bu basit kitapçık, o zamana kadar hep hissettiğim, ama tam olarak tanımlayamadığım, muhteşem tabiatın hep göz önünde olan, ama çok az algılanan naif ve bekleyen yönünü, basit ve inanılmaz bir şekilde aklıma soktu. Bir daha da çıkmadı.

Zamanın, çocukluktaki zaman gibi yavaş akması. Hiçbir şey ya da neredeyse hiçbir şey yapmak için bir sürü zaman. Basit şeylerin hazzı; elmanın tadı veya çocuğunun elinin elinde bıraktığı his gibi. Çıplak ayak parmaklarını kuma batırıp bulut formasyonlarını izlemek veya Datça yarımadasının ideal nüfusunun 8 kişi olması gerektiğini fark etmek. Nehire kaçmak.

Nehir, sihirli bir yerdir. Nehir derken, şehrin içinden akan dereleri kast etmiyorum. Doğanın ortasında, kendi açtığı kanyondan akan su, zor ve mükemmel bir şeydir. Ulaşmak için emek, hayatını sürdürebilmek için de tutku ister.

Nehir tutkusu bazen yelken sevdasına dönebilir. İkisi de doğa ile bir olmanın halleri çünkü. Mesela bizimgillerden, solo yelkenci Marcel Bardiaux. Daha 1920'lerde, kayak ile Tuna'dan Karadeniz'e inip, Boğaz'dan geçip İstanbul'da takılıyor. Biraz rakı, meze, derken akabinde Marmara, Çanakkale Boğazı, Ege ve ta Marsilya'ya kadar kürek çekiyor. Sonradan kendi teknesini inşa edip denize kaçıyor ve epik Cape Horn macerasını yaşıyor.

Benim yelken hikâyesi de, nehir hikâyesinin doğal bir uzantısı şeklinde gelişti.

Doksanlı yıllarda, Ankara'da yoğun bir kalp cerrahisi pratiği içindeyiz. Günün 24 saati yetmiyor, kendim gibi deli bir ekip kurmuşum, gece gündüz çalışıyoruz. Daha önce yapılmamışı yapabilme heyecanı, yılda 2000 civarı kompleks ameliyat, ki üçte birine ameliyat edilemez denmiş, ortada hiç gelinlik kız yok, hep ölmek üzere insanlar, kendimizden aşırı derecede vererek

insanları hayatta tutma çabası. Tabii bu tempoda insanların su kaynatmasını önlemek için ekip ruhunu besleyecek işler yapıyoruz. Bu kontenjandan ekibi çokluk çocuk toplamışız, kendimizi Köprüçay'da rafting yaparken bulduk. Bu iyiymiş ama biraz turistikmiş derken, araştırdık, bu işin piri alternatif Vedat'ı bulduk. Vedat bizi sadece nehir işine değil, doğada olmaya, kamp ateşine, off-road yolculuklara alıştırdı.

Derken, Çoruh Nehri'nde rafting yaparken bir kısım yabancı eleman yanımızdan kayaklarla akıp gitmeye başladı. O zaman anladık ki, rafting otoyolda otobüsle gitmek gibi, bize enduro motor lazım. Raftingte botla nehir üstünde gitmekten vazgeçip, kayakla nehrin içinden gitmeyi tercih ettik ve yavaş yavaş Türkiye'nin ilk beyaz su kayak ekibi kuruldu. Halukların İyisi ve Kötüsü, Ömer Abi, Metin, Claudia, Edi bir de bendeniz.



Nehrin kaynağına doğru epik cip yolculukları. GPS var, elektronik harita yok daha memlekette, kendi haritamızı kendimiz yapıyoruz. Kötü Haluk kendi gibi üç beş off-roadcudan rota toplamış, üstüne bizim böcek çize çize bulduğumuz rotalar, ama o kadar işte. Beş saatlik yolu dağdan bayırdan giderek 12 saatte almalar. Ömer Abi, kibar adam, bu duruma sinirlense de, en fazla: “Burada bir yol olmadığının farkındasınız değil mi çocuklar” deyip susar. Daha o zamandan, gidilecek yerden çok, yolculuğun kendisiymiş peşinde olduğumuz.

Tepeleme yüklü arazi aracında muhtelif yerlere sıkışmış üç beş deli, fonda güzel müzik, saçma sohbet, kahve ve etrafta çepeçevre el değmemiş doğa. Şanslıydık, bir: ölmedik, iki: şimdi yok olmuş birçok yeri sadece görmedik, demledik. Yusufeli Kanyonu, ah...

Şimdi Akköprü Barajı altında kalmış Nazaretme Kanyonu’ndan kanyon duvarlarına son defa bakarak geçmenin anlatılmaz duygusu.

Kanyon duvarı 100 m dik kaya, arası 7-8 m, güneş içeri sadece yarım saat giriyor, alttan Dalaman Çayı akmakta, nehrin yukarısının hakim bitki örtüsü çınar ağacı, nehir baharda yükselince çınar tohumunu kanyon duvarında kaya yarığına ekmiş, toprak yok, güneş yok, su buhar olarak mevcut. Sonuç: kanyon duvarında çınar bonzaileri. Elli yıllık çınar, ama şu kadarcık. Hoşça kal küçük dev çınar.

Antik Akköprü’nün kemerinde kırmızı tuğla ile gömülmüş, şimdi baraj suları altında kalmış Latince yazı: “Tanrı’nın izniyle, kendi imkânlarımla yaptım”.

Zamantı Nehri'ndeki inanılmaz kamp yeri. Soldan gelen dalgaya bastığım küreğin omzumu çıkarması, karşı kayaya küt bindirip ters dönmek, düzelmek için yapacağım roll manevrasına kol lakayt kalınca suyun altında fark etmek kolun çıktığını, üzerinden akan deli nehir, nehrin ortasında bir kayanın üzerinde Ömer Abi'nin kolumu yerine geri takması, iki gün sonra Avrupa kongresine ameliyathaneden canlı yayın. Çıkık kolla göğsü açmadan ve hastayı uyutmadan bypass ameliyatı yaparken aklımda Zamantı Kanyonu.

Bir akşamüstü atlayıp Kötü ile Kartal Gölü'ne gidelim hevesi. Gece yarısı oraya varma, yolu bulamayıp herkeslere sorma, sonunda jandarmaya gidip yol tarifi alma. Bizi gören jandarma, “Ha iyi oldu geldiğiniz, biz de sizi arıyorduk, hakkınızda ihbar var”. Hadi canım. Meğer yol sorduğumuz yurdum insanı define avcısı bunlar diye bizi ihbar et. Neyse yolu bulma, 2000 yıllık sedir ağaçları arasından zirvedeki göle sabaha karşı varma, kamp ateşi (Ömer Abi: Nası yani 2000 yıllık antik odunları mı yaktınız? Hayır abi, ne münasebet), sabah gün ışıyınca sürpriz: göl yerinde yok. Meğer yurdum define avcıları, bunun dibinde gömülü altın var diye göle kepçe çıkar, bütün suyu drene et, dibini hallaç pamuğu gibi at. Dönüş yolu muhabbetinde Kos'ta konuşmam var, kışın feribot çalışır mı diye sorunca Kötü'nün, napıcan feribotu, biz seni atarız demesi, yelken zokasını yutturdu bana.

Atarız biz seni demesi, bunlar İyi ile 0.7 cm kalınlığında bir yelken kitabı okumuşlar, ha bu kolaymış diye yelkenli kiralamaya karar vermişler ki, ben Kos feribotunu sormuşum.



Neyse bunlar kiraladı 9 m bir yelkenli, içindeki en önemli teknolojik aygıt yeke. Tamamen *Riddle of the Sands*'teki Dulcibella durumu. Biz çıktık o koy senin bu koy benim derken arada Simi, arkadaşlar benim konuşmam var, neyse güç bela benim konferanstan birkaç saat önce Kos'a bağlanma, duş, takım elbise, konferans. İşte eğlence/eziyet karışık bu bir haftalık seyahatte, yelken hışırtısı, bir daha çıkmayacak şekilde takıldı kulağıma.

Hep bir Patagonya'da, özellikle de Şili Patagonya'sında vakit geçirme fikri aklımın bir köşesinde kalmıştır. Kulağıma yelken suyu kaçınca, tabii planlar değişti. Dayanıklı, uzun yol teknesi bulunacak, kendi kendine yeterli olunacak, Patagonya koylarında hamlanacak, Tierra del Fuego'ya neyim kaçılacak.



Çocuk başladı okumaya, bakmaya, tekne fuarları derken, bir başka kış günü Marmaris'ten tekne kiralamaca, kaptan Colin ne biliyorsa, unuttukları dahil kapmaca. Güzel bir teknede karar kılar gibi olmaca, Düsseldorf'ta bakmaya gidilen teknenin standını ararken dombili bir tekne altı görmece.

Bir dakika. Dönüp bir daha bakmaca. O zamana kadar aklımda kurduğum tekne altı konseptinin vücut bulmuş hali karşımda. İşte, balinaya çıkarsan, konteynıra çarparsan pervane şaftı olmazsa eğilme sorunu da olmaz, korunaklı pervane, haysiyetli salma, dümen palası uyduruk tutturulmamış, baş pervane teleskobik, açıkta değil, vs. Fuardayız ya, hemen yanaşmaca, bir bakabilir miyim diye sorunca, hayır yanıtı almaca. Nasıl yani? İşte içeride randevulu müşteri var da, sizinle ilgilenemeyiz. İlgi isteyen kim, bir



bakıp çıkıcam. O zamana kadar ne bilmişim ne duymuşum Amel tersanesini. Kafamdaki tekneden vazgeçip, araştırıp soruşturunca Hanri Amel ne iş yapmıştır anlayınca, tersaneden randevu alıp La Rochelle trenine atlamaca.

Amelci Boris ile buluştuğumuzda La Rochelle yıkılıyor, ağaçlar rüzgârdan yola paralel olmuşlar. Bende şansla bak diyorum, bir günlüğüne geldim ama denize çıkamadan döneceğim herhalde. Önce tersaneye gidiyoruz, Hanri Amel öldüğünde tersaneyi işçilere bırakmış, herkes mal sahibi ama mır mır ellerinde merdane çalışıyorlar. El hüneri, zenaat, derinlemesine bilgi son derece etkileyici. Oradan rıhtıma gidiyoruz, Boris'te kravat, spor ceket, ütülü pantolon. Bende de sırt çantasında oilskinler mevcut, ıslanacağız ya diye getirmişim. Boris oralı olmuyor,

bir Şey bildiğimden değil, yardım öneriyorum, gerekmez diyor, 30-35 knot havada tek başına tekneyi çıkarıyor, bütün rüzgâr açılarında bütün yelkenleri kullanıyor, kayak inanılmaz stabil, zarif bir biçimde kayıyor. İki saat sonra geri dönüp bağlanıyoruz. Hiç ıslanmamışız. Allah allah. Bildiğim standartların dışında bir tekne, belli, karar vermek zor olmuyor. Peki diyorum, sarın bana bir tane, memnuniyetle diyor Boris, defterine bakıyor, 8 Eylül 2010 da teknenizi teslim alabilirsiniz. On altı ay sonra.

Yapıcak bir Şey yok, bekleyeceğiz. Beklerken, bir sürü kitap vs. okuyorum. Hatta denilebilir ki, yelken ve denizcilik konusunda son yüzyılda yazılmış kayda değer ne varsa okuyup özömsüyorum. Kiralık bir Amel arıyorum, yok. Ne zaman ki, Amel sahibi bir İtalyan bir hafta beni teknesinde misafir etmeyi kabul ediyor. Napoli'den çıkıp bir hafta etraf adaları geziyoruz. Roberto, teknenin ıcığını cıcığını anlatıyor, ama hep o kullanıyor. Ama bakıyorum ve görüyorum, atla deve değil. Roberto bu arada sıra dışı bir Őef, teknede inanılmaz yemekler yapıyor, her yerde yemiyor, ancak arada bak bu iyidir diye sıkı yerlere götürüyor. Bir hafta tam bir ziyafet.

Bu arada öyle bir tempoda çalışıyorum ki, başka tekne pratiği yapma imkânı olmuyor. Tekne pratiği yapmayı bırak, eve gitmeye vakit yok. Resmen hastanede yaşıyorum, kalp cerrahisi cemiyeti olan ne kadar ülke varsa, hepsinden davetler geliyor, dünyanın dört köşesinde ameliyatlar yapıyorum, konferanslar veriyorum, iki saat kalıp geriye dönüyorum. Birçok ülkeden cerrahlar ameliyat öğrenmeye geliyorlar, ilgilenmek lazım derken; Amanin'i teslim alma vakti geldiğinde, toplam üç kez tekneye binmişim; Haluk'larla,

Colin'le ve Roberto'yla, ancak hiçbirini kullanmamışım. Fakat acayip biliyorum. Bilmediğimi de biliyorum.

Tekne yapılırken, bir kez La Rochelle'e gidip tersaneyi ziyaret ediyorum. Bu Amel takımı aksilikleri ve inatçılıkları ile ünlüdür. Adamlar tarz yapmış bunu. Üç şey istedim, üçünü de yapmadılar. Tekneyi almaktan maksat, Patagonya'ya gidilecek. Sert hava olacak. Teknenin kışına drog bağlanabilecek iki koçboynuzu istedim. Mevcut koç boynuzlarına bağlasan, metaforaya sürtünecek, kopacak. Hık mık derken takmadılar tabii, ama Güney Hint Okyanusu'nda drogu kullanırken kulaklarını pek bir çınılattım. Güneş panelleri getirttim Almanya'dan, inşa sırasında bunları da lamine ederseniz gövdeye de, ortada kablolar dolaşmasa dedim, mümkün değil dediler, sonra ben Marmaris'te kendim yaptım, ama tabii ortada bir sürü kablo ile. Bir de baş pervaneye uzaktan kumanda getirttim, tek başına kıcı bağlarken baş açılırsa kolay olsun diye, onu da bağlamadılar, ben de sizin olsun madem dedim, bir sonraki tekneye takmışlar.

Vakti geldiğinde gidip tekneyi hemen alamıyorsun. Adamlar teslim haftası denen bir hafta sana tekneyi gösteriyor, deneme seyirleri falan, sonra tekneni alabiliyorsun. Tabi bu sözde kalıyor, adamlar türlü bahanelerle teslim tarihini geciktiriyor, neticede 40 gün gecikmeyle teslim ederiz diyorlar. Fakat söyledikleri tarihten 9 gün sonra benim Antalya'da konferansım var, önemli mevzu, gitmesem olmaz. Teslim haftası da fırtına çıkıyor, bir şey öğrenmek mümkün değil. Neyse, yolda ben öğrenirim, daha Yunanistan'a varmadan sökerim bu işi diye kapıp Amanin'i düşünüyorum yola. İpleri çözüp, marinadan çıkarken fark ediyorum: ilk kez bir teknenin dümenini tutmaktayım. Yürü be!

Güney Fransa – Korsika ve Sardunya arası Bonifacio boğazı – İtalya ve Sicilya arası Messina boğazı – Patras Denizi – Korint Kanalı – Ege Denizi rotasındaki Amanin’in bu ilk yolculuğundan kalın bir kitap olur, çok matrak bir hikâyedir, ama başka zaman anlatılır inşallah. Sonuçta bir hafta sonra Simi’den Avrupa Birliği gümrüğünden çıkarıp arkadaşı, Marmaris Netsel Marina’ya bağlıyorum. Kongreye yetiştik.

Amanin, bir Amel 54. Kaptan Hanri Amel’in tasarladığı bir dizi uzak yol teknesi serisinin son halkası. Kaptan Amel, görme özürlü, teknesine atlayıp uzun okyanus geçişleri yapıyor. Bu seyirler sırasında saptadığı aksaklıkları, iyileştirmeleri veya icatları, örneğin Güney Pasifikten, tersaneye bildiriyor, şunu şöyle bunu böyle yapın gibi ve bir sonraki tekne denizde belirlenen ihtiyaçlar doğrultusunda biçimleniyor. Tekneyi ev olarak gören birisi Kaptan, o yüzden evde neye gereksinim varsa, teknesine de koyuyor. Teknenin bir kişinin kolaylıkla idare edebileceği, içinde kendini güvende ve rahat hissedebileceği bir formatta olmasını istiyor.

Amanin iki direkli, 16 m boyunda ve 20 ton ağırlığında. Amanin ile ilgili teknik özellikleri burada anlatmayacağım, ama dünya seyahati bakış açısıyla üretilmiş, tek kişinin kullanabileceği, güvenli bir tekne olduğunu söyleyebilirim. Amel Tersanesinin dünya seyahati için tasarladığı tekneler artık üretilmiyor. Garibim nesli tükenmekte olanlar kategorisinde.

2010 sonbaharı ve kışı birkaç ufak seyir ile geçiyor. Kışın kabadayılığı bittiğinde artık her fırsatta Amanin’deyim. 2011 bahar ve yaz aylarında artık aileyi ağırlamaya hazırız, yurdum koylarının



tozunu atıyoruz, ara sıra da uzun seferler. Sonbahar geldiğinde seneye dünya seyahatine çıkacağımı deklare ediyorum. Ailede kimse şaşırıyor hatta çok doğal karşılıyorlar, ama kimse ben de geleyim demiyor. Hastanede ise kimse gideceğime inanmıyor, geçip gidiyor.

Yola ıkış, Akdeniz

2012 geldiğinde, işlerimi tasfiye ediyorum, ve Nisan sonunda işi bırakıyorum. Şaka değil, 1992'de girdiğim Güven Hastanesi'nden 2012'de çıkıyorum. Tam 20 yıl. Gözüm arkada değil, sadece Türkiye'nin değil, dünyanın en önemli kalp cerrahisi programlarından birini mükemmel yetişmiş pırıl pırıl bir ekibe bırakıyorum.

Tabii yurdum insanı her işte bir çapanoğlu aramaya alışmış, kimse bir anlam veremiyor mesleğinin zirvesindeki bir adamın dünyanın en iyi işini hop diye bırakıvermesine. Artık asparagasın bini bir para. Yok Haldun Karagöz kanser olmuş, yok Amerika'da yoğun bakımda yatıyormuş, giderek Haldun Karagöz ölmüş. Bir şey değil, iş aileme taziye telefonları gelmesine kadar gidiyor. Mercan Denizi'ndeyken annem uydu telefonundan beni arıyor sahiden öldün mü diye. Yok anacım, domuz gibiyim.



2012 Mayıs'ından itibaren Amanin'de yaşamaya başlıyorum. Yazı çoluk çocuk Amanin'de geçiriyoruz, arada Yunan adaları turu yapıyoruz, ama yaz çabuk geçiyor. Seyahat hazırlıkları tam gaz sürüyor. Hem tekneyi hazırlama, hem teorik hazırlık, hem lojistik sorunlar ilgi bekliyor. Atla deve değil. Zor olan karar vermek, gerisi kendiliğinden geliyor. Kasımın ilk haftasındaki kötü hava geçince, pastırma yazında Akdeniz'i geçerim diyorum. Hesapta Okluk'ta Sadun Boro'yu ziyaret edip, oradan çıkacağım.

Bu tür seyahatlerin üç büyük zorluğu vardır. En zoru veda etmektir. Kimse çaktırmasa da sonuçta gidip de dönmeme olasılığı olan bir yolculuk. Sevdığınız insanları son defa görüyor olabileceğiniz duygusu iç burucu bir duygudur. Sonuçta 6 Kasım 2012 sabahı erkenden Datça'dan çıkıyorum. Bizim Haluk'ların İyisiyle Kötüsü

de uğurlamak için Bodrum'dan çıkmışlar, Knidos'ta bekliyorlar. Knidos'ta öğle yemeği yerken bunlarla, yandaki masadakilerden Sadun Boro'nun yurt dışında, galiba Tayland'da olduğunu öğrenince; Okluk programı kalıyor, ben oradan topukluyorum.

Akdeniz, gitmemi istemiyor belli, bütün Akdeniz boyunca tam kafadan patlıyor. Kendimi güç bela Malta'nın kuzeyindeki Gozo'ya atıyorum.

Malta içinin karmaşası düşünüldüğünde burası cennet. Küçük bir butik marina, çok güzel korunmuş doğa içinde, pırıl pırıl temiz deniz, hemen pantonun dışındaki kulübede hazır giriş çıkış polisi. Köy, yokuşu çıkınca hemen orda, nefis bir fırın, uzak yola gidecek denizciler için peksimet, kasap, ve her 100 metrede bir katedral.

THUNDERSTORMS FORECAST: OVER NORTHERN IONIAN SEA, SOUTHERN ADRIATIC SEA, CENTRAL ADRIATIC SEA AND AEGEAN AND SOUTH CRETE SEAS.
GALES UNDER COURSE: SOUTHWESTERLY 8 ON SARDINIAN SEA,
NORTHERLY 7 ON NORTHERN TYRRHENIAN SEA AND CENTRAL TYRRHENIAN SEA,
NORTHWESTERLY 9 ON SARDINIAN CHANNEL, SOUTHERN TYRRHENIAN WEST SIDE
AND SICILY STRAIT,
Westerly 7 ON SOUTHERN IONIAN SEA,
NORTHERLY 8 ON CENTRAL ADRIATIC SEA AND NORTHERN ADRIATIC SEA,
NORTHWESTERLY 9 ON NORTH BALEARIC SEA.
GALES FORECAST: NORTHERLY 7 ON NORTHERN TYRRHENIAN SEA AND CENTRAL
TYRRHENIAN SEA,
SOUTHWESTERLY 7 ON SARDINIAN SEA AND CHANNEL, SOUTHERN TYRRHENIAN
WEST SIDE, SICILY STRAIT, NORTHERN IONIAN SEA AND SOUTHERN ADRIATIC
SEA,
Westerly 7 ON SOUTHERN IONIAN SEA,
NORTHERLY 8 ON CENTRAL ADRIATIC SEA,
NORTHEASTERLY 7 ON NORTHERN ADRIATIC SEA,
NORTHWESTERLY 9 ON NORTH BALEARIC SEA.
2. WEATHER SITUATION:
A PRESSURE FIELD ON AEGEAN SEA IS DECREASING. A LOW OF 1004 HPA OVER
BALEARIC PENINSULA IS MOVING EASTWARDS. HIGH AND FLAT FIELD ON WESTERN
MEDITERRANEAN SEA IS EXTENDING EASTWARDS. INSTABILITY AREA ON



Evet, kilise filan değil, koca koca katedraller her köşe başında, sokaklarda üç adımda bir Meryem heykeli. Avrupa'nın en dindar bölgesiymiş meğerse ve sebebi de bizmişiz.

Halikarnas Balıkçısı'nın anlattığına göre, ki kendisi Oxford'lu bir tarihçidir, bizim Turgut Reis burayı kuşatıyor, ne kadar ahali varsa toplayıp götürüp Cezayir'de esir pazarında satıyor. Gozo Adası 20 yıl kadar terk edilmiş kalıyor, sonra dönenler ve yeni gelenlerle boş evler dolmaya başlıyor ve korunmak için Tanrı'ya sığınıyorlar ve her köşe başına bir katedral dikeyorlar.

İnsan çocukluğunda, gençliğinde hatta yaşlılığında okuduğu şeylerin kimisinden etkilenir. Okuduğunu taklit eder demiyorum, ama kendine yakın bulduğu noktalar, minik nüanslar, orada burada küçük

tespitler, hepsinin bir tortusu, bir kül halinde kalır insanın içinde.

Halikarnas Balıkcısı'nın gerek hikâyeleri, gerek Turgut Reis gibi kitapları bende çok iz bırakmıştır. Çocukken, Mamti sarmıştı önce Balıkcı'ya. Hikâyenin birinde, eleman kayıkta açılırken, cebinden çıkardığı çakıl taşını denize bırakır ve o taşın sonsuza kadar, denizin dibinde, kıpırdamadan öyle kalacağını düşünür. Bakar mısınız? Nice şairler, romancılar kendilerinden bir şeyler kalsın sonraya diye çabaladılar. Nice piramitler, anıt mezarlar, hadi olmadı heykeller, adını şuraya buraya vermeler, kitap yazmalar, hepsi fasafiso. Zamanın acımasızlığında neticede yeterince zaman geçtiğinde hiçbirisi hatırlanmayacak, kimse bir iz bırakmayacak, bıraksa da kimsenin umurunda olmayacak, ama o taş orada duracak. Ben de baktım, geçtiğim gittiğim yerlerde kendimden parçaları denize gömer olmuşum. Okyanus derinliklerine kendimden şeyleri bırakır olmuşum. Sen burada bekle anacım.

Gozo'da Türkleri aşırı sevmelerinden midir bilmem, 15-20 kişilik bir polis ekibi sabahın köründe Amanin'i basıyor. Amanin ne öncesinde ne sonrasında böyle bir şey yaşamadı. Hepsi sivil kıyafetlerde, kızılı oğlanlı, bir kısmı narkotik, bir kısmı mali, vs genç çocuklar, başlarında da Lino Ventura'ya benzeyen çok ciddi bir patron. Patron, dünyanın en önemli işini yapıyor edasında, tekneyi arayacağız diyor. Kolay gelsin ne diyim, tekne o kadar ağzına kadar malzeme ve erzak istiflenmiş ki, ben bile aradığımı zor buluyorum. O kadar nüfus Amanin'e sığamayacağı için, ben kahvemi alıp dışarı çıkıyorum. Babalar saatler boyunca tekneyi dip bucak elden geçiriyorlar, sonra da sigara bile bulamadıklarını söyleyip gidiyorlar. Giderlerken Lino Ventura'ya bu bir eğitim çalışması



mıydı diyorum, yok çok ciddi bir operasyondur diyor. E, o zaman her yere baktınız, makine dairesine de baksaydınız diyorum. Ben bir şey saklayacak olsam oraya saklarım. Lino kızarıyor, ben havuzlukta elimle aşağıyı gösteriyorum. Makine dairesine içeriden giriş yok, tek giriş havuzluğun tabanını kaldırıncaya. Yok diyor, burada işimiz bitti... Daha karpuz keseceğiz?

Daha da durmam burada. Cebelitarık doğru yola çıkmamla birlikte hava tekrar tam batıdan patlıyor, Akdeniz kazanı amanın kepeği, hoplaya zıplaya Fas'ta Smir Marinaya güç bela atıyorum kapağı.

Smir, Cebelitarık Boğazı'nın 10 mil güneyinde, ucunda Ceuta olan koyda. Büyük ve güzel bir marina. Kralın yatı burada, o yüzden bakımlı; giriş çıkış marina ofisinin yanında yapılıyor ve batılılaşmış

bir vaha şeklinde. Burayı tercih etmemin esas nedeni boş olması. Mevsim tam ARC ve bunlara takılıp Atlantik'i geçmeye çalışan yatlar mevsimi, her yer tıka basa dolu, fakat bu koca marinada sadece üç yabancı tekneyiz. Starlet, Mi John bir de Amanin.

Akdeniz'i tahminimden çabuk geçtiğim için, burada biraz oyalanıyorum. ARC kalabalığı dağılsın, öyle çıkayım Atlantik'e derdindeyim. Araba kiralayıp Fas'ı geziyorum. Tetuan şehri yakın, şehrin medinası çok etkileyici. Fakat esnaf aynı bizim Kapalı Çarşı esnafının turistlere yaptığı muameleyi yapıyor. Türküm olm ben, bana turist muamelesi yapmayın.

Marinaya yarım saat mesafede Mdiq kasabası var. Taksi dolmuşla gidiliyor. Burası Mercedeslerin ölmeye geldiği yer. Antik mersolar taksi dolmuş olmuş, arkaya dört, ön koltuğa iki kişi.





Yok paraya kasabaya iniyorsun, huzurlu ve mutlu insanlar. Her yer Jedi şövalyesi dolu, herkeste aynı Jedi tünüğü. Sokakta her türlü taze sebze, meyve bol ve çok ucuz. Torbaları yüklenip nefis bir kumsaldan yürüyerek dönüyorum marinaya. Mi John, İngiltere’de bir tersanede çalışırken, arka bahçesinde yapmış teknesini, 7 yıl sürmüş. 15 metrelik bir keç. Bitince her şeyini satıp yola çıkmış, yıllardır teknesi evi. Karaibler Akdeniz arasında gidip geliyor, parası bitince internetten müşteri bulup Karaibleri gezdiriyor. Teknesini toparlamasına yardım ediyorum, o da bana bir sürü şey öğretiyor. Ayrıca Karaibler hakkında kimseden öğrenemeyeceğim kuvvetli enformasyon veriyor. Karaiblere gitmeyi düşünmüyorum, ama olsun, bilginin fazlası zarar vermez.



Bu arada Smir Marina'ya yanaşırken, baş pervaneden hoş olmayan bir vıcırtı geliyor ve çalışmıyor. Fas her şeyin onarılabildiği bir ülke. Hiçbir şeyin yedek parçası olmadığından, her şeyi onarmak zorundalar, o yüzden tamirat kültürü çok gelişmiş. Marina teknik şefi Muhammed usta bulunuyor, no problem hallederiz diyor. Daha önce buna benzer bir durum çözdünüz mü diyorum, hayır ama her şeyin bir ilki vardır diyor. Ertesi sabah Amanin'i karaya almak için anlaşıyoruz. Sabah olunca 100 tonluk dev bir vinç çıkıyor ortaya. Türkiye'deki vinçlere Amanin sığmaz, çift direkli olduğu için, kış ıstralyaları sökmek gerekir. Fas vinci bana mısın demiyor, Amanin kayboluyor içinde, küçük kalıyor.

Karada baş pervane motoru aşağı alınıyor. Bu alet gayet sorunsuz çalışırken, çıkmadan önce Türkiye'deki servis buna da bakım



yapalım diye söküp takıyorlar. Sadece geri takarken Loctite kullanmayı unuttukları için şaft vidaları gevşiyor ve şaft sıyrıyor. Sonuçta gevşek şaft oturduğu yuvayı oymuş, yeni yuva lazım. Malzemenin Fransa'dan gelmesi mümkün değilmiş, o zaman diyorum ben atlayayım uçağa gidip alayım, cebime koyup getireyim. Muhammed kafasını bir o yana eğiyor, bir bu yana eğiyor, yaparız biz bunu diyor. Oralarda gezen bir Alman mühendis var onu buluyor, beraber tornacıya gidiyorlar, yeni ve mükemmel bir parça üretip geliyorlar. Üzerinden beş yıldan fazla zaman geçiyor, halen bugün aynı parçayı sorunsuz kullanıyorum. Hesap 47 euro gibi bir şey tutuyor.

Tam ne güzel bu işi hallettik derken, Amanin'i kucaklayan vince nazarım değişiyor, vincin üzerindeki hidrolikler patlıyor. Amanin







tamamen yağ ile kaplanıyor, fakat stabil, düşmüyor. Hemen hallederiz filan derlerken, Mi John kopup geliyor, bağırsı çağrış havada asılı duran salmanın altını kütüklerle destekliyor. Bakma bunların hemen yaparız demesine, salma ağır, serbest salınımda kalırsa somunlarını oynatır diyor. Gerçekten de Amanin üç gün vincin üzerinde mahsur kalıyor.



Yatay Atlantik geçişi, Karaibler

ARC'nin Kanaryalardan ıkışı yaklaşınca, bende yavaştan Smir'den ayrılıyorum. ıkarken mazot alıyorum, litresi 70 sent. Cebelitarık'ı gece geçiyorum, Atlantik'e çıkar çıkamaz, günün ilk ışıklarıyla, kimbilir nerenin fırtınasının artığı peşi sıra birkaç dev dalga bordadan vuruyor. Amanin! Okyanus denen şey pek yamanmış!

Hesap şöyle: Kanaryalara gidilecek, ikmal yapılacak, oradan Cabo Verde üzerinden Brezilya. Oradan direk Patagonya'ya inilecek, Marta kadar şili tarafında gezinmece, Alexandr Selkirk'in (a.k.a. Robinson Crusoe) hayatının 4 yılını geçirdiği Juan Fernandez Adası'na uğrayıp, akabinde Easter Adası üzerinden Fransız Polinezyası ve Güney Pasifik Atoleri.



Cebelitarık-Kanarya seferi kadife gibi tatlı bir seyir oluyor ve en dıştaki La Palma Adası'nda Santa Cruz de La Palma'ya giriyorum.

Burası diğer büyük Kanaryalar gibi turistik değil, biraz bizim Simi'yi andırıyor, küçük bir masal kenti gibi. Marina küçük ama düzgün, dizel 90 sent. Kentte her şey bulunabiliyor ve anormal ucuz. Burada geniş ikmal yapıyorum, biraz etrafı geziyorum. Amanin'e biraz bakım-onarım, bekliyorum toplu halde Atlantik'i geçecek arkadaşlar biraz açılınsınlar, sonra ver elini okyanus.

Atlantik'e açılışımın üçüncü gününde hava sıkı bir patlıyor, okyanusa hoş geldin! Sonrasında ticaret rüzgârları oturuyor, güney batıya doğru nefis bir geniş apaz seyirle iniyorum. Hayallerin gerçek







olma hali. Duruma uyum sağlama öyle üç beş günde değil, derhal oluyor. Nefes kesici manzara, okyanus rayihası, Maria Callas, yeme içme, okuma derken ve her şey mükemmel giderken, Amanin sapır sapır dökülmeye başlıyor.

Cenova direğini ana direğe bağlayan halka kopuyor, no problem, deli bağlar gibi bağlayıp yola devam. Bu direksiz Atlantik geçişi eziyet çünkü.

İkinci haftada hiç akla hayale gelmeyecek arızalar birbiri ardına sökün ediyor. Hoppala. Yapısal bir arıza yok gerçi, hep üçüncü parti aletlerde, muhtelif su kaynatma durumları. Önce iç sıkıntısı, moral bozukluğu, sonra bir yandan arızaları giderirken, bir yandan da, bir dakika arkadaşlar, perspektifi kaybetmeyelim sağduyusu.



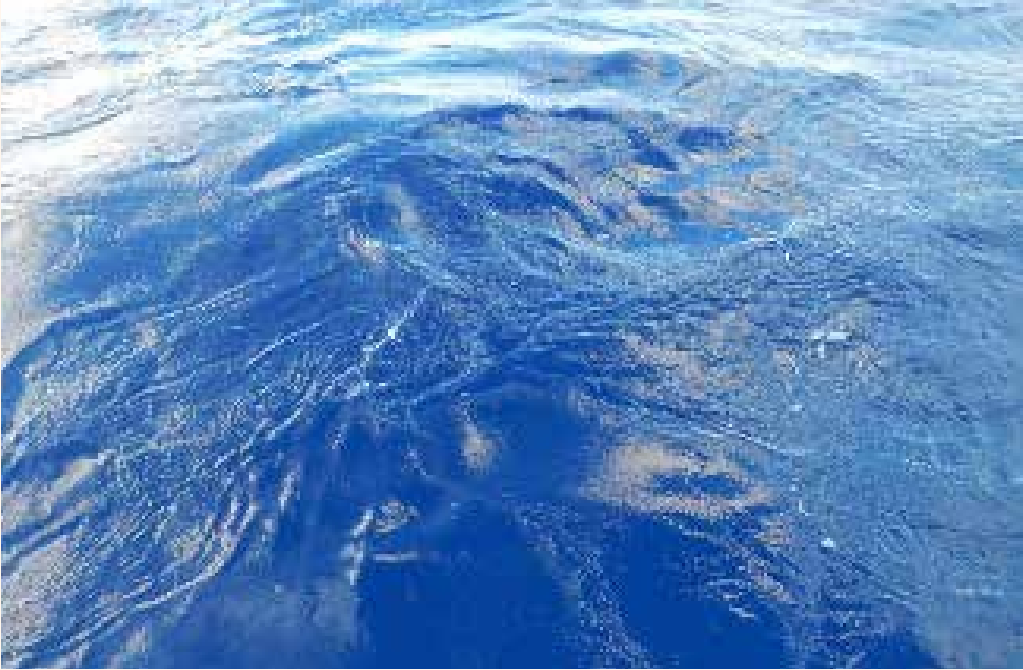
Duruyorum. Okyanusun ortasında heave-to yapıp günlerce hiçbir şey yapmadan, okyanus ortasında olma halinin tarif edilemez hazzı altında bekliyorum.

Zaten alet edevatın yıpranması beni hiç bozmaz. Sahip olduğum en mükemmel alet olan vücudum dahil, bütün makineleri layıkıyla kullanıp, intakt teslim etmiyoruz. Yaşanmışlığın yıpranması güzel. 500 beygirlik arabayla hep 50 ile gidecek değiliz ya, silindirleri neyim biraz zorlamak gerek.

Heave-to yapmak, deniz ortasında park etmek. Eğleşmek dermiş eskiler, ama şimdi eğleştim deyince başka şeyler anlaşılıyor. Müthiş acayip bir manevradır. Her teknenin kendine göre farklı bir heave-to tutuşu vardır. Amanin, çift direkli olmanın avantajıyla, çok güzel



eğleşir. Arkadaki mizzen direğindeki yelken hariç bütün yelkenler kapatılır. Dümen rüzgâra doğru çevrilir ve bağlanır. Rüzgârın tekneye yaptığı şey, burnu düşürmektir. Yani teknenin baş tarafını rüzgâr iterek "rüzgâr altına" götürür. Mizzenin yaptığı şeyde teknenin burnunu rüzgâra doğru çevirmektir. Unutmayalım, bu işler teknenin altındaki salma merkezli bir eksen etrafında cereyan ediyor. İşte mizzen yelkeninin ıskotasıyla (ipiyle) oynayarak, burnu rüzgâra 50-60 derece açıyla tutuyoruz. Anlatınca karmaşık gibi gelebilir belki, ama yapması 30 saniye sürüyor. Tekne, rüzgâra ve dalgaya 50-60 derece açıyla yavaş yavaş geriye/yana doğru kaymaya başlıyor. Bu sırada salmanın ve dümen palasının "sıyırdığı" su, teknenin yanında bir girdap akımı yaratıyor. "Slick" denen köpüren çorba kıvamındaki suyla karşılaşan dalga, eriyor ve tekneye çarpmıyor. Böylece karmakarışık bir denizin ortasında



sakin bir teknede dinlenme veya bekleme imkânı doğuyor. Aslen bir fırtına taktığı olan heave-to, daha çok denizin ortasında sakın vakit geçirme gereği olduğunda kullanılan bir yöntem.

Arkaya şezlongumu açıyorum, elimde kitabım, güzel müzik, içecek derken Amanin koca okyanus dalgalarının üzerinde zerafetle inip kalkıyor. Bir orca balinası geliyor, bir süre Amanin ile oynuyor. Ne derdim var bir an önce gitmek için, deli miyim? Yıllardır hayalini kurduğum şeyi yaşıyorum, yok arızaymış yok şöyle böyle olacaktı ne derdime. Hem, kötü şeyler, iyi şeylere dönüştürülebilir. Yarın olabilecek olumsuz şeyler için, bu günümü harcamaya niyetim yok. Kendimi Walden’da Thoreau gibi hissediyorum. Okyanusun ortasındaki kulübem. Bir daha nerede bulacaksın? Daha ne istersin? Yarını yarın düşünür.





Akdeniz'in uykusuzluğunu biraz atıyorum. Uyku meselesini nasıl hallettiğim hep sorulur. Bunu açıklayabilmek biraz zor, başka bir bakış açısı gerektiriyor çünkü. Normal yaşamda gün kabaca ikiye ayrılır. Gündüz ve gece. Bunun birinde esas olarak yaşarsın, diğerinde esas olarak uyursun. Tekne yaşamında ise bu ayrım yok. Günü bir bütün olarak kabul ederek o gün içinde bazen yaşarsın, bazen uyursun. Hiç uyumadan yaşayabilmek sadece bazı şanslı arkadaşlarda olan bir özellik. Kronik uykusuzluk sendromu, tek başına seyahat edenlerin en büyük düşmanı. Birçok ünlü gezgin, uykusuzluğa dayanamayarak başını belaya sokmuştur. Slocum'un Pinta Pilotu, yalnız denizcilere yardım eder etmesine de, kronik uykusuzluğun getirdiği sorunlardan korunmak için şöyle bir stratejim var. Trafiğin sık olduğu ve 50 mil çevrede kara parçası olan yerlerde uyumuyorum. Uyumuyorum derken, arada fırsat buldukça 15-20 dakikalık "power-nap" ler yapıyorum. Uykunun fizyolojik faydaları için, REM uykusu denilen derin uyku gerekir. Normal uykuda, bir sürü REM uykusu uyuruz, bu rüya gördüğümüz anlardır. Bu rüyaları hatırlamayız, sadece son REM fazının rüyasını belki hatırlarız.

15-20 dakikalık uyku, bir REM fazı için yeterlidir. Sadece böyle kısa uykular uyuyan biri, her rüyasını hatırlar. Televizyonda sitkom seyrederek gibi. Bir bölüm izle, reklam arasında çık dışarı etrafa bak, sonra gel bir bölüm daha izle. 20 dakika uykunun arkasındaki fikir şu; ufukta gördüğünüz bir gemi, 15-20 dakika içinde üzerinizde olur. Benim kalp cerrahisinden kaynaklanan avantajım, otuz kusur yıldır, bu gibi uykusuz durumlara alışık olmam ve uyanır uyanmaz ani ve doğru karar alma eğitiminin cilt altıma işlemiş olması. Kalp



cerrahisinde, kimi zaman 8-10 gün uyumadan hastaya bakarız. Arada bir "power-nap" fırsatı yakalarsan ne ala ve verdiğin her karar, yaptığın her iş sıfır hata ile olmalı. Bununla kıyaslayınca, teknede uykusuz kalmak, lunaparkta yorulmak gibi. Okyanusa çıkınca, etrafta trafik ve kara parçası olmayınca, en yakın karadan 80-100 mil uzaklaşmışsam, uyku süresi bir seferde önce bir saate, iyice açıldıkça iki-üç saate çıkar. Bu sırada Amanin yol almaya devam eder. Tabii körlemesine gitmiyoruz, eleman açığımızı teknoloji kullanarak kapatıyoruz. Üç önemli yardımcım var: birincisi oto-pilot. Bu arkadaşa rotanı verince, seni oraya götürür. Rüzgâr değiştikçe yelken ayarlarını değiştirmek istemezsen, istediğin rüzgâr açısında götürür, sen uyursun veya işine bakarsın.

İkincisi radar. Radar ekranında alarm bölgeleri tanımlıyorum. Örneğin, teknenin etrafında 5 mil açığa ve 2 mil açığa, bir mil eninde iki alan belirliyorum. Herhangi bir nesne, fırtına bulutu dahil, bu alanların içine girerse, alarm ötüyor ve uyanıyorum. Yani çok ufak ve ekojenitesi düşük objeler dışında hiçbir şey, haberim olmadan Amanin'e yaklaşıyor.

Üçüncüsü AIS (automatic identification system). Bu, teknelerin künyesini, hızlarını, uzaklıklarını ve ne zaman ve hangi mesafede size yaklaşacaklarını gösteren bir sistem. Balıkçılar dahil, hemen bütün ticari gemilerde mevcut. AIS, yalnız yelkencinin en büyük dostu. Sadece etraftaki trafiği size göstermekle kalmıyor, aynı zamanda sizi de diğerlerine gösteriyor. Yelkenli teknelerin geçiş üstünlüğü olduğundan, büyük tekneler sizi ekranda görünce hemen bir iki derece rota çevirip en az 2 mil açığınızdan geçerler. Balıkçılar hariç, onlar kimseyi takmaz, siz rotanızı değiştireceksiniz. AIS alarmlarını istediğiniz gibi ayarlarsınız. Herhangi bir tekne yakınınıza geldiğinde veya sizinle çarpışma rotası içindeyse, yeri göğü uyandırır. Az çok trafiği veya kara parçası olan bir yerde yatıp ev uykusu uyumak, radar ve AIS bağışmaları nedeniyle zaten pek mümkün değil, böylece uyanma sorunu da ortadan kalkıyor.

Bütün güzel şeyler gibi, Atlantik hamlaması da bitiyor, hava bozuyor, üç saniye bile düşünmeden rotayı Martinik'e çeviriyorum. Orada Amel'in teknik servisi var, tekneyi toparlayıp öyle devam ederim. Hiç hesapta yokken Karaibler seferi. Hadi bakalım.

Karaibler niye bu kadar popülerdir hiç anlamamışımdır. Kitlesel turizmin her türlü pisliğinin yoğunlaştığı bir yerdir aslında.



Tamam memleket güzel de, aşırı kalabalık, aşırı yoksullukla bir araya gelince sonuç pek hoş olmuyor. Belki Fransız adalarını bunun dışında tutmak doğru olabilir. Oralarda pek yoksulluk yok, sadece kalabalık var. Hollanda bölgelerinde de, Amsterdam tipi "rekreasyonel" cafelerin legal olarak açılması durumu var.

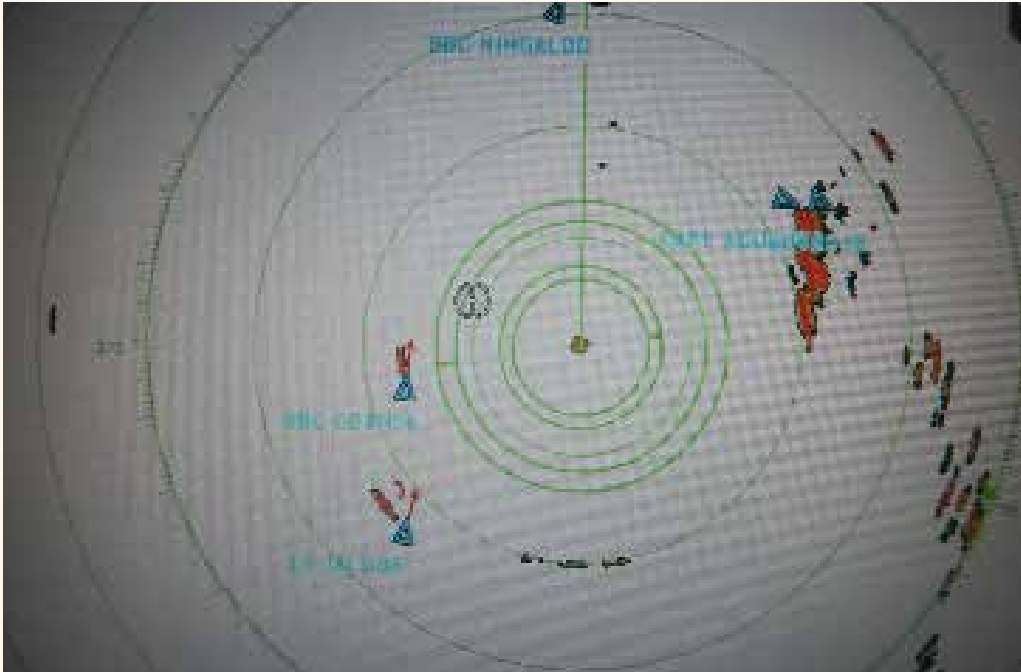
Tekne ile Karaibler'de bir adaya yaklaştığınızda, siz daha birkaç mil açıkta iken, sahilde bir hareketlenme olur. Akabinde 8-10 motor, birbiriyle yarışarak size doğru gelmeye başlar. Bunlar boat-boy'lar. Eskiden bizim sokaklardaki değnekçi çocukların muadili. Hani sokakta kendi bulduğun yere park edersin bunlar gelir para ister, vermezsen arabayı çizer hesabı. Daha koya girmeden bazıları tekneye çıkmaya çalışır. Yapışkandırılar, laftan pek anlamazlar. Yo man, beni tutmazsan bu öbürleri soyar senin tekneyi hesabı. Sözde

sen karaya çıkınca tekneyi buna emanet edeceksin, koruyacak kendi gibilerden.

Bir de botu çaldırmamak meselesi var. Gece botu teknenin arkasına bağlayıp uyursan, sabah kalktığında yerinde bulma ihtimali pek az. Havaya kaldırman lazım. Karaya çıktığında öyle iple bağlarım naifliğine pek gülerler. Kalın zincirle bağlayanlar mı ararsın, her türlü yaratıcı hırsızlık karşıtı tedbiri geliştirmiş yatçı takımı. Bende üzeri plastik kaplı çelik araba çekme hâlâtı vardı. Bir ucunu botun altına kalıcı sabitledim, karaya bağlanacak ucunda da bir loop var, onu kendi üzerine asma kilitte bağlıyorum. İyi mi? Karaibler cennetinde tatil. Motoru da bota sabitleme ayrı bir komedi.

Bir de gece sen uyurken tekneye çıkma heveslisi bir grup arkadaş var. Bunlara karşı havuzluğa hareket sensörlü alarmlar yerleştirenlerden, Slocum usulü yere raptiye serpip sabah toplayanlara kadar geniş bir yelpazede tedbir alanlar mevcut.

Joshua Slocum, yelkenli bir tekne ile dünyanın etrafında seyahat eden ilk insan. Bu işleri başlatan kişi. Kendisi tecrübeli bir denizci. Ticari gemilerde uzun yıllar dünya denizlerini dolaşmış. 24 Nisan 1895'te, 51. yaş gününde başladığı dünya seyahatini, 36 feetlik Spray teknesi ile yapıyor. Bu, nerdeyse yüz yaşında kumsala terk edilmiş çift direkli bir tekne. Bir arkadaşı şaka niyetine tekneyi Slocum'a veriyor. 13 ayda 553 dolar harcıyarak tekneyi onarıyor ve tarihi yolculuğuna cebinde 2 dolardan az para ve kesin bir rota olmadan Boston'dan başlıyor. Kendisini uğurlamaya gelen bir arkadaşının kızı Miss Wagnals, Spray'in logbook'una "Spray geri dönecek" yazıyor. Üç yıl ve 46.000 deniz mili sonrasında biten yolculuğun ardından



yazdığı, bütün uzak yol denizcilerinin başucu kitabı *Dünyanın Etrafını Yelkenle Tek Başına*, 1900 yılında yayınlanıyor ve adını vermeden Miss Wagnals'a adanıyor: "To the one who said/The 'Spray' will come back". Bu kitabın çeşitli baskıları halen bulunmaktadır, ayrıca PDF ve e-book olarak ücretsiz indirilebilir. İçinde müthiş hikâyeler barındırır ve rastgele bir yerini açıp okumak Hacıosman – Osmanbey metrosunu çekilir hale getirebilir.

Her neyse, lafı dağıttık. Slocum Patagonya'da kendisine tebelleş olan yerlilere karşı kullanmış raptiye taktığını, şimdilerde de Karaibler'de halen kullanılıyor. Fakat dediğim gibi, Fransız adalarını yukarıda anlattığım kapsamın dışında tutmak gerekir. Bu adaların da problemi çok kalabalık olması. Dünyanın en kalabalık demir yerleri burada. Marinaları zaten unut, hem yer bulmak çok zor, hem pis, hem de



Karaibler'e gelmişin niye marinada kalasın ki? Marinaya bir tek giriş çıkış yapmak için gidilir. Fransız adalarında öyle polise git, gümrüğü bul işleri yok. Demirini atacak bir yer bulabilirsen, marina karşısına demir atıp, marina ofisine gidiyorsun. Orada bu iş için koydukları bilgisayarlar var. Formu doldurup basıyorsun. Hazır oradayken çıkışı da aynı şekilde yapıyorsun. Deskte oturan güzel bayan 5 euro alıp bunu onaylıyor. Bitti. Pasaportuna filan bakan yok. Bu arada lafı açılmışken söyleyeyim, bakan olmasa da, Schengen vizesi burada geçmiyor. Karaippler, Fransız Polinezyası ve Yeni Kaledonya için ayrı ayrı maritime vize almak gerekiyor, yeşil pasaporta gerekmiyor.

Fransız adalarında sakın demir yeri bulmanın anahtarı, marketi olmayan bir koy bulmak. Mesela Martinik'te Petit Anse d'Arlet. Nefis bir küçük köy, ufak bir bakkal ve muhteşem bir fırın var. Kasap



haftanın iki günü kamyonetle geliyor. Küçük bir pazar kuruluyor, balık ve meyve bulunuyor. Hemen arkadaki Grand Anse'de yüzlerce tekne varken burada 20-30 tekne olur.

Amanin'in servis işini hallettikten sonra, Karaibler'de 3 ay kalıyorum. Tabii rahata alışmak kolay, derhal liming moduna giriyorum, bizdeki hamlama konseptinin Karaib versiyonu. Burada büyük bir başarıya imza atarak, ruhumu son 30 yıldır son derece rahatsız eden, bir türlü bitiremediğim *Kayıp Zamanın İzinde*'yi (veya Kayıp Zamanın Hatırlanması), tekrar baştan başlayarak tamamını bitiyorum. Hakkını vererek bu defa, çizerek, not alarak filan. Yenemedin beni Proust. Kitap yazma ihtiyacının temelinde, hem yazarın hem de okuyanın can sıkıntısı olduğuna bir kere daha emin oluyorum. Gençlik yıllarımda da, böyle epik







okuma zaferlerim olmuştu, ama bunun saçmalığı, nedensiz bir iş yapmanın güzelliğine dönüyor. Radyo güzel çalışıyor. Bu Karaibler'in en güzel yanı radyo istasyonları. İnsanı mutlu hissettiriyor.

Ticaret rüzgârları sürekli esiyor. Rüzgâr altı bir koya demir attığınız zaman, teknenin burnu rüzgâra dönüyor, fakat alakasız bir açıdan gelen okyanus dalgası tam yandan kayığı beşik gibi sallamaya başlıyor. Her zaman değil, bazen. O durumda teknenin burnunu rüzgâra değil de dalgaya çevirmek için bir kış demiri atraksiyonu yapmak gerekiyor.

Avrupalıları anlıyorum. Karaibler Avrupa'ya kıyasla, bütün olumsuzluklarına rağmen, gerçekten bir cennet sayılabilir. Ama Türkiye'den kalkıp Karaibler'e gitme takıntısını asla anlamıyorum.



Tamam başka bir yere giderken oradan geçiyorsan, olabilir. Ama bizim koylar her açıdan oralara çok üstün, hiç mantığı yok Karaibler'e gitme hedefiyle o kadar eziyet çekmenin. Rom da kötü bir içki üstelik. Bence Yunan adaları da öyle. Uzo güzel, fakat bir ikisi dışında çorak lav kayaları. Fakat hem Karaibler, hem de Yunan adaları yıllar boyunca o kadar müthiş bir görsel ve edebi bombardımanla kafamıza sokulmuş ki, kafamızda oluşan uber romantik/görsel imgenin gerçeğe pek alakası yok. Ben onu bilir onu söylerim: bizim buralar oralara basar.

Kötü para, iyi parayı kovuyor. Benim güneye Patagonya seyahati hayal oluyor. Panama'dan geçivermek Pasifik'e kolayıma geliyor. Yaşasın tembellik!



Karaibler (adalar) ile Panama arasında kalan Karaip Denizi, yelken seyri açısından sıkıntılı bir yerdir. Birçok çiftin yelkenli serüveni, Karaip denizi geçişi sonrasında çiftin birinin kaçması ya da teknenin satılmasıyla sonuçlanır. Bunun nedeni bu denizde hakim rüzgâr ve onun kaldırdığı dalganın dışında, çapraz açılardan gelen başka dalga ve akıntıların mevcudiyetidir. Bunlar hep bir araya geldiğinde, tekne bir rodeo makinesine döner. Çamaşır makinesinin içinde yelken seyri, bazılarına fazla gelebilir, o yüzden pes ederler. Panama Shelter Bay Marina birçok satılık tekne veya partneri kaçmış yelkenci barındırır. Karaib Denizinde Kaptan Hanri Amel'e saygılarımı sunuyorum. Oldukça stabil bir tekne olan Amanin bile her yönden gelen dalganın arasında rodeo yaparken, su yapıcı ile su deposunu biraz doldurunca ortalık sültilman oluyor. Çünkü kaptan su deposunu salmanın içine yerleştirmiş. Salmanın ağırlığını az biraz artırınca bile teknenin stabilitesi çok fark ediyor.



Panama, Pasifik Okyanusu, Markiz Adaları

Shelter Bay, eski bir Amerikan askeri üssü iken, marinaya çevrilmiş, yağmur ormanlarının içinde düzgün bir marina. Atlantik kıyısında, yatçılar için bir vaha. Panama kanal geçişi için burada bekleniyor. Kanal geçişi, genelinde tatsız bir süreç.

Önce gelip tekneyi ölçüyorlar, sonra da bir tarih veriyorlar. Geçiş işlemlerinin bürokrasisi çok fazla. Kendin de yapabilirsin, ama bu işlemler Colon'da yapılıyor, Colon'a gidip soyulmadan dönmek biraz şans işi. O nedenle bir acenta ile anlaşmak en kolayı. Bu eleman hem işlemleri hallediyor, hem de geçiş için gerekli ip tutucuları, hâlâtları ve usturmaça işi göreceklestikleriyayarlıyor. Kanal geçişinde tekneye bir kılavuz kaptan gelecek. Bunun dışında yasal olarak teknede kaptan artı en az dört kişi olmalı. Bu dört kişi, havuzlarda çıkıp inerken, dört köşeden kıyıya atılan hâlâtları çekip bırakmakla



yükümlü. Bunun için adam tutmak gerekmiyor. Marinadaki diğer yatçılar tecrübe kazanmak için dünden gönüllü. Ancak biraz güç gerektiren ve ipi kaçırsan ciddi sonuçları olan bir iş olduğundan, acentanın kuzenleriyle çalışmak daha iyi bir fikir. Problem, kılavuz kaptanı ve bu elemanları 2 gün boyunca beslemek zorundasın. Belirli bir sofrasal beklentiyi karşılamak için çalışmak lazım.

Atlantik tarafında üç havuzla Gotun Gölü'ne yükseliyor tekne. Gotun Gölü'nde geceleyip, sabah erkenden Pasifik tarafına doğru yola çıkılıyor. Bu yolda en az 7 knot hız yapmanız bekleniyor. Pasifik tarafında da 3 ayrı havuzla deniz seviyesine inildikten sonra, karşınızda Pasifik Okyanusu. Hemen köprüyü geçince, iskelede Balboa Yat Kulübü tonozları ve yakıt istasyonu var. İlerlerseniz, Panama şehrinin önünde de iki güzel demir yeri mevcut. Atlantik

tarafında Colon ne kadar berbat bir yerse, Pasifik tarafında Panama o kadar hoş ve rahat bir şehir.

Pasifik'e çıkar çıkmaz mazot alıp devam etmek istiyorum, ama olmuyor. Mazot alamıyorum, çünkü yakıt istasyonu o gün yanmış. Gidemiyorum çünkü acentam Ray Bravo, pasaportumu kaybetmiş.

Ray'in tekneye verdiği ip tutuculardan en ufak tefeği olan kuzenini rehin alarak, geceyi Panama şehri önünde demirde geçiriyorum. Pasaport ortaya çıkmazsa, kuzeni unut Ray. Gece pasaport ortaya çıkıyor, kuzeni salıyorum. Pasifik seyri, demirde bekleyen yüzlerce gemi arasında slalom yaparken, Panama radyosunda çalan Tarkan ile şenleniyor. Baya Türkçe, oynama şıkıdım şıkıdım. Sabah sabah bunu dinleyerek kafa sallayan Panamalılar olduğunu bilse



Tarkan'ın hoşuna giderdi diye düşünüyorum. Belki de biliyordur. Benim hoşuma gidiyor.

Panama'dan hedef Galapagos üzerinden Fransız Polinezyası'na giriş yapılacak olan Markiz Adaları, yaklaşık 4000 deniz mili.

Galapagos Adaları hakkında karışık hislere sahibim. İçimdeki belgeselci, elimde Darwin, sahillerini turlamak isterken; turistik olan her şeyden kaçma meyillisi tarafımın çekinceleri var. En önemlisi, istediğin gibi gezememen. Sadece bir yere demir atıp, adaları tur tekneleri içinde Amerikalı turistlerle birlikte gezmene izin var. Ralph Stock'un *The Cruise of the Dream Ship*'te aktardığı Galapagos, 1920'lerde kalmış, şimdi tam bir turistik ticarethaneye dönmüş. Üstüne bir de muhtelif acenta efradının aşırı kaba muamelesine maruz



kalınca, ki ne zamandır vulgar olan her şeye karşı tek kişilik bir savaş sürdürmekteyim, anti-turistik yanım ağır basıyor, ve Galapagos'ta karaya çıkmadan Markiz Adalarına devam ediyorum.

Bu tür seyahatlerin ikinci büyük zorluğu, derdini ifade edememektir. Sözcüklerin yetersiz kaldığı muazzam bir şeyi ifade edememek bir yana, neden bırakıp gittiğini, ne için bu işe kalkıştığını, feda ettiklerine, riske ettiklerine değip değmeyeceğini anlatabilmek çok zor hatta imkânsızdır. En azından bende o yetenek yok. Güney Pasifik dostlarından, dünyayı çözmüş bilge adam Win, birinci seyahatimin sonunda şöyle yazdı: Tebrikler! Artık sevdiklerinizle bu işi kutlayabilirsiniz, ama biliyorsunuz, yaşadığınızı asla komünike edemeyeceksiniz.



Onu bilmem, ama eğitimim sırasında hocam Dr. Bayazıt o kadar sık Sir Edmund Hillary’i site ederdi ki, sözleri aklımın bir tarafına kazınmıştı: Çünkü oradaydı. Everest’ten söz ediyor. Kimseye pek bir şey ifade etmeyen bu iki basit kelime, bana hep çok derin gelmiştir. Çünkü oradaydı. Güney Okyanusu’na neden gidesin ki? E çünkü orada.

Uzun okyanus geçişlerinin tadını ifade edebilmek isterdim. Bir an önce bitsin derdi olmayan yolculuklar bunlar. Bu ilk Pasifik geçişim, 30 gün sürdü. O zamana kadarki en uzun seyrimin nasıl geçtiğini anlamadım. İnsanlar bana sıkılmıyor musun diye sorarlar. Tabii ki arada sıkılıyorum, ama sıkıntı hayatın bir parçası. Şehirde de sıkılıyorum ona bakarsan. Amanin’de günün 24 saati bana yetmiyor, gün nasıl bitip yenisi başlıyor anlamıyorum.







Whiskey In The Jar'ı Grateful Dead veya Metallica'dan dinleyip coşmuş olabilirsiniz, fakat sizi temin ederim, bu ikinci el güzellik asla aynı parçayı doğal habitatında (pub) deneyimlemenin yerini tutamaz. Biraz kaba bir benzetme oldu, ama okyanusta olma hali de öyle. Belgeselden veya kitaptan bir nosyon alınabilir belki, ama orada olmak hali, çok katmanlı bir deneyim, keşke anlatabilecek yeteneğim olsaydı.

Seyahatlerim sırasında pek fotoğraf çekmem. Çünkü yanından bir balina kuyruğu çıktığı zaman fotoğraf makinesine uzanırsan, kaçır gider o an. Ben fotoğrafları kafama çekerim. Sonradan gözümü kapadığımda gördüğüm inanılmaz sahneler hep kafamda. Çektiğin fotoğraflara ise yıllarca dönüp bakmazsın. Fotoğraf çekmek ise, aslında başkaları için yapılan bir eylem. Doğru dürüst bir fotoğraf



makinesi bile almadım yanıma bu seyahatte. Küçük bir su geçirmez Nikon vardı, o kadar. Bunu da esas olarak videobloglar yapmak için kullandım, ailem için. Seyahat sırasında çektiğim durumu belirtir ufak videoblogları bir SD karta koyup bu kartı da postanesi olan bir sonraki adadan bir kartpostala yapııştırıp aileme gönderdim. Bu kitapta gördüğünüz fotoğraflar da, bu sırada çekilmiş fotoğraflar.

Bu ilk Pasifik geçişi sırasında yaptığım videoblogların biri: "Freedom is boring" başlığını taşıyor. Okyanusta full arma yan yatmış süzülen bir yelkenli görüntüsü hayal edin, dalgalarda kırılan ışık falan. Teknenin kış omuzluğunda oturan yelkenci etrafında dönüp duran nöbetçi kuşla konuşuyor. Şöyle birkaç yüz metre yukarıdan ve arkadan izleyen biri için mükemmel bir görüntü. Özgürlüğün vücut bulmuş hali. Ama dışarıdan öyle gözükse de, yelkenci sıkıntıdan



patlıyor. Karşılığını ödemedi hiçbir şeye sahip olamazmış insan. Özgürlüğün bedeli de, bazen can sıkıntısı olabiliyor.

Uzun okyanus geçişleri zamanı, aynı zamanda hep "emekli" olunca yaparım diye ertelenmiş şeyleri yapmaz zamanı. Yirmi yıl önce alınmış ve okunmamış kitaplar, dinlenmemiş cd'ler. Hep ötelenmiş şunu araştırayım, bunu yapayım, onu yazayım hevesleri. Okyanusun ortasında artık hepsi için vakit ve ortam uygun; ama şöyle bir ince çizgi var: burada zaman, "canım ne isterse onu yaparım, paşa gönlümün çekmediği hiçbir şeyi de yapmam" zamanı.

Bu madalyonun güzel yüzü. Diğer yüzünde ise "ne yapman gerekiyorsa, onu yapacaksın" yazıyor. Bu taraf genellikle kronik uykusuzluk, sıçan gibi ıslanma, enerjini son damlasına kadar



tükettiğini sandığın anda, tekrar baştan başlamak gibi, insan dayanıklılığının sınırlarını zorlayan anları ihtiva eder, ki şimdi bunları karıştırmanın bir anlamı yok.

Bu seyirde rüzgâr hep arkadan geliyor. Baş yelkeni direk ile yana açınca, sürekli gergin bir sinema perdeniz oluyor. Bu da yelken camiasına naçizane bir katkı olsun. Daha önce bunu nasıl kimse düşünmemiş hayret. Havuzluk önüne yerleşik projektör ve teknenin ses sistemi birleşince, geceleri yıldızlar altında buyrun açık hava sinemasına. Yanımda ciddi bir sinema arşivi taşıyorum, uzun seyir geceleri çabuk geçiyor.

Teknede kullanılan malzemeler, taş çatlasın birkaç günlük seyirler için üretilir. Kritik ekipmanın günler, haftalar hatta aylar boyu sürekli



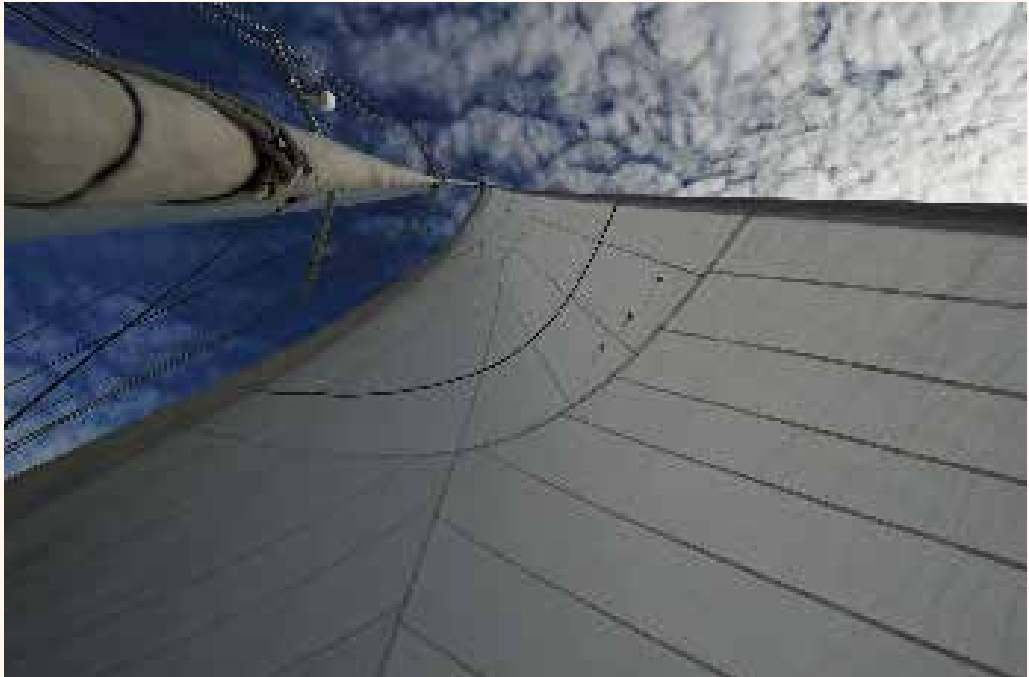
alışmasını beklemek safdillik olur. O nedenle, bir kere, CPU su olan her aletin en geç u günde bir dinlendirilmesi gerekir. O nedenle ayrı ayrı monte edilmiş iki oto pilota gerek vardır. Iskotaların, mandarların sağa sola değdiği yerler sık sık oynatılmalıdır. Mazotunda, su tankında, istenmeyen misafirler olmamalıdır. Yiyeceklerin kurtlanmamalı, bceklenmemelidir. Bu listenin sonu yok, ama temel çizgisi şu; bozulabilecek her şey bozulur. Bozulamayacak şeyler de bozulur. Termodinamiğin ikinci yasası hiç şaşmaz. nemli olan, beklenmedik bir olay olduğunda, o konuda pek bir şey bilmesen de, baş edebilecek bir kafa yapısına sahip olmak.

Hekim olmanın başka yanlarını keşfediyorum. Fakültede hiç ilgilenmediğim "hijyen" vb. preklinik derslerde aslında ne çok ğrendiğimin farkına varıyorum.



Bitmek bilmeyen uzun eğitim yılları ne kadar saçma ve sıkıcı gelirdi. Okyanusun ortasında başa gelen her problemi kendi kendine çözmeye çalışırken, temel eğitim sırasında aslında ne çok şey öğrendiğini anlıyor insan. İşte internet bağlantının gidince, problemi çözmek için servis çağırarak halin yok. Alıp eline multimetreyi, kabloları ölçmeye başlıyorsun. Devamlılığı olmayan bir kablo peşindesin, kolay bir çözüm umarak, ama multimetreyi her eline alışında, istisnasız, fizik laboratuvarında önüne koyduklarında dediklerin aklına geliyor hep: hayatta ne işime yarayacak. Hadi oraya kadar gitme, ta ilkokulda öğrendiğim bir sürü temel bilgiyi okyanusun ortasında her gün kullandığımı fark ediyorum. Yediğim dayaklara değmiş. İlkokulda yediğim dayağı askerde yemedim dermişim. Sevgili öğretmenim beni o kadar döverdi, ben de onu o kadar severdim, iyi mi? Dayaktan ne kadar bezdiysem artık, ta











ilkokul 3'te başladım okuldan kaçmaya. Bir keresinde 20 gün kadar okulu asıp Konur Sokak'ın parkelerinin döşenmesini seyretmişim. Sonra döndüğümde neredeydin diye sorulunca, nereden estiyse, teyzem öldü deyivermişim. İşgüzar öğretmen, sen kalk, süslen püslen, eve taziye gel. Hadi bakalım, dabil dayak.

Çocukluk yıllarımın, okyanus geçişlerimi kolaylaştırıcı bir katkısı varsa, o da balıkçılıktır sanırım. Okyanusta balık tutabilmek pek beceri gerektirmese de, kendi kendine yetebilmenin önemli bir ön koşulu.

Yelkenli tekne ile dünya seyahati düşünenlerin aklını kurcalayan konulardan biri de, balık tutup tutamayacaklarıdır. Aslına bakılırsa, uçsuz bucaksız deniz enginlerinde aç kalma korkusu, okyanusta korkulacak şeyler listesinin en sonunda yer almalı.



Okyanusta balık tutma işi, sanıldığından çok daha kolay. Ülkemiz sularında belki de balık kıt olduğundan, sırtı ile balık tutmanın özel bilgi, beceri ve ustaca yapılmış takımlar gerektirdiğini sanırdım. Oysa ne balıkçı ustalığı, ne de komplike takımlar olmadan, okyanusta karın doyurmak olası.

Okyanusta balık tutmak için yapılması gereken tek şey, suya bir olta bırakmak ve arkanızdan sürüklemek. Burada balık gelmemesi, balık yakalayamamak genellikle söz konusu değil. İyi, pahalı yemler ile ucuz/kötü yemler arasında pek fazla bir fark yok. Hatta, Tahiti’de rastladığım Yeni Zelanda’lı bir arkadaş, şerit şeklinde kestiği eski yelken bezlerine iğne takarak balık tutuyordu. Pipete iğne takıp balık tutan da çok. Benim kullandığım çok basit olta düzeneğini,



önceki seyahatlerimde başkalarından görerek uyarladım. Bu düzenekte, kaliteli olması gerekli belki de tek unsur olta makinesi. Birçok kişi seyir esnasında makinesiz balık tutmakta ise de, ben seyir esnasında ipi/kalomayı dolaştırmadan balık tutmayı hiç beceremedim. O nedenle makine kullanmak derli toplu ve basit bir şekilde balık tutmayı kolaylaştırıyor. Bu makine ne kadar sağlam olursa, o kadar iyi, çünkü çok kötü muameleye maruz kalacak.

Olta sapı tamamen gereksiz hatta zararlı olabilir. Olta makinesini, iskele kık omuzluktaki vardavela demirine sağlam ve kalıcı olarak monte ediyoruz. Bu montaj esnasında, teknedeki diğer tüm somunlar gibi, Loctite türü bir sabitleyici kullanmayı ihmal etmiyoruz, yoksa zavallı bir ton balığı ömrünün geri kalan kısmında makinenizi ağzındaki olta takımının ucunda taşımak zorunda kalabilir.



Makineye kaloma olarak yüz metre kadar sağlam misina veya ip yüklüyoruz. Bir sağlam firdöndü ve 50 metre daha aynı ipten sarıyoruz. Bu kısım teknenin arkasından sürükleyeceğimiz kısım. Buna ikinci bir firdöndü ile 30-40 m kadar kalın bir misina ekliyoruz. Ben 20 kg ya kadar ağırlık çeken bir misina tercih ediyorum ki, tüketebileceğimden daha büyük bir balık yakalamayayım. Yani denize 80m kadar bir olta bırakmak yeterli (bir de bunu toplaması var), öyle yüzlerce metre suya olta döşemek gereksiz, hatta daha da az tutulabilir. En sona da yemi bağlayacağımız ikinci bir firdöndü. Hepsi bu kadar. Daldırıcı, muhtelif yerlere kurşun ve benzerlerini kullanmıyoruz.

Uçtaki firdöndüye bağlayacağımız yem ne kadar küçük olursa, o kadar küçük balık yakalınız diye bir kural yok. Küçücük yemlere







azman balıklar geldiği gibi, boyundan büyük yemlere atlayan küçük balıklar da var.

Yem seçerken dikkat edilmesi gereken önemli bir nokta, yemin ucundaki plastik kaşığın (daldırıcının) çok geniş olmaması. İsteddiğimiz, yemin su yüzeyinde gitmesi, arada batması-çıkması ve ses çıkarması. Bu şekilde sadece hasbelkader önüne düştüğümüz balığı değil, bu tür sesleri kovalayan uzaktaki avcı balıkları da yakalama şansımız olabilir.

Kişisel gözlemlerime göre sarı renk hakim olan yemlerle daha çok mahi-mahi (lambuka), mavi renk hakim yemlerle daha çok ton balığı türleri ve beyaz yemlerle de wahoo (ceylan), akya ve barakuda türleri gelmektedir. Oltaya atlayacak balık çeşitleri için değişik



seyir hızları olduğu belirtilir Ancak kişisel gözlemlerim, her tür balığın her tür seyir hızında oltaya atladıkları yönünde. Bu seyahatte balıkların çoğunluğunu Amanin'in ortalama seyir hızı olan 7,5 knot civarında tuttum. Seyir hızının 4,5 knotu geçmediği durumlarda ise, köpekbalığı yakalama şansı yüksek olduğundan sırtı atmadım.

Yelkenle uzun okyanus geçişlerinin esas unsurlarından biri tembellik olduğu için, balık geldiğinde tekneyi yavaşlatmak üzere muhtelif manevralar genellikle yapılmaz. Bu nedenle, gelen balığın kaçmaması için makinede yeterli miktarda kaloma olması önemlidir. Makinenin kalomayı salması esnasında balık yemden kurtulmaya çalışırken genellikle yeme iyice sabitlenir, tekneyi yavaşlatmadan ve balığı kaçırmadan makineyi sarabilirsiniz. Bu aşamada balık nadiren kurtulabilir, sizi de vicdan azabından kurtarır.

Uzun seyirlerde balık tutmak, spor avcılığı veya vakit geçirmek amacıyla değil, karın doyurmak amacıyla yapıldığından, aç gözlü olmaya gerek yok. Burada insan her ne kadar mümkün olduğunca tüketebileceği kadar balık yakalamaya çalışsa da, okyanusta tutulan balıklar genellikle bir kişinin tüketebileceğinden çok büyük balıklar oluyor. Bunun getirdiği iki sorun var. Birincisi, büyük balığı tekneye nasıl alacağız ve hadi alabildik diyelim, ortalığı savaş alanına çevirmeden bu arkadaşla nasıl başa çıkacağız? Diğer bir sorun da, tüketebileceğimizden daha büyük bir balık gelmesi veya arkadaşla kıyamama durumunda, balığa ve kendimize zarar vermeden denize nasıl geri bırakacağımız.

Balığı tekneye alırken kullanılan geleneksel solungaçtan kavrama yöntemi, balık kasarsa parmağıma zarar gelir mi korkusu nedeniyle

büyük balıklarda kanca ile almaya dönüşmüş durumda. Balığı mekanik olarak tekne içine almanın birçok yöntemi olmakla birlikte, esas sorun, denize dönmek için kahramanca çabalayan ve güçlü kaslara sahip bu arkadaşın nasıl medeni olarak ikna edileceğinde. Denizciler arasında bu amaçla solungaçlara alkol sıkma tekniği uzun zamandır bilinmekte. Kimi denizci Rus öpücüğü olarak adlandırılan teknikte, ağzında tuttuğu votka veya romu balığın ağzına püskürtür. Ben, balığı tekneye almadan önce açık olan ağzına az miktar alkol sıkıp, tekneye alırım. Balık içeri geldiğinde de, az miktar solungaçlarından içeri alkol veririm. Alkol sıkılan balık çırpınmayı derhal keser. Bu sırada kafası ile sırtının birleştiği yerde yapılacak ufak bir kesi, alkolün etkisi geçtikten sonra balığın çırpınmasını önler. Balığın kalbi atarken filetosunu çıkarmak isteyenler bu aşamada baştan ve karından uzak durarak her iki yandan filetoyu



çıkarırlar. Balık canlıyken yapılan fileto çıkarma ile laktik asidoza uğramamış ve dolayısıyla sertleşmemiş daha lezzetli bir et elde edildiği söylenmektedir. Balığa karşı daha merhametli olan ben ise, alkol ile yatışan balığa ani beyin ölümü verecek bir bıçak girişiminde bulunmayı tercih ederim. Ayrıca, balığın kafasına doğrudan vuran arkadaşlar da mevcuttur.

Gelen balığı denize geri göndermek istersek, nispeten küçük balıklarda önemli bir sorun olmadan bunu yapabiliriz. Büyük balıklarda ise, parmağı barakudaya kaptırmadan oltayı balığın ağzından almak güç olabilir. Bu durumda benim kullandığım yöntem, balığı sudan yarım metre kadar çıkarıp asmaktır. Sudan kurtulan balık, havada daha etkili bir şekilde çırpınıp kendini oltadan kurtarır.



Bir de tabii okyanusun ikramı olan, kendiliklerinden tekneye gelen davetsiz misafirlerimiz var. Halikarnas Balıkçısı, uçan balıklara uçan kefal derdi. Gerçekten de özellikle Güney Pasifik ve Hint Okyanusu'ndaki uçan balıklar kanadı olan, 20-25 cm'lik kefaller.

Üşenmez, gün doğmadan tekneye düşenleri katılaşmadan toplarsanız, kahvaltıda kefal çıkar. Mercan Denizi'nde bir gün, aniden sürü halinde tekneye çıkmaya karar veren neredeyse bir kova dolusu uçan balık, hamsili pilav muadili bir tencere kefalli pilava dönüştü.

Aynı şekilde sert havada tekneye düşen diğer bir grup misafir de bebek kalamarlar. Bunlar da derhal Söğüt'lü Muhammed Usta usulü ızgara atıştırmalıklara dönüşürler. Olta ile kalamar yakalamak da mümkün. Bir kış günü Bozukkale'deki tahta iskeleden kalamar yakalayan çocuklardan öğrendiğim bir tekniği bu seyahatte özellikle Karaibler'de çok kullandım. Demir yerlerinde sardalya türü küçük balıklar teknenin altını doldururlar. Güneş batarken de bunları avlamaya gelen kalamarları yakalamak için, kısa bir misinaya bağlanmış kalamar yemini (ucunda birkaç sıra sirküler kanca olan parmak şeklinde yem) tekne bordası boyunca ileri geri yürüyerek dolaştırmak yeterli. Bu teknikle başarı oranı oldukça yüksek olmakla birlikte, her türlü minder, bimini ve kumaş kaplı bütün kritik eşya mürekkep lekesi olacağından, teknesinde hanım ekip olanların kullanması pek önerilmez. Ayrıca seyahat sırasında tanıştığım bazı denizciler, gece seyrinde ışıklı oltalarla veya salma yakamozunda kalamar yakaladıklarını anlattılar, ancak ben hiç denemedim.

Okyanus seyri söz konusu olduğunda çoğunlukla sert hava, fırtına gibi korkutucu durumlar akla gelir. Gerçekte ise bu seyirlerde çok daha belirleyici (ve sıkıcı) olan rüzgârın az ya da hiç olmadığı durumlardır ki, bu koşullar sert hava koşullarından kat be kat fazladır. Böyle okyanus ortasında beklerken 5000 metre derinlikte nasıl balık tutarız? Elbette çaparı ile. Sarıyer'den aldığım çamaşır ipine bağlı torik çaparisi bu iş için bire bir. Bu çaparı ile Galapagos çevresinde çingene palamudu yakalamak çok hoş ve lezzetli bir sürpiz oldu.

Bizim denizlerimizde bulunan balıkların hemen tümü, dünyanın bütün denizlerinde de mevcut. Ancak, tropikal ve subtropikal bölgelerdeki ciguetera toxini nedeniyle, resifleri dolduran orfozlar, fangiriler, sinaritler, çipuralar vs. yenemiyor. Ciguetera toxini, resiflerdeki besin zincirinin hemen tamamında bulunan, yedikçe vucutta biriken, baş edilmesi çok zor ve sıkıntılı bir zehirlenme türü. Resiflerden çıkan balıkların zehirli olup olmadıklarını anlamak için yerlilerin veya karıncaların görüşünü almak gerektiğine inanan kişiler olsa da, en güvenlisi bu bölgelerde resiflerden veya çevresinden yakalanan balıkları hiç tüketmemek. O nedenle dünya seyahati sırasında sadece açık denizden yakalanan balıkları tüketmek gerekiyor. Bunun en önemli istisnası baraküda balığı. Baraküda balığını tropik ve subtropik bölgelerde nerede yakalarsanız yakalayın, geri bırakmanız gerekmekte. Ayrıca bu toksin balıkların iç organlarında, başında, ve baş ile karın boşluğuna yakın adalelerde daha çok yerleştiğinden, tuttuğunuz balığı hazırlarken bu alanlara dokunmamanız gerekmekte. Bu doğal olarak bizim gibi balığın kafasından çorba, iskeletinden buğulama yapmaya alışkın insanlar için hoş bir şey değil. Yine

de, yemeğimizi Poseidon'la paylaşma prensibi ile balığın kalanını denizdeki hak sahiplerine bırakıyoruz. Okyanus balıklarında bulunan toksin, parazit gibi bizim normalde pek bilmediğimiz konular için, Bannerot çiftinin *The Cruiser's Handbook of Fishing* teknede bulunması yararlı kitaplardan.

Diğer bir konu da, yakalanan balığı usulünce saklayabilmek. Uzak bir atol'e girdiğinizde yanınızda birkaç hafta yetecek balık stoğu olması, kumsaldaki barbekü partilerinde başkalarının yemeğine sarkmanızı önleyebilir. Garip bir durum ancak, dünya seyahati yapan insanların bir kısmı, bizim sularımızda görmeye alıştığımız paylaşımcı, neşeli, düzgün denizcilere pek benzemiyorlar. Hiç aklınıza bile gelmeyecek küçük hesaplar içinde olabilen insanların canınızı sıkmaması için stok bulundurmakta fayda var.

Filetosu çıkmış balığı saklamadan önce, eti temiz deniz suyunda birkaç saat bekletiyoruz. Bu arada deniz suyunu birkaç kez değiştiriyoruz. Merak edenler için, okyanus suyu, bizim Akdeniz'den daha az tuzlu. Deniz suyunda beklemiş ve kandan arınmış olan eti yıkamadan, altında ızgara bulunan hava ve su geçirmez kapaklı bir kaba alıyoruz. Bu kapta balık buzdolabında iki hafta kadar tazeliğini ve lezzetini koruyor. Ara sıra, kaptaki ızgaranın altında biriken doku suyunu boşaltmak gerekiyor.

Balığı dondurmak istersek, aynı işleminden geçmiş eti, taze deniz suyu ile kilitli torbalara koyup, havasını çıkarıp, donduruyoruz. Bu şekilde balık derin dondurucuda bir yıl lezzetini muhafaza edebilir.

Sonuçta, denizde aç kalır mıyım korkusu balık yemekle bir probleminiz yoksa, yersiz. Okyanus, misafirlerini itinayla besler. Biz de okyanusu itinayla koruruz.

Bu tür seyahatlerin üçüncü büyük zorluğu, çöp meselesidir. Çöpümüzü ne yapacağız? Bu konuda muhtelif görüşler mevcut. En yaygın olanı, çöpleri açıkta denize dökmek. Bu görüşü savunan arkadaşların dayandığı nokta, çöpleri biriktirip bir ada ülkesinde çöp kutusuna attığınızda, ertesi gün çöpünüzün adanın rüzgâr altı sahilinden denize atılacak olması. Bu ne yazık ki, sadece çöp arıtma olanağı bulunmayan fakir adalarda değil, nispeten zengin, Batılıların elindeki adalarda da böyle. Yine de, denize atılacağını bile bile çöpünüzü böyle bir yere bırakmak istemezsiniz. Bir diğer görüş, organik atıkların denize atılması, metal, plastik, cam vb. atıkların da kalın çöp torbalarına denizde batacak şekilde konulup, derinlere gönderilmesi. Bu görüşü savunanlar, böylece derinlere gönderilen çöpün, su basıncıyla pulverize olacağını öne sürerler. Bu akla yakın bir çözüm gibi gözükse de, yunus balıkları dahil birçok deniz canlısında ufak plastik partikülleri bulunması ve bunların sonuçlarıyla ilgili çalışmalar, beni denize plastik atmaktan alıkoydu.

Çöp politikam şu şekilde: Öncelikle tekneye ambalaj malzemesi almıyorum. Tüketeceğim şeyleri, tekrar kullanılabilir muhtelif boylarda kaplar içinde saklıyorum. Tabi tekneye giren her malzeme, bilahare böceklenmesinler diye mikrodalga fırında "nuke" ediliyor. Her türlü yeme-içme artığı organik madde, diğer deniz canlılarına sunulmak üzere denize gidiyor. Cam şişeler, denize gidiyor. Plastik, pet ve benzerleri asla denize gitmiyor. Bunlar iyice temizleniyor, komprese ediliyor, mikrodalgada sterilize ediliyor, kalın torbalarda

biriktiriliyor, torba dolunca vakumlanıyor ve bu iş için ayırdığım tekne dışındaki izole dolapta medeni bir ülkeye varana kadar saklanıyor. Bu şekilde sıkıştırılmış ve mikroptan arındırılmış çöpün, ne kadar az hacim işgal ederek ne kadar uzun süre taşınabileceğini farkedendenler, denizi kirletmek yerine, herhalde bunları taşımayı tercih ederler.

Panama'dan Pasifik'e açıldıktan 30 gün sonra, Nuku Hiva'ya yaklaşıyorum. Son gece, zifiri karanlık, dışarı çıktığımda etrafımda ışık patlamaları görüyorum. Amanin! Uzaylılar mı geldi yoksa yorgunluktan kafayı mı yedim? Teknenin etrafında rastgele yanıp sönen, 1,5-2 metre çapında ışıktan halkalar, sanki birisi bir flaş açıp kapıyor. Bir orada bir burada. Sonradan birkaç kere daha göreceğim bu muhteşem görsel şölen, meğer tekne ile birlikte yüzen dev manta raylerin yakamozu imiş.

Gece seyrinin tadına doyum olmaz. Zifiri karanlıkta, yıldız ışığının gücü hayret vericidir, salmanın dümen suyunda sizin için sahnelediği ışık oyunları da muhteşemdir.



Fransız Polinezyası

Atlantikteki ARC kalabalığının Pasifikteki karşılığı PPJ. Pacific Puddle Jump, o yıl Panama ve Amerika kıtasının batı kıyılarından Pasifik'e çıkacak yatçılar topluluğu. Bu arkadaşların Latitude 38 diye bir web sayfaları mevcut, içinde Güney Pasifik'e dair birçok yararlı bilgi ve kaynak barındırır. Buradan o yılki PPJ email grubuna kayıt olmakta büyük yarar var. En önemlisi, bu gruhun hep birlikte hangi atole gideceklerini öğrenip oraya gitmemek. Diğer bir pratik avantajı da, bu arkadaşlar her yıl Fransız Polinezyası'na girişte toplu kolaylıklar sağlıyorlar, onlardan yararlanmak.

Bunların en önemlisi bond sorunu. Fransızlar, Polinezya'da hasta olursanız orada çakılmayın diye, ülkenize gidiş dönüş business class uçak bileti karşılığı bir parayı bankada bloke etmenizi istiyor. Bond denilen bu uygulama 5-6 bin euro'yu bankaya yatırmanızı



gerektiriyor, cash only. Çıkarken, birkaç gün uğraşıp bu parayı geri alıyorsunuz. PPJ'nin her yıl anlaştığı bir acenta var. Bu acenta, ben bu arkadaşa kefilim, hasta olursa ben hallederim diyerek 170 euro gibi bir bedel karşılığı size bir kefalet mektubu veriyor, işiniz görülüyor.

Güney Pasifik'te üç tür ada var. Birincisi bildiğiniz ada. Etrafı derin deniz ile kaplı volkanik yükseltiler, bunların etrafında resif yok. Markiz Adaları bu gruptan. İkinci tür adalar, volkanik yükseltinin etrafında bir mercan resifi olan adalar. Resif oluştuktan sonra volkanik yükselti biraz çökünce, resif ile ada arasında bir lagün oluşmuş. Tahiti, Bora-Bora, Moorea adaları bu gruptan. Bir-iki "geçit", okyanusla lagün arası bağlantıyı sağlıyor. Üçüncü grupta ise atoller var. Bunlarda etrafında mercan resifi oluşan volkan batmış, geriye okyanus ortasında bir vaha, ortası lagün, lagünü çevreleyen denizden yüksekliği 1-2 m olan peri resifi. Çoğunun okyanusa geçiti var, bir kısmı kapalı, geçit vermiyor. Benim Güney Pasifik'e gitmemin esas nedeni bu atoller.

Markiz adaları'nın yapısı biraz bizim Balıkaşiran'daki kırmızı kayalar ülkesine benziyor. Muhteşem kırmızımtırak volkanik oluşumlar arasından fışkırmış pasifik yeşilleri ve rengârenk çiçekler.

Markiz Adaları'nda Fransız Polinezyası'na giriş yapılıyor. Ben gittiğim zaman, Fransız Polinezyası'nda toplam 90 gün kalabiliyordunuz, sonradan 1,5 yıla çıkardılar. 90 günümün çoğunu Tuamotu atollerinde harcamak istediğimden, Markiz Adaları'nda sadece iki hafta geçiriyorum. Bir daha gitsem en az bir yıl kalırım. Markiz adaları, bütün dünya seyahati boyunca, işte burada yaşayabilirim dediğim ender yerlerden.



Markiz Adaları'nın Melville'in yardımıyla kelime dağarcığımıza kattığı iki kelime var. Biri taboo, öbürü tatoo. Bir şey tabu olunca, niye diye sorulamıyor. Örneğin hanımların bazı ağaç gölgelerinde durması veya kanoya binmesi tabu, nedendir diye sorulmaz. Dövmeler de çok ilginç, özellikle hanımların poligamik olduğu zamanlara atıfta bulunanlar.

Yolda gelirken, Melville'in *Typee*'sini bir daha okuyorum. İlk kez bir ortaokul yazında bir solukta roman diye okuduğum kitap, şimdi bir rehber ciddiyetiyle okunuyor. Typee, daha yolda beni Nuku Hiva havasına sokuyor.

Otuz günlük o zamana kadarki en uzun seyrim Nuku Hiva Adası'nın Taiohae Koyu'na demir atmamla sona eriyor. No-no sineklerinin menzili 200-250 m, ben 300 m açığa bırakıyorum demiri. Öğleden sonra saat 4-5 gibi. Giriş işlemleri için aceleye gerek yok, yarın hallederim. İçecek bir şey alıp havuzluğa çöküyorum. Rüya gerçekleşmiş, yerkürenin öbür yüzüne geçmişim, Güney Pasifik'te inanılmaz mutlu bir yorgunluk içinde durumu absorbe etmeye çalışırken, yok herhalde yorgunluktan halusinasyon görüyorum. Kulağıma sahilden tanıdık tınılar takılmakta. Dürbünü kapıp, iptal oluyorum. Üç delikanlı, sahilde mangal yakmış, oynamakta. Ne çaldığını buraya yazmıyorum, yok artık! dersiniz.

Fransız Polinezyası her seyyahın hayalini besleyen sihirli bir yer. Ancak ciddi hayal kırıklıklarına da gebe. Benim durumumda bu, belki de, yıllar boyunca masamın üzerinde duran atol fotoğrafı gibi birçok imge bombardımanının yarattığı hayal ile gerçeğin örtüşmemesi yüzünden. Tamam, memleket çok güzel, ama ahali



biraz mutsuz. Turizm ve ticaret, oraların kuvvetli tarafı olan her yerden ve her şeyden uzak olma halinin sonunu getirmiş. Ta nerelelerden mır mır yelkenle ne kadar zamanda medite olmaya geldiğim atole, uçakla turist gelip jet ski yaparsa ayıp olmaz mı?

Polinezyalılar çok tatlı insanlar. Bunların aslen yamyam olduklarına inanmak zor. Yamyamlık hâlâ bir kültürel değer olarak varlığını sürdürmekte, nadiren de sporadik insan yeme durumları olmakta. Polinezyalıların bu yamyam yüzü sadece sanat eserlerinde ortaya çıkıyor, yoksa gerçek hayatta çok güler yüzlü iyi insanlar. Gerçi yemek olarak düşündükleri insanları hep hoş tutarlarmış, etleri sert olmasın diye, o ayrı hikâye.

Yine de, Fransız Polinezyası her yelkenci için mutlaka görülmesi gereken yerlerden biri. Makul bir alternatif ise, Raiatea'ya uçup (Paris-Tahiti üzerinden), oradan tekne kiralamak. Raiatea'da geniş bir charter operasyonu var. Uygun fiyata gayet denizci bir tekne kiralayıp buralarda seyretmek çok yapılabilir bir şey. Tabii Güney Pasifik'te güvenli yelken seyri için bilinmesi gereken birkaç oralara özgü durum var. Resif pass ları nasıl geçilir, resife nasıl demir atılır, demir yeri nasıl seçilir (maramu nasıl patlar) gibi. Oralarda seyre çıkmadan önce bilinmesi şart olan bu bilgilere online ulaşmak mümkün ve gerekli.

Garth, Wayne ile birlikte arabanın üzerine uzanmış yıldızları seyrederken, ıslıkla uzay yolu müziğini çalıp şöyle der: "Bazen, daha önce hiçbir insanın gitmediği yerlere gitmek isterdim".

Yelkenle dünya seyahati yapmanın nedenlerinden biri de, sadece kendi teknem ile gidebileceğin yerleri görebilmek. Uçak veya



gemi rotalarının dışında kalmış ve doğal hali ile az çok korunmuş birkaç yer var hâlâ. Suvarov, Chagas atoleri veya Beveridge veya Chesterfield resifi gibi yerler, milyonlarca yıl önceki halleriyle duruyorlar. Ama bu yerlerin hiçbiri Fransız Polinezyası'nda değil.

Fransız Polinezyası'ndaki atoller motular ülkesinde. Tuamotu atolleri. Atolü çevreleyen resifin küçük adalar şeklinde su yüzeyinin üzerinde kalan kısmına motu deniyor. Motuların üzerinde tipik olarak birkaç hindistancevizi ağacı var. Bu ağaçların gövdesine de, fareler çıkıp hindistancevizlerini yemesin diye metal plakalar geçirmişler.

Soğuk savaş yıllarında, 50'lerde, 60'larda, Güney Pasifik atollerinde insanların nükleer bomba patlatmalarına hâlâ inanamıyorum. Gerçi insanım, insanın yaptığı hiçbir şey beni şaşırtamaz demiş adam ama, böyle bir salaklık olmaz hani. Sırf uzakta diye Polinezya canlılarını yok saymak ne demek ya? Neyse ki, atmosferdeki C-14 seviyesi oldukça düşmüş durumda, ancak denizde halen radyoaktif partiküller mevcut. Ta Mariana Çukuru'ndaki amfipodlarda bile halen C-14 saptanıyor. Neredeyse 11.000 metre derinde. Gerçi radyoaktif molekülleri bünyeye katan derin okyanus canlılarının daha büyük, daha dayanıklı oldukları ve daha uzun yaşadıkları saptanılmış. Bari onların işine yaramış olsun bu delilik.

Güney Pasifik Adaları'nda para pek birşey ifade etmiyor. Nereden ne alacaksın ki zaten? Erzak gemisi ne zamanda bir geliyor, o da ne getirirse. O yüzden Panama'dan çıkarken herkes teknesini bir sürü ıvır zıvır ile dolduruyor. Özellikle Vanuatu-Tonga-Fiji gibi yerlerde, karaya çıkınca şefe yarayırlı birşeyler hediye etme adeti



var, makarna, yağ, vb gibi. Meyve veya balık karşılığında güneş gözlüğü veya t-shirt trampa etmek çok yaygın.

Ben de, Panama'dan tekneyi yüklerken şampuan alıyorum diye yanlışlıkla bir sürü saç kremi almışım. Meğer Güney Pasifik hanımlarının saçları biraz sertmiş ve bir şişe saç kremi burada on kaplan gücünde imiş. Benim saç kremleri, Tuamotu Atollerinde pek hora geçiyor.

Fransız Polinezyası atollerinin problemi, hemen tamamının inci çiftliklerince işgal edilmiş olması. Daha kötüsü, 2008 krizinde bunların pek çoğu iflas etmiş ve bakımsız birer pislik yuvasına dönmüşler. Serbest salınımdaki halatlar, atol içi yolculukları tekinsiz kılarken, işsiz kalmış mutsuz insanlar, bir kese inciyi bir şişe viski ile trampa etmeye çalışıyorlar.

Tuamotu Atollerinde güzel hamladım. Bu seyahatte bu hamlama işini o kadar ilerlettim ki, amatör denizci ehliyetimi alıp hamatör denizci ehliyeti verdiler.

GPS navigasyonuna ve elektronik haritalara saygılarımı sundum. Sadun Abi'nin mesela, içinde ukte kalmış idi, atolleri göremeden geçmek. Buralar eskiden tehlikeli resifler ülkesi diye bilindiğinden, denizciler en kısa rota ile hiçbir yerde durmadan buradan kurtulmaya bakarmış. Şimdi ise elektronik haritalar en azından Fransız bölgelerinde oldukça hassas olduğundan güvenli seyre olanak veriyor. Yine de gece seyri önerilmiyor.



Tahiti'yi pek sevmedim. Gaugin zamanının resmedilmeye değer güzelleri geçmiş tablolarda kalmış. Yine de her şeyin bulunabileceği bir yer.

Bu denizde karşılaştığım müthiş insanların bir kısmı ile hâlâ dostuz. Dünya ne kadar küçük. ılgın el kol hateketleri ile yardım isteyen bir yelkenliyi, pass tan geçirip Amanin'in yanına bağlıyoruz. Teknede   ihtiya r delikanlı, Yeni Zelanda'dan çıkışta fırtına yemişler, motora su girmiş,   haftadır motor yok, teknede elektrik yok, gps, telsiz, telefon, buzdolabı hiçbir şey alışmıyor, babalar perişan, ilk istekleri, bi soğuk bira verin.

Adamlardan birini gözüm ısırıyor, ama çıkaramıyorum. Derken, Dr. Karagoz? Meğer arkadaş koldaki radial arterden anjio yapmayı keşfeden Dr. David Hilton imiş. Dünyanın dört köşesinde ikimiz de davetli konuşmacı olarak aynı toplantılarda bulunmuşuz, ben koldan anjio yapılmasına karşıyım, çünkü o damar iptal oluyor, sonra kullanılamıyor. O diyor çok iyidir, ben diyorum sakın kullanmayın, akşam kongre yemeğinde al takke ver külah, derken, Güney Pasifik'in ortasında karşılaş. David sağ olsun, sonraki seyahatlerimde bana Kanada'dan weather routing yaptı.

Sonra hayatımda gördüğüm en aydınlık insanlardan Win Charlebois. Spontane analitik düşünme dehası olan, her yüzyıla bir tane düşen adamlardan. Win Amerikan ordusunda pilot olarak Vietnam'da F-104 kullanırken, iş ona uymuyor, Yeni Zelanda'ya göç ediyor. Tonga da da güzel bir yeri var, dünyanın etrafını üç kere dönmüş, tam dünya vatandaşı. Dur seni kandırırlar şimdi diye bana Güney Pasifik'in labirentlerinde rehberlik ediyor.



Amanin'i Panama'dan beri ilk defa Marina Taina'ya bağlayıp memlekete uçuyorum. Los Angeles üzerinden Paris 30 saat sürüyor, ama bana hiç uzun gelmiyor. Uzun bir süre sonra hiçbir şey yapmadan oturmak güzel bile geliyor.

Döndüğümde botun kıçtan takma motorunu kırılmış buluyorum. Meğer ben yokken maramu patlamış, dalga resifi aşınca resifin koruyuculuğu kalmamış. Tonoz hâlâtları lastik gibi sününce, metaforada asılı bot beton pantona çarpmış.

Tahiti ne kadar sakil ise, karşısındaki Moorea o kadar güzel ve rafine. Fransız Polinezyası'ndan çıkış işlemleri Tahiti'den yapılmasa, hiç uğramadan doğrudan Moorea'ya geçilebilir. Ben gittiğimde Moorea'da Deng humması salgını vardı, ben de nasibimi aldım.

Devasa Fransız Polinezyası'nda en beğendiğim yer, sanırım Bora-Bora idi. Bu ufak adanın etrafını çevreleyen lagünde deniz sıcak olduğu için mercanlar ölüyor, bu nedenle su altı yaşamı pek parlak değil. Ama minik adanın kendisi ve insanları çok hoş. Ben orada iken turizmde tam bir duraklama yaşadıklarından, adada yabancı olarak sadece 8-10 yelkenci vardı.

Misyonerlerin Polinezya'ya yaptığı kötülükleri kitaplar boyunca anlatabilirsiniz. Mangareva'da papaz Laval'ın yaptığı mezalimden bahsetmek bile istemem. Ancak pratik sonuçları itibarıyla ikisi söz etmeye değer.

Yerliler, misyonerlerin pek çoğunu yemişler aslında. Yemedikleri birkaçı da, gelin sizi Hristiyan yapalım demiş. Niye ki, biz böyle iyiyiz



deyince Polinezyalılar, işte, cennete gidersiniz demişler. Cennet ne diye sorunca Polinezyalılar, işte cennet gibi bir yer, hiç çalışmadan yatıyorsun, dereler akıyor, çiçekler, böcekler, huriler filan, elini uzatınca meyve neyim. Polinezyalılar etraflarına bakmış, e bura zaten öyle demişler. Sen cenneti filan bırak da, sizin Tanrı bu no no sineklerini yok edebilirse, derhal istediğiniz dine geçeriz demişler. Misyonerler de Madagaskar'dan kavanozlara sivrisinekleri koyup Polinezya'ya getirmişler. Hesapta sivrisinekler no no sineklerini yiyecek. Tabi sonuç sadece sıtma salgını ile nüfusun üçte ikisinin yok olması olmuş.

İkinci büyük kötülük de, misyonerler dansı yasaklamış. Polinezya'da inanılmaz güzel bir dans ritüeli var ve şaka gibi ancak ta 1970 lere kadar fazla erotik diye yasakmış hanımların geleneksel danslarını yapması. Ben Bora-Bora da iken, dansın serbest kalmasını kutladıkları dans festivali vardı, pek hoştu.









Cook Adaları- Tonga, Fiji- Yeni Kaledonya yolu

Fransız Polinezyası'ndan çıktıktan sonra rotayı Cook Adaları'na çevirdim. Ancak bir nedenle Raratonga Limanı'nı kapamışlar, dışarda da demir yeri yok, o yüzden durmadan Suvarov atolüne doğru devam ettim.

Suvarov ta ne zamandır hayallerimi besleyen yer, Güney Pasifik'te olmamın esas nedenlerinden biri. Tom Neale tek başına orada yaşadıklarını *An Island to Oneself* kitabında anlatıyor. Online olarak mevcut, bu kitabı okuyorsanız onu da okumak istersiniz. Neale'i ve yılın altı ayı orada ailesiyle olan bekçiyi saymaz isek, bu kocaman yere milyonlarca yıldır insan eli değmemiş, orijinali nasılsa öyle duruyor. Neale'in külübesi de duruyor.

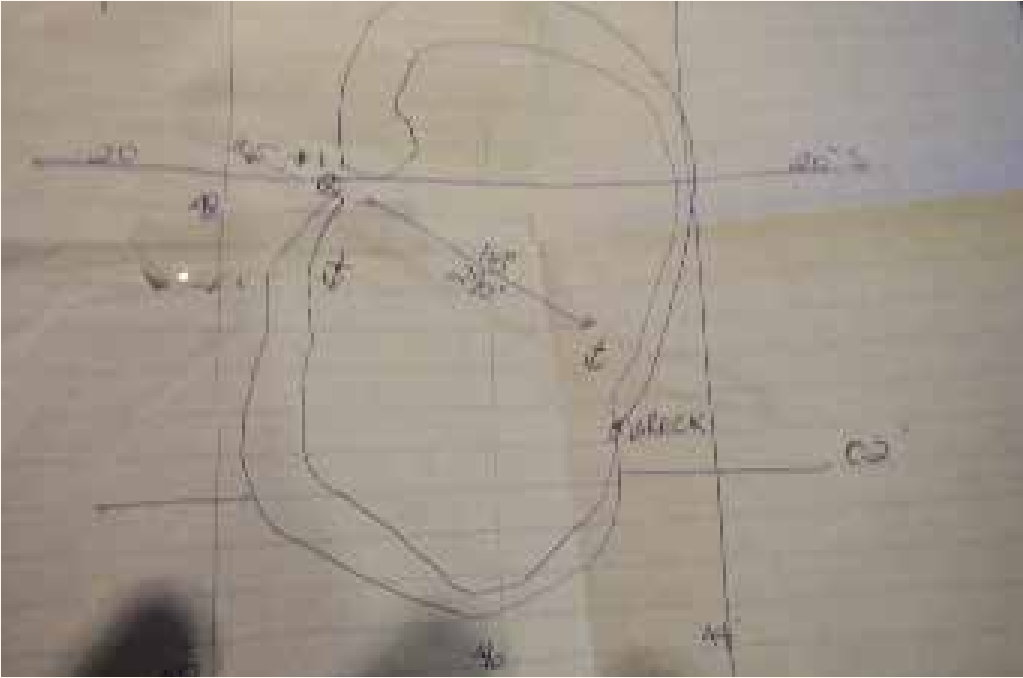


Benim hayat felsefem çok basittir. Her şey ve herkes üç ana gruptan birine girer: Hoş, nahoş ve farketmez. Hoş şeylerle takılırım, bir şey nahoş olmuşsa uzaklaşıyorum, fark etmez zaten fark etmez.

Benim aklımda bu el değmemiş yerde, ıssız, kimseler olmayan bir yer bulup doğa ile bir olmak vardı. Gel diyen yok git diyen yok, hatta gözü karartıp siklon sezonunu da burda geçirebilirdim hani. Böylesi büyük ve ucu açık umutlarla vardığım Suvarov da inanılmaz bir hayal kırıklığı yaşıyorum. Amanin! Işığı gören gelmiş! Bütün Güney Pasifik boyunca kaçmaya çalıştığım muhtelif cop cop efrat dahil yok yok. Suvarov çok büyük, bunlardan kaçıp ıssız bir yer bulabilirim gerçi ama sihir bozuldu bir kere. Nahoş. Bir de Deng hummasıyım, ateş kırk derece, kimseyi çekecek halim yok. Ertesi gün demiri alıp topukluyorum. Okyanus kobalt mavisi, beni çağırıyor.

Her şey biter. Güney Pasifik'e veda seyri bu. Tonga-Fiji üzerinden Yeni Kaledonya'ya. Ne Tonga'ya ne Fiji'ye giresim var. Oraları da başka sefere bırakalım, ben denizde böyle iyiyim. Güney Pasifik Converging Zone diye bir bela hava kütlesi var, onunla köşe kapmaca oynuyorum. Avustralya'da yarayışlı bir arkadaş var, bu SPCZ'u monitorize edip hareketlerini bildiriyor. Yine de havadan şikayetçi değilim, hoplaya zıplaya gidiyoruz, ama keyfim 1500. Bu yolun esas problemi, hiçbir ticari rota barındırmaması. Deniz trafiği pratik olarak sıfır olunca, buraların haritalarını güncellemek gibi bir derdi olmamış hiç kimsenin. En yeni harita iki yüz küsur yıllık. Her on yılda, okyanus ortasına rastgele dağılmış iki yeni resif keşfediliyor. Keşif yöntemi de üzerine çıkıp batan yatlar. Kulaktan dolma bu yeni resif bilgilerini elle elektronik haritalar üzerine işaretleyip, mümkün mertebe açıktan geçmek dışında elden gelen





bir şey yok. Var olan resiflerin de haritası yok zaten, önceki demir yerlerinde elden ele geçen krokiler var.

Gerçi haritasız yerlere gitmek beni bozmaz. Melville'in dediği gibi, gitmeye değer yerler nadiren haritaya bakınca görünürler.

Yirmi beş gün non-stop Yeni Kaledonya seyri birçok seviyede muazzam bir seyir oluyor. Hâlâ gözümü kapadığımda, kafama kaydedilmiş görüntüler, rüzgârın hissi ve tadı, ruhun eleve olmuş hali benimle. İbrahim Amca'yı hatırlıyorum. Datça Yarımadası'nın Dalay Laması İbrahim Harıpcı, öyle derdi: Derdin, denizdeki karabatağın derdi ile aynı olsun. Bir: yarın hava nasıl olacak, iki: balık olacak mı? Başka bir şeyle kafayı meşgul etmenin manası yok.













Yeni Kaledonya- Avustralya

Yeni Kaledonya'ya güneydeki Havannah Passi'ndan giriyorum. Hava çok sert ve gece zifiri karanlık. Noumea'ya kırk küsur millik yolu son ATP'lerimi kullanarak alıyorum.

Lagüne ulaşabilmek için bitişik adaların arasından resmen slalom yapmak gerekiyor. Devasa lagünün içi de rastgele dağılmış su yüzeyinin bir karış altında yatan resiflerle dolu.

Port Moselle çok kalabalık ve suyu pis bir marina. Bir arka koyda alargada kalıyorum. Ufak bir ücret karşılığı bota asılan bir plaka veriyorlar, marina tesislerini kullanabiliyorsun.

Yeni Kaledonya bildiğin Fransa. Aylardır medeniyetten uzak kalmış birinde sebze meyve haline girmek cennete düştüm hissi uyandırıyor, ama egzotik bir yerde olma hissi yok.

Yerli halk çok fena bastırılmış ve izole edilmiş. Tepelerdeki plantasyonlarda hâlâ hoş olmayan şeyler olduğu söylentileri var. Ama şehirlerde mutlu mesut bir Fransız hayatı sürmekte. Burada fazla kalmıyorum. Niyetim Endonezya rallisine katılmak. Rallicilerle gezmek gibi bir niyetim yok, sadece normalde çok bıktırıcı olan Endonezya bürokrasisi ile uğraşma derdinden kurtuluyorsun ralliye yazılınca, kendi rotanda gitmekte serbestsin. Yine de adamların oriyantal tavrı hoşuma gitmiyor, Endonezya seferinden vazgeçip Avustralya'ya niyetleniyorum. Yola çıkmadan Avustralya vizesi için aradığımda, önceden veremeyeceklerini,





yoldan alabileceğimi söylemişti Ankara'daki Avustralya elçiliği. Marinadaki kafede internet var, Avustralya gümrüğüne basit bir email atıyorum, işte, tekneyle dünya seyahati yapıyorum, buraya geldim, size gelmek istiyorum gibi. Sonra kahvemi bitirip botla tekneye dönerken aklıma geliyor, hiçbir belge eklememişim. Salaksın olm deyip geri dönüyorum marinaya, birkaç belge ekleyip göndereyim diye. Emailimi açtığımda bir yıllık Avustralya e-vizesinin beni beklediğini görüyorum. Adamlar 15 dakikada yapıştırmışlar vizeyi. Yaşasın medeniyet!

Mercan Denizi'nde Chesterfield Resifi görülecek, Great Barrier Resifi'nde hamlanacak, kuzeye seyirle Papua Yeni Gine ile Kuzey Avustralya arasındaki Torres Geçidi'nden geçerek Thursday Adası'ndan Avustralya'ya giriş yapılacaktır.



Mercan Denizi nefis. Yer yer okyanus mavisi, yer yer turkuazla yeşil arası. Adını her köşe başında rastgele dağılmış sayısız mercan resifinden alıyor. İrili ufaklı bu resifler nedeniyle sayısız zigzag çizmek gerekli, neyse ki buraların haritaları oldukça güncel ve yeterli.

Avustralya gümrüğü için her zaman tatsız şeyler söylenir. Bense adamları çok medeni ve yardımsever buldum. Denizden gelene bir kez, büyük saygı duyuyorlar. İkincisi adamların belirli kuralları var. Bu kuralları uygulamakta çok katı değiller ve rasyonel bir açıklama kuralların esnemesine yetiyor. En önem verdikleri şey geleceğini önceden haber vermen. Ben Great Barrier Resifi'nde uzun süre hamladığımdan her gün pervaneli gümrük uçağı ile gelip kontrol ettiler, ufak bir telsiz sohbeti, bir problem var mı? En güzeli de



telsizden yükselen Avustralya aksanıyla Amanin! Amanin! Amanin! çağrısı. Bu arada Güney Pasifik'in son aylarında c-drive (bir nevi şanzıman) yağına deniz suyu karışmaya başlamış idi. Amanin'de pervane shaftı yok. Pervane, salmanın arkasına gömülü ve doğrudan bu c-drive ile motora bağlı. C-drive sekiz litre motor yağı içerisinde dönen dişlilerden oluşuyor. Pervaneden buraya su sızmasını önleyen keçeler var ve bunlar yaklaşık 2-3 yılda bir değişiyor. Ben de yola çıkmadan Amanin'i karaya alıp bunları yenilemiştim, ancak daha bir yılı bile dolmadan su koyverdiler. Şanzıman elden çıkmadan bunları tekrar değişmem gerek, ama bunun için karaya çıkmak gerek ve binlerce millik bir alanda Amanin'i çekecek vinç yok. Ahe atolünde rastladığım bir Avustralya'lı Amelciye bunu nasıl hallettiklerini sorduğumda, karaya oturtarak demişti: Önce rüzgâraltı bir yerde, gelgitin 7-8 metre olduğu bir kum



bankı bulunur. Deniz en yüksek iken bir karış derinliğe demir atılır. Su çekilince tekne salmanın üstüne oturur, aşağı inilir ve yürüyerek suyun geleceği yöne kedge çapalar atılır. Tekne altında ne yapılacaksa yapılır, 6 saat sonra su yükselince yüzülür.

C-drive yağını muhtelif zihni sinir proceleri ile yukarıdan bir miktar korumaya çalışsam da, yağ giderek yağ vasfını kaybediyor ve bu operasyon zorunlu hale geliyor. Güzel bir adanın kuytusunda güzel bir kum bankı saptanıyor, demir atılıyor, deniz çekiliyor, tekne masa gibi salmasının üzerinde son derece stabil oturuyor. Kaptan Amel'e selamlar! Amel Tersanesi'nin artık bu salmayı yapmaması büyük kayıp.



Süre tutup hiçbirşey yapmıyorum. Pervanenin sökölüp keçelerin değişmesini daha önce izledim, ama hiç kendim yapmadım. O yüzden ne kadar vaktim olduğunu önce ölçmek gerek. Suyun geri gelme zamanını not ediyorum ve bu işi yapabileceğimi gözüme kestiriyorum. Bu arada gece oluyor, sabahı bekliyorum. Ertesi gün sular çekilince, her şeyim hazır, 45 dakikada işi hallediyorum, artan zamanda da teknenin altını temizliyorum.

Su tekrar yükseldiğinde büyük bir mutlulukla oradan uzaklaşacağım, ancak Amanın yerinden kımıldamıyor. Her türlü numarayı deniyorum, ama nafile, salma bir karış kuma gömülmüş, kımıldaması mümkün değil. Bir sonraki siklusta su tekrar çekilince, kar küreği ile aşağı iniyorum. Yola çıkmadan önce, tekneye yedek malzeme depolarken, beni nelerin beklediğini bilmediğimden,



yapı markette ne varsa almıştım. Bu arada kar küreği de hoşuma gittiği için aldım, ama kullanacağım hiç aklıma gelmemişti. Neyse, ben giriştim salmanın gömüldüğü kuma kar küreği ile. Bu arada hava karardı, daha iş çok. Hava kararınca besin zincirinin lezzetli bir halkası haline dönüşüyorsunuz, çünkü memlekette tuzlusu timsahları mevcut. Bir taraftan etrafı kolaçan et, bir taraftan direnen balçığı iknaya uğraş derken, su geri gelmeye başladığında salmanın etrafı da oldukça rahatladı, ben ise bittim. Neyse ki tekne kazasız belasız yüzdü de, açılabilirdik.

Ben oralarda hammlarken, birkaç pilot balina karaya vurup "intihar" etti. Belki gel-giti hesaplayamadılar, belki de ıslanmaktan bıkmışlardı. Balık değil ya bunlar, akıllı memeliler. E, dışarıyı da görüyorlar... Şaka bir yana nadir olmayan bu duruma bir çeşit Alzheimer hastalığının







yol açtığı düşünölmekte. Karaya vuran balinaların ve yunusların beyinlerinde, aynı Alzheimerlı insanlarda olduğu gibi amiloid ve benzeri maddelerin toplandığı görölmüş çünkü.

Torres Geçidi zorlu bir yer. Burada hem motoru hem jeneratörü hem baş yelkeni hem ana yelkeni hem de mizzen yelkenini kaybettim. Kötü şeylerden bahsetmek istemiyorum, ama bir kıızılderililer eksikti.

Olsun. Her şey, iyiye gider.

Bana hep sorarlar niçin yalnız geziyorsun diye. E, sevdiğin birini nasıl getirebilirsin ki böyle bir şeyin içine? Sevmediğın biriyle de zaten gelmezsin.



Bu seyahatte tanıdığım bir İngiliz beyefendiyi hatırladım. Adam aslen hekim, ağır metal zehirlenmeleri üzerine dünyanın önde gelen uzmanlarından, Kuzey Afrika pilotunun da yazarı, ama esas işi İngiliz Hükümeti için stress testi yapmak. Mesela bir eleman nükleer denizaltı komutanı olarak atanacaksa, önce ailesiyle birlikte bir haftalık bir yat tatiline gönderiliyor bizim adamın yanına. Bizimki de bunları bilerek kötü havaya kafadan sokup, herşey bozuldu numarasına yatıyor. Amaç adayın stress altında nasıl davrandığını gözlemek. Bizimkinden olumlu rapor almadan kimseyi önemli bir göreve atamıyorlar. Esasen Kuzey Atlantik'te yapıyor bu işi, ama buralar tam ona göre.

Neyse, sonuçta, buralar her zaman deli gibi estiğinden, sadece staysail ile Thursday Adası'na varıp 40 knot rüzgâr altında demir







atabildim. Giriş işlemleri için gümrüğe gittiğimde, sen deli misin burada demirde beklenmez, Horn Adası'na git, orası rüzgâr altıdır, biz sana geliriz dediler. Yaşasın medeni insanlar!

Neyse Horn Adası'na geçildi, orda da aynı rüzgâr var, ancak adanın rüzgâr altı demire uygun. Adamlar geldi, giriş işlemlerini yaptılar, benim seyahatle ilgili akıllı sorular sordular, sonra beni alıp Horn Adası'nı gezdirdiler, nerede yenir nerede içilir gösterdiler.

Güney Pasifik'teki no no sineği sorunu Avustralya'da kara sinek biçiminde mevcut. Dünyanın bütün kara sinekleri, kongreye gelmiş gibi. Bildiğiniz kara sinek, fakat öyle böyle değil, ısırınca parça koparıyorlar.



Burada biraz bakım onarım işleri yapıp, Avustralya kuzeyinden yola devam ettim. Başlangıçta hiç niyetim olmamasına rağmen, Hint Okyanusu'na çıkmadan önce tekneyi güzel bir toparlamak hevesiyle zor bela Darwin'e demir attım.

Avustralyalılar bir alem. Denizde her türlü musibet olduğundan, denizde yüzemiyorlar. O yüzden güzel dalgalı havuzlar yapmışlar, pek eğleniyorlar.

Darwin dört-beş uzunca sokaktan ibaret küçük bir yer. Daha çok etrafa alış veriş hizmeti veren bir lojistik kasabası. Burada yorgun argın postaneyiararken, yolun sonundaki birtabelaya gözüm takıldı. Kıymalı Pide. Türkçe. Yorgunluktan halüsinasyon görüyorum herhalde derken, bir baktım, harbi pideci. Amasyalıydılar galiba,

RED CRAB MIGRATION ROAD CLOSURES	
MURRAY ROAD	OPEN
SCHOOL - DRIERS	OPEN
NW POINT ROAD	OPEN
THE DALES ROAD	OPEN
WINIFRED TRACK	OPEN
CIRCUIT TRACKS	CLOSED
BLOWHOLES ROAD	OPEN
BOULDER TRACK	CLOSED
MARGARET KNOLL	OPEN
ETHEL BEACH ROAD	OPEN

genç bir karı koca, beni çok iyi beslediler, çölde vahaya düşmüş gibi oldum.

Kuzey Avustralya xenofobik bir yer. Gypsy sailors denen insanlar, hiçbir şeyleri olmadığı için mecburen ödünç aldıklarından, her hangi bir koya demir attığınızda, karadan tüfekle ateş ediyorlar. Bu yüzden başka bir yerde durmadan, Hint Okyanusu başlangıcındaki Christmas Adası'na doğru yola koyuluyorum. Burası Timor denizi, Endonezya ile Avustralya arasında nispeten sığ bir deniz. Buranın problemi işaretsiz ve ışıksız göçmen/balıkçı tekneleri. Bir sabah uyandığımda havuzlukta gerinirken, bir kayık dolusu göçmenin korkulu gözlerinin iki metre yanından geçtim. Boat people diyorlar Avustralyalılar. Umuda yolculuk.



Göçmenlerin ağırlıklı olarak toplandığı yer, Christmas Adası. Burası Avustralya'dan çok Endonezya'ya yakın olduğundan, göçmen mıknaatısı. Burada oldukça büyük bir göçmen kampı var. Göçmenleri burada biriktirip, sonra Papua Yeni Gine'ye gönderiyorlar. Ancak İtalya veya Yunanistan'da görmeye alıştığımız gibi bir muamele yok burda, oldukça insani bir yaklaşım söz konusu.

Christmas Adası'nın esas özelliği, kırmızı yengeçlerin meşhur göçlerinin olduğu yer olması. Arkadaşlar göç ederken yollar kıpkırmızı kesiliyor, ezilmesinler diye yolları trafiğe kapatıyorlar.





Güney Hint Okyanusu- Afrika

Christmas Adası'ndan Hint Okyanusu'na açılıyorum. Amanin'i toparlamışım, yırtık yelkenleri dikmişim, rüzgâr nefis, okyanus kobalt mavisi, erzak tamam, yürü be! Keyfim o kadar yerinde ki, Cocos Keeling'in hemen önünden geçiyorum, durmadan devam ediyorum. Kızıldeniz üzerinden memlekete dönmeye hiç niyetim yok, rota Mauritius üzerinden Reunion Adası, akabinde Madagaskar'ın güneyinden Ümit Burnu.

Ufukta bir Amel daha beliriyor. Aynı rüzgârla ben sancak kontra, arkadaş iskele kontra gidiyoruz ve tam çarpışma rotasındayız. Arkadaşı iskelemde takip ediyorum, ama bir şey yapmıyorum. Zaten Maria Callas çalışıyor, elimde içeceğim var, meşgulüm. Kafamda hayaller. Bir kere geçiş üstünlüğü bende, bir şey yapmam da gerekmiyor. Derken telsizden feryat figan bir bayan Texas şivesi ile bu konuda ne yapmayı düşündüğümü soruyor. Relax Lady, çarpmam sana.

Kızıldeniz rotasına girip buraları ıskalamak çok kötü olurdu. Kızıldeniz rotasındaki korsan korkusundan, ticari gemiler AIS ekranında gidecekleri limanı ya saklıyorlar, ya da gemide silahlı muhafızlar var yazıyorlar. Korsanların AIS kullanarak hedef saptadıkları biliniyor çünkü.

Güney Hint Okyanusu muhteşem. Rüzgâr çok sıkı, Amanin'in normalde 150 mil civarında olan günlük seyir mesafesi her gün 200 milin üzerinde.

Bir sabahın erken saatlerinde bir Türk şilebi ile karşılaşıyorum. Rüzgâra ve dalgaya karşı gittiği için burnu her dalgaya çarptığında müthiş su kaldırıyor. Ben ise rüzgârla birlikte gittiğim için, güzel yatmışım gayet keyifle gidiyorum. Kaptan AIS ekranında Amanin adını görünce telsizden çağrı yapıyor.

Normalde denizde telsizle konuşmanın bir usûlü vardır. Kime sesleniyorsanız önce onun adını üç kez söylersiniz, vesaire. Sabahın altısında Güney Hint Okyanusu ortasında telsizden yükselen ses:

- Türk'misun?
- Evet, günaydın kaptan.
- Kaç kişisinuz?
- Tekim ben.
- Bir şeye ihtiyacın varmidur?
- Yok sağolun, sizin bir şeye ihtiyacınız var mı?
- N'apaysun buralarda boyle?
- Hiç, yelken yapıyorum, gidiyorum öyle.
- ...

- ...

- Delu mu siktı seni?

- ???

Mauritius'u da bir sonraki sefere bırakıp, hızlı bir seyirle Reunion Adası'na varıyorum.

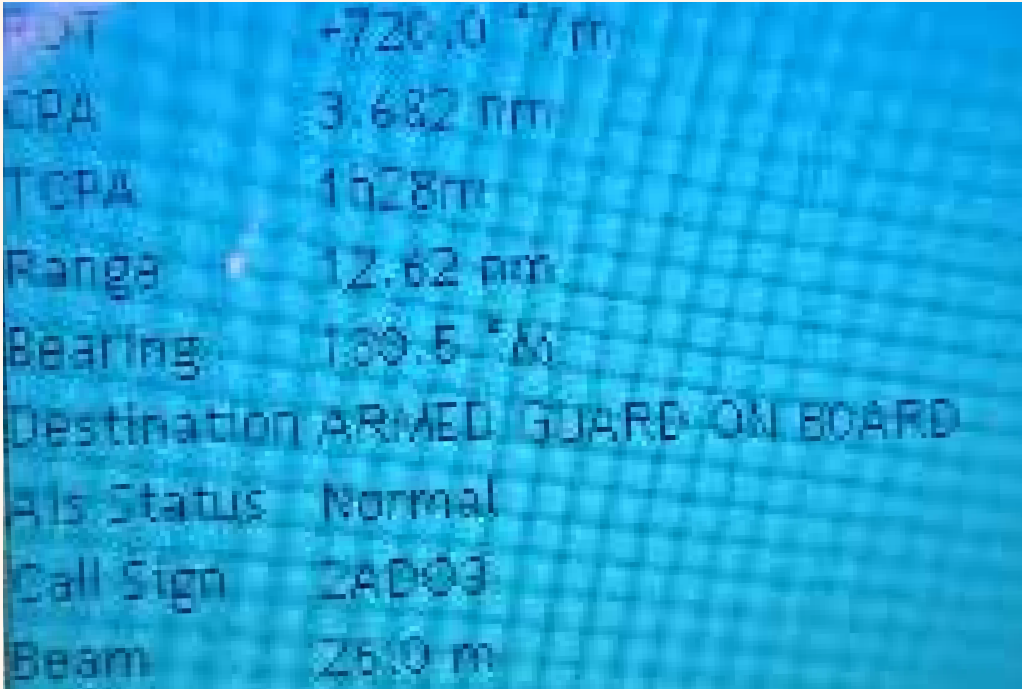
Limana girince, kusura bakmayın kapalıyız diyorlar. Meğer ertesi gün limanın dibini kazımaya başlayacaklarmış. Benim de önemli bir mesele için memlekete dönmem gerek derken, isterseniz sizi karaya alalım diyorlar. Neden olmasın, hadi çıkalım diyorum, fakat marina kapalı. Neyse vinci işleten arkadaşları buluyorum, tekneyi karaya (kaldırımın üstüne) alıyorlar. Teknenin altını sabitleme işi için başka firma ile anlaşıyorum, arkadaşlar sağ olsunlar gelip Amanin'i deli bağlar gibi bağlıyorlar.



Normalde karbonhidrat yemiyorum, ama Fransız adalarının en büyük cazibesi olan taze baget ekmeği ve croissan'ta uzun okyanus geçişlerinden sonra dayanabilene aferin demek gerek.

Reunion da otantik yerli yaşamı kalmamış, veya ben göremedim. Her yer tıklım tıkış Fransız dolu. Bir araba kiralayıp etrafı geziyorum birkaç gün. Carlo var, orijinal Kont, karısı tekneyi terk ettikten sonra yalnız geziyor. Mauritius'ta yerli bir kadına tutulmuş, devamlı geri dönsem mi diye soruyor. Carlo, azizim, sen Kont bir adamsın, yaş 70, dönüş yolu hep orsa, nası gidicen desem de, neticede aşkın peşinden geri dönüyor, orsa neyim dinlemeden.

Tekne karada olduğundan dolapları çalıştıramıyorum, bütün erzağı dağıtıp memlekete uçuyorum.



DOT	+720.0 °7 m
CPA	3.682 nm
TCPA	1028m
Range	12.62 nm
Bearing	130.5 °M
Destination	ARMED GUARD ON BOARD
Ais Status	Normal
Call Sign	ZAD03
Beam	26.0 m

Döndüğümde taksiciler grevde, güç bela Amanin'e ulaşabiliyorum, ancak yürüme mesafesinde market yok, teknede erzak kalmamış, liman hâlâ açılmamış, ben de derhal Amanin'i denize atıp topukluyorum. Bilemedin 10-15 gün yolum var, erzaksız idare ederim. Nedense çocukluğumu hatırlıyorum. Eskiden köprüden Sarıyer'e direkt vapur vardı, 45 dakika sürerdi. Eminönü'ndeki büfeden iri bir salkım çavuş üzümü, 250 gram tam yağlı yumuşak beyaz peynir, çeyrek ekmek, başa kurulup boğaz havası.

Güney Afrika rotası hem çok keyifli hem de bir sürü potansiyel belanın düşünülmesi gereken bir yol. Madagaskar'ı gezmeyi bir sonraki sefere bırakıp, iyice güneye kayıyorum. Madagaskar'ın 40-50 mil güneyinde çok karışık hava var, ben 100 mil güneyinden geçiyorum. Yine de burada hayatımda karşılaştığım en sert hava



ile karşılaşıyorum. Bütün yelkenleri kapatıp, rüzgârın önünde tam ters yönde uçuyoruz. Amanin gövde hızına yaklaşıncı, takla atmayı önlemek için Jordan drogunu bırakıyorum, tekneyi derhal suya sabitliyor, kaosun içinde huzurlu ve makul bir seyre dönüyoruz. Jordan drogunu atması kolay da, toplaması tam bir eziyet. Teknede tayfa ihtiyacının ortaya çıktığı ender durumlardan biri. Mahmut Berkman, ki genç cerrahların başucu eseri *Vaka Yapmanın Esasları*'nın müellifidir, hep sorar üçüncü el ihtiyacı olmaz mı hiç diye, tam o durum. Rüzgâr 30-40 knota düşünce 3-4 saatlik bir uğraştan sonra hallediyorum. Bir günde nerdeyse 200 mil kaybetmişim. Neyse, acelemiz yok, tekrar Afrika rotasına dönüyorum.



Afrika'nın doğu kıyısı boyunca Agulhas akıntısı 7-8 knot hızla aŗaęı doğru akıyor. Bunda problem yok, biz de o yönde gidiyoruz. Problem karŗıdan rüzgâr esince ortaya çıkıyor. Rüzgâr da yaklaşık her 3-4 günde bir tam karŗıdan patlamak alışkanlığında. Afrika'nın güney doğu kıyısında 4-5 sığınılacak liman var. Taktik şöyle: bunların ilkinde doğru yol alıp, hava patlamadıysa Agulhas'a binip havayı takip ederek aŗaęı doğru kaymak.

Talih benden yana esiyor, Agulhas üzerinde uçarak Port Elizabeth'e kapağı atmamla, havanın patlaması bir oluyor.

Port Elizabeth'de mangan madeni iskelesi var, ince mangan tozu her şeyin, iplerin, bezlerin, ciğerlerin içine işliyor. Burada birkaç gün uygun bir hava penceresi bekleyip, önce Agulhas Burnu sonra



da Ümit Burnu'nu dönüp Cape Town'a yöneliyorum. Burnu döner dönmez hava tam kafadan patlıyor. Tramola tramola üstüne atarak güç bela Cape Town'a varıyorum. Amanin'i Royal Cape Yacht Club'a bağlarken 53 knot rüzgâr esiyor.

Slocum'un Güney Afrika'ya gelişini hatırlayıp gülüyorum. On dokuzuncu yüzyılın son günleri artık, neredeyse modern zamanlar, Slocum şerefine Güney Afrika Başkanı yemek veriyor. Başkan yalnız biraz tutucu bir şahsiyet, hâlâ dünyanın düz olduğuna inanıyor, Slocum'un dünyanın etrafında dönerek oraya vardığında ısrarcı olması ufak tatsızlıklara neden oluyor.

Benim kismetime de sosyetik bir teyze düşüyor. Havuzluğa adımını atar atmaz, siz satanist misiniz diye soruyor. Hoppala, buyur











burdan yak. Nereden çıkardınız deyince, Ömerus'un Kos'tan aldığı Poseidon'u gösteriyor: işte, şeytan heykeliniz var!

Hem Port Elizabeth'te hem de Cape Town da Amanin sınırlı sorumlu bir ilgi uyandırıyor. Hem Algoa Bay Yacht Club hem de Royal Cape Yacht Club üyeleri deniz ve yelken hikâyelerine pek meraklı. Galatasaray'ın şampiyonlar ligi maçı var, adamlar neşeli bir organizasyon yapıyorlar ve fakat Galatasaray Real Madrid'den 6 gol yiyince çok matrak geçiyorlar.

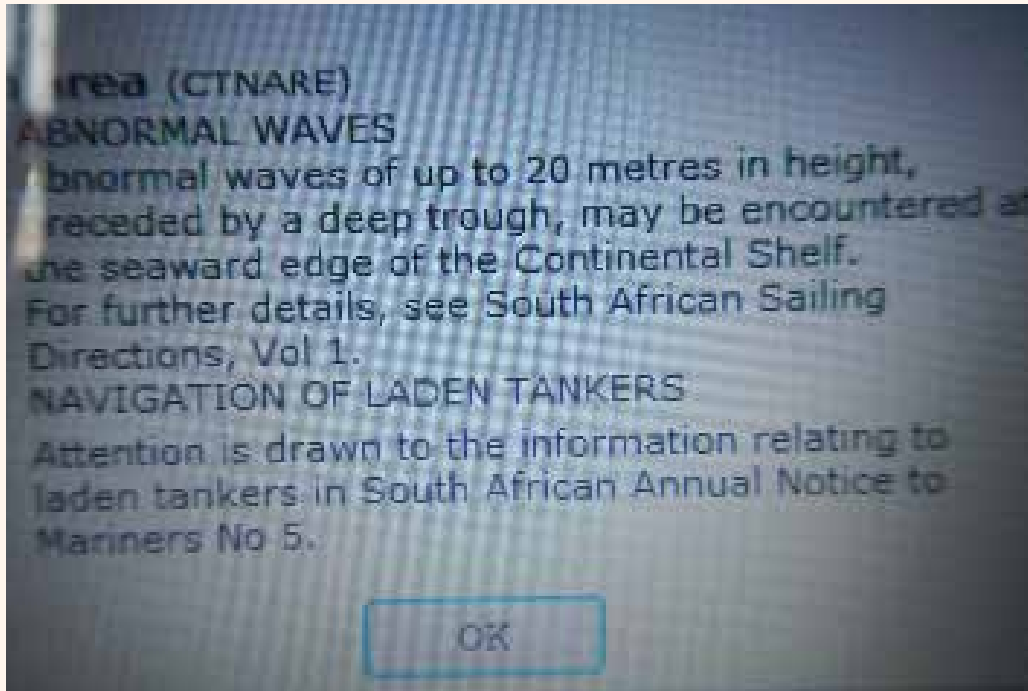
Bu arada dünya seyahati veya denize kaçma meraklısı bir çok güzel insan gelip akıllı sorular soruyorlar. Biriyle havuzlukta oturmuş konuşurken diğerleri pantonda bekliyorlar. Ya gelin, herkese yer var, birlikte konuşalım desem de herbirinin kafasında ayrı

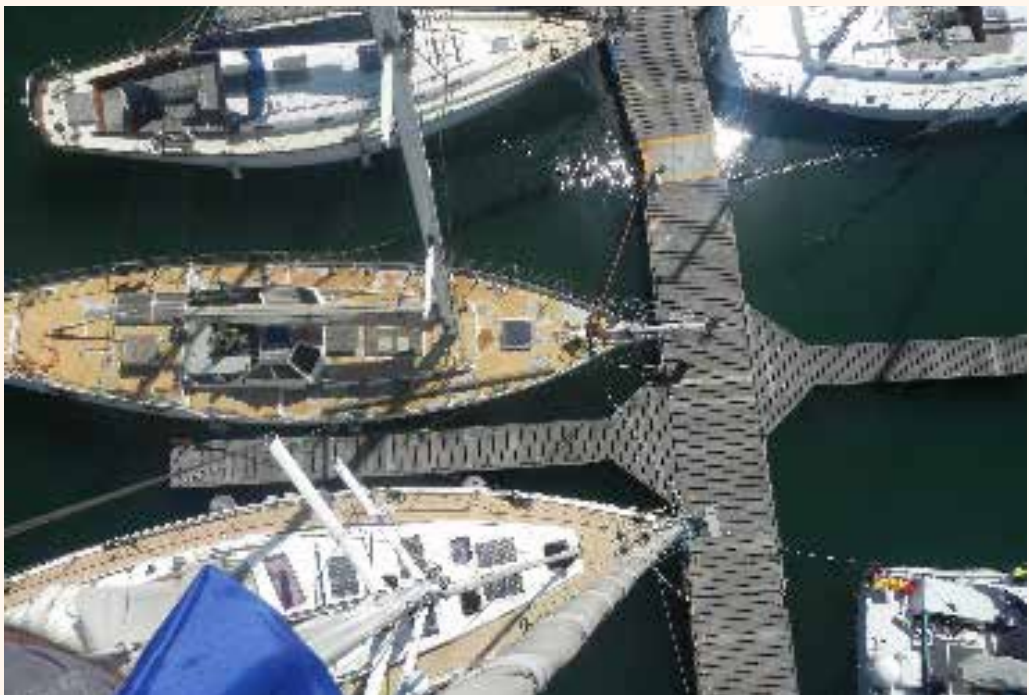


bir şey var, kendilerine zaman istiyorlar. Bu neyin kafası arkadaş diyemiyorum, bunlarda demek böyleymiş diyorum.

Araba kiralayıp geziyorum. Afrika doğası inanılmaz güzel, fakat havada aynı derecede inanılmaz bir negatif enerji var, güzelliğin tadına varmanızı engelliyor.

Güzel bir günün sabahında Royal Cape Yacht Club'a veda edip Atlantik Okyanusu'na açılıyorum. Daha limandan çıkmadan sis düdükleri çalmaya başlıyor. Ortalık günlük güneşlik bu neyin düdüğü demeden göz gözü görmez oluyor. Tekrar merhaba Atlantik!







Dikey Atlantik tırmanışı- Cabo Verde

Bu seyahatin son büyük okyanus geçişi artık. Tam otuz bir gün sürüyor ve tamamı nefis bir Pazar günü yelkeni gibi geçiyor. Yolculuğun başından beri hep güneşin battığı yere doğru giderdi Amanin. Hep burundan batmasına alıştığım güneş, artık iskele bordadan batmakta.

Yolda St. Helena Adası'na uğrarım diye düşünüyordum, fakat yukarıdaki bir fırtınanın kuyruğuna takılıp doldrumları yelkenle geçme fırsatı çıkınca, pas geçip devam ediyorum. Aslında sonraki seyahatlerle birlikte Napolyon'un bu adasının ve Darwin'in Ascension adası deneyinin önünden üç kez geçiyorum, ama hiç karaya çıkmak içimden gelmiyor. İçimdeki turist yıllar önce emekli olmuş anlaşılan. Denizde mutluyum ben, dokunmayın. Güney Afrika kıyısını takiben yukarı çıkarken, binlerce ördek benimle beraber göç etmeye karar veriyor ve günlerce büyük gruplar halinde bana

eşlik ediyorlar. Onlara aldırış etmeyen nöbetçi kuşum, avlanmaya devam ediyor.

Hayatımda ilk defa gördüğüm bir balık atlıyor oltaya. Atlardan bakıyorum, rainbow runner imiş. Çok güzelsin, ama karnım aç, mecburen seni yemek zorundayım, kusura bakma.

Günler, günleri kovalıyor, zaman kavramı kayboluyor. Mutluluk, zamanı unutmakmış, balinalar da benimle aynı fikirde, selamlaşıyoruz. Bir bakıyorum, durup dururken ve hiç gereği yokken Cabo Verde Adaları'na varmışım.

İlk Atlantik geçişi sırasında Cabo Verde'ye uğramadan geçmiştim. Bunda biraz da orada başına kötü şeyler gelmiş denizcilerin



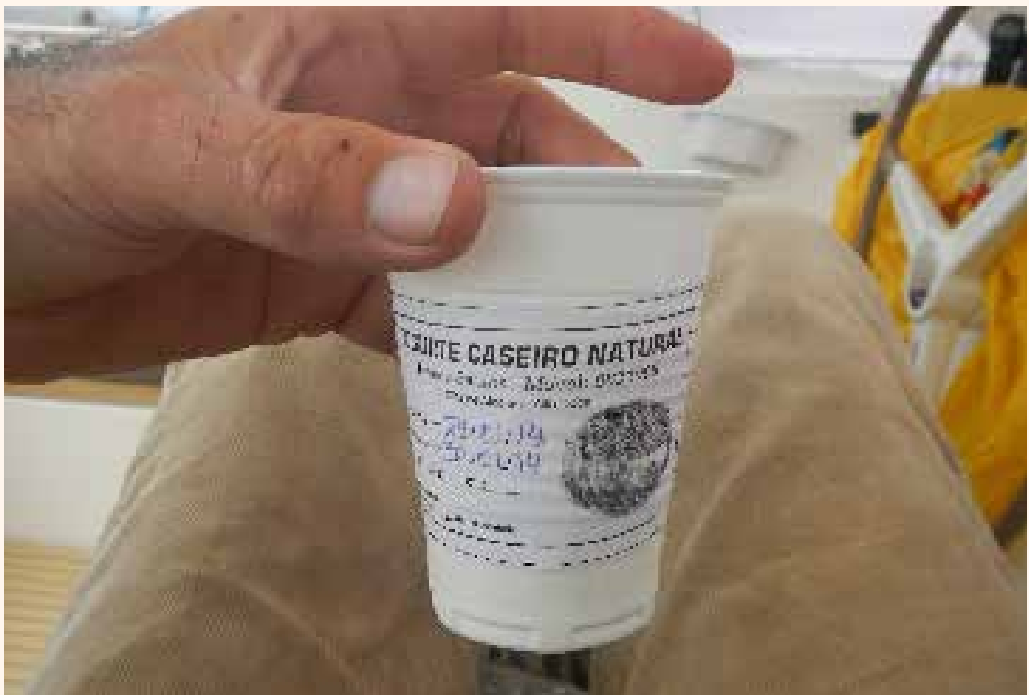
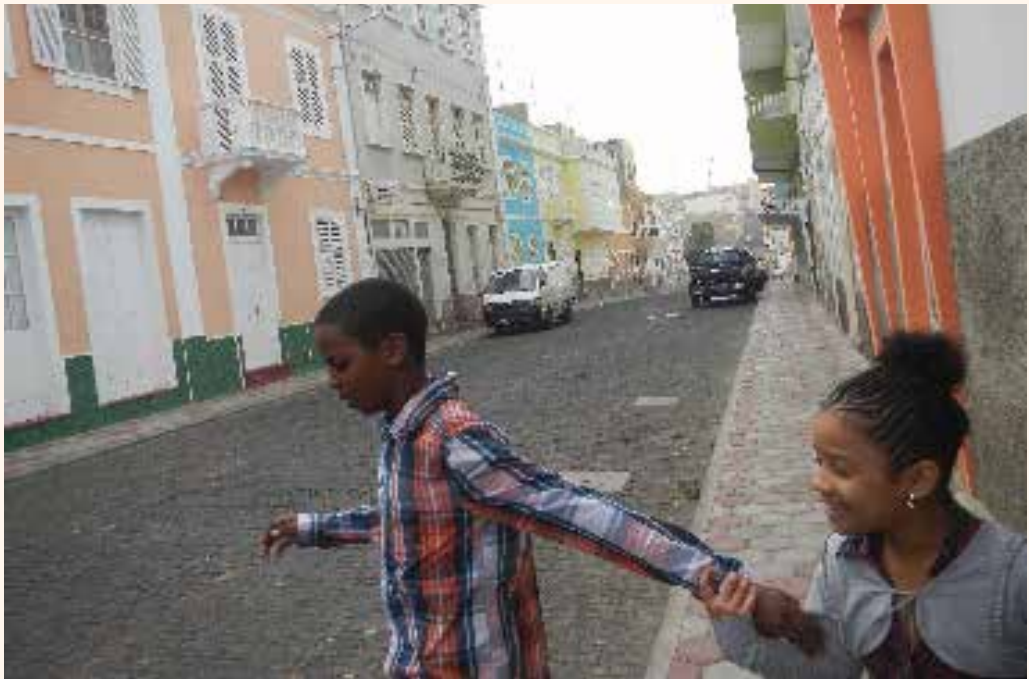
söyledikleri etkili olmuştu. İstenmeden iki şey verilmezmiş: Biri tuz, biri akıl. Ya kardeşim, bana akıl vermeyin.

Bu sefer Mindelo'da duruyorum ve çok hoşuma gidiyor. Iskalasaymışım üzüldüm doğrusu. Memlekette bir şey yok, her yer volkanik kaya, fakat ahali muhteşem. Atlantik'in batı kıyısındaki Küba'nın doğu kıyısındaki kopyası, ama kendi özgün şartlarında.

Cabo Verde'de üç hafta kadar kalıyorum. Alargada kalanların başına hırsızlar musallat olur, marinaya bağla diyorlar, öyle yapıyorum. Marinada çapamı çalışıyorlar. Canları sağolsun, sevdim adamları bi kere, yine gelirim buraya.









Tekrar Kanarya Adaları- Eve Dönüş

Yolun buradan sonrası hep orsa. Rüzgâr Cebelitarık'a kadar hep tam burundan esecek, hep tramola, hep tramola.

Ocak 2013'te ayrıldığım Santa Cruz de la Palma'ya şubat 2014'te dünyanın etrafını batıya doğru dönerek, geri dönüyorum. 360 derece seyahat 13 ayda tamamlanıyor. Ayşeşi'nin nepal tılsımları da çemberi tamamlıyor.

Marina La Palma tanıdık, ama girmesi çıkması biraz alengirli. Bağlanmak için boğuşan bir katamarana yardım ediyorum ve İvgeny ve Linda çifti ile tanışıyorum. Hayatımda çok deli tanıdım, ama bunlar kadarını tanımadım. Tatlı deli bunlar. İvgeny Rus, inşaatçı, Linda Avustralyalı, ressam. Bunlar İsrail'de tanışıyorlar, kızın sergisi var, sattığı resimlerin parası ile bir Nissan Pathfinder bir de fotoğraf makinesi alıyorlar. Planları Afrika içlerini resimleyip

para kazanmak. Üç ay Afrika'da dolanıp resim çekiyorlar, sonra bir gün Tanzanya kırsalında arabanın aksı kırılıyor. Başka bir arabanın yoldan geçmesi 40 gün sonra oluyor, bunlar 40 gün ormanın verdikleri ile vahşi hayvanların arasında yaşıyorlar. Derken Afrika'nın doğu kıyısına ulaşıyorlar, burada adamın birini nehrin içinde katamaran inşa ederken görüyorlar. Niye yapıyorsun bu tekneyi diye sorunca, dünyayı gezmek için diyor adam. Fikir bizimkilerin hoşuna gidiyor, arabalarını na-tamam katamaran ile trampa ediyorlar. Katamaranda hiçbir şey yok, sadece iki gövde var. Ivgeny iki gövde arasına bir kabin inşa ediyor, direk dikey, vs. Motor yok, elektrik, elektronik bir şey yok,ve denizle ilgili hiçbir şey bilmiyorlar. Bunlar Durban'dan denize açılıp, Kanarya Adaları'na vasıl oluyorlar. Bir de kız vejeteryan, balık yemiyor. Buz dolabı da yok, nasıl besleneceksiniz denizin ortasında? Neyse, Japonları

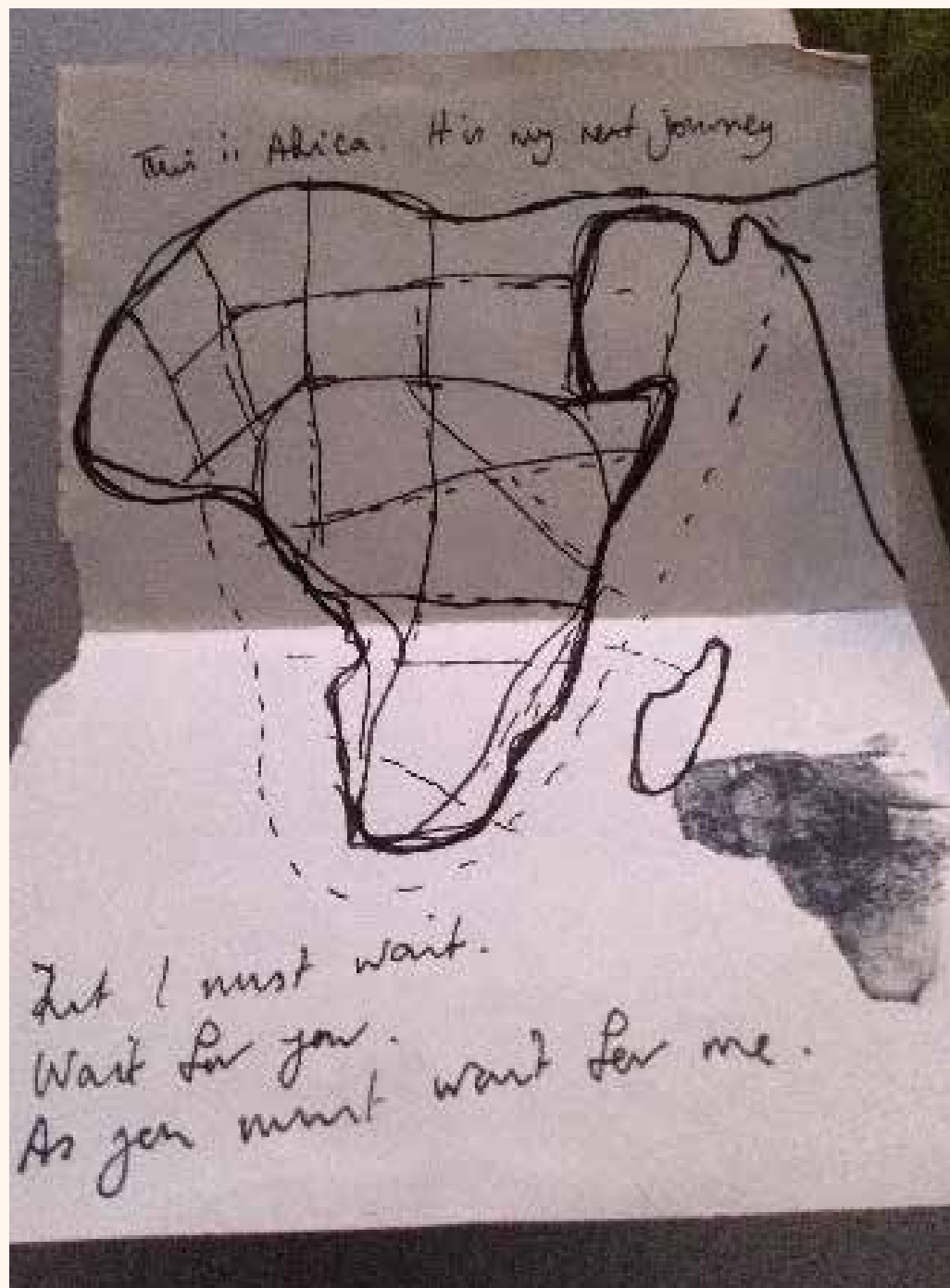


bir, kadınları iki, değiştirmeye çalışmıyoruz, oldukları gibi kabul ediyoruz. şimdi Surinam'dalar.

Burada alınan apayı yerine koymam  ayımı alıyor. Marınanın 500 metre ilerisindeki postaneden çapanın gelmesi 40 günü buluyor. Halkımız sadece günde yarım saat çalışıyor çünkü memlekette. Trankilo, trankilo. Nema problema, Kanarya Adaları sanat çevresi beni evlatlık ediniyor, üç ay besliyorlar beni. şikayetim yok. Neden sonra polis geliyor hadi artık git istersen diyince, yapacak birşey yok, hoşça kal La Palma.

Birkaç gün Cebelitarık rotasında zigzag çizdikten sonra, sağduyum hakim geliyor, rotayı Madeira'ya çeviriyorum. Çünkü günde 180 mil yol yapıyorum ancak hedefe doğru ancak 50 mil yaklaşabiliyorum.

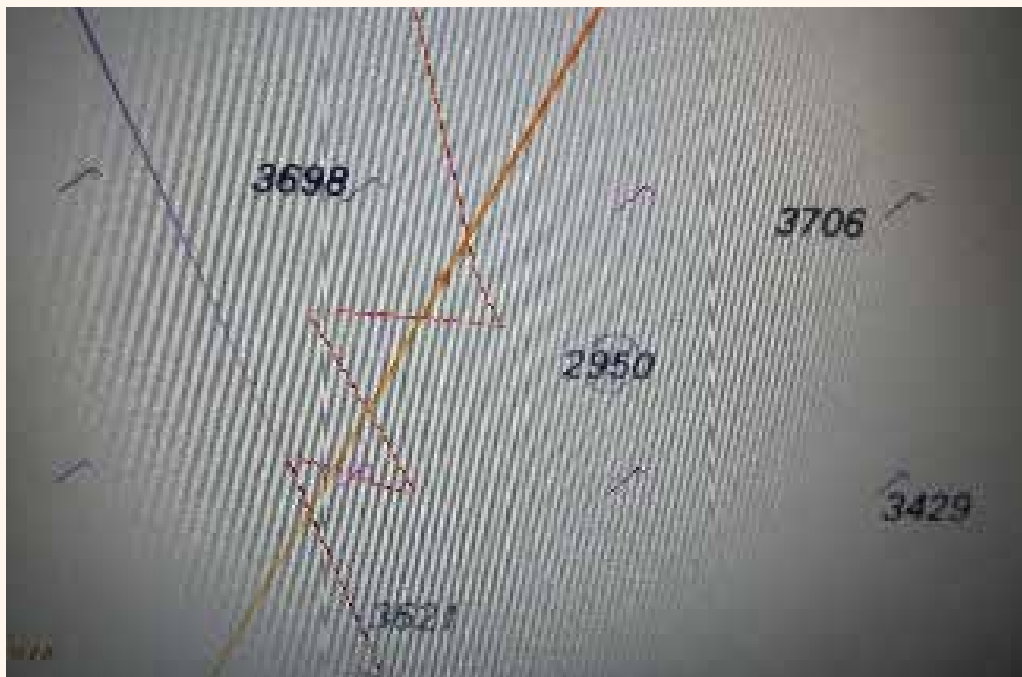




Yolu yüzlerce mil uzatsa da kuzey doğu yerine kuzeye gitmek rahat bir apaz seyir imkânı veriyor. Hem bir centilmen asla orsa gitmez diye de atasözü var. Centilmenlikle ilgim olmasa da yeterince eziyet çektim, yolu iki gün uzatmakta da tıbben bir sakınca yok.

İşte böylece mır mır giderken, Mayısın ikinci haftası geliyor, sabah gün yeni ışıırken burunda Knidos fenerinin çakışını görüyorum. Yola çıkarken yanıma aldığım rakı çoktan bite yazmış, tek bir kadehe yetecek kadarını bu an için saklamışım. Saat sabahın körü, son rakıyı bardağa koyuyorum. Burundan başlayıp, kıça kadar bütün ekip arkadaşlarıma çakıyorum. Çak cenova, çak direk, çak dümen, çak bo. Eve döndük olm!





Intermezzo

Evin hareket etmemesi, yatağın sallanmaması. Alışmak zor oluyor kara hayatına.

Aile, dostlar, güzel. Yazın biraz hamlıyorum.

İstanbul Amerikan Hastanesi'nden buraya gelir misin diyorlar. Dünyanın en rafine kalp hastalıkları merkezini kurma vizyonunuz var mı diyorum. Yaz çabuk geçiyor. Sonbaharda İstanbul Amerikan Hastanesi'nde çalışmaya başlıyorum. Yolda iken, gözümü kapadığımda ameliyat yapardım. Hem ameliyat yapmayı özlemişim, hem de çok şey biliyorum, bildiklerimi biraz daha aktarayım. şimdiye kadar bir çok kalp cerrahı yetiştirmişim aslında, ama bunun sonu yok. Bir de ameliyathanede Cirelli eserleri var.



Rahmi Bey'in kitabı nefis, sen de dünya seyahatini yazmayacak mısın diyor. Ben de, dünyanın etrafını dolaşan ve bu konuda yazmayan ilk insan olayım diyorum. Amiral Cem Gürdeniz, KUDENFOR'u kurmuş, güzel işler yapıyor. Gezgin Korsanlar sağ olsunlar davet ediyorlar, konferans veriyorum, dünya seyahati ile ilgili. youtube koydular, videolar filan var, ilgilenen izleyebilir.

<https://youtu.be/fOauTRKgxy8>

Sadun Abi, Kadıköy'deki heykelinin altını hevesle doldurmak istiyor. Rölyefim yapıyor, biri oraya biri de Koç Müzesi'ne konuyor. Otuz binin üzerinde ameliyat yapmışım, sayısız hayat kurtarmışım, birçok keşfe imza atmışım kimsenin umru olmamış, keyfime yelkenle gezmişim rölyefim asılıyor, iyi mi?

Maral Ceranoğlu ve Uğur Yavaş Blue Belle ile yola çıkmışlar. Zehra ve Hasan Şirin çiftini Amel 55'leri Kandiba ile dünya seyahatine

uğurluyoruz. Önder Karaduman ve Sezgin Tekin de almış aynısından, aynı niyetle sıradalar. Mustafa Yurtbulmuş da Elif Keskin ile çıkmış dünya seyahatine, arada haberleşiyoruz. Ebru ve Nurettin İşletici çifti de yoldaymışlar. Cengiz Arslanoğlu da S'Boro ile Sadun Abi'nin izini sürme niyetinde, sonradan Mindelo'da karşılaşıyoruz. Daha haberim olmayanlar da vardır mutlaka, dolar heykelin altı yakında Sadun Abi, merak etme.

Şehir hayatı, bilinen şehir hayatı. Ara sıra Amanin'e kaçıp denize çıkıyorum, iki kere Malta'ya birkaç kere de Girit'e gidip geliyorum. Nerede yedin diyorlar, karaya çıkmadım ki, dönüp geldim diyorum. Ama kesmiyor. Metroda gözümü kapayınca deniz görüyorum. Nöbetçi kuş tepemde dolanıyor.



Sadun Boro hastaneye yatıyor. Kötü hastalık sağı solu sarmış, yapılabilecek çok şey yok. Rahat ettirmeye çalışıyoruz. Sadun Abi, dünyayı daha iyi bir yer yapan insanlardan. Geceleri el ayak çekilince oturup uzaklardan konuşuyoruz. Gözleri parlıyor. "Çok beğendiğin yerlere bir daha asla gitme, bırak hatırandaki gibi güzel kalsın" diyor. Kendisinin sonradan gidip tekrar gördüğü yerleri bozulmuş görünce nasıl hayal kırıklığı yaşadığını anlatıyor. Kafama not alıyorum. Sonuçta, zaman geçtiğinde, hatıraların kadar varsın.

Rüzgârın sesi kulaklarımdan gitmiyor. Olmayacak yerlerde yunusları görüyorum, çağırıyorlar. Şehir hayatının sıradan banallikleri çekilemez oluyor. Deniz zamanı. Ben bi da bi kaçım anacım. Bu sefer, sağda solda durmadan, buradan çıkayım, denizde kalayım, kendi kendime yeteyim, Güney Okyanusu etrafını bi dönüp geleyim.

Biraz hazırlığın ardından ve tekne ağzına kadar erzak dolmuş bir halde iken, vedalar neyim sonrasında, Halukların İyisi ve Kötüsü Bozburun'da bitiyorlar. Bunların su yüzüne çıkması, gitme vaktinin geldiğini gösteriyor. 24 Eylül 2017'de Bozburun'dan hoşçakal.





Yeniden Cebelitarık'a

Hadi bakalım sıkıntılı bir Akdeniz seferi daha başlıyor. Nereye baksan ya bir kara parçası ya da bir taşıt görmenin verdiği sıkışmışlık duygusu. Ama en fenası göçmen trafiği.

Durum iyice zıvanadan çıkmış vaziyette, burada anlatmaya gerek yok. Ancak bende uyandırdığı duygu çok başka.

İçerde olduğum her hangi bir anda, yemek yaparken veya rota çalışırken ya da diyelim okurken veya uyuma çabası içindeyken; birden sudaki birilerinin önünden onları far ketmeden geçip gitme fikrinin dehşeti ile dışarı fırlıyorum. Akdeniz bitene kadar içerde vakit geçirmek, hatta uyumak na mümkün. Düşünsenize, gariban denize düşmüş, üşümüş, aç. Dayanma noktasının sonuna gelmiş,

belki. O sırada bir tekne ona doğru geliyor, ama tekneci etrafına bakmadığından, denizdeki elemanı görmüyor ve önünden geçip gidiyor. Bu imge, beni dışarı bağlıyor. Kurtarabileceğim bir hayatı kurtaramama endişesi.

Osman Atasoy arıyor. Daha önce bir otuz saniyelik tanışmışlığımız var. Otuz yıllık dostmuşuz gibi samimi bir sohbet yapıyoruz. Ekrem İnözü çok sıcak bir mesaj gönderiyor. Alternatif Vedat, Ural Dağları'nı bisiklet ile geçmeye gidiyorum, sen de gel diyor. Ben kaçtım, sen gez, dönünce macera teatisinde bulunuruz.

Daha Akdeniz'den çıkmadan arızalar baş gösteriyor. Buzdolabı beşinci günde soğutmayı kesiyor. Derin dondurucular, dondurmak bir yana kerhen soğutuyorlar. Dondurulmuş kuşbaşı-kaşarlı pidelerim, anne köftelerim bozulacak.

İyon Denizi'nde yakalandığım elektrikli fırtına, üzerine tuz biber ekiyor. Rüzgâr göstergesi en son 70 knotu gösterdiğinde elektronikleri kapatıyorum. Yelkenler kapalı. Sağıma soluma yıldırımlar düşüyor. Vücudumun bütün tüyleri kabarmış, adeta bizzlıyor. Her şeyi kapıyorum. Taşınabilir cihazlar Faraday kafeslerinde, tüm önemli sigortalar, ana şalter kapalı. Telsiz, AIS, telefon, motor, ışıklar, her şey kapalı, tam analog moddayız. Şimşek çakınca ortalık aydınlanıyor, bayrağa bakıp rüzgârın yönünü çıkarmaya çalışıyorum, rüzgârın önüne düşüp gidiyoruz. Moitessier'in Dumas'ın sırrını çözdüğündeki ruh elevasyonunu yaşıyorum. Güney Okyanusu'nda dalgayı arkasına almış küfür ederken, Dumas bunu çözmüştü diye bağırıyor karısına: orda olacak oku bana. Eşi Dumas'ın *Kükreyen Kırklarda Tek Başına* kitabını

39 SEP/26 13:55 518kHz ERROR RATE=0.0% NEW

ZCZC LA39

191035 UTC NOV 15

COMMOS RADIO NAVWARN 307/15

EASTERN AEGEAN SEA

NUMEROUS SMALL UNSEAWORTHY OVERCROWDED

RUBBER BOATS MOVE IN CLOSE VICINITY

DEPARTING FROM TURKISH COASTLINES

TOWARDS GREEK ISLANDS

VESSELS SAILING ABOVE MENTIONED

AREA ARE REQUESTED TO EXERCISE

PARTICULAR CAUTION AND

KEEP A SHARP LOOKOUT

TAKING ALSO IN TO ACCOUNT

THAT SAR OPERATIONS MAY BE

IN PROGRESS

NNNN



bağırarak okumaya başlıyor. Dalgayı tam arkadan değil, dalga tam geldiğinde 15-20 derece açıyla alacaksın. İşte bu diyor, arkasından saldığı hâlâtları kesiyor ve rüzgârla birlikte öyle gitmeye başlıyor.

İliğime kadar sıırılsıklamım. Rüzgâr, kaldırdığı deniz suyunu, yatay bir yağmur gibi vuruyor. Bir saat kadar sonra hipotermi yavaş yavaş kendini hissettiriyor. Bir anda mutlu olduğumu hissediyorum, doğanın gücüyle savaşıyorum, onunla birlikte gidiyorum ve evet, her şey olması gerektiğı gibiymiş gibi geliyor. Sırılsıklam, donmuş, salak ve mutluyum. Akdeniz'in küçük fakat bir sinek gibi rahatsız edici dalgalarında Güney Okyanusu provası.

Gün ağarıyor, rüzgâr azalıyor, şalterleri açıyorum. Hasar tespiti pek iç açıcı değil. Yıldırım doğrudan tekneye düşmese de, yakına



GÜNEYE YAYATI TRIP LOG

Tarih	Yer	mm
25.9.17	Alanya	143
26.9.17	Alanya	132
27.9	"	139
28.9	"	128
29.9	"	210
30.9	Sakir	166
1.10	Tunus	125
2.10	Ceryar	151
3.10	Ceryi	149
4.10	Ceryi	151
5.10	İzmir	115
6.10	İzmir	141

düşenlerin yol açtığı elektronik arızalar var. Ufak tefek şeyler dışında, motor elektronik paneli gidik, rüzgâr yön ve şiddeti göstermiyor, internet gitmiş, navigasyon datası chart plotterda var, laptopa gelmiyor, vb. Yapacak bir şey yok, yola devam. Tek tek çözülebilir ve çözülemez problemleri saptamaya başlıyorum. Çözülemezler ağır basarsa, mecbur rota Fransa'ya çevrilecek, servise girilecek, dünyada son istediğim şey. İnternet ve navigasyon datası probleminin kablo ve bağlantı cihazlarında olduğunu saptıyorum. Motora Türk işi girişimlerde bulunuyorum. Marmaris'ten beyinci Kamil'in öğrettiği beyni bypaslama işi bazen çalıştırıyor. Diğer problemlerin çoğunu çözebilirim gibi duruyor: o zaman yola devam. İspanya'da Almeira civarında bir marinaya otuz dakikalığına yanaşıyorum. Ofiste müthiş bir Çinli mevcut. Derdimi anlatıyorum, geçiyor bilgisayarın başına, online malzeme sipariş ediyoruz. Teslim adresi: Marina La Palma, Kanarya Adaları. La Palma'ya da telefon edip durumu anlatıyorum. Gelip alacağım malzemeleri, geri göndermeyin.

Cebelitarık'ta yoğun sis bastırıyor, göz gözü görmüyor. Trafik hattının dışına kayıp kıyın kıyın gidiyorum. Her an sisin içinden koca bir şilep burnunun çıkmasını bekliyor insan. 8-10 mil içinde sis dağılıyor, Atlantik'e rahat çıkıyorum.



Yeniden Atlantik

Okyanusa çıkınca ani bir ferahlık hissi geliyor. Saçma Akdeniz yorgunluğundan kurtuldum, bundan sonrası rahat. Gece yine yoğun bir sis kaplıyor ortalığı, Cebelitarık'a girme kuyruğunda ciddi bir trafik var. Rüzgâr geliyor, gidiyor, beş günde Kanaryalara ulaşıyorum. Eski dost La Palma Marina'ya motoru güç bela çalıştırıp giriyorum. Benim siparişler tabii ki gelmemiş. Akıllı adamın yapacağı şey durup orada motoru, elektronikleri, buzdolabını vs yaptırıp güzelce öyle devam etmek. Ama ruhum gövdeme sığmıyor, bir an önce gitmem lazım. Karaya çıkıp bir elektronik mağazası buluyorum, ethernet kabloları, usb-ethernet adaptörü vs. bir sürü malzeme topluyorum. Gelmişken biraz taze sebze meyve bir şeyler de almam doğrusu, ama hiç içimden gelmiyor. Mazot deposunu doldurup, hoşça kal La Palma. Yolda yaparım tamiratı. Arızalar içinde en önemlisi internet, sadece ethernet kablosu



değişimiyle halloluyor. Hava durumu raporları için internet önemli, navtex çünkü gidik gibi, canı istediğinde çalışıyor. Navigasyon datası, radar, ais verilerini laptopa iletme girişimleri başarısız oluyor. Dünyanın sonu değil. Rüzgâr hızı ve rüzgâr yönü tamamen iptal. Muhtemelen kart gitmiş, değiştirmek için bir yerde uzunca bir süre beklemek gerek. Eskiden B&G mi vardı diyorum ve idare edeceğime inanıyorum. Sonrasında okyanusta ince rüzgâr açılarının önemli hale geldiği sorunlu noktalarda biraz pişman oluyorum ama yapılacak bir şey yok. Çarmıklara perlon şeritler bağlıyorum, rüzgârın nereden estiğini görmek için. Bayrak da aslanlar gibi rüzgârın yönünü gösteriyor zaten. Rüzgârın şiddetiyle ne işim olacak ki. Bakalım Polyanacılık ne kadar idare edecek.



Atlantik Okyanusu nefis, hoş geldin diyor. Kanaryaların batısında tropik Ofelya fırtınası Maderia – Azorlar hattında yukarı çıkıyor. O yüzden Afrika'ya yakın kalarak güneye iniyorum.

Rüzgâr pek kararında değil buralarda, ama yavaş gitmek işime geliyor, onarım işlerine bakıyorum. Önce motoru çözmem gerek. Motorla gideceğimden değil, egzostan içeri kaçan deniz suyunu çıkarmak için en geç 24 saatte bir 10 dakika kadar çalıştırmak gerek. Egzostan su girişini önleyen tertibat var tabi ki, ama uzun yolda böyle yapmazsan zurnanın zırt dediği yerde motor çalışmayıverir. Ne yapsam olmuyor, sonuçta Türk işi bir Zihni Sinir Prosesi ile sorunu çözüyorum. Motorun kumanda tablosunu tamamen devre dışı bırakıp, birtakım atraksiyonlardan sonra mutfağa çektiğim kablolara bir açma kapama anahtarı bağlıyorum. Yaşasın, motor



bundan böyle içerde, mutfaktan çalışacak. Pek pratik değil ama hiç yoktan iyidir.

Ekim ayında ticaret rüzgârları henüz tam oturmadığından, kuzey atlantik seyri sıkıntılı geçiyor. Rüzgâr ya yok ya çok. La Palma'dan ekvatora ulaşmak on beş gün sürüyor. Bir Kuzey Atlantik fırtınasının kuyruğunu yakalayarak, doldrumları rüzgârsız kalmadan atlatıyorum. Doldrumlar her zamanki gibi sevimsiz. Kuzey ve güney yarım küre hava sistemleri burada kapışıyor. Karanlık, nemli, şimşekli.

Blair Pascal Challenge

Uzun zamandır, Amanin'in harita masasında, GPS'in yanında eski bir notum asılı durur. Blair Pascal'ın bir lafı, "İnsanlığın bütün sorunlarının temelinde, insanın bir odada yalnız başına sessizce oturma kabiliyetinin olmaması yatar" diyor. Meydan okuduğumuz şey bu. O yüzden karaya neyim çıkmıyoruz, sakince oturuyoruz oturduğumuz yerde.

Tek başına olmak bir seçim tabii. Seçimlerin sonuçları olduğunu biliyoruz. Mutlak özgürlüğün temeli olan tek başınalığın sonucu da bazen can sıkıntısı. Özgür olabilme yeteneği de, can sıkıntısıyla baş edebilecek ve bir odada hiçbir şey yapmadan sakince tek başına durabilecek bir kafa yapısına bağlı belki de.

Güney yarım küre ticaret rüzgârları, ekvatordan sonra 1200 deniz mili boyunca, Trindac Adası açıklarına kadar Amanin'i sorunsuz uçuruyor. On beş gündür Amanin'in etrafını turlayan Kuzey Atlantik'teki nöbetçi kuşumuz, yerini güneyli bir meslektaşına bırakıyor. Bu kahverengi booby'e kanatlarındaki rütbe çizgileri nedeniyle "Çavuş" diyorum. Çavuş'a kıyak olsun diye güverteye düşen uçan balıkları atıyorum, ama Çavuş oralı olmuyor. Muhtemelen kendisine simit atılan martı muamelesi yapılması hoşuna gitmiyor.

20. güney enleminin altında ticaret rüzgârları kayboluyor, yerini değişken rüzgârlar alıyor. Bunlarla köşe kapmaca oynayarak Güney Okyanusuna doğru iniyoruz. Brezilya'nın 1000 deniz mili açığında, 25. güney enleminde heave-to yaparak önümdeki ve arkamdaki







fırtınaların geçmesi için 35 knot rüzgâr altında okyanusun ortasında havanın düzelmesini bekliyorum. Utanmadan kar yağıyor. Daha yeni tropiklerde idik, ne oldu?

Çavuş Amanin'i terk ediyor, yerine haysiyetli gagalı bir kahverengi albatross geliyor. Yüzünde çok hoş bir polinezya dövmesini andıran beyaz çizgiler var, fakat aşırı ciddi bir arkadaş bu. He means business. Edi olsa öyle derdi.

Heave-to gerçek üstü bir deneyim olarak beni her zaman şaşırtıyor. Gerçek olamayacak kadar muhteşem bir durum. Dışarıda köpüren korkunç bir hava, havanın kaldırdığı tehditkar dalgalar ve evin içinde görelî bir huzur. Sadece kaotik bir ortamın içerisindeki huzur değil insanı etkileyen. Absorbe edilmesi çok güç bir anlatılmaz



özgürlük duygusu temelinde cereyan ediyor olay. Issızlığın dibi, önünüze arkanıza bakmıyorsunuz, kapınızı kilitlemiyorsunuz, ruhunuz serbestlikten yükselmiş, şaşırılmış.

Amanin'in birikmiş işlerini halletmek ve biraz dinlenmek için iyi bir fırsat. Hava tahminine göre 1,5 gün kadar eğleşececeği benzerken, 2,5 gün okyanusun ortasında nöbetçi kuş ile birlikte takılıyoruz. Ufak bir balina gelip bakıyor, nedir bu durum diye, ancak ilgisini çekmiyoruz, dönüp gidiyor.

Yalpayı azaltmak için biraz ana yelken açıp içeri geçiyorum. Kabinde film seyrederken birden korkunç bir tak! Bu hiç iyi değil, Amanin şiddetle yalpalamaya başlıyor. Aklımda kötü düşünceler, dışarı fırlıyorum. Neyse direk yerinde, fakat ana yelken bumbası dan dun çarmıka vurmakta. Iskotasını arabaya bağlayan blok kırılmış, ıskota derhal havalanmış, serbest kalan ana yelken de yandaki direği tutan tele bindirmiş ve gerilip gerilip bindirmeye devam ediyor. Neyse ki preventer kurulu, gererek bumbayı sabitliyorum. Ana yelken arabasını değiştirmek gerek, ama nerde? Yapılacak bir şey yok, Zihni Sinir Prosesi yapacağız. Hırdavat stoğuna dalıyorum, plastik kaplı çelik tel ve kelepçeler işi görür. Iskota makarasını, ana yelken arabasına deli bağlar gibi bağlıyorum, idare eder görünüyor.

Ertesi gün rüzgâr doğuya doğru dönüyor, güneye doğru devam ediyorum. Bir gün sonra bir hafta süreyle 40 knot civarında rüzgâr gösteriyor, ama arkadan gelecek, dert etmiyorum. Araba bloğu yarınki rüzgâr altında giderken kopsaydı kötü senaryoları beni diğer blokları teftişe gönderiyor. Piyango! Bu sefer ana yelkeni açan outhoul arabasındaki blok içindeki destek kirişi bir tarafından

kopmuş, kırıış işini görmüyor, blok iki taraftan asılan iki ipin insafında. Bir çelik tel güçlendirme procesi de oraya yapılıyor, koruyucu olarak. Bakalım tutacak mı?

Otuz beşinci güney enleminin altında iş ciddiye biniyor. Hava günlerdir kapalı, şiddetli rüzgâr, deniz acayip kabarmış, bindik bir alamete gidiyoruz kıyamete durumu. Karaib'in denizi karışık derken ne kadar naifmişim. Rüzgârın kaldırdığı dalga, arkadan geliyor, bu normal. Hemen çaprazından batımızdaki fırtınanın dev dalgaları geliyor, normal dalga ile kucaklaşıyor. Hemen burundan gelen Güney Okyanusu dalgası bu ikisi ile dalga geçiyor. Okyanusun kendi akıntısı bunlara çarpıp köpürmeye başlıyor. Sonuçta Amanin bir eğleniyor, bir eğleniyor. şikayet etmiyorum, bildik de geldik. Sonuçta 40 knot üzerinde arkadan gelen rüzgârlar, bir sapan gibi fırlatıyor Amanin'i Güney Okyanusu'na.

Son iki yüz yıldır denizciler, bütün burunların güneyindeki denize Güney Okyanusu diyorlar. Güney Okyanusu'nda olduğunuzu anlamanın iki ana kriteri, en yakınınızdaki major burun enleminin güneyine inmek, ve Güney Okyanusu alameti farikası gezgin albatros görmek. Amanin'e en yakın burun Ümit Burnu enleminin güneyine iniyorum. Amanin'in üzerinde süzülen gezgin albatros, dev ve muhteşem dalgalar ve kükreyen rüzgâr, Güney Okyanusu'na hoş geldin diyor. Şaka gibi. Hayaller hep hayal olarak kalacak gibiydi. İşte buradasın bak.







Güney Okyanusu

Dünyanın en altındaki üç burunun da altından geçerek dünyanın etrafında dönmek, 1800'lerde İngiltere'yi Avustralya ve Yeni Zelanda'ya bağlayan "yün ve tahıl ticareti" yoluydu. Aslında Afrika'nın en alt noktası Agulhas, Ümit Burnu'ndan biraz daha güneyde. Aynı şekilde Leeuwin Burnu da Avustralya'nın en güney ucu değil. Batı Howe Burnu biraz daha güneyde. Ancak, eski yün ve tahıl yolunun getirdiği bazı alışkanlıklar nedeniyle, en aşağıdaki üç burun olarak Ümit, Leeuwin ve Horn burunları kullanılıyor.

Bu üç burunun da güneyinden bir yat ile geçerek dünya seyahati yapan ilk insan, İrlandalı asi Conor O'Brian. Conan O'Brian ile bir akrabalığı var mı bilmiyorum ama fizik olarak da benziyorlar. O'Brian, 1922-25'te yol üzerinde dura dura, araya başka bir gemi ile Antarktika seyahati sıkıştırarak, ilk kez bu rotanın büyük ticari

gemiler dışında da kullanılabileceğini gösterdi. Bu seyahatin ardından yazdığı *Across Three Oceans*, bir gezi kitabı olmanın dışında, hem genelde denizcilik, hem de arma ve yat tasarımı konusunda bir başyapıt olarak kabul edilir. Birçok yat tasarımcısı, O'Brian'ın bu kitaptaki görüşlerini temel alarak bugün artık klasik olarak kabul edilen birçok yat tasarımına imza attılar. Ancak sonraki yıllarda, O'Brian, haysiyetli bir analitik düşünce yapısı olan *Deep Water Yacht Rig* kitabında, önceki fikirlerinin aslında yanlış olduğunu fark ettiğini yazdı.

İkinci Dünya Savaşı sırasında Arjantin'li yelkenci Vito Dumas, ilk kez üç burunun altından tek başına yatla dünya seyahati yapan insan oldu. Bu seyahatte karşılaştığı problemler için, yelkencilik ile ilgili yeni çözümler üretti. Durmak yerine fırtına ile birlikte gitme fikrini geliştirdi. Cape Town-Yeni Zelanda etabında, aldığı yüksek doz C vitaminine rağmen skorbit oldu. 104 gün sonra Yeni Zelanda'ya vardığında, bir daha asla yelken yapmayacağım demesine karşın, tekrar yola düşerek 71 günlük Şili etabına çıktı. Horn Burnu'nu dönerek Arjantin'e ulaştığında, limandaki bütün gemilerden ve karada toplanan halktan müthiş bir karşılama onu bekliyordu. Bu kez, böyle bir karşılama için, dünyanın etrafını yüz kez dönmeye değer dedi. Seyahatinin ardından yazdığı *Alone Through the Roaring Forties* kitabı bugün bile yelkenciler için bir başucu kitabıdır.

1960'larda, iki İngiliz, Francis Chichester ve Alec Rose, eski yün ve tahıl rotasını kullanarak üç burunun altından dünyanın etrafını döndüler. Her ikisini de İngiltere'ye dönüşlerinde 250.000 kişi coşkuyla karşıladı ve kraliçe her ikisini de şövalye yaptı. Bu yolculukların yarattığı kamu ilgisini paraya çevirme gayreti ile

Sunday Times gazetesi, aynı rotayı non-stop gidecek Golden Globe Race yarışını düzenledi. Bu yarış, iki yelken efsanesi yarattı: yarış kazanan Robin Knox-Johnston ve kaybeden Bernard Moitessier.

Robin Knox-Johnston, yarışa katılan herkes yarışdışı kaldığı için, ortalama 4 knot hız yaptığı yarış 313 günde kazanarak, dünyanın etrafını ilk kez bütün burunların altından, durmadan, tek başına, bir yatla dönen insan oldu. Bu seyahatin ardından yazdığı *A World of My Own* kitabı, dünya çapında ilgi gördü.

Moitessier ise, aynı yarışta Horn Burnu'nu dönüp Atlantik'ten İngiltere'ye doğru seyrederken yarış kazanması kesindi. Ancak Falkland adaları civarında, ticari Avrupa yaşam tarzına Yavuz Çetin çekerek (yaşamak istemem artık, aranızda); rotasını Ümit Burnu'na doğru çevirdi, ve yarışı terk ederek, dünyanın etrafındaki ikinci turuna başladı. Moitessier'nin yazdığı *Sailing to the Reefs, Cape Horn: The Logical Route* ve *The First Voyage of Joshua*, başta Fransa olmak üzere yeni bir açık deniz yelkenciliği akımını körükledi.

Günümüzde Vendee Globe gibi solo ve Volvo Ocean Race gibi takım yarışlarıyla Kuzey Atlantik çıkışlı olarak bu gelenek devam etmekte. Tony Gooch 2003 yılında Kuzey Pasifik çıkışlı olarak ilk kez non-stop ve solo dünya turunu yaptı. Bizden de ilk kez Uzaklar II yelkenlisi ile Osman Atasoy, Sibel Karasu ile Patagonya -Antarktika arasında Güney Okyanusu seyri yaptı. Daha sonra Ekrem İnözü, Cemile Yıldız ile Patagonya sularında seyretti.

Bu rotanın başarı hikâyeleri, dehşet ve trajedi hikâyelerinin çok gerisinde. Güney Okyanusuna inip başı belaya bulaşmamış



yelkenciye pek nadir rastlanıyor. Yukarıdaki yarışlardan birinin web sayfasında, Everest Dağı'na tüpsüz tırmanmanın daha az tehlikeli olduğu yazmakta. Bakalım, umalım Amanin kazasız belasız kotarsın bu seyri.

Güney Okyanusu ilk beş günde üç fırtına ile hoş geldin diyor Amanin'e. Daha ilkinde işin kolayını buluyorum. Rüzgâr 40 knot'a yaklaştığında, o zamana kadar iyice küçülmüş yelkenlerin hepsini kapatıyorum. Sadece denge için minicik bir arka mizzen yelkeni bırakarak, rüzgârın önünde gidiyorum. Burada yok benim rotam başka, ben illa kendi çizdiğim rotamda giderim diyeni öpüyorlar. Ben yabancı bir adamım, öpüşmekten hiç hoşlanmam, o yüzden rüzgârı arkama alıp, paydos zilini çalıyorum. Amanin, hemen bütün yelkenleri kapalı olduğu halde, saatte 7,5-8 knot civarında dengeli bir şekilde süzülüyor. Gövde hızı olan 9,5-10 knota yaklaşması halinde, yavaşlatmak için drog atmak gerekecek, ama bu 50 knotluk havalarda gerekeceğini sanmıyorum.

Bu arada hidrojeneratörü su içinde tutan ip kopuyor. 7-8 m dalga mevcut, arkaya inip su içinde tespit gereksiz bir kahramanlık. Solo yelkenciliğin ilk kuralı, denize düşmeyeceksin. Fakat gel gör ki, sabah akşam aküleri şarj etmek için mazot yakmak gerekiyor, daha yolun başındayız, buna mazot dayanması mümkün değil. Hidrojeneratör mühim, seyir hızı 6 knotun altına düşmedikçe, 24 voltta 20 amper sürekli elektrik üretiyor. Güneş kendini göstermediğinden, solar paneller pek işe yaramıyor. Hava durumuna bakıyorum, 3 gün sonrasında makul bir hava gözüküyor. O zamana dek, hidrojeneratörü havada askıya alıyorum, dayanır umarım.



Mizzen yelkeninin üst 1/3 kısmında yaklaşık bir karışlık bir yırtık beliriyor. Yırtıktan çok, iki yelken parçasını birleştiren dikiş hattında bir ayrılma. Tropiklerde güneş, yelken dikişlerini eritiyor, sonrasında da üzerine yük binen kumaş ayrılıyor. Önceki seyahatte de başıma geldiğinden, tecrübeliyim. Yapılacak bir şey yok, yelkeni aşağı indirip dikeceğim; ama bu rüzgârda mümkün değil. Bu arada ben yelkeni kapayana kadar, bir karışlık yırtık oluyor bir metre.

Rüzgâr hafiflediğinde, yelkeni indirip, dikiyorum, eskisinden sağlam oluyor. Arkadaki hidrojenatöre de güzel bir çare buluyorum. Aslında sorun tamamen kötü tasarım problemi. Gereksiz yere karmaşık ve yük altında aşınarak kopması kesin tasarımı sadeleştirerek birkaç halkayı iptal ediyorum ve ip yerine plastik kaplı çelik tel kullanarak elemanı su içerisinde sabit tutmayı başarıyorum. Su içerisinde kalıp çalıştığı sürece hidrojenatör aslında müthiş bir icat. Kendi kendine yetebilmenin temelini oluşturuyor ve işinde şaşırtıcı şekilde başarılı.

Tony Gooch'tan mesaj geliyor. Havadaki albatrosa selam söylüyor. Mesajdan gözlerindeki ışıltıyı ve özlemi sezmek mümkün. Şimdi 76 yaşında, on üç yıl önce buradaymış. Üzerimde kalmasın, dışarı çıkıp albatrosa selamı iletiyorum. Oralı değil, dev dalgaların bir ucundan öbürüne sörf yapıyor. Kırılan dalgaların üzerinde güneşin ışık oyunları adeta hipnotize ediyor. Okyanus kokusu. Biliyorum, bir daha buralara gelemeyebilirim. Neredeyse 60 yaşındayım, yaşarsam, Tony gibi ancak gözlerimi kapadığımda canlanacak bu dalganın kobalt mavisi. O anda karar veriyorum, bunu aceleye getirmeyeceğim. Bir an önce bitsin acelesi olmayacak. Yavaşlıyorum. Amanin dayanırsa, ben de dayanırım; kalabildiğimiz kadar kalalım bu sihirli ülkede.



Hava soğuk, insanın içine işliyor, hele güneyden esince. Yastığa başını koyunca önce, ince ıslak bir buz tabakasının çıtırtısını hissediyor insan. Termal içlikler giyiliyor, üstüne kat kat polar giysiler. Boşuna polar kumaş dememişler bunlara. Buzdolabının çalışmaması sorun olmuyor, alt dolaplar deniz seviyesinin altında, deniz suyu da buzdolabından soğuk, her şeyi serin tutuyor. Kamaralarda ısıtıcı var, ama henüz ısınmak için dizel harcamaya niyetim yok. İyi böyle.

Rüzgâr 2-3 gün sıkı esiyor, arada 8-10 saat sakinliyor. Güneş sadece bu aralarda kendini gösteriyor. Güneş ısıtmıyor, ama ruhuma iyi geliyor. Gökyüzü sadece bu aralarda maviliğini gösteriyor. Derken güney batıda karanlık bir bulut beliriyor ve yelkenleri küçültmeye anca zaman bırakarak bir anda her yer koyu bir griliğe bürünüyor. Grinin her tonu. Rüzgâr ortalama 35-40 knot civarında, arada 50 leri görüyor, ama hep arkadan geldiği için can acıtmıyor. Rüzgâr arkadan geldiği sürece sorun yok, rüzgârla beraber koşuyoruz. Rüzgâr arttıkça yelkenleri küçültmek, teknenin maruz kaldığı kötü muameleyi önlemenin tek yolu. Rüzgâr hızı 50 knot'larda sabitlenir gibi olduğunda, mendil kadar bir mizzen bırakıp, bütün diğer yelkenleri kapıyorum. Arkadan gelen dalgalar apartman cesametinde, ama korkutucu değil. Amanin dev dalgalarla birlikte yükselip alçalıyor. Dalga tam üzerinde kırılmadıkça sorun değil. Bazen tam yandan aykırı bir dalga gelip Amanin'i tokatlıyor, ama eyvallah. Daha üzerinde adım yazılı dalgayı görmedik, bekliyoruz bakalım, ama korkmuyoruz. Amanin böyle denizlerde kendi yarattığı dalganın içine gömülüp son derece emniyetli ve keyifli bir seyre olanak tanıyor.



Osmanbey metrosunda gözümü kapattığımda, Güney Pasifik'ten, Güney Hint Okyanusu'ndan hatırladığım aynı dalgalar, ama bir başka.

Garip bir kobalt mavisi veya laciverdi, bazen mosmor, bazen koyu gri, bazen de simsiyah. Dev dalgaların üzerinde bir boy küçük dalgalar var. Onların üzerinde de daha küçük dalgalar, onların üzerinde de daha da küçük dalgalar mevcut. Işık, hepsinin kesit yüzeylerinde inanılmaz oyunlar oynamakta.

Albatros büyük bir hızla aralarına süzölüp, aniden dönerek yön değiştiriyor. Bir kanadını, aynı sörfçünün bir eliyle dalgayı yarması gibi, suya değdiriyor. Bana tek başına canın sıkılmıyor mu diye soranlar aklıma geliyor. Bu rüzgâr, bu dalga, bu ışık ve bu albatros sonsuza dek seyredilebilir. Saat tutup, tam bir saat boyunca gözümü ondan ayırmadan kaç kez kanat çırpıldığını sayıyorum, bir kez bile kanat çırpılmıyor, kanatları açık, rüzgârı kullanıyor. Albatrosun gözleri sürmeli. Sahne makyajı yapmış gibi resmen, ona Sürmegöz İhsan adını veriyorum. Günaydın Sürmegöz, nabin?

Bu deli, tam bir gezgin. O yüzden wandering albatross demişler buna. Gezinip durmaktan üremeye fırsat bulamıyor. İki yılda bir, sadece bir yumurtalık kabadayılığı var. Çoluk çocuğa karışmak umurunda değil, rüzgâra bırakmış kendini gezinip durur.

Ta Akdeniz'deki yıldırımli gecenin etkileri hâlâ sürüyor. Otomatik sintine pompası uzun zamandır devre dışı. Bir sürü elektronik arızadan hiç söz bile etmiyorum. Ne ki, şeytan dürtüyor, kontrol edince, teknenin elektrik sisteminin negatif ve toprak hatlarında



faz buluyorum. Buyur buradan yak. Her üç hat da pozitif. Bir yerde kısa devre var, lüzumlu bir alet bozulmadan veya yangın çıkmadan bulmak gerek. Ara tara sonuç yok. Bu arada direğin tepesindeki navigasyon lambaları gidiyor. Belki kaçak orada, belki de kaçaktan dolayı gittiler. Sonuç, karanlıkta karanlık bir şekilde seyretmek iyi bir fikir değil. Gerçi in cin top oynuyor ama Çin’li balıkçının üzerime çıkmasını istemem. Zuladan iki beyaz bir kırmızı güneş enerjisi ile çalışan çakar lamba çıkıyor. 2,5 milden görülme kabiliyetinde. Teknede bayrak yapmak için kullandığım kalemler işe yarıyor, beyaz lambalardan birini yeşile boyayıp, sancak feneri yapıyorum. Kırmızıyı iskeleye, diğer beyazı da buruna monte ediyorum. Gece olunca fener alayı gibi yanar döner gidiyoruz. Çakar lamba aslında acil durum gösterir bir lamba, ama görünür olmak, kitabı olmaktan daha mühim şimdi.

Bu arada musluklardan su akıyor, su pompası gitmiş. Teknenin bütün hoplaması ve zıplaması ve üzerinden sular akması sırasında makine dairesinde iki büklüm su pompasını söküp temizleyip takıyorum. Ara sıra çalışmaya başlıyor, ama ümit verici değil. Neyse ki su deposunu el pompası ile kullanacak düzenek var, deniz suyunu da kullanabilirim.

Bu arada hava patlıyor, yelkenleri kapamak gerek, ancak baş yelken diremiyor. Yelkeni kapayacak motorun sesi var, hareket yok. Belli kayış koparmış. Bu aletin kayışı 4-5 yıl gider normalde, ne olur ne olmaz diyerek yola çıkmadan hemen önce bakım yaptırmışım, kayış daha yeni değişmiş. Yapacak bir şey yok, heave-to yapıp başa gidilecek, denize düşmeden furler kapağı açılacak, kayış değişecek. Albatrosun şaşkın bakışları altında bir miktar uğraşıp, bolca ıslanıp üşüyerek kayışı değişiyorum. Başka?



Baş yelken, Amanin'in en önemli yelkeni. Tekne esas olarak rüzgârın arkadan geldiği dünya seyahatleri için tasarlandığından, ana yelken yerine esas olarak baş yelkenle gidiyor, rüzgâr arkadan gelirken ana yelken kapalı, baş yelken ve mizzen yelkeni ile yol alıyoruz, rüzgârın şiddetine göre yelken alanını azaltıp çoğaltarak. Yelken alanını azaltıp çoğaltmak yelkeni sarmak veya açmak yolu ile yapılıyor, bunu yapan alete de furler deniliyor. Amanin'de bu furler aleti elektrikli bir motor. Kayış meselesinden sonra üç gün boyunca sorunsuz şekilde yelkenleri açıp kapatabiliyorum. Bu arada negatif elektrik hattındaki pozitif faz sorununu çözebilmiş değilim.

Derken, rüzgâr hafifliyor, baş yelkeni açmaya gidiyorum, fakat tık yok. Bu sefer sorun kayışta değil, motorun kendisinde. Anahtardan sigortalara bütün sistemi kontrol ediyorum, fakat sonuç yok, muhtemelen furler'in elektrik motoru yanmış. On binlerce mil yol yapan Amanin böyle bir durumla ilk kez karşılaşılıyor. Furler motorunun yanında bir vinç kolu sokabileceğiniz bir soket mevcut. Bunu kullanarak manuel olarak yelkeni kumanda etmek teorik olarak mümkün, ama pratikte bir işe yaramıyor, çünkü vinç kolunu yüz kere çevirmek yelkeni ancak bir tık döndürebiliyor. Vinç kolu ucunu elektrikli matkaba monte ediyorum, uğraş, didin yelkeni biraz açabilmeyi başarıyorum. Sonuçta elimde yaklaşık üçte biri açık, üçte ikisi sarılı bir baş yelken kalıyor.

Üçte biri açık yelken ile yola devam edebilirim, en fazla biraz yavaş giderim. Ancak sorun, hava bastırınca bunu kapatabilmem gerek. Yelkeninin üçte ikisi sarılı olduğundan indirebilmek söz konusu değil. Rüzgâr yükü altında iken matkap sistemi ile sarabilmek ise hiç mümkün değil. Elimde bir acil durum manuel furler sistemi var.

Marinada çok güzel çalışan bu aygıtı, Güney Okyanusu dalgasında çalıştırmaya kalkınca pek aciz kalmakta. Elektrik motorunu onarmaya yönelik umutsuz çabalarım sonuç vermiyor. Karar vermek lazım. Üç haftadır Güney Okyanusunda güney batıya doğru seyrediyorum. Şimdi dönmezsem, bir sonraki onarım imkânı Tazmanya'nın güneyinde Hobart olabilir, orada da ne bulabilirim belli değil. Cape Town'a tekrar gitmek istemiyorum.

Baş yelkeni kullanabilme yeteneğini kaybetmek, Güney Okyanusu seyahatini sürdürülebilir olmaktan çıkarıyor. Elektrik arızalarının yanında diğer yelkenlerin durumu da pek parlak değil. Ana yelken iskotası zaten kerhen tutuyor. Mizzen yırtığı dikili, ama ne kadar dayanacak belli değil. Yaklaşık iki ayda sekiz bin milin üzerinde yol gelmişim, ancak, daha Antarktika'nın etrafını döneceğidik, Güney Okyanusu'nda on beş bin mil daha yol yapacağdık. Daha buzdağı bile görmedik. Egom devam edelim diyor. İçim kıyılmış, boğazımda bir düğüm. Aklım, Güney Okyanusu buraya kadarmış diyor, bana sormadan rotayı kuzeye çeviriyor. Gördüğün kadar Güney Okyanusu yeter sana. Sonrası başka zaman inşallah.

Amanin'in ciddi bir servis alması gerektiği aşikar. Bunun için Fransa'ya, esas servisine götürmek akıllıca, ancak Amanin'in bu haliyle Fransa'ya yaklaşık 2 aylık bir non stop seyir yapması biraz zor. Ayrıca Fransa'ya varmak ocak ayını bulacağından ve oraların sevimsiz kış fırtınalarını çekecek bir ruh hali içerisinde olmadığından, Cabo Verde'yi gözüme kestiriyorum. Kırk gün civarında Mindelo'ya ulaşabilirim ve orada en azından furler motorunu ve elektrik arızalarını onarabilirim gibime geliyor. Hadi bakalım, o zaman gelsin bir uzun okyanus geçişi daha.





Önceki yolculuğa kimseye haber vermeden çıktığım için, yokluğumda çıkan hasta olduğum, hatta öldüğüm gibi dedikodular, birçok tatsızlığa neden olmuştu. O nedenle, bu kez yola çıkmadan önce bir instagram sayfası açtım ve hazırlık aşamaları dahil her aşamayı bu sayfadan paylaştım. Ayrıca Amanin'e bir GPS izleme aygıtı koydum ki, insanlar nerede olduğumu görsün, ne yaptığımı bilsin. Bu aygıtın harita sayfasından insanlar bana mesajlar göndermeye başladı. Önceleri, bu mesajların tümünü yanıtlayabildim. Sonradan cihazın kafası karıştı ve mesajların kimden geldiğini göstermediği gibi, mesajları yanıtlayabilme becerisini de kaybetti. Fakat yüzlerce mesaj, yanıtlayamadığım sorularla dolu olarak gelmeye devam etti. Bu kitabı yazmaya biraz da bu nedenle dönüş yolunda başladım ve ne yaşadıysam samimiyetle aktardım. Üzerinden çok zaman geçmiş anıları, olayları, aklımda kaldığı kadarıyla anlattım, yanlış hatırladığım şeyler olabilir, varsa hatalarım için özür dilerim.

Tabii, eski denizcilik batıl inançlarını yok saymak iyi olmadı. Daha yola çıkmadan önce, nereye gideceğini söylersen, bir şey olur gidemezsin, diye bilinir eski denizci geleneğinde. O yüzden kaşarlanmış denizciler rotalarını asla söylemezler. Muğlak cevaplarla geçiştirirler, işte batıya doğru bir gidelim bakalım gibi. Bu seyahat öncesinde instagramda vs. rota paylaşımları yaparken, bir yanım da saçmalama, bir şey olacak diyordu.

Daha önceki seyahatlerde en uzun seyrim 31 günlük Cape Town -Mindelo seyri olmuştu. Bu kez hiç karaya adım atmadan üç ay denizde kalarak en uzun seferimi yapıp Cabo Verde'ye varıyorum.

İnsanoğlu efsunluymuş derler, öleceğini bilir ama bunu algılamaz, hiç ölmeyecekmiş gibi yaşarmış.

Kendi mortalitemin farkına çok uzun yıllar önce varmıştım. Lisedeyken odamın duvarına yağlı boya ile "N'APTIN?" yazmıştım. O günü harcadın mı, yarayışlı ne yaptın manasına. Annem de üzülüp durmuş o yazıya, vah vah çocuk acaba ne yaptı da pişmanlıktan duvara yazdı diye. Anne işte.

Zaman çizgisinin bizden önce yaşanmış yüz binlerce yılını ve bizden sonra yaşanacak yüz binlerce yılını düşününce, hayatımızın kapladığı şu kadarcık alan, ne minik. Zamanımız hem çok az, hem de çok uzun. Ama çok değerli. Bütün mesele sahip olduğumuz zamanla ne yapabildiğimizde, klişelere hayatı hapsedmemekte. Zaman ne çabuk geçip gitti diyorlar. Zamanın bir yere gittiği yok, geçip giden sensin.

Sahip olduğun zaman ile n'aptın?

Çalışıp, didinip, bir sürü para kazanıp, bir sürü şeye sahip olabilirsin. En değerli şey, zaman, hadi al bakalım istediğin kadar, nereden alacaksan.

Zamanının bir kısmını seyahatlerde kullanmak fena bir fikir değil. Ahmet Haşim, *Frankfurt Seyahatnamesi*'nde, seyahatin mükafatı, hayrettir, demiş. Seyahatlerim de beni hayretten hayrete düşürdü, adeta hayretlerim şaştı.





Bu kitapta basit bir özetini sunduğum okyanus seyahatlerimde, şehrin saçmalığından, iç karartıcı haberlerinden koptum. Kendimle kaldım. Özgür hissettim. Kendi kendime yettim. Güzel kitaplar okudum, kötü kitapları yarım bırakıp denize attım. An oldu sıkıldım, an geldi gün nasıl geçti anlamadım. Sevdiklerim benimle geldi. Bazen doğanın seslerini, bazen de tarihte kaydedilmiş en müthiş müzikleri dinledim. Güzel yemekler yedim. Bulut formasyonlarını seyrettim. Birçok sinema filmi izledim, ancak hiçbirini kafamı çevirince etrafımda gördüklerim kadar beni etkilemedi. Nöbetçi kuşlarla konuştum, balinalarla göz teması kurdum, dalgaların sihriyle hipnotize oldum. Okyanus kokusunu sadece içime çekmedim, algıladım, demledim.

Colin ile ilk kez denize çıktığımda, denizciliğin ilk kuralı serbest kafalı olmaktır demişti. Kafadaki sabit ajandaya denizi ve yelkeni uydurmaya çalışma. Parmağı yüzüğe uyduramazsın ki.

Sonuçta Patagonya'ya gidilecek niyetiyle tekne alındı, bir Patagonya'ya gidilmedi. Patagonya'da zaman geçireceğidik, lafta kaldı. Antarktika'nın etrafını dönmeye niyetlendi, kısmet olmadı.

Fakat, iyi gezildi. Güzel yaşandı. Hakkı verildi.

Bundan sonra ne olur, kim bilsin? Tanrıyı güldürmek istersen plan yap demişler.

Bakacağız artık.

Kısmet!







Epilogue

Yelkenli bir tekne ile dünyanın etrafını dolaşmak, egzotik yerler görmek, yeni insanlar tanımak; hiçbir şey olmasa bile sadece kaçmak, birçok kişiye güzel bir fantezi gibi gelebilir. Bu, birçok kişinin hayali de olabilir. Bu hayali gerçekleştirebilmiş birkaç kişi de mevcuttur.

Ancak ortada duran çıplak gerçeğin farkında değilmiş gibi yapamayız. Deniz tehlikeli bir yerdir. Talasofobi diye bir şey olmasının bir nedeni var. Okyanus derinlikleri, içinde sizi keyifle yemek isteyecek birçok eleman barındırır. Ne kadar iyi denizci de olsanız, ne müthiş bir tekneniz de olsa, karşılaşacağınız vahşi güç, sizden çok büyüktür. Doğanın ters tarafına denk gelerseniz, ki gelirsiniz, elinizden gelebilecek olan sınırlıdır.

Modern zamanların en büyük ilüzyonu, istisnayı, kaide olarak göstermesidir.

Bu kitabın kimseyi gaza getirip başını belaya sokmasına neden olmasını istemem. Bu tür kitaplarda, hep enteresan ve güzel şeyler süzgecin üstünde kalır. Çekilen eziyet ve ızdırap çoktan silinmiş anılar arasında kaybolmuştur.

Ha, Güney Pasifik Atoleri'ni mi görmek istiyorsun? Uçak var Raiatea'ya. Charter botlar da var orada müthiş. Hem yelken yap, hem Polinezya'yı gör. Samimi olarak demem o ki, canınız penguen görmek çekerse, daha makul bir yol bulabilirsiniz.

Tabii içinde o malum kıpırtıyı hisseden arkadaşın bu laflar bir kulağından girdi, öbür kulağından çıktı.

Güzel insan, ne yapacaksan onu yapacaksın, o belli de; aklını egonun önünde tutmayı unutma.

Herkes, kendi hayatını yaşar.









BU KİTAP PARA İLE SATILMAZ