



Horn Burnu'na doğru yol alan Osman Atasoy Cabo Verde Adaları'nda yaşadıklarını yazdı.

TUHAF BİR TEKLİF

Denizdeyken tabiat ana ve onun çocuklarıyla; kuşlarla, balıklarla biraradayız. Birbirimizin dilini anlamasak da anlaşıp gidiyoruz. Karaya çıkınca çevremiz değişiyor. Aynı soydan geldiğimiz insan kardeşlerimizin arasına giriyoruz. Konuşuyoruz, gülüyoruz, bazen de garip teklifler alıyoruz.

Atlantik Okyanusu'nu geçen tekneler birkaç yıl öncesine kadar Cabo Verde Adaları'na pek uğramazdı. Kurak bir iklime sahip adalarda suyun, taze sebze ve meyvenin kıt oluşu, kumanya ikmalı yapacak yerlerin azlığı gibi sebepler tekneleri buradan uzak tutardı. Hele kulakları demir yerlerindeki hırsızlık olaylarına dair, çoğu uydurulmuş hikâyelerle dolu olan yatçıların çoğu adaların birkaç yüz mil kuzeyinde rotalarını batıya, Karayipler'e doğru çevirirlerdi.

Son yıllarda bu durum biraz değişmişe benziyor. Adalara gelen tekne sayısı artıyor. Bu artıştaki en önemli etken, Batı Afrika'daki eski sömürgelerine giderken buralara uğrayan gözü pek Fransız denizciler. Bu denizcilerin adaların bakir doğasına ve misafirperver halkuna dair anlattıkları sayesinde Cabo Verde Adaları'na daha çok tekne uğrar olmuş. Ancak yılın sadece belli aylarında uğrayan teknelerin çoğunluğunu hâlâ Fransız denizciler oluşturuyor.

Sal Adası'nda boşalan gaz tüpümüzü doldurabilmek için uygun aparat ararken, 40 yaşlarında görünen siyahı bir adam yanımıza yanaştı. Kılık kıyafeti ve davranışlarıyla adalı yerlilerden çok farklı bir hali vardı. Üzerine ütülü bir gömlek, siyah pantolon giymişti. Akıcı İngilizcesi ve hitap tarzından eğitilmiş biri olduğu anlaşılıyordu. Adı Philip'imiş. Bizimle konuşmak istediği özel bir konu varmış. Şaşırдық. Okyanusunun

ortasındaki bu her yere uzak adada bir yabancının bizimle ne işi olabilirdi. Salaş bir kahvenin önündeki, masa niyetine kaldırıma atılmış eski bir kablo bobininin etrafındaki taburelere oturduk. Bir süredir bizi takip ettiği, hakkımızda bilgi topladığı anlaşılan Phillip konuşmaya başladı. Anlattıklarıyla şaşkınlığa düştük. Brezilya'ya gideceğimizi biliyormuş. Kendisini de götürmemizi istiyor. Karşılığında ise istediğimiz parayı ödemeye hazır mış.

140 BİN EURO'LUK BİLET

Şaşkınlığımızı fark eden Phillip açık konuşacağını söyledi. Adını açıkça verdiği bir Güney Afrika ülkesinin maliye bakanlığında çalışıyormuş. Bir süre öncesine kadar hayatından bir şikâyeti yokmuş. Ancak son zamanlarda ülkenin yeni devlet başkanıyla uyumsuzluğa düşmüş. Başkan demokrasiyi askıya almış. Tüm kontrolü eline geçirmeye kararlıymış. Bu arada eski hesapları da kurcalamaya başlamış. Başının derde gireceğini anlayan Philip, 2 milyon Euro ile gizlice ülkeyi terk etmiş. Dakar'da bulunduğu bir Fransız teknesine 80 bin Euro vererek Cabo Verde Adaları'na gelmiş. Parasını Mindelo'da kiraladığı bir banka kasasına koymuş ve Brezilya'ya gitmenin yollarını aramaya başlamış.

Philip Brezilya'nın çok büyük bir ülke olduğunu, orada kendisine rahatlıkla yeni bir hayat kurabileceğini anlatırken, lafi nereye getireceğini az çok tahmin ettim. Yanılmamışım. Biraz sonra



Brezilya sahillerinde herhangi bir yere bırakmamız karşılığında bize 140 bin Euro teklif ederek baklayı ağzından çıkardı. Paranın yarısını hemen, kalanını yolculuğun sonunda verecekmış. Kendisine saf saf parasını niçin bankada açtığı bir hesaba yatırıp, istediği yere uçakla gitmediğini sordum. Gülerek, "Bu mümkün değil" dedi. Ayrılrken cep telefonunu bir kâğıda yazıp uzattı ve ekledi: "Sizden haber bekleyeceğim."

Bu gemi adalar arasında yolcu taşımaya 50 yıl önce başlamış.



KARA PARA

Akşam teknede düşündük. Philip'in ülkesinde tartışmalı bir şekilde iş başına gelen yeni devlet sınırlı bütçeyle seyahat eden biri için baştan çıkarıcı bir miktardı. Bu parayla seyahatimizi tamamlay, üstelik Türkiye'ye vardığımızda da elimizde hatırı sayılır bir miktar kalırdı. Philip'in bu mevsimde Brezilya'ya giden başka bir tekne bulması zordu. İş pazarlığı bindirip kendisinden daha fazlasını bile alabilirdik. Ancak

dedikleri türden bir para. Bizden istediği yasal değildi. Ancak teklif ettiği miktar bizim gibi çok sınırlı bütçeyle seyahat eden biri için baştan çıkarıcı bir miktardı. Bu parayla seyahatimizi tamamlay, üstelik Türkiye'ye vardığımızda da elimizde hatırı sayılır bir miktar kalırdı.

Philip'in bu mevsimde Brezilya'ya giden başka bir tekne bulması zordu. İş pazarlığı bindirip kendisinden daha fazlasını bile alabilirdik. Ancak

teklif edilen iş kanunsuz bir işti. Eğer Philip siyasi fikirlerinden veya inançlarından dolayı ülkesinden kaçıyor olsaydı, kanunsuz olmasına rağmen teklifini düşünebilirdim. Para da istemezdik. Fakat fakir bir ülkenin halkından çalınan paraya ortak olmak düşüncesi bizi rahatsız etti. Neticede haram paraydı. Böyle bir paranın hayrını görmeyeceğimizi düşünerek Philip'i aramamaya karar verdik. Zaten adadan ayrılyorduk. Kendisini bir daha görmedik.

YAĞMURLU GÜNLER

Sao Vicente Adası'nın kuzeyinde yer alan Mindelo, Doğu Atlantik Okyanusu'ndaki en korunaklı limanlardan biri. Sıcak ve rüzgârsız bir havada motorla limana girdik. Gemilerin kömürle çalıştığı





yıllarda burası çok önemli bir kömür ikmal merkezimiş. Zamanla eski önemini kaybetmiş. Ancak gene de hareketli bir liman. Adalar arasında çalışan yolcu gemilerinin, şileplerin, Afrika'yla adalar arasındaki bereketli sularla avlanan balıkçı gemilerinin uğradığı işlek bir liman. Şehrin mahalleleri her havaya kapalı hilal biçimindeki geniş koyun arkasındaki yamaçlara kadar uzanıyor. Kolonyal tarzda inşa edilmiş taş evler rengârenk boyanmış. Sahildeki Portekizlilerden kalma gösterişli gümrük binasının önüne, beş metre suya demirimizi funda ettik.

Adaya varmamızla birlikte başlayan yağmur üç gün boyunca aralıklarla devam etti. Kurak bir iklime sahip Cabo Verde Adaları'nda yağışın bu kadar uzun sürmesi alışıldık bir durum değil. Bazen aylarca, hatta yıllarca tek bir damlanın dahi düşmediği adalara bu sene bol yağmur yağıyormuş. Yağış başlayınca fırsattan istifade hemen yağmur tentemizi kurduk. Yağışlı havalarda ortasında hortum takılacak bir deliği olan, su geçirmez brandadan yapılmış bu tente sayesinde depolarımızı dolduruyoruz. İçme suyunun bile dışarıdan ithal edildiği Cabo Verde'de bir damla suyu kaçırmaya gelmez. İyice boşalmış depolarımız tenteden gelen suyla ertesi gün doldu. Yağmurun yağmaya devam ettiğini görünce çamaşır yıkamaya başladık. Birikmiş bütün çamaşırlar yıkandı. Çamaşırdan çıkan sabunlu sularla teknenin içi silindi. Ancak yağmurun dinmeye niyeti yok, hâlâ yağıyor. Bütün boş şişeleri, bidonları suyla doldurduk. Sanki gök delinmiş, yağmur gece gündüz devam ediyor.

Yağış başlayınca yağmur tentemizi kurduk. Yağışlı havalarda ortasında hortum takılacak bir deliği olan bu tente sayesinde depolarımızı dolduruyoruz.

Hortumun ucundan gelen suyun boşa aktığını görmeye insan dayanamıyor. Teknedeki tencereleri, çaydanlıkları doldurmaya başladık. Hortumdan hâlâ su akıyor. Yanımızda ihtiyacı olan tekne olsa bidonla onlara vereceğiz. Ama yok. Güverteye çıkıp banyo yapmaya başladık. Nihayet üçüncü günün sonunda gökyüzündeki bulutlar dağıldı. Güneş tepemizde parlamaya başladı.

AIS CİHAZI

Kanarya Adaları'ndayken Yasin Ünlüsayın adlı bir kaptandan e-posta almıştık. Elektronik seyir cihazları satan bir firmanın sorumlusu olan Yasin

kaptan seyahatimizi ilgiyle takip ediyormuş. Cebelitarık Boğazı'nı geçerken yaşadığımız çatışma tehlikesini anlattığım yazıyı okumuş. Mektubunda, "Eğer Uzaklar II'de AIS cihazı olsaydı, o gemi size yol vermek zorunda kalırdı," diye yazmış. Cihazın özelliklerini anlattıktan sonra bize de bir adet yollamayı teklif ediyor. Büyük gemilerin ve belli bir boyun üzerindeki ticari teknelerin bu cihazı bulundurmaları artık kanuni zorunlulukmuş. Küçük bir GPS antenine bağlı olan cihaz, teknenin seyir bilgilerini VHF anteni üzerinden yayınlıyormuş. Cihazı çalıştırdığımızda 50 mil çapındaki bir alan içindeki gemilerin adını,



İzmirli gemiciler Fogo Adası'ndaki mendirek duvarına bayrağımızı boyamış.



Sibel ve komşu teknemizin kızı...



süratini, bize göre olan kerterizlerini görebiliyorduk. Aynı şekilde civardaki gemiler de bizim konumumuzu ve seyir bilgilerimizi görüyorlarmış. Üstelik elektrik sarfıyatı yok denecek kadar az; miliamperler düzeyinde. Radar gibi elektrik canavarı değil.

Özelliklerini okuyunca bunun tam bizim işimize yarayacak türden bir şey olduğuna hükmettim. Küçük tekneler için açık denizde en büyük tehlike gemi çarpmasıdır. Gün ışığında bir dereceye kadar görüyoruz, ama gece karanlığında gemilerin bizi görmeleri hemen hemen imkânsız.

Dalgalara batıp çıkan küçük bir teknenin seyir fenerleri görülmez. Radar ekranındaki ekosunu dalgalarınkinden ayırt etmek ise çok zordur. Bu yüzden bizim devamlı surette gemileri gözlememiz, gerekirse yollarından kaçmamız icap ediyor. Ancak haftalar süren okyanus geçişlerinde uykusuzluktan, yorgunluktan, ya da kötü havadan dolayı aralıksız gözcülük yapmak çok zor. Çoğu zaman tekne kendi başına, Allah'a emanet gidiyor.

HAYAT KURTARAN ALET

AIS cihazına giren bilgiler aletin hafızasında depolandığından bir kaza vukuunda kimin hatalı olduğu tespit edilebiliyor. Bu da gemilere ilave sorumluluk getiriyor. Uçaklardaki kara kutu gibi bir şey. Yasin kaptan eksik olmasın AIS'i yolladı. Serenity marka cihaz Türkiye'de üretiliyormuş. Alıp kitabında yazdığı şekilde montajını yaptık. Heyecanla çalıştırdık. Ancak alet bir türlü gerektiği gibi çalışmadı. Hayal kırıklığına uğradık. Sağını

Sao Vicente Adası'nın kuzeyindeki Mindelo, Doğu Atlantik'in en korunaklı limanlardan biri. Gemilerin kömürle çalıştığı yıllarda burası çok önemli bir kömür ikmal merkeziymiş.

solunu kontrol ettikten sonra GPS anteninde bir arıza olduğuna hükmettik. Türkiye'den yeni anten yollandı. Ancak onu takınca da bir şey değişmedi. Batı yarıkürede olmamıza rağmen cihazın ekranında konumumuz doğu yarıküre olarak gözüküyor. Alet arızalı olamaz, çünkü Yasin kaptan Türkiye'deyken test edip, muntazam çalıştığına emin olduktan sonra yollamıştı.

Ne hikmetse cihaz batı yarıküreye geçince çalışmaz oldu. Hatta daha sonra güney yarıküreye geçtiğimizde bizi kuzey yarıkürede göstermeye devam ettiğini gördük. Aklımızdan üretici firma bu aletin dünyanın diğer yarısında da

kullanılacağını düşünememiş olabilir mi, diye geçirdik. Belki de yazılımını programlarken sadece Türk karasularında kullanılacağını düşündüler. Ancak böyle bir şey mümkün değil, olsa olsa Temel fıkralarında olabilir! Yasin kaptan da bu işe şaşırды. Fabrikasına başvurmuş, ancak sorularına bir cevap alamamış.

Neticede AIS'imizi kullanmak nasip olmadı. Biz kullanamadık, ama marifetlerini öğrendikten sonra, özellikle uzun yola çıkacak tekneler için paha biçilmez, hatta hayat kurtarabilecek bir alet olduğuna hükmettik. Denize çıkacak her tekneye hararetle tavsiye ederiz. **MBY**



Pico de Fogo hala aktif bir yanardağ.



Botla karaya çıkarken...