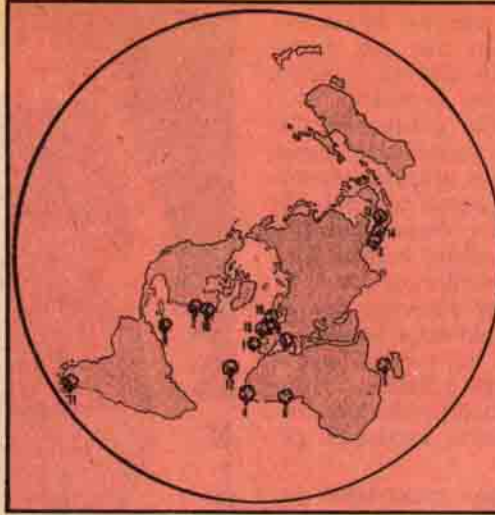


SOS SÜPER TANKER



Yarın nerede patlayacak?
Son yılların patlayan süper tankerleri

- 1975, 1 Jakob Maersk
- 1975, 2 Corinthos
- 1975,
- 3 Seven Skies 1969,
- 4 Marpessa 1970, 5
- Maetra 1970, 6 Kong
- Haakon VII 1971,
- 7 Universe Patriot
- 1970, 3 Torrey Canyon
- 1967, 9 Ocean
- Eagle 1968, 10 Arrow
- 1970, 11 Matula 1974,
- 12 Solar Patricia 1974,
- 13 Showa Maru 1975,
- 14 Cactus Queen/
Tosa, Maru 1975, 15
- Toxaco Caribbean

Tankerler ve Yanan Denizler

Carl WESSON

Patlamalar, yangınlar, çarpışmalar : Dev petrol taşıma gemileri, süper tankerler denizler ve kıyılar için büyük bir tehlike oluyorlar.

Kışın ortasında buz gibi soğuk olan Kuzey Atlantikten dört bir tarafa yakıcı bir sıcaklık yayılıyor: İki kez ocağın sonunda alevler göklere yükseliyor, kara duman bulutları ufku kaplıyor. Portekiz'in liman kenti Portoda halk denizden gelen bu ısırcı duman içinde bir parça hava bulmak için noraya buraya koşuyor. Resmî makamlar bütün pencere ve kapıların kapatılmasını emrediyorlar.

Aynı zamanda Amerikada Pennsylvania eyaletinde Marcus Print'te meraklılar Delaware nehrinin Atlantik'e aktığı yerde denizin yanışını seyretmek için toplanmışlardı. Porto'da olduğu gibi Philadelphia'da da gemiler hasar görmüş, taşıdıkları petrol denize dökülmüş ve yanmıştı. Danimarka bandıralı «Jacob Mareck» 88.000 ton petrol yüklü olarak Portekiz kıyıları önünde karaya oturmuş ve denize akan petrol de biraz sonra meydana gelen bir patlama yüzünden tutuşmuş ve yanmağa başlamıştı. Muazzam bir ateş yüzeyi kıyıya doğru sürüklenir ve bütün Portoyu panik içinde bırakırken, iki gün süreyle itfaiye erleri yangını söndürmeğe çalıştılar. Öte yandan «Corinthos»tan çıkan alevler Delaware nehrinin ağızını ateş söndükten çok sonra bile karartmakta devam ettiler.

Japon süpertankeri Şova Maru'dan bir petrol denizi etrafa yayılmış, fakat çok şükürkü tutuşmamıştı. 237.000 tonilatoluk tanker 7 Ocak'ta dar sığ Malakka Boğazında kaptanın rotasından bir mil kadar dışarı çıkınca, 4,5 milyon litre pis kokulu ham petrol Uzak Doğu'daki Singapor şehrinin bütün plajlarını kirletmekle tehdit ediyordu. Genî dev gövdesini, deniz haritalarında pek güzel görülen kayalıklarda parçalamıştı.

Gerçi Singapor Belediyesi, bütün imkânları seferber ederek, kimyasal maddelerin de yardımıyla bu petrol belâsını kıyının önünde durdurmağı başarmıştı. Fakat Şova Maru'nun yarattığı bu tehlike daha ortadan kalkmamıştı. Çok büyük bir deniz trafiğine sahne olan Malakka Boğazının (günlük ortalama 100 gemi) üzerindeki Singapor gibi Endonezya ve Malaysia da artık 200 ton taşıma gücünden fazla olan gemileri buradan geçirmek istemiyorlar. Bunu başarabilirlerse Japon süper tankerleri 2000 kilometre kadar daha uzun bir yol yapmak zorunda kalacaklardır ki, bu da tanker başına 500.000 TL'lik bir zarar demek olacaktır, çünkü o zaman bütün bu gemiler Endonezya Adaları arasından dolaşmak zorunda kalacaklardır.

Böyle bir zorlama enerjiye büyük bir ihtiyacı olan Japonya'yı tam şah damarından vuracaktı. Tabii dünyanın bütün süper tanker armatörleri de bundan etkileneceklardı. Bir vakıtlar o kadar büyük kârlar getiren tanker nakliyatı, Shova Maru ile beraber karaya oturmuş oluyordu. Bir vakıtlar, ki bu ancak iki yıllık bir süredir, süper tankerler devamlı surette genişleyen dünya ticaretinin herkesi hayranlık içinde bırakan harika çocuklarıydı. «Bütün bu dev gemiler kimsenin sevmediği şişman çocuklar oldular.» Londra'da çıkan Financial Times böyle diyordu. Büyümenin frenlenmediği yıllardan sonra süper tankerler armatörleriyle beraber kendilerini şu tehlikelerin karşısında görüyorlardı :

● Eleştiriciler süper tankerlerde yeterli derecede emniyet ve onları işletenlerde de kâfi bilgi ve özen görmediklerini söylüyorlardı.

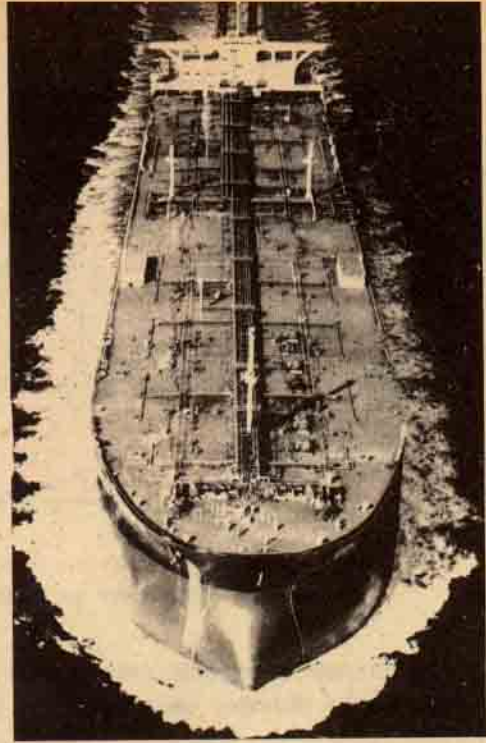
● Politikacılar dev gemilerin kıyıların önünden ve dar boğazlardan serbestçe geçmelerine mani olmak istiyorlardı.

● Çevreyi kirlilikten korumak isteyen ökoloğlar da denizlerde gittikçe artan ve tehlikeli bir hal alan petrol kirlenmelerinin büyük bir kısmının tankerlerden geldiğini iddia ediyorlar ve buna karşılık çift dip gibi çok pahalıya mal olacak ek emniyet tedbirleri tavsiye ediyorlardı.

Bütün bu tartışmalar tankerlerin navlunlarını şimdiye kadar rastlanmayan bir düzeye düşürdü, bir yandan da tankerlerdeki boş kapasite öyle büyük bir rakama yükseldi ki, gelecek on yıl içinde hiç bir tersane yeni bir süper tanker suya indirmeyecektir, bu da tanker yapan tersanelerin işsiz kalacağı demektir.

Noel Mostert adında Kanadalı bir gemi uzmanı ve gazeteci, «Supergemi» adındaki yapıtında dev tankerleri yalnız dünyanın en büyük deniz taşıtları olarak değil, aynı zamanda insanların yaptıkları en tehlikeli gemiler olarak sergilemektedir. Ona göre petrol armatörleri bu muazzam devleri çok çabuk ve çok ucuza yapmışlardır ; O koskoca ve zamanla aşınan Çelik Dağının yalnız bir tek makinesi vardır, bir tek dümeni ve bir tek uskuru, ve bunlar bir âriza gösterdi mi, koca dağ okyanusta ne yapacağını bilmeden sallanır durur ve denizlerin en çok trafik yoğunluğu olan rotalarını tehlikeli bir surette tıkar.

Daha 1954 te 46.000 tonilatoluk Tanker «Tina Onassis» gemicilikte olağanüstü bir heyecan yaratmıştı.



Halen işlemekte olan dünyanın en büyük tankeri : Glotbik Tokyo, ağırlığı 476.025 ton, uzunluğu yaklaşık 450 metre, dolu olduğu zaman 28 metre kadar denize gömülmektedir.

Aradan 6 yıl geçmeden yapılan gemiler de standart bunun iki katıydı. 60 yıllarının ortasında 200.000 tonilatoluk sınır aşılmıştı. 1973 te Japonya'da Glotbik Tokyo suya indiriliyordu : 379 metre uzun 62 metre geniş ve 780 milyon TL.'sına mal olan bu dev gemi bir defada tanklarında 477.000 ton ham petrol taşıyor ve 36 metre denize dalyordu, bu o zamana kadar yapılmış olan en büyük gemiydi. Bu devin Basra Körfezinden Japonya'ya veya Avrupaya taşıdığı ham petrole 50.000 ev bütün bir kış boyunca ısıtılıyordu, fakat her hangi bir hasar halinde bu kara altın tam olarak denize aktığı takdirde 4700 kilometre kare su yüzeyini, bir milimetre kalın bir yağ filmi ile kaplıyordu.

«Glotbik Tokyo» dev gemisi ilk olarak Basra Körfezindeki rıhtımda o muazzam tankların ham petrole doldurduğu zaman, enerji tüketim tahminleri o kadar büyük rakamlar gösteriyorlardı ki, Yu-

nanlı Onassisten Hongkonglu Çinli Pao'ya kadar bütün tanker sahiplerinin önünde hiç bir sınır kalmamıştı. Petrol bunalımının Avrupa şehirlerinde benzin sınırlamalarına yol açtığı 1974 başında on iki 500.000 tonluk tankerin siparişi plânlanmıştı. O sıralarda armatörlerle gemi yapımcılarının kafasında 1.000.000 tonilatunun üstünde mammut gemiler yer almağa başlamıştı.

Bu parlayışın ortasında Noel Mostert gibi daha az ileri düşünceli çağdaşları bir korku almağa başladı. Mostert tankerler, rotaları, ve uğradıkları kazalarla ilgili mevcut bütün verileri toplamağa başladı. Sonrada 200.000 tonluk bir tanker olan Ardshiel'e atladı ve Bordeaux'dan Afrika'yı dolaşarak Basra Körfesine gitti ve döndü. Ardshiel hemen hemen 1/4 mil uzunluğunda bir futbol alanından daha geniş ve bugünkü standart'a göre orta büyüklükte bir gemiydi: En nihayet kitap bir taraftan onun yaşıntılarını, bir taraftanda sıkı bir çalışma ürünü olan arşif araştırmalarını bir arada toplayan keskin bir eleştiri ile ortaya çıktı. Ona göre bu deniz canavarları çok çabuk ve nenza yapılmıştı, yapılmaları için harcanan para—bazılarında bir milyon TL'nin üstünde— yalnız üç yıl içinde amorti edilebiliyordu ve metaryal yorgunluğu kaynak dikişlerini tutmaz hale getirir getirmez «kulllanmış tanker» olarak parçalanıyordu.

Sigorta firmaları tarafından iki yılda bir yapılan düzenli bakımları en etkin kontrolleri oluyordu, ve bunlar dev gövdedeki noksanları ancak telâfi edebiliyordu. Fakat bakım dokları o kadar doluydu ki 1974 de 200.000 tonilatunun üstünde 400 den fazla süper tanker vardı, fakat bunlara uygun büyüklükte ancak 21 kuru dok. Bundan sonra müfettişler rekor kırarak güçlerle çalışmak zorunda idiler. Londra Lloyd Grubunun sigorta uzmanları Mostert'e bir süper tanker muayene etmenin ne demek olduğunu anlattılar, «bu, Everest tepesine çıkışa benziyordu, yalnız bundan sonra türmanmak için daha 2000 metre kalıyordu.»

Gerçi armatörler gemilerinin tekniğin en son düzeyine göre donatıldığını ve bunun yeter derecede emniyetli olduğunu iddia ettiler. Bir kazan ve bir uskur gemileri teknik standarda uygundular ve tankerlerin yaptığı kazalar yüzde bakımından öteki gemi tiplerinden çok daha azdı. Mostert'in eleştirilerine karşılık olarak Londradaki «Uluslararası Gemicilik Odası» onun teknik yanlışlıklar yapmış

olduğuna ve bir süper tankerin makinesi bozulsa bile elektriksiz kalmayacağını, bunu yardımcı dizel motoru tarafından sağlanacağını ileri sürdü. Oda yazısının sonunda ilk süper tankerler (28.000 tonlato) yapıldığı zaman da aynı şeylerin söylendiğine de işaret etti.

Amerikan bilim adamları ise yılda yuvarlak 6,1 milyon ton petrolün dünya denizlerine döküldüğünü hesap ettiler. Denizlerin kirliliğinin üçte biri tankerlerden geliyordu, ya kazalardan ya da normal işletmelerinden, hemen hemen bir saatte 300 ton, yani bir saniyede 50 kilodan fazla. Deniz biyologu ve TV dalgıcı Jacques Piccard «bu böyle devam ederse, 30 yıl içinde denizlerdeki bütün yaşam yok olur» demiştir.

Tankerlerin daha küçük olduğu zamanlarda, 1959 ile 1968 arasında Mostert 13.000 tanker kazası saptamıştır, 1974 super tanker yılının ilk dört ayı içinde ise petrol gemileriyle ilgili 300 olay kaydedilmiştir. 1967 yılında kaptanı tarafından İngilterenin güney ucunda Scilly adalarının önündeki kayalıklara doğru yöneltilen «Torrey Canyon» adlı tankerin başına gelenler herkes tarafından bilinen bir efsane niteliğini kazanmıştır. Tamamiyle dolu olan tanker —«yalnız» 120.000 tonluk bir gemi idi— kayalara çarpma sonucunda ikiye bölündü ve İngiltere Riviera kıyıları tarihin o ana kadar görmediği bir kirlilik içinde kaldı. Her taraf yağla kaplandı. 1969 Noelinde iki hafta içinde 200.000 tonilatunun üstünde üç super tanker Afrika'nın çevresindeki boş deney seyirleri sırasında patladığı zaman armatörler korkudan ne yapacaklarını şaşırıldılar. «Mactra» (211897 ton), «King Haakon VII» (219.000) hiç olmazsa suyun üzerinde kalabildikleri halde «Marpessa» (206.000 ton) Dakar önünde batmıştı, bu o zamana kadar denizcilik tarihinde rastlanan en büyük tüm kayıptı. Üç dev de patlamıştı, buna sebep boş tankların temizlendiği sırada içlerinde geriye kalan ham petrol kalıntılarında patlayıcı bir gaz karışımının oluşması ve ateş alması idi. Tankların temizlenmesinde bundan böyle yanmayan gazlar kullanılmağa başlamıştır. Buna rağmen felâketlerin arkasını almak yine de kabil olmamıştır. 1971'in sonlarına kadar yarım düzine tanker patladı ve 1973 kasımında 216.000 tonluk «Golar Patricia» Kanarya adaları yakınında geminin ön kısmında meydana gelen iki patlamadan sonra battı, bu şimdiye kadar batan gemilerin en büyüğü idi.

Tankların temizlenmesi sırasında oluşan talihsiz durumlar, ya da hâlâ bulunamayan teknik hatalar tankerlerin başına gelen avaryaların (hasar ve kazaların) biricik sebepleri değildir. Bir çok kez ihmâl, dikkatsizlik veya mürettebatın ehli-yetsizliği esas rolü oynamaktadır. Örneğin 1970 de Kanada'nın Atlantik kıyıları önünde karaya oturan ve akıttığı ham petrole bütün yöredeki denizi kirleten Arrow tankerinde o sırada nöbet tutmakta olan subayın ehliyeti yoktu, deniz derinliğini kontrol eden skandil aleti çalışmıyordu, radar devreden çıkarılmıştı. Hemen hemen hiç duyulmamış olmasına rağmen Hollanda bandıralı dev tanker «Matula»nın başına gelenler daha da feci idi. Geçen yılın 10 Ağustosunda bu dev tanker —Mostart'ın araştırmaları bittiği bir sırada— 195.000 ton ham petrol yüklü olduğu halde, Güney Amerika'nın güney ucundaki Magellan Boğazını geçiyordu. Şili kıyısındaki Punta Arenas şehri önündeki dar bir yerde güç bir manevra sırasında devin uskuru bir kayaya sıkıştı ve gemi kuvvetli akıntının etkisiyle, «havadaki bir uçurtma gibi», kayalıkların üzerine bindirdi. 50.000 tondan fazla ham petrol denize döküldü.

Öte yandan Afrika'nın güney kıyılarındaki kazaya uğrayıp yüklerini denize döken tankerler, ta dünyanın öbür ucundaki güney kutbunda yaşayan penguvenleri bile öldürmeğe başlamışlardır.

Tanker gemicileri için bu pek hoşaya gitmeyen bir şeydir, fakat onlara göre bu aynı zamanda onlar tarafından insanlığın ekonomik gelişmesi için yapılan bir hizmettir. Eğer süper tankerler olmasaydı, armatörler böyle tartışıyorlar, o zaman

hiç olmazsa 1950 lerin standart tankerlerinden on kat fazlasına ihtiyaç olacak ve taşıma giderleri de ona göre artacaktı; 430 süper tanker yerine —Norveçli armatör Jorgen'in söylediğine göre— 4000 daha küçük tanker denizlere açılacak ve tüm kaza miktarı da daha da fazla olacaktı.

Alman «Kuzey Denizi Koruma Örgütünden» başkaptan Hampfling'in dediğine göre, «Dünya istatistiklerine göre Dover (İngiltere) ile Elbe Ağızı arasında meydana gelen bütün çarpışmaların % 50'si 500 ham, gros ton üstündeki gemilerde olmuştur».

Dover Boğazı, Malakka Boğazından da daha dar ve dünya gemiciliğinin «iğne deliği»dir, ve günde buradan geçen gemi sayısı 350'nin üzerindedir ve bunlar her zaman önceden saptanan rotalardan da geçmezler. «Herhangi bir süper tanker'in Dover'den geçerken şimdiye kadar başına bir kaza gelmemiş olması büyük bir talihsiz eserdir». Bunlar denizlerin kirlenmesi konusunda uzman İngiliz Sir Edmund Irving'in sözleridir.

Kuzey Denizinin dibindeki herhangi bir şey, farkına varılmayan bir deniz altı kumsalı, şimdiye kadar deniz içinde bulunan batmış gemilerin kalıntıları, böyle bir kazaya sebep olabilir. Trajik olaylar daima vuku bulmaktadır. 1971 ocağında Manş Denizinde Alman motor gemisi «Brandenburg» bir gün önce batan «Toyaco Carjbea» tankerinin enkazına çarpmış ve kısa bir zaman içinde sulara gömülerek 20 insanın da ölümüne sebep olmuştur.

ZEIT MAGAZİNden

- *Bir tek ihtiyacımız vardır, Hakikat. Bir tek kudretin bulunması da bundandır, Hak. Hakikat ve Hak olmadan elde edilen başarı bir hayaldir. Zalimler uzağı göremezler ve bu hataya düşerler. Hileli oyunlarda kazandıkları başarı onlara zafer gibi görünür, fakat bu zafer acı küllerle örtülüdür. Suçu suçunun bir başarı olduğunu sanır. Kaatil sonunda kendi bıçağı ile kendisini yaralar. Hainleri meydana daima kıyamet çıkarır. Canileri hiç beklenmeyen bir anda kendi günâhlarının görünmeyen hayaletleri ele verir. Kötü bir hareket hiç bir zaman cevapsız kalmaz.*

VICTOR HUGO