richard winer

DEVIL'S TRIANGLE

ŞEYTAN ÜÇGENİ



2.78.15



altın kitaplar yayınevi

Bu dizi
Doğan Hızlan
Başkanlığında
[illegible]rul
[illegible]ndan
[illegible]anmaktadır.

Şubat 1978
Altın Kitaplar Basımevi

27-3-88
Pazar

400

RICHARD WINER

ŞEYTAN ÜÇGENİ

(The Devil's Triangle)

Dilimize Çeviren :

Füsun EREKMAN

(C) Copyright : Richard Winer — 1975
Altın Kitaplar — 1975

Bu kitap bundan sonraki
Şeytan Üçgeni **Kurban**'larına
ithaf edilmiştir.

GİRİŞ

Hong - Kong'un biraz ötesinde, Kowloon'da, Mike'in Barı adıyla bilinen çok ünlü bir liman lokali vardır. Mike safkan Çinlidir. Müşterilerini denizciler, müstemlekenin yeraltı dünyası üyeleri, liman serserileri, fahişeler, arasıra da yolunu kaybetmiş birkaç turist oluştururdu. Dünyanın en kavgacı barı olarak şöhret kazanmıştır. Tahiti'deki ünlü Quinn's Bar bile Mike'in Barı ile mukayese edilemezdi. Eğer patronlar kavgaya karışmamışlarsa, muhakkak müşteriler arasında bir kavgaya seyirci olurlardı. Barış ve huzurun hüküm sürdüğü ender zamanlarda ise deniz hikâyeleri anlatılırdı. Ve 1967'de, yani bir müşterinin kırık bir şişeyle Mike'a saldırdığı yıl, dünyanın öbür ucunda «Şeytan Üçgeni» diye adlandırılan esrarengiz deniz parçasının bahsini işittim. Gemiler ve uçaklar burada yokoluyorlar, denizciler ve havacılar bir daha dönmemek üzere kayboluyorlardı.

Aslında «Şeytanın Üçgeni» gerçek bir üçgen değildir. Kenarları ve açıları birbirine eşit olmayan trapez adı verilen bir şekile daha çok benzer. Ve kelimenin ilk dört harfi gerektiği gibi tarif eder bu bölgeyi. (Trap = tuzak)

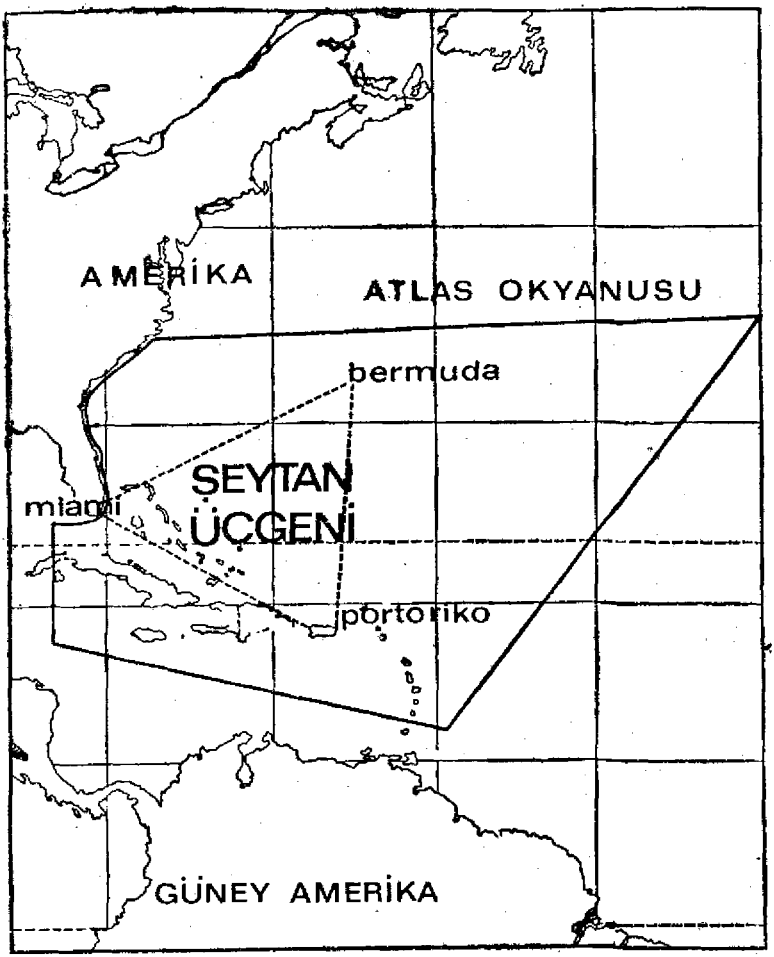
Florida'da onbeş yıldan fazla oturduğum için arasıra, iz bırakmadan yok olan gemilerin, uçakların veya yatların gazetelerde çıkan hikâyelerini okumuştum. Fakat bu olayların korkunçluğunu Mike'in Barında anlatılanları duyduğum güne kadar idrak edememiştim.

Kristof Kolomb'un Yeni Dünyaya ilk ayak bastığı yer olarak bilinen Bahama takım adalarına bağlı San Salvador adası ve bazı tarihçilere göre Ko-

lomb'un gördüğü ilk kara parçaları olan Crooked ve Rum Cay adaları da «Şeytan Üçgeninin» sınırları içindedir. Ünlü kâşifin yazılarında, tarihin akışını değiştiren adımı atmadan önceki gece, adamlarıyla birlikte zaman zaman hareket eden yeşilimsi parlak bir ışık gördükleri anlatılmaktadır. Antropologlara göre bu ışıklar, dalgaların arasında inip kalkan balıkçı teknelerinde Karayip kızılderililerinin yaktıkları ateşlerdi. Bazı deniz coğrafyacılarına kalırsa bu ateşler karada yanıyordu ve sahile vuran dalgalar alevlerin rengini ve şeklini değiştirerek, hareket ettikleri hissini uyandırmıştı. Tabii (1) Ufologların felsefesini açıklamaya gerek yok. Fakat ister kızılderililer, ister Ufolar isterse yalnızca hayal olsun, denizcilerin 1492'de Bahama adalarının batı sahillerinde bu ışıkları gördükleri geceden beri bu bölgede garip bir olağanüstü olaylar meydana gelmiştir.

Bu kelimeleri okuduğunuz dakikadan itibaren kitabı bitirinceye kadar geçen süre içinde, Atlantik Okyanusunun bu esrarengiz köşesinin bir kurban daha vereceğinden emin olabilirsiniz. Adı sanı duyulmamış bir Bahamalı balıkçıdan, bir daha geri dönmemek üzere uçağa binmiş olan çok ünlü bir kişiye kadar herkes olabilir bu kurban. Fakat kim olursa olsun, olağanüstü olay gerçekleşecektir. Bu satırları okuyanlarınızdan bazılarının ölü gemiler, kayıp uçaklar, acele giden insanlar ve yitik ümitlerin denizine doğru bir daha dönmemek üzere bir gün yolculuğa çıkacağını tahmin etmek için kâhin olmaya gerek yoktur.

(1) Ufolog : Uçandaire ilmi ile uğraşanlara verilen ad.



«Şeytan Üçgeni» nin yerini belirleyen harita.

I. Bilinmeyene Doğru Uçuş

5 Aralık 1945, tipik bir güney Florida kış günüydü — değişken rüzgârlar, serin bir sabah ve bulutsuz, güzel bir öğleden sonra. Şimdi Hollywood — Fort Lauderdale Uluslararası Havaalanı, o zamanki ismiyle Fort Lauderdale Donanma Hava Üssü oldukça hareketli bir gün geçirmekteydi. İkinci Dünya Savaşı sona ereli birkaç ay olmuştu. Sürekli olarak orada bulunan gemi personelinden ve Torpido Bombardıman Uçakları Okuluna gönderilmiş öğrencilerden başka tezkere almayı bekleyen bir sürü denizci vardır.

O günkü Miami Herald gazetesinin manşetinde 'CIO Truman'dan ayrılıyor' yazılıydı. Hava raporunda ertesi gün ısının artı 4 dereceye kadar düşeceği bildirilmişti. Üsdeki üç deniz piyade topçusu — Massachaussetts'li Çavuş Robert Gallivan; New York'lu Er Robert Gruebel; ve Wisconsin'li Onbaşı Allen Kosnar — öğle yemeğinden sonra barakalarına dönerken ne politika ne de ertesi günün hava durumu ile ilgileniyorlardı. Noel zamanı eve döneceklerini ve o gece üs sinemasında oynayan What Next, Corporal Hergrave? — başrolde Robert Walter — adlı filmin hangi seansına gideceklerini tartışıyorlardı. Göremeyeceklerdi halbuki bu filmi.

Her üçü de öğleden sonra Avenger adıyla bilinen bombardıman filosu ile talim uçuşuna çıkacaktı. Uçuş merkezine gitmeleri için bir saat vakitleri vardı, üç arkadaş bir süre kestirmeye karar verdiler.

Barakalardan çıkıp, merkez binasında uçuş öncesi brifingine katılma zamanı gelince Onbaşı Kosnar uçmamak için garip bir önseziye kapıldı. Mazeretini kabul ettirmesi çok kolaydı çünkü bir aylık ge-

rekli uçuş saatini doldurmuştu. Bob Gallivan, Bob Gruebel ve diğer oniki deniz piyade ve donanma havacısı görev almak üzere merkez binasına gittiler.

Uçuş 19 filosunun görevi olağan bir deneme uçuşuydu. Altı donanma ve sekiz deniz piyade havaçısı, bu uçuşun daha sonraları, «denizin çözülmemiş en garip olayları» diye anılacağını nereden bilebilirdi.

Yirmi dört yıl sonra Allen Kosnar denizin çözülmeyen esrarengiz olayları hakkında belgesel bir filmde konuşmak için Fort Lauderdale havaalanına geldi. Şimdi ortaokul olarak kullanılan eski donanma binalarını gezerken, birinin hiç yabancı gelmediğini belirtti. Erkek öğrencilerin beden eğitimi soyunma odaları olarak kullandıkları yer, Kosnar, Grubel, Gallivan ve Uçuş 19'un birçok havacısının kaldığı barakaydı. Dolap ve sıraların arasında dolaşan Kosnar derin düşüncelere dalmıştı. Pencerelerin boyalı oluşu binanın içini iyice loşlaştırmıştı. Dışarı çıkıp güneşte gözlerini kırpıştırırken alçak sesle söylendi, «Açıklayamayacağım garip bir nedenle o gün uçuşa katılmadım.»

Üç yıl Pasifik'te çarpışmış eski bir asker olan topçu Çavuşu Gallivan için diğerlerinden farksız uçuştu bu. Askerlikte henüz bir yılını bile doldurmamış olan Er Gruebel için kaçırılmaz fırsat sayılırdı. Her an uçmak istediği için arkadaşları ona «yo-yo» adını takmışlardı. Tüm amacı askerliğini bitirdikten sonra rahip olmaktı. Ailesine yazdığı son mektupta Noel zamanı beraber olabileceklerini bildirmişti.

Uçuş 19'un kumandası Texas'lı altı yıllık kıdemli donanma havacısı Teğmen Charles C. Taylor'a verilmişti. Kumanda uçağında Taylor ile beraber telsizci Walter Parpart ve uçuş topçusu George Devlin bulunuyordu. Her iki gönüllü de Brooklyn'in aynı mahallesinden gelmişlerdi.

Diğer pilotlar ve mürettebatlarını, Kansas'lı asteğmen Joseph Bossi; Minnesota'lı gemici Herman Thelander; New Jersey'li gemici Bert Valuk; Minnesota'lı deniz piyade teğmeni Forest Gerber; Illinois'li er William Lightfoot; (Kosnar bu uçakta topçu olarak görevlendirilmişti) Missouri'li deniz piyade yüzbaşısı George W. Stivers; (Gruebel ile Gallivan bu uçaktaydı.); New York'lu deniz piyade yüzbaşısı Edward Powers; Illinos'li kıdemli çavuş Howell Thompson ve New York'lu kıdemli çavuş George Paonessa oluşturmaktaydı.

Öğleden sonra saat 1.30 da beş pilot ve mürettebatları kalkıştan önce uçaklarını gözden geçirmek üzere uçuş noktasına geldiler. Avenger, inşa edilen tek motorlu pervaneli uçakların en güçlü ve en büyüklerinden biridir. Gemilerde dururken kanatlar arkaya doğru kıvrılabildiğinden hem adalardaki alanlarda hem de uçak gemilerinde kullanılıyordu. Kanat mesafesi onyedi metreden fazladır ve binaltıyüz beygir gücünde Wright Cyclone motoru vardır. Saatte üç yüz mil süratle uçabilir ve bir torpido ya da bin kilo bomba taşıyabilirdi. Üç kişilik mürettebatını bir pilot, bir telsizci ve bir topçu oluştururdu. Bu uçaklar İkinci Dünya Savaşı'nda Amerika'nın Pasifik'te kazandığı zaferlerden birçoğunu sağlamıştı. Başardıkları işler arasında en önemlisi dünyanın en büyük savaş gemisi olan **Yamato,** ve **Yahagi** adlı kruvazör ve dört destroyerden meydana gelen filoyu batırmalarıdır. İlk Avenger onları gördükten en fazla bir saat sonra altı Japon gemisi sulara gömülmüştü.

Uçuş 19'un havalanma öncesi meteoroloji raporları, yirmi deniz mili süratinde yüzey rüzgârları, otuz deniz mili süratinde ani esintiler ve dağınık bulutlar olarak verilmişti. Gerçi bu hava şartları denizin küçük tekneler için sert olduğunu gösterirse de Avenger'lar bu havalarda uçmak için hazırlanmışlardır.

Saat 2:00 de Teğmen Taylor'un uçağı havalanmıştı ve on dakika sonra beş uçak ondört kişilik mürettebatı ile Atlantiğin üstünde, batıya doğru Bahamalardaki Bimini adasının hemen güneyindeki nişan gemisinin enkazına doğru ilerlemekteydiler. Nişan yerinde torpido talim atışları yaptıktan sonra Uçuş 19 tekrar sıraya ve günlük görevine başladı. Eğitim uçuşunda 160 mil doğuya, 40 mil kuzeye ve sonra batı, güneybatı yönüne uçarak havaalanına döneceklerdi. Havada çizecekleri üçgen Bermuda veya «Şeytan Üçgenine» çok iyi uyuyordu.

Saat 3:45'te, uçakların normal olarak inişe geçmeleri icap eden zamandan onbeş dakika önce, onbaşı Kosnar barakasında ailesine yazdığı mektubu zarflamaktaydı. Florida sahilinin yüzelli mil yukarısında Banana nehri Donanma Hava Üssünde (şimdi Cape Canaveral'e bağlı Patrick Hava Kuvvetleri Üssü) Florida'lı Teğmen Harry G. Cone ve oniki kişilik mürettebatı harekât odasına gelmişlerdi. Martin Mariner deniz uçaklarından herhangi biri ile, arama ve kurtarma görevi için gerekli olduğu anda «hazır mürettebat» olarak beklemek görevleriydi. Fort Lauderdale Donanma Hava Üssü kule görevlileri saat 4:00'de nöbet değiştirmeyi bekliyorlardı. Kulenin baş radyocusu yerini terketmeden önce seyir defterini kontrol ederken Teğmen Taylor'dan garip bir mesaj aldı.

«Kuleyi arıyorum, acil bir durum. Rotadan çıktık. Karayı göremiyoruz ...tekrar ediyorum... karayı göremiyoruz.»

«Yeriniz nedir?» diye sordu kule.

«Yerimizden emin değiliz.» dedi Teğmen Taylor, «Nerede olduğumuzu bilmiyoruz. Galiba kaybolduk.»

Kule görevlileri şaşırmışlardı. Tecrübeli pilotlar

komutasında beş uçak iyi uçuş havasında nasıl kaybolabilirdi? «Batıya doğru uçun.» dedi kule.

Taylor cevap verdi, «Batının ne tarafta olduğunu bilmiyoruz... Herşey yanlış... garip. Yönlerden emin değiliz. Okyanus bile olduğundan başka görünüyor!»

Saat dördü biraz gece uçuş kumandanı birdenbire kumandayı Gallivan ve Gruebel'in pilotu Yüzbaşı Stivers'e devretti. Bu arada Uçuş 19'un tehlikede olduğu haberi tüm üsse yayılmıştı.

Kosnar kuleye koştu ve saat 4:25'te Yüzbaşı Stivers'in sesini duydu, «Nerede olduğumuzdan emin değiliz. Üssün 225 mil kuzeydoğusunda olduğumuzu sanıyoruz.» Birkaç saniye parazitten sonra ses tekrar duyuldu, «Beyaz sulara giriyor gibiyiz.» Sonra kısık bir ses, «*Tamamiyle kaybolduk.*» Ve sessizlik.

Bu arada Teğmen Cone, Mariner deniz uçağı ile Banana nehrinden havalanmış Atlantik'in üzerinde Uçuş 19'un son hesaplanan yerine doğru uçmaktaydı. 42 metre kanat mesafesi olan Mariner uçan bir kuleden daha büyüktü. Onüç kişilik mürettebatı arama ve kurtarma işlemlerinde tecrübeliydiler. Dev araçta kendi kendine şişen cankurtaran sallarından suya değdiği anda otomatik olarak yirmidört saat tehlike sinyali veren su geçirmez radyo vericisine kadar her türlü kurtarma aleti bulunmaktaydı. Ayrıca yirmidört saat havada kalabilecek kadar yakıt taşımaktaydı.

Yarım saat kadar sonra Mariner'in radyocusu California'lı J. Jordan, üsse bir mesaj gönderip kayıp beş Avenger'in son tahmin edilen yerlerine yaklaştıklarını fakat hiç bir şey göremediklerini bildirdi. Mariner'in mürettebatı arasında California'lı Teğmen J. G. W. G. Jeffrey: Sout Carolina'lı asteğmen R. M. Allen; İndiana'lı asteğmen G. D. Arceneaux; Minnesota'lı asteğmen L. A. Elliason; uçuş mühimmat su-

bayı Florida'lı J. Mendez; uçuş makinisti Arkansas'lı D. E. Peterson; Alabama'lı gemici W. D. Cargill; Texas'lı uçuş telsizcisi R. C. Cameron; Pennsylvania'lı gemici P. B. Newman; uçuş mühimmat subayı California'lı J. F. Osterheld; ve İllinois'li gemici Joseph Zywicki vardı.

Mariner bir kere daha yerini bildirdi. Bundan sonra üç rakkamının Harry Cone ve oniki kişilik müretteb atı için uğursuz geldiği anlaşıldı çünkü dev uçan gemiden başka bir haber alınamadı.

Saat 7:04'te Miami'deki Opa Locka Donanma Hava Üssünün kontrol kulesi çok hafif bir mesaj aldı «FT - FT.» Bunlar Uçuş 19'un kod harflerinin bir kısmıydı. Filodaki uçakların yakıtlarını tüketmiş olmaları gereken zamandan iki saat sonra bir Avenger hâlâ havada kalabilir miydi? Başka hiç bir uçak bu harfleri kullanamazdı.

Mariner ile irtibat kesilince donanma ve sahil koruma tekneleri derhal denize açıldı. Ertesi sabah gün ağırırken 242 uçak, 18 suyüzü teknesi ve 35 uçağı birlikte Solomons uçak gemisi aramaya girişmişti. Saatler ilerledikçe başka gemiler ve uçaklar da bunlara katıldı ve 280000 mil karelik bir saha ve hatta Everglades ve Meksika körfezi bile arandı. Kara arama ekipleri Florida ve Bahama sahillerini gözden geçirdiler.

Pazartesi günü 9 Aralıkta bir hava kuvvetleri uçağı Miami'nin üç yüz mil kuzeydoğusunda iki cankurtaran salı gördüğünü bildirdi. Oraya giden bir sahil koruma teknesi bunların paket sandıkları olduğunu söyledi. 10 aralıkta karanlık basarken aramaya son verildi.

Donanma çok müşkül bir durumda kalmıştı. Altı uçak ve yirmi yedi insan Atlantik okyanusunun oldukça büyük bir kesiminde nasıl kaybolurdu? Donan-

ma Soruşturma Heyeti Teğmen Taylor'un tüm suçlarını affettikten sonra azalardan biri sonucu bildirdi, «Ne olduğu konusunda iyi bir tahmin bile yapamadık.» «Sanki Mars'a uçmuşlar gibi tamamiyle yokoldular.» dedi başka bir subay. Bir sahil koruma sözcüsü. «Orada nelerin olduğunu bile bilmiyoruz.» diye fikrini belirtti.

UFO'lardan, havada çarpışmaya kadar birçok teori ortaya atıldı ama akla yakın bir sonuç elde edilemedi. Eğer beş Avenger havada çarpışsaydı herhalde suyun yüzünde enkaz ve döküntü görülürdü. Beş uçak aynı zamanda yakıtını bitiremezdi. Birincisi suya düşse diğerleri, teker teker inînceye kadar bunu radyo ile bildirebilirlerdi. Suya inmek mecburiyetinde kalan bazı Avenger'lerin otuz dakika kadar su üstünde kaldıkları görülmüştü. Uçuş 19'un bütün uçaklarında kendi kendine şişen cankurtaran salları ve diğer kurtarma araçları bulunmaktaydı.

Şimdi Fort Lauderdale'de emlâkçılık yapan Richard Adams, arama sırasında Banana Nehri Donanma Hava Üssünden kalkan Mariner kurtarma uçaklarından birini kullanmıştı. O gün soğuk hava dalgasının bölgeden geçtiğini hatırlıyordu. Rüzgârın yönü ani olarak değişmişti. Yirmi - otuz deniz mili güneydoğu rüzgârlarını hesaplayan uçaklar kırk deniz mili kuzeybatı rüzgârları ile tahmin edilen yerlerinden birkaç yüz mil güneye sürüklenmiş olabilirlerdi. Fakat eğer durum böyle olsaydı, uçaklar Andros adasına veya Bahamalardaki Exumas adasına yaklaşmış olurlardı. Tehlikeyi ilk farkettikleri andan son mesajlarına kadar geçen süre içinde içlerinden hiç olmazsa bir tanesi aşağıdaki adaları görebilirdi. Kaybolan Mariner'a gelince Adams, bunlara «uçan yakıt tankları» adı verildiğini çünkü gövdelerinde çok fazla yakıt taşıdıklarını hatırlattı. Her uçuştan önce pilotun tüm mürettebatının üstünü sigara

veya çakmak için aramasının görevleri arasında olduğunu söyledi. Yangın tehlikesine karşı tedbir almaktaydılar. Adams'ın tahminlerine göre Cone ve mürettebatı öylesine aceleyle yola çıkmışlardı ki, bu tedbiri almadılar ve içlerinden biri sigara yakmaya kalkıştı.

S. S. Gaines Mills adlı bir ticaret gemisi aynı gece saat 7:30 da Melbourne sahili yakınlarında bir patlama sesi duyduğunu ve gördüğünü rapor etti. Fakat bu Mariner'in son radyo mesajından iki saat sonraydı. Uçan gemi muhakkak ki bir arama - kurtarma görevi sırasında bu kadar zaman sessiz kalmazdı. Radyosu bozulsa bile derhal devreye girebilecek yedek bir radyo daha vardı. Şans eseri ikisi de çalışmazsa Mariner derhal üsse dönerdi. Bir patlamanın sonucu olacak enkaz hiç bir zaman bulunamazdı.

Dünyaca tanınmış bir kâşif olan Manson Valentine Ph. D. bilhassa Maya ve Aztek kültürleri ile ilgilenmektedir. Şu sıralarda Bahamaların civarında batmış bir şehrin kalıntıları olduğunu ileri sürdüğü yörede araştırmalar yapmaktadır. Çok değişik bir teori ileri sürmektedir, «Onlar hâlâ buradalar fakat bir UFO'nun yaratabileceği manyetik bir doğa olayı sonucu başka bir boyutta bulunmaktadırlar.»

Nova Üniversitesi deniz coğrafyacılarından Henry White, Avenger'larla yapılan son görüşmede geçen «beyaz su» sözüne dikkati çekti. Bazen «beyaz kasırga» diye adlandırılan fırtınaları hatırlattı. Rüzgârlar ve fırtınanın önüne kattığı yağmur, dalgaların altüst ettiği denizle kaynaşıp öylesine korkunç bir doğa olayı meydana getiriyordu ki beş uçağı da bir anda parçalaması çok basitti. Fakat yine de ne ceset ne de enkaz görülmemişti. Ayrıca «beyaz su» dan bahsetmeden 30 dakika önce beş uçak yerini kaybetmiş ve paniğe kapılmıştı.

Emekli Kumandan Robert Cox USN, Uçuş 19 kaybolduğu zaman Fort Lauderdale Donanma Hava Üssünün uçuş öğretmenliğini yapmaktaydı. Daha doğrusu aynı anda başka bir filo ile havalanmış ve uçaktan uçağa teğmen Taylor ile konuşmaktaydı. Robert Cox'dan gelen 5 aralık 1970 tarihli mektupta şunlar yazılıdır:

Olay gününden tam 25 yıl sonra bu mektubu yazmam belki de garip gelecektir. Esrarengiz olaylar kolayca modern bir efsane havasına bürünebilir. İşin aslında Teğmen Taylor yönünü kaybettikten sonra sürekli olarak kendisiyle radyo teması yaptım. 12 uçaklık bir filo ile havadaydım ve vericimdeki röle yanıncaya kadar Teğmen Taylor ile konuştum. Tamir için yere indim ve başka bir uçakla onu alana getirmek için havalanmak istedim. Nerede bulunduğunu gayet iyi biliyordum ve bunu ona da söyledim. O zamanlar oldukça uzun bir soruşturma yapıldı beni de şahit olarak dinlediler.

Doğrusunu isterseniz bu olayın hiç bir esrarengiz yönü yoktur. Şanssız bir olaylar zinciri ve insanların zayıflığı Avenger'ların kaybolmasına yol açmıştır. Mariner ise muhakkak havada infilâk etmiştir. Herhangi bir uçuş sırasında başına gelebilecek bir kaza... bunun, diğer olayla ilgisi yoktur.

Onbaşı Kosnar gibi Kumandan Cox da bu olayı yaşamıştı. Teorileri olayın içinde bulunuşundan doğmuştur. Bunlar, Dr. Valentine'in sözlerinin tam aksidir. Fakat UFO'lar hakkında yüzlerce 'belgesel' kitap yazılmış, binlerce 'otantik' gözlem kaydedilmiştir. Bir yazar, fotoğrafçı ve gazeteci olan ben, 'üçgen' üzerinde yaptığım hava ve deniz yolculuklarında garip veya olağanüstü bir durumla karşılaşmadım. Bu nedenle biraz şüpheliyim. Yine de bilinen gerçekleri

düşündükçe «Şeytan Üçgeninde» bazı garipliklerin olup olmadığını merak ediyorum.

Valentine, White ve Adams yalnızca kişisel tahminlerini öne sürdüler. Olaya başkaları kadar yakın olan Kumandan Cox bile tahmin yapmaktan ileri gidemedi. Acaba «Şeytan Üçgeni'nin» esrarengiz olayları, mantık yoluyla açıklanabilecek olaylar zincirinden başka bir şey değil mi? Fakat Birleşik Devletleri Donanması Uçuş 19 dosyasını resmen kapatmadı.

Yıllardır Uçuş 19 ve Mariner ile ilgili açıklanan ve açıklanmayan yüzlerce teori oluşmaktadır. Sonuna kadar Uçuş 19 ile temas eden üç kişi vardı. Radyocu Melvin Baker, radyocu George Rowic ve gemici Gene Dionne. Fort Lauderdale Donanma Hava Üssünden bir mil kadar uzakta olan Everglades limanındaki kara-deniz muhaberat karargâhında görevliydiler. Bu üssün görevleri arasında personel tayin emirlerini yayınlamak ve Banana nehri Donanma Hava Üssünden güneye Florida kıyıları ve Meksika körfezine kadar uzanan bölgede yapılan arama çalışmalarını takip etmek vardı. Ayrıca denize doğru dört yüz mil içinde seyreden tüm gemilerle irtibat temin edip, büyük haritalar üzerinde renkli iğnelerle bunların mevkilerini işaretliyorlardı. Üssün onüç alıcısından yedisi bütün dünyaya erişecek güçteydi. Görevliler günün yirmidört saati çeşitli frekanslar ve bilhassa ulusal tehlike frekansı olan 300 üzerinden tarama yaparlardı.

23 Mayıs 1973 tarihli mektubunda Melvin Baker şöyle demektedir:

Bizim istasyonda günün her dakikası bütün haberleşmeler bir tek seyir defterine kaydedilirdi. Kâğıt havlu gibi upuzun bir bobindi. Başlangıçtan «arama sonuçsuz kapandı» sözüne kadar bir buçuk bobin not tutuldu. Bütün mesajlar dakikada kaç tane

olursa olsun kayda geçer ve belirtilirdi. Tüm haberleşmelerin tek detaylı raporu bizim elimizdeydi. Ciddi bir soruşturma açılacağı anlaşılınca Miami Donanma Bölge Karargâhından amiralin subaylarından biri gelip bu seyir defterini istedi. Yanındaki subayların desteklerine güvenerek vermeyi reddettim. Seyir defteri kasamıza kilitlendi ve soruşturmalar başladıktan sonra teslim edildi. Soruşturmanın sonucunu bilmiyorum ama dedikodulara göre bir oramiral ve astları ve Fort Lauderdale Donanma Hava Üssü harekât subayı bir dereceye kadar «hırpalanmış.» Muhabere kısmında görevli olan bizlere ne soru soruldu, ne de bizlerle herhangi bir şekilde temas edildi. Hepimiz gönüllü askerlerdik ve yalnızca seyir defterimiz mahkemeye çıkmıştı, ne kadar yararlı olduğunu bile öğrenemedik. Kuralları aykırı olmasına rağmen geri verilmedi. Ümit ederim ki gerekli kişileri yakalamışlardır ama eminim kimseye hakkettiği cezayı vermediler.

O meşum aralık günü Baker, Rowic ve Dionne muhabere merkezindeydiler ve yedi alıcı sürekli olarak uçaklar, gemiler, tekneler ve diğer istasyonlarla temas halindeydi. Görevliler böyle durumlara alışkındılar ve çeşitli konuşmaları aynı anda izleyebiliyorlardı. Uçuş 19'un karşılaştığı tehlikeyi başından beri biliyorlardı. Fakat Donanma Hava Üssünün harekât subayı uçuşu idare ettiği için üç telsizci yalnızca dinlediler.

Baker mektubunda şöyle devam ediyor:

Lider Taylor'un sesinde korku ve sıkıntıyı sezdiğim anda araya girdim ve kaybolup kaybolmadığını bir kere daha sordum. Kaybolduğunu tekrarladı. Saatte seksen mil hızla esen rüzgârla karşılaşmışlar ve yönlerini şaşırmışlardı. Atılacak ilk adım Fort Lauderdale Donanma Hava Üssü ile temas kurmaktı. Telefon ettik. Uçuş rotasını, kalkış saatini, uçakların

yakıt miktarını, geçen uçuş süresini ve harcanan yakıt miktarını sorduk. Bu soruların cevapları alınırken ben uçuş kumandanı ile konuşmaya devam ettim... ve şimdi söyleyebilirim ki... bağlı olduğu Donanma Hava Üssü kontrol kulesi bir mesaj vermedi ona... bir tek mesaj bile... bir tek bip sesi bile duyulmadı. Uçuş kumandanı Meksika körfezine sürüklendiğini tahmin etmekteydi.

Baker derhal bir harita ve meteoroloji kontrolu yaptırdı ve ne karada ne de Meksika körfezi üzerinde öyle rüzgârların esmediğini öğrendi. Fakat Uçuş 19 un bulunması gereken Atlantik üzerinde şiddetli rüzgârlar vardı. Beş uçağında kuşkusuz kaybolduğuna karar veren Baker Miami Donanma karargâhını arayarak uçaklara radyo — yön — tespit frekansı gönderilmesini istedi. Radyo — yön — tesbit aracı, çok güçlü bir alıcıdır ve herhangi bir radyo vericisinin kaynağını bulup nereden geldiğini tespit edebilir. İki ayrı yerde bulunan iki alıcı sinyalin kaynağını beraberce saptayarak mesaj veren radyonun yerini kesinlikle bulabilirler.

Baker sürekli olarak Taylor ile konuşarak Miami'nin yön tayin etmesine yardımcı oldu. Fakat ancak bir yönlü tespit yapılabilecekti; bir uçağın yerini tam olarak saptamak için ise iki ayrı tespit gerekiyordu. Zaman geçtikçe Miami Donanma Karargâhına birkaç dakikada bir radyo — yön — tespit sinyali verilmesi söyleniyordu. Her seferinde karargâhtan aynı cevap geldi, «Deniyoruz.» Bu arada muhabere subayı teğmen Hatch, telsizci Ted Ardary ve iş başında olmayan tüm görevliler muhabere merkezine gelmişlerdi.

Baker devam etti:

Vericinin gücünü iyice azaltmıştım. Taylor hâlâ beni duyabiliyordu, böylece Meksika körfezi üzerin-

de olmadıklarını anladım. Uçuş kumandanına radyo frekansını yerel tehlike kanalına getirmesini söyledim, fakat genç radyoculara bunu bildirip bildirmediğimizi hatırlamıyorum. Haberleşmeler kolaylıkla yapıldığı sürece bu kanal kullanılmazdı. Uçuş kumandanı ile ben frekans üzerinde yalnız kalmıştık. Üssü bunu biliyordu, bizi dinleyebilirdi ve dinlediğini de gayet iyi biliyorum. Tabii diğer uçaklarla temas kurmaya devam ediyorduk ama bu kanala pek sık girmediler. Olayla ilgisi olan herkese vericimin gücünü azalttığımı söyledim ve ümitli olduğuma inandırmaya çalıştım. Ayrıca dört yüz millik saha içindeki tüm gemileri uyarmıştık. Teğmen Thompson limandaki bütün kurtarma gemilerine yakıt alıp harekete hazır beklemelerini bildirmişti. Florida'daki tüm hava üslerine uçakların kalkışa hazır olması söylenmişti. Hesaplarımıza göre uçakların yakıtı azaltmaktaydı. Sürekli olarak Miami karargâhından radyo — yön — tespit konusunda olumsuz cevaplar alıyorduk. Uçaklardakiler çılgına dönmüş gibiydiler. Vericimin gücünü azalttığım sırada biri araya girdi ve filo ile birlikte kalmayı reddettiğini bildirdi. Ötekilerin denize doğru açıldıklarına inanmıştı. Kalması için ikna etmeye çalıştım ama bir süre sonra ayrıldı ve bir haber alamadık.

Bu olaydan birkaç ay önce bir karakol gemisi donanmadan ayrılmak üzere Everglades limanına getirilmişti. Muhabere merkezinde çalışanlar geminin bazı elektronik araçlarını 'iyi etmişlerdi'. Bunları kullanarak kendi radyo — yön — tespit cihazını imâl etmişlerdi. Son derece mükemmel olan bu cihaz herhangi bir yönde doksan saniye içinde bir radyo sinyalinin yerini kesin olarak tespit edebiliyordu. Bir süre sonra Miami Karargâhından Amiral'in dairesinden, subaylardan biri el yapısı bu cihazın donanmaya binlerce dolara malolanlarından daha iyi çalıştığı

söylentilerini duydu. Cihazın yokedilmesi için emir verildi.

Miami Karargâhına radyo — yön — tespit çalışmaları hakkında tekrar soruldu. Bu kez telefonla karargâh komutanı olan amiralin dairesi aranmıştı. Ve yine cevap «Hâlâ deniyoruz.» oldu.

Baker devam etti:

Bir saatten az bir süre için yakıtı kalan uçuş kumandanı karayı gördüğünü söyledi. Gördüğü yeri havadan tarif etti ve yüzde yüz eminim ki üssünün güney doğusunda kalan Andros adasının üstündeydi. Tariflerine göre tekrar haritaları kontrol ettim ve bugün bile Andros adasının üstünde bulunduğundan eminim. Kendisini bize doğru getireceğinden emin olduğum yönü bildirdim. Bir buçuk metre yükseklikte ve yetmiş santim genişlikte ve en ince ayarları yapılmış olan bir görüş —sahası— vericimiz vardı. Bu aracın kullanılması telefon kadar temizdir. Deniz üzerinde görüş sahası elli mildir... en iyi çalışma şartlarının bulunduğunu, uçağın deniz üzerinde olduğunu ve gökte bir tek bulutun görünmediğini kabul edersek, bu verici asla yetmişbeş milden uzağa erişemez... hiç bir zaman. Uçuş komutanı ile tam dört dakika bu verici vasıtasıyla konuştum. Bir taraftan da vericinin gücünü azaltıyordum. Beni hâlâ duyuyordu fakat ne yaptığımı bildiğime bir türlü inandıramadım onu. Launderdale Donanma Hava Üssündeki amirleri ile konuşup benim sinyallerime uyarak uçması için emir vermelerini rica ettim. Cevap vermediler. Hiç bir cevap alamadım onlardan. Kısık verici gücüyle komutana yalvardım. Nerede olduğunu biliyordum. Uçuş süratini ve ne zaman Andros adasını geçtiğini muhabere merkezindeki herkes biliyordu. Bize doğru geldiğinden emindik fakat Taylor dinlemedi. Eğer bu kadar yakınsa karayı görmesi gerektiğini söyledi. Karaya paralel uçtuğu takdirde gö-

remeyeceğini hatırlattım. Ne kadar yakıtı kaldığını ve elli millik üçyüzaltmış derecelik bir daire çizerse, muhakkak karayı göreceğini söyledim. İnandıramadım. Sonunda rota değiştireceğini söyledi ve dediğini yaptı. Verici gücüyle izledim onu. Gitgide zayıfladı sinyaller ve bunu ona söyledim... beni dinlemesi için yalvardım... emir vermeleri için karargâhına yalvardım, fakat kimse kararından dönmedi. Saniyeler ilerledikçe uçuş komutanının sinyalleri hafifledi. Seyrek aralıklarla beni duyabiliyordu ancak. Ayrı rotayı izledi ve yakıtı tüketti.

Baker sürekli olarak Teğmen Taylor ile konuşurken muhabere merkezinde çalışan diğer görevliler mevkii konusunda hesaplar yapıyor ve aynı bölgedeki gemi ve uçaklarla haberleşiyorlardı. Uçuş 19'un son sinyali de duyulmaz olunca Baker tekrar Miami Donanma Karargâhını aradı.

Şöyle yazıyor:

Hâlâ tespit yapılmamış. Onları azarladım, sinirlendirdim ama tespit yapamadılar. Uçuşun durumunu çeşitli açılardan hesapladık ve yakıtlarının tükendiğine karar verdik. Haberleşme olanağı kalmamıştı. Fakat yine de denemeye devam ettik. Tam zamanını kesin olarak hatırlıyamıyorum ama sanırım uçuş komutanı ile son temasımdan iki saat kırkbeş dakika sonra Miami Donanma Karargâhı tespit yaptığını bildirdi. Denemeleri sürdürdük. George Rowic ile ben yetmişiki saat vericilerin başından ayrılmak... yemekleri radyoların başında yiyor, doğal ihtiyaçlarımızı kapının dışında görüyorduk. Ted Ardary, Gene Dionne ve Proctor isimli bir arkadaş çoğu zaman yanımızdaydı.

Kayıp Mariner PBM deniz uçağı hakkında Baker şöyle diyor:

George Rowic ile ben, daha Dumbo (Mariner de-

niz uçaklarına verilen takma ad) havalanmadan önce temasa geçmiştik. Yokoluncaya kadar devam ettik. Dumbo tespit edilen bölgeye gelince üç dakikadan fazla olmamak şartıyla aralıkla bize haber vermesini bildirdik. İstenilen yere geldi ve hiç bir şey göremedi. Ufak daireler çizmesi ve hiç bir şey göremese bile belirlenen aralıklarla temas kurmasını istedik. Daire uçuşlarına yeni başlamıştı ki, sesi kesildi. Aramızda tartıştık: «Vericisinde bir patlama sesi duyuldu mu?» Ben, şahsen duymadım. Uzun bir süre sürekli olarak ona seslendim.

Baker ses yoluyla Mariner ile temas kurmaya çalışırken, bir kruvazör de kod sinyalleri ile deniz uçağını aramaktaydı. Mariner'in bulunması gereken bölgede seyrettiğini bildirdi kruvazör. İşi olmayanlar güverteye çıkmış göğü gözlüyorlardı. Dumbo'nun üstlerinden geçmesi gerekirdi. Kruvazörün personel ve araçları bir mil uzaklıkta olsa bile yerini tespit edebilecek güçteydi. Büyük deniz uçağının daire uçuşuna geçmesi beklenen yerdeydi ve sonunda Dumbo'nun oralarda görünmediğini bildirdi.

Altı uçağın kaybıyla dolaylı veya dolaysız ilgili olanların sözlerine göre zincirin tüm halkaları bilinmektedir ve geriye yalnızca bunları birleştirmek kalmıştır. Böylece donanmanın, denizin en büyük esrarı adını verdiği olay çözülebilir. Fazla tahmin yürütmeden varılabilecek bazı sonuçlar için yeterli delil vardır.

1. Mariner deniz uçakları çok tehlikeli vasıtalardır çünkü gövdelerinde çok miktarda yüksek oktanlı yakıt taşımaktadırlar. Birkaç tanesi havada infilâk etmiştir.

2. Bir soğuk hava dalgası 5 aralık 1945 tarihinde Florida üstüne inmiş ve birdenbire rüzgârın yönünün güneydoğudan kuzeybatıya dönmesine yol açmıştır.

3. Teğmen Taylor üssünün hangi yönde olduğunu karıştırmıştır.

4. Telsizci Baker ile Teğmen Taylor ayrı bir frekansa geçince, kontrol kulesi haklı olarak Yüzbaşı Stivers'in kumandayı devraldığına inanmıştır. Taylor, Baker'in sinyallerine uyarak karaya dönmeye çalışırken, herhalde Stivers diğer uçaklarla temas ediyordu.

5. Filodan ayrılıp aksi yöne giden bir uçak radyo haberleşmeleri ile uğraşanların paniğin devam ettiğine inanmalarına sebep olmuştur.

6. Olay güneşin batışından biraz önce meydana geldiği için niçin uçakların güneşi takip ederek batıya gitmedikleri defalarca sorulmuştur. İki izahı olabilir: büyük bir bulut güneşin önünü kapatmıştır; eğer Taylor Meksika Körfezi üzerinde olduğuna inanıyorsa, doğal olarak güneşin aksi yönünde uçacaktır. Böylece Atlantik okyanusuna biraz daha açılmış olabilir.

7. Kumandan Cox, sonuna kadar uçuş komutanının sözlerini duyabildiğini bildirmiştir. Fakat Baker'in radyosu daha güçlüydü ve herhalde hem Cox hem de Fort Lauderdale'dan daha uzun süre Taylor ile temas etmiştir. Ayrıca Baker ile Taylor bir süre ayrı bir kanalı kullanmışlar ve uçuşun son anına kada haberleşmeyi sürdürmüşlerdir.

8. Miami'nin yüz mil kadar güneydoğusunda bulunan Andros adasının doğu sahilleri çok derin sularla, batı sahilleri ise kumsallarla çevrilidir. En az elli mil batıya doğru uzanan bu kumsalları bilhassa fırtınalı havalarda havacıların Florida'nın güney ucu ile karıştırmaları olağandır. Her iki bölge arasındaki benzerlikler öylesine çoktur ki, teğmen Taylor Florida'yı geçip Meksika körfezine açıldığına inanabilir.

Belki de Taylor bundan öylesine emindi ki Baker'in sözlerine itaat etmeyi reddetti. Filoyu geri çevirdi ve Florida'ya gideceği yerde Andros adasına döndü ve adayı göremeden geçti. Böylece doğuya, üssünden uzaklara doğru uçtu.

9. Rüzgârın yönünün değiştiğini zamanında farkedip gerekli hesapları yapmadıkları takdirde güneye Andros adasına kadar sürüklenmiş olabilirler.

10. Uçaklar herhalde batıya gidiyorlardı fakat yetmiş - seksen deniz mili süratindeki kasırga rüzgârı, hızlarını aynı ölçüde azaltmış olabilirdi. Böylece Florida yerine Andros adasına yaklaştılar. Rüzgârın gücünü hesapladıkları zaman tekrar denizin üstüne çıkmış ve kasırganın geçip hızı kesilmiş rüzgârın estiği yerlere gelmiş olabilirler.

11. 5 aralık 1945 tarihinden birkaç ay önce Everglades Limanındaki haberleşme merkezi, kurtarma çalışmalarındaki başarılarından dolayı Donanma Kumandanlığından takdir almıştı.

Bu gerçekleri gözönünde tutarak, Uçuş 19 un kayboluşunu hazırlayan olayları, kişi tekrar yaratabilir. 5 aralık 1945'te saat 3.30'dan biraz sonra beş Donanma Avenger'ı olağan talim uçuşlarının son bölümüne gelmişti. Hesaplarına göre karayı görecekleri zaman güçlü kuzeybatı rüzgârlarıyla beraber bir soğuk dalgasıyla karşılaştılar. Pilotlar farkında olmadan rüzgâr, uçakları rotalarından daha güneye sürüklemiş ve yüzey hızlarını azaltmıştı. Soğuk dalgasını aşıp bulut kümelerinden çıkınca, aşağıda karaların arkalarına doğru kaydığını önlerinde ise batıya doğru gözün alabildiğine açık denizin uzandığını gördüler. Uçuş kumandanı Florida'nın uçunu henüz geçtiklerini düşünerek filoya kuzeye doğru bir daire çizdirdi. Fort Lauderdale'a batıdan yaklaşmayı hesaplamıştı. Bu noktada üçyüz metre yükseklikte,

saatte yetmiş-seksen deniz mili hızla esen rüzgârlarla karşılaştılar. Tuttukları kuzeydoğu rotasında ilerleyince tekrar açık denize geldiler. Bahama adalarının en büyüğü olan Andros'u Florida sanmışlardı.

O zaman, saat dörtten biraz önce havaalanına radyo ile kaybolduklarını bildirdiler. Geldikleri yönü izlemeye kalkışınca tekrar batıya döndüler. Böylece Andros'un kuzey doğusundaki derin sulara vardılar. Artık telsizci Baker ile temas halindeydiler. Güneyde gördükleri karayı Baker'a tarif ettiler. Haberleşme merkezi filonun Andros açıklarında olduğunu saptadığı zaman uçaklar Florida yolunun yarısını aşmışlardı. Bir pilot filodan tek başına ayrılıp Florida'ya doğru giden dört uçağı yalnız bırakmıştı. Garip bir nedenle uçuş komutanı hâlâ Meksika körfezi üzerinde olduğuna inanıyordu ve yönünü değiştirdi. Şimdi doğuya doğru uçuyorlardı ve uçaklarla temas kesilmişti. Teker teker yakıtlarını tüketinceye kadar yollarına devam ettiler kimisi Bahama karasularında, kimisi Sargasco Denizi denilen yerde mecburi iniş yaptılar.

Elimizdeki deliller havacıların kaderini çizmektedir. Fakat bu gerçekler kesin mi? Olaylar zincirinin son iki halkası hâlâ kayıptır... Kurbanlar ve enkazlar. İz bırakmadan bir uçağın kaybolacağına inanılabilir. İki uçağın kaybolması düşünülebilir. Üç uçağın kaybolması akıllardan geçer ama herhalde olanaksızdır. Fakat altı uçak ve yirmiyedi mürettebat iz bırakmadan kaybolacak ve hiç biri de aynı yere düşmemiş olacak? Bütün uçakların kısa süreli aralıklarla düştüğü kabul edilirse arama - kurtarma ekiplerinin adaların yakınında altı ayrı enkaz aramaları gerekir. Eğer dev Mariner havada infilak ettiyse su yüzünde kalması gereken bazı parçaları vardır. «Beyaz su» teorisi kabul edilirse - beş uçak kasırgada parçalanmış denirse, yine bazı döküntülerin yüzeyde kalması gere-

kir. Filodan ayrılıp giden Avenger'da mı bir kasırgaya yakalandı? Beş uçak aynı anda yakıtını tüketemez. Hepsi birkaç dakika suda karınüstü durabilir. Savaş sırasında Pasifikte suya mecburi iniş yapan bazı Avenger'ların mürettebatı cankurtaran sallarını şişirmiş ve ayaklarını bile ıslatmadan uçakları terketmişlerdi.

Onbaşı Kosnar'ın uçuşa çıkmadığı uçak eğer filodan ayrılan ise daha hafif olacağından diğerlerinden daha uzun süre havada kalabilir. Belki de karşıdan esen rüzgârlara girmeden önce filodan ayrılmış ve dolayısıyla daha az yakıt harcamıştır. Uçuş 19'la temas kesildikten saatler sonra Opa Locka kulesinin aldığı esrarengiz «FT-FT.» sinyalinin nedeni bu olabilir. Doğudaki açık denizle, uçakların Floridaya en fazla yaklaştığı yerde birçok ufak ada vardır. Filonun veya yalnızca beşinci uçağın buraya mecburi iniş yapmaya çalıştığını da düşünebiliriz. Bir ihtimal daha var: belki şans eseri uçaklar doğuya doğru Bahamalardan Kuzey Batı Providence Kanalı adı verilen dar boğazdan geçerek uçmuşlardır. Kara her iki tarafta oniki mil uzaklıkta kalır ve kanaldan gözükmez. Burada Berry adaları, Büyük Abaco'nun güney ucu, Eleuthera'nın kuzey ucu görülür... ondan sonra açık deniz.

Mayıs 1961 tarihinde New York'dan Florida'ya kadar bütün gazeteler «Fort Lauderdale'in esrarı en sonunda çözülüyor.» diye manşet atmışlardı. 19 mayısta, büyük bir dip tarama gemisi Cape Canaveral'ın batı taraflarında Banana Nehrinde çalışıyordu. Günlerce yumuşak çamur içinde rahatlıkla çalışan emme tulumbaları birdenbire homurdanarak durdular. Makinayı sökünce, arasına bir uçak motoru silindirinin sıkıştığını gördüler. İlk önce terkedilmiş eski bir uçaktan kaldığını sanmışlar fakat alüminyum silindiri çıkarınca insan kemikleri, ve daha sonra donanma

veya deniz piyade havacılarının giydiği tespit edilen bir ayakkabı bulmuşlardır. Bir dalgıç ekibi derhal suya indirilmiş, fakat suyun bulanıklığından kendi hava kabarcıklarını bile göremediklerini söylemişlerdir. Dipteki çamur öylesine fazlaydı ki tüm gayretleri boşa gitmişti.

Silindirin Avenger tipi uçaklara ait olabileceği tespit edildi. Kısa bir süre sonra aynı tarama gemisi Avenger'lar da bulunan birbirinin eşi iki radyo tablosu çıkardı. Gazeteler bu hikâyeyi bir hafta izlediler fakat esrar henüz çözülmemişti. Yüzbaşı Richard Stack başkanlığında bir donanma heyeti bu enkazın İkinci Dünya savaşının başında kullanılan donanmaya ait SBD bonbardıman uçaklarından birinin olduğunu bildirdi. Yeni bir mesele ortaya çıktı. Kayıtların aranması İkinci Dünya Savaşı üslerinden kalkan hiç bir SBD'nin izinin kaybolmadığını ve enkazın bulunduğu yerde düşmüş olamıyacağını ortaya çıkardı. **Naval Aviation News** (Donanma Havacılık haberleri) adlı resmi yayının haziran 1973 sayısında Michael Mc Donnell'in «Lost Patrol» adlı bir yazısı çıktı.

Uçuş öğretmeni Kumandan Cox'un radyo arızası ile alana döndükten sonra niçin tekrar havalanıp kurtarmaya gitmediği sorusu bu yazıda cevaplanmıştı. Mc Donnell'e göre Cox, başları dertte olan Avenger'lara yardım etmek için tekrar havalanma izni istemiştir. Buna karşılık harekât subayı «Kesin olarak hayır.» cevabını vermiştir. Harekât subayı Soruşturma Heyeti tarafından sorguya çekilince Uçuş 19'un yönlerini tayin edip üsse dönmekte olduklarına inandığını söylemiştir. Kuzeyden gelen kötü hava şartlarının meydana getirdiği güvenlik faktöründen bahsetmiştir. Yine de Cox'un radyo arızalanınca niçin diğer onbir uçağın Uçuş 19'a yardım edemediği sorusuna cevap bulunamamıştır.

Uçaklar arasındaki haberleşme, ve yer istasyon-

ları ile yapılan konuşmalar **Aviation Week**'deki yazıda belirtildiği gibi Melvin Baker'in anlattıklarının gerçekliğini ispatlamaktadır. Baker'in hissettiği gibi radyo-yön-tespit işleminin gereğinden fazla vakit aldığını da bildirmektedir. Tespit yapıldığı zaman uçaklar açık denizde «ortalama yirmi dakikalık yakıt» ile kalmışlardı. Eğer tespit zamanında yapılsaydı yirmiyedi *havacı yokolacak mıydı* yine? Buna cevap verebilecek olanlar kaybolmuşlardır. Bu yazı kayıp Mariner arama uçağına yeni bir ışık tutmaktadır. Uçakların kaybolduğu sırada Florida sahillerinde seyretmekte olan U.S.S. **Solomons** adlı uçak gemisi raporunda «Hava arama radarımız uçağın dün gece Banana nehrinden havalandıktan sonra başka bir uçakla birleştiğini (diğer arama uçağı) sonra ayrılıp 045 derece rotada ilerlediğini ve S.S. **Gaines Mills**'in alevleri gördüğünü bildirdiği yer ve zamanda radar ekranından çıkıp bir daha görünmediğini kaydetmiştir.» demiştir. Teğmen Cone'un Mariner'in havada infilâk ettiği teorisini desteklemektedir bu sözler.

Aynı yazı Kosnar'dan başka bir havacının da o gün uçmak istemediğini anlatmaktadır. Havacı, görevli subaya uçmak istemediğini yerine başka bir pilot bulmalarını söylemiştir. Fakat kimse bulunamayınca isteği reddedilmiştir. Teğmen Taylor'in harekât merkezine rapor vermekte geç kalışı uçuşu yirmibeş dakika geciktirmiştir. Fakat sonunda uçmuştur - bilinmeyene doğru.

2. BAŞLANGIÇTA

Onu ikaz edeyim mi, etmeyeyim mi? Üstelik o beni zincire vurdurup geri göndermemiş miydi? Şimdi ise bir kahraman gibi İspanya'ya dönüyor. Eşitlik mi bu? 1 Temmuz 1502 de Santo Domingo'da kendisini kıyıya götüren teknenin kıçaltında duran Kristof Kolomb'un aklından bu düşünceler geçmiş olabilir. İspanya'ya dönmek üzere yola çıkma hazırlıklarını yapan otuziki Kalyon'un görüntüsü harekete geçirmişti bu fikirleri. Rüzgâr batıdan esmekteydi. Fakat yaz aylarında Karayiplerde doğudan esmesi gerekir diye durakladı Kolomb bir an... tabiî eğer bir kasırga habercisi değilse.

Kendisini İspanya'ya zincirler içinde göndermiş olan Bobadilla'yı iki yıldır görmemişti Kolomb. Ama Yeni Dünyaya dönüp batı Karayiplerde araştırmalarına devam etmesi için izin çıkmıştı bir süre sonra. İşte şimdi yolları tekrar karşılaşmış ve İspanya'ya dönen filodaki sekiz yüzden fazla denizciyi düşünen Kolomb, fırtınayı haber vermek istedi Bobadilla'ya. Kürekçilerine, Amiral Antonio de Torres'in bayrak gemisi **El Dorado**'ya yaklaşmalarını emretti. Rüzgâr hâlâ batıdan esiyordu.

Kolomb tekneye çıkarken bir grup kızılderili kölenin som altından bir masayı yerleştirmeye çalıştıklarını gördü. Binbeş yüz kilo ağırlığındaki masa, Bobadilla'nın İspanya Kraliyet ailesine hediyesiydi. Paha biçilmez masadan başka teknede altın ve gümüş olarak iki milyon dolar vardı. İspanya'ya dönen en zengin gemi **El Dorado** olacaktı.

El Dorado'nun yolcularından Bobadilla, arka güvertede ayakta duruyordu. Ünlü kâşif hiç utanıp kızarmadan, kendisini zincire vurduran adama yaklaştı. Kopacağını tahmin ettiği fırtınayı bildirdi. Fakat ispaniola'nın (bugünkü Haiti ve Dominik cumhuriyeti) emekliye ayrılan yöneticisi, ülkesinin en tecrübeli denizcisinin ikazlarına aldırmadı. Amiral de Torres, kâşifin sözlerini ikaz olarak kabul etti, ama Bobadilla, alışılmamış batı rüzgârlarının onları bir an önce Atlantik'e açacağını, doğudan gelen rüzgârlara karşı gidip vakit kaybetmeyeceklerini iddia etti. Aynı gece ünlü kâşif bir tepede durup teknelerin yelken açmasını izledi. Sabah olunca son yelkenli de ufukta kaybolmuştu.

Üç gün sonra armada Porto Rico ile Hispaniola'yı ayıran Mona Geçidine girince doğanın gazabı tüm gücüyle onları sardı. Dalgalar kükredi, rüzgârlar haykırdı. Şimşekler çaktı. Gökgürültüleri ara vermedi. Yağmur her zamanki yönüne dikey olarak iniyordu. Yelkenler parçalandı. Direkler kırıldı. İnsanlar bağırdı. Bir kısmı dua etmek için diz çöktü. Delinen teknelerden tonlarca altın ve gümüş okyanusun derinliklerine gömüldü. Sonra birdenbire rüzgâr ve yağmur durdu. Denizden başka her şey sakinleşti. Rüzgârla uçuşan bulutlar arasından güneş parladı. Ve filonun yarısı yokolmuştu.

El Dorado halen su yüzündeydi. Hasar görmüştü ve herkes Tanrı'nın kendilerini koruduğunu düşünüyordu. Hava sıcak, nemli ve durgundu. Denizin yüzeyi allakbullaktı. Her taraftan dalgalar geliyor, fakat rüzgâr esmiyordu. Güneş parlak ve sıcaktı. Kalyonlar öylesine hızla inip kalkıp, sağa sola yatıyorlardı ki, rüzgârın açtığı hasarı dalgalar tamamlıyordu. Sonra birdenbire birkaç dakika önce kesilmiş olan rüzgâr aksi yönden tüm gücüyle esmeye başladı. Şimdiye dek Batı Hind denizinde kasırgaya tutulmamış denizcileri serseme çevirdi.

Tekrar şimşekler çakmaya başladı ama gökgürültüsü duyulmadı. Rüzgârların çığlıkları bu sesi bastırmıştı. Teknelerin ve üst yapıların boyası kazınmıştı yağmurun şiddetinden. Rüzgârla yerinden kopan geminin donanımı, ölçüye vurulmayacak hızla uçuşup denizcileri kamçılıyordu. Mürettebatı dua etmek yerine teknelerini su yüzünde tutmaya çalışsa belki de batmayacak olan yelkenliler sulara gömüldüler. Düşen seren direkleri denizcileri güvertelerin tahtalarına yapıştırdılar ...eğer dalgalarla denize uçsalardı daha kolay öleceklerdi bunlar. Teknelerinin daha rahat ilerlediğini sanan dümenciler, dümenlerinin yokolduğunu farketmediler. Kalyonlar birbirine çarpıp beraberce battılar. Rüzgârla sürüklenen yağmura karşı gözlerini açanlar, gözlerinin yuvalarından fırladığını hissettiler. Elbiseler yırtılmış, vücudlar sanki Kral Neptün'ün adamları tarafından kamçılanmış gibi parçalanmıştı. Çığlık atmak için açılan ağızlardan söz yerine kan fışkırdı. Yükler yer değiştirdi. Teknelerin bir kısmı alabora oldu. İnsanlar ezildi. Diğerleri boğuldu. Ölmekte olanlar yaşamak, sağ kalanlar ise ölmek için dua ettiler.

Bobadilla ne düşünüyordu acaba? Dünyanın en pahalı eşyası diye adlandırılan som altından masayı düşünebilir miydi? Belki de kendi canını ve hatta Kolomb'un ikazlarını düşünüyordu. Hepsinden çok, hiç bir şey düşünmeden canını kurtarmaya çalışıyor olabilirdi. Fakat dünya asla öğrenmeyecekti bunu. Sabahleyin rüzgâr hafiflerken ne **El Dorado** ne de diğer yirmialtı yelkenli su yüzündeydi. Daha sonraları Porto Rico ve Hispaniola kıyılarında, kayalıklarda on tekne enkazı bulundu. Onyedi yelkenli ise tüm mürettebatı ile yokolmuştu. Mona Geçidinin üç yüz metre derinliğinde binbeşyüz kilo ağırlığındaki som altın masa ve **El Dorado**'nun enkazı yatıyor. Di-

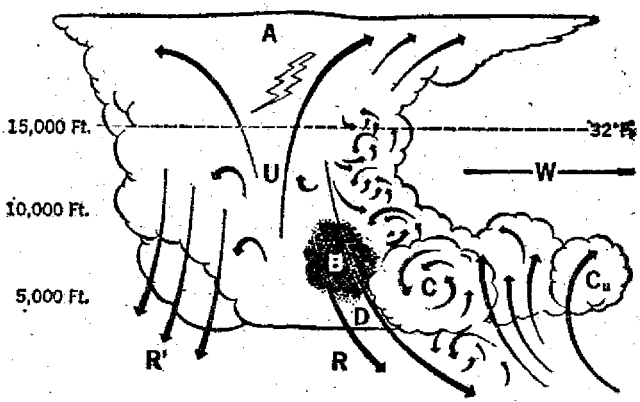
ğer onyedi küçük teknenin izi bulunamadı. Su yüzünde kalan beş kalyonun mürettebatı kendi canlarını kurtarmaya çalışırken diğerlerine dikkat edecek zaman bulamamışlardır herhalde.

4 Temmuz 1502 de mürettebatları ile ortadan yokolan hazine yüklü onyedi yelkenli 'Şeytan Üçgeninde' bilinen ilk kaybolma olayıdır. Evet doğru, kaybolmaları için bir neden bulunduğunu biliyoruz ama o günden beri «Şeytan Üçgeninde» kaybolan yüzlerce uçak, tekne ve insanın kaybolma nedeni yok mu?

3. Vahşi Maviliğin Ötesine Doğru

Kollarına kanat takıp uçtular diyebiliriz. Uçakları bezle kaplanmış sandıklardan başka bir şey değildi. Bezleri de muz yağı ile sertleştiriyorlardı ve buna «bezcilâsı» diyorlardı. O günlerde yalnızca Buck Rogers uçağını metalle kaplamıştı. Uçak cilâsının kokusu insan kanatlarının simgesi idi âdeta. Mısır tarlalarının, ağaç tepelerinin üstünden aşıp maviliğe doğru uçuyorlardı. Her okul çocuğunun emeli büyüyüp pilot olmaktı. Bir hava meydanının yakınında oturan veya cumartesi günleri bisikletlerine atlayıp oraya gidebilen şanslı oğlanlar pazar günü on dakika uçmak karşılığında bütün gün uçakları silip temizlerlerdi. Piknik için göle gitmekten daha eğlenceli olan, yaz akşamları arabaya atlayıp kırlara çıkıp uçakların kalkıp inişlerini seyretmekti. (O zamanlar bütün havaalanları kırlardaydı). Küçük çocukların en sevdiği oyun, ufak uçaklar yapıp rüzgâr izin verdiği takdirde lâstik-motorları ile bir mil kadar uçmalarını izlemekti. Yılın en önemli olayı sirkin gelişi veya panayır değil hava gösterileriydi. Oğlanların hepsi böylesine heyecanlı ve hızlı bir hayat süren gözüpek pilotların yerinde olmak arzusuyla yanıp tutuşurlardı. Gösteriler sırasında yerden birkaç metre yüksekte sırtüstü uçarlar, yanan binalardan geçerler, dönüşlerden son saniyede çıkarlar. kanatlarının üzerinde kovboy giysileri içindeki güzel kızlarla tribünlerin önünden kükreyerek geçerlerdi.

A — Kuşkulu yükseklik
B — Karanlık bölge
C — Dönen bulut
C — İlerlemiş cumulus bulutu
D — Aşağı Akımlar
U — Yukarı akım
R — Esas yağmur bölgesi
R — Tali yağmur bölgesi
W — Rüzgârın yönü



Cumulunimbus fırtına bulutunun şeması.

Bir fırtına bulutunun içinden geçen bir uçağın karşılaşacağı karmakarışık durum bu şemadan kolayca anlaşılabilir.

(Havacılık Eğitim Dairesinin izniyle U.S. Donanma)

Aynı yıllarda gösteri pilotları kadar tehlikeli bir hayat yaşayan fakat onlar kadar tanınmayan başka bir pilot grubu daha vardı. Bunlar kaygısız uçan içki kaçakçılarıydı. 1920'lerde ve 1930'ların başında en az kırkbeş pilot Bahamaların West End bölgesi ile Palm Beach arasında sefer yapmaktaydı. Ulusal İçki Yasağı Kanununu yürütmekle görevli devlet kuruluş-

ları kaçakçıların kullandıkları kadar süratli tekneler elde edince, kaçakçılık havadan devam etti.

Grand Bahama adası, takımadaların en büyüğüdür. Batı ucunda yer alan West End yöresi ise Palm Beach'ın elli mil doğusunda kalır. Bahama'nın yerlisi olan John Smith, iş yerini burada kurmuştu. 'İlk ve Son Bar' adını verdiği bir lokal işletmekteydi. Ve Palm Beach'e gelen kanun dışı kargonun çoğu John Smith'in barından çıkmaktaydı. Altı şişe içki bir çuvala konuyordu, iki çuval bir kasaya yerleştiriliyordu. Smith'in barında çalışan yirmiiki Bahamalı genç kız, viski şişelerini yerleştirdikleri çuvalların ağızlarını dikerek hayatlarını kazanmaktaydılar. Bir Ford kamyon, içki kasalarını şehrin güneydoğusundaki çam ormanları arasına açılmış inis pistlerinden birine taşırdı. Pilotlar, Palm Beach civarındaki terk edilmiş pistlere taşıdıkları her işçi kasasına karşılık on dolar alırlardı. Kârlı çıkmak için bazen öylesine yüklerlerdi ki uçaklarını, yalnızca önlerini görebilecek kadar boş yer kalırdı.

Bu uçan kaçakçılardan biri olan Al Page (halen hayatta olduğu için ismi değiştirilmiştir), sert bir havada, altı dubalarla sağlamlaştırılmış bez uçağıyla su yüzünden yirmi metre yüksekte uçtuğu bir seferi anımsadı. Bir yakıt borusu delinince, dalgalı denize mecburi iniş yaptı. Suya değdiği anda dubalar kopmuş ve uçak yükünün ağırlığından derhal burun üstü suya gömülmeye başlamıştı. Al'in ancak dışarı çıkabilecek vakti olmuştu.

Palm Beach'e kaçak içki taşıyan başka bir tekne ani inişi görmüş ve kıyıya doğru yüzen pilota yaklaşmıştı. Al'i iyi tanıyan kaptan, teknesinin su seviyesinin bir hayli altına inmesine sebep olan viski kasalarına bakarak seslendi. «Al, seni almak için altı kasa viskiyi suya atmam gerekir. Bunları öder misin? Yoksa kıyıya kadar uzun bir yol seni bekliyor?»

Elbette Al'in viskileri derhal ödediğini söylemeye gerek yok. Eğer kaçakçı teknesinin kaptanı Al'i görmeseydi, akşam gazeteleri muhakkak «Pilot ve Deniz Uçağı Denizde Kayboldu» manşetini atacaklardı.

Herbie Pond da uçan bir kaçakçıydı. Fakat Herbie, Al Page kadar şanslı değildi. Haziran 1931'de Herbie, uçağı viski kasalarıyla dolu West End'den kalkıp Palm Beach'in ağaçlarının tepelerini yalıyarak geçti. Worth Gölünü aşıp, şimdi Sunshine State Parway'in West Palm Beach kapısının bulunduğu yere doğru süzüldü. 1931'de burası bir otlaktı ve içki kaçakçılarının çok sevdiği bir randevu yeri olarak bilinirdi. Güneşli, açık günde çok hafif güneydoğu meltemleri esiyordu. Herbie birkaç defa otlağın üzerinde tur atıp gümrükçülerin ona pusu kurup kurmadıklarını kontrol etti. O, yukarıda tur atarken iki Hudson Super Six gezinti arabası (kaçakçıların favorisi) ve yedi kişilik bir Backard Super Eight otlağa geldi. Herbie'nin müşterileriydi bunlar. Yüksek tek - kanatlı Curtiss Robin mükemmel bir iniş yaptı. Herbie çok yetenekli bir pilottu ve Curtis Robin en güvenilir uçaklardan biriydi.

Yedi silindirli radyal motorun dönüşü sona ermeden arabalardaki dışarı dökülüp uçağı boşaltmaya başladılar. Kasalar elden ele birinci arabaya taşındı. Bu dolunca, boşaltmaya ara vermeden ikinci araba onun yerine yanaştı. Packard'dakiler yolda diğerlerini koruyacaklardı. Yirmi iki kasa viski boşaltıldıktan sonra Herbie yakıt ve yağ seviyelerini kontrol edip yerine atladı ve «Çevirin» diye seslendi. Adamlardan biri pervaneyi ağır ağır çevirdi. Pervanenin ikinci dönüşünde motor çalışmaya başladı. Herbie, arabalarına yerleşen adamlara el sallayıp otlağın kuzey batısına doğru ilerledi. Üç araba harekete geçerken motoru canlandırdı, süzülerek yükseldi ve ağaç tepelerinden aşıp okyanusa, West End'e, başka bir vis-

ki kargosuna ve «Şeytanın Üçgenine» doğru uçtu. Herbie Pond ve Curtiss Robin bir daha hiç görülmedi. Ve Herbie Pond 'Şeytanın Üçgeninde' yokolan kimliği bilinen ilk pilot ünvanını aldı.

Aralık 1935'te üç Kübalı Jose Perez, Juan Hernandez ve Jose Delgado yeni edindikleri uçakları ile Havana'dan yola çıktılar. Yüz mil güneydeki Pine adacığına bazı arazilere göz atmak için gidiyorlardı. Dört kişilik, kapalı çift kanatlı. 'Waco' zamanının en güvenilir uçakları arasındaydı. 250 beygir gücündeki Wright Whirlwind motoruyla bu mesafeyi bir saatten daha önce alması gerekirdi. Yolculuğun ilk kırk mili kara üzerinden geri kalanı ise en fazla sekiz metre derinlikteki berrak suların üstünden geçecekti. En tecrübesiz havacılar bile otuzbeş mil genişliğindeki adayı, Küba'dan ayıran sığ sulardan sapmadan uçabilirdi. Perez tecrübeli bir havacıydı. Yine de oraya varamadılar.

Ertesi gün Havana'nın güneyini kapsayan geniş bir araştırma başladı. Karada ilerleyen arama ekipleri tüm dağları ve tepeleri adım adım incelediler. Uçaklar ve tekneler kayıp uçağın geçmesi gereken berrak suları kontrol ettiler. Çift kanatlı Waco ve içindeki üç kişinin izine rastlanmadı. Kayboldukları yere «El Triangle del Diablo» adı veriliyordu.

İkinci Dünya Savaşı sırasında birçok askerî uçak bu «üçgende» yokoldu. Kayıpların birçoğu halka açıklanmadı. Pilotların çoğu öğrenciydi ve kazaların bir kısmının nedeni bu olabilirdi. Son yıllarda avcılar ve inşaat ustaları Florida'nın Everglades bataklık bölgesinde kimliği bilinmeyen sivil ve askerî birçok uçağın parçalarını bulmuşlardır. Bunlardan bazılarının kaybolduğu tespit bile edilememişti. «Şeytan Üçgeninde» kaybolduğu bildirilen her uçağa karşılık halka açıklanmayan iki uçak daha yokolmuştur. Fakat

can kaybının çok olduğu vakalarda haber derhal yayılmıştır.

Aralık 1944'te İtalya'da hasar görmüş Onbeşinci Hava Kuvvetlerine gitmekte olan yedi Amerikan bombardıman uçağı Bermuda'ya indi. Uçaklar yakıt alıp, mürettebat dinlendikten sonra havalandılar. İki saat sonra Kindley Field'in üçyüz mil açığında filo garip hava şartlarıyla karşılaştı. Bir dakika kadar uçaklar sallandı. Bazıları yukarı savrulup yüzlerce metre aşağıya düştü. Şartlar öylesine kötüydü ki uçaklardan ikisi Bermuda'ya geri dönmek mecburiyetinde kaldı. Diğer beş tanesinden bir haber alınamadı. Bu olay, Fort Lauderdale Donanma Hava Üssünden kalkan beş donanma uçağının bilinmeyene doğru uçmasından tam bir yıl önce meydana gelmişti.

Beş Hava Kuvvetleri bombardıman uçağının kaybı ile ilgili olarak çok az bilgi verilmiştir ve hemen hemen hiç bir şey yazılmamıştır. Vincent Gaddis **Invisible Horizons** (Görünmeyen Ufuklar) adlı kitabında, sağ kalıp Kindley Field'e dönen iki uçakta bulunan görgü şahitlerinin anlattıklarını dile getirmektedir.

Buna karşılık Bermuda civarında geçmiş olan başka iki olay gazete ve mecmuaları uzun süre ilgilendirmişti. 30 Ocak 1948'de akşam saat 10.30'da Kindley Field bir radyo mesajı aldı. İngiliz Güney Amerikan Havayollarının (sonradan BOAC adını almıştır) **Star Tiger** adlı uçağının pilotu Kaptan D. Colby'den geliyordu bu mesaj. «Sizden hemen hemen dörtyüz mil kuzeybatıda bulunuyoruz. Tarifeye uygun olarak inişe geçmeyi bekliyoruz. Hava ve motor mükemmel.»

27 Ocakta Londra'dan kalkan uçak Portekiz ve Azor adalarına inmişti. **Star Tiger,** Jamaica'ya varmadan önce Bermuda ve Nassau'ya da uğrayacaktı.

Kaptan Colby kule ile görüşürken uçakta yirmibeş yolcu ve altı mürettebat vardı. Yolcuların arasında elliüç yaşındaki İngiliz hava mareşali Sir Arthur Coningham da bulunmaktaydı. **Star Tiger**'in gece yarısından biraz önce Bermuda'ya inmesi bekleniyordu. Fakat Kaptan Colby'nin saat 10.30'daki mesajından sonra uçaktan hiç bir haber alınamadı.

Ertesi sabah güneş doğarken Kindley Field'deki Amerikan Hava Kuvvetleri Üssünün kumandanı Albay Tom Ferguson, otuz uçak ve on tekneyi, **Star Tiger** veya kazazedeleri bulmakla görevlendirmişti. 31 ocakta kötü hava şartları kayıp uçağın bulunma ümidini azalttı. Şiddetli fırtınalar, iri dalgalar arama bölgesinde hüküm sürmekteydi. Fırtına yer değiştirince binyüz kişi yeniden arama çalışmalarına başladı. Fakat 4 Şubat salı günü aramalara son verildi. Ne kazazedeler, ne enkaz ne de kurbanlar bulunabilmişti. Aynı gün Amerika'nın doğu sahilindeki amatör telsizciler «Tiger» mesajını aldılar. Kısa bir süre sonra bir ses «G-A-H-N-P» harflerini heceledi. Çok garip bir olaydı bu, çünkü bunlar kayıp **Star Tiger**'in kod harfleriydi. Derhal arama ekipleri yola çıktı. Fakat hiç kimse sinyallerin kaynağını tespit edemedi. Böylece görevliler esrarengiz mesajların sahte olduğuna karar verdiler.

Star Tiger, zamanına göre çok ileri bir uçak olan Tudor IV tipiydi. İkinci Dünya Savaşı'nda meşhur olan İngiliz Lancaster uçaklarının biraz değiştirilmişi olup, dört adet 1.760 beygir gücünde Rolls-Royce Merlin 623 motorlarıyla uçmaktaydı. Deniz seviyesinde sürati saatte 235 mil, sekizyüzelli metre yükseltide 305 mildi. Tudor'un ana kabini basınçlıydı ve giriş kapısından başka altı tane tehlike çıkışı vardı. Otuziki yolcu ve mürettebat alacak biçimdeydi. BOAC dahil birçok hava yolu gerek yolcu gerek kargo uçağı olarak Tudor IV'lerden ısmarlamıştı. Avro

uçak fabrikası aralıksız çalışmaktaydı. Fakat New York'ta 1949 yılını ilân eden çan sesleri aynı zamanda Tudorların yolcu uçağı olarak öldüğünü bildirmekteydiler.

19 Ocak 1949 sabahı Bermuda'da hava öylesine güzeldi ki insan işe gitmek yerine kırlara çıkmayı düşünebilirdi. Kindley Field'deki kontrol kulesine işbaşı yapmak için motorsikleti ile gelen Henry White da böyle hissetmekteydi. Saat 7.45'i gösteriyordu. Görevini devralması için onbeş dakikası vardı. Alana doğru yürüyüp İngiliz Güney Amerikan Havayollarına ait **Star Ariel** adlı bir Tudor IV'ün motorunu ısıtmasını izledi. Pilot sürati arttırdı, uçak bir süre yerde ilerleyip, havalandı. Civardaki tepeler ve binalar dört motorun titreşimini aksettirdiler.

Saat 8.25'te **Star Ariel**'in pilotu Kaptan J. C. McPhee Bermuda kulesine mesaj verdi, «Tahminen Bermuda'nın 180 mil güneyindeyiz. Uçuş havası iyi. Her şey mükemmel. Radyo frekansını Nassau'ya çeviriyorum.» Yedi mürettebatı ve on üç yolcusuyla uçan **Star Ariel**'den son alınan haber buydu. Bir kere daha «Şeytan Üçgeninde» mükemmel uçuş şartları hüküm sürüyordu ve bir uçak tehlike işareti vermeden bilinmeyene doğru gitmişti.

Tudor IV beklenen saatte Nassau'ya inmeyince geniş çapta araştırmalar başladı. Aynı tarihte Amerikan Donanması Bermuda'nın birkaç yüz mil güneyinde manevra yapmaktaydı. Gemiler ve uçaklar talimlerden çekilip derhal aramaya gönderildi. **Missouri** savaş gemisi, **Leyte** ve **Kearsage** uçak gemileri, birçok kruvazör, destroyer ve yardımcı gemi, arama - kurtarma işlemlerine girişmişti. Bermuda'dan Jamaica'ya kadar her yer arandı. Bir sivil havayolları ve bir Amerikan Hava Kuvvetleri bombardıman uçağının suyun yüzünde garip bir yeşil ışık gördüklerini bildirdikleri Bermuda'nın üçyüz mil güneyindeki nok-

taya iki destroyer son hızla geldi. Hiç bir şey göremediler. Bu arada sahil koruma tekneleri, içinde beş kişiyle Fort Lauderdale'den Bimini'ye gitmek üzere yola çıkmış olan **Driftwood** adlı balıkçı teknesini aramaktaydılar. Ne **Star Ariel**'in ne de **Driftwood**'un izi bulunabildi.

İki Tudor IV'ün açıklanamayan kaybından ve üçüncüsünün Güney Amerika sahillerinde düşmesinden sonra İngiliz sivil havacılık dairesi bu uçakların yolcu taşımakta kullanılmasını yasakladı. Geri kalan uçaklar kargo görevine verildiler ve Berlin Hava Koridoru için çok değerli hizmetleri oldu. Yeni Tudor IV'lerin yapımı durduruldu. **Star Tiger** ve **Star Ariel** hakkında verilen beyanda her ikisinin de parçalanmadan okyanusun dibine çakıldığının anlaşıldığı belirtildi.

Chico, California, «Şeytan Üçgeninden» çok uzaktadır. Burada mezhepleraası bir misyoner teşkilâtı olan New Tirbes Misyon'un merkezi ve eğitim yerleri vardır. Yetiştirilen misyonerler sapa bölgelere gönderilir. Hatta kurumun misyonerleri görev yerlerine taşımak için bir DC-3 uçağı bile vardı.

9 haziran 1950'de kuzey California'dan gelmiş olan uçak, yirmidört saat kaldıktan sonra Miami'den hareket etti. Jamaica'dan yakıt aldıktan sonra Venezuela'ya gidecekti. Uçağın ikinci pilotu Chicago'lu Davit Kimball'dı ve karısı Hazel da hostesdi. DC-3, kendisi de bir misyoner olan Kaptan Ben Wetherald'ın idaresindeydi. Chico'daki misyonun azalarından Mildred Garber, Clyde Snow ve John Greiner yolcular arasındaydı. Diğer misyonerler ise Harold Mills; William Hoffman ve karısı Peggy, çocukları Lorel ile Billy; Mrs. Betty Hilker ve üç çocuğu Nelda, Danny ve David idi.

Misyonerleri taşıyan uçak Kingston'dan yakıt

aldıktan sonra Maracaibo'ya doğru havalandı fakat oraya varamadı. Uçağın geç kaldığı ancak bir hafta sonra bildirildi. Güney Amerika ormanlarında taşıyan kabilelere Tanrı'yı öğretmeye giden onbeş kişi iz bırakmadan Tanrı'ya kavuşmuştu.

Otuzüç yolcu ve altı mürettebatı ile Jamaica'ya gitmekte olan bir İngiliz York taşıma uçağından 2 Şubat 1953'de bir SOS sinyali alındı. Uçağın yeri veya tehlike sinyalinin nedeni öğrenilemedi. İki hafta süren araştırmalar sırasında uçağın ve kurbanların kaderini bildirecek bir ize rastlanmadı. Kraliyet Hava Kuvvetleri Soruşturma Heyeti olay nedeninin «anlaşılmadığını» açıkladı.

Askerlerin eşleri ve çocukları dahil kırkiki yolcu taşıyan bir donanma Constellation'ı 30 Ekim 1954'de Bermuda'nın kuzeybatısında kayıplara karıştı. Yüzden fazla uçak ve gemi günlerce araştırdı fakat ne dört motorlu uçağın ne de yolcuların akıbeti hakkında bir şey öğrenilebildi. Donanma olayı açıklayamadı.

9 Kasım 1956 cuma gecesi çift motorlu donanma P5M karakol bombardıman uçağı, Bermuda'dan göğe yükseldi. Martin Mariner arama - kurtarma uçaklarının biraz farklısı olan uçakta aynı kanat mesafesi ve üst gövde yapısı vardı. Özel manyetik anormallik dedektörü ile donatılmıştı. Uçak havalandıktan biraz sonra bir radyo mesajı alındı. Bir daha ne Martin P5M ne de içindeki on kişiden bir haber geldi. Civardan geçmekte olan bir Liberya kargo uçağı saat 9'da yanan bir hava taşıtı gördüğünü bildirdi. Derhal arama çalışmaları başladı fakat yine aynı hikâye - ne kazazedeler, ne cesetler ne de enkaz görüldü.

Gerçi şimdi anlatacağım olay «Şeytan Üçgeninde» olmadı ama üstünde durulacak kadar yakında

meydana geldi. 8 Ocak 1962 günü, soğuk bir kış sabahı, yer görevlileri, Virginia'daki Langley Hava Kuvvetleri üssünde, büyük KB-50 tankerinin tekerleklerinin önündeki takozları kaldırdılar. Tanker, uçaktan uçağa yakıt verme işlemine girişmek üzere havalanacaktı. KB-50 tankerleri son Super Fortress'lerin planında yapılan bazı değişiklikler sonucu imal edilmişlerdi. Gerçi bunlar jet motorlu yakıt tankeri sınıfına girerler ama aslında pervaneli uçaklardır. Uçan tanker pistin sonuna gelince kule, pilot Binbaşı Robert Tawney'ye kalkma izni verdi. Kısa bir süre sonra anlaşılmayan bir tehlike sinyali geldi uçaktan. Birkaç dakika içinde kurtarma uçakları yola çıkmışlardı. Fakat ne KB-50'nin enkazı ne de içindeki sekiz havacı bulunabildi.

Şimdiye kadar Atlantik'in bu esrarengiz köşesinde kaybolan pervaneli uçakların hikâyelerini okuduğunuz için karşılaşılabilecek olayları düşünmektesiniz herhalde - garip hava şartları, insan hatası, okyanusun yanıltması, manyetik anormallikler, yapısal veya mekanik hatalar... Bunların hepsi veya bunlardan başka bir şey olabilirdi. Ya okyanuslardaki doğal hava olaylarından etkilenmeden uçmak üzere inşa edilmiş jetler? 28 Ağustos 1963'te «Şeytan Üçgeni» jet devrine girdi.

Florida, Homestead Hava Kuvvetleri üssündeki Stratejik Hava Kumandanlığının Ondokuzuncu Bombardıman Kanadına bağlı olan iki KC-135 ordu tankeri havalanmak üzere pistte ilerledi. Anayapıları 707 jetlerin askerî tipi olan tankerler 'Şeytan Üçgeninin' anlaşılmaz olaylar kayıtlarına isimlerini yazdıran ilk iki jet uçağı olmuşlardır. İki uçağın içinde onbir mürettebat vardı. Havalandıkları zaman rotaları ve varış noktaları gizliydi.

Öğle saatinde jetler Bermuda'nın 335 mil güneybatısında olduklarını bildirdiler - sonra sessizlik. Te-

mas kurmak için yapılan tüm çabalar boşa gitti. Bir kere daha geniş çaplı bir araştırma başladı. Fakat bu kez delil bulundu. Uçakların bildirdikleri yerin yakınında çok miktarda KC-135 enkazı görüldü. Bir arama pilotu, bölgeyi «yüzen bir eskici dükkânı» olarak tarif etti. Sahil koruma gemisi **Owasco** döküntüleri toplamak için bildirilen yere geldi. 29 Ağustosta Associated Press üç cankurtaran salının bulunduğunu haber verdi. Her uçakta bu sallardan ikişer tane vardı. Devam eden araştırmalar kazazedeleri veya cesetleri ortaya çıkaramadı. Emir aldıkları gibi beraberce uçan jetlerin havada çarpıştıklarına karar verilerek arama çalışmaları durduruldu.

Fakat kırksekiz saat sonra 31 Ağustos günü ikinci bir KC-135 enkazının görüldüğü öğrenildi. Fort Pierce'in 400 mil doğusunda bulunan enkaz, ilk çarpışma sahasından 100 mil kadar uzaktaydı. Sahil koruma teknesi **Chiola** olay yerine varmıştı ama radyo ile haberleşme konusunda güçlük çekiyordu. Bu durum ikinci bir meseleyi ortaya çıkardı çünkü teknede en modern araçlar bulunuyordu. **Chiola**'nın radyosunu etkileyen nesnenin iki jetin kaybolması ile bir ilgisi olabilir miydi?

İki KC-135 beraberce uçuyorlardı ve birbirlerini hem gözle hem de radarla izliyorlardı. Son mevkii raporundan sonra sesleri kesilinceye kadar aralıklı olarak birbirleriyle temas etmişlerdi. İlk uçak düşünce diğeri bir tehlike mesajı göndermemişti? Niçin bir uçağın enkazı arasında iki yerine üç cankurtaran salı bulunuyordu?

Her iki enkazın da düşen jetlere ait olduğu kesinlikle belirtilmişti. Uçakların çeşitli parçalarıyla beraber havacılardan bazılarının yazılı kaskları da bunu ispatlıyordu. Fakat yine de iki kaza sahnesinin arasındaki mesafenin nedeni ortaya çıkmamıştı.

Acaba «Üçgenin» radyo «ölü şeritleri» içinde mi bulunuyorlardı? Atmosferin bazı şartları bu «şeritlerin» içinde radyo, telsiz, haberleşme araçlarının çalışmasına izin vermez. **Chiola** olay yerine vardığı zaman acaba radyo fenomeni devam mı ediyordu? Bu «şeritlerin» varlığı bilinmektedir. Fakat bunlar ancak birkaç millik bölgeleri etkiler, iki KC-135 enkazı arasındaki mesafeyi etkisi altına alamazlar. Birinci uçağın düşüşünden birkaç dakika sonra ikincisi bu şeritten çıkmış olmalıydı. Ayrıca «ölü şeritler» belirli dalgaboylarını etkiledikleri için, frekanslarını başka kanallara çevirebilirlerdi. Bir gün etkilenen bir kanal ertesi gün etki altında kalmayabilirdi. Askerî su üstü taşıtları ve uçaklar «ölü şeritler»den geçerken gerek antenlerini gerek radyo frekanslarını değiştirerek kuleyle temaslarını kesintisiz sürdürürler.

Bazı UFO taraftarları, nereden geldiği bilinmeyen üçüncü bir uçağın KC-135'lerin radyolarını bozup birincisini düşürdüğü teorisini öne sürmüşlerdir. İkinci uçak ise 150 mil kadar kaçabilmiş sonra yakalanarak düşürülmüş.

Belki de en mantıkî açıklama, iki uçakta da birkaç dakika ara ile mekanik hatalar veya fazla yükselmeden dolayı oksijen veya basınç sistemlerinde bozuklukların meydana gelmesi teorisidir. Bazı belgelere göre birkaç askerî jet mürettebat boğulduktan sonra otomatik pilota bağlı kalıp saatlerce uçmuş ve sonra çarpıp düşmüştür. Gerçi basit bir tahmindir bu fakat diğerinden ayrılıp 160 mil uçan ikinci uçağın niçin tehlike sinyali vermediğini en inanılır şekilde açıklamaktadır.

Uçaklar suya inmeden önce her ikisinin müretteba tına bir şeyler olduğu bellidir. Fakat cevaplandırılmayan bir soru daha var: üçüncü can kurtaran şalı ilk kaza sahasına nereden geldi?

Kırkbir yaşındaki Louis Giontali Kore ve İkinci Dünya savaşlarına hava kuvvetlerinde katılmıştı. Görevden ayrıldıktan sonra Milwaukee'ye dönüp serbest çalışan bir satıcı olarak hayatını kazanmaya başladı. Karısı ve oğlu ile beraber Brookfield'de oturmaktaydı. 29 yaşındaki Larry Gares ile 32 yaşındaki Dick Bassett, Wisconsin Üniversitesinde öğrenciydiler. Milton Adams 36; Tom Nugent 30; Frank Ellison 41; Raoul Benedict 35; Duane Brooks 32; ve Norman Mimier 34... hepsi Milwaukee civarında oturmaktaydılar. John Lazenby, Miami'deki Isa Gold Trailer Park'da oturan annesini ziyaret ediyordu. Puerto Rico'daki Ramey Hava Kuvvetleri Üssünde görevliydi. Bu on erkeğin ortak bir yanları vardı: 7 Haziran 1965'te **Miami Herald** gazetesinin manşeti: «Homestead'den Kalkan Uçak Bahamalarda Kayboldu.»

Bu gazeteye manşet olan olaylar 5 Haziran 1965 Cumartesi sabahı saat 10.00'da Binbaşı Louis Giontoli'nin C-119 hava kuvvetleri ihtiyat kargo uçağını Milwaukee'nin General Mitchell alanından havalandırmasıyla başladı. İkinci pilot teğmen Lawrence Gare idi. Kargo uçağındaki diğer yedi kişi gibi ikisi de hava kuvvetlerinin ihtiyat subaylarıydı. Görevleri Grand Turk arasındaki hava kuvvetleri tesisine, motoru bozulduğu için inmek zorunda kalmış başka bir C-119'da yedek bir motor götürüp tamir etmekti. Her iki uçak da 440'ıncı Troop Carrier Wing filosuna aitti. Uçaktaki dokuz personelin dördü motörleri değiştirecek olan teknisyenlerdi. Yol boyunca yalnızca yakıt ikmali için Florida'daki Homestead Hava Kuvvetleri Üssüne uğrayacaklardı.

Aynı gece saat 7:47'de çift motorlu uçak Grand Turk adasına doğru Homestead'den havalandı. Puerto Rico'daki üssüne dönen Havacı Lazenby de onlara katılınca uçakta on kişi olmuşlardı. Kalktıkları za-

man ideal uçuş şartları hüküm sürmekteydi. Kargo uçağı Atlantik'in «alacakaranlık kuşağına» doğru ilerledikçe şimşekli fırtına hareketleri çoğaldı. Fakat fırtına bulutları uçağın aralarından dolaşıp geçebileceği kadar aralıklıydı. İzlenen rotaya hava kuvvetleri tarafından «Yankee» adı verilmişti. Homestead, Puerto Rico ve aradaki ada üslerine giden askerî uçaklara ayrılmış olan hava koridorunun adıydı bu. C-119'un gece saat onbirde Grand Turk'e inmesi bekleniyordu.

Saat 10:04'de uçak radyoyla Crooked adası civarında olduğunu bildirdi. Aşağı yukarı aynı saatte kuzeybatıya, Florida'ya gitmekten başka C-119 buradan geçti. İkinci uçağın mürettebatı o bölgede «çok fazla yıldırımlı» fırtınalara rastladıklarını belirttiler daha sonra.

Grand Turk kontrol kulesi saat 10:30'dan biraz sonra adanın kuzeydoğusundan geldiği anlaşılan karmakarışık bir radyo mesajı aldı. Bu mesajın Binbaşı Giontoli'nin uçağından gelip gelmediği halen meçhuldür. Saat 11:45'te Miami Sahil korumaya, C-119'un Grand Turk adasına gelmediği bildirildi.

Pazar sabahının ilk ışıkları ile sahil koruma, hava kuvvetleri ve donanmanın onüç uçağı adanın kuzeyindeki iki bin mil karelik alanı aramaya başladı. Hiç bir ize rastlanmadı. Yedi uçak aramaya bütün gece devam etti. Pazartesi günü otuzüç uçak ve yedi gemi arama bölgesini kuzeyde San Salvador adasına güneyde ise Dominik Cumhuriyetine kadar genişlettiler. Yetmiş yedi bin mil karelik bir alan araştırılmaktaydı.

Kayıp uçağın pazar sabahı saat 4:30'da yakıtını bitirmiş olması gerekirdi. Fakat o saate kadar ha-

vada kalması olanaksızdı. Ya haber verirdi ya da geç kaldığı bildirilen saatte kalan yakıtı ile Homestead'e dönerdi. C-119'un yirmi kişilik can kurtaran salı havadan rahatça görülebilirdi. Kaybolduğu bildirilen saatte denizin şartları uçağın mecburi iniş yapmasına müsaitti. Fakat 440'ıncı filonun kumandan muavini Albay Leonard Dereszyski, «Hiç kimse C-119'ları denize indiremedi. Aslında kitap bunu tavsiye etmez.» diye görüşlerini açıkladı.

«Eğer uçak havada infilâk etseydi, herhangi bir yerde bir parçasını görürdük» dedi arama pilotlarından Yüzbaşı Hardy F. Lebel. «Ayrıca suya değinceye kadar parçalanmadıysa, çarpmanın şiddetiyle dağılması gerekir. Ve yine parçaları görünürdü su üstünde. Uçak suyun içinde infilâk etmezse biri muhakkak dışarı çıkabilir.»

Lebel ve mürettebatı pazartesi gecesi yanıp sönen bir ışık gördüler. Rotasını şaşırmış bir balıkçı teknesi olduğu anlaşıldı. Daha sonra gördükleri bir ışığın da göz yanılması olduğu ortaya çıktı. Salı gecesi kötü hava şartları arama çalışmalarını engelledi.

Bir pilot Küba'dan gelen, telsizleri bozan gürültülerin Giontoli'yi şaşırtarak rotasından çıkarmış olabileceğini söyledi. Başka pilotların da başlarından geçmişti böyle olaylar.

Bu arada Milwaukee'de binbaşının karısı Bayan Dorothy Giontoli, bekleyişin çok güç olduğunu söylüyordu. «Elinizden yalnızca ümit etmek ve iyimser olmak gelir.»

Teknisyen çavuş Norman Mimier'in karısı, «Geri gelmesi gerekli,» demişti.

Çavuş Frank Ellison'ın karısı ise «Eminim Tanrı onu korur.» diye hislerini açıklamıştı.

Çavuş Milton Adams'ın karısı gözyaşları içinde fikrini belirtiyordu. «Gerçeğe benzemiyor hiç. Olamazmış gibi geliyor. Olmaması gerekli.»

Kocasının akibetinin ne olduğu kesinleşmedikçe inanamayacağını söylüyordu Yüzbaşı Richard Bassett'in karısı. «Dönmuş gibiyim. Düşünemiyorum. Herkesin elinden geleni yaptığını biliyorum.»

«Hiç kimsenin yapacak bir şeyi yok. Her şey beklemeye bağlı.» demişti başka birinin karısı.

10 Haziran perşembe gecesi saat sekizde, 25889 numaralı kargo uçağı saatlerce kardeş uçağını aradıktan sonra Ramey Hava Kuvvetleri üssüne dönünce arama çalışmalarına son verildi. Minneapolis'li Binbaşı Harry Anderson ve mürettebatı diğer uçaklarla beraber binlerce mil karelik okyanusu araştırmıştı. Tüm kurtarma ekipleri önemli bir şey göremediklerini bildirdiler. Miami sahil koruma çok doğru bir sözle aramaya son verdi, «Beş gün beş gece arama yapıldı. Sonuçlar olumsuz. Tahmin yürütmüyoruz.» Yedinci Sahil Koruma Birliği'nin Halkla ilişkiler bölümünden Şef George Schiffer, kayıp uçağın akibeti hakkında bazı deliller ortaya çıkıncaya kadar olayı kapatmayacaklarını bildirdi.

«Ölü Uçağın Denizde İzi Bulundu» diyordu iki ay sonra 17 Ağustosta Miami News gazetesinin manşeti. Sahil koruma teknesi Dilligence üstlerinde kayıp C-119'un numarası 2860 yazılı olan bir tekerlek ve başka parçaların bulunduğunu haber vermişti. Derinleştirilen incelemeler parçaların gerçekten bir C-119'a ait olduklarını kesinlikle ortaya çıkardı. 2860 numaralı uçak, kayıp olan tek C-119'du. Çürüme ve yosun miktarı parçaların en fazla iki ay suda kaldığını belirtiyordu. Uçağa ne olduğu yine de anlaşılamamıştı. On erkeğin öldüğüne karar verilmişti. Kayıp C-119 ile ilgili birçok teori ileri sürüldü. Yıllardır

«üçgen» konusunda kitap yazanlar uçağın kayboluşunu bir başka garip olay diyerek geçiştirmişlerdir. Okyanus C-119'un akibeti ile ilgili sırları ortaya çıkarıncaya kadar, arama çalışmalarının sonunda sahil korumanın beyanına inanmak gerekir: «Sonuçlar olumsuz. Tahmin yürütmüyoruz.»

11 Ocak 1967'de fotoğrafçı Oscar Barber, film çekimi için gerekli malzemelerin bir Chase YC-122 kargo uçağına yüklenmesine yardım ediyordu. Esasında bu uçak teorik olarak daha güvenli bir hale gelmesi için bir çift motor takılmış bir planördü. Yükleme, Fort Lauderdale Uluslararası Havaalanında, yirmiiki yıl önce bilinmeyene doğru giden Uçuş 19'un beş uçağının havalandığı yerde yapılmaktaydı. Kargo, Gulf stream'ın altmış mil ötesinde Bimini adasında çalışmakta olan Ivan Tors film ekibine gidecekti.

Charles Lundgren kaptan, William Suiter ise ikinci pilottu. Her ikisi de Fort Lauderdale'liydiler. Gezinti maksadıyla uçağa binen iki yolcu vardı: motel sahibi Larry Waplehorst ve pilot Eugene Lemire. Oscar Barber üçüncü yolcuydu. Fakat son dakikada kargo uçağına binmekten vazgeçti. Uçağın Atlantik'in üstüne doğru yükselmesini izleyip evine döndü.

Her şeyiyle mükemmel çalışan, tecrübeli pilotlar idaresindeki uçak Fort Lauderdale kulesine bir mesaj gönderdi sonra altmış millik açık deniz üzerinde kayboldu. Bimini'nin otuz mil kuzeybatısında bir enkaz bulundu fakat kargo uçağına ait olup olmadığı kesinlikle anlaşılamadı.

Daha sonra niçin uçağa binmediğini soranlara Barber şöyle diyordu, «İçimde bir his, yolcu uçağı ile gitmemi söyledi.» Acaba Oscar Barber, aynı alanda yirmi iki yıl önce Uçuş 19 filosu kalkışa hazırlanırken Ailen Kosnar'ın duyduğu hisleri mi paylaşmıştı?

Film malzemesi yüklü uçakta dört kişinin kaybolması ile başlayan olaylar 11 Ocak - 18 Ocak 1967 tarihleri arası Karayip ve Florida havacılığı için bir kara hafta olarak anımsatacak trajik olaylar zinciri ile devam etti. Chase Y-122'nin kaybolduğu gün, Cozumel'den Honduras'a gitmekte olan ellibeş yaşındaki Philip Quinley hafif uçağıyla kayboldu. Gerçi bir uçuş planı doldurmuştu ama uluslararası trafik sıkışıklığından dolayı kaybolduğu dört gün farkedilmedi.

Üç gün sonra 14 ocak cumartesi sabahı Miami'li iş adamı otuzbeş yaşındaki Robert Van Westerborg, Miami havaalanında tek motorlu Beechcraft Bonanza'sını dikkatle gözden geçiriyordu. Bölgenin FAA (Federal Havacılık Teşkilâtı) görevlileri Van Westerborg'u uçuş güvenliği konusunun en ateşli savunucusu olarak tanırlardı. Havacılık güvenlik toplantılarına sürekli olarak katılır ve diğer pilotlara uçuş planı doldurmanın önemi üzerinde ısrarlı konuşmalar yapardı. «Uçuş plânları sayılamayacak kadar çok pilotun hayatını kurtarmıştır. Eğer bir uçak onbeş dakika gecikirse FAA derhal onu aramaya başlar.»

Saat 12:22'de Van Westerborg havalandı. Yanında karısı ve iki arkadaşı vardı: Southern Bell telefon şirketinin halkla ilişkiler müdürü Philip de Berard Jr. ve karısı.

Bir buçuk saat sonra mavi - beyaz uçak Key Largo üzerinde Ocean Reef yat kulübünün bir kilometrelik özel pistine indi. Van Westerborg ve grubu klüpte yemek yedikten sonra uçaklarına döndüler. Florida Keys bölgesine uçup telefon şirketinin yeni mikrodalga röle istasyonunun resimlerini çekeceklerdi. Öğleden sonra geç saatte Miami'ye dönmeyi kararlaştırmışlardı. Dört kişinin oturduğu masada garson kız bir fotoğraf makinası bulmuş ve kominin eline ve-

rip uçağa koşturmuştu. Motor çalışmaya başlarken komi makinayı «gözlüklü, uzun boylu bir erkeğe» teslim etmişti. Uçak havalandı.

Sahilde balık tutmakta olan bir karı koca, Key Largodan mavi - beyaz bir uçağın kalktığını gördüklerini söylemişlerdir. Denize doğru uzaklaşmıştı uçak. İçindekileri bir daha gören olmadı.

Yedi gün sonra arama çalışmaları sona erdi. «Uçuş plânları sayılamayacak kadar çok pilotun hayatını kurtarmıştır» diyen Robert Van Westerborg o gün uçuş plânı doldurmadan kalkmıştı.

Kuzeybatıda kayıp Miami ve Fort Lauderdale uçakları, Batı Karayiplerde Quinley'in uçağı aranırken, elliki yaşındaki John D. Walston San Juan uluslararası havaalanından çift motorlu Piper Apache uçağı ile havalandı. Uçağın burnu bir saatlik mesafedeki Virgin adalarında Saint Thomas'a doğrultulmuştu. Uçağı kiralayanlar Bay ve Bayan Stephan R. Currier idi. Otuzüç yaşındaki Bayan Currier, Amerika'nın İngiltere konsolosu Davit Bruce'ün kızıydı ve yediyüz milyon dolarlık servetin varisiydi. Otuzaltı yaşındaki kocası hayırsever bir kişiydi ve Medeni Haklar hareketini düzenlemişti. Batı Hint adalarında on günlük tatile giderlerken üç çocuğunu da evde bırakmıştı. Mr. Currier, Saint Thomas'dan bir yat kiralayarak Karayiplerde dolaşmayı plânlamışlardı. Saint Thomas'a gelmeden önce Puerto Rico'yu görecekleri için uçak ya kara üzerinden ya da karayı görerek uçacaktı. Fakat aradaki kırk millik açık denizde bir olayla karşılaştılar. Hiç bir zaman Saint Thomas'a varamadılar.

Kırk askerî ve sivil uçak ve birçok tekne tarafından yürütülen bir haftalık araştırma sonucunda hiç bir ipucu bulunamadı. Kayıp uçağın, Saint Thomas'a inmesi gereken zamandan ancak dokuz saat

sonra başlayabilmişti arama çalışmaları. İkinci Dünya Savaşı'nın öncesinden beri uçan John Waltson, San Juan - Saint Thomas yolunu defalarca katetmişti. İlk (ve son) kez bir uçuş planı doldurmadan yola çıkmıştı.

Uçuş planı doldurmadan yola çıkıp «Üçgende» kaybolan birçok uçak vardır. Fakat kaybolduğu halde varlığı bilinmeyen uçakları duymuş muydunuz? Bugüne kadar kayıp listelerine geçmemiş uçaklar vardır.

Örneğin 23 Mart 1969'da yaşanan esrarengiz olayı hatırlayalım. Floridalı iki doktor çift motorlu Beechcraft uçağı ile Kingson, Jamaica'dan havalanmış Nassau'ya gitmekteydiler. Cumartesi gecesi Bahamalardan geçen bir Kanada askerî uçağı doktorların uçağından gelen bir tehlike sinyali duydu. James Horton ve Charles Griggs adlı doktorlar Florida'da oturmaktaydılar ve Nassauda'dan yakıt alıp Palm Beach havalaanına ineceklerdi. Fakat Nassau'ya inmeden önce bir şey oldu. Nassau'nun altmış mil kuzeydoğusunda başlatılan arama çalışmalarında beş sahil koruma uçağı ilk gün onüç bin mil karelik bir alanı taradı. Beş gün içinde elli bin mil kare aranmıştı. Üçüncü bir balıkçı Küba'nın otuz mil kuzeydoğusundaki bir adada bir uçak enkazı gördüğünü haber verdi.

Araştırma ekipleri adaya gidince ikibuçuk metre uzunlukta bir uçak gövdesi buldular. Ada doktorların rotası üzerindeydi. Fakat iki nokta uyuşmuyordu. Tehlike sinyalini verdiği zaman çift motorlu Beechcraft adayı 120 mil kadar geçmişti ve enkaz başka renk ve başka tip bir uçağa aitti.

27 Martta araştırmalar durdu. İki doktorun kayboluşu başka bir esrarengiz olayı su yüzüne çıkarmıştı. Adanın sahiline vuran enkaz nereden gelmişti?

O günlerde kayıp olarak bildirilen başka bir uçak yoktu. Ayrıca önceki aylarda kaybolan uçakların hiç biri, bulunan enkaza benzemiyordu. Bir hayalet uçağın enkazı olabilir miydi?

Üç ay kadar sonra yirmidört yaşındaki Miami'li hemşire Caroline Coscio, Pompano Beach, Florida'dan Cessna 172 uçağı ile havalandı. Yolcusu Richard Rosen ile beraber Jamaica'ya gidiyorlardı. Olaysız bir uçuştan sonra yakıt ikmali için Nassau'ya indiler. Buradan havalanıp Georgetown'a doğru uçtular. Saat 4:40'da Georgetown'dan havalanan Cessna, tekrar yakıt almak üzere Grand Turk adasına doğru uzaklaştı. Grand Turk kontrol kulesi saat 7:35'de bir kadın pilottan radyo mesajı aldı. Pilot kaybolduğunu sanıyordu ve radyo - yön - tespit cihazı çalışmıyordu. Kule Miss Coscio ile görüşürken, yakındaki bir adadaki otelin müşterileri sahilin açıklarında tur atan bir uçağın ışıklarını gördüler. Pilotunun başının dertte olduğunu bilmiyorlardı. Saat 8:22'de kontrol kulesi Cessna'dan bir panik mesajı aldı «Yakıtım bitti! Düşüyorum!» Sonra sessizlik. Gerçi yakıtını tüketerek dalgalara gömülen herhangi bir uçağın hikâyesine benziyorsa da esrarengiz bir yönü vardır. Otel müşterileri Cessna'nın ışıklarını görüyorlardı. Peki niçin Miss Coscio daha parlak olan otel ışıklarını görmemişti? Eğer yönünü şaşırmış ve yakıtı bitmek üzereyse yapacağı tek şey ışıklara mümkün olduğu kadar yaklaşmaktı. Fakat garip bir nedenle Cessna karanlıklara doğru uzaklaştı ve bir daha görülmedi.

Dört ay sonra Puerto Rico'lu Bay ve Bayan Hector Guzman çift motörlü küçük uçakları ile Fort Lauderdale'dan evlerine dönüyorlardı. Great İnagua adasından yakıt aldıktan sonra doğuya, San Juan'a doğru havalandılar. İçinde cankurtaran yelekleri ve salları olan uçak bir daha görülmedi. İki kişi daha bilinmeyen olaylar sonucu kayıplara karışmıştı.

26 Temmuz 1971'de altı uçak Batı Hint denizinin sekseniki mil karelik bölümünü aradıktan sonra çalışmalara son verildi. Miami'deki Horizon Hunters Uçuş Klübüne aitti aranan uçak. Barbados'un kırk mil batısında kaybolduğu sanılan uçakta Paul ve Dolores Wassen ile Jerome ve Leatrice Levin bulunmaktaydı. Curaçao'dan Barbados'a gitmekteydiler. Radyo mesajıyla denize ineceklerini bildirmişlerdi ve bundan başka bir haber alınamamıştı.

Kayıp uçaklardan bahseden yazıları okurken **bazı** düşüncelerin doğaüstüne kaymasını önlemek imkânsızdır. «Üçgende» kaybolan uçakların başına garip veya olağanüstü bir olay mı geliyordu? Garip - evet. Fakat olağanüstü - hayır diyor Miami'li Ted Jones. Jones işinden arta kalan zamanı klasik uçaklarla değerlendirmektedir. İkinci Dünya Savaşı'ndan kalma bir T-6 uçağına sahiptir. Alçak kanatlı, tek motorlu, iki kişilik çok güçlü bir uçaktır T-6. 1969 sonbaharında Ted Bimini'den kalkıp Miami'ye doğru uçtu. Gulf streamin üzerinde kırkbeş mil uçacaktı. Sarı uçak yükseldi ve batıya doğru gözden kayboldu.

Jones, Florida kıyılarına yaklaşırken korkunç bir bulut kümesine girdi. Otuz dakika sonra uçak bulutların arasından sıyrılınca Florida üzerinde olmadığını gördü. **Bimini'ye geri gelmişti.** Uçağın burnu hâlâ batıya dönüktü. Acaba Jones ve T-6 yarım saat başka bir boyutta mı kalmıştı? «Pek sanmam,» diyor Jones, «Saatte 175 mil hızla esen karşı rüzgârlara girmiştim. Ve otuz dakika bu rüzgârlar elli mil hızla beni geriye ittiler.»

«Üçgene» doğru havalanıp bir daha geri dönmeyen uçakların kaybolması için birçok neden bulunabilirler. Hiç kuşkusuz yolunu kaybettikten sonra yakıtını tüketmek en sık rastlanan sebeptir. Bu bölgenin üstünden uçmadıkça insan buranın nasıl göz alabildiğine uzanan boş deniz olduğunu anlayamaz. Ve

eğer bir pilot kaybolmuşsa denize indiği yeri nasıl bildirebilir? Ayrıca şahitler olmadıkça bu konuya daha fazla nasıl eğilebilir insan?

Fakat ya şahitler varsa? 1935'de Florida'nın Daytona Plajında yüzlerce insan bir uçağın sahilin açığında sulara gömüldüğüne şahit olmuştu. Otoriteler ise böyle bir uçağın varlığını kabul etmediler. (Detaylar daha ilerde açıklanmıştır.) Başka olaylar da vardır.

10 Eylül 1971 cuma sabahı saat 8:05'de hava kuvvetlerine ait bir F-4 Phantom 11 jet savaş uçağı Louisiana'lı yüzbaşı John Romero ve Oregon'lu teğmen Norman Northrup ile Homestead Hava Kuvvetleri üssünden kalktı. Uçağın yetmiş dakikalık yakıtı vardı. Dört teknisyen radar odasında jeti izliyordu. Ekranda jetin pozisyonu Miami'nin seksenbeş mil güneydoğusu olarak tesbit edilmişti. Bu rotayı takip ederek Orange Cay civarında Bahama adalarının en fazla on metre derinliği olan sığ suları üzerinden uçacaklardı. Sonra jetin radar ekranından çıktığını gösteren «blip» sinyali duyuldu. Birkaç dakika içinde başka jetler, uçağın son bilinen mevkiine doğru fırladılar. Sahil korumanın dört uçağı ile **Steadfast** adlı teknesi ve üç hava kuvvetleri uçağı 22.600 millik bir alanı aradılar. Ne uçak ne de içindeki iki kişinin izi bulunabildi. Manyetometre teşkilâtlı bir uçak son bilinen noktalar üzerinde dolaştı. Bazı sinyaller alındı. Derhal dalgıçlar suya indirildi. Fakat kayıp F-4'ün izine rastlanmadı. Manyetometre o güne kadar varlıkları bilinmeyen bazı tekne enkazlarını ortaya çıkarmıştı.

Ya görgü şahitleri, olayı yerinde yaşayan şahitler? 20 Ekim 1971 günü coğrafya araştırma gemisi **R/V Discoverer** Great Inagua adasının onüç mil güneyinde dip okuma çalışmaları yapmaktaydı.

Frank Bacahanov, Mario Alverez, Rene Travieso ve Hector Reales, dondurulmuş sığır eti yüklü dört motorlu Super Constellation kargo uçağıyla araştırma gemisinin tam üstünden geçtiler. Bir veya iki dakika sonra **Discoverer** mürettebatı uçağın yatay daireler çizerek alçalıp suya gömüldüğüne şahit oldu. Onbeş dakika içinde gemi kaza yerine gelmişti. Fakat içinde tüm modern elektronik dedektörlere rağmen büyük kargo uçağının bir tek parçasını bile bulamadı. Cesetler veya bir yağ tabakası bile görünmüyordu. Yalnızca bir parça dondurulmuş sığır eti suyun üstünde yüzüyordu. Eğer kargo düştüğü zaman **Discoverer** orada olmasaydı, «Ölüm Üçgeni» efsanesine bir bölüm daha eklenecekti.

25 mayıs 1973 cuma sabahı Florida'nın batı sahilinde güneşli açık güzel bir gün başlıyordu. Gökte bulut yoktu ve hafif rüzgârlar güneydoğu yönünden esiyordu. Kural olarak diyebiliriz ki yağmurlar ve şimşekli fırtınalar sıcak ve nemli iç bölgelerde başlar ve öğleden sonra geç saatlere kadar sahil bölgesine inmez. Yani Florida yarımadası üzerinde küçük bir uçakla gezmek için en iyi zaman sabahtır.

Kırk altı yaşındaki Robert Corner karısına el salladı. Reno Rigon el sallayan sevgilisi Jean Gimble'a gülümsedi. Corner siyah - beyaz renkli Navion 16 uçağını hangardan çıkarıp uçuş pistine getirdi. Fort Myers kulesi kalkış izni verdi. Alçak kanatlı, tek motorlu uçak pisti geçti ve iki erkeği West Palm Beach'e götürmek üzere havalandı.

Olaysız bir uçuştan sonra Navion, West Palm Beach'e indi. Corner yakıt aldı ve uçağını bir daha gözden geçirdi. Yolculuğun Bahama adalarına kadar olan ikinci ayağı elli mil açık deniz üzerinde devam edecekti. Sonra Grand Bahama adasının sahilini takip ederek Freeport'a ineceklerdi.

Onbeş dakika sonra havalandılar. Worth gölünü

ve sahiliçi su şeridini geçip, Palm Beach'ın ormanlarını arkada bırakıp Florida kıyılarından uzaklaşırken hâlâ yükseliyorlardı. Corner, West Palm Beach kulesine radyoyla N5-126K sayılı uçağının Freeport'a doğru yola çıktığını bildirdi. Fakat hiç bir zaman Freeport'a varamadı.

FAA derhal sahil korumayı uyardı ve arama - kurtarma çalışmaları başladı. Donanma, hava kuvvetleri, sahil koruma ve Sivil Hava Karakol uçakları araştırmaya katıldılar. **Dauntless ve Cape Cox** adlı tekneler Gulf stream'in doğu kıyısını, **Point Charles** ile **Point Barnes** batı kıyısını taradılar. Florida kıyılarından Virginia'ya ve 150 mil açık denize uzanan bir alan sürekli olarak arandı. Rüzgâr oniki deniz mili hızla esiyor dalgaların yüksekliği ise bir metreyi geçmiyordu. Seyrek olarak şimşekli fırtına bulutları görülüyordu fakat bunlar bir uçağın aralarından dolaşıp geçebileceği kadar birbirlerinden uzaktılar.

29 mayısta güneşin son ışıkları «Şeytan Üçgenine» yayılırken araştırmalar durduruldu. Siyah - beyaz uçak, Bob Corner veya Reno Rigon bulunamamıştı. Güney Florida gazeteleri pek üstünde durmadı bu olayın. Fakat uçağın kaybolması **Star Tiger, Star Ariel** ve diğer uçakların yokoluşları kadar esrarengizdir.

Ayrıca ayda hiç olmazsa bir tanesi kaybolan fakat asla haberi alınmayan bazı uçaklar da vardır. Bunların kaybolduğunu bilenler vardır tabiî. Fakat bu «esrarengiz uçaklarla» ilgili olanlar bazı hareketlerini gizlemeyi tercih ederler. Jamaica ve Colombia'dan Florida'ya uyuşturucu madde taşıyan kaçakçı uçaklarıdır bahsettiklerimiz. Eroin taşıyıcıları bu işte önce kazancı, sonra gizliliği en son olarak da güvenliği düşünürler. Güney Florida'nın terkedilmiş iniş pistlerine doğru yola çıkan bu uçaklar tehlikeli şekilde yüklenmişlerdir. Birçoğunun yüklerinin ağırlığından kalkışa geçerken yere çakıldıkları bilinmek-

tedir. Çok az yakıt alırlar. Yüklerini randevu yerinde teslim ettikten sonra başka bir havaalanına gelip tatilden dönen kişiler gibi gümrükten geçerler. Diğerleri gümrükle hiç uğraşmazlar çünkü Amerika'dan çıkarken haber vermemişlerdir. Fazla yüklü, az yakıtlı uçakları ile kayboldukları zaman hiç kimse farketmez onları. Eğer «Üçgende» ilk kaybolan kaçakçı Herbie Pond, şimdiki esrar taşıyıcılarının ne şartlar altında uçtuklarını bilse suların altındaki mezarından hiç kuşkusuz kalkardı.

4 Aralık 1971 cumartesi günü güney Florida'da hava alışılmamış derecede soğuktu. Eski oymalı şöminelerin işe yaradıkları günlerden biriydi. Kuzeyden bir soğuk hava dalgası yaklaşmaktaydı. Tıpkı yirmialtı yıl önce beş donanma uçağının Fort Lauderdale Donanma Hava Üssünden kalkıp bir daha dönmedikleri günü hatırlatan bir soğuk dalgası.

Akşam saat sekizde Robert N. Fischer ve karısı Judy üç küçük kızlarını yatırmış, salonda televizyon seyrediyordu. Miami istasyonunda Vincent Price Kuzey Atlantik'te «Şeytan Üçgeni» diye bilinen esrarengiz bir bölgeden bahsediyordu özel programında.

Daha sonra bu programı dostları ile tartışırken ünlü kemik cerrahı Dr. Fischer çeşitli teorilere kulak verdi. Hastalarından bir kısmı da ona «Şeytan Üçgeninden» bahsetmişti. Herkes fikrini açıklarken Dr. Fischer yalnızca dinliyordu. Doğal olaylardan bahsederlerse doktor başıyla onaylardı. Fakat konu doğaüstüne geçerse cevap vermeden dinlerdi. Yalnızca çok yakın birkaç dostuna açmıştı kendi felsefesini: Eğer tüm gerçekler bilinirse, kaybolma hadiselerinin ilim yoluyla açıklanabileceğine inanıyordu.

10 Ağustos 1973 cuma sabahı Fischer'ler iki küçük kızları ile havaalanına geldiler. Bahamalardaki Great Abaco adasına doğru yola çıkacaklardı. Haf-

ta sonunu Marsh Harbor'da geçirip pazar gecesi Fort Lauderdale'e geri dönmeyi kararlaştırmışlardı. Oniki yaşındaki Laura ise bir tenis turnuvasına katılmak için evde kalmıştı. Fischer, o günlerde bir yatla Nassau civarında gezmekte olan bir doktor arkadaşının uçağını ödünç almıştı.

Sabah saat 10.46'da otuzdokuz yaşındaki Doktor Fischer Fort Lauderdale - Hollywood Uluslararası Havaalanının, Sunny South Uçuş Servisi hangarından tek motorlu Beechcraft Bonanza'yı çıkardı. FAA'ye daha önce telefon ederek kalktıktan sonra uçuş plânı dolduracağını bildirmişti - olağan bir işlem. Uçak pistin sonuna gelince Judy Fischer arkaya eğilip küçük kızlarının emniyet kemerlerini bir kere daha kontrol etti. Gerçi Fort Lauderdale'da hava açık ve güneşli idi ama yirmibeş otuz mil doğuda fırtına bulutları göze çarpıyordu. Doktor uçuş aletlerini kontrol etti. Yavaş yavaş gaz verdi ve motor çalıştı. New York'a giden bir Eastern Airlines jet'i gürültüyle havalandı. Sarı - yeşil Beenchcraft kalkış pistine geldi. Fischer kuleye bildirdi, «7956 KİLO kalkmaya hazırız.»

«7956 KİLO kalkabilirsiniz.» dedi kule. Uçak pisti geçti ve havalandı. İstediği yükseltiye erişince Fischer doğuya, Atlantik'in üstüne yöneldi. Abaco'ya kadar yol iki buçuk saat sürecekti. Uçağın dört, beş saatlik yakıtı vardı. Havalandıktan sonra Fischer uçuş plânını doldurmayı ya unuttu ya da başaramadı. Çünkü son sözleri «7956 KİLO kalkmaya hazırız.» olmuştu.

Aynı gün Bahamalara gitmek üzere yola çıkan birçok uçak hava şartları ve radyo haberleşmelerinin güçleşmesi nedeniyle geri dönmüştü. Bir kısmı daha karadan uzaklaşmadan uçuş plânı doldurmak üzere kule ile radyo teması kurmayı başaramadıkları için döndüklerini bildirdiler. Dr. Fischer uçuş plâ-

nı doldurmayı başaramadığı halde ilerlemeye devam edip, fırtınanın ortasına gelince yolunu mu şaşırdı acaba? Yoksa daha garip bir olay yaşadı?

Fischer'lerin uçağının Marsh Harbor'a gelmediği haberi akşam saat 8:20'de Miami sahil korumaya bildirildi. Karanlığın basmış olması hava aramasına imkân vermedi. Fakat 210 - footluk **Dauntless** adlı tekne arama - kurtarma işlemleri için Miami limanında hazır beklemekteydi. Güneşin ilk ışıkları ile birlikte Bahamalarda helikopteriyle beraber çalışmalara başlayacaktı.

Şafak vakti beş sahil koruma, bir donanma, bir hava kuvvetleri uçağı arama yerine doğru yola çıktı. Bütün gece onsekiz mil hızla gelen **Dauntless** Grand Bahama adası açıklarında arama çalışmalarını sürdürmekteydi. Geminin helikopteri güney taraflarını tarıyordu. Sivil Hava Karakol uçakları Florida Everglades bataklığını havadan arıyorlardı.

Cumartesi öğleden sonra doktorun arkadaşlarının kullandıkları yedi özel uçak arama ekiplerine katıldı ve sahil korumanın belirttiği yerlerde dolaşmaya başladı. Karanlık basarken oniki uçak alanlarına döndü. **Dauntless**'in helikopteri ile sahil korumanın Albatross deniz uçağı «gece güneşi» adı verilen güçlü lâmbaların yardımı ile aramayı sürdürdüler. Hiç bir şey bulunamadı.

Pazar günü çalışmalar tekrar başladı. Askerî hava taşıtlarından başka Bahama Hava-Deniz kurtarma Ekibinin üç uçağı ve on özel uçak, doktor ve ailesinin izini bulmak için çalışıyordu. Kayıp uçağın rotası üzerindeki her nokta kazazedelerin veya enkazın bulunabilmesi için defalarca dikkatle gözden geçirildi: «İşler pek iyi görünmüyor.» dedi Miami Beack Sahil Koruma üssü görevlisi teğmen John Brooks pazar gecesi. «Bir uçak kaybolduğu zaman üç veya beş gün

ararız. En geç üçüncü gün bulamazsak, şansımız gitgide azalır. Bu tip olaylarda sağ kalma oranı, kişinin gücüne ve yaşamak için ne kadar savaşacağına göre değişir.» diye devam etti. Brooks. «Eğer bir kazazede uçağın enkazına tutunabilirse, tuzlu suyu içmek arzusunu yenerse, ve ümidini yitirmezse kurtulma şansı vardır. Taze içme suyu olarak yağmurun da yararı dokunabilir.»

Pazartesi günü öğleden biraz önce Dauntless'in helikopteri Bahama'nın tatil kenti Freeport'un yirmibeş mil güney batısında açılmış fakat şişirilmiş bir can kurtaran salı gördüğünü bildirdi. Parlak sarı salın üzerindeki seri deniz araçları satan B'hia Mar adlı dükkâna gönderdiği iki saldan biri olduğu ortaya çıktı. Dükkân sallardan birini kayıp uçağın sahibi Dr. Frank Stuart'a satmıştı. Öbür salın alıcısı bilinmiyordu ve uzun süre kimliğini araştırıldıysa da sonuç alınamadı.

Gerçi yüzdesi çok düşük bir ihtimaldi ama yine de aynı bölgede kaybolmuş başka bir uçak veya tekneye ait olabilirdi bu sal.

Salı gecesi sahil koruma çalışmaları kesti. «Herhalde aramaya devam etmek gereksizdir. Olayların gelişmesini bekliyerek aramaya ara veriyoruz. Eğer ailenin halen sağ olduğuna dair bir iz bulunursa, derhal çalışmalar başlıyacaktır.»

Dr. Fischer'in arkadaşları aynı akşam hangarların önünde buluşup hiç olmazsa hafta sonuna kadar kendi uçakları ile aramaya devam etmeyi kararlaştırdılar. Günler geldi ve geçti. Her gün aynı hikâye - hiç bir netice yok.

Uzatılan çalışmaların son günü Harry Vordermeler içgüdüsünün çağrısına kulak verdi. Cankurtaran salının Fischer'lerin uçağına ait olmadığını farzederek, onların belki de Little Abaco adasına ka-

dar gitmiş olabileceklerini düşündü. Adanın tenha güney kıyılarında uçarken çalılıların arasında gümüş renkli bir parıltı gözüne çarptı. Bir uçak parçasına benziyordu. Judy Fischer'in ağabeysi ve bir arkadaşı derhal bir Jeep kiralayıp bahsi geçen bölgeye gittiler. Evet, buldukları bir uçak enkazı idi fakat Dr. Fischer'in uçağına ait değildi. Uzun zamandan beri orada olduğu belliydi. Bu enkaz acaba kimin uçağına aitti? Styrofoam astarlı alüminyum, geçen yıllarda kaybolduğu bildirilmiş bir uçağa ait olamazdı? Kayıp uçakların hiç birine benzemiyordu. Nereden geldiğine ve pilotun kim olduğuna dair hiç bir iz yoktu.

Bir kere daha bir kurbanı ararken kaybolduğu bildirilmemiş başka bir enkaz bulmuşlardı. Sırlarından birini açıklayan «Şeytan-Üçgeni» bizlere yalnızca bildiklerimizden daha başka olayların geçtiğini anlatmaya yetecek kadar delil vermişti.

4. Sonsuzluğa Yolculuk.

Hazine yüklü kalyon Serranilla ve Pedro Shoals arasındaki kanala girince kızgın rüzgârlar üstüne saldırdı. Bu rüzgârların bir tek ismi vardı - kasırga. Genovese ilerleyen dalgalarla doğuya sürüklendi. Sulara uçmamış olan gemiciler kırık seren direkleri ve yerinden fırlayıp düğüm olmuş donanımdan kurtulmaya çalışıyorlardı. Yelkenlerin hiç biri kalmamıştı. Ya parçalara ayrılmış ya da rüzgârın önüne katılıp uzaklara uçmuşlardı. Fakat tekne, yelken açtığı zamandan daha hızlı ilerliyordu şimdi. Belirli aralıklarla rüzgâr veya deniz güvertedeki bir zavallıyı sürükleyip götürüyordu acımaksızın. Gemiciler tulumbaların başına geçmek için döğüşüyorlardı. Güvertede tutunacak hiç bir şey kalmamıştı tulumba saplarından başka. Rüzgârla gelen köpükleri yüzlerini kanatıyordu. Gözlerini açmaya cesaret edenler anında kör kalıyorlardı. Kaçınılmaz son gelmişti. Apansız değil yavaş yavaş eğer kasırgada gelişmeler yavaş olabilirse tabii. Genovese'in dibi Banner kayalıklarının dış kısımlarına sürtündü. Dip tahtaları parçalanmaya başladı. Önce önden bir tahta sonra arkadan. Tulumbalar işe yaramıyordu. Demir atıldı. Yarım düzine gemici demirle birlikte yandan dalgalara sürüklendi. Sayısı gitgide artan deliklerden tonlarca altın ve gümüş okyanusa aktı. Bir kralın fidyesi sulara saçılmıştı. Kalyon sonunda mercan kayalıklarına çarpıp takılınca ancak bir avuç dolusu gemici sağ kalmıştı. Dalgalara ve rüzgârlar durulup, kurtarıcılar onları

buluncaya kadar parçalanmış geminin gövdesine tutunmayı başardılar. Olayın tarihi 23 Ağustos 1730'du.

Jamaica'nın batı ucunun, elli mil güneyinde yer alan Pedro Bank'da kazaya kurban gittiği bilinen gemilerin birincisidir **Genovese.** Tehlikeli sığ sularda yıllardan beri çok sayıda tekne parçalanmıştır.

«Şeytan Üçgeninden» bahseden her kitap, yirmi bir metrelik **Sno' Boy'u** listesine muhakkak alır. Jamaica'dan yola çıkan tekne içinde otuzbeş veya elliyedi balıkçı ve mürettebatı ile Pedro Bank civarında kaybolmuştur. En fazla bir iki cümleyle geçiştirirler **Sno' Boy**'un kayboluşunu. İçinde kırk kişiyle Kingston'dan Northeast Cay'e giderken «üçgenin» içinde yokolduğunu söylerler yalnızca. Northeast Cay civarındaki tehlikeli akıntıların ve mercan kayalıklarının adı bile geçmez.

Kaptan Louis Tole idaresindeki tekne 2 Temmuz 1963'te Kingston'dan yola çıktı. İçinde kaç kişi bulunduğu kesin olarak hiç bir zaman öğrenilemedi. Tehlikede olan havacı veya denizcileri kurtarmak için helikopterler kullanılmaya başlanmadan önce Hava-Deniz Kurtarma tekneleri bu görevi yerine getirdi. **Sno' Boy** da bu teknelerden biriydi. Kurtarma teknelerinin Packard veya Hall-Scotts çift motörleri vardı ve her biri saatte kırk galon yakıt harcayarak kırk deniz mili sürat yapabilirlerdi. **Sno' Boy** gibi görevden ayrılmış tekneleri satın alanlar süratli benzin motörünü çıkarıp daha ekonomik olan dieselleri takmayı uygun görmüşlerdi. Dalgalar arasında saatlerce kalacağı düşünülerek gövdeler çiftkat verev tahtalardan yapılmıştı. Görünüşleri daha büyük olan PT teknelerini andırırdı. **PT-109** adlı filmde kullanılan «PT'lerden» çoğu bu Kara — Deniz — Kurtarma tekneleriydi. **Sno' Boy**'un sahibi Braman, teknesini Kingston'lı Byron Hill'e kiralamıştı. Hill tekneyi Ja-

maica hükümeti ile ortaklaşa balıkçılık endüstrisini kalkındırmakta kullanıyordu.

4 temmuzda **Sno' Boy**'un ellibeş kişiyle kaybolduğu bildirildi. Ertesi gün donanma, teknenin kötü hava şartlarından dolayı ufak bir limana sığınmış olduğunu haber verdi.

İki gün sonra Assoiated Press teknenin hâlâ bulunamadığını yayınladı. Colombia Donanmasına bağlı bir Kara — Deniz Kurtarma gemisiydi limana sığınıp yanlışlıklar haberlere geçen.

Wasp uçak gemisinin on uçağı araştırma yapan gemilere yardımcı oldu. Pedro Bank'a kadar seksen millik yolculuk süresince kayıp teknede kaç kişi bulunduğu henüz anlaşılamamıştı. 6 Temmuzda Kingston liman şefi, **Marsotana** adlı balıkçı gemisinin Northeast Cay'in iki buçuk mil açığında kayıp **Sno' Boy**'a ait olduğu sanılan bir masa bulduğunu açıkladı.

7 Temmuzda dostroyer **Malloy** verev tahtalar, cankurtaran yelekleri, dümen parçaları gibi kalıntılar ve bir ceset toplamakta olduğunu haber verdi. Jamaica'nın elli mil güneyinde, onbeş mil karelik alanda bulmuştu bunları. Sahil koruma sözcüsü, bulunan delillere dayanarak, **Sno' Boy**'un yüksek dalgalardan batmış veya kayalıklara çarpmış olabileceğini söyledi. Enkazın durumu ikinci ihtimali kuvvetlendiriyordu. Böylece «Şeytan Üçgenindeki» bu kazanın hiç bir esrarengiz tarafı olmadığı ortaya çıktı. Yirmibeşbin dolarlık tekne öylesine yükselmişti ki, Petro Bank civarındaki kayalıklarda fırtınaya yakalanınca kontrolünü kaybetti. Ondokuz ton buz, su ve benzin tankları, yiyecek, stokları, kucak dolusu bambu çubuklarla doldurulmuştu. **Sno' Boy**. Dingisi ve can kurtaran sandalı daha sonra bulundu ama kullanılıp kullanılmadıkları öğrenilemedi. **Sno' Boy** kazasının

tek esrarengiz yönü sulara kendisiyle birlikte kaç kişiyi sürüklemiş oluşudur otuzaltı, kırk, ellibeş, elliydi.....?

Sno' Boy, Karayiplerin kayıp gemi mezarlarından birinde **Genovese** ile buluşmuştu. Fakat «Şeytanın Üçgeninde» kaybolmamıştı.

Donanma römorkörü U.S.S. **Nina,** 15 Mart 1910 da Norfolk donanma limanından ayrıldı. Havana'da bulunan hasarlı Maine savaş gemisinin kurtarılma çalışmalarına katılacaktı. Römorkör son olarak Savannah önlerinde güneye doğru ilerlerken görüldü. Bir daha ne görüldü ne de bir haber alındı. «Şeytan Üçgeninde» kayıplara karışan ilk buharlı donanma taşıtı **Nina** oldu.

Amerikan donanmasının kayıtları **Constitution, Constellation, Wasp, Hornet, Bonhomme Richard Essex, Enterprise, Monitor, Maine, Arizona, Yorktown** ve **Missour** gibi ünlü gemilerin hikâyeleri ile doludur. Hatırlanan her gemiye karşılık tarih sayfaları arasında unutulmuş düzinelerle gemi vardır. U.S.S. **Grampus** anılmayan gemiler arasındadır.

1 Mayıs 1822'de teğmen H. Gregory idaresindeki **Grampus** Florida açıklarında dört korsan uskunası yakalandı. Mayısın onikisinde iki tane daha enselendi. Daha sonra 16 Ağustosta bütün gün karşılıklı ateş açtıktan sonra **Pimyra** adlı korsan uskunasını ele geçirdi.

Ertesi yıl Mayıs 22'de **Grampus** iki korsan uskunasına daha el koydu. Korsanların ateş gücü donanma gemisinin iki misliydi. Bu olay Meksika açıklarında meydana geldi.

3 Mart 1825 tarihinde, **Grampus** üç gün kovaladıktan sonra bir yıldır ticaret gemilerine soluk aldırmayan bir korsan şalupasını Puerto Rico'nun güney sahillerinde yakaladı. Amerikan donanması ile

henüz yakalanmamış birkaç korsan teknesi arasındaki son çatışmalardan biri bu oldu. **Grampue** gibi gemiler, kurukafa ve kol kemiklerini sonsuza dek Batı Hint denizinden uzaklaştırmışlardı.

Bundan sonraki beş yıl **Grampus** Karayiplerde ve Meksika yakınlarında dolaşıp durdu. 5 Haziran 1830'da Windward Geçidine girerken Haiti açıklarında şüpheli bir yelkenli gördü geminin gözcüsü. Dikkatli bir inceleme yelkenlinin uzun zamandır şüphelenilen fakat gerçekliği ispat edilemeyen esir gemisi **Fenix** olduğunu meydana çıkardı. **Grampus** kovalamaya başladı ve esir gemisine yaklaştı. Gemiye çıkan bir ekip şüphelerinin gerçekliğini ispat etti. Teknenin içi Afrikalılarla tıklım tıklım doluydu. Böylece **Grampus** üçyüzden fazla zenciyi kölelikten kurtarmış oldu. Karayiplerde kanun dışı çalışanlar arasında **Grampus**'tan sakınmaları gerektiği sözü yayıldı.

1836'da, Florida'da kızılderililere karşı girişilen mücadelede kara kuvvetlerini destekleme görevi verildi. 25 Ağustosta **Grampus,** buraya yerleşenleri kızılderililerin akınlarından korumak için gelen deniz piyadelerini Tampa Körfezine çıkardı. Mücadele resmen 14 Ağustos 1842'de sona erinceye kadar kara kuvvetlerini destekledi.

Batı Hint denizinde 1 Mayıs 1843'e kadar karakol gemisi olarak dolaştı **Grampus**. Bu tarihte Florida ve Karayip sularındaki yirmibir yıllık değerli hizmeti sona erdi. Charleston'a geri dönmesi emredildi. 3 Martta, Saint Augustine, Florida civarında **Madison** tarafından görüldü. Bir daha haber alınamadı. Kahraman gemi **Grampus** tarihin sayfalarında olduğu gibi «Şeytan Üçgeni» denilen bölgede de kaybolup gıtmişti.

9 Ekim 1971 cuma günü Colombia limanının işçileri 338 — footluk motorlu gemi, **Craibe**'in bir hafta

süren yükleme işini bitirdiler. Geminin sahibi olan Dominican - Bordas nakliyat şirketi, kargoyu Dominik Cumhuriyetine, yediyüz mil batı kuzeybatıya yollamak üzere anlaşmışlardı. Ertesi sabah yük gemisi yirmi sekiz gemici ile Magdolena nehrinden inip Karayiplere açıldı.

Pazar gecesi şirketle temas edip sali akşamı limana varmayı beklediğini bildirdi. **Caribe**'den alınan son haberdi bu. Defalarca geçmiş olduğu, deniz trafiğinin sıkışık yollarından ilerlemesine rağmen gemi bir daha görülmedi. Modern haberleşme araçları bulunduğu halde tehlike sinyali veremedi. Amerika, Colombia ve Dominik Cumhuriyeti donanma uçakları ve sahil koruma tekneleri beraberce aramaya başladılar. Hiç bir iz bulunamadı.

Çeşitli teoriler ortaya atıldı. Colombia gerillaları tarafından Küba'ya kaçırılmış olabileceği söylendi. Teknenin üst kısımlarında kalan çok ince çimento tozlarının infilâk edebileceği öne sürüldü. Fakat teorilerin hiç biri kesin olarak ispatlanamadı. «Denizde kayıp, nedeni bilinmiyor» diye kayıtlara geçirildi. Tanıdık bir hikâye idi yine, karşımıza çıkan — kazazedeler, kurbanlar veya enkaz bulunamadı.

Sık sık derler ki «Tahta gemiler ve demir gemiciler» devri artık kapanmıştır. Hatâlı bir cümledir bu çünkü Amerikan donanmasının hâlâ bir tahta gemi filosu vardır. Zaman zaman bunların müretteba tına demir gemici denebilir. Gerçi bu gemiler yalnızca 165-feet uzunluğunda ve en fazla altıyüz ton ağırlığındadırlar ama her türlü hava şartlarında açık denizlerde çalışırlar. Donanmanın mayın tarama gemileridir bunlar. Deniz savaşlarında manyetik mayınlar kullanılmaya devam edildiği sürece tüm dünya donanmaları tahta teknelerinden vazgeçmeyecektir.

Okyanus mayın tarama gemilerinden biri U.S.S. Sturdy'dir. Geminin dört Packard diesel motoru on-

beş buçuk deniz mili sürat sağlar. Üstünde yalnızca paslanmaz çelik, bronz ve benzeri gibi manyetik olmayan madenler vardır. Mürettebatı yirmibeş kişidir.

14 Temmuz 1968 tarihinde Fort Lauderdale **News** «Son Yirmibeş Yıl İçinde Üçgende Elliüç Kişi Kayboldu» başlıklı bir yazı yayınlandı.

Ertesi gün, aynı gazete ««Üçgende» meydana gelmiş en esrarengiz olayı veriyordu. **Sturdy**, Florida'nın 150 mil açığındaki talim manevralarından dönerken, gözcülerden biri iskele tarafından yüzen bir cisim gördü. Kaptan rotayı değiştirdi ve görülen cisme yaklaştı. Mürettebat içi su dolu bir yat veya balıkçı teknesinin gövdesini bulmuştu. Üstündeki yosunlar kazınınca **Crystal** ve Fort George Island, Florida sözcüklerini seçebildiler. Radyoyla sahil korumaya haber verildi. Kısa bir süre sonra gelen cevapta böyle bir teknenin kayıp veya gecikmiş olarak kaydı bulunmadığı idi.

Birkaç saat sonra sahil koruma ikinci bir mesaj daha gönderdi. Gerçekten **Crystal** adlı tekne içindekilerle birlikte kaybolmuştu. Fakat sahil koruma, arama çalışmalarını dört yıl önce 1964'ün başlarında sona erdirmişti.

İsmi **Seawise University** olarak değiştirilen **Queen Elizabeth** 1 transatlantiği Everglades limanından son seferine çıkmıştı. Problemli geçen yolculuk Hong Kong limanında nedeni bilinmeyen bir yangında geminin tamamiyle harap olmasıyla son bulmuştu. Bundan iki ay kadar sonra 3 Nisanda, Everglades limanında siyah — gövdeli, ismi yine **Elizabeth** olan başka bir tekne daha çıktı. Fakat bunun yola çıkışıyla yalnızca halatlarını veren liman işçileri ve geminin bağlı bulunduğu şirketin memurları ilgilenmişti. İki bin ton kullanılmış kâğıdı Venezeula'ya götürecekti. 191 — footluk donanma çıkarma gemisi, Ori-

noco Nakliyat Şirketi, tarafından satın alınıp ismi **Elizabeth** olarak değiştirilmişti.

Elizabeth, yaşına ve boyuna göre oldukça süratli bir gemiydi. İki gün sonra gemi sahipleri **Elizabeth**'in Bahamalar'dan geçerek Haiti ve Cuba'yı ayıran Windward Geçidine girdiğine dair haber aldılar. Bu da gemiden alınan son haber oldu. Miami'deki Sahil Koruma Mayısta gemi sahiplerinden Elizabeth'in Venezuela'ya geç kaldığını bildiren bir telgraf aldı. Bahama Adalarından başlayarak Batı Hint Adalarına ve Venezuela'ya kadar yapılan araştırmada kayıp geminin izine rastlanmadı.

Eski harap savaş gemisinin parçalanıp battığı düşünülmekteydi. Fakat gemiye balyalarla kâğıt yüklenmişti. Sıkıştırılmış eski kâğıt balyaları günlerce su yüzünde kalırdı. **Elizabeth,** batmışsa o çevrenin yüzen kâğıt balyalarıyla dolu olması gerekirdi. Bu balyaları da diğer gemi veya uçaklar fark ederlerdi çünkü gemi Birleşik Amerika, Orta Amerika ve Güney Amerika'nın Kuzey bölgesinin en hareketli nakliyat hattında yol almaktaydı.

12 Mart 1941'de sabah 9'u dokuz geçe Florida'nın Jacksonville limanının altıyüz mil doğusunda bir yerden bir S.O.S. verildi. «Filikaları indiriyoruz... Mürettebat gemiyi terk ediyor.» Geminin iki gün önce 3200 ton kömürle Rio de Janeiro'ya gitmek için Norfolk'dan ayrılan Mahukona olduğu tespit edildi. Hemen civardaki dört gemi rota değiştirerek imdat isteyen gemiye doğru süratle yollandılar. Bunlar Sahil Koruma motorları **Bib, Modoc, West Shipper** adlı şilep ve Puerto Rico'ya gitmekte olan yolcu gemisi **Brinquen**'di. **Mahukona**'nın son verdiği pozisyonda belirtilen yere ilk erişen **Brinquen,** oldu. Orada ne enkazı ne de kazazedeleri bulabildiler.

Mahukona'yı 1919 yılında Great Lakes Tersane-

leri Matson Denizcilik Şirketi için inşa etmişti. Gemi, Pasifik'te yıllarca çalıştıktan sonra 1928'den 1940'a kadar karaya bağlanmıştı. 1940'ta da yetmişbeş bin dolar harcanarak yenilenerek Fransa'ya teslim için doğu sahiline götürülmüştü. Fakat Fransa, Almanlara teslim olunca Deniz Ticaret Komisyonu bu satışı iptal etti. Gemi sonra bir Brezilya şirketi olan Nevebras'a satıldı ve adı da **Santa Clara** olarak değiştirildi.

Bibb, adlı Sahil Koruma teknesi 16 Martta Bermuda yakınında **Mahukona**'nın enkazını bulduğunu bildirdi. Yüzen parçalar arasında kaptan köşkünün bir kısmı, bir direğin bölümü ve iki can yeleği bulunmuştu. Bunlardan birinin üstünde **Mahukona** yazılıydı. Diğerindeyse bu isim boyayla kapatılmış ve üstüne **Santa Clara** adı yazılmıştı. Ne filikalar ne de yirmialtı kişilik mürettebattan biri bulunabildi. Gemi 'Şeytan Üçgeni' denilen lânete mi kurban gitmişti yoksa bu, denizle ilgili eski bir gemici efsanesi miydi?

*
**

1920 - 1933 devresinde Birleşik Devletlerde onsekiz sayılı kanun alkollü içkilerin kullanılması, yapılması, nakledilmesi, satışı ithal ve ihracatını yasaklayınca yeni tür bir maceraperest türedi. Bu da içki kaçakçısıydı. Fakat bu adamlar kaçak içki satanlar veya içki dolu araçları kaçırmaya kalkanlar gibi adları kötüye çıkmadı. Onlara kuşatma kaçakçıları adı da verilebilirdi. Çünkü durmadan Amerikan Vergi Servisi ve Sahil Korumanın suları tarayan gemilerinden kaçmaktaydılar. İçki dolu araçları kaçıranların çoğu öldü. İçki kaçakçılarıysa eskiyi hatırlamayı hiç arzu etmiyorlar. Fakat içki yasağı devrinde Amerika'ya tekne veya uçakla yasak içki sokanların gözcülerinde 'Eski Günleri' anlarken bir pırıltı belirmektedir. Onlar çok cesur bir gruptu.

Miami'de yapılmış olan tekneler içki kaçırmak için ideal sayılıyordu. Hattâ bu teknelerden bazıları sırf bu gayeyle Gulf Stream'i geçip Bahama'lardan Florida'ya çabucak erişmek için yapılmıştı ve günümüzdeki yatlarla, balıkçı teknelerine model olmuşlardır.

Bu teknelerden yüzlercesi Batı Hint adalarından Amerika'ya gidiyorlardı. Dört veya beş başarılı sefer sonunda insan teknenin bedelini ödeyebilirdi. Ondan sonra da kaçakçılık sadece kâr getiriyordu. Ama bunu söylemek yapmaktan kolaydı tabiî. Çok kaçakçı başarıya ulaştı, şaşırtıcı şartlar altında kayboldu. Bu sonuncu grubun başına türlü şeyler gelmiş olabilirdi. İçki yüklü teknelere saldıran korsanlar motorları ve içindeki adamları denizin dibine yollamış olabilirlerdi. Veya bir tekne sahibi yasak viski alması için bir kaçakçının verdiği parayı alarak ortadan kaybolmuş da olabilirdi. Yahut o içkiyi satın alıp kaçmadan bunu başka bir kaçakçıya satmış da olabilirdi. Üstelik onlar 'Şeytanın Üçgeni'nin sınırları içinde çalışmaktaydılar.

Pek çok eyalet kan döken çetelerle uğraşmak zorunda kalmıştı. Zamanla bu haydutlar birer efsane kahramanı haline geldiler. Missouri.den James Kardeşler, Oklahoma'dan Doolin'ler, Dalton'lar ve Florida'nın Ashley Çetesi gibi başkaları vardı. Birinci Dünya Savaşı'ndan sonraki devrede, John Ashley ve kardeşleri, durmadan banka soyup, kan dökerek Florida'nın tarihinde izlerini bıraktılar. Sonunda John yakalandı Bob Ashley ve John'u kurtarmak için iki şerif yardımcısını öldürdükten sonra temizlendi.

Diğer iki kardeş yani Ed ve Frank, banka soygunların yanı sıra kaçak içki işine giriştiler. Bahamalar'dan Florida'ya rom kaçırıyorlardı. Tekneleri de en süratlilerinden biriydi. Öyle olması da gerekirdi. Çünkü bunun parası bankalardan çıkmıştı.

1924'ün Mart'ında bir gece Gulf Stream, arada sırada yağan sert yağmur hariç pek sakinken Ed ve Frank Büyük Bahama Adasından bir gemi dolusu viskiyle yola çıktılar. Elli millik yolu aşarak Palm Beach'e yanaşacaklardı. Fakat karaya erişemediler. İki kardeş ortadan kayboldu. Hava iyiydi ve genellikle güvenilen gangster kulak gazetesi iki kardeşin saldırıya uğradığına dair bir şey de duymamışlardı.

Bu devrede John Ashley, Raiford'daki Florida Eyalet Hapishanesinde cezasını çekiyordu. Kardeşlerinin kaybolması John'u çok üzdü. Birkaç hafta sonra bir gece John rüyasında rakip bir çetenin on-sekizbin dolar değerindeki viskiyi çaldıktan sonra kardeşlerini öldürdüğünü gördü. John Ashley, Mayıs'ta da hapisten kaçtı.

Bir ay sonra rakip çetenin Beau Stokes, Dick Allen ve Ed White adındaki üç üyesi kendi sürat tekneleriyle Palm Beach'den ayrılarak Bahama'larda West End'in yolunu tuttular. Palm Beach'i West End'den ayıran elli millik suyun bir noktasında üç adam kayboldu, çünkü kendilerini bekleyen içkileri almak için hedeflerine erişemediler. Onları bir daha gören de olmadı. Onların iki Ashley kardeşi öldürüp öldürmedikleri ve John Ashley'in bir rüya yüzünden onları temizleyip temizlemediği daima bir sır olarak kalacaktır. Banka muhafızları, polis, vergi memurları, şeriflerin saldırı gruplarının yapamadığı şeyi Şeytan'ın Üçgeni başardı.

*
**

Japon denizciliği, deniz canavarları, şeytanlar ve hayalî gemilere ait efsanelerle doludur. Fakat Japon denizleri 'Şeytan'ın Üçgeni'nden çok uzaktadır. **Raifuku Maru,** şilebinin mürettebâtı 1921'in Ocağında kendilerini memleketlerinin buz gibi sularından alarak

Karayiplerin ve Atlantiğin sıcak denizlerine götürecek bir yolculuğa çıkacakları için birbirlerini kutladılar şüphesiz. Gemi bu arada belki New York'a da uğrayacaktı.

Raifuku Maru, olaysız bir sefer yaparak Pasifik'den ve Panama Kanalından geçti. Karayiplere doğru yol aldı. Ancak, buharlı gemi Bahama Adalarının önünden geçerken Japonlar Batı Atlantikteki acaip olayların birer efsane olmadığını da anladılar. Çünkü **Raifuku Maru'**dan alınan son şifreli haber şu oldu: 'Tehlike şimdi bir hançer gibi. Çabuk gelin' Bunu sessizlik izledi.

Japon gemisine ne olmuştu? 1921'in ilk yarısında en az on başka büyük gemi Batı Atlantik'te kayboldu. Bunlardan en az altısı Newport News'dan yola çıkmış ve kendilerinden bir daha haber alınamamıştı. Büyük çapta korsanlık ihtimali üstünde duruldu. Fakat **Raifuku Maru'**ya korsanlar saldırmış olsaydı 'Korsan' kelimesini telsizle bildirmek çok daha kısa sürer ve bu daha açık bir haber olurdu. Bir UFO mu? Fakat UFOloglar tabak, oval ve püro biçimi cisimleri tarif etmekteydiler. Hiç hançere benzeyen bir uçan cisimden bahsedilmemişti.

Diğerlerinden daha mantığa yakın bir ihtimal de bir Hortumdu. Denizde bir tornado olabilirdi. Meteoroloji uzmanları arasında bir hortumun mahvetme gücü konusunda fikir ayrılıkları bulunmaktadır. Böyle bir hortumu seyretmek tüyler ürpertici bir tecrübedir. Ama bir hortuma rastlıyan bir teknede bulunmak adeta tarifi imkânsız bir tecrübe sayılır.

Kendinizi küçük bir şileple Subtropikal sularda seyrederken hayal edin. Ambar beton bloklar, çelik putreller ve çimento torbalarıyla doludur. Güverte yükü olan katkat keresteler de zincirlerle bağlanmış ve bu zincirler de iyice sıkıştırılmıştır. Bu yük özel bir Ba-

tı Hint adasında yapılmakta olan bir turistik tesise gönderilecektir.

Son iki gün denizin dümdüz olduğunu düşünün. Baştan alınan sekiz ila on millik rüzgârlar dümen dolabının gerisindeki tentenin altında da oturmayı zevkli bir hale getirmektedir. Fakat artık o serin rüzgâr esmemektedir. Denizin ayna gibi yüzünü sadece geminin ardında kalan küçük dalgalar bozmaktadır. Geminin altı millik sürati belli belirsiz bir hava akımı oluşturur.

Karşıda Güneydoğuda bir küme gri bulut toplanmıştı. Kısa süre içinde bulutlar birleşiverir. Bulutun gri rengi de koyulmakta üst tabakaları stratosfere erişir gibi yükselmekte ve orada bir örs biçimini almaktadır. Aşağıda kalan kısım ise birkaç sivri diş gibi uç hariç dümdüzdür. Birkaç dakika içinde sivri dişlerden biri ağır ağır denizin yüzeyine iner. Gemi de yaklaşmaktadır. O sivri diş daha aşağılara uzanır. Artık sivri bir dişe de benzemekte, daha çok bir hançerin keskin kısmını andırmaktadır. Suya erişecek gibi olur... Orada durur. Gemi hâlâ yaklaşmaktadır. Başka bir hançer de denizden yükselmektedir. İkisi birden birleşiverirler. Sonra bu suyun içinde hareket eder. Doğa olayı sizi çok şaşırtmıştır, onun için ancak o anda şilep kaptanının siyahımsı gri huniyi andıran şekildeki kütleyle çarpışmamak için rotayı değiştirmesi gerektiğini sezebilirsiniz.

Kaptan melez değildir ama yüz hatlarından siyah atalarının arasında bir beyaz olduğu da bellidir. Süvari üniforma olarak daima altı lâstik tokyalar adeta yer çekimine kafa tutan ve göbeğinin kıvrımının arasına kenarı sıkışan, kemersiz ve dizlere kadar inen şortlar giymektedir. Başındaki eski kaptan kasketinin vizyerinin üstünde sırmayla 'Kaptan kelimesi bulunmaktadır. Bu kasket kimbilir kaç fırtınaya, sefere, bar kavgasına ve diğer kaptanlara dayanmıştır. Bu

Honduras'lı kaptanın çok neşeli bir denizci olduğunu düşünebilirsiniz. Fakat bu tombul yüzlü, ufak tefek adam aslında çok inatçıdır.

Gemi de rotasını değiştirmez. Denizdeki hortum da öyle. İnsanla doğa arasındaki çatışma kaçınılmaz bir şeydir artık. Korkunç tabiat olayıyla gemi birbirlerine yaklaşır. Geminin eski Diesel motörünün düzgün sesini hortomun homurtusu boğar. Kaptan ve dümenci hariç kaptan köşkünde bir siz varsınız. Mürettebat korkuyla aşağıya kaçmıştır. Siz dümen dairesine girdiğinizde dümen başındaki adam bunu daha sıkıca yakalamıştır. Kaptan hâlâ köprüsündedir. O homurtu üstünüze gelen bir ekspresin sesine dönmüştür. Hayır, bir düzine trenin çıkardığı sestir. Görüş mesafesi diye bir şey kalmamıştır. Sanki gemi Niagara çağlayanının altına dalmıştır. Güvertede bir şey olmaktadır. Fakat ne olduğunu bilemezsiniz.

Yarım dakikadan daha az bir zaman içinde tufan geçmiş ve deniz normal haline dönmüştür. Ama gemi eski halinde değildir artık. Güvertedeki kereste denizdedir. Zaferi kazanan hortum uzaklaşırken arkasında ve kerestelerden uzanan bir iz bırakır. Bu arada birkaç ambar kapağı da gitmiştir. Geminin küpeşteleri eğrilip büğrülmüş maden parçaları haline gelmiştir. Beş yüz kilo ağırlığındaki çelik bumbalar yuvalarından çıkarak güverteye devrilmiştir. Yüzü gözü kan içinde kalmış olan kaptan, kolları, bacakları bir puntala dolanmış, çırılçıplak güvertede oturmaktadır. Süvari hâlâ gülümsiyerek suyun tadının ne kadar iç açıcı olduğunu söyler. Günün kalanını ve ertesi günü denizden kereste toplamak ve ambar kapaklarını çıkarmakla geçirirsiniz. Bir hortumdan kurtulmuşuzdur. (*)

---

(1) Yazarın başından geçen olaydan alınmıştır.

Deniz gibi hortumlara da güven olmaz. Gemilerin onlarla karşılaşıp kazasız belâsız kurtuldukları da olmuştur. Fakat başka seferlerde bu hortumlara yenildikleri de bilinmektedir. Teodolit'le alınan ölçüler bu hortumların 2400 metreden daha yükseğe çıktığı ve içlerindeki boşluğun da 450 metre genişliğinde olduğunu belgelerle ispatlamıştır. Acaba **Raifuku Maru'**nun o zamana kadar hiç hortum görmemiş olan mürettebatı, bu girdabı panik veya lisan noksanlığı yüzünden bir 'Hançer' diye mi isimlendirmişti?

***

Nasıl Noel mevsimi Üçgen'deki uçaklar, küçük tekneler ve yatlar için kötü bir zamansa Şubat ve Mart da büyük gemiler için çok tehlikeliye benzemektedir. Şubat ve Mart aylarında kaybolan büyük gemiler arasında **Marine Sulphur Queen, Cyclops, Mahukona, Raifuku Maru, Carroll A. Deering** ve **Hewitt** sadece bir kaçıdır.

1926 yılının 13 Martında **Suduffco** adlı şilep New Jersey'in Newark limanından hareket etti. Denizcilerin eski batıl inancı olan ayın onüçünde yola çıkmanın uğursuzluğuna rağmen limandan ayrıldı. Şilepte yük olarak beş yüz bin dolar değerinde dört bin ton çelik boru bulunuyordu. Gemi Panama'ya gidiyordu ve tarifeye göre 22 Mart'da orada olacaktı. Kaptanın denizlerde yirmibeş yılı geçen bir tecrübesi vardı. 7 Nisanda gemi sahipleri **Suduffco'nun** geciktiğini bildirdiler. İki hafta süren bir araştırma geminin akibetini açıklamadı. **Sudoffco** ve yirmiisekiz kişilik mürettebatından bir daha haber alınamadı. Başka bir gemi de böylece Şubat - Mart aylarında «Üçgen»in kurbanı olmuştu.

1921'de yılın ilk üç ayında rekor sayılacak kadar çok gemi kayboldu. Bu kayıp listesi tıpkı bir denizaltı komutanının savaş günlüğünü andırmaktadır: İtal-

yan buharlı gemisi **Monte San Michale,** İngiliz buharlı gemisi **Esperanza da Larrinaga,** Brezilya buharlı gemisi **Cabedello,** İngiliz tankeri **Ottawa** (bahsi geçen gemilerin hepsi de Şubatın 2 ve 3'ünde denize açılmışlardı.) Kükürt gemisi **Hewitt** ve üç Norveç Yelkenlisi **Steinsund, Florino** ve **Suartskog** da kaybolanlar arasındaydı. Bu sekiz teknenin bir izi bile bulunamamıştı. Bu kayıplardan birkaç ay önce denize açılan iki gemi de bir daha görülmedi. Bunlar da Ruslara ait üç direkli bir yelkenli olan **Albyan** 1 Ekim 1920'de ve İspanyol buharlı gemisi **Yute** ise 14 Kasım 1920'de denize açılmıştı. Bu saydığımız teknelerin hepsi de ayrılmışlardı. Bazıları 'Üçgen'e girmiş, diğerleri bu Birleşik Amerika'nın Doğu Sahilindeki limanlardan bölgenin Kuzeyinden geçmişti. Bu gemilerin akibeti hakkında hiç bilgi yoktur.

Yalnız yok olan bu gemilerle ilgili sağlam bir iddia ileriye sürülebilir. 1920 - 21 kışı Kuzey Atlantik'te son derece şiddetli geçmiştir. Zaman zaman kasırgadan bile kuvvetli esen rüzgârlar 1921 Şubatının ilk iki haftasında da görülmüştür. Tropiklerdeki kasırgalar bütün tekneler için tehlikelidir. Fakat saatte yetmişbeş milden daha fazla süratle Kuzey kutbundan esen rüzgâr bir felâkettir. Gemi hemen buzlarla kaplanır. Mürettebatın temizlenmesinden daha hızlı tutar. Sonunda geminin üstyapı ve direkleri fazla buz tuttuğu için üstü tehlikeli şekilde ağırlaşır. Böyle fırtınaları izleyen dev dalgalı denizler kolaylıkla üst kısmı ağırlaşmış gemileri bilhassa bordaları iki dalga arasında kalınca kolayca alabora eder. Takılı oldukları yerde donmuş, işe yaramayan filikalar da gemiyle birlikte denizin dibini boylarlar. Alabora olan bir gemiden kendiliğinden ayrılan salların ise serbest bırakma kolları da donmuştur. Bu durumda kurtulabilen birkaç kişi de bu şartlar altında ancak birkaç

kısa dakika sağ kalabilir. Kuzey Atlantik'in suları Hort Burnu'nun suları kadar korkunç olabilir.

Amerikan Meteoroloji Bürosuna göre doksan deniz miline kadar çıkabilen rüzgârlar Şubat 6'da başlamak üzere üç gün Atlantik'in bin mil uzunluğundaki nakliyat hattını etkilerler. Yine 15 Şubatta Atlantik ortasında korkunç fırtınalar patlar ve yetmiş iki saat devam eder. Büronun dosyalarında Şubatın fırtınalarında Atlantik'i geçen ve hatırı sayılır zarar gördükten sonra limana varabilen epey geminin raporları bulunmaktadır. Bu raporda da hava haricinde acayip gelen hiç bir şeyden bahis yoktur. Bununla beraber Atlantik Okyanusu'nun bu küçük kısmında ne daha önce ne de sonra böyle kısa süre içinde bu kadar çok gemi kaybolmamıştır.

*
**

«Şeytanın Üçgeni»nde kaybolan epey geminin yok olmasında kayboluşunda bir acayiplik bulunduğu da bilinmektedir. Philadelphia'ya bağlı **Home Sweet Home** adlı yirmibir metre boyundaki uskuna 1955'in Ocak başlarında Karayiplere doğru yola çıkmıştı. Tekne birkaç gün Bermuda'da yattıktan sonra Antigua'ya doğru yelken açtı. Tekne bazen Sargasso Denizi diye adlandırılan binikiyüz millik açık denizi geçecekti. Günlerden 13 Ocak 1955'ti. Teknedeki yedi kişi de onüçünde yola çıkma konusunda batıl inançları yoktu anlaşılan. Uskan sabahın beşinde yola çıktı. Teknede Philadelphia'lı bir reklâm bürosu sahibi olan Ward Wheelock, karısı, oğulları İan; Philadelphia'daki Girard Trust Corn Exchange Bankasının Genel Müdürü ve eşi; Bermuda'lı Kaptan Harry Darrel ve yine Bermuda'lı gemici Miller Powell bulunuyordu.

O gün daha geç saatlerdeki şiddetli fırtınalar

pek çok geminin S.O.S. yollamasına yol açtılar. 27 Ocakta **Home Sweet Home**'ün Antigua'ya gelmekte geciktiği haber verildi. Hava Kuvvetlerinden bir B - 29 araştırma sırasında Bermuda'nın 605 mil güneydoğusunda acayip görünüşlü tanınmayan bir cismin suyun üstünde yüzdüğünü farketti. Sahil Koruma motörü **Dane** uçağın haberini duyarak pozisyonu sordu. Pilot, uçağın seyrisefer cihazlarında bozukluklar olduğunu ve tam yeri bildiremeyeceğini söyledi. Pilot bu arada tanınmayan cismin kaybolan yatın bir parçası olmadığını da kesinlikle belirtti. Düşen bir C — 54'ten kurtarılan sekiz kişiyi almış olan Sahil Koruma teknesi hemen belirtilen yere gitti. Fakat ne suda yüzen tanınmayan cismi görebildi ve de **Home Sweet Home** bulunabildi.

***

Home Sweet Home, kayıp olarak kaydedilmeden on yıl önce iki başka büyük uskuna da araştırma konusu olmuştu. 27 Aralık 1945'te Florida açıklarında kaybolan altı Donanma uçağından ümit kesildiği sırada **New York Times** gazetesi iki büyük uskunanın kaybolduğunu haber verdi. Bunlardan biri 21 metre boyundaki Voyager II idi. Ordudan emekliye ayrılmış Westort'lu bir subay olan Gifford Hitz Jr. ve yirmisine gelmemiş üç çocuğu sahiller arasındaki su yolunu izliyorlardı. Fakat bu hat üzerinde hiç bir kontrol yelkenliyi görmemişti.

Aynı gazetede iki direkli bir uskuna olan **Valmore** ve dört kişilik mürettebatı hakkında da bir yazı çıktı. İki direkli yelkenliyi Nort Carolina'ya kayıtlı **Dunkworkin** adlı romorkör çekmekteydi. Fakat çekme teknesi arızalanınca uskunanın halatını kesip serbest bırakmışlardı. **Dunkworkin,** daha sonra kıyıya vurup sahilde paralanmıştı. Fakat **Valmore** ve dört mürettebatını bir daha gören olmamıştı.

14 Ocak 1949 Florida için soğuk bir gündü. Kaptan Johnny Peller oniki metre boyundaki motörü **Driftwood**'u benzin ikmali, yem ve diğer kumanya için Dink Frost'un dokuna bağladı. Dink Frost, Fort Lauderdale'in güneyindeki ilk şehir olan Dania'dan gelen teknelerin çoğuna benzin ve yem satardı. **Driftwood**'da Pellet'le beraber Dania'lı bir sigorta ve emlakçı olan Bert Labree, Dania şehri İmar Müfettişi Paul J. Heckert, Tennese'li sanayici Logan Eisle ve Nashville'li doktor Albert Sullivan vardı. Beş erkek Bahama'larda Bimini yakınında beş günlük balık avına çıkacaklardı.

Benzin, yem ve kumanya alındıktan sonra Pellet demir aldı. **Driftwood** Everglades Limanının koyundan çıkınca motorun burnunu güneydoğuya çevirdi. Ertesi sabah Bimini'de olmayı umuyorlardı. Dört gün balık avlayacaklar ve Salı gecesi Dania'ya hareket ederek Çarşamba sabahı eve döneceklerdi. Tekne, dibinin boyandığı ve çift Chrysler motörün revizyondan geçtiği tersaneden yeni çıkmıştı. Motör mükemmel durumdaydı. Johnny Pellet, Bahamalara belki yüz defa gidip gelmişti.

Gece soğuk olmakla beraber yine de tam yatla gezilecek havaydı. Güneş ufka doğru inerken Golf Stream'in turkuaz rengi suları her zamanki gibi koyu maviye, laciverte ve nihayet siyaha döndü. Karadan ayrılan denizciler gurup vakti Okyanus'ta yalnızlık hissederler. Mehtapsız gecede bile denizin alaca karanlığındaki yalnızlık yoktur. Belki de günün aydınlığından gecenin karanlığına geçmek ve bu karanlığın beklenmeyeni getirebileceğini düşünmek buna yol açar. **Driftwood**, karanlık gecede yol aldı.

Dink Frost, **Driftwood**, programı gereğince Çarşamba sabahı dönmeyince pek endişelenmedi. Bol balık bulunduğunu ve adamların Bimini'de bir gün daha kalmaya karar verdiklerini düşündü.

Ertesi sabah Frost, kahvesini içerken yoğun hava ve deniz araştırmasıyla ilgili haberi okudu gazetede. Donanma, Sahil Koruma ve Hava Kuvvetleri, Bermuda ve Jamaica arasında yirmidört yolcu ve personelle kaybolan İngiliz Güney Amerika Havayolları uçağını arıyorlardı.

Frost, gazeteyi Johnny Pellet'e ait olan yepyeni gemi sahil teması bağlayan radyonun üstüne bırakt ı. Pellet, **Driftwood**'la Bimini'ye gidip döndükten sonra cihazı tekneye yerleştirmeye karar vermişti. Frost, o sabah kiralanın uçağını Bimini'ye götürecek olan bir pilot arkadaşına telefon etti. Pilot **Driftwood**'un ne zaman döneceğini anlamak için Pellet'le temasa geçmeyi kabul etti.

Dink Frost, öğle yemeğinden hemen sonra Bimini'deki pilottan haber aldı. Haber çok kısaydı. **Driftwood**, Bimini'ye asla erişmemişti. Kimse tekneyi adalar civarında görmemişti. Hemen Sahil Korumayla temasa geçildi. Bir saat içinde «Şeytan'ın Üçgeni»'nde ikinci bir araştırma başladı. Arayanlar, Florida geçitlerini Brunswick'in ta kuzeyine kadar taradılar. Doğuda da Bahamaları ve Atlantik'i aradılar. Böylece Sahil Korumayla kayıp uçağı arayanların taradıkları alan birleşti. İki hafta sonra iki araştırma da sona erdi. Ne **Driftwood** yatının bir izi ne de **Star Ariel** uçağı bulunabildi. Üçgen'in esrarlı listesine yirmidokuz isim daha ilave edildi.

*
**

1950'nin Haziranında **Sandra** adlı şilep Venezuella'nın Puerto Cabello limanına giderek 350 ton böcek ilacını almış su kesim hattına kadar doldurulmuştu. Dizel motörleri sayesinde saatte on mil yapan gemi Georgia'nın Savannah limanından kalkarak güneye, Florida boğazına doğru gitti. Güneye

inerek bu boğazlardan geçen gemiler genellikle Golf Stream'in kuzeye doğru olan akıntısından korunmak için Florida kıyısını izlerlerdi. Akıntının şiddeti dış taraflarında daha azdı. Güneye giden gemiler, karayı göremeseler bile bazı sahil şehirlerinin ışıklarını seçebilecek kadar kıyaya yakın yol alırlar. Bu rotayı izleyen ve telsizi bulunan bir gemi genellikle başı derde girecek olsa bir saat ötedeki bir hava üssünden yardım isteyebilir.

Başı derde giren gemilerden biri de **Sandra** oldu. Fakat gemi asla S.O.S vermedi. Florida geçitlerinin orada, doğu sahilinin en çok kullanılan hatlarından biri de Jacksonville ve Miami arasında kayboldu. 120 metre boyundaki gemi. Yeryüzünden silindi. Yoksa su yüzünden mi demeliyiz?

*
**

27 Ekim 1969'da Miami Sahil Koruma adı **Keela** veya **Tequila** olan bir gemiden tek bir S.O.S aldı. Florida Körfezinde süratle batmakta olduğunu bildiriyordu. Florida burnunu Meksika Körfezinden ayıran sığ sulardan meydana gelen geniş bölgedeydi. Teknede de bir erkek bir kadın ve bir çocuk olmak üzere üç kişi vardı. Pusula ve haritaları denize düştüğü için pozisyonlarını bilemediklerini fakat Islamarada'nın kuzeyinde olduklarını tahmin ettiklerini belirttiler. Araştırmada ne tekne ne de içindekilerin izine rastlandı, o ne de kaybolduklarına dair bir müracaat yapıldı.

Bazen bir tekne telsizle yardım ister fakat sonra problemine çare bularak kendi gücüyle limana döner ve ilgililere de durumu bildirmeyi ihmal eder. Acaba böyle mi olmuştu? Yoksa başı dertte üç kişilik bir aile yok muydu? Bu S.O.S zaman zaman Sahil Korumaya yapılan haince şakalardan biri miy-

di? Bununla birlikte S.O.S alındığı zaman tam bir araştırma yapılır ve kurtarma işlemine girişilir. Böylece tekneyle gezip eğlenenler veya şakacılar güvenlikle evlerinde televizyon seyreder veya yataklarında mışıl mışıl uyurlarken Sahil Korumadakiler de denizlerde hayatlarını tehlikeye atarak kaybolmamış gemileri ararlar.

En sevdikleri konu deniz olan yüz okuyucuya en fazla can kaybına yol açan deniz kazasının hangisi olduğu sorulsa doksanı muhakkak bunun **Titanik**'in 15 Nisan 1912'de Kuzey Atlantik'te daha ilk seferine çıktığında 1,517 kişinin ölümüne yol açan batışı olduğunu söylerler. Fakat böylece yanılmış olurlar. Aşağı yukarı dört yıl sonra Fransız kruvazörü **Provence** 26 Şubat 1916'da Akdeniz'de battığı zaman üç bin kişi ölmüştür.

Aynı yüz okuyucudan doksan dokuzu «Şeytan Üçgeni»'ndeki en büyük felâketin 1918'de Barbados'dan Baltimore'a giden Amerikan buharlı gemisi **Cyclops** olduğunu kabul ederler. Bu felâkette 308 kişi ölmüştür. Fakat okuyucular yine yanılacaklardır.

1 Mart 1854'te **City of Glasgow** adlı siyah - gövdeli tekne Liverpool'dan Amerika'ya gidecek onüç gemiden biriydi. Gemide 480 mürettebat ve yolcu vardı. Yolcuların çoğu Amerika'ya göç etmekteydi. Geminin sahipleri olan Philadelphia Steamship Şirketi demir teknelerinin yelkenle veya yedek motorla aynı süratle yol alıp Philadelphia'ya varacağını iddia ediyorlardı.

Nisanın ikinci haftasında 1,080 tonluk **City of Glasgow**'un Delaware Koyuna girmesi gerekiyordu. Gemi acentası Richardson Brothers and Company, **City of Glasgow**'un makinesinin bozulmuş olabileceğini ve hafif rüzgârda yelken açmış olabileceğini ileri sürdüler. Fakat Nisan geçti ve büyük gemiden haber çıkmadı.

Mayısta gazeteler türlü söylentileri bastılar: **City of Glasgow** buzların arasına sıkışıp kalmıştı; gemiyi korsanlar zaptetmişti; Afrika kıyılarında karaya oturmuş ve içindekiler ıssız bir sahilde hapis kalmışlardı; ve gemi Bahama'lar civarında görülmüştü.

Son söylentide belki birazcık hakikat payı vardı. Mart ayında geminin süvarisi buzların inme tehlikesi olan yerlerin güneyinden geçecek bir rota izlerdi. Hem ne kadar güneye inerse gemi Mart fırtınalarından o kadar korunur ve baştan alınan rüzgâr da fazla sert olmazdı. Günümüzde bile Mart ayının Kuzey Atlantik Kılavuzu Haritası düşük güçteki gemilerin bu rotayı izlediğini göstermektedir. **City of Glasgow** da bu sınıftandı. Yani İngiliz Adalarından kalkıp New York veya Philadelphia'ya giden bu tip tekneler gibi güneyden geniş bir kavis çizerek seyretmesi gerekiyordu. Haritaya bakan bir amatör okyanus aşan gemilerin limandan limana dümdüz bir rota izlediklerini sanır ama bu pek ender olur. Rüzgârlar ve akıntılar gemilerin rotalarını etkilerler. İşte bu yüzden **City of Glasgow** İrlanda Denizinin güneyinden ve Azorların güneybatısından geçip otuz beş derece kuzeye, sonra batıya yol almış olabilirdi. Gemi hiç olmazsa batı altmışbeşinci enleme kadar batıya gitmiş ve yoluna devam etmişse Bermuda civarına varınca rotasını kuzeybatıya çevirip Deleware Koyu'na doğru yol alması gerekiyordu. «Şeytan Üçgeni»ni geçebilmişse tabii. Çünkü **City of Glasgow** 399 yolcusu ve 81 mürettebatıyla kayboldu ve gemiyi ne gören ne de haber alan oldu.

*
**

Fidel Castro, Küba'da idareyi eline aldıktan sonra en az onbin göçmen deniz yoluyla adadan kaçtı. Daha doğrusu onbin kişiyi Sahil Koruma veya diğer tekneler kurtardılar. Florida Boğazlarından kuzeye

doğru yol almaya çalışan bir motör veya tekne görülmediği bir hafta geçmez. Bu deniz araçları birbirine bağlanmış araba lastiklerinden meydana gelmiş sallardan yelkenlilere kadar cins cinstir. Bulunan bazı araçlar fırtınadan parçalanmış ve boştur. Diğerleri kurşun deliği içinde ve boştur. En az bin Kübalının bağımsızlığa erişebilmek için küçük teknelerle vatanlarından ayrıldıkları ve bir daha da görülmedikleri tahmin edilmiştir. Küba'dan Amerika'ya erişebilmek için Küba Sahil Koruma teknelerine yakalanmamak ayrıca Florida Boğazlarını süpürüp Atlantik'e akan Golf Stream'in coşkun sularına da dayanabilmek gerekir. İdare edemedikleri tekneleri veya salları Boğazların kuzeyinden açıkdenize açılınca Florida sahilinin arkalarında kaybolduğunu gören kaç göçmen olduğunu insan tahmin bile edemez. Onlar araştırma konusu bile olmadan ümitsizce denizde sürüklenirler. Önce susuzluk ve açlık dayanılmaz hal alır. Bu ıstırap tuzla kaplanmış vücutlarının güneşten dayanılmayacak kadar yanmasıyla birleşince zavallılar çıldırırlar. Okyanus'a açılmış küçük, bir teknede veya bir salda olan bir çılgın nereye gidebilir? Sadece hayatın başlangıcı ve insanoğlunun çıkış yeri kabul edilen denize döner. Bu Şeytan'ın Üçgeni'dir.

*
**

Boş yere kaç hayatın «Şeytan Üçgeni»nde kaybolduğunu insan merak eder. Hem de kurbanın hatası sonucu değil sadece başka birinin denizde yardıma ihtiyacı olan kimseye aldırış etmemesi veya onun problemine karışmayı arzulamaması yüzünden Talmadge Riggens, A.C. Price ve yine Miami'li iki erkekten meydana gelen grubu ele alalım. 25 Şubat 1972'de altı metre boyundaki tekneleriyle Florida Keys'in açıklarında balık avlanırlarken, motör arızalandı. Bir batı rüzgârı tekneyi Golf Stream yolcu

gemileri yoluna attı. Bir süre sonra da Sahil Koruma onları kurtardı. «Şeytan Üçgeni»nin dört kurbanı olmadıkları için şanslıydılar ama Riggens, kurtarıldığı sırada hâlâ müthiş hiddetliydi. Riggens, «Gözcüsünün projektör alanına girdiğimiz halde bir tanker neredeyse bizi batırıyordu,» dedi. «İmdat isteyerek bağırıp el salladık. Fakat tanker bize aldırmadı ve yoluna devam etti.»

Buna benzer başka olay da otuzaltı yaşındaki Florida'lı William C. Hoadley ile yirmi yaşındaki North Carolina'lı Debbie Blocker'in başından geçmişti. 29 Mayıs 1973'te onbeş metre boyundaki **Tahoma** adlı tekneleri Küba'nın seksen mil güneyinde arıza yaptı. Yanlarında iki de köpek vardı. 27 Mayısta İspanyol Honduras'ı Guanaha'dan ayrılmışlardı. İki gün sonra bir benzin borusu tıkandı. Aküler de motörü çalıştıramayacak kadar zayıflamıştı. Bu yüzden Hoadley, hamile olan Debbie ve iki köpek, kırk iki gün Karayiplerde başıboş kaldılar. Hoadley, çarşafları, sopaları, kürekleri ve kullanılabilecek her şeyi toplayarak **Tahoma**'ya bir çift yelken yaptı. Hoadley, «Küba'dan Amerikan sahillerine doğru gittik,» diye anlattı, «Missippi nehri bizi itti ve Yucatan'a doğru sürüklendik. Sonra yine Amerika kıyısına doğru atıldık. Tekrar Camphece kıyısına doğru indik ve neredeyse New Orleans'a kadar çıkacaktık.»

Hoadley ve Blocker, binbeşyüz millik yolculukları sırasında yağmur suyunu toplayıp balıkla karınlarını doyurdular. Bir sefer Alabama Sahilinin yüz mil açığında bir Rus şilebinin bir mil yakınına düştüler. Hoadley, durmadan imdat fişekleri attı ama Ruslar aldırış etmediler. Nihayet Missisippi'nin altmış mil kadar güneydoğusunda Florida'ya bağlı **Mry St. Phillip** adlı romörkör onları görüp kurtardı. Hoadley, kendisini en fazla endişelendiren konunun nişanlısının hamileliği olduğunu belirtti.

William Hoadley, sürüklenen teknelerde kalanlara şu öğütte bulunuyor: «Aklınızı başınıza alın. Yoksa paniğe kapılır ve kendinizi öldürebilirsiniz. Aklınızı başınıza toplayarak duruma çare arayın. Sevdiğiniz Tanrıya da dua edin.» Hoadley neye dua edeceğinizi belirtmemekle beraber sizi gören geminin **Tahoma**'nın S.O.S fişeklerine aldırmayan Rus gemisi veya Talmadge Riggens'in imdat istemesine aldırmayan tanker gibi olmamasını dilemeniz gerektiğinden de emin olabilirsiniz.

*
**

Büyük gemilerin, bir daha limana dönmeyen bazı küçük teknelerin bilhassa azgın denizde çaresiz kaldıkları, arızalanıp kaybolmalarında payları bulunduğu ortaya çıkmıştır.

16 metre boyundaki **İxtapa** adlı yat, 1971 Noelinde Florida Keys'in Marathon koyuna girecekti. Yat Meksika'nın Cozumel limanına yaptığı geziden dönüyordu. Ne tekne ne sahibi John Denton ne de Tom Rash, Richard Spalding Antonio'dan meydana gelen personel geri döndü. **İxtapa** ile radyo teması kurma çabaları sonuç vermedi. Araştırma başladı. İki gün bir şey bulunamadı. 28 Aralıkta hava kararırken o gece için araştırma tatil edildi. Loşluk yerini karanlığa bırakırken sadece hafif bir gün ışığı kalmıştı. O sırada bir gemi Golf Stream'in akıntısının kuzeye atmış olduğu beyaz bir cismi farketti. Cismin sürat teknesinin kamarasının bir bölümü olduğu anlaşıldıktan sonra gemi bunu yedeğe aldı. Bu kalıntı bir yangın veya patlama izleri taşımıyordu.

Ertesi gün Denton'un kardeşiyle temasa geçildi. Fakat o da bu kalıntının **İxtapa**'nın parçası olup olmadığını anlayamadı. Bununla birlikte soruşturma ve araştırmalar derinleştirilince motörü yapan tersane kalıntının **İxtapa**'ya ait olduğunu tespit etti.

Miami doklarındaki denizciler **İxtapa** ve müret-tebatına ne olduğuna dair türlü fikirler ileriye sürdüler. Manyetik bir fenomenden tutun, bir geminin çarpıp tekneyi parçalamasına kadar türlü ihtimal üstünde duruldu. Gaipten haber alan bir soruda ısrar ettiler. Neden sadece kamara bulunmuştu?

Uçan dairelere inanan biri «Uzaydan gelen adamlar gizlenen mürettebatı ele geçirmek için kamerayı yerinden çıkarmış,» diyecek kadar ileriye gitti. Birtakım kimseler de onun fikrine iştirak ettiler. Fakat balıkçılar, yat sahipleri, romorkör kaptanları ve diğer gemiciler yani denizi tanıyanların yatı bir geminin batırdığında fikir birliği ettiler. Gemi motörü batırmış ve mürettebat da kazayı fark etmeden yoluna devam etmişti.

İxtapa'nın kamarasını bulan geminin oraya birkaç dakika geç yani hava kararıktan sonra vardığını düşünelim bir an. Veya geminin rotası iskele veya sancak tarafından birkaç metre ötede olabilirdi. Böylece motörün kalıntısı da karanlıktan gözükmezdi. Ertesi güne kadar da Golf Stream'in akıntısı kalıntıyı millerce öteye kuzeye doğru atacaktı ve belki de hiç bir zaman bulunmayacaktı. O zaman ne olacaktı? 'Kayıp gemiler denizi' efsanesi biraz daha canlanacaktı.

***

24 Nisan 1973'te Sahil Koruma Florida'nın batı sahilinde tam Florida Körfezi'nin kuzeyinde kaybolan beş adamı aramaktan vazgeçtiğini bildirdi. O bölge 'Şeytanın Üçgeni'ne dahil olmamakla beraber şartlar birbirine pek yakındır. Sadece rüzgâr yönü başkadır ve Golf Stream oraya akmaz. Yalnız belirli şartlar bu bölgeyi tehlikeli hale koyar. Gerçi rüzgârları, güneydoğudan eser fakat eyaletin doğu kıyısındaki

gibi sahile değil açığa doğru savunurlar. Böylece demir atamayacağı kadar derin sularda arızalanan tekne Meksika Körfezi'ne kadar sürüklenebilir.

Kaybolan beş adamdan William Forshee, oğlu William Jr. De Witt Lewis ve Mr. Gaskin miami bölgesindendiler. Altı metre boyunda kıçtan takma motörlü tekneleriyle Marco Adasından ayrılıp bir gün için balığa çıkmışlardı.

Beşinci adam yani Fort Myres'li Robert Stone, 7 Nisanda kıçtan takma motörlü dört metre yirmi santim boyundaki teknesiyle balığa çıkmıştı.. Sahil Korumanın kullandığı onbir uçak, epey sayıda tekne ve Sahil Koruma yardımcıları Meksika Körfezinin 150 mil içine kadar 16.000 mil karelik alanı aradılar. Fakat arayanlar ne iki tekneyi ne de içindeki beş adamı bulabildiler.

***

Daha önce de bahsettiğimiz gibi Amerikan Sahil Koruma görevlileri âdeta programlı şekilde devamlı olarak Küba'dan kaçan mültecileri kurtarmaktadır. Fakat başka diktatörlük de kurbanlarının rejimden kaçabilmek için kendilerini tehlikeye atmalarına sebep olmaktadır.

Bahama'ları Küba'dan ayıran Eski Bahama Kanalında 17 Temmuz 1973'te onsekiz Haiti'li mülteci bağımsızlığa erişmek için yola çıktıkları tekne batmakta iken kurtarıldılar. Kaçanları kurtaran balıkçı teknesinin çekmekte olduğu eski motör yarı yolda sulara gömüldü.

Aralarında oniki kadının bulunduğu grubu temsil eden otuz üç yaşındaki gemici Georges Pierre, mültecilerin neler çektiklerini anlattı. Amansızca kavuran güneşi, içme suyunu kaybetmelerini, teknenin batmaması için devamlı içerideki suyu boşaltmala-

rını ve sürekli dualarını nakletti. Pierre, «Çok defa Tanrıya seslendiler,» dedi. «Bazıları Tanrıyla konuştuğunu da iddia etti. Onlar, Tanrı sabırlı olun. Ben sizi istediğiniz yere götüreceğim, diyor dediler. Fakat ben pek de emin değildim.» Pierre sözlerine devam etti. «Teknenin dip tahtaları ayrıldıkça durmadan içeriye dolan suları boşaltmamız gerekti.»

Pierre, «Fakat diğer tekne,» dedi. «... O ikinci gece kayboldu.» Sonra beraberce denize açıldıkları ikinci tekneden bahsetti. Kırkbeş arkadaşı, altıbuçuk metre boyundaki bir şalupaya güç belâ sığmışlardı. İki tekne birbirine yakın yol alıyordu. İki gün teknedekiler birbirleriyle konuşmuşlardı. Aralarında hiç bir zaman birkaç yüzden fazla bir mesafe olmamıştı. İkinci gece iki aracın arasında sadece üç tekne boyu mesafe varken birden teknelere derin bir sessizlik çöktü. Pierre'in bulunduğu teknede aşağı yukarı herkes uyuya kalmıştı. Tekneyi idare eden ve dolan suları boşaltanlarsa ikinci şalupadakilerin uyuduklarını sandılar. Bu yüzden de pek aldırış etmediler. Sonra ikinci teknenin kaybolmuş olduğunu farkettiler. Önce karanlıklara daldığını ve birkaç saat sonra şafak sökünce göreceklerini düşündüler. Fakat şafak sökerken bir ufuktan öbürüne kadar bomboştu deniz. Enkazın bir parçasını bile görmediler. Pierre, önce şalupanın karaya oturmuş olacağını düşündü. Çünkü fazla insan bindiği için teknenin tirizinin ancak on santimlik kısmı boştu. Pierre, «Fakat,» dedi. «Ne bağırıp imdat istediklerini duyduk ne de güç durumda olduklarını haber verdiler. Etrafta sadece sessizlik vardı.»

Evet, sadece sessizlik. Bağımsızlık için her şeyi göze alan kırkbeş ümitsiz insan o altıbuçuk metre boyundaki şalupaya doluşmuştu. Tekne çok kalabalık olduğu için bazıları sadece ayakta durabiliyordu. Özgürlüğe kavuşma ihtimallerinin çok düşük olduğu-

nu biliyorlardı, fakat yaşadıkları hayata oranla her şey çok daha iyiydi. Onun için denize açılmışlardı. Fakat hayat, özgürlük ve mutluluk bulacak yerde sadece «Şeytan Üçgeni»'ni buldular.

George Boston, Harvard Üniversitesindeyken Bobby Kennedy'le futbol oynadığı için ün kazanmıştı ve kendisi Yale takımına gol atabilen en genç üniversiteliydi. Fakat George Boston'un ilk aşkı denizdi. Bahardaki çalışma devresinde ünlü beysbol takımı Dodgers onu davet etmişti. George Boston, sopayı salladığı zaman müthiş bir ses çıktı. Eski Beysbolcular ve heyecanlı genç sporcular yerlerinden fırladılar. George Boston eline beysbol sopasını alır almaz sayı kaydetmişti. Ama yine de George'un ilk sevgilisi denizdi; ve o denizi seçti. Bu sevginin paraya zaferiydi. George, birkaç yatçılık ve yelkencilik dergisine yazılar yazıyordu. Boston Globe, gazetesinde her hafta sütunu vardı. Bazı kulüplerde konuşmalar yapıyor ve açık deniz yelkenciliği sanatının inceliklerini anlatıyordu. Arkadaşları ondan, «Yalnızca kendine güvenen iri yarı, cana yakın bir adam.» diye bahsediyorlardı. Yelkencilik çevrelerinde tek başına çıktığı gezilerle ün yapmıştı.

George'un en büyük arzusu dokuz metre boyunda bir Tahiti tipi 2 direkli kotrayla yalnız başına dünyayı dolaşmaktı fakat Mısır'da karaciğer iltihabından yatağa düşünce gezi sona erdi. Bu teşebbüs başarısızlıkla sonuçlanmıştı ama yine **Fiddler's Green** adlı küçük beyaz kotrasıyla dolaşan George Boston her gittiği yerde ün ve hayranlık izliyordu. İşin garibi **Fiddler's Green** yani Kemancının Yeşilliği, bütün iyi denizcilerin son yolculuklarına çıktıkları zaman gittikleri efsanevi cennetin adıdır.

George Boston, son yolculuğunu **Fiddler's Green**'le yapmadı. Akdeniz'den döndükten sonra yine tek başına yola çıktı ve Batı Hint Adalarına indi.

Bu yolculuk sırasında denizci bir kızla tanışıp evlendi. Birlikte Florida'ya dönerek Fort Lauderdale'de sıra sıra yelkenlilerin dizildiği kanalın kıyısında sarı - beyaz boyalı mütevazi bir ev aldılar. George esas gelirini yatlara kaptanlık etmek ve bunları götürüp sahiplerine teslim etmekle sağlıyordu. Boş zamanlarında da Fiddler's Green'deki maceralarını yazmaktaydı. Bunun son bölümü de vardı ama George bunu yazamayacaktı.

1965'in Ekiminde Fort Lauderdale'li yat satıcısı Jan D. Bragg, onbeş metre boyundaki katamaran tipi deniz evini Puerto Rico'nun San Juan limanında Enrique Blanco'ya teslim etmesi için Boston'u tuttu. Bragg, **El Gato** da kıçtan takma motörlü bir dingiye kadar çeşitli araçtan kullandığını söylemiştir. Boston'a pek çok defalar gidip geldiği yoldan geçerek deniz evini teslim edecekti.

Boston, 16 Ekimde karısı Margaret'e hava böyle iyi devam ederse ve deniz motörü gerektiği gibi işlerse on gün sonra geri döneceğini söyledi. Karısını öpüp vedalaşarak İspanyolca 'Kedi' anlamına gelen **El Gato**'ya bindi ve son defa gözden geçirdikten sonra denize açıldı.

Yolculuğun ilk kısmı Fort Lauderdale'den Nassau'ya kadardı. Fakat daha ilk gün teknenin motoru arızalandı ve Boston dört mil süratle yol alarak güç belâ Nassau'ya vardı. **El Gato** motörü tamir edilirken birkaç gün Nassau'da yattı. Bragg, tamir faturasını ödemesi için Boston'a biraz para yolladı. Ve tekrar 23 Ekimde **El Gato** ikinci durağı olan Exuma'daki Georgetown'a doğru yola çıktı. 27 Ekimde geciktiği haber verildi, fakat ertesi gün hemen bulundular. Büyük Exuma'nın limanın içindeki birçok koydan birine demirlenmiş olarak bulundu. Boston arkadaşlarını ziyaret için mola vermişti.

Boston, 28 Ekimde güya bir yerli gemiciyi alarak yola çıktı fakat bu kesinlikle ispatlanamadı. **El Gato,** bundan sonra Great Inagua Adasına uğrayacaktı.

El Gato, oraya asla erişemedi. Altı Sahil Koruma uçağı o bölgeyi taradılar. Araştırma sırasında deniz oldukça sakindi. Fakat Sahil Koruma **El Gato** kaybolduğu sırada dalgaların altı yedi metre yüksekliğinde olduğunu da açıkladı. Araştırma Great Inagua ve Grand Turk Adaları arasındaki 135 millik bölgeyi içine aldı. Birkaç gün o sularda boş yere araştırma yapıldıktan sonra güney Bahamalar, Küba, Haiti, Dominik Cumhuriyeti, Puerto Rico ve daha aşağıdaki Windward Geçidine kadar inildi. İki hafta sonra araştırma sona erdi. Bununla birlikte bütün askerî uçaklara kaybolan tekneyi devamlı aramaları için emir verildi.

***

Fort Lauderdale'de kırküç yaşındaki, Atlantik'i aşan denizciyi tanıyanların çoğunluğunu oluşturan yelkenciler grubu onun, eraeç geri döneceğine dair iddialara girdiler. Kocasıyla, birkaç defa teknenin kaybolduğu yerlerden geçmiş olan Mrs. Boston, «George'a bir şey olmadığından eminim», dedi. «Kocam buradan ayrılırken motörün durumu iyi değildi, ama çok becerikli bir insandır. Onun için herhalde bir adada bir palmiyenin altına oturmuş bir karbüratörü filân tamir ediyordur.»

Evet, Yale üniversite takımına gol atabilen en genç Hardvard'lı futbolcunun oynadığı stadyumun binlerce mil ötesindeki bir adada belki de «George bir palmiyenin altına oturmuş bir karbüratör filan tamir ediyordur...» Eğer Kemancının Yesilliği'nde palmiye ağaçları ve karbüratörler varsa tabii.

5. Cyclops

Tıpkı adaşı mitolojideki tek gözlü dev gibi U.S.S. **Cyclops**'u da tek bir göz sadece bir göz idare etmekteydi: Ön yüzbaşı George W. Worley. Bu yirminci yüzyıl Kaptan Bligh'i kendisine özgü tavırlarla kaptan köprüsünde bir aşağı bir yukarı dolaşıyor, elinde daima baston taşıyor, melon şapka ve uzun iç çamaşırları giyiyor ve hiddetle pürosunun ucunu dişliyordu. Jack London onunla karşılaşmış olsaydı klasikler arasında yer alan **'Deniz Kurdu'** romanındaki Ghost adlı uskunanın kaptanı Wolf Larsen değil George Worley olurdu. Dolunay arkadan kendisini aydınlattığı zaman insan Worley'i kaptan köşkünde dolaşan bir goril sanabilirdi. Hem onun görünüşü de aslında yanıltıcı değildi, çünkü mürettebatı birkaç kez onun üç adam kadar güçlü olduğunu anlamıştı. Hesaplayarak attığı her adımda ayağı güvertenin bir parçası haline geliyordu. Omuzlarını silkmesinden pürosunu sıkıca emen dudaklarının hareketine kadar her şeyi kumanda ettiği geminin ritmine uyuyordu. 1918 **Cyclops,** Norfolk'dan yük olarak kömürle birlikte posta ve kumanya almış, Güney Amerika'nın Doğu Sahilinin açığında demirlemiş olan Amerikan savaş filosuna götürmekteydi.

Bu 19.000 tonluk dev kömür gemisinin karinası fazla yük yüzünden iyice suya gömülmüştü. Gemi Kuzey Atlantik'in buz gibi sularını geride bırakarak ağır ağır güneye Golf Stream'in kuzeye doğru akan sıcak, tropikal akıntısına doğru yol aldı.

Vardiyada olmayan veya aşağıda ranzasında uykuya dalmamış olan mürettebat, öndeki küpeşteye dayanarak fosforla parlayan suları yaran geminin hareketini büyülenmiş gibi seyrediyordu. Zaman zaman adamlardan biri kaptan köprüsünde dolaşan gölgeye endişeyle göz atıyordu. Çünkü daha önce Komutan Worley'le sefere çıkmış olanlar bunun bir 'Cehennem Gemisi' olduğunu biliyorlardı. Fakat ne onlar ne de komutanları **Cyclops**'un yedi denizin en esrarlı bölgesi olan Şeytan Üçgeni'ne girdiğinin farkında değillerdi.

Mürettebatın gerek subayları gerek gemicileri haklı da haksız da olsalar o ayaklı kasırganın karşısında durmaya cesaret edemiyorlardı. Fakat tıpkı bir mercan kayalığında durmadan avını kovalayan bir Barraküda gibi Worley'e de bir kurban lâzımdı. Bu sefer asteğmen olan Cain'i seçmişti. Kaptanın zulmünden bitkin düşen Cain'i geminin Doktoru Burt J. Aspen revire yatırıp tamamiyle çıldırmasını önlemişti. Fakat gemide komutanın karşısında durabilen bir kişi vardı: Güverte subayı Teğmen Harvey Forbes'du. Ama o da kaptanın gazabı karşısında devrilecekti.

«Bazen Kaptan Worley'in elli hatta yüz yıl geç dünyaya gelmiş olduğunu düşündüm. O, mürettebatını insan yerine koymayıp sadece gemiyi limana götürecek bir vasıta sayan, despot yelkenli kaptanlarının tipik bir örneğiydi. Kendisi eski tip, mutsuz acayip bir denizciydi. Elinde daima bastonu vardı ama pek başka özelliği de yoktu. Kayıtsız bir denizci ve yeteneksiz, gereğinden fazla ihtiyatlı bir kaptandı... Dostlukla ilgisi olmayan, somurtkan kaptanı gemi subayları da adamları da sevmezdi.» Bu sözleri 1918'de **Cyclops**, bilinmeyene doğru yelken açıp kaybolmadan önce gemiden ayrılan Teğmen Conrad Nervig söylemişti.

«Kaptan Worley'le ilk defa 1917'nin Kasımında göreve başlamak üzere **Cyclops**'a geldiğinde karşılaştım. Nazik bir centilmene benziyordu. Ancak daha sonra acayipliklerini farkedebildim. Vardiyam sırasında Kaptan köşküne gelir beni seyrederdi. Vardiyam gece yarısından dörde kadardı. Uzun iç çamaşırı ve melon şapkası ve elinde bastonuyla köprünün küpeştesine dayanıp denize bakar, ailesinden, çocuklarından bahsederdi. Fakat bazı zamanlar ne yapacağı hiç belli olmazdı. Kelimeleri arasında hiç duraklamadan birden kişiliği değişiverirdi. Bazen sadece kendi fikirlerini beğenen bir adam olurdu. Kendisinin değeri bilinemeyen ve aslında takdir edilmesi gereken bir dahi olduğunu açıklardı. Bu havaya girdiği zaman da hıncını bir şeyden haberi olmayan bir subaydan çıkarırdı. Fakat bana çok iyi davranırdı. Benden hoşlanıra benziyordu. Neden? Bunu bilemiyorum. Adamın kişiliği böyleydi. Gemiden ayrılma zamanım gelince kalmamı sağlamak için Güney Atlantik Devriye Donanması Amiraline baş vurmaya kalktı. Talihim varmış ki gemiden ayrıldım. Yoksa şimdi burada olamayacaktım.»

Nervig'in ne kadar haklı olduğunu tahmin edemezsiniz. Çünkü Worley onu gemide tutmayı başarsaydı elli iki yıl sonra Nervig'in bir kamera karşısında durup 'Şeytan'ın Üçgeni' adlı dökümanter film için **Cyclops**'da geçirdiği günleri anlatmasına imkân bulunmayacaktı.

«Geminin en tatsız taraflarından biri de subaylar salonunun sıkıcı havasıydı. Komutanın tuhaf tutumu yüzünden burası pek sıkıcı bir yerdi. Herkes mutsuzdu. Kaptan köşküne çıkıp ay ışığında ve ılık havada vardiyada kalmak orada oturmaktan daha iyiydi. Aşağıdaki sıkıntıdan sonra içimi açıyordu.»

Komutan Worley, 1910'da yapıldığından beri komuta ettiği gemiyi 'Şeytan Üçgeni'ne soktu. Fakat bu

yolculuk olaysız geçmedi. Nervig **«Cyclops**'un Güney Amerika seferinde pek çok acayiplik oldu,» diye devam etti. «Önce Norfolk Donanma Tersanesinden çıkarken neredeyse U.S.S. **Survey**'le çarpışıyorduk. **Survey,** denizaltılarla savaşmak için Akdeniz'e gidiyordu. Baş taraftaki makinelerimizden biri arıza yaptı. Yani seferi tek makineyle tamamlamak zorundaydık. Gemi Rio limanını geçerken sadece etrafın aydınlık olması kayalara çarpmamızı önledi. Sonra uskurlardan birinin çarptığı zavallı bir gemici, denize düşüp boğuldu. Daha sonra kruvazör **Raleigh**'e kömür verdikten sonra onun bordasını sıyırdık ve zarara uğrattık.»

Nervig, ışıkları ve kamerayı tamamiyle unutarak, yarım yüzyıl geriye dönmüş gibi devam etti. «Ben bütün bunlara Worley'in seyrüseferi iyi bilmemesinin ve kötü bir denizci olmasının yol açtığını düşünüyorum. Rio'nun kayalarına çarpacak kadar yaklaşmamız bunun mükemmel bir örneğiydi. Teğmen Forbes, o liman için rotamızı çizmişti. Komutan bazı değişiklikler yaptı ve neredeyse felâkete uğramamıza sebep oluyordu. Forbes, Worley'in karşısına çıkarak neden rotayı değiştirdiğini sorup «Bu yüzden az kalsın gemiyi paralayacaktınız,» deyince Worley patladı. Forbes'i hemen tutuklatıp kamarasına hapsettirdi.» Ama o zamana kadar **Cyclops** hedefine varmış, Rio de Janeiro'ya erişmişti.

Bir ay önce yani Nervig, göreve başlamak için 21 Kasım 1917'de **Cyclops**'a geldiği zaman Rio limanında demirli U.S.S. **Pittsburg**'da geçen bir olay **Cyclops**'un kaderini etkilemiş olabilirdi.

Pittsburg, Güney Amerika Devriye Donanmasının amiral gemisi ve George B. Bradshaw'un komutasındaydı. **Pittsburg**, Güney Amerika'nın doğu kıyısında görev almadan önce Donanmanın San Francisco'daki Pasifik filosunda hizmet görüyordu. Birleşik Ame-

rika, Birinci Dünya Savaşına katıldığında gemi oradaydı. San Francisco'lu bir takım sokak serserileri donanmaya yazıldılar ve şu veya bu nedenden ötürü onları kaptan Bradshaw'un gemisine verildiler. Serseriler birbirlerine bağlıydılar ve baskı altında çok sayıda insan bir araya toplanınca meydana gelen hiç de hoşlanılmayan bir gurubu oluşturdular. Çoğu güverte altına, makine ve kazan dairesine verildiler. Orada da geminin küçük subayları dahil pek çok gemiciyi ezmeye kalktılar.

Asteğmen Nervig Norfolk'da **Cyclops**'a geldiği gün San Francisco çetesi de **Pittsburg**'un kazan dairelerinden birinde toplanmıştı. Gemi mürettebatının çoğu izinliydi. Fakat San Francisco'lular ya gemide kalmayı tercih etmişlerdi ya da cezalandırıldıkları için gemide bırakılmışlardı. Kazan dairesinde küçük rütbeli bir subayla altı numaralı ocağa kömür atan görevi başında bir ateşli de bulunuyordu. Gece onbiri biraz geçe birinci sınıf ateşçi James Coker ve ikinci sınıf ateşçi Barney de Voe da gruba katıldılar. Ateşçiler yanlarında bol içki de getirmişlerdi. Kısa süre sonra adamlar sinirlenmeye ve iradeler gevşemeye başladı.

'Eski' donanmada homoseksüellik küçük bir problemdi. Fazla olmamakla birlikte homoseksüellik vardı. Grubun arasında genç bir Teksaslı olan üçüncü sınıf ateşçi Oscar Stewart da bulunuyordu. 'Çete' aslında onu arasına almamıştı fakat kendisine iyi davranıyorlardı. Bunun sebebi de Stewart'ın şeker ve başka şeylere karşılık homoseksüel çoğunlara evet demesiydi. Bugün bile donanmanın eskileri şekerden 'Yem' diye bahsedip şaka ederler.

Anlaşılan birkaç hafta önce Coker ve De Voe, Stewart'a yaklaşmışlar fakat Teksaslı tanıştığı bir kızdan bel soğukluğu kaptığını bahane ederek onları reddetmişti. Stewart, geminin revirine baş vu-

ramadığını zira cezalandırılacağından korktuğunu söylemiş. Sahilde doktora gidecek parası olmadığını da ilâve etmişti. Coker ve De Voe, ellerini ceplerine atıp gencin Rio de Janeiro'da özel bir doktora tedavi olmasına yetecek parayı vermişlerdi. Stewart da altı numaralı kazan dairesindeki parti gecesine kadar iki adamı bir daha görmemişti.

Küçük subay Moss Whiteside orada vardiyadaydı ve içki âlemine katılmıştı. Gece yarısı Whiteside'den vardiyayı alan John Morefield partiye katılmadıysa da belki de korkudan adamlara engel olmaya da kalkmadı. Saatler ilerleyince eğlenenlerin çoğu sendeleye sendeleye ranzalarına gittiler. Geriye kalanlar arasında De Voe, Coker ve Stewart vardı. Sarhoş olan Coker ve De Voe, yalpalaya yalpalaya Stewart'ın oturduğu yere yaklaştılar, çakır keyif Teksaslıya teklifte bulundular.

Hikâyeye göre, Stewart onların arzularını yerine getirdikten sonra kahkahalarla gülmeye başladı. Verilen parayı başka sokak kadınlarına harcadığını ve artık üçünün de ortak bir yanı bulunduğunu söyledi. Daha Stewart'ın kahkahalarının yankıları kesilmeden iki California'lı yumruklarını sıkarak Stewart'ın üstüne atıldılar. Ayık olan tek kişi yani Morefield, kavgayı kesip görevinin başına döndü. Ocağın ateşinin homurtusu ve buharın ıslığı haricinde etrafta çıt çıkmıyordu.

Morefield, sızdıran bir pompaya bakmak için ikinci kata çıkınca Coker ve De Voe, baygın Stewart'ı ocaklardan birinin arkasına çektiler. Kurbanlarının homoseksüelliklerini ve zührevi hastalığı herkese anlatacağından korktukları için Coker, bir çekiçle Teksaslının başına vurmaya başladı. De Voe de orada durmuş gözcülük ediyordu. Morefield, aşağıya indiği zaman iki suçlu kurbanlarını gizleyip tehlike kapısını açarak kazan dairesinden kaçmışlardı. Daha son-

ra geri dönüp Teksaslıyı kazanın altındaki ocağa sığacak gibi parçalayıp ateşe atmak ve böylece cesetten kurtulmak niyetindeydiler.

Daha sonraki vardiya sırasında kazan dairesinden geçen bir haberci yürümekte olduğu köprünün altında bir yerden akseden iniltiyi duydu. Arayınca kazanın arkasında başı âdeta kanlı bir püre halini almış olan Stewart'ı buldu. Aciz gemicinin hâlâ sağ olduğunu anlayan haberci yardım çağırmaya gitti. **Pittsburg**'un revirine kaldırılan Stewart komaya girmişti.

İki katil, kurbanlarının sağ olarak bulunduğunu öğrenince yakayı ele vermeden kaçmanın uygun olacağı kanısına vardılar. Çetenin diğer üyelerinin mürettebattan zorla topladıkları paraları alan Coker ve De Voe Amiral gemisinden gösterişli bir şekilde ayrıldılar: Komutanın filikasını çalmışlardı. Fakat özgürlükleri kısa sürdü. Portekiz dilini bilmeyen iki yabancı hakkında söylentiler çıkınca görevliler onların dağın yamacında gizlendikleri yeri basıverdiler.

Stewart, kendisine gelemeden bir aya yakın süre komada kaldı. Teksaslı ölünce Coker ve De Voe, cinayetle suçlanıp, geminin baş altındaki hapishanesine kapatıldılar. Bu arada küçük subaylardan Whiteside ve Morefield de tutuklanmıştı. Whiteside hem sarhoşlarla içmek hem de bu içki partisini durdurmamakla suçlanıyordu. Morefield ise içki âlemini haber vermediği için suçlu görülmüştü.

Savaş Divanı, Noel'den bir gün önce toplandı. Coker'in cinayet işlediği kabul edildi ve asılarak idamına karar verildi. De Voe cinayete iştirak suçundan en az elli en fazla doksan yıl hapse mahkûm oldu. Whiteside sarhoşların içkisine engel olmadığı ve durumu haber vermediği için onbeş yıl ceza yedi. Çete üyesi olmayan, sicili temiz ve terfiî işlemleri başlamış bulunan Morefield'e içki içenleri dağıtmadığı için

beş yıl verildi. Coker hariç diğerleri ilk gelecek araçla New Hempshire'in Portsmouth limanındaki Donanma Hapishanesine gönderileceklerdi.

Bir ay sonra 28 Ocakta **Cyclops** Rio'ya vardı. Ertesi gün Amiral gemisine giden Worley'e yolcu alacağı bildirildi. Cinayet suçuyla Savaş Divanı'na verilmiş 5 mahkûmdan başka izinsiz kaçmaktan ikişer yıl yiyen Stanley ve Hill adında iki donanma eri gemisine gelecekti.

Worley'in bu durum karşısında ne tepki gösterdiği bilinmiyor. Mahkûmlar, daha gemiye adım atmadan **Cyclops**'un ününü biliyorlardı. «Portsmouth'daki hapishane bile Worley'in gemisi kadar kötü olamazdı.» **Cyclops**, şubat ayının büyük bir kısmını Brezilya sularında dolaşmakla geçirdi.

3 Şubatta **Pittsburg**'da denize açılmak için hazırlandı. Yeni görevlerine yollanan kırk üç kişi de kruvazörden yolcu olarak **Cyclops**'a geçirildi. Bu yeni gelenlerin bir kısmı Coker ve De Voe'nun arkadaşlarıydı. Onlar kömür gemisine çıkar çıkmaz kelepçeli ve ayak bilekleri pırangalı mahkûmları güvertede buldular. Geminin her tarafında silahlı muhafızlar nöbet tutuyordu. Worley de bir kırkbeşlik takmıştı.

Gemide söylentiler dolaşmaya başladı: **Pittsburg**'dan gelen yolcular eski arkadaşlarını kurtarmaya kalkacaklardı. Teğmen Forbes hâlâ hapisti. Mürettebat, denize açılır açılmaz gemiyi ele geçirip güverte subaylarını serbest bırakacaklardı. Hem mahkûmlar personelden çok daha rahattılar. Worley, çıldırmak üzereydi. Coker, idam edilmek üzere **Cyclops**'a gönderilecekti. Her olay ne kadar ufak olursa olsun **Cyclops**'daki dedikodu kaynaklarını besliyordu.

Cyclops'un yolcuları **Pittsburg**'un denize açılmasını seyrettikten sonra Komutan Worley'in kırkbeşlik tabancayı mahkûmların çıkarabileceği olaylar veya

hapsettirdiği güverte subayı yüzünden takmadığını anladılar. Bu cezalandırma günüydü. Geminin (ve Worley'in) kurallarına uymamakla suçlananlar hesap verirlerdi. Diğer gemiciler 'Rahat' vaziyetinde durup bakarlarken suçlananlar hazır ol durumuna geçtiler ve Worley işlenen suçların listesini okudu. Bu suçlular gemiden ayrılamayacaklardı. Fakat daha önce yine böyle kuralları çiğneyerek Komutanın karşısına gelenlere ayakkabı ve çoraplarını çıkarmaları emredildi.

Sonra Worley, tabancasını çekti ve yalın ayak adamları güneşin kızdırmış olduğu çelik güvertelerde dolaştırdı. Geminin etrafını bir kere dolaşınca adamlar başladıkları yere dönüyorlardı. Bir gemici soğuk deniz suyu püskürten hortumu onların ayaklarına tutuyordu. Aynı gün **Cyclops** demir alarak bir yük iskelesine yanaştı. Oradan ortalama onbir bin ton manganez cevheri alacaktı.

Manganez grimsi beyaz bir madendir ve diğer madenlere katılınca onların bir hayli sağlamlaşmasını sağlar. Donanmanın büyük ve küçük topları manganezle karışık bronzdan yapılır. Gemilerin uskurları ve uskur şaftları da yine manganez - bronzdur. Manganez cevherinin yoğunluğu kömüre oranla çok fazladır. Genellikle kömür taşıyan **Cyclops**'un ambarlarının bu yüzden hacme göre değil ağırlığa göre doldurulmasına karar verildi. Manganez aşındırıcı bir madendir ve altında kalan şeyin üstüne ağırlık yaparken bir taraftan da aşındırır. Onun için gemi yalpaya düştüğü zaman yükün yerinden kaymaması ve çarpmaması için fazla ağır dayanaklar ve destekler gereklidir. Gemide bu tip yükün yerleştirilmesi konusunda tecrübeli olan bir tek subay vardı: Teğmen Forbes. Forbes, donanmaya girmeden önce birkaç yıl Great Lakes de ağır maden cevheri taşıyan gemilerde süvarilik etmişti. Fakat Forbes hâlâ tutuk-

luydu ve kamarasına hapsedilmişti. Worley, yüklemeye nezaret etmesi için değil manganez cevheri, kömür yüklemesi hakkında bile bilgisi olmayan yeni, genç bir asteğmeni görevlendirdi.

Ağır yük, kapakları açık yedi ambara tonlarla doldurulurken tekne de santim santim suya gömülmeye başladı. Gemi yüklenirken Nervig'e de emir geldi. Kendisini bir kumanya gemisi olan **Glacier**'e nakletmişlerdi. O sırada durmadan içmekte olan Worley nakil haberini duyunca çok kızdı. Nervig'in gidişiyle gemideki pek az tecrübeli subaylarından birini kaybedecekti. Hem de Nervig onun gemide tek konuşabildiği insandı. Worley, Güney Atlantik Devriye Filosu Amiraline başvurarak Nervig'i gemide tutmaya çalıştı. Ama emir geri alınmadı ve Nervig'in de içi rahat etti.

Komutanı gemide Nervig kadar yakından tanıyan başkası yoktu herhalde. Nervig, yarım yüzyıl sonra bunu şöyle hatırladı. «Komutan her gece ben gece yarısı 4 vardiyasını tutarken ziyaretime gelirdi. Bu ziyaretler iki saat sürerdi. Biz baş köprüsü küpeştesine dayanıp dururduk ve bana evinde olanları ve denizde geçirdiği uzun uzun ömrü boyunca başına gelenleri anlatırdı. Çoğu komik olan bir hikâye hazinesi vardı. Bu gece ziyaretleri bir âdet halini almıştı ve bunlardan epey zevk duyardım. Komutanın üniforması, eğer üniforma denebilirse hiç bir zaman değişmedi. İlk gördüğümdeki gibi daima uzun iç çamaşırları giyiyordu. Sık sık bu ziyaretleri neye borçlu olduğumu düşündüm. Benden hoşlandığı için mi yoksa uyuyamadığı için mi geliyordu?»

Nervig, Cyclops'u son bir defa daha görecekti.

Daha sonraki birkaç gün kömür gemisinin mürettebatı büyük teknenin denize açılması için hazırlık yapmakla geçirdiler. Su seviyesi su kesimi hattı-

na yaklaşınca ambar kapakları kapandı ama yükleme devam etti. Sonunda su kesimi görünmez hale geldi. Bu da geminin gereğinden fazla yük aldığını gösteriyordu. Buna neden izin verildiği de bir sır olarak kalacaktır. Bu bir dikkatsizlikten çok daha önemliydi zira en tecrübesiz gemici bile fazla yükün tehlikeli olduğunu bilir. Yükleme tamamlanıp denize açılmak için hazırlıklar bitince **Cyclops** demir aldı ve sahili izleyerek Bahia'ya doğru gitti.

Ekvatorun güneyinde kalan diğer bölgelerde olduğu gibi Brezilya'da da Şubat yaz ortasıdır. Bu yağmurlu mevsimdir. Teğmen Nervig, 21 Şubatta Bahia limanında demirlenmiş olan **Glacier**'in burnunda duruyordu. Kötü hava için kullanılan sarı yağmurluğu giydiği için yanındaki dört gemiciden pek ayırd edilemiyordu. Birkaç günden beri yağmur devamlı yağıyordu. Geminin demir zincirine bakmak için başa gitmişlerdi. Nervig, denize göz atınca o puslu havada **Cyclops**'un grimsi üst yapısını gördü... Geminin kömür almak için kullanılan yirmidört bumbası sefere çıktığı için bağlanmıştı. Dev kömür kepçeleri güvertedeki yerlerine zincirlenmiş, bütün filikalar da yerlerine oturtulmuştu. **Cyclops** uzun dönüş yolculuğu için hazırdı.

Nervig, eski gemisinin cezire karşı yol almasını seyrederken ne düşündü? «Bahia, Rio de Janeiro'nun kuzeyinde kaldığı için **Cyclops**'un güneyden gelirken gözükmesi lâzımdı. Fakat o kuzeyden geldi. Bu da yine gemide uygulanan seyrüseferin belirgin bir örneğiydi.» Kömür gemisi durdu ve yağmurun yumuşak sesi, boşalan zincirin gürültüsüyle duyulmaz oldu. **Cyclops** demir atmıştı.

Askerlik yapan herkes aradan kaç yıl geçerse geçsin bir arkadaş veya dostunu hatırlar. Onun hatırası hafızasından silinmez. Conrad Nervig, en iyi arkadaşı **Cyclops**'un mutemedi asteğmen Carrol G.

Page'i son gördüğünden beri elli yıldan fazla zaman geçti Page, Senato Donanma Komitesi Başkanı Senatör Page'in yeğeni ve Amerika'nın siyaset hayatında çok tanınmış ailelerinden birinin oğluydu. O donanmaya subay olarak tayin edilmişti. Halbuki Nervig, 1907'de er olarak girip subaylığa yükselmişti. Aileleri arasındaki büyük farka rağmen oturup saatlerce Nervig'in savaş öncesinin bahriyesindeki tecrübelerinden Page'in üniversite maceralarına kadar türlü konuda konuşuyorlardı.

Cyclops, ertesi gün, 22 Şubatta Baltimore'a hareket etmek için emir almıştı. O gün asteğmen Page, **Cyclops**'a verilecek bazı kumanyaların evrakını imzalamak için **Glacier**'e geçti. Nervig, arkadaşını son defa o zaman gördü. «O ayrılırken güverte subayı olarak kendisini iskeleye kadar geçirdim. İskeleden ineceği sırada elimi avuçlarına alarak son derece ciddi bir tavırla, 'Haydi elveda, dostum,' dedi. 'Tanrı seni korusun.' Böyle kesin konuşması beni etkiledi. Sözlerinde hakiki bir kehanet gizliydi. Bir daha da Asteğmen Page'i görmedim.»

*
**

Fakat Cyclops'un yola çıkmasından önce bu acayip geminin yolcu ve personeline bir daha katılacaktı. Bahia'daki özel bir villadaki kutlamadan sonra Baş Konsolos Alfred L. M. Gottschalk'ı 1916 modeli lüks bir Pierce Arrow gezinti otomobili ile donanma rıhtımına götürdüler. Arabayı **Cyclops**'un uzun, dar bir filikası bekliyordu. **Glacier**'den alınan asteğmen Page'de teknenin kıçında durmaktaydı. Filikadaki dört kişilik mürettebat araba gelir gelmez Gottschalk'ın sandık, bavul ve valizlerini yüklemeye başladılar. Başkonsolos, kendisini geçirmek için iskeleye gelen arkadaşlarıyla vedalaşıp filikaya bindi ve **Cyclops**'a doğru yola çıktı.

Gottschalk, geminin iskelesini tırmanarak ana güverteye çıktı. Kendisini orada beyaz üniforma giymiş olan Worley karşıladı. Komutan, sığındığı kaptan köprüsünün altından çıkarken üniformasının ütüsünü bozan hafif yağmura dikkat ediyordu. Zira hepsi de epey uzun süre önce resmi kılıklarını giyerek sıralanıp, başkonsolosun gelmesini beklemişlerdi. Başkonsolosu kamarasına götürdüler ve mürettebata dağılmaları söylendi. Filika yukarıya alınırken birinci sınıf bir gemici demir vincinin buhar valfini açtı. Birkaç dakika sonra zincir yatağından yukarıya çıkan demirin şangırtısı makinenin gürültüsünü bastırdı.

Suda uskurları dönen gemi hafif hafif zangırdamaya başlamıştı zaten. Birkaç dakika sonra gemi dönerek açık denize doğru yol aldı. Denizin en garip çözülmeyen sırrı olarak kalacak yolculuğa 309 kişiyle çıktı.

Teğmen Nervig, Glacier'in kaptan köprüsünde durmuş **Cyclops**'un denize açılmasını seyrediyordu. Yağmurda kaybolmakta olan gemiye bakarken arkadaşının vedasındaki meşum kesinliği düşündü. Uzaklaşan gemiye son defa göz atarak kendi kendine yüksek sesle, «Şu anda gemideki mürettebatın hepsi de benimle yer değiştirebilmek için her şeyi vermeye razıdırlar,» dedi.

Ertesi gün şafak vakti kuzeye yol alan **Cyclops**'un karayı görmesine imkân yoktu artık. Gemiye hemen Baltimore'a dönmesi emredilmişti. Yolculuk için yeterinden fazla kömür ve kumanya alınmıştı. Sabahları erken kalkmaya alışık olan Gottschalk, şafak sökerken güverteye çıkararak güneşin bulutlarla kaplı ufukta tropik ve sultropiklere mahsus yükselişini seyretti. Güneşin sıcaklığı gecenin serinlettiği havayı iyice ısıtınca Başkonsolos subaylar salonuna inip, oradakilerle beraber kahvaltı etti.

Baş Konsolos orada kırk yedi diğer yolcuyla il-

gili garip durumu ve personelin halini öğrendi. **Pittsburg**'da işlenen cinayeti duymuştu. Fakat cinayetle ilgili üç kişinin gemide olduğunu yeni yeni öğreniyordu. Hâlâ tutuklu olmakla birlikte subaylarla yemek yemesine izin verilen Teğmen Forbes'le de tanıştı. Saatler ilerledikçe mürettebatın arasındaki hoşnutsuzluğu da sezmeye başladı. Vatanına dönen bir geminin mürettebatının sinirleri gergin ve ümitsiz değil neşeli olması gerekirdi. Geleneksel olarak vatana dönen donanma gemiler durumu belirten bayrak çekerlerdi. Fakat **Cyclops**'da böyle bir flama da yoktu.

Cyclops, kuzeye doğru yol alırken, subaylar kulübünde ve Brezilya'nın rıhtım barlarında hâlâ gemiden bahsediyorlardı. Gemi pek çok söylentiye konu olmaktaydı. Özellikle donanmadan kaçanların isyan edeceklerinin üstünde duruluyordu. Bunda hakikat payı var mıydı? Yoksa beş mahkûmun sayısının abartılarak pek çok kimsenin isyana kalkacağının iddia edilmesi tipik bir donanma söylentisi miydi? Bu sadece bir söylenti ise, kaynağı neydi?

Cyclops kuzeye doğru yoluna devam ediyordu ama sürati azalmıştı. Çünkü, belki de Rio de Janeiro'da iyi tamir edilememiş olan, sancak makinesi arızalanmıştı. Sadece iskele makinesi çalıştığı için süratı sekiz mile düşmüştü. Komutan Worley, gereğinden çok fazla içmekteydi. Donanmada, iyi içenlerle boy ölçüşebildiği ve arka arkaya kadehleri yuvarladıktan sonra kalkıp sendelemeden bile çıkıp gittiği de biliniyordu. O halde personelin daha önce hiç görmediği şekilde içmesinin sebebi neydi? Yoksa durmadan bozulan sancak tarafındaki makineye mi sinirlenmişti? Gemiye fazla yük alındığı için mi endişelenmişti? Sonra **Pittsburg**'dan yollanan mahkûmlar ve yolcular arasındaki arkadaşları da bir meseleydi. **Pittsburg**'un komutanı Worley'e çok dikkatli olmasını ihtar etmişti. Yoksa mahkûmlarla bazı yol-

culer, Worley'in hayatlarından memnun olmayan adamları arasında bir anlaşma mı olmuştu? Brezilya'dan yeterinden fazla kömür ve kumanya alındığı, Worley'i hiç durmadan Baltimore'a dönmesi emredildiği halde, gemi bunu yapmadı.

Barbados, Batı Hint adalarının en doğuda kalanıdır. Bunun gerisinde doğuya doğru, Afrika sahilinin yakınındaki Kanarya adalarına kadar arada açık deniz uzanır. Adanın batı ucunda Carlisle koyuna bakan en büyük şehri Bridgetown bulunur. **Cyclops** 3 Martta Carlisle Koyuna girdi. Geminin zincirinin yatağından inerken çıkardığı şangırtı şehirlileri sahile koşmasına yol açtı. Çünkü böyle büyük bir geminin adayı ziyaret etmesi ender görülen bir olaydı. Küçük limana **Cyclops** boyunda ve hacminde gemilerin girebilmesi imkânsızdı. Onun için gemi limanın bir mil açığında demir attılar. Gemi, İngiliz topraklarına gereken saygıyı göstererek orta direğine İngiliz bayrağını çekti.

Gelen geminin kimliği anlaşılınca Barbados'daki Amerikan Konsolosu Borckholst Livingston, gümrük memurları ve adanın diğer resmî görevlileriyle bir tekneye binip kömür gemisine gitti. Geleneksel el sıkışmalar ve tanıtmalardan sonra Livingston, Worley'in peşi sıra kaptan köprüsü altındaki süvari kamarasına girdi. Konsolos orada geminin beklenmeyen ziyaretinin nedenini öğrendi. Vatana dönebilmek için para, kömür ve kumanyaya ihtiyaç vardı.

Worley'le Konsolosun ilişkisi genellikle nazik olmakla birlikte Komutan gemiye çok fazla yiyecek almaya kalkınca Livingston bunların fiyat ve miktarına itiraz ettiği için herhalde tartıştılar.

Worley, Livingston'la tanıştıktan ve gümrük memurları gereken araştırmayı yaptıktan sonra müretteбata sekiz saatlik bir izin verdi. Böylece birkaç filika suya indirildi. Geminin orada kaldığı iki gün için-

de karaya çıkan personel kimseyi rahatsız etmemişti anlaşılan. Ve bütün mürettebat gemiye döndü. Fakat konuşmuşlardı. Çünkü adadaki bütün barmenler ve tanınmış kimseler güverte subayının tutuklanmış olduğunu, mahkûmları, makine arızasını, mürettebatın Komutandan hoşlanmadığını ve Cyclops'da garip şeyler olduğuna dair imaları duymuşlardı.

Ertesi gün öğleden sonra Livingston, Worley, Gottschalk ve gemi doktoru Burt J. Aspen'i konsoloslukta çaya davet etti. Bu davet çok iyi geçti. Seferin son kısmında bir tehlike olabileceğine dair bir imada bulunulmadı, herkes vatana dönmeyi arzu etmekteydi. Üç erkek konsolosluktan ayrılmadan önce Livingston'un kızının hatıra defterine imzalarını attılar. Konsolosun küçük oğlu Brockholst Livingston III okuldan dönünce Worley ona gemiyi ve donanma hayatını anlattı.

Birkaç yıl sonra genç Livingston, olanları hatırladı. «Saat beş sularında misafirlerimiz ayrıldılar ve biz onların gemiye dönmelerini sahilden seyrettik. Sonra düdükler çalındı ve Cyclops tornistan etti. Gemi tam yolla **güneye** doğru ilerledi Biz birkaç hafta sonrasına kadar bu rotanın acayip olduğunu düşünemedik. Dış İşleri Bakanlığı bize telgraf çekerek geminin Barbados'u ziyareti konusunda ayrıntılı bilgi istedi.» Bu Worley, Cyclops'un mürettebatı, Gottschalk, diğer yolcular ve mahkûmların son görülüşüydü. Bilinen tek şey **Cyclops**'un tekrar 'Şeytanın Üçgeni'ne girdiğidir.

Ertesi gün 5 Martta Vestris adlı Lampert ve Holt Şirketine ait İngiliz yolcu gemisi **Cyclops**'la telsizle konuştu. **Cyclops** 'Havanın iyi olduğunu' belirtti ve bir güçlük çıktığından bahsetmedi. Ondan sonra da

Cyclops'dan hiç haber alınamadı. Amerikan Donanmasının en büyük kömür gemisinin geç kaldığı 13 Martta haber verildi ve hemen geniş çapta bir araştırmaya girişildi. Atlantik Okyanusunun binlerce millik bölgeleri arandı ama geminin bir izine rastlanmadı.

Livingston'a çekilen telgrafa karşılık Dışişleri Bakanlığı çok şaşılacak bir cevap aldı:

Dışişleri Bakanı
Washington
17 Nisan saat 14

Bakanlığın 15 tarihli telgrafına cevap. Gizlidir. Cyclops'un komutanı Bermuda'ya erişmek için 600 ton kömür gerektiğini söyledi. Makineler çok kötü durumdaydı. Yeteri kadar paraları olmadığı için benim ödeme yapmam istendi. Olağan sayılmaz. Komutanın bir ton taze et, bir ton un, beşyüz kilo sebze aldığını öğrendim ve bu yüzden 775 dolar ödedim. Değişik kaynaklardan da aşağıdaki bilgileri edindim. Gemide, iyi cins olmadığı iddia edilen bol kömür bulunmaktaymış. Fakat Komutan binbeşyüz tondan daha fazla kömür aldı. Komutandan diğerleri lânetli Hollandalı diye bahsediyorlardı. Subaylar kendisinden hoşlanmıyorlarmış. Buraya gelirlerken yolda tatsızlıklar çıktığı da söylenildi. Adamlar hapsedilmişler ve biri idam edilmiş. Ayrıca Brezilya sularındaki donanmadan alınan mahkûmlarla mürettebat işbirliği yapmaktaymış. Mahkûmlardan biri müebbed hapise çarptırılmış. Amerikan Baş Konsolosu Gottschalk yolcular arasında. Subay ve yolculardan başka gemide 231 kişilik personel vardı. Mürettebatın isimlerini tespit ettim fakat bütün subay ve yolcuların adlarını bilmiyorum. Listede Almanlarınkini andıran pek çok isim var. Komutana veya gemiye gönderilen telaraf ve telsiz haberleri bu limanda teslim edildi. Barba-

dos'a gelen telgraflar St. Thomas bürosundaki dosyalardadır. Bunların incelenmesini tavsiye etmem gerekiyor. Kesin bir nedene dayanmamakla birlikte batmaktan daha kötü bir akibetten korkuyorum. Ama belki de buna elimde olmadan komutandan hoşlanmamam yol açıyor.

KONSOLOS LİVİNGSTON

Belki de Livingston'un Dışişleri Bakanlığına çektiği telgrafta **Cyclops**'un kaybolmasıyla ilgili bir ip ucu bulunmaktadır. Bu telgrafı kısım kısım inceleyince garip gerçekler dikkati çekmektedir.

1. Komutan Worley, altıyüz ton kömür istemiş **Cyclops**'a binbeşyüz ton yüklemişti.

2. Worley, Bermuda'ya erişebilmek için altıyüz ton kömüre ihtiyacı olduğunu söylemişti. Fakat niçin Bermuda? En emin ve uygun rota Windward Adaları, Virgin Adaları, Puerto Rico, Dominik ve Küba'nın yakınından geçendir. Böylece doğudan esen Alize rüzgârları ve Gulf Stream'in kuzeybatı yönündeki dört mil akıntısından yararlanarak Florida Boğazına girmek mümkündür. Neden savaş sırasında Atlantik'e iyice açılarak gemiyi tehlikeye atmaya kalkmıştı. Worley? Özellikle Martta sert kuzeydoğu rüzgârlarının estiği de biliniyordu. Makinenin biri arızalıyken neden buna kalkışmıştı?

3. Geminin makinelerinin kötü durumu, açık denizde aciz kalmalarına sebep olabilirdi. Fakat gemide yedek birkaç takım akümülatör vardı ve bunlarla tehlike durumunda telsizi çalıştırmak mümkündü.

4. Gerçi fazla kumanya almanın önemi olması gerekmezdi ama gemi Brezilya'dan tam kumanya almıştı. Fakat birinin idam edildiğini kabul etsek bile bir ton et ve bir ton un 308 kişiye fazla dayanmazdı.

5. **Cyclops**'da bir idam olmuş muydu? Bu durumda 1849'dan beri bir donanma gemisindeki tek

idam olacaktı bu. Fakat Worley, Savaş Divanını toplamadan ve Cumhurbaşkanının onayını almadan birini idam ettirebilir miydi? Kanuna göre bu ikisinin de yapılması gerekmekteydi. Livingston sadece bir söylentiyi belirtmişti. Fakat içinde hakikat payı olmayan söylentiye de pek ender rastlanır.

6. Livingston, denize açıldıktan sonra da tatsızlıklar çıktığına dair söylentiyi de haber vermişti. Gemi komutanı haşin ve merhametsizdi. Yetenekli ve sevilen bir subay haksız yere tutuklanmıştı. Kaçmaya kalkmakla bir kayıpları olmayacak kötü mahkûmlar gemideydi. Personelin eski çalıştıkları gemilerde ahbap oldukları kimseler ve Cyclops'daki arkadaşları hapis edilmişti. Belki de birinin kanuna aykırı şekilde idam edilmesi onları isyan ettirmişti. (Eğer böyle bir idam olmuşsa tabii.) Ayrıca **Cyclops**'da genel olarak sinirli bir hava esmekteydi. Bu durumda her şey olabilirdi. Bir şey olmuş muydu? Yoksa Worley, kasıtlı **Cyclops**'u batırmak için mi o yolu seçmişti? Müretteбata kötü davrandığı için dönüşünde kendisini Soruşturma Komitesinin karşısına çıkaracaklardı. Worley'in bundan haberi yoktu. Fakat gemide biri idam edilmişse, bunun kendisini nasıl etkileyeceğini bilirdi.

7. Konsolosun telgrafında belirtilmemekle birlikte gemi güneye yani varacağı yerin aksi yönüne doğru gitmişti. Bu Worley'in kasıtlı bir kararı mıydı yoksa «geminin beceriksizce seyirinin» mâlûm bir örneği miydi? Belki de bunun nedeni gemi pusulasının kontrolüydü. Büyük gemilerde pusulanın düzeltilmeye ihtiyacı olup olmadığını anlamak için herhangi yöne yol alınıp kontrol edilirdi.

8. Bazı kimseler Worley'i 'Lanetli Hollandalı' diye adlandırmışlardı. Birinci Dünya Savaşından kalan bu deyimle. Müttefikler düşman Almanlardan söz ederlerdi. Donanma kayıtları Worley'in San Francis-

co'da doğduğunu gösteriyordu. Fakat daha sonra yapılan araştırmalarda onun Almanya'da doğduğu ve 1878'de delikanlıyken San Francisco'daki bir Alman ticaret gemisinden kaçarak Amerika'ya gizlice girdiği de ortaya çıkmıştı. **Cyclops** geç kalınca Donanmanın geniş araştırması sonucu Worley'in aslında Johann Friedrich Georgi Wirchman adında biri olduğu ortaya çıktı. Bu arada **Cyclops**'un süvarisi olduktan sonra bile her limana girdiğinde daima Alman ticaret gemileri kaptanlarıyla ahbaplık ettiği de anlaşılmıştı. Acaba Amerika savaşa girmeden önce âdeta fanatikçe Almanları destekleyen Gottschalk ve gemideki personelin bir kısmının Alman soyundan olmasının gemi kaybolmasıyla bir ilgisi var mıydı?

Geminin kaybolduğu açıklanınca pek çok asker ve sivil **Cyclops**'un düşmana teslim edildiğini ileriye sürdüler. Bu inanç öyle kuvvetliydi ki Birinci Dünya Savaşını sona erdiren barış anlaşmasının imzalanmasından birkaç saat sonra Avrupa'daki en yüksek rütbeli donanma subayı olan Amiral William S. Sims, Alman donanma dosya ve kayıtlarına **Cyclops**'un akibetine dair bir ip ucu aramaya başladı. **Cyclops**'un asla Almanya'ya gelmediği anlaşıldı. Büyük kömür gemisinin seyrettiği yerde de denizaltılar, düşman tekneleri veya mayınlar olmadığı da tespit edildi. Fakat daha ince bir araştırma sonucu arşivlerde **Cyclops** adına rastlandı. Kuzey Atlantik'in yukarı kısımlarında seyreden ve bir gün Hitler'in ünlü amirali olarak olan Teğmen Doenitz komutasındaki bir denizaltı bir İngiliz gemisi bütün mürettebatıyla batırmıştı. Geminin adı da **Cyclops**'du.

Bu olayda vatan hainliği ihtimali olmadığına inanılabilirdi. Çünkü Alman Baş Komutanlığı donanma kayıtlarında değişiklik yapsa da yine de bazı bilgiler dışarıya sızardı. Mahkûmlar ve onların dostları başarılı bir isyanla gemiyi ele geçirmiş olsalar, ne-

reye gidebilirlerdi? Güney Atlantik'te böyle bir geminin hiç bir zaman bulunamayacağı çok derin sular vardır. Fakat asiler ne oldu? O civarda asileri gizleyecek ne ada ne de topraklar bulunmaktadır. Zaten dil zorlukları ve cilt rengi onları ortaya çıkarırdı. İçlerinden dört, beş kişi diyar diyar dolaşan serseriler veya araştırmacı grubu olduklarını söyleyerek yerlileri inandırabilirdi belki. Fakat üçyüzden fazla kişinin arasından birkaçının sağ kalabilmesi imkânsızdır.

National Marine ve **Literary Digest** dergileri dev bir ahtapotun kollarının sardığı **Cyclops**'un okyanusun dibini boyladığını ileriye sürdüler. Bu teorinin bir değeri yoktur tabii. Sadece o devirde Jules Verne'in kitaplarının çok tutulduğunu ilâve edelim.

1923 Haziranında Baltimore'da toplanan bir grup donanma ve ticaret gemisi subayları **Cyclops**'un akibetini konuşurlarken geminin kendi yükü yüzünden batmış olabileceğini söylediler. Munson Nakliyat Hattının şileplerinden birinin süvarisi olan Charles H. Zearfoss'un, sanırım «**Cyclops**'u kendi yükü batırdı,» dediğini gazeteler yazdı. «Manganez çok zor bir yüktür. Ve mürettebat yalnızca kömür yüklemeye alışıktı. Manganez konduğu yere fazla ağırlık yaparak oturur ve altında ne varsa aşındırır. **Cyclops** çift güverteli bir gemi değildi ve yük de alt ambara yerleştirilmişti. Bence geminin dibi birden ayrılıverince **Cyclops**'un sonu da geldi.» Kaptan Zearfoss'un bu teorisi dikkati çekecek kadar değerlidir. Ancak geminin bütün ambarlarının dipleri aynı zamanda parçalanıp ayrılabilir miydi? Böyle bir ihtimal hemen hemen imkânsızdır.

Nervig, Worley'in yükü uygunsuz şekilde yerleştirttiğini ve hapsettirdiği birinci subayıyla bu konuyu konuşmayı reddettiğini, dolayısıyla da böyle dengesizce yerleştirilmiş yükün gemiyi ortadan ikiye böldüğünü ve kimse canını kurtaramadan teknenin dibe

gittiğini ileri sürdü. Yükün yoğunluğu ve geminin gerektiğinden çok fazla yüklenmesi bu teoriyi desteklemektedir. Fakat denizaltılar dışında, battığı zaman su üstünde kalıntı bırakmayan tipte tekne hemen hemen yok gibidir. Zaten **Cyclops** ortadan ayrılsaydı, geminin baş veya kıç tarafı, bazı salların indirilmesine veya bazı enkazın etrafa yayılmasına vakit bırakacak sürece su yüzünde kalırlardı.

Kayıtlar ortadan ayrılarak batan aşağı yukarı her geminin bir kısmının bazı kazazedeler kurtulana kadar su üstünde kaldığını da göstermektedir.

Sık sık ileri sürülen başka bir teori de manganez yüklenirken cevherin kımıldamaması için ambarlara gereken şekilde destek ve payanda konulmamasıdır. 1920'nin Ocak ayında pek çok donanma kömür gemisinde çalışmış ve hatta 1916'da **Cyclops**'da muhabere subaylığı yapmış olan önyüzbaşı Mahlon Tisdale, «Belki de yük yerinden oynamaması için iyice sıkıştırılmıştı, fakat o yük çok güçlü desteklere ihtiyaç gösterdi ki bunları o geminin marangozunun hazırlayabilmesine imkân yoktu. O destekler yükleme limanında yerleştirilmemişse, bunların hiç kullanılmamış olması ihtimali kuvvetlidir.» demişti.

Cyclops'un kardeş kömür gemisi olan **Neptün**'de de görev almış Tisdale, şöyle devam etmişti. «**Neptün**'ün sebepsiz yere on derece yalpaya düştüğünü çok gördüm. Böyle yalpaya düşme sırasında geminin dengesinin bozulmasına yardımcı bir faktör de varsa, geminin alabora olacak kadar yana yatabileceğini düşünmek kabildir. Manganez cevheri kımıldamaya veya harekete başladıktan sonra bu hareket sebebi ortadan kalkana kadar madenin kendi ağırlığının yol açtığı hareket devam edecektir. Böylece teorik olarak **Cyclops**'un yükünün kımıldanmasının, dönüşü olmayan noktaya kadar ilerlediğini düşünebiliriz.»

Tisdale'in tahminini anlatmaya devam edelim. «Bu birkaç saniye sürecek ve kimse gemiyi terk edemeden tekne alabora olacaktır. Kaptan köprüsü veya güvertedeki birkaç kişinin geminin açığında bir yere doğru savrulabilirler. Fakat fırtınalar hesaplanarak gemideki her şey bağlanmış olduğu için pek az kalıntı gözükecektir. Gemi alabora olduğunda serbest bulunan birkaç gereç hariç hiç bir şey suyun yüzünde kalmayacaktır. Bu mayına çarpma veya torpillenme deniz kazalarında gemi battıktan sonra enkaz görülmez. S.O.S. çekmeye de vakit yoktur. Hiç bir şey yapmaya vakit kalmayacaktır. Suya düşen birkaç adam da kendi başlarına uzun süre hayatta kalamazlar. Kurtarma gemileri araştırmaya başlayana kadar su yüzünde kalan küçük birkaç parça, vsö de büyük okyanusta kaybolup gidecektir.»

Önyüzbaşı Tisdale'in düşüncesi akla en yakın olanıdır sanırım. Fakat yine de tartışmaya imkân bırakmaktadır bu teori. Worley herhalde yeterli olmasa bile ambarlara destek koydurtmuştu. Bu destekler yerlerinden çıkmış ve yük, geminin hareketi dolayısıyla yerinden oynamış ve sonunda geminin alabora olmasına yol açmıştır. Fakat yine de bütün desteklerin aynı anda yerlerinden çıkmalarına imkân yoktur. Bu zincirleme bir hareket olacaktır ama gemide herkesin gafil avlanmasına sebep olacak bir süratle bütün yükün yerinden kayması da imkânsızdır. Yük, ambarlarda yani geminin dibindedir. Bu yüzden yerinden oynasa bile dipte olduğu için geminin 'Birkaç saniye' içinde alabora olmasını sağlayamaz. Bu arada hiç olmazsa bir iki sal veya filikanın hazırlanması ve telsizle imdat istenmesi için vakit kalır.

Cyclops'un kaybolduğu açıklandıktan birkaç ay sonra New Jersey'in Atlantik City sahilinde bir şişe bulundu. Dalgaların sahile attığı şişede güya büyük aceleyle yazılmış bir yazı vardı. **Cyclops**'un batmak-

ta olduğu bildiriliyordu. Bu haberin kötü niyetli bir şaka olduğuna da şüphe yoktu. Çünkü batmakta olan bir gemide bir pusula yazıp bunu şişeye koyup, ağzını kapatarak denize atmaya vakit bulunursa aynı süre içinde bir filikanın indirilmesi ve telsizle S.O.S. verilmesi de mümkündür.

Cephaneliğinin patlaması yüzünden **Cyclops**'un battığını da ileriye sürdüler. Fakat gemide sadece birkaç tane yedişer buçuk cm. lik güverte topu bulunması bu ihtimali yalanlamaktadır. Çünkü gemiyi değil batırmak, ağır yaralayacak kadar bile cephane olmadığını bu silâhlar açıklamaktadır.

Hava durumu sık sık tartışılan bir ihtimaldi. Fakat **Cyclops**'un bütün mürettebatıyla batıracak şiddetli bir fırtına başka bölgelerde de farkedilirdi. Kömür gemisinin kaybolduğu sırada New England sahilinde şiddetli fırtına olduğu kaydedilmişti. Ama bu da **Cyclops**'un rotasının çok kuzeyinde kalıyordu. Ayrıca **Cyclops**'un geçtiği sırada Batı Hint Adalarının kuzey kısmında bir soğuk dalgasının bulunduğu kaydedilmişti. Fakat deniz asla **Cyclops** büyüklüğünde bir gemiyi hemen batıracak yükseklikte dalgalar meydana getirmemişti.

Livingston'un Dışişleri Bakanlığına çektiği telgrafı incelerken belirttiğimiz gibi hükümet Worley'in Alman'larla vatan hainliği sayılacak bir işbirliği yapmadığını kabul etmişti. Bununla birlikte 1923'ün Eylül ayında çıkan **Naval Institute Proceedings** dergisinde pek üstü kapalı ve belirsiz bir paragraf vardı. Bu da okuyucunun bu sözlerin altında bir hakikatin gizli olup olmadığını düşünmesine yol açıyordu. 'Georgi'nin Brunswck limanında yapılan ve içinde birkaç casus bulunduğu bilinen bir gemi o sırada Chasepeake'de ele geçirilmişti. **Cyclops**'da da Almanlarla irtibatı bulunan en az bir önemli kişi bulunduğu biliniyordu.' **Cyclops**'da iki önemli insan vardı. Onlar da

Gottschalk ve Worley'di. Worley'in Almanlarla olan ilişkisi biliniyordu. Ya Baş Konsolos? Onun savaştan önce Almanları çok tuttuğu ve Alman aslından geldiği de bilinmekteydi.

Cyclops'un kaybolmasıyla ilgili türlü fikirler ileri sürülebilir. Her tahminde mantıklı bir cevap reddedilebilinir. Tek hakikat **Cyclops**'un 'Şeytan Üçgeni'nin bir yerinde bir iz bırakmadan dünya yüzünden silinip kaybolduğudur.

Cyclops'u dolaylı olarak ilgilendiren bazı ilginç olaylar geçti. Daha sonra Worley'in gemisiyle en son temas kuran **Vestris** adlı tekne 1928 Kasımında denizde kayboldu. Can kaybı büyüktü. Gemi, **Cyclops**'un son uğradığı liman olan Barbados'a gitmek için 'Şeytan Üçgeni'nden geçmek üzere yola çıkmıştı.

Pittsburg gemisinde Oscar Stewart'ın ölümüne sebep olanlardan, sadece asıl katil James Coker, hapishaneye erişebildi. **Cyclops**, üç suç ortağını alarak Brezilya sularından ayrıldığı zaman Coker, asılacağı **Pittsburg**'da yalnız kalmıştı. Nasıl olduysa onun cezasını müebbed hapse çevirdiler. Daha sonra da katil New Hamshire'deki hapishaneye vardı. İşin garip tarafı Coker, sadece üç yıl hapiste kaldıktan sonra Donanma Dairesinin emriyle serbest bırakıldı.

Cyclops'un kardeş gemilerinden ikisi **Nereus** ve **Preteus** da 1920'lerin başında görevden alınarak Norfolk Donanma tersanesine bağlandılar. 1941'in Martında da çürüğe çıkarılıp Ottawa'daki Saguenay Terminals Ltd. şirketine şilep olarak satıldılar. Birleşik Amerika'nın İkinci Dünya Savaşına girmesi bu iki geminin akibetinin basına aksetmemesine yol açtı.

Protcus, 23 Kasım 1941'de Virgin Adalarında Saint Thomas'dan Norfolk'a götüreceği boksit yükünü alarak kalktı. 10 Aralık'ta da **Nereus**'da yine boksit yükleyerek Saint Thomas'dan Norfolk'a doğru yola

çıktı. **Cyclops**'un kardeş gemileri 'Şeytanın Üçgeni'-ne girerek bir iz bırakmadan ortadan kayboldular.

İkinci Dünya Savaşı sona erince Alman donanması arşivleri **Nereus** veya **Proteus**'un kaderini açıklayacak ip uçları için incelendi. İnceleme sonunda iki gemi kaybolduğu sırada 'Şeytanın Üçgeni' civarında Alman denizaltıları, savaş gemileri veya mayınları olmadığı ortaya çıktı. Ama yine **Cyclops**'un bahsi geçti. 1941 Ocağında Kuzey Atlantik'te Sable Burnu açıklarında bir İngiliz gemisi torpillenip batırılmıştı. Gemideki doksandört kişi de tekneyle birlikte sulara gömülmüştü. Geminin adı **Cyclops**'du.

*
**

6. Dünyanın En Büyük Denizcisi

Frances Chichester'e tek başına yelkenliyle dünyayı dolaşması üzerine İngiltere Kraliçesi tarafından şövalye ünvanı verilmesinden aşağı yukarı yetmiş yıl önce Amerikalı bir emekli kaptan olan Jochua Slocum, onbir metre boyundaki yolesi **Spray**'le Boston'dan ayrılıp tek başına dünya turunu tamamladı.

Sir Francis Chichester, yolculuğunu 18 Mayıs 1967'de İngiltere'nin Plymouth limanında, başarıyla sona erdirerek ün kazandı. Chichester, ondan dokuz ay önce yani 28 Ağustos 1966'da yelkenlisi **Gipsy Moth IV** ile 20.500 millik yolculuğa aynı limandan çıkan denizcinin altmış beş yaşına girmesine bir ay vardı. Bu yaşlı, emekli yedi yıl önce akciğer kanseri geçirmiş olan adam, dünyayı bu yolculuk için özel şekilde yaptırılmış olan teknesiyle dolaştı. Bu dünya gezisini birkaç varlıklı kimse destekledi. Sir Francis'in teknesinin boyu onaltı metre eni ise üç metre onbeş santimdi. Teknenin su çekimi de iki metre otuzbeş santimdi.

Her yolculuğa çıkışında kendisini deniz tutan Chicester'in teknesi **Gipsy Moth IV**'de en mükemmel seyir âletleri bulunmaktaydı. Tüm dünya ile temas kurabilen bir Markony radyo, rüzgâr sürati ve cihetini gösteren cihazlar, iskandil, radyo - yön - tespit amacı, elektrik jeneratörü, otomatik seyir kumandaları ve hattâ bira doldurucu bile vardı. Bununla birlikte Chichester'in yaşı ve sağlığı düşünülecek olursa bu çok büyük bir başarıydı. Aslında günümüzde

aynı şeyi başarabilecek ancak bir avuç genç adam bulunmaktadır. Sir Francis Chichester yüzyılımızın denizcisi sayılmaktadır.

Eğer Sir Francis Chichester yüzyılımızın denizcisiyse Joshua Slocum da şüphesiz geçen yüzyılın en büyük denizcisidir. Pek çok kurt denizci Slocum'un dünyanın en büyük denizcisi olduğunu inkâra kalkışanlarla tartışmaya hazırdır.

Joshua Slocum, elli birinci doğum gününden iki ay sonra 24 Nisan 1895'te Boston'dan yelken açarak tek başına dünyayı dolaştı ve kırkaltıbin mil yol aldı. Chichester, sürat tekneleri gibi yol alabileceğini göstermeye çalışmış ve düz rotalardan yararlanarak mümkün olduğu kadar hızlı gitmişti. Üç yıllık yolculuğa çıkan Slocum'un tek gayesi yelkenliyle dünyayı dolaşan ilk adam olmaktı. Bu da zaman ve mesafe farklarını açıklamaktadır.

Spray'in boyu oniki, eni ise dört buçuk metreydi. Su çekimi de yüz yirmi santimden biraz fazlaydı. **Spray, Gipsy Moth IV**'den yalnızca küçük olmakla kalmıyordu, techizatı da mükemmel değildi. Slocum denize açılırken ya yelken açıyordu ya da bir romorkör tarafından çekiliyordu. Chichester, sadece yedek Diesel motörünü çalıştırıp yelken açmak istediği yere kolaylıkla gidebilirdi.

İşten çekilmiş bir balina gemisi kaptanının oynadığı oyun yüzünden **Spray**, Slocum'un başına kalmıştı. Ondokuzuncu yüzyıl sona ererken gemilerde buhar, yelkenin yerini alıyordu. Pek çok büyük yelkenli gemi, dokların yanına demirlenmiş, yelkenleri kapatmıştı. Ondokuzuncu yüzyıl sona ererken gemiler de yükleri bekliyorlardı. Bir kısmınınsa direkleri çıkarılmış ve kömür mavnaları haline getirilmişti. Yüzlerce yelkenli gemi kaptanı kendilerini sahile bağlanıp kalmış buldular. Bir kısmıysa 'Yaşlı Gemiciler' evlerine sığındılar.

Yirmibeş yıllık bir kaptan olan Joshua Slocum da işsiz kaldı. Gemi sahipleri, Birleşik Amerika'nın başta gelen denizci ülkelerden biri olmasını sağlayan adamları istemiyorlardı artık. Slocum, zamanını doklarda dolaşmak, karaya çekilmiş yelkenli gemilerin nöbetçileriyle ve diğer işsiz kaptanlarla konuşmakla geçiriyordu. Yaşlı kaptanlardan biri Slocum'a 'Biraz onarım gerektiren' bir tekne teklif etti. Tekne New Bedford'un tam karşısına düşen Fairhaven'deydi. Slocum, tekneye hemen karşılıksız sahip olabilirdi...

Ertesi gün Slocum 'Yeni' gemisini gördü. Kendisiyle alay edildiğini anlamıştı. Çünkü **Spray,** limandakilerin hiç birinin yaşını hatırlayamadığı bir enkazdı. En az yedi yıldır denizden birkaç mil ötedeki bir tarlada yatıyordu. Kararlı bir adam olan ve yapacak işi bulunmayan Slocum, bu şakayı bir iddia olarak kabul etti. Teknenin çok fazla onarıma ihtiyacı vardı. Slocum'un tekneyle uğraştığı onsekiz ay içinde kendisini görmeye gelen pek çok emekli kaptan **Spray**'in yeni bir tekne mi yoksa onarılmakta olan eski bir taşıt mı olduğunu anlayamadılar. Slocum, emeğinden başka **Spray**'i diriltmek için 553 dolar 32 sent de harcayıp malzeme aldı.

Tekneyi de adamı da tanıyanlar bir tek şey soruyorlardı. Bu yatırıma değer mi? Teknenin çok iyi seyrettiği biliniyordu. **Spray,** kendi boyuna yakın olan diğer yelkenlileri kolaylıkla geçiyordu. Slocum, **Spray**'le balıkçılık yapıp para kazanmayı deneyerek başarısızlığa uğrayınca yelkenlisiyle tek başına dünyayı dolaşmaya karar verdi. Pek çok kimse yaşlı kaptanın plânını tenkit ettiler. Bu işin imkânsız olduğu kabul ediliyordu.

Fakat Slocum, engel olunabilecek bir adam değildi. Ve macera, esrar ve tehlikelerle dolu yolculuğa çıktı. Slocum **Tek Başına Yelkenliyle Dünyayı Do-**

laşmak adlı kitabında Azor'lar civarında ciddi şekilde hastalandığı sırada geçen bir olayı anlatmaktadır. Slocum, can acısıyla iki büklüm olarak teknenin kamarasının yerinde yatarken birden fırtına patladı. Fakat Slocum yelkeni kısaltmayacak kadar hastaydı ve kendisinden geçmek üzereydi. Sonra bayıldı. Bir, süre sonra kendisine geldiğinde fırtına hâlâ şiddetle devam ediyordu. Dışarıya bakınca bir adamın **Spray**'in dümenine geçip denizin azgınlığına rağmen doğru rotayı izlemekte olduğunu gördü. Adam yüzyıllar öncesine ait kılıktaydı. Yabancı kendisini tanıtarak Kristof Kolomb'un gemilerinden **Pinta**'nın dümencisi olduğunu söyledi. O gece Slocum'un teknesini idare etmek için geldiğini belirtti.

Ertesi sabah Slocum, güverteye çıkacak kadar toplamıştı kendini. Fırtına hafiflemeye başlamış ve güneş çıkmıştı. Yabancı dümenci görünürlerde yoktu. Bağlanmamış olan her şey fırtına sırasında denize uçmuştu. Güverteler güneşin kuruttuğu deniz tuzuyla bembeyazdı. Fırtına Slocum'un sandığından çok daha şiddetli geçmişti. Fakat çok hasta olduğu için saramadığı yelkenler hâlâ açıktı ve tekneyi götürüyordu. Bunların parça parça olması gerekirdi. Sonra **Spray**'in o gece doğru rotasına devam ederek doksan mil yol almış olduğunu da anladı. Sadece bir dümenci başarabilirdi bunu. Yıllarla tanınmamakla birlikte bu bölge «Şeytan Üçgeni»nin eteklerindedir.

Slocum, başında rotasını batıdan doğuya çizmişti. Atlantik'ten geçip Akdeniz'e girecek, Süveyş Kanalı ve Kızıl Deniz'i aşarak Hint Okyanusu'na çıkacaktı. Sonra Horn Burnunu dönerek Pasifik'i geçecek ve Atlantik'te yol olarak Boston'a gelecekti. Fakat bu plânlar Cebelütarık'a yaklaştığı sırada saldırmaya kalkan Akdeniz korsanları yüzünden alt üst oldu. **Spray,** Arapların teknesini geride bırakarak üstün bir yelkenli olduğunu ispatladı.

Slocum, Akdeniz ve Kızıl Deniz'deki korsanlar

konusunda ikaz edilmişti. Bu olaydan sonra geri dönerek Atlantik'ten aşağıya Horn Burnuna geçmeyi düşündü. Doğudan batıya yolculuğu sırasında vahşilerle, fırtınalarla, kendini beğenmiş gümrük memurları ve daha türlü şeyle karşılaştı. Kronometresini tamir ettirmek için onbeş doları olmadığı için Slocum, bir dolar vererek yelkovanı kopmuş teneke bir çalar saat aldı. Bunu seyir için gerekli zaman göstergesi olarak kullandı. **Spray**'deki diğer seyir cihazlarıysa bir pusula, bir sekstant ve haritalardı.

Slocum, 27 Haziran 1898'de **Spray**'i Boston limanına soktuğu zaman yetmiş yıl sonra Chichester'e gösterilen büyük ilgiyle de karşılanmadı. Elli dört yaşındaki denizciye sadece bulunduğu şehirdekiler itibar ettiler. Zira gazetelerde sadece İspanyol - Amerikan savaşı ve Amerikalıların denizde arka arkaya kazandıkları zaferlerin haberleri çıkıyordu. Savaş sona erince Slocum da yavaş yavaş ün kazanmaya başladı. Ve sonunda yaşlı adam ve eski teknesi büyük üne kavuştu. Yazdığı kitap 'En Çok Satan Eserler' listesine girmekle kalmadı okullarda da okutuldu. Ve bu yüzmesini bilmeyen denizci dünyaca aranan bir konuşmacı oldu.

Slocum, yazdığı kitapları, konuşmaları ve diğer işleri arasında yine de **Spray**'le dolaşacak vakti bulabildi. 1905, 1907 ve 1908'in sonbaharlarında Martha's Vineyard'da evinden ayrılıp yelken açarak kışlarını Batı Hint Adaları civarında dolaşmakla geçirdi.

1909'un sonbaharında altmış beş yaşındaki Slocum, yine tek başına Batı Hint Adalarına doğru yola çıktı. 14 Kasımda, malzeme almak için yanaşmış olduğu Miami'den denize açıldı. Dünyanın en büyük denizcisi Joshua Slocum ve Boston'a kayıtlı **Spray** yelkenlisi 'Şeytanın Üçgeni'ne girerek kaybolup gittiler.

***

7. Kükürt Gemileri

Son yıllar içinde 'Şeytan Üçgeni'nde en fazla olay 1963'te görüldü. Gemiler, yelkenliler, uçaklar ve yatlar kurban oldular. Bunlardan en dikkati çekeni de Şubat ayında oldu. **Marine Sulphur Queen** adlı tankerin esrarı, romorkörler bordasına yaklaşıp onun burnunu hafifçe Meksika Körfezine doğru çevirdikleri zaman başladı. Romorkörlerin tankere son yol gösterişleri 2 Şubat 1963'te oldu.

Romorkörler için bu her zamanki gibi bir işti. Tankerin iskele tarafının elli metre kadar açığında kılavuz gemisi bulunuyordu. Kılavuz gemisi, 174 metre boyundaki T - 2 tipi tankeri kanaldan açık denize çıkana kadar izleyecekti. Sonra kılavuz gemisi teknenin yanında duracak ve görevi kükürt yüklü tankeri güvenle limandan çıkarmak olan kılavuz kaptanı alacaktı. Romorkörler sadece iyice yük almış tankerin rahatlıkla limandan açılıp 430.000 dolarlık malla kanaldan rahatça geçebilmesi için gerekliydiler.

Romorkörler, halatlarını aldığı zaman tankerdeki otuz dokuz kişilik mürettebat, Virginia'nın Norfolk limanına asla erişemeyeceklerini hiç düşünmemişlerdi. **Sulphur Queen,** dolu bütün tankerler gibi suya epey batmış gidiyordu. Bu yüzden kılavuz kaptan, gemisine inmek için ip merdiven kullanacak yerde tankerin güvertesinden kendi teknesine atladı. Elini

sallayarak vedalaştı ve sahile döndü. Yedibin tonluk tanker, son uğrayacağı liman olan Beaumont; Texas'dan ayrılmıştı. Artık insanın hâkim olamadığı tek ülkeye, açık denize çıkıyordu.

Karadan uzaklaşınca gemidekiler günlük işlerine başladılar. Gevşemiş olan araç ve gereçler sıkıca bağlandı. Halatlar toplanıp sarıldı. Burun vardiyası düzenlendi. Pusulalar kontrol edildi. Telsiz denendi. Tankerin süratle gitmesini sağlamak için türbinlerin buhar valfları ayarlandı... Vardiyası olmayanlar, kıçta toplaşmış, dedikodu yapıyorlardı. Tankerin pusulası rotanın 135 derece güneydoğu olduğunu gösteriyordu.

Tankerin erimiş kükürt yükü, kazan dairesinden akıp güvertelerden geçen izale edilmiş boruların içindeki çelik ısı bobinleri vasıtasıyla 188 derecede tutulmaktaydı. **Marine Sulphur Queen** adında savaş yıllarından kalma bir petrol tankeriydi. Yükü gerekli ısıda tutabilmek için sadece buhar borularını, ısı bobinleri ve izalasyon bölmeleri eklemek yeterli olmuştu.

*
**

Bu olaydan dokuz yıl önce 1954 Aralığında **Southern District** adlı kükürt yüklü başka bir tekne Texas'ın Sulphur limanından kalkarak Maine'in Bucksport limanına doğru yol almıştı. Gemi 109 metre boyundaydı ve donanmadan alınarak değiştirilmişti. Üçbinyüz ton ağırlığındaki tekne 1944 de inşa edilen pek çok çıkarma gemisi gibi Ortabatı'da yapılmış ve sonra iç nehirlerden seyrederek Missisipi Nehrine gelmiştir. Oradan da Meksika Körfezine açılmıştı. Gemi Kansas'ın Leavenworth şehrinde düşman sahillerine tanklar, kamyonlar, jipler, malzeme, birlikler ve sahili tutabilmek için ne gerekiyorsa hep-

sini taşımak için yapılmıştı. Onun savaş zamanındaki çıkarma gemisi halinden yük taşıyacak bir tekne haline getirilmesi için, büyük çıkarma kapılarının kaynakla kapatılması dahil epey değişiklik yapılmıştı. gemide her biri otuz iki kişiyi alabilecek iki filika da vardı.

Southern Districts, Port Sulphur'den 2 Aralık 1954 de ayrıldı. Rotası, **Marine Sulphur Queen'**inkine yakındı. Yani Güneydoğuya gidiyordu. Çift Fairbanks Morse diesel motorları teknenin sekiz mil sürat yapmasını sağlamaktaydı. Tekne Florida Keys'i döndükten sonra kuzeye doğru bir rota izledi ve Florida Boğazlarından geçti. Gulf Stream'in üç dört mil süratli akıntısı sayesinde geminin hızı onbir, oniki mile yükselmişti. Tankerde belki yirmi üç kişi vardı. Tam mürettebat sayısı bilinmiyordu, çünkü kaptan mürettebat listesini hareketten önce bırakmamıştı. Tanker hareket etmeden önce en az üç gemici çıkıp gitmişti. Onlar geminin limana erişemeyeceğini hissetmişlerdi. Çünkü teknenin yapısında bazı yapı ve seyir problemleri vardı.

Kükürt gemisi, yoluna devam ederken telsizle rutin bir mesaj verdi. Gemiden son alınan haber de bu oldu. **Southern Districts** kayboluverdi. Tarih de 5 Aralık 1954'dü. Yani aynı bölgenin üstünde altı donanma uçağının kaybolmasından tam dokuz yıl önceydi. Donanma ve Sahil Koruma 262,000 mil karelik bölgeyi aradılar ama gemiyle ilgili bir şey bulamadılar. Tarih yine kendisini tekrarlamıştı. Çünkü 20 Ocak 1921'de başka bir kükürt tankeri olan **Hewitt** Tekxas'ın Sabine Pass limanından Boston'a gitmek için hareket etmişti. Union Kükürt Şirketinin tankeri Florida Keys'i dönüp, Florida Geçitlerine girdi. Jüpiter Adasının kuzeyinde başka bir gemiyle haberleştikten sonra kayboldu. **Hewitt,** 1921 Başkarın-

da bir kaç ay içinde Batı Atlantikte kaybolan en az on gemiden sadece biriydi.

*
**

16,500 tonluk **Marine Sulphur Queen,** Florida adalarının yanından döndüğü sırada mürettebattan biri karısına bir telsiz telgraf göndererek Norfolk'a varacakları saati bildirdi. Başka biri de Tampa'daki borsa simsarına bir telsiz telgraf yolladı. **Marine Sulphur Queen'**den bunlardan başka bir haber alınmadı. Tanker Florida geçitlerine girip **Southern Districts'**in dokuz yıl önce kaybolduğu yere yaklaştı. Ve orada kayboldu. O da Şeytan Üçgeni'ne girmişti.

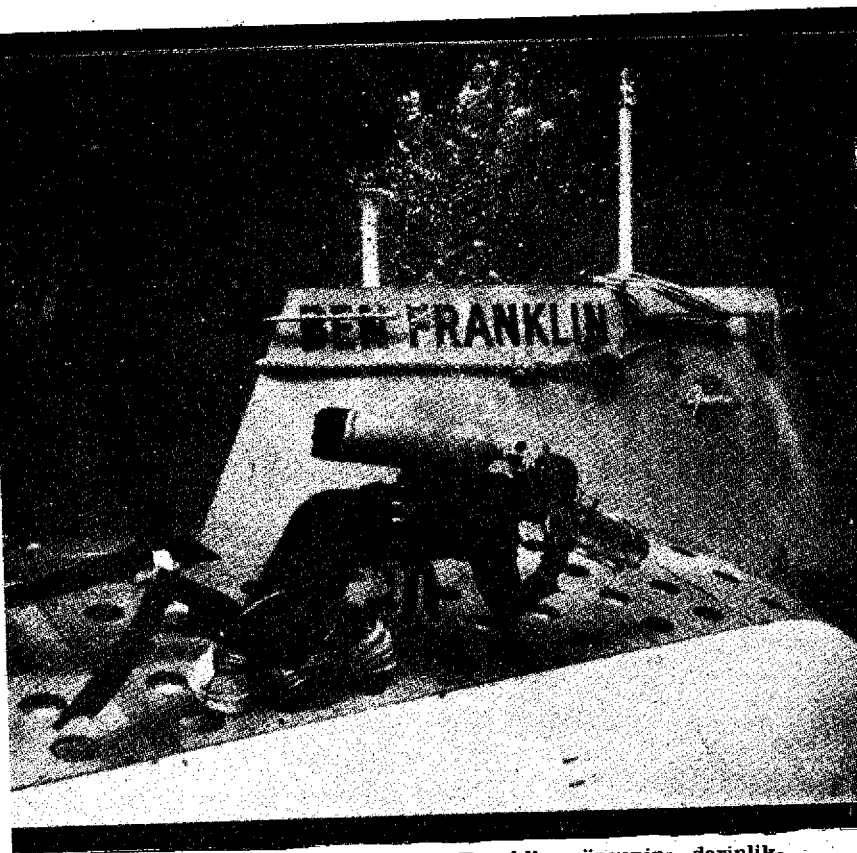
6 Şubatta tankerin geç kaldığı haber verildi. Key West'le Norfolk arasındaki bütün Sahil Koruma üsleri uçaklar ve tekneleri göndererek sistemli bir şekilde tankeri aramaya başladılar. Araştırma Meksika Körfezinin doğusunda Virginia Burnunun gerilerine ve doğuda Bermuda'ya kadar olan sahayı içine almıştı. T-2 tipi tankerleri andıran her cisim ve suyun üstünde yüzen kükürte benzeyen sarı yosunlara kadar her şeyi havadan taradılar. Florida adaları açıklarında bazı can yelekleri bulundu. Fakat bunların kayıp tankere ait olduğu ispatlanamadı.

1969'un Haziranında New York'da bir ön yargılama yapıldı. Tanker sahibi olan Marine Transport Lines'in teknenin güvenliğini sağlayacak tedbirleri alıp almadığı araştırılıyordu. Böylece kaybolan personelin ailelerinin istedikleri tazminatları şirketin ödemesi gerekip gerekmediğine karar verilecekti.

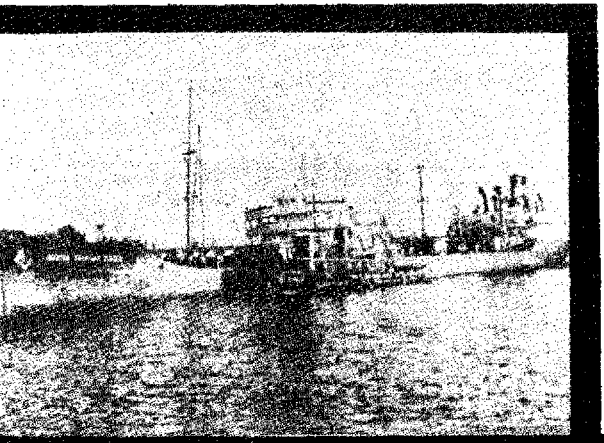
Gemi sahipleri, George H. Grant adında, New Jerseyli, yetmişiki yaşındaki emekli bir deniz kaptanını tanık olarak getirdiler. Grant, kırkyedi yıl içinde, **Marine Sulphur Queen'**in kaybolduğu bölgeden belki bin defadan fazla geçmişti. «Tanker, gemicile-



Raifuku Maru'nun Japon mürettebatı, Karayip'lerdeki garip olayların yalnızca efsane olmadığını öğrendi. Şilepten alınan son haber bir tehlike mesajıydı: «Tehlike hançere benziyor. Çabuk gelin!» Bir kasırga veya hortum 'Şeytan Üçgenin'deki' esrarengiz olayların nedeni olabilir mi?»



Araştırma denizaltısı **Ben Franklin** «üçgenin» derinliklerine dalarken yazar, film çekiyor.





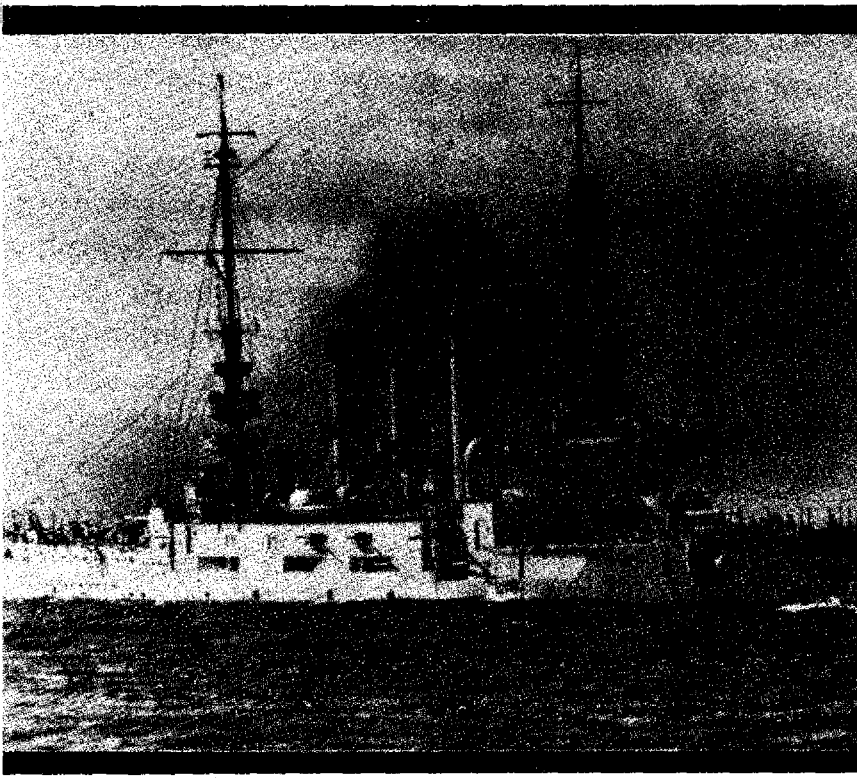
S. S. **Marine Sulphur Queen,** 'üçgenin' üstünde durulan kurbanlarından biridir. Fakat onun kaybı gerçekten izah edilemeyen bir olay mı? Sahil Koruma görevlileri **Marine Sulphur Queen**'in kaptan köşkünün yanından kopan isim tabelâsının parçalarını inceliyorlar.



Cyclops'un kaptanı önyüzbaşı George W. Worley, Norfolk limanında duran geminin güvertesinde görülüyor.



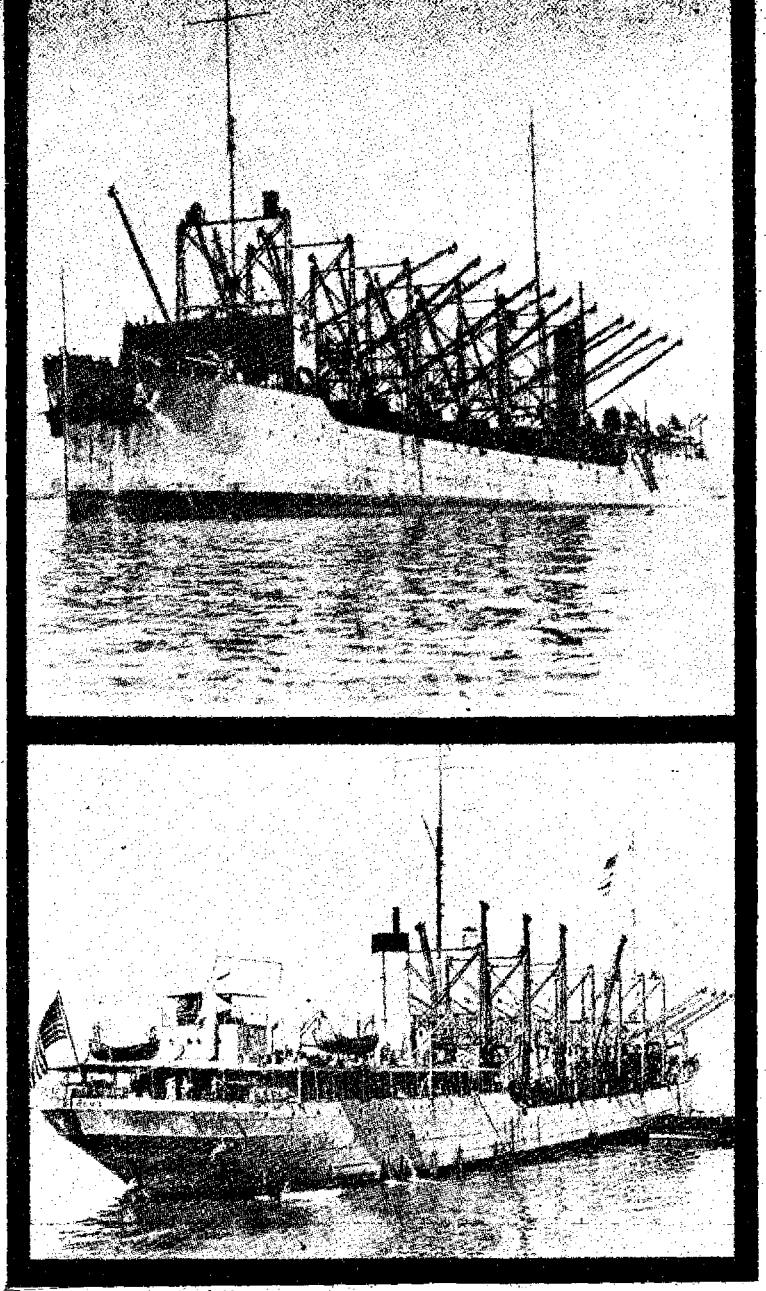
Son yılların en fazla can kaybına sebep olan kazası U.S.S. **Cyclops'un** 309 subay ve gemici ile 'üçgende' kaybolu-şu diye bilinir. **Cyclops'un** son resmi, kömür gemisi Norfolk limanından son ayrılışından bir gün önce, 7 Ocak 1918'de çekildi.



U.S.S. **Pittsburg**'un makina dairesinde işlenen vahşi bir cinayet, **Cyclops**'un esrarengiz bir şekilde kaybolmasına yol açmış olabilir mi?



Dauntless sahil koruma teknesinin görevlileri Fischer'lerin uçağına ait olup olmadığını anlaşılamayan açık renkli şişirilmemiş bir can kurtaran salını inceliyorlar.



Cyclops'un kardeş gemileri **Nereus** ve **Proteus** 1941'de 'Şeytan üçgeninde' kayboldular. Amerika'nın İkinci Dünya savaşına girişi bu gemilerin kaybını önemsetmedi.

«Önce susuzluk ve açlık sonra, tuzla kaplı vücudlarında güneşin sıcak işkencesi dayanılmaz hale gelince, kazazedeler çıldırır. Ve açık denizde ufak bir salın içindeki çıldırmış insanlar nereye gidebilir? Yalnızca denize... çünkü burası 'Şeytan Üçgenidir.»





Dalgıçların tanker V.A. Fogg'un içinde yalnızca kaptanın cesetini bulduklarını anlatan hikâyeler reddedilmiştir. Sahil Koruma'nın arşivindeki bu resim geminin, dümencinin yüzen cesedini göstermektedir.

rin, 'Çılgın Deniz' denilen çok yüksek dalgalarla karşılaşmış olacak,» diye fikrini açıkladı. «Bu yüksek dalgalar yüzünden yalpaya düştü ve sonra alabora olup battı.»

Karşı taraf sorguya çekince Grant, ömründe o bölgede böyle 'Çılgın Deniz'le karşılaşmadığını, ve bu nedenle batmış başka gemilerin bulunduğunu duymadığını da itiraf etti. Tazminat isteyenlerin avukatı Donald B. Klein, Kaptan Grant'ın teorisini reddeden bir Meteoroloji ve Deniz coğrafyası uzmanını dinletti.

Columbia Üniversitesinin Atmosfer Bilmi Laboratuvarının direktörü olan Profesör William Donn'a avukat Klein, **O tarihte** «Florida geçitlerinde ya da bunların civarında böyle fazla ve yüksek dalgalı bir denizi, yahut 'Çılgın Deniz' olmasını sağlayacak şartlar mevcut muydu?» diye sordu.

Donn, «Hayır, efendim,» diye cevap verdi.

«1963 yılının Şubat ayında Meksika Körfezi ve Florida Geçitlerindeki deniz ve hava şartlarında olağanüstü bir durum var mıydı?» diye sordu Klein.

Donn, «Hayır, efendim,» dedi. «Daha önceki hava şartları göz önüne alınarak bahsi geçen günlerde o bölgede böyle hava beklenmesinin tabiî olduğunu söylemem gerek.»

Bir Sahil Koruma raporu en az on adet T - 2 tipi tankerin ortadan ikiye bölünüp battığını açıkladı. Bu yüzden de bütün T - 2 tipi tankerlerin teknelerine çelikten takviye çemberlerinin su hattı kesimine kadar takılmasının emredildiği belirtildi.

Fakat **Marine Sulphur Queen** batmış mıydı? Başka bir teoriye göre tanker havalanmıştı. Sahil Korumanın Nisan 1964'de verdiği rapor, mal sahiplerini iki nedenle kınamaktaydı. Şirket, tanker kaptanına kaynar kükürtü nakletmek konusunda ne yardımda

bulunmuş ne de bu konunun problemlerini giderecek direktif vermişti. Bu arada şirket tankerin güvenliği konusunda bilgi edinmeye de gerek görmemişti. Sahil Korumanın yaptığı soruşturmalar sonucu daha önceki seferlerde kaynar sıvı kükürtün sızdığı izolasyonlardan tankların etrafındaki boş kısımlarda bir kaç defa yangın çıktığı anlaşılmıştı.

Marine Sulphur Queen de yangın çıkmış olabilir miydi? Yangını söndüren personel telâşlanıp paniğe kapılmış ve denizde bir patlama mı olmuştu? Yangını söndürmeye çalışanlar zehirli kükürt dumanları yüzünden bayılmışlar mıydı? Hava delikleri ve vantilatörlerden her tarafa yayılan kükürt dumanları bütün mürettebatın ve telsizcinin S.O.S. veremeden kendilerinden geçmelerine mi yol açmıştı? **Marine Sulphur Queen** çok fazla kükürt dumanıyla dolarak yüzen bir bomba halini mi almıştı? 188 derece ısıdaki kaynar sıvı kükürtle soğuk deniz suyu bir araya gelmiş ve bu yüzden korkunç bir patlamayla gemi parça parça mı olmuştu?

Can yeleklerinin ve bulunan diğer şeylerin talihsiz tankere ait olduğu resmen onaylanmadı ama geminin bir patlamaya kurban gittiği teorisini destekleyen bir ipucu bulundu. **Marine Sulphur Queen** bir patlamayla anında parça parça olmuştur. Tankerin kayboluşunun haber verilmesinden kısa süre sonra Miami'li gemi inşaatçısı John Allmand ve küçük oğlu, Florida'nın Key Biscayne sahilinde eski Cumhur Başkanı Nixon'un kışlık Beyaz Saray'ının pek yakınında dalgaların sürüklediği kütükleri topluyorlardı.

«Bir tramplen parçasına benzeyen bir cismin sahilden onbeş metre kadar ileride dalgaların arasında oraya buraya atıldığını gördük. Bunun üzerine oğlumla suya girerek cismi sahile çektik. Bunun iki ucu da kırılmış veya paralanmıştı. Tahtayı tersine

çevirdik ve siyah üstüne beyaz harflerle 'MARİNE SULPH' yazılmış olduğunu gördük. Otuz santim genişliğinde ve aşağı yukarı iki metre boyundaki tahtadan kırılmış civatalar sarkıyordu. Sanki bir zamanlar bir yere takılıydı.»

John Allmand'la oğlunun bulduğu kaybolan geminin isim tahtasıydı. (İsim tahtaları üstüne teknenin adı yazılarak,) kaptan köprüsünün iki tarafına takılır. İki paralanmış tahtanın durumundan **Marine Sulphur Queen**'in korkunç bir patlamayla parçalandığını tahmin etmek mümkündür. Herhalde soğuk deniz suyunun kaynar, köpüren kükürtle bir araya gelmesi yüzünden meydana çıkan kimyasal reaksiyon patlamaya sebep olmuştu.

'Şeytan Üçgeni', 'Bermuda Üçgeni', 'Atlantiğin Loş Bölgesi' hakkında yazılan aşağı yukarı bütün yazılarda **Marine Sulphur Queen**'in kaybolması esrarengiz olay olarak geçmektedir. Halbuki ortada esrarengiz veya tabiat üstü bir olay yoktur. Sadece denizde kimyasal bir patlama olmuştur.

Bazı okuyucular, **Marine Sulphur Queen**'in başına gelenleri kabul etmeyeceklerdir şüphesiz. Onlar için başka hazin bir olayı nakledelim.

2 Şubat 1972'de yani **Marine Sulphur Queen**'in son yolculuğuna çıktığı günden tam dokuz yıl sonra **V. A. Fogg** adlı başka bir T - 2 tipi tanker, Freeport'dan ayrıldıktan sonra Meksika Körfezinde kayboldu. **Marine Sulphur Queen** gibi **V. A. Fogg**'un da kaybolduğu zaman otuzdokuz kişilik mürettebatı vardı. Yalnız gemi ortalama derinliği 50 metreyi geçmeyen sularda yokolmuştu.

V. A. Fogg. Meksika Körfezi yerine 'Şeytan Üçgeni'nde kaybolsaydi muhakkak başka bir acayip kayboluş olarak kaydedilecekti. Uçan Daireleri araştıranlar teorileriyle ortaya çıkacaklardı. Gizli bilimlerle ilgilenenler bunun bir 'Uzay Çarpıklığı' yüzün-

den veya 'başka bir boyuttan gelen 'Atlantisliler'in işi' olduğunu söyleyeceklerdi. Başkaları da manyetik ışıklı tabancaları bulunan Marslıları suçlayacaktı. Ama **V.A. Fogg,** 'Üçgen'le ilgili türlü hikâyeye konu olacak, aynı tip geminin aynı sayıda mürettebatla, tam dokuz yıl sonra aynı gün kaybolması, vs. hep anlatılacaktı.

Evet, bu iki kayıp arasında epey benzerlik bulunmaktadır. Fakat aralarında bazı değişiklikler de vardır. **V. A. Fogg** 'Şeytanın Üçgeni'nin binlerce metre derinliğindeki sularında değil 50 metre derinliği olmayan denizde kaybolmuştur. Gemi, Houston'a gideceği için yol yalnızca onüç saat sürecekti. Tanker kırk kişiyle yola çıkacaktı. Fakat mürettebattan John Caldira, Jr. Trafik sıkışıklığı yüzünden limana geç gelip gemiyi kaçırmıştı. Gemi limandan ayrıldıktan kısa süre sonra bir Spaee Agency pilotu geminin ortası üzerinde kapkara bir duman sütununun havada üç bin metre kadar yükseldiğini gördüğünü haber vermişti.

Bunun üzerine **Valian, Gentien ve Reliance** adlı Sahil Koruma tekneleriyle bir düzine uçak ve helikopterlerle, bir çok özel tekne yirmi bin mil karelik bölgeyi baştan aşağı aramıştır. Dalgalar ve elli mil hızla esen rüzgârlar arama çalışmalarını yavaşlatmaktaydı. Zaman zaman ön camlarına biriken uçuşan tuzlu sular yüzünden yüz elli metre yükseklikte uçan uçak ve helikopterler bir şey göremez hale gelmişlerdir. Onbir gün sonra araştırma durduruldu. Sonra **V.A. Fogg'un** sahiplerini temsil eden avukat Joseph Cheavens, Space Agancy Pilotuyla kontrol kulesi arasındaki konuşmanın bandını dinlemiştir. Böylece Sahil Koruma görevlilerinin bir haberleşme hatası yüzünden siyah duman sütununun görüldüğü yerin millerle ötesini araştırdığı da anlaşılmıştır.

Şirket, yanları - gören - radar ve özel sonar cihazı bulunan bir araştırma aracı kiralayarak Chgevans'ın belirttiği noktayı aratmış ve geminin kalıntısı on bir saat içinde bulunmuştur. 14 Şubat da da dalgıçlar gemiye inmişler ve teknenin isim tahtasını çıkarmışlardır. Daha sonra da su altında çekilen fotoğraflar, ikibuçuk santim kalınlığındaki eğrilip büğrülmüş çelik levhaları, patlamayla yerinden fırlamış ambar kapaklarını, içeriye çöküp ezilmiş tekne kenarlarını, ayrılmış perçinleri, benzin buharıyla dolup patlayan kazanları gözler önüne sermiştir.

Bir dalgıç, «Tanklar arka arkaya hava fişeği gibi patlamışlar,» demiştir. **V.A. Fogg**'un patladığı ve bir kaç saniye içinde battığı bir gerçektir. Kaptan John Christie dahil, cesetlerden bir kısmı da bulunmuştur.

Ama bir an tankerin aynı şartlar altında Meksika Körfezi yerine Atlantik Okyanusunda battığını düşünelim. Gemi, kanunun emrettiği gibi sahilde elli mil açıktadır. Çünkü taşımakta olduğu yük zehirleyici ve kolay patlayan benzendir. Geminin tanklarında benzen kalıntıları vardır. Bu kalan benzen çıkarılırken de tekne yine sahilde belirli uzaklıkta kalacaktır. Florida'nın Georgia'nın ya da Carolina'nın doğu sahiline göre bu elli mil uzaklık gemiyi tam 'Üçgen'in içine düşürecektir. Böylece gemi batınca binlerce metre derinlikteki suyun dibine gömülecektir. O zaman gemi bahsettiğimiz gibi otuz metre derinde olmadığı için dalgıçların ve sonar araştırma cihazlarının erişemeyeceği yerde kalacaktır. O üç bin metre yükseklikteki siyah duman sütunun gözüktüğü an o bölge üzerinden uçan biri de olmazsa geminin hiç iz bırakmadan 'Şeytanın Üçgeni'nin kaybolduğu kaydedilecektir.

Üçgen'in kurbanlarından kaçı, insan hatası, makine arızası, tekne çürüklüğü veya hava şartları di-

şında kalan sebepler yüzünden kaybolmuşlardır acaba? Ortada bir esrar var mıdır? Yoksa tanıklar bulunmadığı sırada bu izah edilebilir facialar mı olmuştur? Geriye kalan bir kaç ip ucu da kurtarma araçları gelmeden, araştırma başlamadan uçsuz bucaksız okyanusta kayıp mı olmuştu?

*
**

8. Noel Zamanının Uğursuzluğu

Noel her yerde neşe ve eğlence zamanıdır. Fakat 'Şeytan Üçgeni'nde durum bunun tersidir. Noel zamanı 'Üçgen'de fazla sayıda garip olaylar meydana gelmektedir. Fort Lauderdale Donanma Hava Üssünden kalkan uçakların 1945 Noel'inden bir kaç hafta önce geri dönmemeleriyle ilgili şaşırtıcı olayı biliyoruz. Fakat aynı derecede önemli olmamakla birlikte böyle acayip başka olaylar da vardır. Bunlardan kitap boyunca bahsettik. Fakat bu kısmı Noel zamanıyla ilgili üç olaya ayırıyoruz.

*
**

27 Ocak 1948 de, öğleden sonra geç vakit yağan yağmurların sebep olduğu sisler civardaki tepelerden San Juan'a doğru inerken kiralanmış bir DC - 3 uçağı yükselerek batı kuzeybatı rotasını izlemeye başladı ve Puerto Rico'nun başkentinin parlak ışıklarını geride bıraktı. Uçak, 1.150 mil uzaktaki Miami'ye gidiyordu. Uçağın üç kişilik personeli Floridalı Pilot Robert Linquist, Miami'li İkinci Pilot Ernest Hill ve New Jersey'li hostes Mary Burke'den meydana gelmişti. İçlerinde iki de bebek bulunan ve çoğu yirmi yaşlarında olan yirmidokuz yolcunun büyük kısmı New York'luydu.

Onlar Noellerini anavatanlarında akraba ve arkadaşlarıyla geçirmişlerdi. Artık doğdukları güneşli, sıcak yeri geride bırakarak beton blokların bulundu-

ğu rüzgârlı, soğuk Manhattan'a dönüyorlardı ama yine de uçak tatlı Noel havası hüküm sürüyordu. Güzel bir tatil geçirmişlerdi. Hostes Burke, yolculara kahve ve kurabiye ikram edip, iki annenin bebeklerini emzirmesine yardımcı olduktan sonra, ışıkları loşlaştırdı. Yolcuların çoğu da uyuya kaldılar. Ama bazıları da Puerto Rico'nun rom dolu şişeleri boşalana kadar Noeli kutlamaya devam ettiler. Pilotları radyo frekansını San Juan'dan Miami'ye çevirdiler.

DC - 3 aslında büyük bir uçak değildir. Fakat en güvenilir uçaklardan biri olduğu kabul edilir. İkinci Dünya Savaşında çok kullanılan çift motorlu askeri C - 47'nin sivil hayata uydurulmuş tipidir. 1970'lerde hâlâ 1940'ların yapısı olan DC - 3'ler malzeme ve personeli uzak ormanlardaki maden ocaklarına götürüp getirmekten, ev satın alacak kimseleri yapılmakta olan mahalleleri göstermek için dolaştırmaya kadar türlü işlerde kullanılmaktadır. Eğer bu uçakların yedek parçaları bulunursa 1980'lerde de yine bunlardan yararlanma ihtimali kuvvetlidir.

Kaptan Pilot Lingguist'in uçağı durmadan hafif bir homurtu çıkararak saatlerce uçtu. Gece yarısını biraz geçe uçak Bahama Adalarının Güney doğusunda kalan Caicos Adalarının üstüne geldi. Kısa süre sonra da uçaktakiler saatlerini Atlantik yerine Doğu Standard zamana ayarlayacaklardı.

Pilot, geziye katılanları sabaha karşı dörtte uyandırmış ve New York'a doğru yollarına devam etmeden önce gümrük yoklaması, yakıt ikmali ve personel değişimi için Miami'ye ineceklerini bildirmişti. Kabinin ışıkları da yanında, yolcular, Miami Havaalanı gümrüğüne götürecekleri öteberiyi toplamaya koyulmuşlardı. Geziye katılanların bir kısmı hâlâ Noel şenliğini sürdürüp, İspanyolca Noel şarkıları söyledikleri için uçakta neşeli bir hava vardı.

Saat 4.13'te Miami Havaalanının Kontrol kulesinin telsizcisi Kaptan Pilot Linquist'ten durumun mükemmel olduğunu bildiren bir mesaj aldı. Pilotun sesine karışan yolcuların neşeli şarkıları konuşmanın fon müziği olmuştu. «Alanın elli mil güneyindeyiz. Miami'nin ışıklarını görebiliyorum. İniş için talimat bekliyorum». Kule telsizcisi, verdiği karşılığa hiç cevap alamadı. DC - 3 uçağıyla yeniden bağlantı kurabilmek için çok uğraştı ama çabası boşa gitti.

İki saat sonra, sabahın ilk ışıkları ortalığı aydınlatırken aramalar başlamıştı — daha sonra elli uçak, on gemi ve bir düzine küçük teknenin katılacağı büyük bir arama çalışmasıydı bu. Kayıp uçağın son olarak Key Largo yöresinde görüldüğü biliniyordu. Burada suyun derinliği 5 ile 7 metre arasındaydı ve dibi beyaz kumla örtülüydü. Uçak hiç bir yere çarpmadan parçalanmış olsaydı bile havadan enkazın yeri kolayca saptanabilirdi. Fakat aramaya katılanlar, DC - 3'ün de, yolcularının da en küçük bir izine dahi rastlayamadılar. Uçağı kiralamış olan Airborne Transport Şirketi, 10 Ocak günü, sahil koruma ile ortak bir bildiri yayınlayarak aramalara son verildiğini açıkladı.

Birkaç gün sonra ise Voss adında bir serseri, dalgalarla Miami Kumsalına vurmuş bir kısmı Puerto Rico romuyla dolu etiketsiz bir sürü şişe buldu. Yetkili makamlar, bunu haber alıncaya kadar serseri de şişelerdeki içkiyi bitirmişti... böylece Noel şenliğine katılan DC - 3 uçağı ve içindeki otuz iki kişinin kaderiyle ilgili tek ipucu da bir daha ele geçmemek üzere ortadan kalkmış oluyordu.

*
**

Evet, Noel neşe ve eğlencenin tam zamanıdır.

Ve işte Miami'deki sahil otellerinden birinin sahibi olan kırk iki yaşındaki Dan Burrack ile Fort Lauderdale'deki Saint George Katolik Kilisesinin otuz beş yaşındaki papazı Peder Patrick Horgan da Burrack'ın sekiz metre boyundaki çift motorlu, kamaralı teknesiyle sahilden ayrıldıkları zaman böyle düşünüyorlardı. Tekne, Burrack'ın evinin bulunduğu lüks semti çevreleyen kanallardan geçerken kıyıda Noel ışıklarının yakıldığını farkettiler. 1967 yılının 22 Aralık Cuma günü yani kış mevsiminin akşamı saat sekizde yola çıkmışlardı. Kuzeybatıdan gelen soğuk hava dalgası Miami'ye yaklaşıyordu. Ancak, Miami Kumsalındaki otellerin beton duvarları ve kıyıların doğuya bakan yakası şiddetli rüzgâra karşı iyi bir korunma çaresi oluyordu.

Akşam sekiz buçukta Miami limanından Okyanusa açılan körfezi geçtiler. İki arkadaş, motorları tam yol çalıştırarak, Miami'nin ışıklarını bir mil uzaklıkta açık denizden izlemek istemişlerdi. Bu bir mil, sonsuzluğa dek uzadı.

Gece saat dokuzda Miami sahil koruma görevlilerine Burrack'dan bir telsiz mesajı geldi. Motorlardan birinin pervanesine bir cisim takılmış ve bu yüzden yolda kalmışlardı. Ancak tekne şimdilik su almıyordu.

Saat dokuzu üç geçe sahil korumanın bir kurtarma ekibi ondört metrelik bir tekneyle Burrack'a yardımcı olmak amacıyla denize açılmıştı. Bu adamlar, o yörenin sularını avuçlarının içi gibi bilirlerdi. Her türlü yardım ve kurtarma işlemine yararlı olabilecek yeteneklere ve bilgiye sahiptiler.

Bu arada Burrack ile Peder Horgan da altlarındaki teknenin kolay kolay batmayacağını ve kurtarma ekibinin de yola çıkmış olacağını bildikleri için Miami Kumsalının bir mil açığında 7 numaralı şa-

mandıranın çevresinden ışıkları izlemeye koyulmuşlardı. Zaten başka da yapılacak bir şey yoktu.

Noel gecesini kayıp bir tekneyi aramakla geçireceklerinden haberleri olmayan kurtarma ekibi ise Burrack'ın çağrısından yalnızca onsekiz dakika sonra bildirilen yere gelmişti. Fakat burada sadece şamandırayı ve giderek kabaran dalgaları buldular. Pervanesi bozulan tekneden ve yolcularından bir iz bile yoktu.

Florida Keys'den Jacksonville'e kadar 150 millik bir sahada araştırma yapılması kararlaştırıldı. Gerçi kayıp tekne, Miami kıyılarından yayılan ışıkla aydınlanan bölgedeyken son telsiz mesajını yollamıştı ama yine de 'Şeytan Üçgeni'ndeydi.

Sahil Koruma, aramanın ilk beş gününde basınla tam bir işbirliği kurmasına rağmen, bu sürenin sonunda birdenbire, Burrack'ın ilk ve son mesajında neler dediğini açıklamaktan kaçındı. Bir sözcü, Burrack'ın olağanüstü bir durumla karşı karşıya olduğunun anlaşıldığını belirtmekle yetindi. Sahil Koruma Birliğinin hukuk danışmanı ise herhangi bir açıklama yapmaya yetkili olmadıklarını söyledi.

Burrack'ın arkadaşları ise onun pek kurt bir denizci olmamakla beraber teknesini ustalıkla kullanabileceğini ve bu teknede de her türlü güvenlik tedbirlerinin alınmış olduğunu söylediler. Aramalara son verildikten sonra ise Sahil Koruma Birliğinin bir sözcüsü şöyle dedi, «Onları kayıp sayıyoruz ama açıkdenizde kaybolduklarına ihtimal vermiyoruz». Ve de kayıp listesi şöyleydi: Peder Patrick Horgan, Dan Burrack ve ismine pek uygun olan sekiz metre boyunda, tek kamaralı bir tekne: **'Witchcraft'** (Büyü)

***

Geleneklere göre, denize indirilecek olan yeni

bir teknenin gövdesinde bir şampanya şişesi kırmak, teknenin şansının açık olmasını ve yolculuklarının iyi gitmesini sağlar. Editör Harvey Conover'in de 1956 yılında, New York Mamaroneck'de yeni Yolesi **'Revonoc'**u denize indirmesi muhteşem bir törenle kutlanmıştı. Teknenin adı, Conover'in isminin tersiydi. **'Revonoc'** yaklaşmakta olan yarış mevsiminde yarışlara katılacağı için denize indirme törenine New England'ın dört bir köşesinden pek çok meraklı katılmıştı. Tekne, her türlü havada açık denizlerde yarışabilecek yetenekteydi. Dan Burrack'ın aksine Harvey Conover, doğu kıyılarının en kurt, en yetenekli denizcilerinden biri olarak tanınmıştı. Onun denizciliğiyle boy ölçüşebilecek pek az kişi vardı.

'Revonoc' kendi karasularında başarılı yarışlarla dolu bir yaz geçirdikten sonra Florida'ya doğru yola çıkmıştı. Burada da büyük bir açık deniz yarışına katılacaktı. Evet, **Reconoc,** amansız bir yarış teknesiydi. Noelden önceki haftayı, Conover'ler, Florida Keys'de bir eğlence gezisiyle geçirdiler.

Harvey Conover eşi, kızı ve damadı Key West'te neşeli bir Noel geçirdikten sonra 150 mil kuzeydeki Miami'yi gitmek üzere yola çıktılar. Yolculuk süresince karayı gözden kaybetmeyeceklerdi. Ama gene de bu yolculuk, 'Şeytan Üçgeni'nde 150 mil yol almak demekti. Küba'nın tüm meteoroloji istasyonları, genellikle her gece hava kararırken hava raporu yayınına son verirlerdi. O gece de yayını kesmeden önce, havanın iyi olacağını bildirdiler.

Conover'ler, Miami'nin güneyine varıncaya kadar hava gayet iyi gitti, fakat burada birdenbire yönü düneydoğudan kuzeye dönen sert bir rüzgâr yollarını kesti. Şiddetli bir fırtınaya tutuldular. Fakat Conover usta bir denizciydi ve **Revonoc** da dayanıklı bir tekneydi. Gerek sahibi gerek tekne için böyle bir hava olağanüstü sayılmazdı. Üstelik o gece Yat Klübünde Yılbaşı eğlencesi düzenlenmişti.

1957 yılı, Florida'dan doğru gelen şiddetli bir fırtınayla uğurlandı. **Revonoc,** her şeye rağmen yoluna devam ediyordu, çünkü körfeze varmasına da bir kaç mil kalmıştı. Korkunç rüzgâr, Miami Biscayne Körfezinde uğul uğul uğuldarken kıyıdakilerin yılbaşı şarkısını da açık denizlere götürüyordu. Conover'in klüpteki dostları, arkadaşlarının birkaç mil ötede bir ölüm kalım mücadelesine giriştiğinin farkında değildiler.

1958'in ilk şafağı söktüğü zaman ise artık **Revonoc** yoktu. Tekne kaybolmuştu. Sahil Koruma ve donanma hemen kayıp yatı aramaya başladı. Haber, Conover'lerin dostlarına ulaşınca, onlar da aramaya katıldılar — hattâ bazıları kendi yatlarını ve hayatlarını tehlikeye atmayı göze almışlardı. Bu aramalardan ele geçen tek şey de yatın iki buçuk metre uzunluğundaki filikasıydı. Dalgalar, sandalı Miami'nin kırk mil kadar kuzeyinde Hilsbooro Fenerinin önünde kıyıya atmıştı.

⁂

Dünyaca tanınmış bir denizci olan Richard Bertram da Conover'in yakın bir aile dostuydu ve aramalara o da katılmıştı. Bertram, Conover'in teknesinin denize ve kötü hava koşullarına yenilmesi ihtimalini kabul etmiyor. «Harvey Conover, çok iyi bir denizciydi, böyle bir akibete meydan vereceğini sanmam.» Bertram'a göre kayıp yole, bir geminin altında kalmış, ya da pervanesine takılıp parçalanmış olabilir. Bu varsayımın doğru olması için birkaç neden bulunmaktadır. Bir kere, deniz içinde bir Akarsu sayılan Golfstream'ın kuzeye yönelik akıntısından kurtulmak isteyen güneye inen gemiler, Florida kıyı

şeridini izlerler. Şu üstün yetenekli radar yüzünden teknelerin çoğunda gözcü bulundurulmaz ve **'Revonoc'** gibi tahta bir teknenin radar ekranında görülmesi ihtimali pek zayıftır. Ayrıca, bir çok gemi, özellikle yabancı bandıralı olanlar, her türlü hava şartlarında radarı izleyebilecek yetenekli elemandan yoksundur. Örneğin bir tanker gibi iyice yüklü bir gemi, büyük bir yatı bile çiğneyebilir. Üstelik geminin tayfaları, bunun farkına bile varmayabilirler. Hele gemi, fırtınalı havada, büyük dalgalar arasında ilerlemeye çalışıyorsa, başka bir tekneyi ezip ezmediğinin anlaşılmasına imkân yoktur. Resmi belgelerde de küçük tekneleri ezip kazanın farkına bile varmadan yollarına devam eden pek çok büyük geminin adına rastlanabilir. Acaba **Revonoc**'da böyle bir kazaya kurban gitmiş olabilir mi? Peki o halde, teknenin filikası nasıl sağlam kalabildi?

UFO (uçan daireler), ya da «uzay gemileri» söz konusu edildiği zaman da, yeryüzünde yapılan her tekne yarışına katılmış olan Bertram şöyle demişti. «Bir çok kimse, aklının almadığı bir durumla karşılaşınca, bunu tabiatüstü güçlere bağlamaya heveslenir. Fakat günün birinde bu tür olayların hepsine mantığa uygun ve bilimsel bir neden bulunacağına inanıyorum.»

Acaba **Revonoc** gece bir gemi tarafından batırılmış olabilir miydi? Belki bu mümkündü ama sekiz on metre derinliğindeki deniz üzerinde kayıplara karışan, Kaptan Pilot Linguist'in kullandığı DC - 3 gezi uçağına ne buyrulur? Acaba pilot uçağın bulunduğu yeri bildirirken bir hesap hatası yapmış olabilir miydi? Uçak, onun dediği yerde değil de birkaç mil doğuda, denizin çok derin olduğu bir yörede miydi? Eğer insan doğaüstü nedenlere değil de mantığa inanmak isterse, en uygun cevap bu olur. Fakat ya şu **'Witchcraft'** adlı teknenin kaybolmasına ne deme-

li? Acaba giderek şiddetini arttıran fırtına yüzünden dalgalar tekneyi sahile değil de açık denize sürüklemiş olabilir mi? Teknede telsiz vardı, fakat belki de **Witchcraft** su almaya başlamış ve telsiz cihazı bozulmuştu. Ayrıca şayet Burrack, dostlarının belirttikleri gibi usta bir denizciyse, ve teknesinin bulunduğu yerde deniz fazla derin değilse, niye demir atıp kurtarma ekibinin gelmesini beklemedi? Ayrıca belirtildiğine göre Burrack'ın teknesi kolay kolay batmayacak cinstendi.

Peki, ya olaydan beş gün sonra açıklama yapan Sahil Koruma Birliği sözcüsünün tutumuna ne demeli? Burrack'ın son sözleri, daha doğrusu Sahil Koruma Birliğinin telsizden aldığı son sözler şunlar olmuştu. «Bu gerçekten çok garip. Böylesini hiç görmemiştim». Galiba yirmi iki yıl önce de donanmaya bağlı beş uçak da 'olağanüstü' bir durumla karşılaşmıştı.

9. Kumsalda

Fort Lauderdale, her yıl ilkbahar mevsiminde Amerika'nın doğusunda yaşayan koleji öğrencilerin Mekke'si olur. Buradaki kumsal, Florida'nın tüm Altın Sahilinde en güzel ve en tehlikesiz olanıdır. Üç mil uzunluğundaki sahil şeridinde otellerin beton duvarlarına, yüksek apartmanlara rastlayamazsınız. Oysa Atlantik Okyanusu kıyısındaki diğer Florida kentlerinde ise apartıman ve otel duvarları halkın kumsala erişmesini önler. Ayrıca Fort Lauderdale, diğer Florida kentlerinin aksine, yaşlı vatandaşların cenneti değil, daha çok gençlerin toplandığı yerdir. Yüzme meraklılarının hayatını tehlikeye sokacak anafor da pek azdır. Şiddetli fırtınalar hariç, burada büyük dalgalara da pek rastlanmaz. Elli mil kadar doğudaki Bahama Adaları, Atlantik Okyanusunun o dev dalgalarına karşı doğal bir dalgakıran yerini tutmaktadır. Bu kumsalın en büyük tehlikeli, Miami Kumsalından ve Hollywood'dan Gulf Stream akıntısıyla sürüklenen pisliklerdir.

İşte şu talihsiz uçuş 19 filosu dahil pek çok uçağın bilinmeyene doğru uçtuğu yer de bu kumsalın üzeridir. Düzinelerle gemi buradan bilinmeyen deniz mezarlarına doğru yol almışlardır. Bu kumsalda insan bir ayağını suya sokup «Ee şimdi bir ayağımı 'Şeytan Üçgeni'ne daldırdım» diyebilir.

1972 yılının 19 Haziran günü öğleden sonra saat 2.30'da, spor bir Chevrolet İmpala araba, Fort

Lauderdale'in en geniş caddelerinden biri sayılan Sunrise Bulvar'dan okyanusa paralel uzanan AIA kentlerarası yoldaki bir park yerine geldi. Arabanın üzeri açıktı. Arkadaki bagaj yerinden ise 2.80 boyundaki yelkenli teknenin burnu görünüyordu. Fort Lauderdale sakinlerinden onyedi yaşındaki Tom Robinson, kendisi gibi onyedi yaşında olan kız arkadaşı Cathy Wheeler'i yelkenlisiyle gezintiye çıkaracaktı. Çantalarını, pabuçlarını, Cathy'nin gözlüğünü ve diğer ufak tefek eşyalarını arabanın torpido gözüne kilitlediler. Bisiklet yakalı bluzları ve paçaları kesilmiş blucinleri ile iki genç kırmızı beyazlı tekneyi kıyıya taşıdılar. Onlar yelken açıp kıyıdan uzaklaşırlarken, kumda güneşlenmek ya da denizde oynaşmakla yetinmek zorunda kalan pek çok genci kıskandırmış olmalıydılar. Tom ve Cathy'nin şu dünyada hiç bir sıkıntısı, üzüntüsü yoktu. Kısa bir süre önce Stanahan lisesinden mezun olmuşlar ve kolejin giriş sınavını kazanmışlardı. Gençtiler, dünya onlarındı.

Küçük teknenin yelken direğini kaldırıp yelkeni açtıkları zaman saat üçtü. Ve denizde serinleyen düzinelerle insan arasından süzülüp denize açıldılar. Kıyıdan fazla açılmayıp, kumsala paralel gitmeyi amaçlamışlardır. Batıdan hafif bir rüzgâr esiyordu. Gökyüzünde sadece bir iki bulut vardı. Güneş hâlâ yolun karşı tarafındaki Schraftt Otelinin üzerindeydi. Gençlerin neşeli neşeli gülüşüp konuştukları yüz metre kadar geriden farkediliyordu. Ama lisenin çalışkan öğrencisi Catherine Ann Wheeler ile okulun futbol takımında oynayan Thomas Robinson'u ve o küçük kırmızı - beyaz teknelerinin son görülüşü oldu bu. Çünkü kıyıdan fazla uzaklaşmamalarına rağmen 'Şeytan Üçgeni'ne girmişlerdi.

Gençler o gece evlerine dönmeyince Tom'un annesiyle babası soluğu kıyıda aldılar ve beyaz arabayı Tom'un bıraktığı yerde buldular. Torpido gö-

zündeki eşya da yerli yerinde duruyordu. Ertesi sabah bir kurtarma ve arama ekibi aramalara başladı, daha doğrusu arama çalışmalrı genişletildi. Çünkü Tom'un teknesiyle birlikte kayıpların sayısı üçe yükselmişti. West Palm Beach'den, onsekiz yaşındaki Steven Whithurst de **'Doc's Order'** isimli motoruyla kayıplara karışmıştı. Ayrıca altı delikanlı bir genç kız ve bir de köpeğin bulunduğu oniki metrelik adı sanı belli olmayan bir tekne de kayıptı. Yolcular, yelken kullanmanın en belli başlı kurallarını bile bilmiyorlardı. Son olarak yan yatmış vaziyette Gulf Stream'e doğru yol alırken yelken açmaya çalıştıkları görülmüştü.

İki gün sonra **'Delphic Eagle'** adında Yunan bandıralı bir gemi, Steven Whithurst'ü, Saint Augustine'in 140 mil doğusunda buldu. Burası, delikanlının son görüldüğü yerden 300 mil uzaklıktaydı ama Steven Whithurst sapasağlamdı ya, önemli olan buydu. Kısa bir süre sonra da Cahil gençlerin teknesi de yola çıktıkları yerin yakınında, terkedilmiş bir iskeleye bağlı bulundu. Fakat Tom Robinson ile Cathy Wheeler hâlâ kayıptı.

Sahil Koruma Birliğinin aradığı bölge, Vermont, Rhode İsland, ve New Hampshire eyaletlerinin üçünün birden kapladığı alandan daha büyüktü. Teğmen D.C. Hibbard ve önyüzbaşı H.C. McKean de Palm Beach ile Grand Bahama Adası arasındaki bin dört yüz mil karelik bir alanda yapılan on saatlik bir aramadan yeni dönmüş üssün subay klübünde dinleniyorlardı. Hibbard, bardağına bira doldururken şöyle dedi «Açık denizde iki çocuk var, ve biz onları bulamadık. O yöreyi karış karış aradık. İnsan bu çocukları bulamadığı gibi üstelik onların çok kötü durumda olduklarını bilirse sinirleri iyice bozuluyor.»

Ertesi gün, iki subay yanlarına altı kişilik bir ekip alıp, şafakla beraber yeniden aramaya çıktılar.

Bu kez de başka bir yörede aramayı deniz uçağıyla sürdürebileceklerdi. 25 metre yükseklikte saatte 125 mil hızla uçmaktaydılar. Emniyet kemerleriyle sıkı sıkı bağlanmış iki kişi uçağın arka kapısından dışarı uzanıp, aşağıdaki denizi gözden geçirecekti. Bir saat sonra onların yerlerini başkaları alıp gözleme işlemini sürdürecekti. Böylece pilot, ikinci pilot, ve iki gözetmen, aşağıdaki denizi sürekli olarak incelediler. Bu arada beş uçak, üç helikopter ve bir sürü tekne de arama çalışmalarına katılmıştı. Catherine'in babası bir arkadaşının özel uçağıyla aralarına katılmıştı. Arama, günlerce sürdü fakat ne kırmızı - beyaz teknenin ne iki gencin de izine rastlandı.

***

Pompano Beach, Fort Lauderdale'in kuzeyindeki komşu kenttir. Bu kent, yarış alanı, Hillsboro Koyundaki feneri ve Atlantik Okyanusuna uzanan büyük dalyanıyla ün yapmıştır. 1969 yılının 29 Aralık günü, Noel nedeniyle okullar tatil olduğu için kalabalık öğrenci grupları kumsalı doldurmuştu. Parkview ilkokulundan iki öğrenci, dokuz yaşındaki Peggy Rahn ile sekiz yaşındaki Wendy Stevenson, deniz kenarında buluştular. Çocuklar dalyana kadar gitmek istiyorlardı ama yanlarında bir büyük olmadan oraya kadar gidemeyecekleri belirtilince, onlar da bu serüvenden vazgeçtiler. Sarışın Peggy ile esmer Wendy'nin sırtlarında mayolarıyla dalyanın iskelesinden uzaklaştıkları ve elele tutuşup kumsalda yollarına devam ettikleri görüldü. Küçük kızları bundan sonra bir daha ne gören oldu ne de onlardan bir haber alan çıktı. Cesetleri bulunmadığı için polis, çocukların suya girip boğulmuş olabilecekleri ihtimali üzerinde durmadı. Bu iki küçük kızın akibeti hâlâ öğrenilemedi. Ama bi-

linen bir gerçek varsa o da çocukların 'Şeytan Üçgeni'nin sınırında olduklarıydı.

⁂

Bahama'lardaki Acklins adası, henüz müteahhitlerin ve turistlerin saldırısına uğramamış adalardan biridir. Nassau'nun birkaç yüz mil güneydoğusundadır ve güney ucundaki Castle Island Feneriyle Batı Hint Denizinin en önemli ve yararlı fenerlerinden biri olarak ün yapmıştır. Adanın çeşitli bölgelerine verilen isimler de ilginçtir: Bob'un Burnu, Samimi Köşe, Mezar yeri, ve Şirin Körfez. Eğer insan çoluğunu çocuğunu uygarlığın kötülüklerinden uzakta tutmak isterse, bu adadan daha uygun bir yer bulamaz.

1971 yılının 14 Ağustos günü, on yaşından küçük dört erkek çocuk, kumsalda eski küçük bir sandal buldular. Rolles kardeşler ve arkadaşları Derrick'in bulduğu sandal iki yıldan fazla bir süreden beri kumsalda duruyordu. Çocuklar, sandalı görür görmez, büyük bir sevinç içinde onu Şirin Körfez'de suya indirdiler, ve denizcilik oynamaya başladılar. Eh, ne de olsa babaları, evlerinin geçimini denizden sağlayan kişilerdi. Bir yaz günü küçük çocuklar için böyle küçük bir sandalla oynamaktan daha eğenceli bir şey düşünülebilir miydi? Olanların başka görgü tanığı var mıydı orası bilinmiyor ama bilinen tek şey, dört çocuğun o gün tahta sandalla birlikte kayıplara karışmış olduğudur.

Büyük Londra Sergisi, 1851 yılında Hyde Park'ta açılmıştı. Bu olay, modern çağın dünya fuarlarının ve sergilerinin ondokuzuncu yüzyıldaki uygulaması sayılabilirdi. Büyük Sergide en fazla dikkati çeken yapı da elli beş metre yükseklikteki demir kuleydi. İngilterenin dört bir yanından sergiyi gezmeye gelenler, mutlaka bu büyük kuleye çıkmak istiyorlardı. Sergi

kapandıktan sonra da bu kule birkaç yıl yerinde kaldı. Derken günün birinde işçiler, büyük bir dikkatle kuleyi sökmeye başladılar. Sökülen her parçanın üzerine bir numara yazılıyordu. Böylece kulenin kolayca başka bir yere dikilmesi sağlanacaktı. Kule yerinden söküldükten sonra parçaları, vagonlara doldurulup Thames Nehrinde çalışan feribotlara yerleştirildi. Daha sonra da gemilere yüklendi. Arası çok geçmeden kulenin parçaları şileple Atlantik Okyanusunun öbür kıyısına götürüldü.

Büyük Isaacs Kayası, Bahama Adalarının batı kıyılarında, Bimini'nin yirmi mil kadar kuzeyinde, ve Fort Lauderdale'in elli beş mil doğusundadır. Kayanın en yüksek ucu üç çeyrek mil yüksekliğindedir. Çevresini saran sularda ise bol bol mercan bulunur. İşte Hyde Parktaki demir kulenin parçaları 1859 yılında buraya getirilmiş ve kulenin bu kaya üzerinde yer alması kararlaştırılmıştı. Kuleyi söken işçilerin çoğu, yeniden kurma görevini de üzerlerine almışlardı. Kulenin kurulması işi sürüp giderken bir hayalet meselesi yüzünden işçilerin çoğu görevlerini ve kayayı terkedip gitmek istediler. İşçiler 'Kurşunili Kadın'ın hayaletini görmüşlerdi. Yıllarca önce bir kasırga sırasında bir İngiliz gemisi kayalara çarpıp parçalanmıştı. Gemiden sadece küçük bir bebek kurtulmuştu. Kazadan birkaç gün sonra adalılar bebeği kayanın üzerinde bulmuşlardı. Bebek, önce Bimini adasına oradan da İngilteredeki akrabalarının yanına gönderilmişti. Yerli halka göre, bu daha öykünün başlangıcıydı. Her dolunayda, bebeğin annesi, Büyük Isaacs kayasının üzerinde gezinip, kasırgada kaybettiği yavrusu için göz yaşı döküyordu.

Pek çok gemi kayalara çarpıp parçalandığı ve o günlerde henüz telsiz icat edilmediği için, dediğini yaptırtmasını bilen cerbezeli bir kaptan kulenin kurulmasını sağladı. Kulenin kurulması tamamlanınca da

tepesine güçlü bir ışık konmuştu. Yeni fenerin direkleri de kırmızılı beyazlı boyanmış, İmparatorluğunun o devirdeki hükümleri Kraliçe Victoria'nın onuruna Victoria Feneri adı verilmişti. Bugün ise Büyük İsaacs Feneri olarak bilinir. Kuleyi kuranlar oradan ayrılmışlar, yerlerini fener bekçilerine bırakmışlardı.

'Büyük Isaacs Fenerinin Kurşunili Kadını' deniyordu hayalete ve her dolunaydan birkaç gece önce hayaletin fenerin çevresinde dolandığı rivayet ediliyordu. Fenerde birkaç ay kalan bekçiler, istifa edip oradan kaçmaya bakıyorlardı. Hayaletin ziyaretleri yirminci yüzyılın başına kadar sürdü. Nihayet bir gece, cesur ve bilgili bir fener bekçisi, vaktiyle kilisede de çalışmış olmanın verdiği güven içinde Kurşunili Kadın hayaletinin dolaştığı yerde dini bir tören tertipleyip, hayalete çocuğunun sağ salim vatana döndüğüne inandırmayı başardı. Kurşunili Kadının hayaleti de bir daha kayalıkta görülmedi. İşte halk arasında dolaşan öykü buydu. Fakat fırtınalı gecelerde dolunay zamanlarında Büyük Isaacs Kayasından bir kadının hıçkırıklarının ve iniltilerinin duyulduğu söyleniyor.

1851'de Londra'da Büyük Serginin övünç kaynağı olan kuleyi yıllar yılı o yöreden geçen denizciler ve ışığını sürekli olarak yanık tutmakla görevli olanlardan başka kimse farketmedi. Daha doğrusu 1969 yılının 4 Ağustos günü fenerin iki bekçisi Ivan May ve B. Molings, bir daha ortaya çıkmamak üzere kayıplara karışıncaya kadar, kimse fenerle ilgilenmedi.

Bruce Mounier adında Miamili bir balıkçı, bu olaydan kısa bir süre sonra küçük teknesiyle Büyük İsaacs Fenerinin yakınlarında dolaştığını ve gördüğü cisimlerin iki denizaltı UFO'su (uçan daire) olduğuna inandığını söyledi. Balıkçının uçan daire olarak tanımladıkları, yirmi bir metre uzunluğunda kurşuni

yumurta biçiminde cisimlerdi ve suyun hemen altında büyük bir hızla ilerliyorlardı.

*
**

Florida'daki Daytona Kumsalı, 'Dünyanın Hız-Başkenti' olarak tanınır. Çünkü burada ve Ormond Kumsalında 'hızın doğum yeri,' otomobille kırılan hız rekorları başka hiç bir yerde aşılamamıştır. Sahil, katı, otomobiller için gayet uygun bir zemin sayılan kurşunî kum ile kaplıdır. Dayton'a Kumsalı, 1930'ların sonuna doğru bir tatil merkezi haline gelinceye kadar, kumsal, dünyanın en uzun doğal fren yeri olarak biliniyordu. Bugün bile denizden, güneşten yararlanmak isteyenler, arabalarını kumsalda parkederler.

Sir Malcolm Campbell, 1935 yılının Şubat ayında, yarış arabası Mavi Kuş'un hız denemelerini Daytona Kumsalında yapıyordu. Çevre halkı, saatte üç yüz mil hızla giden arabanın korkunç fren seslerini dinlemeye alışmıştı. O yöredeki evlerde, apartımanlarda oturanlar, balkonlara pencerelere fırlayıp, dünyanın en hızlı arabasının uçuşunu izliyorlardı.

O tarihlerde, Daytona Kumsalına gelen yüzlerce turist arasında, Atlanta'lı mobilyacı Forrest Additon ve eşi Bessie de vardı. Tanınmış çift hem kış tatili yapmak hem de Bessie'nin doğum gününü kutlamak için buraya gelmişti. Karı koca, 27 Şubat Cuma gününü Daytona Kumsalı Otelindeki odalarının balkonundan Mavi Kuş'un hız denemelerini izleyerek geçirdiler.

Additon'lar o akşam yedi sularında otelin yemek salonuna inip Bessie'nin doğum gününü kutladılar. Yanlarındaki masada da Sir Malcolm oturuyordu, ve ünlü yarışçı, Bayan Additon'a doğum günü armağanı olarak elindeki yemek listesine imzasını attı. Atlanta'lı çift, yemekten sonra kumsala inip denizi sey-

retmek istediler çünkü, Bessie daha önce Okyanusu hiç görmemişti. Otellerden yayılan ışık, suları aydınlatıyordu. Denizden gelen serin ve rutubetli havanın dışında gerçekten çok güzel bir gece sayılırdı. Kıyıdan denize vuran ışıklar, küçük dalgaların üzerinde danseder gibiydi. Gündüz bir boydan bir boya kumsalda gidip gelen yarış arabasının o kulak tırmalayıcı gürültüsüne karşılık gece sadece sahile vuran dalgaların sesi duyuluyordu. Bu tatlı sessizlik gerçekten dinlendiriciydi. O gece yüzlerce insan, kumsalda gezintiye çıkmıştı.

Additon'lar gece ona doğru otele dönüp, binanın dördüncü katında, Okyanusa bakan odalarına çıkmayı kararlaştırdılar. Bayan Additon o geceyi şöyle anlatıyor: «Kocam, perdeyi kapamak için pencerenin önüne gitmişti. Birdenbire o uçak yaklaşmaya başladı ve kocam 'sanki pencereden içeri girecek gibi!' diye avaz avaz bağırdı. Bu sözler ağzından çıkar çıkmaz da uçak denizin karanlık sularına dalıp gözden kayboldu. Herşey birkaç dakika içinde olup bitmişti... Sahil Koruma nöbetçileri devriye geziyorlardı... Denizde bir sürü tekne vardı... her taraf ışık içindeydi. Okyanusu hiç bu kadar güzel bulduğumu da hatırlamıyorum. O parlak ışıklar altında denizin her tarafı ayna gibi görünüyordu. Bütün gece denizi aradılar durdular, fakat o uçağın izini bulamadılar.»

Kayıp herhangi bir uçak ya da pilot var mı yok mu diye Florida ve Georgia eyaletlerindeki havaalanlarının hepsini teker teker arayıp bilgi edinmek istediler. Ama bu soruşturmaların sonunda hiç bir uçağın kayıp olmadığını ve hiç birinin de dönüş saatinin geçmediği öğrenildi. Birkaç gün sonra yöresel gazetelerden birinde şöyle bir başlık göze çarptı 'UÇAK KAZASI SÖYLENTİLERİNİN ASILSIZ OLDUĞU SANILIYOR' Haberde de Jacksonville'deki Sa-

hil Korumanın genel merkezinin uçak kazasıyla ilgili söylentileri yalanladığı ve o güne kadar hiç bir uçak enkazına rastlanmamış olmasının da bu inancı kanıtladığı yazılmıştı. Fakat acaba söylentiler asılsız mıydı? Acaba bunlar basit birer söylentiden ibaret miydi? Yüzlerce insan, uçağın denize daldığını görmüştü. Uçak, kıyıdan elli metre kadar açıkta gözden kaybolmuştu. Burada deniz pek durgundu, hiç bir akıntı da yoktu. Değişik görgü tanıklarının verdikleri bilgi de birbirine uyuyordu. Kanatlarının altında kırmızı ve yeşil ışıklar yanan gümüş rengi bir uçak görmüşlerdi. Tanıkların çoğu da birbirlerini hiç tanımayan kişilerdi ayrıca büyük bir kısmı da kaza haberinden önce birbirlerinin yüzünü bile görmemişti. Acaba yüzlerce kişi aynı anda aynı hayali görebilir miydi? Bessie ve Forrest Additon'un odalarının penceresine çarpmasından korktukları bilinmeyen cisim neyin nesiydi? Bir hayalet uçak olabilir miydi bu? Şu ünlü 'Uçan Hollanda'lı, efsanesinin modern bir uygulaması mıydı? Uçak veya hayalet, bu esrarengiz cisim her ne ise, 'Şeytan Üçgeni'nde görülmüştü.

*
**

Kumsalda ya da kumsalın yakınlarında görülen bu esrarengiz olayların garip doğaüstü güçlerin bir sonucu olabileceğine ancak gizli bilimlere bütün benliğiyle inanmış kimseler ihtimal verebilir. Tom Robinson ile Cathy Wheeler'in o küçük yelkenliyle şiddetli rüzgâra kapılıp açıklara sürüklenmeleri pekâlâ mümkündü. Gençler, kıyıya yakın giderlerken, kumsalın karşısındaki yüksek binalar sayesinde şiddetli rüzgârdan korunmuşlardı. Ama binaların barınağından uzaklaşınca, küçük tekne rüzgârın şiddetine dayanamamış, bu yüzden açık denize sürüklenmişti. Florida üzerinde batı rüzgârları esmeye başladığı zaman, Gulf Stream de Florida kıyılarından doğuya

doğru ilerler ve Bahama Kıyılarında sıkışır kalır. Gulf Stream ile birlikte aynı miktarda su kuzeye akar, fakat bunun akışı daha süratlidir ve böylece denizin içindeki nehir bazen saatte altı deniz milini aşabilir.

Tom ile Cathy'nin teknesi Gulf Stream'e sürüklendikten sonra bu akıntıyla, kuzeye doğru yüz mil kadar gidip oradan da doğuya ve açık denize itilmiş olabilirdi. Aramalar başlamadan onların açık denize sürüklenmiş olmaları akla yakındı. Eğer teknenin yelkeni ya da direği parçalansaydı denizin dalgaları onları uzaklara sürükleyip götürecekti. Ayrıca burası gemilerin pek sık geçtiği bir bölgeydi. Dalgalar üzerinde sürüklenen tekneyi bu gemilerden birinin farketmesi mümkündü. Ama gece bir geminin küçük tekneyi ezip parçalamış olması da pekâlâ düşünülebilirdi. Teknenin enkazı su üzerinde kalmış olsaydı bile bunun farkedilmesi çok uzak ihtimaldi.

Pompano Kumsalında kaybolan Peggy Rahn ve Wendy Stevanson adındaki küçük kızların akibeti hakkında da pek çok ihtimal ileri sürüldü. Boğulmadan, köpekbalıklarından, bir cinsi sapığın saldırısından, kaçırmadan söz edildi.

Eski tekneyi sakin, akıntısız sularda demirleyen dört küçük oğlanın da çeşitli hataların kurbanı olabilecekleri ileri sürüldü. Çocukların hava koşullarını bilmemeleri, adalar arasındaki haberleşme imkânlarının azlığı zavallıların bu feci akibete sürüklenmelerine yol açmış olabilirdi.

Büyük İsaacs Fenerinin iki bekçisinin akibeti ise bilhassa doğaüstü olaylara inananlar için çeşitli ihtimaller akla getiriyor. Belki bekçilerden biri denize düşmüş, arkadaşı da onu kurtarmak istemişti ve akıntı, ikisini de açık denize sürüklemişti. Ya da bekçilerden biri ani cinnet getirip önce arkadaşını öldürmüş sonra da intihar etmişti. İki bekçinin akibe-

tiyle ilgili tahminler, başlıbaşına bir bölümü kaplayabilir.

Daytona Kumsalının esrarengiz hayalet uçağı ise 'Şeytan Üçgeni'nde görülen garipliklerin en merak uyandıranı, en akıl almaz olanıydı. Tanıkların hepsi birden yanılgıya düşmüş olamazlardı. Bu konuda söylenecek en doğru söz de şu olsa gerek: 'İnsan bilinmeyeni nasıl izah edebilir?'

10. Hayalet Gemiler

Uskuna Atlantik Okyanusunun kaba dalgaları üzerinde ölü gibi hareketsiz dururken rüzgârın etkisiyle tekne sallanıyor, sallandıkça da donanım geriliyor, kapılar, direkler gıcırdayıp duruyordu. Teknenin tik ağacından yapılmış güvertelerinin yeni temizlendiği farkediliyordu. Baş ve Kıç taraftaki yelkenler güzelce sarılıp bağlanmıştı. Bu işin aceleye getirilmeden, büyük bir özenle ve dikkatle yapıldığı belliydi. Her yalpa vuruşda, büyük yelken direği yana gidip geliyordu. Rüzgâr kesilmeden önce yelkenlerin sarıldığı belliydi. Ana kamaranın üzerinde duran iki filikadan başka sandalı taşımadığı anlaşılıyordu. Alt güverteye giden merdivenin başındaki açık kalan kapı, tekne sallandıkça, güm güm vuruyordu.

Kaptan Baker, kendisiyle birlikte gelen dört denizcinin arkasında olup olmadığını anlamak için başını çevirip baktı. Adamlar bir yere gitmemişlerdi. Birden başparmak büyüklüğünde büyük bir böceği öldürmek için ayağını hırsla yere vurdu. Elinde tuttuğu Colt tabancayla adamlarına ilerlemelerini işaret etti. «Heey, orada kimse yok mu?» diye de belki birinci kez bağırdı. «Gemide kimse yok mu?» Bu soruya verilen tek cevap rüzgârla çarpan kapının gümbürtüsü oldu. Kaptan Baker, adamlarıyla birlikte teknenin burnuna doğru yürüdü. Yük anbarlarından birini açmalarını emretti. Çeyrek mil ilerde duran kendi gemisi **Ellen Austin**'e de karşıdan bir göz attığı zaman tayfaların güvertede sıraya dizilmişler, kapta-

nın geri dönmesini beklediklerini gördü. Bu sırada ise Kaptan başka bir gemiyi düşünüyordu.

Kaptanın hatırladığı gemi, dokuz yıl önce, Azor adalarının doğusunda başıboş bulunmuştu. Geminin mürettebatından kimse bulunamamıştı. 1872 yılının beş aralık günü, **Mary Celeste,** yelkenlerinin bir kısmını indirmiş ağır ağır yol alıyordu. Fakat deniz üzerinde düzensiz zigzaglar çizerek ilerlemesi kuşku uyandırmıştı. İngiliz bandıralı **Dei Gratia** gemisi, iki gemi arasındaki uzaklığı kapamaya çalışırken, gemideki tayfalar **Mary Celeste**'de kimsecikleri görememişlerdi. Geminin can kurtaran sandalları da görünürde yoktu. **Dei Gratia**'nın birinci kaptanı, Oliver Deveau ile John Johnson ve John Wright adındaki iki tayfa, **Mary Celeste** gemisine gitmişler, ve orada bir allahın kuluna rastlayamamışlardı. Gemide kötü hava koşullarının etkisiyle bir iki arıza vardı, kenarlarda da biraz su birikmişti ama bunlar tekneyi büyük bir tehlikeye sokacak cinsten değildi. **Dei Gratia** gemisinin tayfalarından gönüllü seçilen birkaç kişi terkedilmiş gemiye aktarıldı ve iki gemi hiç bir olayla karşılaşmadan 13 Aralık günü Cebelitarık'a vardı. **Mary Celeste**'nin mürettebatının ise izi bulunamadı

Fakat Kaptan Baker şimdi, fırtınadan zarar görmüş eski ve bozuk bir gemide değildi. Aksine bu uskuna sapasağlamdı ve çok da yeniye benziyordu. Üstelik iyi de bakıldığı belliydi. Kaptan, ve dört tayfası, bu geminin iyi para getireceğine inanmışlardı.

Anbara inen tayfalardan biri «Bu gemi kereste dolu» diye bağırdı. «Keresteler, mauna benziyor.» Besbelli gemi Honduras'tan ya da Orta Amerika'nın kereste ticaretiyle ün yapmış başka bir limanından geliyordu. Bahama adalarıyle Bermuda arasında bulunduğuna göre, gemi ya İngiltereye ya da Akdeni-

ze gidecekti. Geminin seyir defteri ve isim tahtaları kaybolmuştu. Gemi ve mürettebatı hakkında bilgi edinmeye yarayacak en küçük bir işaret dahi yoktu. Ama gemide bir şiddet olayının yer aldığını saptayacak bir belirti de göze çarpmamıştı. **Mary Celeste**'nin aksine bu tekne hiç bir zarar görmemişti. Bol yiyecek ve malzemeyle yüklüydü.

Kaptan Baker, kendi gemisi **Ellen Austin**'e dönünce gönüllü tayfaları topladı ve bunları 'yeni gemi'de görevlendirdi. Rüzgâr çıkar çıkmaz, iki gemi birlikte Boston'a doğru yol alacaktı. Karşıdan gelen rüzgârın nedeniyle, güneye doğru inmeden önce **Ellen Austin** Boston'a varmaya çalışıyordu.

Gemiler, iki gün, birbirlerini gözden kaybetmeden aynı rotada yol aldılar. Zaman zaman iki gemi birbirine öyle yaklaşıyordu ki, tayfalar birbirleriyle şakalaşabiliyorlardı. İkinci günün sonunda o hafif hafif esen rüzgâr kesildi, deniz de ayna gibi oldu. Kaptan, iki teknenin tayfalarına da şiddetli bir fırtınaya karşı gerekli tedbirleri almalarını emretmişti. Kurt denizci bu durgun havanın arkasından şiddetli bir fırtınanın patlak vereceğini sezinlemişti. Oysa iki gemideki barometrelerde bir hava değişikliği olacağına dair herhangi bir uyarı yoktu.

Gece yarısından hemen biraz sonra hava patlayınca, kuzeydoğudan esen şiddetli rüzgâr denizi allak bullak etti. Fırtına öyle anîden bastırmıştı ki, iki teknenin tayfaları da önceden uyarılmış olmalarına rağmen demir alıp, fırtına yelkenlerini indirmeye zor vakit bulabildiler. Gemilerdeki tecrübeli denizciler, güneybatıda çok şiddetli bir kasırganın koptuğunu sezmişlerdi. Gerçekten de yanılmamışlardı. Yüz mil kadar güneybatıda görülmemiş derecede şiddetli bir kasırga hüküm sürmekteydi. Doğu Bahama adaları, Georgia, Alabama ve hatta Mississippi'yi allak bullak etmişti. O korkunç kasırgada yedi yüzden fazla can kaybı olmuştu.

Ellen Austin'dekiler gece süresince, armağan geminin seyir ışıklarını görebilmişlerdi. Sabahın ilk ışıkları ortalığı aydınlatırken şiddetli bir yağmur başladı. Rüzgâr da öyle şiddetli esiyordu ki yağmur denizin üzerine paralel yağar gibiydi. Hiç kimse başını iyice önüne eğmeden gözlerini açacak durumda değildi. Bu durumda, başka gemiyi izlemeye imkân yoktu tabii.

İki gün sonra kasırga, güneydoğuya kaydı. Artık yelken açık yola devam edebilirdi. **Ellen Austin**'in yelkenleri açılırken güneş de çıkmıştı. Fakat gemi boş bir denizde tek başınaydı. Tayfalardan biri kayıp tekneyi görebilmek umuduyla ana direğin tepesine çıkıp, ufukları aradı durdu. Kaptan Baker, bir gözünü teleskoptan hiç ayırmıyordu. Gemide işi olmayan herkes, öbür gemiyi araştırıyordu. **Ellen Austin**'in mürettebatı, tam iki gün, okyanusun uçsuz bucaksız maviliğinden başka bir şey göremedi.

Üçüncü gün şafak sökerken, gözcü, iskele tarafında, ufukta bir yelkenli görür gibi olduğunu bildirdi. Kahvaltı sofrasından fırlayan kaptan elinde teleskobuyla güverteye koştu. Gerçekten iki yelken görmüştü ama tek geminin gövdesi ufuk çizgisinin altında kalmıştı. Fakat kaptan bunun bir uskuna olduğunu tahmin etmekte gecikmedi. Geminin rotası uzaktaki yelkenliye doğru değiştirilirken, Kaptan Baker de donanıma tırmanıp, bir eliyle anadireği, diğeriyle teleskobunu tutarak etrafı incelemeye koyuldu. Evet, hiç kuşkusu yoktu, bu kayıp yelkenliydi.

Ellen Austin, kayıp gemiye yaklaşırken kaptanından miçosuna kadar herkes o gemide bir gariplik olduğunu sezmişti. Gemi pek gelişi güzel bir yol tutturmuştu. Yolu öyle değişkendi ki, Kaptan Baker'in bindiği sandal ancak bir saatlık bir uğraşmadan sonra gemiye yanaşabildi. Kaptan ve tayfalar, bu gemiye aktarılan arkadaşlarının hiçbirini bulamadı-

lar. Gemideki tayfaların ortadan kaybolması bir yana onların bu gemide bulunduklarını belirleyecek en küçük bir iz bile yoktu. Yiyecek ve malzemelerin hiç birine dokunulmamıştı. Hamaklarda hiç yatılmamıştı. Yeni seyir defteri görünürlerde yoktu. Geminin işaret lambalarının gazı bitmişti. Oysa, Kaptan Baker'in adamları gemiye bindikleri zaman lambalara balina yağı doldurulmuştu. Bunların en azından üç gün sürekli yanmaları gerekirdi. Sanki bu gemiye hiç kimse adımını atmamış gibiydi.

Kaptan Baker, kuşkucu bir adam olduğu gibi kararlı bir yöneticiydi de. İki gemiyi de limana geri götürmeyi aklına koymuştu. Kaptanın ısrarı üzerine gemiye yeni tayfa seçildi. Bu tayfalara **Ellen Austin**'i hiç gözden kaybetmeden, gemiyi onun peşinden getirmeleri emredilmişti. Gemiye yiyecek yüklü bir de cankurtaran sandalı yüklenmişti. Esrarengiz gemide olağanüstü bir durum sezilir sezilmez tayfalar sandalı denize indirip **Ellen Austin'**e döneceklerdi. Tayfaların hepsi de silâhlıydı. Bir tehlike anında havaya üç el silâh atılacaktı. Tayfalar, gemide birbirlerini gözden kaybetmemeye çalışacaklardı. Geminin çanları yarım saatte bir çalınıyordu, ama yeni karara göre onbeş dakikada bir çalınacaktı.

İkinci gün öğleden sonra gökyüzü kararıp da yağmur çiselemeye başlayıncaya kadar herşey yolunda gitti. Hava bulutlandığı için görüş açısı da daralmıştı. Ancak yarım mil ilersi gözle görülebiliyordu. Rüzgâr da iyice hafiflemişti. İki gemi ağır ağır ilerliyordu. Derken esrarengiz gemi geride kalmaya başladı. **Ellen Austin'**dekiler olup bitenlerin farkına varıp da tedbir almayı düşününceye kadar esrarengiz gemi gözden kaybolmuştu. İki uskuna arasındaki mesafe, ancak on gemi uzunluğundaydı.

Ellen Austin, on beş dakika içinde esrarengiz geminin son görüldüğü noktaya varmıştı, fakat tay-

falar burada sadece yağmuru ve denizi görebildiler. Herkes öbür gemiden bir ses alabilmek için kulak kesilmiş dinliyordu. bu nedenle **Ellen Austin**'de derin bir sessizlik hüküm sürmekteydi. Fakat bütün bu çabalara rağmen, tayfalar sadece kendi gemilelerinin suları yaran sesini ve güverteyi ıslatan yağmurun sesini duyabildiler. Havaya ateş edildi, sis borusu öttürüldü, tayfalar bağırdılar, geminin çanı durmadan çalındı. Fakat öbür gemiden bir karşılık alınamadı. 'Hayalet gemi,' **Ellen Austin**'in mürettebatının üçte biri ile birlikte gözden kaybolmuştu. Bir daha bu tayfaları ne gören oldu ne de onlardan bir haber alındı.

*
**

Başka bir ünlü hayalet gemi de Portland'da C.G. Deering Şirketinin **Carroll A. Deering** isimli beş direkli uskunasıydı. Bu geminin yönetimini Kaptan Willis B. Wormwell üzerine almıştı. Bu geminin başına gelenler öyle esrarengiz şeylerdi ki, Washington'dan tam beş ayrı resmi kuruluş, Dışişleri Bakanlığı, Maliye Bakanlığı, Donanma Kumandanlığı, Ticaret Bakanlığı ve Adalet bakanlığı yetkilileri arama işine katılmıştı. Yapılan çalışmalar sonunda, **Carroll A. Deering** gemisinin yirminci yüzyıl korsanlarının kurbanı olduğu sonucuna varıldı. Korsanların bir Rus gemisinde faaliyet göstermeleri mümkündü.

Gemi, 1920 yılının Eylül ayında Rio de Janeiro'ya çeşitli ticari eşya ve kömür götürmek üzere Norfolk'dan yola çıkmıştı. **Deering** Brezilya'ya vardığı zaman yükü boşaltılmıştı. Buradan da Norfolk'a götürülmek üzere yeni yük almıştı ve 2 Aralık günü Rio De Janerio'dan Barbados'a hareket etti.

Deering 1921 yılı Ocak ayının ilk haftasında Bridgetown açıklarında demirlediği zaman, limanda,

tayfalardan bazılarıyla iyi geçinemediğine dair söylentiler, ortada dolaşmaya başlamıştı. Bu bilinen bir öyküydü. Çünkü üç yıl önce de başka bir gemi aynı adaya gelmiş ve gene tayfalarla kaptan arasında anlaşmazlık çıktığından sözedilmişti. Öbür gemi de Norfolk'dan yola çıkmış, Brezilya'ya gitmiş, Barbados limanına uğramış ve Norfolk'a dönmek üzere oradan ayrılmıştı. Fakat Norfolk'a varamamıştı. Tabiî bu gemi ünlü **Cyclops**'tu.

Deering Barbados'tan hareket etmeden önce ikinci kaptan Charles McLellan, sarhoşluk ve saldırganlık nedeniyle hapse atılmış ve Kaptan Wormwell onu kefaletle kurtarmıştı. Dokuz ocak günü gemi, **Cyclops**'un rotasını izleyerek yola çıktı. Tayfalarının yarısı körkütük sarhoştu.

23 Ocak, 1921 günü, öğleden sonra **Deering,** Kuzey Carolina kıyısı yakınlarında **Cape Fear** isimli fener gemisinin yanından geçti. Fener gemisinin tayfaları, büyük uskunada olağanüstü bir durum olduğunu farketmemişlerdi. Dört gün sonra, şiddetli bir kasırga Kuzey Carolina kıyılarını allak bullak etti. 29 Ocak günü ise rüzgârın şiddeti biraz azalmıştı ama hava koşulları gene de pek düzelmiş sayılamazdı. O cumartesi günü öğleden sonra, **Deering,** Cape Fear'den doksan mil kadar ötede, Cape **Lookout** fener gemisiyle karşılaştı. Deering, küçük gemiye iyice yaklaştığı zaman uskunanın güvertesinde kızıl saçlı bir adam dikkati çekti. Bu adamın Kaptan Wormwell olmadığı bir gerçekti. Kızıl saçlı yabancı, öbür geminin kaptanı Thomas Jacobson'a şöyle seslendi «Fırtına sırasında iki demirimizi de kaybettik. Durumu limana bildirebilir misiniz?»

Kaptan Jacobson, daha sonra verdiği ifade de kızıl saçlı adamın hiç de bir gemi kaptanına benzemediğini ve yabancı aksanıyla İngilizce konuştuğunu belirtmişti. Kaptan Jacobson'un gemisindeki tel-

siz çalışmadığı için durumu limana bildirememişti. Demirlerinin kaybolması dışında **Deering** iyi durumda görünüyordu.

Büyük uskuna, fener gemisinin yanından geçip gittikten kısa bir süre sonra bandırası belli olmayan bir buharlı gemi göründü. Jacobson, limana gönderilecek haberi bu geminin aracılığıyla iletmek istedi. Fakat fener gemisinden verilen işaretleri buharlı gemi dikkate almadı. Kaptan Jacobson, buharlı gemiyle bir bağlantı kurabilmek için çok uğraştı ama çabaları boşa gitti. Buharlı gemiden hiç cevap alamadı. Gemi, **Deering**'in rotasında yoluna devam ediyordu. Kaptan Jacobson, dört kez düdük çalıp gemiyi uyarmak istedi. Bu düdük sesleri tüm uluslarca bilinen ve benimsenen imdat işaretiydi. Ama buharlı gemi Jacobson'un çağrısına aldırmadı.

31 Ocak sabahı şafak sökerken, Diamond Shoals kurtarma istasyonunda çalışanlar, karaya oturan büyük uskunayı gördüler. Geminin yelkenleri açılmıştı. Dalgalar, geminin bir başından girip öbür başından çıkıyordu. Kurtarma istasyonundaki görevliler küçük can kurtaran sandalıyla geminin yanına gitmek istediler ama deniz çok dalgalıydı... Karşıdan, geminin terkedilmiş olduğunu ve filikalarının yerinde durmadığını görmüşlerdi. Tam dört gün, şiddetli rüzgâr ve dev dalgalar, terkedilmiş gemiyi enkaz haline getirdiler. Nihayet deniz biraz durulup da sandalla **Deering**'e yanaşmak imkânı doğunca, kurtarma istasyonunun görevlileri, ve sahil koruma yetkilileri enkazı incelediler. Nasılsa sağ kalmayı başarmış iki kediden başka bir tek canlı yaratık yoktu gemide. Acımasız dalgalar, gemide ne var ne yoksa, hepsini silip süpürmüştü. Tayfaların gemiyi büyük bir telâş içinde terkettikleri anlaşılıyordu. Olay anında, mutfakta yemek hazırlığının sürdürüldüğü saptanmıştı. Yiyecek, giyecek ve çeşitli malzemenin

büyük bir kısmı gemiden götürülmüştü. **Deering** karaya otururken dümeni ve pervanesi adamakıllı zedelenmişti. Dürbünü ve pusulası parçalanmıştı. Dolapların gözleri açılmış, her taraf darmadağın edilmişti. Geminin seyir defteri, haritaları, ve çeşitli seyir araçları yokolmuştu. Geminin tayfalarını da bir daha gören olmadı. İki filika ya da bunların enkazı da bulunamadı.

Aradan ancak günler geçtikten sonra basın bu hikâyeyle ilgilendi. 20 Haziran tarihli **New York Times** Gazetesinin birinci sayfasındaki Washington kaynaklı haber şöyledi. «Bir Amerikan gemisinin mürettebatı kayıptır. Tayfaların, başka bir gemi tarafından esir alındıkları ve bilinmeyen bir yere götürüldükleri sanılıyor. Tabiî öldürülmemişlerse...»

Deniz Taşıt Nakliyat Birliğinden Kaptan O. W. Parker, şöyle demişti: «Eski Fenikeliler devrinden beri denizlerde korsanlığın devam ettiğinden kuşkumuz yok.» Gemi sahipleri arasında fikir ayrılıkları baş göstermişti. Bazıları, gemilerde telsiz bulundurmanın alışkanlık haline geldiği bu devirde korsanların ya da deniz soyguncularının gemilere saldırmaları ihtimalini pek akla yakın bulmuyorlardı. Ayrıca, denizlerde trafiğin iyice yoğunlaştığı, uluslararası deniz devriyelerinin kimseye göz açtırtmadığı bir devirde korsan masalına inanmak güçtü. Başka gemi sahipleri ise, gemilerin kaybolmasını, Birinci Dünya Savaşı yıllarından kalma serseri mayınlara bağlıyorlardı. Korsan gemilerini iyi tanıyan denizciler ise korsanlığın gene hortladığına kesinlikle inanmışlardı.

22 Haziran günü **Times** gazetesinde şu başlık dikkati çekti: «Esrarengiz listeye, başka gemilerin de isimleri eklendi» 1920 yılının Ekim ayı, ve 1921'in Şubat ayı arasındaki sürede en azından on gemi Atlantik Okyanusunun batısında kaybolmuştu. **Carroll A. Deering** olayı gazetelerin birinci sayfalarında yer

alıncaya kadar öbür kayıp gemilerle ilgilenen çıkmamıştı.

Korsanlığın ve adam kaçırmanın yeniden hortladığı düşüncesini körükleyen bir neden de, 11 Nisan günü Christopher Columbus Gray adında birinin, Kuzey Carolina'da Buxton kıyı kumsalında içinde bir mektup bulunan bir şişeyi ele geçirmesiydi. Şişedeki kâğıtta şunlar yazılıydı: «**Deering**, yağ yakan, denizaltı avcısına benzeyen bir gemi tarafından ele geçirildi. Mallar yağma edildi, tayfalar kelepçelendi. Kaçmaya imkân yok. Lütfen **Deering**'in sahiplerine durumu bildirin.»

Birçokları şişeden çıkan mektubu ciddiye almadı. Fakat bakalım bu mektup gerçekten uydurma mıydı?

Uskunanın kaptanın karısı, olayları ve gülünç duruma düşmeyi göze alarak, Sherlock Holmes'e yakışan bir ustalıkla ipuçlarını değerlendirmeye çalıştı. Kayıp tayfaların her birinin ailesine baş vurup **Deering** gemisinde görev alan herkesin el yazısını inceledi. Geminin sahipleri de kaptanın karısına, tayfaların işe girerken imzaladıkları anlaşmaları gösterdiler. Kaptanın karısı, Norfolk'daki gümrük binasında duran şişeden mektubu aldı. Elindeki imzalı kâğıtlarla, mektubu, el yazısı uzmanlarına incelettirdi. Henry Bates yazmıştı. (Yelkenli geminin makinisti cankurtaran sandalının motorunu ve güvertedeki makinelerle ilgileniyordu.) Bayan Wormwell, Washington'da, kâğıdı ve üzerindeki yazıları inceleyen uzmanlardan, bu kâğıdın Norvec'de imâl edildiğini ve Brezilya'ya ithal edildiğini, ayrıca şişenin de Buenos Aires'de yapıldığını öğrendi. Bu gerçekler, **Deering**'i izleyen esrarengiz buharlı gemi olayıyla birleştirilince, işin içine korsanların karışması ihtimalini kuvvetlendirmişti. Eğer UFO'ya inananlar o günlerde de bugün olduğu gibi varlıklarını hissettirselerdi,

kaybolan geminin mürettebatı hakkında da daha başka ihtimaller ileri sürülebilirdi.

Gerçi şişe ve içindeki mektup işinin gerçek olduğu ispatlanmıştı ama kaybolan mürettebat hakkında ne basın ne de hükümet bir bildiri yayınladı. **Carroll A. Deering** gemisinin tayfalarının kaçırılmış hattâ öldürülmüş olmaları ihtimali akla yakın geliyor. İçki yasağı devrinde, pek çok kimse büyük kazanç sağlamıştı. Barbados da diğer Batı Hint Adalarının çoğu gibi kaçak içki taşıyan gemilerin uğrak yeriydi. **Deering** büyüklüğünde bir gemi, en azından bir milyon dolar değerinde içkiyi Amerika'ya taşıyabilirdi.

Sahilin doğusundaki oniki millik karasu sınırının dışında 'Rum Row' denilen bir bölge vardır. İşte kaçak içki taşıyan büyük gemiler, burada yüklerini küçük gemilere aktarıyorlardı. Sonra da küçük tekneler içkileri gizlice Amerika'ya sokuyordu. İçki kaçakçılığında pek çok yabancı çalışıyordu. Özellikle kabadayı kılıklı, güçlü kuvvetli Fin'liler, kaçakçılıkta başarılı oluyorlardı. İçki kaçakçılığında herşeyi göze almak gerekiyordu. Bu güçlü kuvvetli adamlara 'İşbitiriciler' deniliyordu. Eldeki kayıtlarda bu 'iş bitiriciler'in büyük gemilerin tayfalarını öldürmeyi göze aldıkları da belirtilmişti. Eğer gemideki mal tehlikeyi göze almaya değecek miktardaysa, 'iş bitiriciler' gözlerini kırpmadan cinayet işleyebiliyorlardı. Bazan da tecrübesiz kaçakçıların tekneleri soyuluyor, tayfalar karşı koymaya kalkışırlarsa onlar da öldürülüyorlardı. **Carroll A. Deering**'e de Barbados ya da Güney Amerika'da kaçak içki yüklenmiş ve, yolda 'iş bitiriciler'le karşılaşmış olması ihtimali de akla yakındı. İçki kaçakçılığıyla uğraşanlar, şişeden çıkan mektupta belirtildiği savaş artığı denizaltı avcı gemilerini satın aldıkları biliniyordu.

Yapılan araştırmaların sonucunda **Deering** de

yabancı aksanıyla konuşan kızıl saçlı bir tayfanın bulunmadığı da anlaşıldı. Acaba fener gemisindekilerin gördükleri kızıl saçlı adam gemiyi ele geçirmeye çalışan soyguncuların reisi olamaz mıydı? Kısa bir süre sonra ortaya çıkan o esrarengiz buharlı gemi belki de kaçakçıların gemisiydi ve o kızıl saçlı adam da bu gemiden **Deering**'e geçmişti.

***

Okyanuslar içinde Bahama Adaları çevresindeki sulardan daha emin su yoktur denilebilir. Her yıl, binlerce yat ve küçük tekne buradan geçer. Gemiler, karadan en fazla bir günlük, ama çoğu kez ancak birkaç saatlik bir mesafede seyrederler. Fırtına çıkmazsa denizin suyu gayet berraktır. Başka yerlerde sualtında çevrildiği söylenen filmlerin çoğu aslında burada çevrilmiştir. Adalar, yat meraklılarının mekkesi olmakla kalmaz, aynı zamanda bir milyon turist uçakla ya da yolcu gemileriyle adalara gelir. Bahama takım adaları 690 adadan oluşmuştur. Ayrıca 2,387 kayalık, metruk adacık da bu gruba dahildir. Bahama adaları Miami'nin kırk beş mil doğusunda Bimini'den başlayıp altı yüz mil doğuya kadar ve aynı mesafede, kuzeyde Walker Cay'den Güneyde Great İnagua'ya kadar uzanan bir alanı kaplar. Adalar tropikal sayılırlar ve dinlendiricidirler.

Fakat Bahama Adalarında da bazı olaylarla karşılaşmak mümkündür. Mercan kayalarına çarpan gemiler parçalanır. Bazı gemiler kaybolur. Sahil Koruma görevlileri kazazedeleri aramak zorunda kalırlar. Kasırgaya yakalanan uçaklar denize mecburî iniş yaparlar. Zaman zaman şiddetli kasırga limanların altını üstüne getirir, tekneler batar, evler yıkılır, ağaçlar devrilir. Ve zaman zaman da bir uçak, bir yat ya da bir gemi birdenbire yokoluverir. Baha-

ma Adalarında, bir daha hiç geriye dönmeyen kimselere ait boş evler vardır, zira Bahama Adalarının hepsi de 'Şeytan Üçgeni'nin içinde kalmaktadır.

Adaların ekonomik ve siyasal merkezi Nassau'dur. Bu ada Miami'nin 150 mil kadar doğusundadır. Nassau adasının beş yüz mil güneydoğusunda ise Turks Adaları yer almaktadır. Bu adalar, siyasal bakımdan Bahamalara bağlı değildirler, ama coğrafi bakımdan Bahama gurubunun en doğusunda yer alırlar. Siyasal bakımdan bu adaların halkı Jamaica'lıdır. Yönetimi de Jamaica hükümetine bağlıdır. Büyük Turk ve Küçük Turk, kayalık, sevimsiz birer adadır. 1960 yıllarına kadar bu adalarda yaşama savaşını sürdüren sekiz yüz bin kişi tuz gölcüklerinden tuz çıkararak geçimlerini sağlamaya çalışıyorlardı. Balıkçılık, ve hayvancılık da yapıyorlardı. Yerli halk için en önemli olay, para biriktirip beş altı yılda bir Nassau'ya gidebilmekti. Bu adaların limanı da yoktur. Büyük gemiler, Cockburn kentinin açığında demirlerler. Büyük gemilerle ada arasında taşıma işini küçük tekneler yapar.

1946 yılının 2 aralık günü, Dominik Cumhuriyetinden Nassau'ya kereste taşımakta olan **City Belle isimli** iki direkli uskuna, Cockburun Kenti açıklarında demirledi. Daha geminin demiri suya atılır atılmaz geminin çevresi irili ufaklı tekneyle dolmuştu. Büyük gemideki kereste, bu teknelere boşaltılacaktı. Herkes işi biran önce bitirmek için büyük çaba harcıyordu. Zira öğleden sonra güneşin çevresinde beliren beyaz halka, havanın kötüleşeceğine işaretti. Turk Adasının çevresindeki kayalık, büyük bir geminin kötü havada burada kalmasına elverişli değildi. Durup dinlenmeksizin yapılan çalışmalar sonunda büyük geminin yükü küçük teknelere aktarılmış, en son küçük tekne de sahile doğru yol almaya başlamıştı. Bu sırada güneydoğudan esen rüzgâr da şid-

detini arttırmıştı. Gece ya da sabaha karşı rüzgârın yön değiştireceği, önce Batıdan sonra da kuzeyden eserek şiddetli bir fırtınaya dönüşeceğini tahmin ediyorlardı.

Uskunanın on yerli tayfasından dördü, demir almaya hazır bekliyordu. Tayfalardan bir kısmı da gemiye yanaşmış olan küçük teknenin getirdiği posta torbalarını yüklemekle meşguldü.

Cockburn kentinde yapılmış olan küçük bir balıkçı teknesi de **City Belle** gemisine doğru ilerlemekteydi. Teknenin yamalı yelkeni, uzaktan farkediliyordu. İki kişilik mürettebatından başka teknede yirmi iki yolcu vardı. Yolcular, balıkçı teknesinin iki yanına tıkış tıkış oturmuşlardı. Arasıra büyücek bir dalga tekneyi ıslatıyordu. İçerde fazla su birikince, yolcular, paçaları sıvayıp ellerine geçirdikleri teneke kutularla suyu boşaltmaya çalışıyorlardı. Büyük gemiye ulaşmak için yapılan yarım saatlik yolculuk süresince beş dakikada bir su boşaltma işlemi tekrarlandı. Yolcuların bavulları giyim eşyası, yiyecek, satılık malların örnekleri ve akla hayâle gelmeyen öteberiyle doluydu. Yolcuların hepsi de Noel haftasını Nassau'da geçirmeyi düşünüyorlardı.

Küçük tekne, büyük geminin merdivenine yanaştığı zaman yamalı yelkeni indirildi. Yirmi iki yolcu, birbirine yardımcı olmaya çalışarak yelkenlinin merdivenlerini tırmandı. Ağlayan bebekler ve çantalar, elden ele geçirilip uskunaya yerleştirildi. Küçük tekne yükünü ve yolcusunu boşaltıp, uzaklaşır uzaklaşmaz, büyük gemi de demir alıp yola çıktı.

Ertesi gün, rüzgâr kuzeyden esecek ve **City Belle**'de Crooked Adası Geçidinden Exuma Adalarına doğru yol alacaktı. İşte olaylar da o zaman başladı.

1946 yılının 5 Aralık günü, **Mary Celeste** gemisinin kaybolmasından yetmiş dört yıl, ve, uçuş 19 filosunun kaybolmasından tam bir yıl sonra, **City**

Belle adlı yelkenli Miami'nin üç yüz mil kadar güneydoğusunda başıboş bir vaziyette bulundu. Great Exuma Adasındaki Donanma üssüne bağlı bir devriye motoru, terkedilmiş gemiyi bulmuştu. Uskuna, Turk adalarından ayrılalı, üç gün olmuştu. Yapılan inceleme sonucunda, gemide herhangi bir şiddet olayıyla karşılaşılmadığı anlaşıldı. **Ellen Austin'**in bulduğu kereste yüklü gemi gibi City Belle'in da yükü anbarlarda duruyordu. Gemideki posta torbaları ve diğer eşya Great Exuma'daki İngiliz yetkiliye teslim edildi. Seyir defteri niye terkedildiği konusunda bir ipucu vermedi. Gemide herşey yerli yerindeydi. Yolcuların şahsi eşyaları bile duruyordu. Sadece cankurtaran filikaları yok olmuştu.

Kayıp yolcuları bulmak amacıyla hemen denizde ve havada aramalar başladı. Her ada, **City Belle'**in rotasına yakın olan her yer arandı. Yerliler, adadan adaya haber ulaştırıp kazazedeler hakkında bilgi edinmeye çalıştılar. Fakat kazazedelerin de cankurtaran sandallarının da izini bulamadılar. Nassau'nun denizci çevrelerinde kayıp geminin üç gün önceki şiddetli fırtınaya yakalandığı ve yolcuların da boğulmaktan korktukları için gemiyi terkettikleri inancındaydılar. Ama **City Belle** bulunduğu zaman hiç de fırtınadan etkilenmişe benzemiyordu. Uskunayı eğer görevliler değil de özel bir kuruluşa ya da bir şahsa ait tekne bulsaydı, ve tazminat konusu mahkemeye aksetseydi, hiç kuşkusuz **City Belle'**in esrarı, **Mary Celeste'**ninkine kuvvetli bir rakip sayılacaktı. Fakat gene de 'Şeytan Üçgeni'nin listesine otuz iki isim daha eklendi.

***

Londra'da yayınlanan **Times** gazetesi 1968 yılında yatla bir devrialem yarışı düzenlemişti. Tek kişinin kullanacağı tekneler, hiç mola vermeden dün-

yanın çevresini dolaşacaklardı. 13.500 dolar tutarındaki büyük ödülü kazanmayı amaçlayan on yarışçı, değişik zamanlarda İngiltere'den denize açıldılar. 31 Ekim Perşembe günü, on yarışçıdan sonuncusu Donald Crowhurst, **'Teignmouth Electron'** isimli 14 metrelik Trimaranıyla Teignmouth'dan yola çıktı. Yarışçılar değişik günlerde denize açılmışlardı, çünkü ödül, yarışı ilk bitirecek olana değil, en kısa zamanda dünyanın çevresini dolaşacak olan tekneye verilecekti.

İngiliz yarışçı Robin Knox - Johnston, 22 Nisan 1969'da üç yüz oniki gün denizde kaldıktan sonra **Suhaili** isimli teknesini Falmouth'a yanaştırdı. Yarışı bu tarihte ilk ve tek tamamlayan bu İngiliz yarışçı olmuştu. Fransız yarışçı Bernard Motessier de yarışı kazanabilirdi ama uygarlık işkencesine dönmektense Tahiti'ye yerleşmeyi uygun bulmuştu. Öbür yarışçılar da hastalık ya da teknelerindeki arızalar nedeniyle yarıştan çekilmek zorunda kalmışlardı. Yalnızca Crowhurst denizde kalmıştı ve hâlâ yarışı sürdürüyordu.

Bir elektrik mühendisi olan Crowhurst, 23 Haziran günü karısına gönderdiği telsiz mesajında, en fazla iki bin millik bir yolunun kaldığını bildirmişti. Teknesinin Azor adalarının aşağı yukarı yedi yüz mil güneybatısında olduğunu da açıklamıştı. Tam 248 günden beri denizdeydi ve iki hafta içinde yarışı Donald Crowhurst kazanacaktı. Otuz altı yaşındaki denizcinin dönüşünü karısı, dört çocuğu sabırsızlıkla bekliyordu. Yarışçının dönüşünü kutlamak için törenler tertiplenmiş, televizyon ve radyo programları hazırlanmıştı. Bir çok televizyon şirketinden de yarışçıya parlak teklifler yağıyordu.

Kraliyet posta şilebi **Picardy,** 10 Temmuz sabahı sekize doğru, 33 derece 11 dakika kuzey, ve 40 derece 28 dakika Batı, noktasında yani Azor adalarının yedi yüz mil kadar batısında, tek yelkenle başı-

boş halde sürüklenip giden bir tekneye rastladı. Şilebin kaptanı Richard Box, hayalet geminin dikkatle incelenmesini emretti. Güvertede kimse yoktu. Kaptan esrarengiz teknenin yardıma muhtaç olup olmadığını anlamak için düdüğünü öttürdü. Fakat düdük sesinden sonra da güverteye çıkan olmamıştı. Kaptan durumu inceletmek için bir filikayı denize indirip dört tayfayı esrarengiz tekneye gönderdi. Başıboş teknenin **'Teignmouth Electron'** olduğu anlaşılmıştı, ama sahibi Donald Crowhurst görünürlerde yoktu. Cankurtaran sandalı ve filikası yerinde duruyordu. Tek kişinin yönettiği teknelerde görülen dağınıklığın dışında da olağanüstü bir durum göze çarpmıyordu. Tüm İngiltere'nin merakla izlediği gemi, 'Şeytan Üçgeni'nin sınırında akla hayâle gelmeyecek bir durumda bulunmuştu. Acaba kurt denizci büyük yarışın son bölümünde, memleketine dönmeye hazırlanırken denize düşmüş olabilir miydi? Bu bir ihtimaldi ama 252 gün tek başına denizde kalmayı başaran kurt bir denizcinin acemi bir tayfa gibi denize düşmesi pek de olacak şey değildi. O halde ne olmuştu? UFO'lar mı? Bir deniz canavarı mı? Atlantis'liler mi? Bunlar gibi binbir ihtimal öne sürüldü. 1968 yılının 21 Haziran günü, **April Foold** adlı banyo küveti büyüklüğündeki teknesiyle, Okyanusu seksen beş günde geçen Hugo Vihlen, 'Şeytan Üçgeni'ni geçerken kendi başına gelenlerin Crowhurst'ün de başına gelebileceğini belirtti.

Atlantik Okyanusunu en küçük tekneyle geçme rekorunu kimselere bırakmayan Vihlen, başından geçenleri şöyle anlattı. «19 Mayıs günü biraz dinlenmek istedim. Az kalsın kalıbı dinlendirecektim. Denize girip yüzmek istemiştim. Tekneden suya atladım ve hemen, emniyet halatını bağlamamış olduğumu farkettim. Tekne kendi kendine sürüklenip gidecek, ben de denizin ortasında kalacaktım. Belki de bin

millik bir mesafeyi yüzerek katetmem gerekecekti. Büyük bir telâş içinde tekneye döndüm. (1) Acaba Crowhurst de emniyet halatını bağlamadan denize atlamış, şiddetli bir rüzgâr esmeye başlayınca gemiye ulaşamamış olabilir miydi? Sir Francis Chichester, bu esrarengiz olayı 'çağın dramı' olarak nitelendirdi.

Teignmouth Electron'un bulunmasından sonra geçen oniki gün içinde, Atlantik Okyanusunun o yöresinde en aşağı dört teknenin daha başıboş bir halde denizde sürüklendiği öğrenildi. Bunlardan biri Peter Wallin adında bir denizcinin kullandığı **Vagabond** isimli bir şalupaydı. Wallin, yelkenlisiyle Stockholm'den Avustralya'ya gidiyordu. İsveç bandıralı motorlu gemi **Golar Frost**, Honduras'ın Puerto Cortes limanından Cenova'ya giderken, **Vagabond**'la karşılaşmıştı. Tekneye İsveç bayrağı çekilmişti, ama Wallin kayıptı ve herşeyi yerli yerindeydi. 4 Temmuz günü de **Cotopaxi** isimli İngiliz bandıralı buharlı gemi, otomatik dümen bağlanmış bir yatın doğuya doğru ilerlediğini görmüştü. Ama yatta bir allahın kulu yoktu. İngiliz bandıralı, **Helisoma** adlı tanker de alabora olmuş denizde sürüklenen bir tekneye rastlamıştı. Kuzeybatı Afrika kıyılarının biraz açığında **Maplebank** isimli bir İngiliz gemisi de yine alabora olmuş başıboş bir teknenin denizde sürüklendiğini bildirmişti. Lloyd Gemicilik Şirketinin bir sözcüsü, «Böyle koskocaman bir Okyanusun belirli bir bölgesinde bu kadar çok terkedilmiş tekne görülmesi pek duyulmuş şey değil. Hattâ oldukça garip» demişti.

---

(1) Hugo S. Vihlen'in Bir Nisan Şakası isimli eserinden — Chicago Folet Yayınevi. 1971.

Donald Crowhurst'ün başına bir felâket gelmişti mutlaka... Bu da gazeteler için haftalarca etkisini sürdürecek bir satış kaynağı olmuştu. Derken 'çağın dramı'nın esrarı çözüldü. **Picardy** Crowhurst'ün teknesini yedeğine aldıktan sonra teknenin sahibini aramış, izine rastlayamayınca da Santo Domingo'ya doğru yoluna devam etmişti. Yarış teknesinin güvertesinde bulunan eşya arasında garip raporlarla dolu bir seyir defteri, bir teyp ve bir de sinema makinesi vardı. Kaptan Box ve diğer görevliler bunları inceledikten sonra Crowhurst'ün dünya yarışının son bölümünü tamamlamaya çalışmadığını anladılar. Tahminlerin aksine, Crowhurst, son altı ayı, Atlantik Okyanusunun Güneyinde dolaşarak geçirmiş, seyir defterini yalan yanlış raporlarla doldurmuştu. Daha sonra da sahte zafer düşüncesi, adamın zihnini öylesine etkilemişti ki, sonunda 1 Temmuz günü, tekneden denize atlamış, dalgalar arasında kaybolmuştu. İnanılmaz bir öyküydü bu ama gerçekti (seyir defterindeki notlar ve teyp bantlarındaki konuşmalar bunu doğruluyordu).

Peki, Donald Crowhurst, herşeyi sona erdirmeye karar verdiği zaman teybini ve seyir defterini de yanına alsaydı o zaman ne olacaktı? Onun ortadan kaybolması, denizcilik tarihinin en büyük çözülmemiş esrarlarından biri sayılacaktı. Öbür 'hayalet gemileri' hakkında bazı gerçekler bilinseydi, bunların akla mantığa uygun nedenlere dayandığı mı ortaya çıkacaktı? Açık denizlerde, cinnet getirip arkadaşlarını öldürdükten sonra intihar eden pek çok denizcinin öyküsü, resmi belgelerde yer almıştır. Birisi çıkıp da tayfaların hepsini öldürse ve kurbanlarının cesetlerini attıktan sonra kendisi de teknenin öbür yanından denize atlasa, yeni bir hayalet gemi efsanesi doğmuş olur.

*
**

'Şeytan Üçgeni'yle ilgili her kitapta ve makalede, **Rubicon** isimli Küba bandıralı yük gemisinin öyküsü mutlaka yer alır. Bu gemi, 1944 yılının 21 Ekim günü, Florida'nın doğu kıyılarının açığında başı boş dolaşırken bulunmuştu. Miami'den bir sahil koruma motoru olay yerine gönderilmişti. Sahil Koruma görevlileri, fırtınaya rağmen **Rubicon**'a yanaşıp, tekneye atlamayı başardılar. Gemideki tek canlı yaratık bir köpekti. Gemide hiç bir bozukluk yoktu ve herşey yerli yerindeydi. Ama sadece bir cankurtaran sandalı kayıptı. Bir de kopuk bir palamar göze çarpmıştı. İşte hayalet gemi **Rubicon** hakkında verilen bilgi bundan ibarettir.

Fakat Rubicon gerçekten bir hayalet gemi miydi? Geminin içinde sadece bir köpekle başıboş sürüklendiği doğruydu. Ama bu öykünün sadece bir bölümüydü. Yani merakla okunan bölümü... Ulusal Deniz seyir ve hidrografi dairesinden verilen bilgiye göre, 1944 yılında 12 Ekimden 20 Ekime kadar, saatte 158 mil hızla esen şiddetli bir kasırga, Kübanın batı kıyılarını ve Florida yarımadasını allak bullak etmişti. Kasırga, iki bin millik bir sahayı etkisi altına almış pek çok can ve mal kaybına sebep olmuştu. Sadece Amerika Birleşik Devletlerinin hasarı altmış milyon doları geçiyordu.

Rubicon'daki kopuk palamar da belki geminin demirine bağlıydı ve fırtınanın etkisiyle kopunca, gemi denizde sürüklenmeye başlamıştı. Tekneyi idare edemeyen tayfalar da boğulma korkusu içinde paniğe kapılıp, geminin cankurtaran sandallarından ürken köpek ise besbelli bir köşeye gizlenmiş ve tayfalar da o kargaşalık içinde onu unutmuşlardı. Saatte 158 mil hızla esen bir rüzgâra küçücük bir cankurtaran sandalının dayanması pek inanılacak şey değildi. Bu yüzden tayfaların kasırgada denize dökülüp boğulduklarına inanmaktan başka çare yoktu.

Bir bakıma 'Şeytan Üçgeni'nin yarattığı korku ve panik, bilinmeyen güçlerden daha fazla öldürücü olmuştur denilebilir. **«Üçgen»** içinde ölümün kaçınılmaz nedenlerinden biri de hatalı kararlardı. **Rubicon**'un tayfalarının bu yüzden hayatlarını kaybetmiş olmaları mümkün. Ancak **City Belle** ve **Ellen Austin**'in bulduğu gemide bir panik belirtisine rastlanmamıştı. Hatalı bir karar verilip verilmediğini ise şimdilik kimse bilmiyor.

Rubicon kadar olmasa bile ona yakın ilgi gören bir başka 'hayalet' gemi de New York'tan yola çıkan **Connemara IV** isimli yattı. Gemi, 1955 yılının Eylül ayında, Bermuda'nın dört yüz mil kadar batısında terkedilmiş bir vaziyette bulunmuştu. Büyük yat hayli hırpalanmışa benziyordu ama gene de yoluna devam edebilecek durumdaydı. Yazarlar, bu geminin başına gelenlerde de bilinmeyen güçlerin etkili olduklarına inanmışlar, bu inançlarını yazılarında belirtmişlerdi. Oysa **Connemara IV**'ün başına gelenler, bugüne dek yazılmış deniz öykülerinin en acıklısı olarak nitelendirilmiştir. **Connemara IV**'ün bulunduğu yerle New York arasındaki bölge, Ağustos ayının ikinci haftasında 'Connie' kasırgasının etkisinde kalmıştı. Saatte yüz mil hızla esen rüzgar o yöreyi allak bullak etmişti. Aradan daha bir hafta bile geçmeden 'Diane' kasırgası, aynı bölgeyi etkisi altına almış ve iki yüzden fazla can kaybı olduğu saptanmıştı. Fakat **Connemara IV** yatının başına gelenler bukadarla kalmayacaktı. İki hafta içinde 'İone' kasırgası de 'Şeytan Üçgeni' bölgesinde saatte 125 mil hızındaki rüzgarlarla etkisini gösterdi.

Açık denizlerde dolaşmaya alışkın kurt denizciler, bir yatın mürettebatı bir ay sürekli denizde kalır da bu süre içinde peşpeşe üç kasırgayla karşılaşırsa, tayfaların dayanma güçlerinin sıfıra ineceğini bilirler.

Connemara IV yatının birbiri arkasından patlak veren üç kasırgaya nasıl dayandığı bilinmiyor. İnsan kasırganın ne demek olduğunu ancak denizde yakalanırsa anlayabilir. Hele bir fırtınayı atlatıp daha deniz iyice durulmadan ikinci ve üçüncü fırtınalarla mücadele etmek, akla mantığa sığmıyor.

II. Son Gelişmeler

1973 yazında bu kitabı yazmaya başladığım zaman 'Şeytan Üçgeni'ndeki son iki olaya karışan onbir kişi sağ salim geriye dönmüştü. Bunlar televizyonda yayınlanan 'Şeytan Üçgeni' filminde, Vincent Price'in anlattığı kayıplara karışan gemilerin, bir daha geri dönmeyen uçakların, birdenbire ortadan kaybolan yatların öykülerini merakla izlediler. Bu insanlar, televizyon filmini izlerlerken günün birinde aynı akibete uğramaktan zerre kadar korkmuyorlardı.

1973 yılının 20 Aralık günü, şafak sökerken, **Sea Boy II** isimli, Christ craft motorlu bir tekne Bahama Adalarındaki yat limanı Freeport'tan hareket etmişti. Kamaralı, bembeyaz tekne, 120 mil güneydoğudaki Nassau limanına gidecekti. Yatın makinisti, yirmi sekiz yaşındaki Michael Baldwin, motoru çalışırken son bir kez arkasına dönüp limana baktı. Tatil kentinde, sabahın ilk ışıklarıyla birlikte lambalar da birer ikişer sönmeye başlamıştı. Doğan güneşin kırmızı ışıkları, sahildeki otellerin pencerelerinde yansıyordu. Baldwin teknenin rotasını 125 derecede tuttu. Deniz önünde gözalabildiğine dümdüz uzanıyordu. Güneydoğudan esen hafif bir rüzgar vardı. **Sea Boy**'un burnu da rüzgara karşıydı.

Aşağıdaki, büyük kamarada, Baldwin'in kuzeni yirmi altı yaşındaki Billy Mazzulo ile dayısı otuzbeş yaşındaki Dick Mazzulo, kahvelerini yudumluyorlardı, bu sırada Billy'nin karısı yirmi iki yaşındaki Kathy de kahvaltı hazırlamakla meşguldü. Dick'in karısı

Nancy ise, çocuklarını uyandırmak için alt kamaraya inmişti. Dick'in üç çocuğundan en büyüğü Robin, on yaşındaydı. Anthony, altı ve Matthew de iki yaşındaydı. Çocukların üçü de Noel tatilini Nassua'da geçireceklerini düşündükçe sevinçlerinden kaplarına sığamıyorlardı.

Güneş yükseldikçe **Sea Boy**'un önündeki dalgalar da yükselmeye başladı. Rüzgâr giderek şiddetini arttırıyordu. Kahvaltı bulaşığını yıkamaya çalışan iki kadın, ayakta durabilmek için çaba harcamaktan iş yapmaya pek fırsat bulamıyorlardı. Üç erkek de dümenin başında toplanmıştı. Birisi dümeni kullanıyor, öbür ikisi de Mazzulo'nun çizdiği rotayı inceliyordu. Belki bu arada, Bill'in halası ve teknenin gerçek sahibi olan Eleanor Baldwin ile Nassau'da nasıl buluşacaklarını konuşuyorlardı. Güvertede güneş banyosu yapan çocuklar, üzerlerine arasıra su sıçramasından pek memnun görünüyorlardı. Baldwin, yakıttan tasarruf için saatte oniki mil yapıyordu. Zira enerji bunalımı nedeniyle Nassau'da yakıtın pahalılandığını ve zor bulunduğunu duymuştu. Giderek sürati onbeş mile çıkan rüzgâr ise güneye yönelmek üzereydi. İki kadın, yukarı gelip, teknenin çok sallandığını ve bu yüzden aşağı kamaralarda duramadıklarını ileri sürdü. Baldwin, motorun hızını biraz daha kesti ve Bill ile Dick'e aşağıya inip boş kamarada duran noel hediyelerine bir göz atmalarını, lomboz deliklerini kapamalarını salık verdi.

Çok geçmeden rüzgâr güneyden doğru fırtına şeklinde esmeye başlamıştı. Baldwin, motorun hızını biraz daha azalttı. Tuzlu sularla ıslanmamak için pencereleri kapamıştı ve bu yüzden de durmadan terliyordu. Çocuklar, mideleri bulanmıyormuş gibi davranıyorlardı. Zaman zaman rüzgâr batıdan eser gibi oluyor tekne de iki yönden gelen dalgaların etkisiyle iki yana yalpa vuruyordu.

Rüzgâr tam mânasıyla batıdan esmeye başlayınca, tekne daha fazla sallanmaya başladı. İki erkek, Dick Mazzulo'nun çizdiği rotayı incelerken, Berry Adalarına da Freeport kadar yakın oldukları kanısına vardılar. Berry Adalarına vardıkları zaman, bu adaların doğusundan geçip dalgalı denizden kurtulmuş olacaklardı. En fazla iki saat içinde en kuzeydeki adalara varabileceklerdi.

Onbeş yıllık **Sea Boy II,** çırpıntılı sularda ağır ağır ilerlerken teknenin çifte diesel motorları da düzenli homurtular çıkararak tıkır tıkır çalışıyordu. Dick Mazzulo, dümene geçti. Baldwin ile Billy Mazzulo da yemek hazırlamak için aşağıya indiler. İki kadın, şezlonglara uzanmışlar, dinlenmeye çalışıyor, çocuklar ise güvertenin korkuluklarına yaslanmışlar, martıları izliyorlardı. Çok yükseklerde uçan bir jet uçağı için ise bu beyaz tekne, denizin köpüklü dalgalarından biriydi sadece.

Bir süre sonra Batı rüzgârının etkisiyle **Sea Boy II** yirmi derece yana yattı. Dümenci teknenin hızını tekrar on mile çıkardı. Bir saate kalmadan ufukta Berry adaları görünecekti. Rüzgârın şiddeti yirmi mile yaklaşıyordu. Florida ve Bahama kıyılarından küçük tonajlı teknelere uyarı niteliğinde bildiriler iletilmekteydi.

Aradan bir saat geçti. **Sea Boy II**'nin yolcularının tümü gözlerini ufka dikmişlerdi. Derken ufukta, Berry Adalarının en kuzey uçta kalanı Great Stirrup Cay'in feneri hayâl meyâl göründü. Kadınlar herhalde rahat bir soluk almış olacaklardı. Artık yatın şu hırçın dalgalardan kurtulmasına birşey kalmamıştı.

Saatlerce, denizde fırtınayla boğuşan bir tekne de yolculuk yaptıktan sonra birdenbire sakin sulara ulaşmak, bir eğlence parkında dönme dolaptan inmeye benzer. İnsanın midesi ağzına gelecekmiş gibi

olur. **Sea Boy II** de Great Stirrup Cay adasının koyuna girdiği zaman yat yolcularının da aynı durumda oldukları muhakkak. Artık sakin sularda ilerlediklerine göre, motorların hızını biraz daha arttırabilirdi. Adaların sağladığı mendirekten uzaklaştıktan sonra açık denizde bir buçuk saat daha yolculuk yapmak zorunda kalacaktı. Bu sürenin sonunda Nassau'ya varacaklarını umuyorlardı. Büyük Bahama setinin kuzeydoğu ucunda yer alan Berry Adalarında yüksek tepelere, kayalıklara rastlanamaz. Adaların batı kıyılarında yer yer küçük koylar ve körfezler göze çarpar. Doğu kıyıları ise kayalıktır. Burada deniz birdenbire derinleşiverir. Berry adalarının çoğunda insan yaşar. Bazıları kişilerin özel malıdır. Doğu kıyıları, fırtınadan korunmaya pek elverişli değildir. Doğu ve Batı yakalarını birleştiren dar boğazlar vardır, bu fırtınalı havalarda bu boğazlardan geçebilmek için o yöreyi iyi tanımak, hava koşullarını iyi bilmek gereklidir. Bu adalar, Batıdan gelen fırtınalara karşı doğal bir mendrek görevini yapmaktadır. İşte **Sea Boy II,** yatının yolcuları da bu doğal mendirek sayesinde rahatlamışlardı.

Sea Boy II, fırtınadan korunduğu sürece hızla yol alabildi. Sabahleyin dalgalı denizde kaybedilen zamanı şimdi kazanmak istiyorlardı. Yattakiler, akşam hava kararırken Nassau'ya varacaklarını umuyorlardı. Berry Adalarının doğusunda deniz çarşaf gibiydi. Yat, kıyıdan elli metre uzakta ilerliyordu ama su çok derindi. Rüzgâr da giderek şiddetini arttırıyordu fakat teknenin altında deniz çarşaf gibi dümdüzdü.

Berry adalarının güney ucuna yaklaşırken **Sea Boy II** de hızını kesmek zorunda kaldı. Batıdan gelen şiddetli bir rüzgâr Whale Cay'i allak bullak ediyordu. Yat güneye doğru ilerledikçe fırtına da şiddetini arttırıyordu. Batı ve Kuzeybatı arasında değİ-

şen rüzgârın hızı yirmibeş deniz milini geçmişti. Dalgalar üç metreyi bulmaktaydı. Yattaki üç erkek, bu fırtınada yola devam etmenin sadece tekneyi değil yolcuların hayatlarını da tehlikeye düşüreceği kanısına varmışlar ve geri dönmeye karar vermişlerdi. Adaların rüzgâr altında denizin durulmasını bekleyeceklerdi.

Sea Boy II'nin demir attığı yerde deniz dümdüzdü ve göl suyu kadar durgundu. Demir atıldıktan sonra üç erkek yapılacak bir iş kalmadığını düşünerek, balık avlamayı kararlaştırdılar. Açık denizlerde dolaşmaya alışkın her denizci gibi onlar da fırsat buldukça balık avlamaktan hoşlanıyorlardı. Özellikle Berry adalarının kıyılarında bol balık bulunduğunu bile bile balığa çıkmamak hiç olacak şey değildi. Açık denizde fırtınadan deniz dağlara çıkarken bir koya demirlemiş geminin sıcacık kamarasında taze balık veya ıstakoz yemekten daha zevkli bir iş düşünülemez.

Bu sırada **Sea Boy'un** sahibi Eleanor Baldwin'de Washington'da çalıştığı şirketten izin alıp erkenden evine dönmüştü. Ertesi gün Nassau'ya gideceğine göre eşyasını hazırlaması gerekiyordu. **Sea Boy II**'de verilecek Noel partisine katılacaktı. Telefonun her çalışında, yatın Nassau'ya vardığını bildireceklerini düşünerek heyecanlanıyordu.

Fakat **Sea Boy II,** tuzağa düşmüştü. Kısa bir süre öncesine kadar ideal bir yat limanı gibi görünen koy, kuzeyden esen rüzgârın etkisiyle durulamayacak hale gelmişti. Tekneyi yerinde tutmaya imkân yoktu. Dağ gibi dalgalar, tekneyi ya açık denize sürükleyecek ya da adanın önündeki mercan kayalıklarına atacaktı. **Sea Boy II** dalgaların üzerinde beşik gibi sallanıyor, yolcular bu korkunç afetten nasıl kurtulacaklarını bilemiyorlardı.

Bu arada Washington'da da Eleanor Baldwin

akşam yemeği saatine kadar yattan hiç bir haber alamayınca haklı olarak tasalanmıştı. Bu arada kardeşiyle yeğenlerinin Nassau'ya gitmeden önce biraz dalgıçlık yapmaktan sözettiklerini ve bu nedenle Nassau'ya varmalarının gecikebileceğinden dem vurduklarını hatırlayınca biraz rahatlar gibi oldu.

Bayan Baldwin ertesi gün uçağa binmeden önce Nassau'daki arkadaşlarına telefon edip yattan bir haber almak istedi. **Sea Boy II,** henüz Nassau'ya varmamıştı. Bayan Baldwin, bunun üzerine Freeport'taki Bahama Deniz ve Hava Kurtarma Ekibinin merkezine telefon etti. BASRA adıyla bilinen örgüt, hemen bir araştırma yaptı ve yatın bir gün önce sabahleyin Freeport'tan ayrılmış olduğunu bildirdi. Nassau'daki BASRA örgütü alarma geçirildi. Berry adalarındaki Chub Cay'de görevli kurtarma ekipleriyle Bahama Hava - deniz kurtarma ekiplerinin haberleşmesi sağlanamamıştı, çünkü Berry adalarının telsizi aşağı yukarı yirmi dört saatten beri arızalıydı. Kayıp bir uçağı aramakta olan BASRA ekibine beyaz bir yatı da aramaları emredildi.

Ya kayıp uçak işi neyin nesiydi? **Sea Boy II**'nin Freeport'tan hareket ettiği sabah, aşağı yukarı aynı saatlerde ikili facianın ikinci bölümü de başlamak üzereydi.

Fort Lauderdale'den kırk altı yaşındaki Benjamin Teetor ile Louisville'den yirmi dokuz yaşındaki eski barış gönüllüsü Robbie Gossman, Olympia Otelinin yemek salonunda kahvaltı sipariş etmek için garsonu bekliyorlardı. Biraz sonra Jeff Cooper de masalarına geldi. Benjamin Teetor ile Robbie Gossman, Nassau'ya, Jeff Cooper ile ilgili bir davada tanıklık yapmak için gelmişlerdi. İki gün önce Teetor'un özel uçağıyla Nassau'ya gelen tanıklar, duruşmanın birkaç hafta sonraya bırakıldığını haber alınca, buraya kadar boşuna geldiklerini anlamışlardı. Üç

arkadaş bir gece önce Yat limanında demirli duran **Traweller III** isimli yatta verilen partide geç saatlere kadar eğlenmişlerdi. Sabahleyin de biraz alışveriş yaptıktan sonra Cooper, Teetor ile Bayan Gossman'ı arabasıyla havaalanına götürecekti.

Kahvaltıdan sonra üç arkadaş Nassau'nun en büyük caddesi olan Körfez caddesinde gezinmeye başladılar. Genellikle Noel zamanında Nassau kalabalıklaşır, işler artar. Fakat bu yıl turist sayısı pek azdı. Belki de enerji bunalımı turist akınını etkilemişti. Üç arkadaş, caddede gezinirken güneş de yüzlerini ısıtmaya başlamıştı. Nassau'nun pazarı önündeki bronz topların yanında dururlarken Teetor ile Bayan Gossman hareket saati ve uçakta yapılması gereken onarım hakkında Cooper'a bilgi verdiler. Bu sırada Teetor bir kadının kendisine seslendiğini duydu. Sesin sahibi Lauderdale'den bir dostun dostu Joy Loomis idi. Bayan Loomis de o gün Florida'ya döneceğini söyledi. Teetor da uçağında dört kişilik yer olduğu için Joy Loomis'i uçağa davet etti. Bayan Loomis daveti kabul etti ve gişeye gidip uçak biletini geri vermekten sözetti. Cooper, hepsini arabasıyla havaalanına götürecekti.

Nassau'da havaalanına giden yol, kentin yoksul semtlerinden geçer. Alana giden yol gayet kötüdür ve yıllardan beri de ilgilenen çıkmamıştır. Dört kişi, Cooper'ın arabasına yerleşti. Eşyalarını da bagaja doldurdular. Vakit öğleye geliyordu. Yolda sabah uçağıyla Florida'dan gelen turistleri taşıyan taksilerle karşılaştılar. İngiliz malı küçük araba Nassau dışında küçük bir tepeye vardığı zaman şiddetli bir rüzgârla karşılaştı.

Cooper, Teetor'u Nassau'nun Windsor Alanında küçük bir hangarın önünde indirdi. Teetor, burada tek motorlu uçağı için gerekli yedek parçaları arayacak, bir de yardımcı bulmaya çalışacaktı. Kadın-

lar ise eşyalarıyla birlikte uçağın yanına kadar gitmişlerdi. Teetor hangarda bulduğu makinistle birlikte uçağın yanına gelinceye kadar Cooper de onu bekledi. Onarım iki saat kadar sürecekti. Nassau'da birisiyle buluşmak zorunda olan Cooper, daha fazla oyalanmadan üç Amerikalıyla vedalaştı, arabasına binip oradan uzaklaştı. Alandan ayrılırken de başını geriye çevirip son bir kez beyazlı mavili uçağa baktı.

Teetor, makinistle birlikte uçağın tekerleklerinden birinin yanında durmuş bozuk bir freni onarmaya çalışıyordu. İki kadın da hangara doğru yürüyorlardı. Kontrol kulesindeki kırmızı rüzgâr gülü de doğuya işaret eden dev bir parmağı andırıyordu.

İki saat sonra onarım tamamlandığı zaman rüzgâr gülü hâlâ batıdan gelen rüzgârın etkisiyle dönüyordu. Teetor, hangara gidip uçuş plânını doldurmaya hazırlandı. Hava daha kötüleşirse Gulf Stream'i geçecek yerde Bimini'ye inmeyi tasarlıyordu. Uçağı bir daha gözden geçirdi. Şiddetli rüzgâra rağmen uçakta yolculuk için yeterinden fazla yakıt vardı. Hattâ gerekirse Bimini'de de yakıt ikmali yapılabilirdi. Gökyüzü berraktı.

Nassau kontrol kulesi, uçağa havalanma izni verdi. Saat ikiye doğru, Teetor, uçağını hareket ettirdi, alanın pistinden hızla geçip havalandı. Çok geçmeden uçak New Providence Adasının yakınlarında uçuyordu. Aşağıda, sarıya çalan kahverengi mercan kayalarını örten sular batıya doğru uzanıp gidiyordu.

Denizin lâcivert derinliklerini sarılı kahverengili mercanlı sığ bölümden ayıran çizgi, genellikle havadan gayet iyi seçilir. Ama Teetor'un uçağı o çizginin üzerinden geçerken deniz adamakıllı karışmış olduğu için çizgi falan farkedilmiyordu. Uçak, kuzeybatıdan esen rüzgâra dalmıştı.

Teetor, geriye bakınca, New Providence adasının gözden kaybolduğunu farketti. Güneybatıda Bahama adalarının en büyüğü olan Andros'un kuzey ucunu görebiliyordu. İlerde ve biraz daha kuzeyde ise Berry Adaları yer almıştı. Aşağıda, Bahama'nın içdenizlerinden biri sayılan Kuzeybatı Providence Boğazının suları da rüzgârın etkisiyle dalgalanmıştı. Teetor buradan defalarca sadece uçakla geçmekle kalmamış aynı zamanda Abaco'da yaptırtmış olduğu **Barracuda** isimli teknesiyle de bu yörede gezmişti. Teknedeki mürettebat genellikle eski bir denizci arkadaşıyla üç oğlundan ibaret olurdu.

Barracuda, Teetor'un Fort Lauderdale'in kibar semtlerinden biri sayılan Las Oles Isles'deki evinin arkasındaki kayıkhanede duruyordu. Teetor'un oğulları, yirmi yaşındaki Steve, onaltı yaşındaki Geoffrey ve onyedi yaşındaki Stuart, Noel gezisi için küçük tekneyi onarıp temizlemekle meşguldüler. Ondört yaşındaki kızkardeşleri Heidi de kayıkhanenin bir köşesinde ağabeylerini izliyordu.

Teetor'un uçağı, iki yüz beygir gücündeki Zyzoming motoruyla saatte 150 mil hızla uçuyordu. Yüzeyde rüzgâr 25 - 35 mil hızındaydı ama uçağın bulunduğu yükseltide hız saatte 50 mili geçiyordu. Bulutlar da kuzeybatıdan akın akın geliyorlardı. Teetor'un uçağı, Büyük Bahama Setinin üzerinde uçuyordu. Burada suyun derinliği dört buçuk metreyi geçmezdi. İlerde, Bimini sisler arasından hayâl meyâl seçiliyordu. Teetor, uçağın havada biraz yalpalamasına aldırmadan telsizle, Bimini'ye inmekten vazgeçtiğini ve Pompano'ya doğru yoluna devam edeceğini bildirdi. Depoda bol yakıt vardı ve motor çok iyi çalışıyordu.

Teetor'un Bimini'ye inme plânını iptal etmesinden yarım saat kadar sonra siklon rüzgârları Batı Bahama adalarını allak bullak etti. Ama o zamana

kadar uçağın Florida boğazına varmış olması gerekir.

Teetor'un çocukları saat dörde doğru kayıkhanedeki işlerini bitirdiler. Steve ile kızkardeşi Noel için alışverişe çıktılar. Geoffrey ile Stuart ise Noel ağacını hazırlamak ve hediye paketlerini sarmak için evde kaldılar.

Akşam saat sekize doğru Teetor'un oğlu Steve, Nassau'dan Cooper'i arayıp babasının nerede olduğunu bilip bilmediğini sordu. Cooper, uçağın öğleden sonra hareket ettiğini açıkladı. Fakat Bahama Hava Deniz kurtarma ekiplerini arayacak, Bimini ve uçağın inebileceği başka alanlara telefon edip haber almaya çalışacaktı. Steve'e de hemen FAA'ya durumu bildirmesini öğütledi... Delikanlı da bu öğüdü tuttu.

Bu sıralarda, bir soğuk dalgası, Bahama adalarıyla Florida'yı etkisi altına almıştı. Kuzeyden gelen rüzgâr, yirmi beş ile kırk mil süratindeydi.

21 Aralık Cuma sabahı, BASRA'dan Jeff Cooper'e bir haber geldi. Ben Tetor, Bimini'ye inmekten vazgeçtiğini telsizle bildirdikten sonra ondan bir mesaj alınamamıştı. FAA da aynı haberi almış ve durumu Sahil Koruma Örgütüne bildirmeyi kararlaştırmıştı.

Şafak sökerken Bahama yöresindeki deniz durulmuş rüzgâr da kuzeydoğudan esmeye başlamıştı. BASRA'nın arama gemileri Berry adalarını taramaya başlamışlardı. Havadan ve karadan **Sea Boy II** yatıyla beyazlı mavili tek motorlu deniz uçağının aranması sürdürülüyordu. Derken biri Yugoslav, diğeri Liberya bandıralı iki yük gemisi bir gece önce Kuzeybatı Providence Boğazından geçerlerken imdat işareti aldıklarını bildirdiler. İki gemide imdat isteyen teknenin ismini ve bulunduğu yeri öğrenememiş kısa bir süre sonra imdat işaretleri kesilmişti. Arama-

lar yoğunlaştırıldı ve birdenbire tüm arama gemilerine ve araçlarına aranan uçağın bulunduğunu haber verildi.

Steve, Stuart, Geoffrey ve Heidi Tetor için bu gerçekten çok iyi bir haberdi. Şimdi babaları Noelde eve dönebilecek demekti. BASRA, Miami'deki FAA örgütüne Ben Teetor'un tek motorlu uçağının Bimini'de olduğunu, iniş takımlarının onarılması için beklediğini bildirdi. Gerçi babaları henüz çocukları aramamıştı ama onlar babalarının hemen o gün döneceğini hesaplıyorlardı. Zira onarım için gerekli malzemenin Miami'den Bimini'ye ulaştırılması bir saatten fazla sürmezdi. Hem yedek parçalar bulunamasa bile babalarının bir yolcu uçağına atlayıp noelden önce eve geleceğini tahmin ediyorlardı.

Fakat Nassau'ya giden yolcu uçağına binen Eleanor Baldwin ise bir türlü rahatlayamamıştı. Uçak yol aldıkça kadıncağızın da tasası artıyordu. Onunla birlikte seyahat eden kardeşi Jack Mazzulo da ablası gibi tasalıydı.

Nassau'daki BASRA merkezi sahil koruma birliğinin radyosundan 2670 frekans üzerinden haber almaya çalışıyordu. Aramaya katılan bir helikopter, Market Fish Cay'de batık bir yata benzeyen bir enkaz gördüğünü bildirdi. Derhal Nassau'dan içinde bir dalgıç bulunan motor yola çıkarıldı.

Daha sonra bir BASRA arama gemisi, helikopterin enkazı gördüğü yerin on mil kadar kuzeyinde, Holmes Cay'de bir enkazın karaya vurmuş olduğunu bildirdi.

Eleanor Baldwin ile Jack Mazzulo, Nassau'da gümrükten çıkar çıkmaz doğruca BASRA bürosuna gittiler. Burada Market Fish Cay'e gitmekte olan arama gemisinden gelecek haberi bekleyeceklerdi. Holmes Cay'deki arama ekibindekiler de orada bulunan enkazın kayıp Chris Craft tekneye ait olabi-

leceğini bildirdiler. Bayan Baldwin ile kardeşi hemen bir uçak tutup Chub Cay'e gittiler. Burada ünlü bir balıkçı rehberi olan Kaptan George ile anlaştılar ve onun teknesiyle Holmes Cay'e gitmeyi kararlaştırdılar.

Kaptan George'un teknesi Holmes Cay'e yaklaşırken teknedekiler enkazı aramaya inen dalgıcın telsizle verdiği haberi öğrendiler. Dalgıcın verdiği bilgiye göre, enkaz Market Fish Cay'in yetmiş metre kadar doğusunda ondört metre derinlikte duruyordu. Demirliyken batmıştı ve bunun **Sea Boy II** isimli tekne olduğu muhakkaktı. Ancak kurbanların ya da kazazedelerin izine rastlanamamıştı.

Bayan Baldwin ile Jack Mazzulo, tekneden çıkarılan bir şezlong, bir cankurtaran simidi ve bir kamara parçasını dikkatle inceledikten sonra bunların kesinlikle **Sea Boy II**'ye ait olduğu kanısına vardılar. Bayan Baldwin, aramalar sürüp giderken Nassau'ya dönüp BASRA merkezinde haber beklemeyi kararlaştırdı. Kardeşi ise çeşitli adaların kıyılarında sürdürülecek olan aramalara katılacaktı.

22 Aralık, yılın en kısa günüdür. Oysa BASRA merkezinde haber bekleyen Eleanor Baldwin için bu, hayatının en uzun günü oldu. Çeşitli arama ekiplerinden umut verici bir haber gelmemişti.

Fort Lauderdale'de babalarının dönüşünü bekleyen küçük Teetor'lar için de bu, uzun bir gün olmuştu. Nihayet Steve Miami'deki FAA Bürosunu aradı ve buradan Bimini'ye bir haber gönderildi. Ben Teetor, Robbie Gossman ve Joy Loomis'in niçin hâlâ Bimini'den hareket etmediklerini bildirmeleri istendi. Gelen haberde ise onarılan tek motorlu uçağın bir gün önce Bimini'den ayrıldığı bildiriliyordu. Ancak bu uçak, mavili beyazlı değil, kırmızılı beyazlıydı.

Böylece, çok feci bir hatanın yapıldığı meydana çıkmış oldu. Onarım için Bimini'ye inen tek motorlu uçak, Güney Amerika'ya gitmekte olan bir misyonere aitti.

Bimini'de mavili beyazlı uçaktan kimsenin haberi yoktu. Uçağın pilotu ve iki kadın yolcusu bilinmeyene uçup gitmişlerdi.

Eleanor Baldwin, Holmes ve Market Fish Cay'in arasındaki Bonds Cay'de aramalara katılan kardeşi Jack'den bir haber aldı. Teknenin filikası kıyı kesiminden otuz metre içerde bulunmuştu. Filikanın buraya nasıl geldiğini kimse anlayamadı. Yattaki beş büyük insanla üç küçük çocuktan hiç bir haber alınamadığı gibi bunların izi de bulunamadı.

Jack Mazzulo, Nassau'ya döndüğü zaman ablası Eleanor'a bir paket verdi. Jack, bu paketi, Holmes Cay'de suyun kenarında bulmuştu. Eleanor, paketi açtığı zaman içinden bir oyuncak bebek çıktı. Bebeğin bir bacağına iliştirilen kartta da 'Kathy'den — Noelin kutlu olsun' kelimeleri yazılıydı.

12. Doğal mı yoksa doğaüstü mü?

«**Gulf King V**'de sadece bir kişi var, o da aklını kaybetmek üzere. Tam beş gün teknede tek başına kalmış. Bir uçağın havalanıp **Gulf King V**'in yerini saptamasını istiyorum.» Miami'deki Yedinci Bölge Sahil Koruma ekibinin aldığı telsiz haberinin bir bölümünde böyle deniyordu. Tarih 19 Aralık, 1966'ydı. Haber de, **Gulf King V**'in kardeşi **Gulff King III** isimli tekneden iletilmişti. Bu iki tekne Teksas'ta Gulf King Buz Şirketine ait balıkçı filosuna dahildiler.

Kaptan altı gün önce aklını kaybetmiş, ve **Gulf King V**'deki beş tayfayı geminin içinde kovalamıştı. Adamlar çıldıran kaptandan kurtulmak için denize atlamışlardı. Gulf King filosuna bağlı iki tekne, denize dökülen tayfaları kurtarmıştı. Deliren kaptan ise Atlantik Okyanusuna doğru yol almaktaydı, ve peşinde de iki kardeş gemi vardı.

Altı gün sonra kovalamaca sona erdi. Öbür iki gemideki tayfalar, **Gulf King V**'e bindiler geminin yönetimini ele aldılar ve Barbados'a doğru yol almaya başladılar. Böylece deliren kaptan hariç herkes için bu olay kapanmıştı. Fakat olay daha değişik bir biçimde de sonuçlanabilirdi. Tayfalar, gece yarısı, denizde fırtına varken de denize atlayabilirlerdi. Ya da öbür gemilerin çok uzaklarda olduğu bir saatte rastlayabilirdi onların denize atlamaları. O zaman da tayfalar denizde kaybolacaklardı. Kaptan da **Gulf King V** ile, Atlantik Okyanusu'nda yol almaya devam

edecekti. Sonunda yiyecek ve yakıt tükenecekti. Susuzluk, açlık ve amaçsız yolculuk kaptanı iyice delirtecekti. Kamaranın sıcak, boğucu havası adamı güverteye çıkmaya zorlayacak, burada da kızgın güneşe fazla dayanamayıp tekrar kamaraya dönecekti. Teknenin ambarındaki buzlar eriyecek, içindeki istakozlar ve balıklar sıcaktan kokacaklardı. O zaman da gemide durmaya imkân kalmayacaktı. Artık adamın kafası iyice çalışamaz hale gelecek, kurtuluşu denize atlamakta bulacaktı. Bir süre sonra ise başıboş tekne bulunacaktı. Böylece **Gulf King V** de hayalet gemi niteliğini kazanacak ve 'Şeytan Üçgeni'yle ilgili yeni bir efsane doğmuş olacaktı.

Gulf King V'den sözetmenin amacı, geminin nasıl da kolayca bir efsane haline gelebileceğini anlatabilmekti. Bu öyküyü, esrarengiz olaylardan sözetmeyi seven her yazar «açıklamaya» çalışacaktı.

Bazan ortada esrarengiz bir durum yokken bile yazar olayı evirip çevirip esrarengiz bir havaya sokmayı başarır. Bazı yazarlar, gerçekleri kendi düşüncelerine göre değiştirirler. 1973 ortalarında Miami'de radyoda yayınlanan bir programa katılan konuk yazar, UFO'ların, şu 'Şeytan Üçgeni'ndeki başlıca sanıklar olduklarını ileri sürmüştü. Bu yazar, **'Limbo of the Lost'** isimli bir kitap yazmıştı. Şeytan Üçgeni'nin bulunduğu bölgeyi 'Limbo' olarak adlandırmıştı. Program sırasında 1972 yılında Meksiko Körfezinde batan **V. A. Fogg** isimli tankerden de sözetti. (Kükürt Gemileri başlıklı bölüme bakın). Yazarın ifadesine göre dalgıçlar batık gemiye ulaştıkları zaman, bir tek ceset bile bulamamışlardı. Sadece kamarasında oturan kaptanın elleri yerindeydi ve bir kahve fincanını sıkı sıkı tutmuştu. Yazar, pek kesin konuşmuyordu ama tayfaların kaybolmasından UFO'ların sorumlu olduğuna inanmış gibiydi. Ancak yazarın bol keseden palavra sıktığı da belliydi. Şu UFO meselesinin de Meksiko Körfezinin dibinde yatan tayfasız gemi

masalı kadar saçma olduğu muhakkaktı. Bir kere, boğularak ya da patlama sonucunda ölen bir kimsenin kahve fincanını elinde tutması olacak iş değil. Ayrıca, Sahil Koruma Birliğinin görevlileri batık geminin fotoğraflarını çektikleri zaman fotoğraflarda tayfalardan birkaçının cesedi de yer almıştı. Washington'daki Sahil Koruma görevlilerine yazılan bir mektupta, kaptanın elindeki fincan ve tayfalardan hiç birinin cesedinin bulunmamış olmasıyla ilgili düşünceleri sorulmuş ve bu iddiaların gerçekle bir ilgisinin bulunup bulunmadığını bildirmesi istenmişti. Mektuba, Sahil Koruma Birliğinin Halkla İlişkiler Bölümü Başkanı B. L. Meaux şu cevabı gönderdi. «Biz bunların gerçek olduğunu düşünmüyoruz. Böyle bir şeyden haberimiz yok.» Birçok yazarlar, daha ilginç bir öykü yaratabilmek amacıyla gerçekleri değiştirmek isteyebilirler. Fakat gerçekleri tamamen hiçe saymak heyecan yaratmaktan başka bir amaca dayanmaz.

Heyecan yaratmak amacıyla yazılan eserlerle ilgili bir örnek olarak benim 1972 yılında **Saga** dergisine Ağustos ve Eylül sayılarında çıkan iki makalem gösterilebilir. Yazılara 'Şeytan Üçgeni: Birinci Bölüm' ve 'Şeytan Üçgeni: İkinci Bölüm' başlıklarını koymuştum. Yazılarda UFO'lardan şöyle üstünkörü sözetmiştim ve Uçan daire kelimesini de bir kez olsun kullanmamıştım. Ama yazılar yayınlandığı zaman başlıklarının değiştirilmiş olduğunu gördüm. «BERMUDA ÜÇGENİ - UFO BÖLGESİ» ve «ÖLDÜRÜCÜ BERMUDA ÜÇGENİ UÇAN DAİRE 'UZAY DÖNEMECİ' BÖLGESİ» 'Şeytan Üçgeni' sözcükleri de 'Bermuda Üçgeni' olarak değiştirilmişti. 'Bermuda Üçgeni' doğru ve uygun bir isim mi? Eğer ismin coğrafi durumla ilgili bir bağlantısı varsa, olayların çoğunun yeraldığı yerin isminden yararlanmak daha doğ-

ru olacaktı. O zaman da 'Florida - Bahama Üçgeni' demek gerekecekti.

Yazıyla heyecan yaratmak pek çok meraklıyı ve serüvenden hoşlanan kimseyi harekete geçirir. Wisconsin eyaletinde Kenosha kentinden yirmi dokuz yaşındaki Norman Slater, olağanüstü sezi gücüne sahip olduğunu ileri sürmektedir. O da 'Şeytan Üçgeni'yle ilgilenmektedir ya da ilgileniyordu. Bu 'üstün yetenekli' delikanlı Florida'nın doğu kıyısında gemiler için büyük birer tehlike kaynağı olan üç yerin kendisine malûm olduğunu ileri sürmüştü. Güney Florida'da yayınlanan gazetelerin çoğu, Slater'in iddiasıyla ilgilenmişti. Slater, şöyle diyordu:

«Bu sözünü ettiğim noktalarda duran gemilerin ortadan kaybolması ihtimali çok kuvvetli.» Slater, kurbanların bir zaman makinesi durumuyla karşıkarşıya kalıp, tuzağa düşürüldüklerini ileri sürüyordu. Şahıslar ve eşyalar bir süre tutsak edildikten sonra birdenbire tekrar serbest bırakılırlar.

«Zaman bizim düşündüğümüz gibi sürekli akan bir nicelik değildir. Bazen, bu gemileri ve uçakları asılı oldukları boyutlardan kurtarır ve bunlar da kayboldukları yere dönerler. Bu gerçekleştiği zaman orada bulunmak istemem. Çok korkunç bir manzarayla karşılacağız çünkü mürettebatın hepsi birer iskelet halini almış olacak.»

Slater, robotlarla yönetilen bir tekneyi sözünü ettiği o üç noktadan birine göndermek için malî yardım bulmaya çalışıyordu. Gemide otomatik kamera ve yakın plândan çalışan televizyon alıcıları bulunacaktı. Bu projenin şu 'Şeytan Üçgeni'nin sırrını çözmeye yarayacağına inanmıştı.

Slater'in olağanüstü sezme gücü sayesinde yaptığı tahminlerden biri de Nixon'un başkanlık seçimlerinde McGovern'i pek az bir oy farkıyla geride bırakacağıydı. Marijuana'nın 1974 yılında serbestçe sa-

tılabileceğini de tahmin etmişti. ESP danışmanı olarak yaptığı çalışmalar ilgi uyandırmıştı. Ford Lauderdale'de yaşayan bir karı koca, aylardan beri kayıp olan kızlarının bulunması için Slater'den yardım istedi. Slater bu iş için 225 dolar ücret aldı. Bu ücrete karşılık da ondört yaşındaki Mary Briscolina'nın annesiyle babasına birkaç gün sonra bir mektup gönderip kızlarının bulunduğu yeri bildireceğini açıkladı. Briscolina'lar, birkaç gün sonra, yani 3 Şubat, 1973 günü, Slater'den mektup aldılar. Slater, karı kocaya, kızlarının sağ olduğunu ve birkaç gün sonra da annesiyle babasının durumunu gözleriyle görebilmek için evin önünden geçeceğini yazmıştı.

Birkaç hafta sonra Briscolina'lar basına aşağıdaki demeci verdiler: «Kızımız çoktan ölmüş ve bir iskelet haline gelmişti ama bu adam (Slater) bize yavrumuzun sağ olduğunu bildirmişti.»

Küçük Mary'nin cesedi, Fort Lauderdale yakınlarında bir tarlada bulundu. Yavrucak aylarca önce bir cinayete kurban gitmişti. Belki de Ekim ayında yani, Slater olayından dört ay önce ölmüştü. Güney Florida gazeteleri, artık Kenosha'lı genç adamla ilgili yazılar yayınlamıyorlar. Delikanlının basın sözcüsünün telefonu da kesildi. Anlaşılan Norman Slater 'Şeytan Üçgeni'nin esrarını da çözmekten vazgeçti.

Deniz, 'Şeytan Üçgeni'nin sırlarını açığa vurmadıkça, denizin bu büyük sırrını bir geçim kaynağı, heyecan unsuru olarak kullanmak isteyenler olacaktır. Bunlardan bazıları meseleyi UFO'ya yükleyecekler, bazıları Merihlileri suçlayacaklar ve belki bir kısmı da işe Edgar Cayce'nin bıraktığı yerden yeniden başlayıp, Atlantis'lilerin denizlerin derinliklerinden çıkıp yeryüzü insanlarının pek de fazla akıllı ve bilgili olmayanlarını kendi ülkelerine götürdüklerini ileri sürecekler.

Küçücük teknesiyle Atlantik Okyanusu'nu bir

uçtan bir uca kateden Hugo Vihlen, 'Şeytan Üçgeni'nden geçerken burada olağanüstü ya da garip bir durumla karşılaşmamıştı.

Bill Veirty, denizci çevrelerinde bir fikri ispatlamak için her şeyi göze alabilecek güçte tahta teknesiyle Fort Lauderdale'den İrlanda'ya kadar tek başına gitmeyi başardı. Verity, 1969'da da İrlanda'dan Fort Lauderdale'e gitmek üzere yola çıktı. Bu kız, **«St. B. Verden»** isimli daha büyücek bir şalupaya binmişti. Teknesine **St. Brenden** adını vermesinin de önemli bir nedeni vardı. Columbus, Yeni Dünyaya varmadan bin yıl önce İrlandalı keşiş Brenden'in de aynı şekilde Okyanus'u geçtiğini ispatlamak istemişti. Verity, İrlanda'da Kerry bölgesinde Fenit kentinden yola çıktıktan yüz onbeş gün sonra ve tam 5.720 millik yol katedip Bahama'da San Salvador Adasına varmıştı.

Verity, Columbus'un bu adaya ayak basışını simgeleyen anıtın önünde durduktan sonra meraklılar ona bu yolculuğun en güç tarafının ne olduğunu sordular. Koca gövdeli İrlandalı şu cevabı verdi. «Yolculuğumun en kötü anısı, 104'üncü günden sonra durmadan denize düşen yıldırımlar oldu. Tekne tam 'Üçgeni'nin içindeyken yıldırımlar düşmeye başlamıştı.» Kızıl sakallı denizci, sözlerini sürdürdü «ben hiç böyle yıldırım görmedim. Sanki cehennemin ortasında kalmış gibiydim. Böyle şey görmedim desem yeri var. Doğrusu ben pek kolay kolay korkmam ama o gece korkudan gözümü kırpamadım.»

Bu yazar, 'Üçgen'e hemen her yanından girmiş ve bu bölgede inceleme gezisi yapmıştır. Bir keresinde Florida'da Jupiter koyundan Bahama'larda West End'e giderken bir anda yedi yerden birden denizde hortum meydana geldiğini gördük. Şansımız varmış, bunlardan uzak kalmayı başarabildik. Bir keresinde de Bermuda'nın ondört mil güneyinde, General Elec-

tric Şirketi için sualtında film çekerken yıllar yılı beni meraklandıran bir şey gözüme ilişti. Dalgalı denizlerde kullanılan makineli bir şamandıranın hareketlerini filme çekmiştim. Kameramda boş film kalmamıştı. Tam bu sırada beni korumakla görevli dalgıç Pat Boatwright, omzumu tuttu ve aşağısını gösterdi. Vakit ikindiye yakındı, dalgalı deniz, gün ışığının derinlere yayılmasını engelliyordu. Birden gözlerime inanamadım. Bulunduğumuz yerin derinliğini de gördüğüm cismin büyüklüğünü de tam olarak kestiremedim. Yusyuvarlak, kocaman bir yaratıktı. Koyu kırmızı renkteydi. Ağır ağır bize doğru ilerliyordu. Dış kısmında nabız atışlarını andıran bir hareket seziliyordu ama suda hiç bir etkisi olmuyordu bu hareketin. Biz su yüzüne çıkarken meçhul yaratık durdu. Sonra ağır ağır denizin karanlıklarına inmeye başladı. Dehşet içinde bu esrarengiz yaratığın gözden kaybolmasını bekledik.

Uzun yıllar, Pat ile birlikte gördüğümüz bu esrarengiz yaratık ya da cismin niteliği hakkında bir karara varamadım. Pat, bunun dev bir mürekkep balığı olabileceği kanısındaydı. Fakat ben onun düşüncesine bir türlü katılamadım. Olaydan sözettiğimiz kimselerin çoğu suyun altında fazla uzun süre kaldığımızı bu yüzden düş gördüğümüzü belirttiler. Derken günün birinde, Bermuda'dan kilometrelerce uzakta, Marshall adalarında yerlilerle avlanırken Pat ile beni meraklandıran esrarı çözmeyi başardım. Bulunduğumuz teknenin çevresi, denizanasına benzeyen irili ufaklı yaratıklarla dolmuştu. İnsan bunların arasına düşse kimbilir ne feci bir şekilde ölür diye düşünürken birden bir nokta dikkatimi çekti. Bu hayvanların hareketleri de Bermuda'da denizin dibinde gördüğümüz koyu kırmızı yaratığın hareketlerine benziyordu. Acaba Bermuda'da gördüğümüz bir canavar denizanası mıydı. Denizin ne tür yaratıklara ba-

rınak olduğunu kim bilebilir? Hele o uçsuz bucaksız derinliklerde neler olduğunu kim tahmin edebilir?

Gerçi denizaltı da görülen esrarengiz yaratık ve Verity'nin karşılaştığı yıldırım olayına bilimsel bir açıklama yapmak her zaman mümkün ama bunların öyle her zaman karşılaşılan cinsten olaylar olmadıklarını da kabul etmek gerek. Hattâ bunlara 'olağanüstü' demek daha doğru. Ya bilimsel bir açıklama yapılamayan olaylara ne buyrulur?

Otuz iki yaşındaki John Fairfax, Atlantik Okyanusu'nu tek başına kürek çekerek geçen ilk denizciydi. İngiliz denizcinin **Britannia** isimli teknesiyle, Kanarya Adalarından yola çıkıp, kürek çeke çeke Fort Lauderdale'e gelmesi tam altı ay sürdü. Bu denizci, 'Şeytan Üçgeni'ni de kürekle geçti.

John Fairfax, Fort Lauderdale'e vardıktan sonra düzenlediği bir basın toplantısında bu gazeteler ona yolculuğunun en ilginç özelliğinin ne olduğunu sordular. Genç adam, biraz durakladı sonra yolculuğunu tehlikeye düşüren iki 'uçan daire'den sözetmeye başladı. «Bir gece, ufuk çizgisinin yirmi derece üzerinde iki parlak ışık gördüm. Bunlar Venüs'ten on kez daha parlaktılar. Yıldız değildiler. İki cisim gökyüzünde yukarı tırmandı, sonra birbirlerinden ayrıldılar, Biri aşağıya inmeye başladı, öbürü de yükseldikçe yükseldi. Yükselen ışık Büyük Ayı yıldız kümesine doğru ilerledi. Sonra iki ışık da kayboldu. Fakat bu ışıklar kaybolmadan önce, hipnotize edilmeye benzeyen garip bir duygu benliğimi sardı. Sanki birisi bana oradan çekip gitmemi söyler gibiydi. Ben de durmadan 'hayır' diye direniyordum.» Işıklar kaybolduktan sonra hipnotize hali de geçmiş ve Fairfax elinde tuttuğu sigaranın uzun bir kül yığını haline geldiğini farketmişti. Adam, terden sırılsıklam olmuştu.

Eğer günün birinde Fort Lauderdale'e yolunuz düşerse korsan romanlarının sayfalarından dışarı fır-

lamış bir garip adamla karşılaşabilirsiniz. İki metre boyunda, güçlü kuvvetli bir adamdır o. Boyundan bosundan çok kızıl saçları ve sakalıyla dikkati çeker. Kollarındaki dövmeler, onun uzun yıllar donanmada çalıştığını simgeler. Limanda onun yolundan çekilmeye çalışanlar bu adamın kabalığından sözederler. Haki renkli üniformasından ve başındaki kasketten John Carpenter'in kiralık tekne kaptanlarından biri olduğu anlaşılır. Kürekçi John Fairfax, Atlantik Okyanusu gezisini tamamladığı zaman onu Florida'da John Carpenter karşıladı. Ancak Fairfax yolda iki uçan daireyle karşılaştığını anlatınca John Carpenter, bunun reklâm amacıyla uydurulmuş palavradan başka bir şey olmadığını ileri sürdü. John Carpenter, bir yılı aşkın bir süre Fairfax'ın serüveninin uydurma bir denizci palavrası olduğunu ileri sürdü. Fakat UFO öykülerini de garipsemiyor.

Bir yaz gecesi, bizim kızıl sakallı denizci, teknesiyle Bimini'den dönüyordu. Yolcularla kaptanın yardımcısı aşağıdaki kamarada uykuya dalmışlardı. Gökyüzünde yusyuvarlak bir ay vardı, deniz de çarşaf gibi dümdüzdü. Carpenter, gözlerini karşıya dikmiş, Fort Lauderdale'in ışıklarını görmeye çalışıyordu. Vakit geceyarısını biraz geçmişti. Bir gariplik vardı ama Carpenter önce bunu pek önemsemedi. Derken, ön güvertede ayın gümüşî ışıklarının yansıması gerekirken yeşilimsi bir ışığın yansıdığını farketti. «Kaptan köşkünün penceresinden dışarı uzanıp yukarı baktım. Gözlerime inanamıyordum. Tam teknenin üstünde, yeşil ışık saçan yuvarlak iki cisim vardı... Birden aklım başımdan gitmişti. Bir süre o iki cisimden gözlerimi ayıramadım. Böylece aradan ne kadar zaman geçtiğini de hatırlayamayacağım. Tam öbürlerini güverteye çağırmayı düşünürken o cisimler suya dalıverdiler. Hem de hiç ses çıkarmadan, çevreye su sıçratmadan gözden kayboluverdiler. Cisimlerin parlak yeşil ışıklarının denizin derinliklerin-

de gözden kayboluşunu izledim.» Artık UFO raporlarına dudak bükmeyen John Carpenter, sözlerini şöyle sürdürdü. «Fort Lauderdale'e varınca başımdan geçenleri kimseye bildirmedim, çünkü insan doğaüstü bir durumla karşılaştığını başkalarına açıklarsa, ona deli gözüyle bakarlar ya da alaya alırlar.»

Miami'li M. B. Dykshoorn, doğaüstü ruh bilim dalında uzmandı ve birçok üniversitede öğrencilere konferanslar vermiş, Avrupa'da çeşitli cinayetlerin esrarının çözülmesinde büyük yarar sağlamış, yaptığı tahminlerin yüzde altmış beşi doğru çıkmıştı. Başka bir deyimle, Dykshoorn, başarılı bir medyumdu. Onun da şu 'Şeytan Üçgeni' hakkında bazı fikirleri var: «'Şeytan Üçgeni'ndeki kaybolmaların yarısında kuşku uyandıracak bir özellik yok. Bunlar doğal nedenlerin sonudur bence. Geri kalanların kaybolma nedenlerini ise bazıları doğaüstü sayabilirler. Yani onların kaybolma nedenleri bizim bilmediğimiz, alışkın olmadığımız olaylara dayanmaktadır. Fakat ben bazen bilimsel bir nedenin varlığını da sezebiliyorum. Böyle anlarda, ciğerlerimde hava kalmıyor. Soluk alıp vermekte güçlük çekiyorum. Havacıların da ciğerlerindeki hava boşaldığı için soluk alıp vermekte güçlük çektiklerini çok gördüm. Oksijenle ve basınçlı kabinlerde bile insan soluksuz kalabiliyor. Bence okyanusun tabanındaki bir delikten çıkan bir anafor yeryüzünün içini soğutmaktadır. Bu anafor yüzeye çıktığı zaman da yukardaki havanın tümünü içeri çekmektedir. Anafor, o sırada uçan uçakları da aşağıya çekebilir. Gemileri de hiç bir iz bırakmadan okyanusun dibine çekebilir. Yakın bir gelecekte de seksen, doksan yolcusu bulunan bir uçak, orada hiç bir iz bırakmadan ortadan kayboluverecek.»

Dykshoorn'un bu açıklamasından kısa bir süre sonra ben Puerto Rico'ya gitmek zorunda kalmıştım. Benim 'üçgen' hakkındaki düşüncelerim biraz da la-

edriye'ye (bilinemezcilik) yönelmekle beraber, Miami'de uçağa binmeden önce yaptığım ilk iş, aynı uçağa kaç yolcunun bineceğini araştırmak oldu. Uçakta seksen, doksan yolcu bulunmaması benim için çok önemliydi. Mürettebat ve ben dahil uçağa yetmiş dokuz kişi binecekti. Bu uçakla yolculuk yapmaya karar verdim. O günden beri de 'Üçgen'in herhangi bir bölgesinden uçağa bineceğim zaman mutlaka yolcu sayısını öğrenmeyi amaç edindim.

***

Sekiz bin kişi yardım isteyince, pek çok kişinin başının dertte olduğu anlaşılır. İşte merkezi Miami'de bulunan Sahil Koruma Yedinci Bölge Müdürlüğüne her yıl bu kadar kişi yardım isteğiyle başvurur. 'Şeytan Üçgeni'nin büyük bir bölümünü de sorumluluk sınırları içinde kalan Sahil Koruma Yedinci Bölge Müdürlüğü yeryüzündeki diğer koruma birliklerinin hepsinden çok çalışır. Bu örgütün kurtarma ekiplerine diğerlerinin kurtarma ekiplerinden daha çok iş düşer. Siz bu satırları okurken de hiç kuşkusuz, Yedinci Bölgeye bağlı bir kurtarma gemisi ya da uçağı, bir arama çalışmasında görev almıştır. Sahil Koruma görevlilerinin aradıkları herkesi bulacaklarını da düşünmek kabildir. Çünkü daima başarılı çalışmalarıyla dikkati çekmişlerdir. Fakat bir de aradıkları kimselerin ya da araçların 'Şeytan Üçgeni'nin esrarına kurban gittiyse o zaman ne olur? Amerika Birleşik Devletleri Sahil Koruma Örgütünün yöneticilerinin bu bölge hakkındaki düşünceleri nelerdir? Sahil Koruma'nın basın sözcüsü Ron Wright, Yedinci Bölge Kumandanının ağzından şu resmî açıklamayı yayınladı:

'Esrarengiz, anlaşılmaz, doğaüstü... zayıf ihtimal. Bermuda, Florida ve Puerto Rico arasında kalan bu bölgede kaybolma oranı yüksek

olabilir, fakat aynı zamanda bu bölgedeki hava ve deniz trafiğini de hesaba katmalısınız. Florida'nın doğu kıyılarından binlerce gemi, küçük tekne, ticarî ve özel uçaklar transit geçiyorlar. Buradaki kaybolma vak'alarının çokluğu bölgenin özel yapısına bağlanabilir. Önce Gulf Stream'i hesaba katmak gerek. Bu akıntı herhangi bir facianın izlerini kolayca silebilir. İkincisi Karayipler - Atlantik Okyanusu bölgesindeki hava koşullarının pek çabuk değişmesidir. Bir anda büyük fırtınaların kopuvermesi, anaforların ortaya çıkması, pilotları ve denizcileri beklenmedik bir anda büyük bir felâketle karşı karşıya bırakabilir.

Okyanus dibinin topoğrafyası da San Juan ve Bermuda arasındaki bölgede değişik özellikler göstermektedir. Burada dünyanın en derin çukurlarına rastlamak mümkündür. Kayaların üzerinden kuvvetli akıntıların geçmesi yüzünden bölgede topoğrafya sürekli olarak değişmektedir. Bu da denizcinin başına dertler açabilir.

Bu bölgede gerçekten pek sık kaza olduğunu ve 'esrarengiz' diye tanımlanan kaybolma vak'alarının giderek çoğaldığını kanıtlayan örnekler var ama Sahil Koruma Birliği bunların doğaüstü diye nitelendirilmesi fikrinden pek etkilenmiyor. İnsanoğlunun ve doğanın önceden tahmin edilemeyen güçlerinin birleşmesi nedenleri açıklanamayan olaylar yaratmaya yeter de artar bile.

Güney Florida'da bizleri en fazla düşündüren mesele Florida'nın Altın Kıyılarıyla Bahama Adaları arasındaki denizi geçmek isteyen teknelerin sayıca çok fazla oluşudur. Çoğu zaman da küçük teknelerle bu bölgeyi geçmek isteyenler oluyor. Bunların o bölgenin sularını iyi bil-

memeleri, denizcilik konusundaki bilgilerinin yetersiz olması, çeşitli felâketlere yol açıyor. Böylece uyarılara rağmen serüvene atılmaktan vazgeçemiyorlar. İşte bu yüzden Miami'deki Sahil Koruma Örgütündeki görevlilerin başlarını kaşıyacak zamanları olmuyor. İnsanlar, olgun düşünemeyip denize saygı göstermedikçe, felâketler de onların peşlerini bırakmayacaktır.

Sahil Koruma görevlileri Okyanusun bu belirli bölgesindeki kaybolmaların esrarengiz sayılamayacağı kanısındadırlar. Hava koşulları, araç gereç yetersizliği ve insanların hatalarıdır bu facialara sebep olan, doğaüstü güçler değil...'

*
**

Donanma ve NASA ile işbirliği yapan Grunman Uçak Şirketi 1969 yılında **Gulf Stream Drift Mission** adıyla bilinen bir okyanus projesini üzerine aldı. Bu proje Jasques Piccard'ın yönetimindeki **'Ben Franklin'** adlı denizaltının çevrede yapacağı bir araştırmayla ilgiliydi. Su altında kalabilen bu taşıt, Gulf Stream ve diğer okyanus akıntılarından yararlanarak Palm Beach'den hemen New England'a kadar sürüklenerek ilerleyebiliyordu. Bu görev tamamlandıktan sonra altı kişilik mürettebatın olağanüstü ve anlatılması imkânsız şeyler gördükleri bildirilmişti. Belki de en önemli mesele, denizin çok derin olmasına rağmen sualtında hiç bir hayat izinin görülmemesiydi.

Ben Franklin'in sualtındaki dış sahnelerini filme çekmekle görevlendirilmiştim. Bu görevimi tamamladıktan sonra **Ben Franklin** ile bir gezi yapma fırsatını elde ettim. Bahama Adalarında, Freeport açıklarından dibe daldık. On onbeş metre derinliğe daldık.

tan sonra ışığın birdenbire kaybolması insanı şaşırtıyordu. Yirmi beş metre derinlikte çevremiz zifiri karanlık olmuştu. Dört yüz metrede denizin dibine oturduğumuz zaman geminin ışıkları yakıldı. Okyanusun dibi tıpkı çöle benziyordu. Bir bira tenekesine girip çıkan bir küçük karidesle küçücük garip bir köpek balığı en fazla ilgimi çeken yaratıklar oldu. 'Şeytan Üçgeni'nin dibinde yaptığım gezinin en ilginç yanı bunlardı.

Fakat gene de şu soru insanın aklına takılıyor: Acaba orada esrarengiz olayların cereyan etmediği sonucuna mı varmak gerekir? Kimbilir? Ben hâlâ şu teoriye inanıyorum «Göster bana ki, sana inanayım.» 1962 yılında Cape Canaveral'de fotoğrafçılık yaparken donanmaya bağlı bir Polaris füzesi Karayip denizinde bir noktaya atılmıştı. Pek çok görgü tanığı, füzenin yanında bir UFO gördüğünü belirtti. Hattâ UFO'nun radarla da saptandığı bildirilmişti. Hava Kuvvetleri bunun füzenin atılmasından önce fırlatılan bir meteoroloji balonu olduğunu ileri sürdü.

Ancak bir hafta kadar sonra Uzak Mesafe Fotoğrafçılığı Merkezinin ilân tahtasına şöyle bir bildiri asıldı: şayet fotoğrafçılardan biri kameralarıyla füzeleri izlerlerken garip, bilinmeyen cisimleri farkederlerse, çalışmalarını UFO üzerinde yoğunlaştıracaklardı. Ama bu garip cisimlerin hiç birinin filmi çekilmediği gibi bunları bir daha gören de olmadı.

'Şeytan Üçgeni' hakkında en fazla merak edilen nokta da şu: Niye bu bölgede kaybolan taşıt araçlarının sayısı diğer bölgelerdekine göre daha kabarık oluyor? Amerika Birleşik Devletleri Sahil Koruma Örgütü, Okyanusun bu bölgesinde hava ve deniz trafiğinin çok sıkışık olmasını başlıca neden sayıyor. Bilim adamları ise bu bölgede göze çarpan meteorolojik ve Oseonografik değişikliklerin çokluğuna dikkati çekiyorlar.

Doğaüstü güçler konusunda da müteveffa Edgar Cayce'e inananlar, şu kayıp Atlantis Kentinin 'Şeytan Üçgeni' bölgesinde olduğu tezini savunuyorlar. Gerçekten de Cayce, sulara gömülmüş olan kentin Miami'nin elli mil doğusundaki Bimini adasının yakınlarında olduğunu belirtmişti. Cayce'cılar, gemilerin ve uçakların esrarengiz bir şekilde kaybolmalarının okyanusun dibindeki güçlü enerji kaynakları sayesinde gerçekleştirildiğine inanıyorlar. UFO'loglar ise bu esrarengiz kaybolmalardan doğrudan doğruya UFO'ların sorumlu olduğunu ileri sürmüyorlar. Ama bazı dergiler ve yazarlar her fırsatta bu tezi savunmaktadırlar. UFO davasına gerçekten inanmış olanlar ise yeryüzünde 'Şeytan Üçgeni'nden çok daha değişik bölgelerde UFO'ların görüldüğünü, hattâ başka bölgelerde UFO'lara çok daha sık rastlandığını ileri sürüyorlar. Ayrıca UFO'ların görüldüğü başka bölgelerde esrarengiz kaybolma olaylarına rastlanmadığına da işaret ediyorlar.

Güneydeki Burunlarda yani Horn Burnunda ve Umut Burnunda kaybolma olaylarına 'Şeytan Üçgeni'ndekinden daha sık rastlanmaktadır. Fakat Güney yarımküresindeki bu okyanuslarda şiddetli fırtınalar kaybolmalarının başlıca nedenidir. Usta denizciler de bu gerçeği gayet iyi bilirler.

Ancak, gemilerin, uçakların ve yatların kaybolduğu bir başka bölge daha var. Burada kaybolma olaylarıyla, 'Şeytan Üçgeni'ndekilerden daha da sık karşılaşılıyor. Yerkürenin ortasından 'Şeytan Üçgeni'nin ortasına doğru düz bir çizgi çekilirse, Japonya'nın doğu kıyısında bir noktaya varılır. Bu bölge de 'Şeytan Denizi' adıyla anılmaktadır.

Gerçekten üçgen biçiminde olan 'Şeytan Deni-

zi' Japonya'nın güneydoğu sınırı, Filipinlerin kuzey ucu ve Guam arasındadır. 'Şeytan Üçgeni'nden çok daha geniş bir alanı kapsar. Belki de o bölgede kaybolma vak'alarının daha çok olmasının da nedeni budur. İkinci Dünya Savaşını izleyen yıllarda, Japon hükümeti pek çok büyük geminin bu bölgede esrarengiz bir şekilde kaybolmasından endişe duymaya başlamış, olup bitenleri anlamak için büyük bir araştırma gemisini o bölgeye göndermişti. Besbelli araştırma gemisi olup bitenleri öğrenmiş olacaktı, çünkü gemi bir daha ne görüldü ne de ondan bir haber alındı.

'Şeytan Üçgeni' ile 'Şeytan Denizi' arasında uçak ve gemi kaybolmalarından başka bir benzerlik daha var. Bu da bir çeşit paralelizmdir diyebiliriz. Ama bunu rastlantılara dayalı bir durum olarak da nitelendirebiliriz. Eğer denizcilik hakkında şöyle üstünkörü bilgiye sahipseniz ya da ortaokulda fizik okumuşsanız, pusulanın gerçek Kuzey Kutbunu değil de manyetik kuzey kutbunu gösterdiğini bilirsiniz. Buna da pusula sapmaları denilir. Yeryüzündeki değişik noktalarda bunun miktarı başka başka olur. Bazı yerlerde sapma yirmi dereceden fazla olabilir, yani o zaman da denizcinin pusulayla yolunu tayin etmeye çalışırken duruma göre hesabına yirmi derece eklemesi ya da çıkarması gerekir. Ancak iki enlem ve boylam alanı vardır ki burada pusula sapması diye bir şey yoktur. Daha başka bir deyimle bu iki noktada pusula manyetik kuzey kutbunu değil de gerçek kuzey kutbunu gösterir. Bu yerlerden biri Florida'nın doğu kıyısındadır. İkincisi ise Japonya'nın doğu kıyısına düşmektedir. Yani 'Şeytan Üçgeni'nin batı uzantısıyla 'Şeytan Denizi'nin batı uzantısı, pusulanın gerçek kuzey kutbunu gösterdiği iki nokta olarak dikkati çekiyor. Bir kimse bu noktalardan doğuya doğru hareket ederken pusula değişimi de aynı oranda artar.

Sözü geçen iki noktadaki esrarengiz kaybolmalara manyetizm ya da bir çeşit manyetik olay neden olabilir mi? 1945'te TBM Avenger tipi, 5 uçak ortadan kaybolduktan sonra Amerika Birleşik Devletleri Donanması, 'Manyetik Proje' adı verilen beş yıllık bir inceleme programı hazırladı. İncelemeler tamamlandıktan sonra sonuçların sıraya konması da yıllarca sürdü. Nihayet bunlar açıklandığı zaman da bizim 'Şeytan Üçgeni' diye adlandırdığımız bölgede, garip ya da olağanüstü bir durumdan sözedilmedi. Bazı kimseler, hükümeti araştırmaların sonuçlarını halktan gizlemekle suçladılar. Ancak bu suçlamaların yerinde olup olmadığını kanıtlayacak da bir belge yok. Ancak manyetik olay diye nitelendirebileceğimiz garip bir olay vardı. Daha önceki bölümlerden birinde 1956 yılının 9 Kasım gecesi Bermuda'da Hamilton kentinden havalanıp on kişilik mürettebatı ile bir daha geri dönmeyen dev P5M devriye uçan gemisinin öyküsünü okumuştunuz. Görevi de belirlenmişti. Mürettebatın yanında manyetik değişiklikleri saptamaya yarayacak birer 'ayırıcı' vardı. Ancak bunu su üzerine çıkan denizaltıların çelik kaplamasını saptamaya yarayan manyetometreyle karıştırmamalı. Bu araç, manyetik erime yoğunluğunu ya da olağanüstü manyetik durumları incelemeye yarar.

'Üçgen'den geçen gemilerde ya da uçaklarda görünürde akla uygun bir neden yokken pusulanın ibresinin hızla hareket ettiği çok görülmüştür. Bazı yatlarda, elektrik sisteminin tümünün yandığı ve pusulalarının işe yaramaz hale geldiği de çok olmuştur. Sırf teknelerinin motoru diesel türünden olduğu için ve elektrik akımıyla değil de sıkıştırmayla çalıştığı için yollarına devam edebilmişlerdir. Oysa başkaları da belki yüzlerce kez 'Üçgen'den geçtikleri halde ne başlarına garip kazalar gelmiş ne de görülmedik, duyulmadık herhangi bir olayla karşı-

laşmışlardır. Ama bir de ilk kez 'Üçgen'e adımlarını atıp da bir daha hiç ortaya çıkmayanları düşünün.

Bu, doğal mı yoksa, doğaüstü bir durum mu? İşte bu soru daha uzun yıllar, Karayip Adalarındaki gazinolardan Kowloon kıyılarına kadar her yerde konuşulacak, tartışılacak. Bu iş tıpkı, 1973 yılının Eylül ayında Amerika Birleşik Devletlerinin güneydoğusunda pek çok UFO'nun gözle görüldüğüne dair ortaya atılan söylentilere benziyor. Sadece sokaktaki vatandaşlar değil aynı zamanda polis görevlileri ve askerler de UFO'ları gördüklerini bildirmişlerdi. Hattâ Georgia'da Hunter Havaüssünde görevli iki askerî polis de devriye arabalarının bir UFO'nun zorlamasıyla yoldan çıktığını ileri sürmüşlerdi. Beş ayrı Alabama kentinde de polisler, geceleri UFO'ları gördüklerini bildirmişlerdi. Hepsi de bunların yeşil ve beyaz ışık saçtıklarını söylemişlerdi. Georgia Eyalet Polisi, Manchester yakınlarında bulunduğu bildirilen parlak yeşil renkli silindirin bir işaret şamandırasından başka bir şey olmadığını belirtmişti. Hunter AFB (Hava Kuvvetleri Üssü), Savannah'nın güneyindedir ve aynı zamanda UFO görülen yerler arasında 'Üçgen'e en yakın olanıdır. Burada pek çok kez UFO görülmesine rağmen, esrarengiz bir kaybolma olayına rastlanmamıştı. Hava Kuvvetlerince düzenlenen bir bildiride, UFO sanılan cisimlerin, 'uzay çöpü' olduğu, bunların dünyanın yerçekimine kapıldıkları açıklanmıştı. Artık 'uzay çöpü' mü, yoksa yabancı konuklar mı orasını bilemeyeceğiz ama 'Şeytan Üçgeni'nde görülen garip cisimlerin niteliği hakkında kesin bir yargıya varmaya imkân yok.

İnsanların yanılgısı, teknik arıza, imalât bozukluğu, hava olayı, doğaüstü ya da başka herhangi bir

neden yüzünden 'Şeytan Üçgeni'nde gemiler uçaklar ve yatların kaybolması devam edip gidecek. Hattâ belki şu anda bile 'Şeytan Üçgeni'nin sırlarından birini çözen talihsiz bir gemici ya da pilot, ölüm kalım savaşını sürdürüyordur.

— SON —

