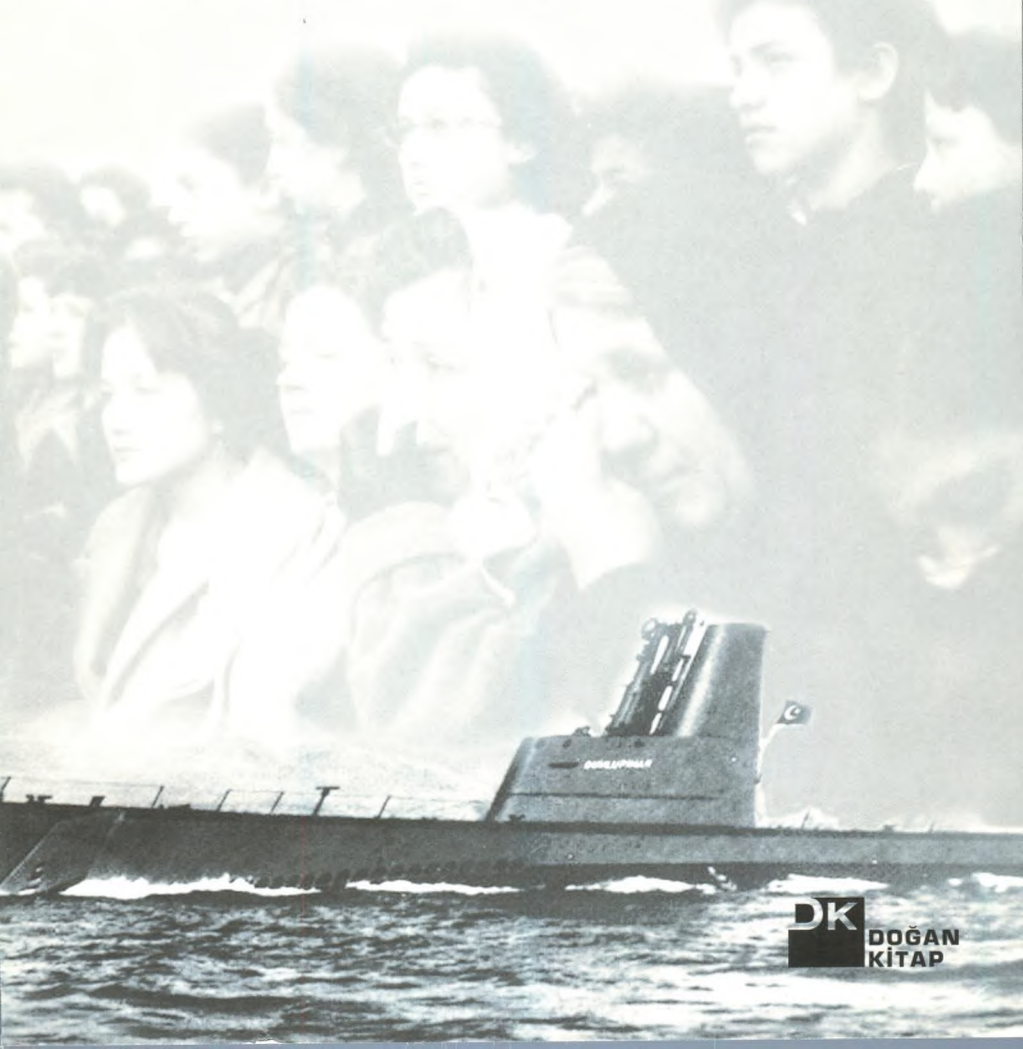
MA

Bülent Çaplı

İki Gemi İki Kaptan

Dumlupınar

Çanakkale Boğazı'nda bir geceyarısı, iki geminin kaderi birbirine doğru aktı



DK DOĞAN KİTAP

Dumlupınar

İki Gemi İki Kaptan

DUMLUPINAR
İki Gemi İki Kaptan

Yazan: Bülent Çaplı

Yayın hakları: © Doğan Kitapçılık AŞ
I. baskı / nisan **2007 /** ISBN **978-975-293-569-3**

Kapak tasarımı: Yavuz Korkut
Baskı: Mega Basım, Çobançeşme Mah.
Kalender Sok. No: **9** Yenibosna - İSTANBUL

Doğan Kitapçılık AŞ 19 Mayıs Cad. Golden Plaza No. I Kat **10, 34360** Şişli - İSTANBUL
Tel. **(212) 246 52 07 / 542** Faks **(212) 246 44 44**
www.dogankitap.com.tr / editor@dogankitap.com.tr / satis@dogankitap.com.tr

Dumlupınar

İki Gemi İki Kaptan

Bülent Çaplı

DK DOĞAN KİTAP

İçindekiler

Önsöz 9

Üçgenin köşesi 13
İki gemi, iki kaptan ve Boğaz..... 31
Mukadder bir akıbeti beklemek 43
Gidenler ve geride kalanlar..... 83
Dikkatsizlik ve tedbirsizlik neticesinde..... 93
Sonrası..... 131

Kaynakça 143

Önsöz

O hazin öyküyü ilk annemden duydum.

1953 yılının nisan ayında, seksen bir kişiyle Çanakkale Boğazı'nın derinliklerine ebediyen gömülen denizaltının öyküsünü.

O denizaltının adı Dumlupınar'dı.

O günlerde yirmili yaşlarında Çanakkaleli genç bir öğretmen olan annemi bu olay çok etkilemişti. Annem, orada mahsur kalan denizcilerin umutla kurtarılmayı bekleyişlerini, geçen her saatle birlikte o umudun yitip gidişini ve son nefeslerin "vatan sağ olsun" diyerek verilişini, duygulanarak anlatmıştı.

Dumlupınar, çocukluğumun ilk hüzünlü öyküsü olarak belleğime kazındı...

2000 yılının mayıs ayında annemi kaybettiğimde, onun anısına, "o gün"ü anlatan bir kitap yazmaya ve Dumlupınar'ın belgeselini yapmaya söz verdim.

Ve 5 aralık 2000 günü, Ahmet Tolungüç, Bülent Özkam, Gönül Akpınar Özkam, Yusuf Akçura ve Nihat Özcan ile birlikte yola koyulduk. Yol aldıkça bize eşlik edeceklerin sayısı artacaktı, bunu hepimiz biliyorduk.

Karşımıza çıkan ilk isim, bize önemli pek çok kapının açılmasını sağlayacak olan Deniz Kuvvetleri komutanının özel kalem müdürü Kurmay Albay Cem Gürdeniz oldu. Gürdeniz sayesinde, Türk Deniz Kuvvetleri bu araştırmaya büyük destek verdi.

Genelkurmay Başkanlığından aldığımız özel izinle, Türk Deniz Kuvvetlerinin Ankara Lalahan'daki arşivlerinde bir aya yakın çalıştık. Daha önce hiç el sürülmemiş telsiz haberleşme metinleri, raporlar, belgeler arşivin tozlu raflarından tek tek ortaya çıkarak bize "o gün" neler olduğunu anlatmaya başladı.

Önümüze dökülen belgelerden edindiğimiz bilgilerle yolculuğumuzun ikinci önemli aşamasına geldiğimizde hepimiz çok heyecanlıydık. "O gün"ün tanıklarıyla tanışacaktık.

Kazadan kurtulan beş kişiden biri olan ve kaza sırasında üsteğmen rütbesini taşıyan Haşan Yumuk'la, kaza sonrasında kurtarma çalışmalarına katılan Kurtaran gemisinin komutan vekili Yüzbaşı Necdet Teze-

ren'le, Kurtaran'da üsteğmen rütbesi ile doktor olarak görev yapmış olan Osman Köksal'la, kaza sonrasında açılan davalarda Deniz Kuvvetleri'ni temsil eden Binbaşı Fahri Çoker'le, dönemin Donanma Komutanı Fahri Korutürk'ün üsteğmen rütbesiyle emir subaylığını yapmış olan Necdet Şenergün'le ve "vatan sağ olsun" diyerek Dumlupınar'dan duyulan son sesin sahibi şehit Astsubay Selami Özmen'in kardeşi Haşim Özmen'le söyleşiler yaptık. Her söyleşide, onların tanıklıklarıyla geçmişe döndük, hüzünlendik.

Bir yandan da, Dumlupınar'a çarpan İsveç gemisi Naboland'm mürettebatından hayatta kalanları bulmaya çalışıyorduk. Her iki ülkede de unutulmaya yüz tutmuş bir kazaya ilişkin bilgilere ulaşmak neredeyse olanaksızdı. İsveç'tekileri bulmak, samanlıkta iğne aramaya benziyordu. Tüm umutlar tükenirken, bir ipucu yakaladık. Bu ipucu bizi, önce İsveç Kraliyet Deniz Kuvvetleri'nde bir astsubaya, ardından da Naboland'm mürettebatına götürdü. Stockholm'de Naboland'm gemicilerinden Bengt Örsell ve kaza hakkında araştırmalar yapmış olan astsubay Gert-Owe Eriksson'la söyleşi yaptık.

Naboland, Örsell'in çalıştığı ilk ve son gemiydi. Kazadan sonra İsveç'e dönen Örsell evlenip denizciliği bırakmıştı.

Stockholm'de kaldığımız süre içerisinde devlet arşivinde ve İsveç televizyonu SVT'nin arşivinde araştırma yaptık. Ve Naboland gemisinin kazalarla dolu yaşamının dramatik bir biçimde sona erdiğini gördük.

Aslında Dumlupınar da talihsiz bir gemi olarak biliniyordu. Onun kısa yaşamı da irili ufaklı kazalarla doluydu. Amerikan Donanmasında iken daha ilk görevinde kaza yapmıştı. Ne garip bir tesadüftür ki, yıllar sonra Naboland Dumlupınar'a ilk darbeyi aldığı yerden çarpmış ve Dumlupmar'ı sonsuza kadar mavi derinliklere mahkûm etmişti.

Ve yine garip bir tesadüf, nisanda denize indirilen Dumlupınar, yine bir Nisan ayında sonsuzluğa gömülmüştü...

Bir başka nisanda ise Dumlupmar'm hazin yolculuğunun peşine düşen bizler, denizaltı çekimlerini gerçekleştirmek üzere Gölcük'te Denizaltı Filo Komutanlığı'nm misafiri olduk. Bizi "Karakız" dedikleri bir denizaltı bekliyordu. Asıl adı Muratreis olan bu denizaltı, Dumlupınar ile aynı sınıf bir denizaltıydı ve dünyada bu sınıfa ait hizmette olan tek denizaltı olma özelliğini taşıyordu.

"Karakız"la İzmit Körfezi'ne açıldık... Ve daldık...

Denizin altında, Dumlupınar mürettebatını düşündük... Ürperdik...

Çekimlerin bitmesiyle yolun sonuna yaklaşmıştık. Artık, Naboland ile Dumlupmar'm öyküsünü bir kitap ve belgesel haline getirebilmek için gerekli bilgi ve belgeye sahiptik.

Bu çalışmanın her aşamasında Ahmet Tolungüç, Bülent Özkam, Gönül Akpınar Özkam, Yusuf Akçura ve Nihat Özcan ile hep birlikteydik. Pek çok sıkıntıyla karşılaştık. Dumlupınar'ın kötü talihinin devam etti-

ğini düşünüp umutsuzluğa kapıldığımız anlar oldu. O anları yola birlikte koyulduğumuz bu ekibin inancıyla aştık.

Bu çalışma, işte bu "dostlar birlikteliği" sayesinde ortaya çıktı. Her satırında, her görüntüsünde, her karesinde bu birlikteliğin emeği var. Biz, aynı şeylerden keyif alan, birlikte çalışmaktan son derece mutlu olan bir ekip olarak bu kitabı ortaya çıkarttık.

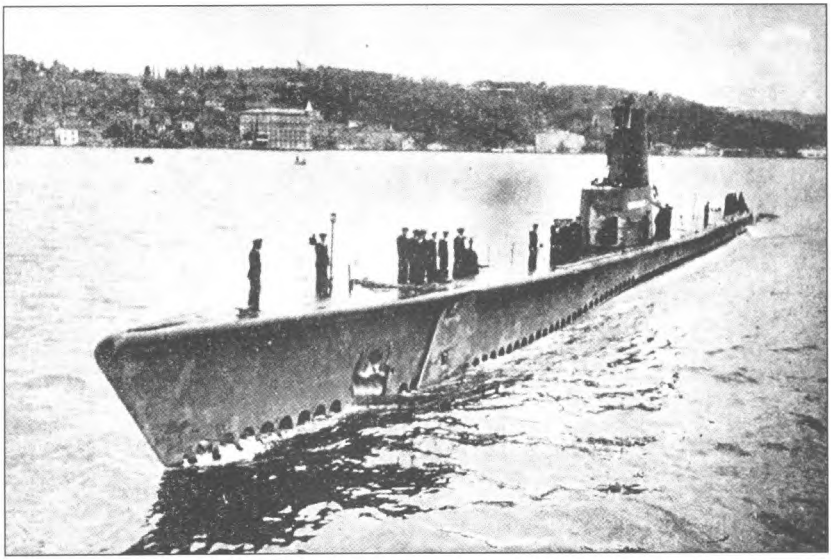
Ve bizler, bu çalışma sırasında bize desteğini esirgemeyen, Tümamiral Celal Parlakoğlu'na, Tuğamiral Cem Gürdeniz'e, Tuğgeneral Fikret Tolungüç'e, Deniz Albay Yalçın Enç'e, Hakan Onur'a, Denizaltı Filo Komutanlığı personeline, TCG Muratreis'in son mürettebatına, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Arşivi personeline, Deniz Astsubay Gert-Owe Eriksson'a, Mehmet Ali Birand'a, Ülkem Özge Sevgilier'e, Ufuk İlman'a ve Abdurrahman Antakyalı'ya teşekkürü bir borç biliriz.

Son olarak, sevginin, inancın, emeğin gücünü bana öğreten ve bu kitabı yazmamı sağlayan anneme de sonsuz teşekkürler...

Kazada hayatını kaybeden 81 şehidin ruhları şad olsun...

Bülent Çapa
Ankara, 2007

Üçgenin köşesi



1 nisan 1953

Dumlupınar ve I. İnönü denizaltıları, Adalar Denizi'nde yapılacak olan Blue Sea tatbikatına katılmak üzere 1 nisan 1953 çarşamba günü saat 16:00'da Gölcük'ten ayrılıyordu. NATO tarafından düzenlenen ve üç gün sürecek olan bu tatbikata, Amerikan, İngiliz, İtalyan, Fransız ve Yunan savaş gemileri katılacaktı. Dumlupmar'a Güverte Kıdemli Yüzbaşı Sabri Çelebioğlu, I. İnönü'ye Binbaşı Bahri Kunt kumanda ediyordu. Dumlupınar ve I. İnönü'nün bağlı olduğu Birinci Denizaltı Filotillası'nın komodoru Albay Hakkı Burak Dumlupınar'daydı. Mart ayının son haftasında Akdeniz'de yapılan Rendevous Tatbikatı'na katılmış olan Dumlupınar daha yeni Gölcük'e dönmüştü ve aradan bir hafta geçmeden bu kez bir başka NATO tatbikatına gidiyordu.

Naşit, istersen üç gün istirahat yazayım...

Dumlupınar'ın başçarkçısı Kıdemli Yüzbaşı Naşit Öngören hastaydı ve hareket etmeden önce, tatbikata denizaltılarla birlikte katılacak olan Kurtaran gemisinin doktoru Tabip Üsteğmen Osman Köksal'a bir haber göndermişti.



Tabip Üsteğmen Osman Koksal.

Tabip Üsteğmen Osman Koksal
Kurtaran'ın doktoru

"Tatbikat için kalkmak üzereyiz. Ben Kurtaran'dayım. Biz bir hafta kadar Bozcaada'da istasyoner olarak bekleyeceğiz. Gittim kendisini gördüm gemide, baktım yatıyor. Bir gribal enfeksiyon var, gözlerinden belli. 'Naşit, istersen üç gün istirahat yazayım. Bu vaziyette tatbikata gitme sen' dedim. 'Yok' dedi. 'Belki başka türlü yorumlanır gitmezsem, nasıl olsa beraberiz. Bir

mesaj çeksem iki saat sonra yanımdasın' dedi. Ben de olur o zaman dedim. ilaçlarını verdim. Ve tatbikata gittik. Şimdi kendi kendime düşünüyorum. Ona bu üç günlük istirahati verseydim kurtulurdu. Ama onun yerine de bir başkası giderdi. Bu da insanda vicdan azabı demek."

Tatbikat sırasında Sovyet kuvvetlerini temsil eden iki Türk denizaltısı, Amerikan 6. Filo'sunun "denizaltı savunma imkânlarını geliştirmesi amacıyla" saldın tatbikatı yapıyordu.

3 nisan 1953

17:30

Tatbikatın bittiğini bildiren mesaj 3 nisan 1953 cuma günü 17:30'da denizaltılara ulaşmıştı. O ana kadar denizin altında kalan Dumlupınar'ın batarya kapasiteleri bir hayli düşmüş, içerisindeki hava kirlenmiş ve çöpler birikmişti. Komodor Albay Burak tatbikatın başarılı geçmesinden dolayı memnuniyetini telsiz mesajıyla I. İnönü'ye bildiriyor ve dönüş direktiflerini veriyordu.

Güney Amerika'ya gidecekti...

Hemen hemen aynı saatlerde, İsveç şilebi Naboland, 600 ton yükle, Yunanistan'a gitmek üzere İstanbul'dan hareket ediyordu. Böylece, yaklaşık bir aylık Akdeniz seferinin de dönüş yolculuğu başlıyordu.

Aslında, Naboland'ın bu Akdeniz seferi, bir son dakika değişikliğiyle başlamıştı. İsveç'in Karlskrona Limam'nda yola çıkmayı bekleyen Naboland müretteba tım bir sürpriz bekliyordu.

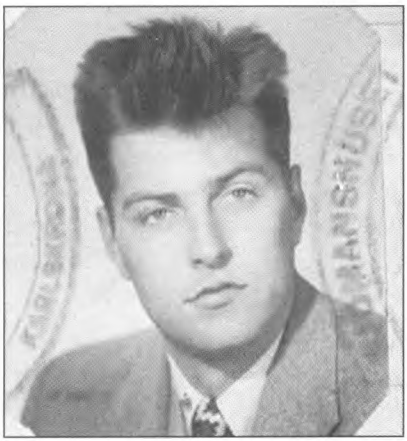
Astsubay Gert-Owe Eriksson
İsveç Kraliyet Deniz Kuvvetleri
"Güney Amerika'ya gidecekti. Ancak, şirketin trafik biriminde, bilinmeyen nedenle, son anda, geminin Akdeniz'e gitmesine karar verilmiş."

Bu karar üzerine gemi Akdeniz seferine başlamıştı.

Bengt Örsell
Naboland'da gemici
"Önce Stockholm'e gittik, orada serbest bölgeden yük aldık. Oradan Amsterdam'a, Antwerp'e, ardından Kuzey Afrika'ya, Cezayir'e, oradan da Tunus'a gittik. Tunus'tan Yunanistan'a geçtik. Yunanistan'da Pire, Elefsis ve Selanik'e uğradık. Oradan da İzmir ve İstanbul'a."

Vardiya subayı olmak içimden gelmiyor...

Dumlupmar su üstünde dönüş seyrine geçmişti. Komodor Kurmay Al-





Bengt Örsell Üsteğmen Haşan Yumuk

bay Hakkı Burak gemide olduğu için Dumlupınar önde, I. İnönü arkada bir konvoy halinde seyrediyordu. Çanakkale Boğazı'na doğru yaklaşırken, geçici görevle gemide bulunan Üsteğmen Hasarı Yumuk, Boğaz geçişi vardiya nöbetinin kendisine gelmesi ihtimalinden dolayı endişeleniyordu. Haşan Üsteğmen, kendi gemisi onanında olduğu için tatbikat süresince Dumlupınar'da muhabere subayı olarak görevlendirilmişti. Bu geçici görevi izin dönüşü öğrenmiş ve gemiye son anda yetişebilmişti.

Üsteğmen Haşan Yumuk
Dumlupınar'ın vardiya subayı

"Yabancı bir gemide Boğazlar gibi dar sulardan geçerken vardiya subayı olmak içimden gelmiyor. Çünkü komutan beni tanımıyor. Bana müdahale eder. Benim komutanlarım beni tanır, hiç karışmazlar. Uzun seyirlerde nöbet alacak ve nöbet teslim edecek vardiyalar akşam yemeklerini saat 18:00 gibi bitirsinler diye 16:00 - 20:00 arası öksüz vardiya denen iki periyoda bölünür. Kemal Ünver, ikinci komutanlığa bakan arkadaşım, akşam yemeği faslındaki öksüz vardiya denilen bu sistemi değiştirmiş. 'Kaldırdım onu, bugün de sekizde yesinler' dedi. O zaman anladım ki bu iş bana geüyor. 24:00-04:00 nöbetinin Boğaz geçişinde bana rastlamasından pek hoşlanmadım. Yemekten sonra nöbet öncesi istirahata çekildim."

4 nisan 1953 cumartesi

00:00

Gelibolu önünden geçerken beni uyandır, olur mu?

"Vardiya 1, nöbete" anonsu ile uyanan Yumuk, köprüüstüne çıkarken, Komodor Hakkı Albay ile Başçarkçı Yüzbaşı Naşit Öngören'i subay salonunda bezik oynarken görüyordu. Bu, onlan son görüşü olacaktı.

Üsteğmen Haşan Yumuk
Dumlupınar'm vardiya subayı

"Kule ve köprüüstüne tırmanırken dizellerin kule kaportasından çektiği soğuk havayı iliklerimde hissettim. Gözlerim karanlığa alışınca nöbeti sınıf arkadaşım Gelibolulu Üsteğmen İsmail Türe'den teslim almaya hazır olduğumu söylediğimde hiç aklımdan çıkmayan şu sözleri söyledi: 'Dalış hazırlığı geri almdı, batarya imlası devam ediyor, kalan kapasite henüz % 89,2, dizelle seyrediliyor, sürat 14 mil, Mehmetçik Feneri pruvada, Gelibolu önünden geçerken beni uyandır, olur mu?' dedi ve alt güverteye indi."

Haşan Yumuk, o anda, İsmail Üsteğmen'in bu isteğini yerine getiremeyeceğini bilmiyordu.

Sanki dünyayı son bir kez görmek üzere köprüüstüne çıktı...

I. İnönü denizaltısı, Kilitbahir önündeyken, "iskele motor starteri" arızasmdan dolayı yavaşlamak zorunda kalıyordu. On dakika geciken I. İnönü, Dumlupınar'a yetişmek için yola devam ediyordu. Ancak bir türlü Dumlupınar'ı yakalayamadığı için çok geride kaldığını zannederek iyice hızlanıyordu. Bu hız ve telaş içerisindeki I. İnönü, Dumlupınar'ın batmasından çok kısa bir süre sonra olay yerinin yakınından geçiyor, ancak gemidekiler hiçbir şey fark etmiyordu.

Dumlupmar Boğaz giriş rotasına girdiğinde, Yumuk durumu komutana bildiriyor, köprüüstüne çıkan Çelebioğlu, çevreye bir göz attıktan



TCG I. İnönü

sonra, sevk ve idarenin Yumuk komutasında devamını emrediyordu.

Çanakkale'ye doğru yaklaştıklarında, iskele gözcüsü, "pruvada ilerleyen bir geminin dümensuyu fenerinin göründüğünü" bildiriyordu. Bunun anlamı, önlerinde bir gemi vardı ve aynı istikamette yol almaktaydı.

Üsteğmen Haşan Yumuk
Duılupınar'ın vardiya subayı

"Kadeş sınıfı bir gemiydi. Tırhan vapuru olduğunu anladmı. Yavaş gidiyor. Biz de ağır ağır gidiyoruz. Aramızdaki mesafe çok yavaş kapanıyordu. Bu durumda karşıdan gelecek bir gemiden sakınma manevrası yapmak güçleşirdi. Baktım onunla beraber giderken karşıdan bir gemi gelirse, üç gemi bu geçiş yerinde yan yana olmasın dedim. Sürat artırarak Tırhan'ı geride bıraktım. Kazandığım zamanın bizi Nara açığmda dönüş noktasında bir gemi ile buluşturacağım nereden bilebilirdim. Bu da kaderimizin başka bir etkeni imiş. Bu rastlantıyı ne Kemal Ünver, ne de ben tayin ettim. Çanakkale'ye yaklaştığımızı komutana bildirdim. Makine vardiya subayı Fikret Coşkun sanki dünyayı son bir kez görmek üzere köprüüstüne çıktı, etrafı seyretti ve derin bir nefes aldıktan sonra alt güverteye görevi başına indi."

Naboland'ın kaptan köşkünde eski bir denizaltıcı

Aynı saatlerde, Naboland, Çanakkale Boğazı'nın diğer uçundaydı. Boğaz'a kadar gemiye 3. Kaptan Ame Karlsson komuta etmişti. Geminin 2. Kaptanı Erik Patrong, birkaç hafta önce, ön güvertede çalı-



Kaptan Oscar Lorentzon



3. Kaptan Arne Karlsson

şırken sert dalgalar yüzünden düşmüş ve başını çarpmıştı. Kafa travması geçiren Patrong, Yunanistan'ın Pire Limanı'nda hastaneye kaldırılmıştı. Bu yüzden Naboland 2. kaptan olmadan yola devam etmişti. Şimdi gemide Kaptan Oscar Lorentzon'dan sonra en kıdemli Karlsson'du. 3. kaptan, Naboland'da görev almadan önce dört yıl boyunca İsveç Kraliyet Deniz Kuvvetleri denizaltı filosunda görev yapmıştı. Ancak eski bir denizaltıcı olan Karlsson, kısa süre sonra bir denizaltıyla karşılaşacak ve ne gariptir ki, ışıklarına bakarak karşıdan gelenin bir denizaltı olduğunu anlayamayacaktı.

01:00

Çanakkale Boğazı

Saat 01:00'da Boğaz'a gelindiğinde kaptan Oscar Lorentzon komutayı Karlsson'dan devralıyordu. Gelibolu'ya yaklaştıklarında, Kaptan, harita üzerinde önceden çizilmiş rotaları kullanmak yerine, tecrübesine güvenerek ve trafiği de göz önünde tutarak emrettiği anlık rota üzerinden gemiyi sevk ederek Boğaz'dan geçme kararını veriyordu. Buna göre dümenci rota emrini doğrudan kaptandan alacaktı. Bir başka deyişle, daha önce Çanakkale Boğazı'ndan birçok kez geçmiş olan kaptanın belirleyeceği rota takip edilecekti. 3. Kaptan Karlsson harita üzerinden kaptana yardımcı oluyordu.

Astsubay Gert-Owe Eriksson

İsveç Kraliyet Deniz Kuvvetleri

"Kaptan Lorentzon, Çanakkale Boğazı'ndan çok sayıda geçiş yapmıştı. Otuz yıldan fazla bir süredir aynı şirkette çalışmaktaydı. Boğazlan gayet iyi biliyordu. O gün Boğaz'da 17-18 mil hızla ilerliyordu. Evet, o bölge için yüksek bir hızdı."

02:00

Nara Burnu Açıklan

Biz anladık ki o gemi iniyor, *biz* yukarı çıkıyoruz...

O gece, deniz sakin, hava rüzgârsızdı.

Nara Burnu'na yaklaşırken Dumlupınar'ın köprüüstünde, nöbetçi vardiya subayı Üsteğmen Haşan Yumuk, seyir astsubayı Hüseyin Akış, işaret astsubayı Şaban Mutlu, gözcüler er Veysel Saygılı ve Enver Uçar bulunuyordu. Köprüüstünün hemen altında yer alan kulede, dümende er Hüseyin Sayın, radarda Astsubay Hamdi Reis, nöbetlerini tamamlamış ancak yatmamış olan 2. Komutan Vekili Üsteğmen Kemal Ünver ve Seyir Astsubayı Hüseyin Inkaya vardı.

Biraz sonra sancak gözcüsü sancak başomuzlukta bir geminin geldiğini görüyordu. Karşıdan gelen geminin silyon ve kırmızı renkli iskele borda feneri görünüyordu.



Seyir Astsubayı Hüseyin Inkaya



Seyir Astsubayı Hüseyin Inkaya

Üsteğmen *H*aşan Yumuk
Dumlupm*a*r'ın vardiya subayı
"Biz anladık ki o gemi iniyor, biz yukarı çıkıyoruz. Onu biz sancağımızda görüyoruz. Otomobillerde kavşakta sağındakine yol verir. Sancağında gören yol verir. O gemi imtiyazlı gemidir. Rota ve süratini muhafaza eder. Eğer, siz bir müsademe noktasının önünden geçecekseniz çıkarsınız yolunuzdan, siz yol verirsiniz. Yani biz yükümlüyüz, yol vermemiz lazım. Baktım bu gidişle kerteriz de değişmiyor. Kerteriz sabit. Kerteriz sabit oldu mu, müsademe rotasında gidiyorsunuz. En sonunda üçgenin köşesinde ikiniz de buluşacaksınız. Bunu bozacaksınız. Müsademe rotasından çıkacaksınız."

Yumuk, Naboland'm, Dumlupınar'a göre geliş yönünü pusula kullanarak tayin etmiş, yani kerteriz almış ve bunun sonucunda çarpışmanın kaçınılmaz olduğunu anlamıştı.

Kaptan ilk iş olarak dürbününe uzandı...

Aynı anda, Naboland'm gözcüsü Hils Ronald Pettersson Dumlupmar'm ışıklarını görüyordu. Ancak gördüğü bu ışıklara bakarak k*a*rşıdan gelenin ufak bir gemi ya da bir tekne olduğunu sanıyordu. Pettersson on yedi yaşındaydı ve gözcülük nöbetini kendisi gibi acemi denizci olan Bengt Örsell'den kısa bir süre önce devralmıştı.

Hils Roland Pettersson
Naboland'ın gözcüsü
"Gözcü olarak köprünün iskele tarafında yerimi aldım. Yerime geçtikten çok kısa bir süre sonra önce beyaz, daha sonra onun hemen al-

tında yeşil ışık gördüm ve gördüklerimi kaptana bildirdim. Bu ışıklar geminin yaklaşık 45 derece açısında yer almaktaydı. Yeşil ışık, beyaz ışığa çok yakın gözüküyordu, aralarında bir metre vardı. Işıklan gördüğümde onların yaklaşık bir kilometre uzakta olduğunu tahmin ettim. Işıklar deniz yüzeyine yakındı."

Astsubay Gert-Owe Eriksson
İsveç Kraliyet Deniz Kuvvetleri

"Gece çok karanlık olduğu için ne tür bir gemi olduğunu anlamak çok zordu. Bana anlatılanlara göre dümenci de ışıkları görmüştü. Fakat o da ne olduğunu anlamamıştı. Kaptan ilk iş olarak dürbününe uzandı ve bir iki dakika ışıkların neye ait olduğu anlamaya çalıştı. Ancak bu mümkün olmadı. Üçüncü kaptan da dürbünü ile ışıklara baktı. Karlsson, fener ışıklarına bakarak, karşıdan gelenin küçük bir gemi olduğunu ve yakın mesafede kolayca dönüş yapabileceğini düşünüyordu."

Kaptan Lorentzon, Nara Burnu'nu dönmekte olan geminin kırmızı ışığının çok kısa bir süre içerisinde görüneceğini düşünüyordu. Ne yazık ki, kaptanın bu düşüncesi hiç gerçekleşmiyordu. Tam olarak ne olduğu anlaşılamayan geminin hâlâ yeşil ve beyaz fener ışıkları gözüküyordu.

Oscar Lorentzon
Naboland'ın kaptanı

"Dürbünle ve çok dikkatle baktım. Bize doğru gelen vasıtanın küçük bir motor olduğunu sandım. Fakat bu vasıtanın kırmızı fenerini görmek mümkün olmuyordu. Motor sandığım vasıta süratle bize yaklaşıyordu. Bir ara rotamı güney istikametinde değiştirmek istedim. Motorun kırmızı renkli iskele fenerini göremeyince rotama devam ettim."

Komutan köprüüstüne çıktı ve "komuta bende" diye bağırdı...

Üsteğmen Haşan Yumuk
Dumlupınar'ın vardiya subayı

"Anadolu yakasına yakın geliyordu. Yani orta hattın bir hayli solunda seyrediyordu. Anadolu tarafından gelince Nara Burnu'nda hiç buluşmamak lazım. Beklemek lazım ki o geçsin Nara'yı. O geçtikten sonrası kolay. O nedenle ben sancağa döndüm. Yani rotamı bozdum. Yolumu da kestim. Sabit kerterizi değiştirdim. Müsademe noktasını da bozdum. Öyle giderken aşağıdan seyir subayı Kemal Ünver beklemediği dönüşümüz üzerine köprüüstüne çıktı."

Üsteğmen Kemal Ünver
Dumlupmar'm seyir subayı
"Kulede harita ile meşgul olduğum sırada, tahminen dönüş noktamıza on on beş derece kala on beş sancakla dönmemiz emrinin verildiğini duydum. Bu kumanda nazarı dikkatimi çekti, merakla köprüüstüne çıktım. Karşıdan bir gemi geliyordu."

Üsteğmen Haşan Yumuk
Dumlupınar'ın vardiya subayı
"Gemiyi gösterdik, 'bunun için bozduk senin rotanı' dedik. Bu arada komutan köprüüstüne çıktı ve 'komuta bende' diye bağırdı. 'Makineler tam yol tornistan, iskele alabanda' dedi. Ben de herhalde bir şey var ki ben görmüyorum dedim. Ben orada genç bir subayım. O geminin komutam, benim komuta durumum yok. Ve ben çekildim kenara kendi görevlerime devam ettim. Bunun tartışması yok orada."

Üsteğmen Kemal Ünver
Dumlupınar'm seyir subayı
"İskele stop, iskele tam yol tornistan, iskele alabanda kumandasını verdi. Bu emir yerinde idi. Çünkü denizaltımız daha fazla sancağa gidemezdi. Karaya oturma tehlikesi vardı. Bidayette (başlangıçta) gerek sancağa, gerekse iskeleye dönüş ve tornistan emirleri icabı olarak düdükle karşı gemiye vaziyet bildirildi."

Dumlupınar'ın köprüüstiinde verilen emirler birbiriyle çelişiyordu. Önce, Haşan Yumuk karşıdan gelen gemiyle çarpışmamak için sancağa, yani Anadolu tarafına dönme emri vermiş ve hız kesmişti. Ancak komutayı aniden Yumuk'tan devralan Yüzbaşı Çelebioğlu, Yumuk'un emirlerinin aksine, gemiyi iskeleye yani Trakya tarafına döndürüyor ve aynı zamanda gemiyi durdurmak için tam yol tornistan yapıyordu. Çelebioğlu, bunları, Naboland'm iskele tarafına, yani Anadolu tarafına doğru döndüğünü düşünerek, önünden kaçmak için yapıyordu. Naboland'm iskeleye dönüp dönmediği daha sonra tartışma konusu olacaktı.

O, o... bu çok tehlikeli...

Tekrar dürbünü alan Naboland'm kaptanı ancak 1.5-2 mil kala fener ışıklarının bir denizaltıya ait olduğunu fark ediyordu. "O, o, bu çok tehlikeli" diye kendi kendine söylenen Lorentzon zaman geçirmeden "makineler stop" emrini veriyordu. Ancak denizaltı hızla yaklaşıyordu.

Astsubay Gert-Owe Eriksson
İsveç Kraliyet Deniz Kuvvetleri
"Makine dairesindekiler geminin tehlikeli sulardan geçtiğini gayet

iyi biliyorlardı. Verilen emri teyit ettikten sonra makineleri durdurdular. Ancak, hızı 17-18 mil olan 5-6 bin tonluk bir geminin hemen durması mümkün değildi. Kaptan önce sancak alabanda, ardından tam yol tornistan emrini verdi."

Nabolʌnd'ın makine dairesinde görev başında olan Norveçli gemici, bu emirleri aldığında saʌt 02:14'tü.

Johan Koch
Naboland'ın makinisti
"Makineler stop komutunu alır almaz makineleri durdurdum. Bu komuttan beş on saniye sonra tam yol tornistan komutu verildi."

Lorentzon, art arda verdiği bütün bu emirlerden sonra bir de kısa bir düdük çalıyordu. Ancak, Çelebioğlu düdüğün çalınmadığım ileri sürecekti. Işıkların bir denizaltıya ait olduğunun anlaşılmasından sonraki on beş yirmi saniye içerisinde, köprüüstündeki herkes, denizaltının iskele tarafından hızla gemiye yaklaşmasını seyrediyordu.

Biraz sonra baktık ki bir dağ gibi üzerimize geliyor

Üsteğmen Haşan Yumuk
Dumlupınar'ın vardiya subayı
"İlk manevranın tam tersini yapmakla pruvamızdan geçecek olan geminin pruvasına düşmekte olduğumuzu fark ettim. Biraz sonra baktık ki bir dağ gibi üzerimize geliyor. Bizi baş torpido dairesinden vuracak. Bu defa komutana müdahalede değil de öneride bulunmak istedim. 'Efendim' dedim, 'tam yol tornistan yapalım ki gemi bize oradan vuracaksa ben gemimi yavaşlatayım.' İleri giden gemiyi tornistan yaparsan, araba değil bu bir müddet öne gider ve ondan sonra yavaşlar. Sonra baktım bu da yetmedi bana, içimden geldi, son yol tornistan onu da yaptı."

Dumlupınar'ın ani manevraları nedeniyle Astsubay Hüseyin Inkaya ile Üsteğmen Kemal Ünver köprüüstüne çıkmıştı. Çarpışmanın kaçınılmaz olduğu anlaşılınca Ünver, "müsademe (çarpışma) alarm" düğmesine basıyor ve denizaltıdaki tüm personelin duyması ve önlem alması için "müsademe baş torpido dairesinden" anonsunu yapıyordu.

02:15
Nara Burnu
Vurduktan sonra yasladı, ezdi, geçti
Naboland'ın Dumlupınar'a çarpması çok şiddetli oluyordu. Her iki geminin de tam yol tornistan konumunda olmasına karşın çarpışma

engellenemiyordu. Dumlupı*n*ar sancak başomuzluktan çok ağır bir darbe alıyordu. Denizaltı*n*ın o bölgesinde, baş torpido dairesi ve onun hemen ardında subay salonu ve yatakhanesi bulunuyordu. Gece yansı olduğu için, her iki gemide de personelin büyük bir kısmı uykudaydı.

Üsteğmen Haşan Yumuk
Du*m*lupınar'ın vardiya subayı

"Vurduktan sonra yasladı, ezdi, geçti. Gemi iskeleye yattı. İskeleye yatınca, köprüüstü suyla doldu. O suyun soğukluğunda hissetmedim. Kaporta açık, su geliyor içeri. Gemi daldı, ben de daldım beraber. Nasıl kendimi kurtarsam diyorum, gidiyorum gemiyle. Aklıma çocukken okuduğum hikâyelerde, gemi batarken anafor yaparmış ve üstündeki yolcuları aşağıya çekermiş, o hatırıma geldi. Çünkü öyle zamanlarda insanda panik olmuyor. Çok müstesna kişilerde oluyor. Normal olarak insanın kafası daha güzel işliyor, geçmişi düşünüyorsunuz ama lüzumlu olanlan. Eşinizi, çocuğunuzu falan düşünmüyorsunuz. Yani o anaforu düşündüm, o aklıma geldi. Nasıl kendimi kurtarsam diyorum, gidiyorum gemiyle. Elim sert bir şeye geldi. Gözcülerin çıkarken tutundukları yer herhalde. Kendimi silkeledim, silkelenince şamandıra gibi yukanya çıktım. Yukanya çıktığım zaman Naboland duvar gibi karşımda duruyor. Geminin b*a*casındaki AB simgesini gördüm."

Hils Roland Pettersson
Naboland'ın gözcüsü

"Çarpışmadan hemen sonra denizaltının kıç dalgası kendi güvertesini basıyordu. Denizaltı, Naboland tarafından ezilmiş gibi gözüküyordu."

Yüzbaşı Sabri Çelebioğlu
Dumlupınar'ın komutanı

"Dumlupınar'ın başı suya girdi ve koca gemi bir anda sulara kaynadı. Biz de denize döküldük. Suyun üstüne çıktığım zaman Naboland şilebinin tornistan yaptığını gördüm. Geminin pervanesi dönüyordu. Pervane sulan beni fırıl fırıl suyun üstünde döndürdü. Feryat edip stop etmesini bildirmek istedik. Fakat kaptan bunu yapmadı. Biz olduğumuz yerde kaldık, o gitti."

Astsubay Hüseyin Akış
Dumlupınar'ın seyir astsubayı

"Hiçbir şey görmeden ve ne olduğunu anlamadan müthiş bir gürültü duydum. Sadmenin şiddetinden başım bir cisme çarpmıştı. O anda gözlerimi kapamıştım. Gözümü açtığım zaman küçük kabarcıklar içerisinde denizin üstüne doğru çıkmakta olduğumu fark ettim. Az sonra suyun üstündeydim."

Aşağıya *b*aktım suda beş ya da altı kişi v*ar*dı...

3. Kaptan Karlsson, çarpışmanın *h*emen ardından kaptanın dümenciye dönerek, dümenin sancak alabandada olup olmadığım sorduğunu, aldığı yanıtın ise olumlu olduğunu hatırlıyordu. Dümen nöbetini saat 02:00'da devralan Oskar Harry Lennard Fransson kaptanın sancak alabanda komutundan sonra geminin sancağa doğru tam dönmeye başladığı and*a* denizaltıyla çarpıştıklarını anlatıyordu. Ancak o sırada dönüşün başlayıp başlamadığını, ne kıyıdaki ışıklara, ne de pusulaya bakmadığı için kesin olarak doğrulayamıyordu. Gemi mürettebatından Albar Johnsson ile Bengt Örsell daha sonra verdikleri ifadelerinde, çarpışmanın yarattığı sarsıntıyı duyar duymaz güverteye çıktıklarını, tornistan yapan geminin iskele tarafından baktıklarında, gemiyle yan yana vaziyetteki denizaltının kıç tarafını gördüklerini belirtiyordu.

B*e*ngt *Ö*rsell
Naboland'da gemici

"Saat 02:15'te, çarpışma anında uyandım. Uyandığımda, hatırlıyorum, gemi bir şeye çarpıyor ve sarsılıyordu. Bunun sert denizden ya da dalgalardan kaynaklandığını düşündüm. Tekrar uzandım. Aynı kamarayı paylaştığım Sture Kâvik aşağı geldi ve 'herkes güverteye, batıyoruz' diye bağırmaya başladı. Aslında o da kamaradaydı. Çarpışma anında yatağından düşmüş. Yukarıya çıktıktan sonra tekrar aşağı inmiş. Ben de kalktım, giyindim. Bir süre geminin yana yatıp yatmadığını anlamak amacıyla ayakta durdum. Bizim kamaramız geminin kıç tarafındaydı. Güverteye çıktığımda geminin arkasından bağırtılar geliyordu. Geminin iyice kıç tarafına gidip aşağıya baktım, suda beş ya da altı kişi vardı. Bazılarında cansimidi vardı. Cansimitlerinin üzerinde ışıklar vardı."

Aşağıdaki insanl*ar*ın sanki iniltisini duyuyorum...

3. Kaptan Karlsson, çarpışmanın hemen ardından denizden geminin iskele tarafından bağrışlar geldiğini duyarak güverteye iniyordu. Bu arada bir uzun, peşi sıra kısa düdük çalarak cankurtaran filika sinyali veriyordu. O sırada güverteye çıkmakta olan mürettebata sancak filikasını indirmelerini emrediyordu.

Üsteğmen Haşan Yumuk
Dumlupınar'ın vardiya subayı

"Can yelekleri, halatları yağmur gibi denize dökülüyor. *H*er şeyi anında denize attılar. Bir ticaret gemisinde ilk kez tanık olduğum mükemmel denizcilik anlayışına hayran oldum. Baktım pervanesi de tornistan çalışıyor tanı yol. İki gözcü o gemiye doğru yüzüyorlardı. Bağırdım ama çocuklar bizi duymadılar herhalde. Ve yüze yüze Naboland'm pervanelerine gittiler. Tutunacak bir yer arıyorlardı. Zaten bir daha da

bu çocukların izine rastlanmadı. Naboland geçti gitti. Aynı anda Dumlupınar'ın pervanelerini havada gördüm. Biraz sonra o da kayboldu. Denizin üzeri kesif bir motorin tabakası, puslu da bir hava. Buhar çıkıyor. Aşağıdaki insanların sanki inil*t*isini duyuyorum, aşağıda yetmiş sekiz kişi var ve gemi gitti. Bir iki dakikada battı. Ben bu gemilerin hiç batmaz olduğuna inanıyordum."

Dumlupmar, direğinde Türk bayrağıyla denize gömülüyordu. Denizaltı su üstü seyrindeydi ve kurallar gereği bayrak çekili olmak zorundaydı.

Bengt Örsell
Naboland'da gemici
"Makineler s*t*op etmişti. Neden bilmiyorum fakat makineler tekrar çalışmaya başladı. Sudakiler daha da fazla bağırmaya başladılar, pervanelerin dönmeye başlamasından korkuyorlardı. Ve onlar geride kaldı. Uzaktan onları görebiliyorduk, ışıklarını da. Cankurtaran filikasına gittim, geminin sancak tarafmdaydı. Filikayı indirmeye başladık ancak geminin sancak iskelesi hâlâ dışarıdaydı. İçeriye alınmamıştı. Bu nedenle filikayı indiremedik. İskele *t*arafındaki filikaya yöneldik."

Üsteğmen Haşan Yumuk
Dumlupınar'ın vardiya subayı
"Çok giyinmiştim, çok soğuktu çünkü, bu elbiseler ıslanınca beni aşağı çeker, ben yüzemem onlarla, soyunmaya başladım. Dürbün vardı boynumda, onu attım, elbiseleri çıkardım ama pantalon üstümde bir tulum gibi paçaları dar ve bağlı, çıkmıyor. Onlan çıkarmak için ayakkabıları çıkarmak lazım. Ayakkabılar da bağcıklı iskarpin, çıkmıyor ayaktan. Ancak yine de çıkardım onları. Soyundum, bir don bir de atlet kaldım. Daha fazla soyunmak istemedim. Çirkin olacağını düşündüm sahile çıkarsam. Duyduğum imdat seslerine doğru yüzerken I. İnönü yanımdan geçip gitti. İki seyir astsubayı, Hüseyin Inkaya ve Hüseyin Akış'ı tek cansimidine tutunmuş olarak buldum, içlerinden birisi ceketini çıkarmaya çalışmış, çıkaramamış, tek eliyle simidi tutuyor, bıraksa gidecek. Yanlarına gittim, beni görünce sevindiler."

Astsubay Hüseyin Akış
Dumlupınar'ın seyir astsubayı
"İsveç şilebi benim sol tarafımdaydı. Elli metre ötemde bir fosforlu cankurtaran simidinin yüzdüğünü gördüm. Yüzerek oraya doğru ilerleyince arkadaşım Hüseyin İnkaya'nın bu cankurtarana sarılmış olduğunu gördüm. Ben de o simitten tuttum. Birlikte İsveç gemisine doğru yüzmeye çalışıyorduk. Fakat, geminin pervaneleri işlediğinden pervane sulan bizim için tehlike teşkil ediyordu."

Altı kişilerdi, birisi hareketsiz duruyordu...

Bengt Örsell
Nabolaand'da gemici
"Kürek çekerek uzaktan görünen ışıkların yanına gittik. Oraya varmamız ne kadar sürdü hatırlamıyorum. Yanlarına gittik, hâlâ denizdelerdi. Onları filikaya aldık. İçlerinden biri 'kaptan burada' diye işaret etti. Kaptan da sudaydı. Altı kişilerdi, birisi hareketsiz duruyordu. Hemen suni teneffüs yapmaya başladık. Fakat durumu oldukça kötüydü."

Üsteğmen Haşan Yumuk
Dumlupınar'm vardiya subayı
"Fazla beklemeden yarış teknesi düzen ve temposu ile kürek çeken bir filika gördük. Üçümüzü tekneye çıkardılar. Suda yüzükoyun yatan birine rastladık. İşaret astsubayı Şaban Mutlu başını sert bir yere çarptığı için boğulmuştu. Yapılan suni teneffüse cevap vermedi. Aramaya devam ederken Sabri Çelebioğlu ve Kemal Ünver'i bulduk. Serdümen baktı ben çıplağım, vücudumda hiç his yok, Çanakkale Boğazı da çok soğuk, ceketini giydirdi bana."

Bengt Örsell
Naboland'da gemici
"Üzerlerinde kıyafet var mıydı hatırlamıyorum. Filikada benim hemen yanımda olana ceketimi verdim. Ben ıslak değildim ve ceketsiz idare edebilirdim. Yanımdakine, daha sonra adının Haşan Yumuk olduğunu öğrendiğim kişiye verdim."

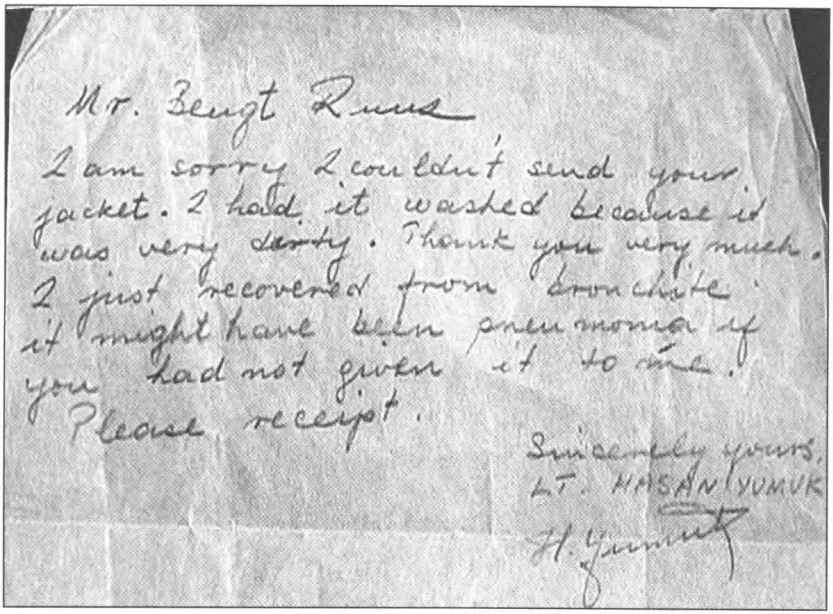
Yumuk, ceketi ancak olaydan yaklaşık bir ay sonra geri verebilecekti. Üzerine bir teşekkür notu iliştirilen ceket İstanbul'a demirleyecek olan Naboland'a bir kurye aracılığıyla ulaştırılacaktı. İsveçli gemicinin bugüne kadar saklayacağı bu notta şu satırlar olacaktı:

Bay Bengt Rune, çok özür dilerim. Ceketinizi gönderemedim. Çok kirliydi temizletmek zorunda kaldım. Çok teşekkür ederim. Bronşit olmuştum, daha yeni iyileştim. Ceketinizi vermeseydiniz zatürree olabilirdim. Lütfen alınız.

Teğmen Haşan Yumuk

Biz, rakıyı içtik...

Kimi görgü tanıklarına göre çarpışmanın sesi Çanakkale'den bile duyulmuştu. Ancak kaza yerine en yakın yerleşim yeri olan Eceabat'ta oturan Süleyman Öztürk isimli bir vatandaş, denizdeki gürültüleri du-


Mr. Bengt Rune

I am sorry I couldn't send your jacket. I had it washed because it was very dirty. Thank you very much. I just recovered from bronchite. it might have been pneumonia if you had not given it to me.

Please receipt.

Sincerely yours,
LT. HASAN YUMUK
H. Yumuk

Bengt Örsell'in bugüne kadar sakladığı not.

yarak, kıyıda duran 10 numaralı gümrük motoruna haber veriyordu. Gümrük motoru hemen olay yerine hareket ediyordu."

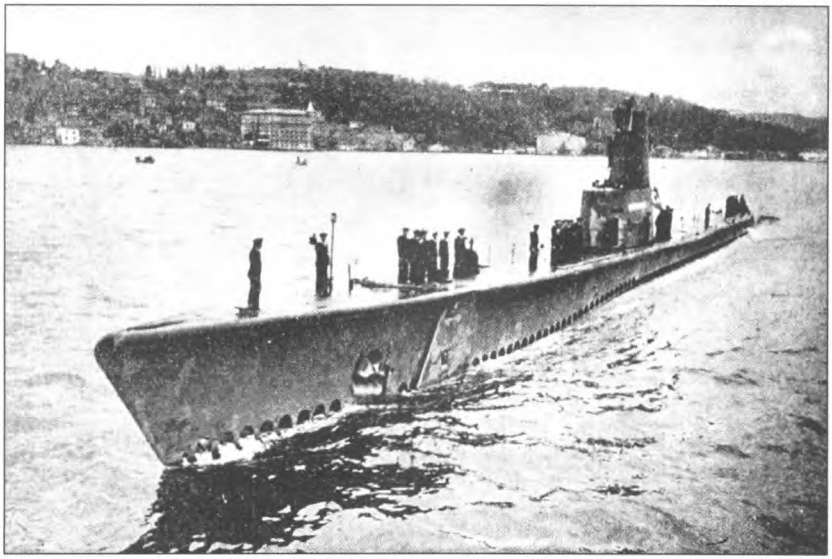
Bengt Örsell
Naboland'da gemici

"Türk devriye botu geldi ve bizi yedeğinde çekerek Çanakkale'ye götürdü. O an hiçbir yerin ismini bilmiyorduk. Bizi büyük bir bina*n*ın rıhtımına götürdü, kapısında bir nöbetçi asker vardı. Fakat bizi anlamadı. Biz anlatmaya çalıştık, fakat girmemize izin vermedi. Binanın y*a*nına dolaşmak zorunda kaldık ve içeri girdik. Daha sonra kürek çekerek Naboland'a geri döndük."

Üsteğmen Haşan Yumuk
Dumlupmar'ın vardiya subayı

"O sırada filikaya yanaşan Gümrük motoruna geçtik. Gümrük motorunda 'denizden çıkana brendi verilir" dedim. "Rakı var" dediler, "rakı olsun' dedik biz, r*a*kıyı içtik, iskeleye çıkınca hepimiz istifra ettik, istifra edince anason koktu. Oradan biri gazetecilere 'köprüüstünde bunlar içki âlemi yapıyorlarmış' dedi."

İki gemi, iki kaptan ve Boğaz



İki gemi

Dumlupmar

Dumlupmar Türk Donanması'na 1950 yılında katılmıştı. Altı yıl boyunca Amerikan Donanmasında görev yapan denizaltı Amerikan askeri yardımı kapsamında Türkiye'ye verilmişti. Önceki adı Blower olan denizaltı, Electric Boat Company tarafından inşa edilmişti. 23 nisan 1944 tarihinde denize indirilen gemiye, Amerika Birleşik Devletleri'nin Atlantik kıyısında ve Batı Hint Adaları kıyılarında yaşayan bir balığın ismi verilmişti. O dönemde denizaltılara balık isimleri veriliyordu.

Nisanda denize indirilen gemi, yine bir nisan günü batıyordu

Blower, 10 ağustos 1944 tarihinde 325 borda numarasıyla Amerikan Donanması'na katılmıştı. Garip bir tesadüf eseri nisanda denize indirilen gemi, yine bir nisan günü batıyordu.

Blower, Balao sınıfı bir denizaltıydı. Bu sınıf denizaltılann en temel özelliği gövdesinin güçlendirilmiş çelikten yapılmış olmasıydı. Bu sayede Baloa sınıfı denizaltılar 120 metre derinliğe kadar inebilmekteydi. Gemide, periskop derinliğinde dizel motorları ile gidebilmesine olanak sağlayan şnorkel sistemi bulunuyordu. Geminin uzunluğu 95 metre, genişliği 8,3 metre, yüksekliği ise 4,6 metreydi. 1 526 ton ağırlığındaki denizaltı, dört adet 5 400 beygir gücündeki General Motors yapımı dizel motorlar sayesinde su üstünde 20-25 deniz mili hızla seyredebiliyordu. İki adet 2 740 beygir gücündeki General Motors yapımı elektrik motorları ile su altında 8,75 deniz mili hız yapabiliyordu.

24 torpido taşıyabilen denizaltıda, önde altı adet, arkada ise dört adet olmak üzere toplam on torpido kovanı bulunuyordu.

Amerikan Donanması'nda şanssızlığıyla tanınır olmuştu

Naboland'la çarpışması geminin ilk kazası değildi, ancak son kazası olacaktı. Blower ilk kazasını, Amerikan Donanması'ndaki ilk görevinde geçiriyordu. 1944 yılının fırtınalı ve sisli bir ekim günü, sabaha karşı saat 05:45'te USS Blower, Florida'dan Panama'ya doğru yol alırken, bir devriye botuyla çarpışıyordu. Bu çarpışma sonucunda baş üst güvertesi



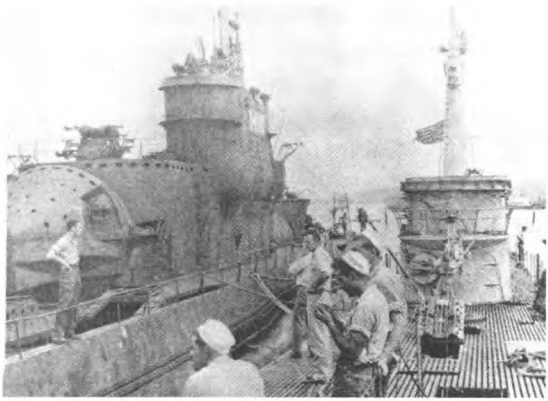


USS Blovver, Electric Boat Company'nin Groton kentindeki tezgâhlarında inşa edilmişti.

ve sancak pervanesi hasar görüyordu. Yine garip bir tesadüf eseri, yıllar sonra Naboland, denizaltıya hemen hemen aynı noktadan çarpacaktı.

Onanından sonra Pearl Harbour'a cephe görevine gönderilen Blovver, 17 ocak 1945 tarihinden itibaren savaş bitene kadar, Güney Çin Denizi ve Java'da üç kez devriye görevine çıkmıştı. 13 şubat 1945'te, Yarbay James H. Campbell komutasında seyredeken Japon imparatorluk savaş gemilerinden oluşan bir filoya rastlayan Blovver, filodaki savaş gemilerinden ise ve Hyuga savaş gemilerine beş, Oyodo kruvazörüne bir torpido gönderiyordu. Yarbay Campbell'e göre torpidolardan ikisi hedefini bulmuştu. Ancak, daha sonra torpidoların hepsinin boşa gittiği anlaşılmıştı.

15 haziran 1945'teki ikinci devriye görevinde, Blovver, bu kez Güney Çin Denizi'nde Japon 1-351 denizaltısı ile karşılaşıyor ve hemen torpidolarını ateşliyordu. Blovver bu kez de tutturamıyordu. Üçüncü devriye görevinde de başansız olan Blovver, cephe görevini bitirerek Avustral-



Blower, Japon denizaltısıyla birlikte (eylül 1945).



USS Blower ilk kazasını 1944'te yapmıştı.

ya'ya dönüyordu. Artık gemi, şanssızlığı ile tanınır olmuştu.

1950 yılma kadar Pasifik Donanması'nda görev yapan Blower, o yıl Atlantik Donanması'na katılmak üzere Philadelphia'ya geliyordu.

Blower, Dumlupmar oluyor

1950 yılında Amerikan askeri yardımı kapsamında iki denizaltı alınıyordu, Blower ve Bumper. Bunlardan 325 bordo numaralı USS Blower'a Dumlupmar, 333 bordo numaralı USS Bumper'a Çanakkale isimleri veriliyordu. Dumlupınar'ı Amerika'dan almak üzere güverte Kıdemli Yüzbaşı Bahri Kunt komutasında bir ekip gönderiliyordu. Kunt, üç yıl sonra, kaza gecesinde ve sonrasında Dumlupınar'ın yanındaki I. İnönü denizaltısının komutanlığını yapacaktı.

Kazada şehit olan Makine Üsteğmen Affan Kayalı ile kazadan sağ kurtulan Güverte Üsteğmen Kemal Ünver Dumlupınar'ı almak üzere, yine kazadan sağ kurtulan güverte Üsteğmen Haşan Yumuk ise Çanakkale'yi almak üzere giden ekipteydi. Gemileri alacak Türk personel 1950 ağustosunda New London'a ulaşıyordu.

Üsteğmen Necdet Şenergün
Çanakkale'nin topçu subayı
"İki gemi personeli aynı grupta seyahat ettik. Karaköy vapur iskelesinden Kadeş vapuruna bindik. Pire'ye gittik. Pire'de bir Amerikan nakliye gemisine transfer olduk ve oradan Amerika'ya geçtik."

Üsteğmen Haşan Yumuk
Dumlupmar'ın vardiya subayı
"Hepimiz ilk kez yurtdışma çıkmış ve kendimizi rüyada ve çağ değiş-



TCG Dumlupınar ve TCG Çanakkale'yi almak üzere Amerika'ya giden ekip.

tirmişçesine çok ilginç bir ortamda bulmuştuk. Denizaltı üssünde dört adet Peru denizaltısı vardı. Connecticut eyaletinde bütün futbol takımlarını kolayca yenmişler, bizi de gözlerine kestirmişlerdi. Bizim takımın antrenörlüğüne tayin edildim. Maçı 1-0 kazandık."

Her iki gemi personeli New London denizaltı üssünde 15 kasıma kadar eğitim görüyordu. Bu süre içerisinde Blower ve Bumper'ın tadilat ve onaranları tamamlanıyordu.

16 kasım 1950'de üssün dört numaralı iskelesinde her iki denizaltının devir teslim törenleri yapılıyordu. Türkiye'nin Washington Büyükelçisi Feridun Cemal Erkin de törenlere katılıyordu.

Türk Deniz Kuvvetleri adına Binbaşı Barbaros Günergin, o gün imzalanan teslim protokolüyle, Dumlupınar'ı Amerikan Deniz Kuvvetleri'nden Binbaşı Robert L. Gumee'den teslim alıyordu.

Filoya katılan ilk şnorkelli denizaltılar olan Dumlupınar ve Çanakkale, aynı zamanda Amerika'dan Türk personeli idaresinde gelen ilk denizaltılar olma özelliğini taşıyordu.

18 aralık 1950 günü saat 17.45'te İstanbul'a ulaşan gemiler, geceyi Büyiikçekmece açıklarında demirleyerek geçiriyordu. Ertesi gün, Dumlupınar ve Çanakkale'nin Türk Donanması'na katılma töreni gerçekleştiriliyordu. Dolmabahçe açıklarındaki törende, her iki denizaltı da amiral gemisi Yavuz'un önünden geçiş yapıyorlardı. Törende Dumlupınar köyü adına konuşan Murat Arslan, Dumlupınarlılar adına gemiye ipek bir bayrak hediye ediyordu.

O yıl denizaltının başına gelen üçüncü kazaydı

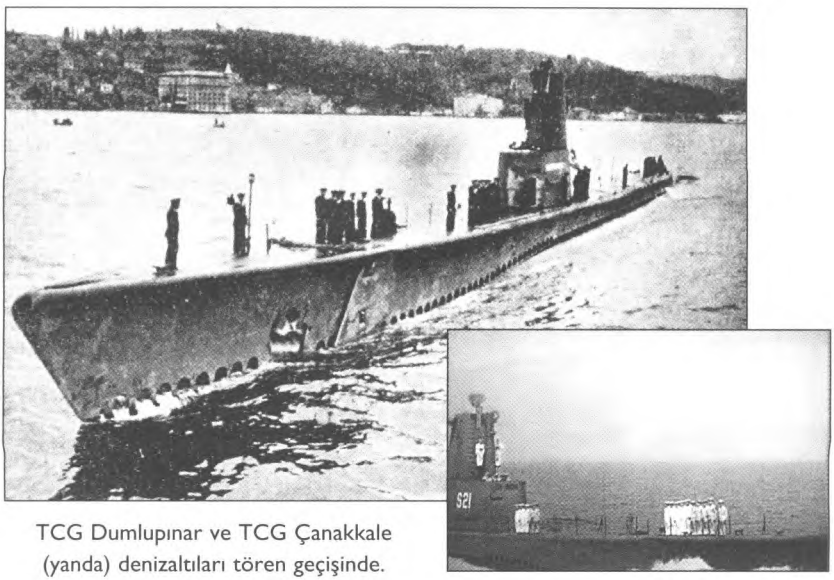
Dumlupmar'm batmasına neden olan kaza, aslında o yıl denizaltının başına gelen üçüncü kazaydı. 1953 yılmm ocak ayında İtalyan Deniz Kuvvetleri ile ortaklaşa düzenlenen bir NATO tatbikatına katılan Dumlupmar, İtalya'nın Toranto Limam'ndan ayrılırken Gür denizaltısma sürtüyordu. Sürtünme sonucunda Dumlupmar'm sancak pervanesinin kanat uçlan bükülüyordu. Meydana gelen hasar daha sonra Gölcük'te onanlıyordu. Dumlupmar personeli, kazadan sonra karaya çıktıklarında kurban kesiyor ve sağ sağlını dönüşlerini kutlamak için bir eğlence tertipliyorlardı.

1953'e şanssız bir başlangıç yapan Dumlupmar, bu olaydan neredeyse iki hafta sonra, İtalya'dakine benzer bir sürtünme olayına maruz kalıyordu. 12 şubat günü Gölcük Deniz Üssü'nden hareket etmeye çalışan Sakaıya denizaltısı ani bastıran sağanak yağış nedeniyle, rıhtımda yanma bağlı duran Dumlupınar'a sürtüyordu. Bu kez denizaltının iskele pervanesinin bir kanadı bükülüyordu. Dumlupmar yine Gölcük'te onanlıyordu.

Donanmadaki ikinci Dumlupmar

Aslında Dumlupmar ismi ikinci kez bir denizaltıya verilmişti. İlk Dumlupmar 1929 yılında İtalya ile yapılan anlaşma kapsamında Monfalcone tersanelerinde inşa edilmişti, ilk Dumlupmar, Türk donanmasına 1931 yılında katılmış, 1949 yılında ise hizmet dışı bırakılmıştı.

Binbaşı Süreyya Denizeri komutasındaki ilk Dumlupmar, 1937 yılında İstanbul'da Haydarpaşa yakmlannda su üstünde seyir halindeyken bir Italyan tankeri ile çarpışarak baş tarafından hasar görmüş ve Gölcük'te tamir edilmişti.

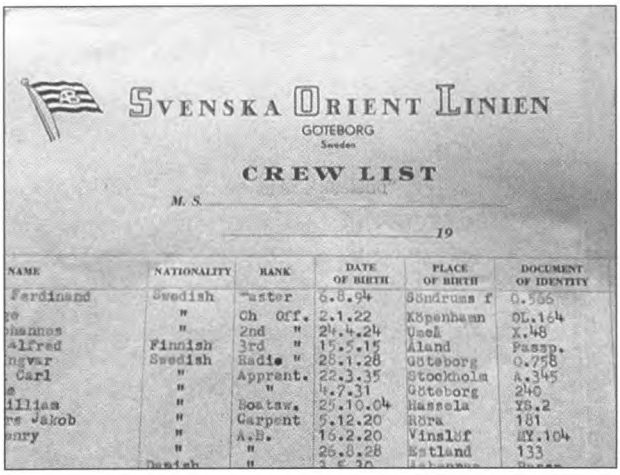


TCG Dumlupınar ve TCG Çanakkale (yanda) denizaltıları tören geçişinde.

Naboland

Naboland 1946 yılında İsveç'in *M*almö şehrindeki *K*ockums Mekaniska Verks*t*ad tersanel*e*rinde AB Bros*t*röms şirket*i* için inşa edilmişti. 124 metre uzunluğunda ve 1*7 met*re genişliğindeki geminin, 6000 beygir gücünde altı silindirli *M*AN dizel motoru vardı. Gemi, İsveçli Axel Broström ailesinin sahip olduğu Broström *K*oncemen Co. isimli bir denizcilik şirketler grubu tarafından işletiliyordu. Bros*t*röm şirketinin on sekiz gemisi vardı ve bunların *y*arısı İsveç-Orient *H*attı'nda çalışıyordu.

Naboland'ın da arasında bulunduğu bu gemiler, Akdeniz ve Güney Amerika'ya yük taşıyordu. İsveç'ten genellikle kereste ve kâğıt götüren gemiler, dönüşlerinde meyve, çay, bah*a*rat, tütün gibi ürünler getiriyordu.



SVENSKA ORIENT LINIEN

GOTEBORG
Sweden

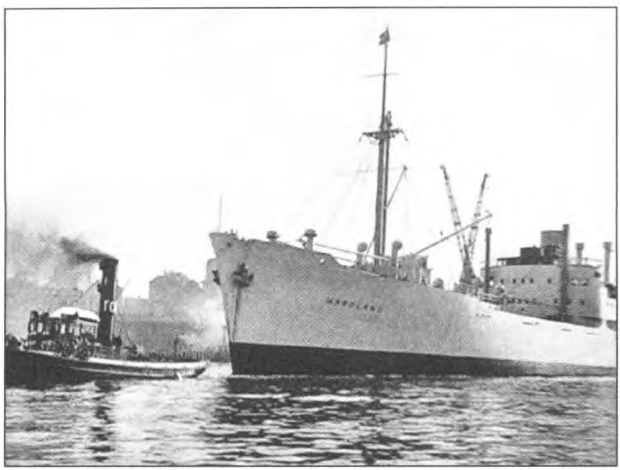
CREW LIST

M. S. _____

_____ 19

NAME	NATIONALITY	RANK	DATE OF BIRTH	PLACE OF BIRTH	DOCUMENT OF IDENTITY
Ferdinand	Swedish	Master	6.8.94	Söndrums f	O.566
ge	"	Ch Off.	2.1.22	Köpenhamn	OL.164
hannes	"	2nd "	24.4.24	Umeå	X.48
Alfred	Finnish	3rd "	15.5.15	Åland	Passp.
ngvar	Swedish	Radio "	28.1.26	Göteborg	O.758
Carl	"	Apprent.	22.3.35	Stockholm	A.345
e	"	"	4.7.31	Göteborg	240
illiam	"	Boatsw.	25.10.04	Hassela	X8.2
rs Jakob	"	Carpent	5.12.20	Rura	181
enry	"	A.B.	16.2.20	Vinslöf	MY.104
	"	"	26.8.28	Gotland	133
	Danish	"	3.5.20	Kobenhavn	Passp.

Naboland'ın mürettebat listesi.



Naboland limandan ayrılıyor.

Naboland da şanssız bir gemi olarak *tanım*lanır olmuştu

Naboland, daha ilk hizmet yılında birkaç yangın tehlikesi atlatmıştı. 195*1* yılında geçirdiği kaza ise neredeyse geminin sonunu getiriyordu. Brezilya'nın Rio de Janeiro Liman*ı*'nda demirliyken, Michael isimli bir Yunan gemisi çarpmıştı. Çarpışma çok şiddetliydi ve Naboland hemen ciddi bir biçimde su almaya başlamıştı. Batması an meselesiydi. Demir tarayarak karaya oturtuluyor ve batmaktan son anda kurtuluyordu. Bu kazalardan sonra, Naboland da şanssız bir gemi olarak biliniyordu.

İki kap*t*an

Yüzbaşı Sabri Çelebioğlu

19 16'da İstanbul'da doğan Sabri Çelebioğlu, 1938 yılında Deniz Harp Okulu'ndan mezun olduktan sonra, 1941 yılında 17. Denizaltı Subay Kursu'nu başarıyla tamamlamıştı. Denizaltıcılık kariyerindeki ilk görevi, 1941 yılının aralık ayında Gür denizaltısında sta*j*yer vardiya subaylığıydı. 1942 yılının şubat ayında asaleten atanan *Ç*elebioğlu, çeşitli gemilerde vardiya silah ve muhabere subaylığı yapmıştı.

1948 ve 1949 yılları arasında Muratreis ve Dumlupmar'da 2. komutanlık yaptıktan sonra, Oruçreis'te komutanlık stajına başlamıştı. Bu görevlerde, "ehliyet ve liyakati" tasdiklendikten sonra, Çelebioğlu ilk komutanlık görevi olan Saldıray denizaltı komutanlığına 9 ocak 1950 tarihinde atanmıştı. Saldıray'daki görevinde başarılı olması nedeniyle, kendisine, 11 ağustos 1952 tarihinde Dumlup*m*ar komutanlığı görevi verilmişti. Aslında, bu göreve vekaleten atanmıştı. Çünkü Dumlupınar'ın komutanlık kadrosu binbaşı seviyesindeydi ve Çelebioğlu ise yüzbaşıydı.



Yüzbaşı Sabri Çelebioğlu



Naboland'ın kaptanı Oscar Ferdinand Lorentzon.

Oscar Lorentzon

6 ağustos 1894 tarihinde doğan Oscar Ferdinand Lorentzon, Göteborg Bahriye Lisesi'nden mezun olmuştu. On sekiz yaşında geldiğinde artık bir denizciydi. 1921 yılında Broströms şirketinde çalışmaya başlamıştı. 1927 yılında kaptanlık ehliyetini almaya hak kazanmıştı. 1939 yılında, şirketin gemilerinde kaptan olarak görev alır olmuştu. II. Dünya Savaşı sırasında, şirkete ait Vikingland ve Gotland gemilerinde kaptanlık yapmıştı. 1941 ile 1945 yılları arasında Boreland gemisinin kaptanlığını yürüten Lorentzon, 1952 yılında Naboland'da görevlendirilene kadar, dört gemide çalışmıştı. Evliydi ve iki kızı vardı.

Boğaz

İki geminin bir gece yarısı, karşı karşıya geldikleri yer, dar ve kavisli bir boğazın en dar ve en kavisli noktasıydı.

Yaklaşık 40 deniz mili uzunluğundaki Çanakkale Boğazı'mn en dar bölümü Çanakkale ile Kilitbahir arasındaydı. Bu iki nokta arasındaki uzaklık 1,3 kilometreydi. Aynı zamanda Boğaz'ın en sığ noktası da Kilitbahir önlerindeydi ve bu noktada derinlik 25 metreydi.

Çarpışmanın meydana geldiği Nara Burnu geçiş açısından Boğaz'ın en zor yeriydi. Boğaz geçişi sırasında on bir kez rota değişikliği yapan gemiler, Nara Burnu önlerinde bir defada 75 derecelik keskin bir dönüş yapmak zorundaydılar.

Boğaz'da, genelde Marmara'dan Ege'ye doğru ortalama hızı 1,5 - 2,5 mil arasında değişen kuvvetli bir yüzey akıntısı da vardı. Kazanın olduğu bölgede 40 metre derinlikte akıntı yön değiştirerek güneyden kuzeye dönüyordu. Akıntı 40 metrede yön değiştirmekle kalmıyor, yüzeyde fazla olursa dipte az, yüzeyde az olursa dipte fazla oluyordu. Özetle, iki geminin karşılaştığı Nara Burnu dünyadaki en zor noktalardan biriydi. Bütün bu zor koşullara bir de gece karanlığını eklemek gerekiyordu.

işte, her iki gemi kaptanı da, bu nedenlerden ötürü tereddüt etmişlerdi. Oruçreis denizaltısınm komutanı Kıdemli Yüzbaşı Rıza Akol, Naboland ve Dumlupınar'ın karşılaşmalarım, yolda birbirine rastlayan iki

insanın birbirlerine yol vermek amacıyla gayri ihtiyari olarak birkaç defa aynı tarafa adım atmalarına benzetiyordu.

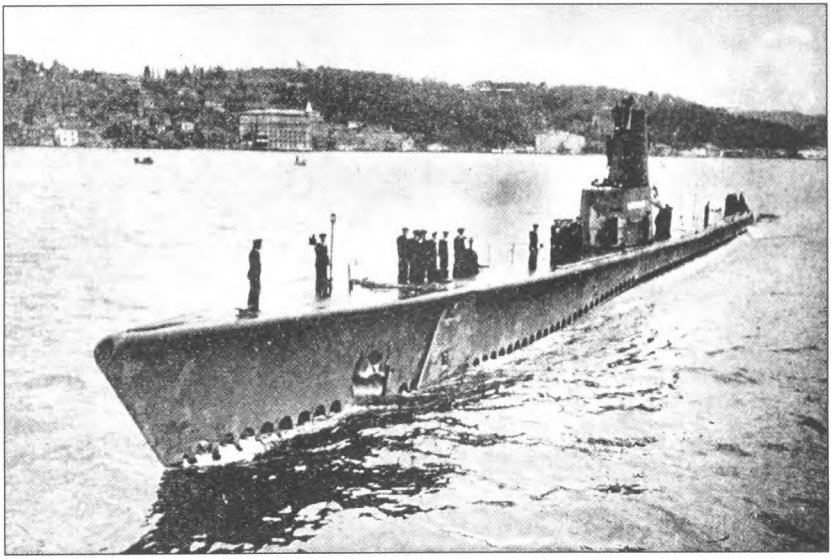
Savaş gemilerinde takip edilecek rotalar önceden harita üzerine çizildiği için, Dumlupınar'ın o gece Çanakkale Boğazı içinde takip edeceği yol haritaya geçirilmişti. Buna ek olarak, Kepez Feneri'nden sonra Nara'ya kadar takip edilecek yol daha büyük ölçekte çizilmişti. Dumlupınar'ın takip edeceği bu yol uluslararası Boğaz geçiş kurallarına göre belirlenmişti.

Boğaz'dan geçen ticaret gemilerinin kaptanları ise çoğu kez rotalarını harita üzerinde çizerek belirlemek yerine, bir fenerden diğer fenere kadar takip edecekleri uygun rotayı haritadan bakıp dümenciye söylemeyi tercih ediyordu.

Boğaz geçişi yapan gemilerin, en derin nokta temel alınarak belirlenen, Boğaz'ı uzunlamasına ortadan ikiye ayıran ve adma Talvek hattı denilen hattm diğer tarafına geçmemeleri gerekiyordu. Naboland'm bu hattı güneye doğru aştığı ve Dumlupmar'm yoluna çıktığı iddia edilecekti.

Gerek ulusal gerekse uluslararası mevzuat, Boğazlardan geçen gemilerin mümkün olan en düşük hızla seyretmelerini öngörmekteydi. O yıllarda, Münakalat Vekâleti'ne (Ulaştırma Bakanlığı) bağlı İstanbul Mıntıka Liman Reisliği, özellikle Nara Burnu civarında, gemilerin 10 milden hızlı seyretmemeleri gerektiğini duyuruyordu.

Mukadder bir akıbeti beklemek



4 nisan 1953, cumartesi

02:35

Bilinmeyen bir denizaltı ile çarpıştık...

Çarpışmadan yirmi dakika sonra Naboland, çevredeki tüm gemilere telsizle "bilinmeyen bir denizaltı ile çarpıştık, mevkiimiz Çanakkale'nin 3 mil kuzeyi, acil yardım gerekli" çağrısı yapıyordu. Bu çağrı İskenderiye ve Atina telsiz istasyonları tarafından da tekrar ediliyordu.

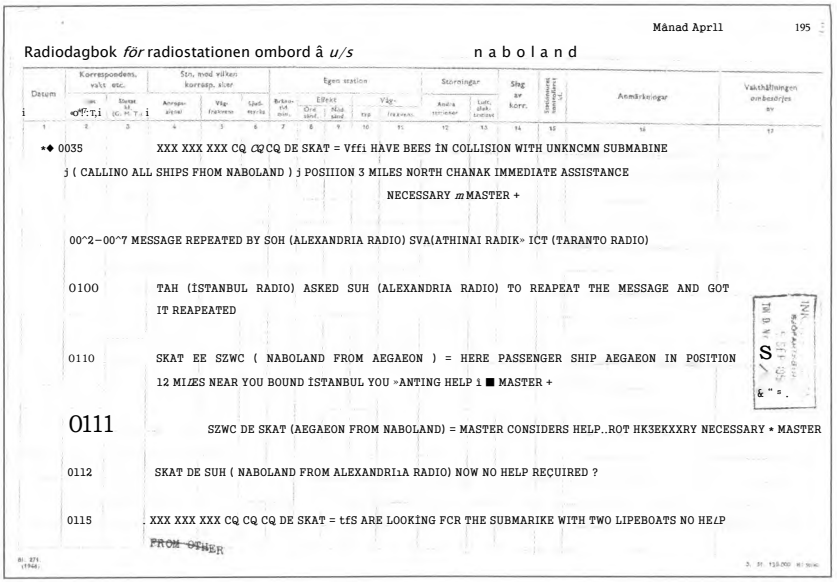
Ancak, Donanma Komutanlığı kazadan sonra hazırladığı 18 nisan 1953 tarihli raporunda, mesajın "beynelmilel anlaşmalara aykırı olarak hiçbir rumuz verilmeden" yani "SOS, CQ, TTT rumuzlarından birisi kullanılmadan" İngilizce verildiği için, anlaşılamadığını açıklıyordu.

O sırada kaza yerinden 12 mil uzakta olan ve İstanbul'a doğru yol almakta olan Aegeon isimli bir yolcu gemisi çağrıya yanıt vererek, Naboland'ın yardım isteyip istemediğini soruyordu. Naboland, iki cankurtaran filikası ile denizaltıyı aradıklarını ve yardıma ihtiyaç olmadığını, ancak civardaki gemilerin çok dikkatli olmaları gerektiği yanıtını gönderiyordu.

Dumlupmar'ı takip eden *I.* İnönü denizaltısı, kazadan çok kısa bir süre sonra olay yerinin yakınından geçmesine karşın hiçbir şeyin farkına varmıyordu. Naboland'ın mesajı, I. İnönü tarafından da anlaşılamamıştı. Bu durum daha sonra Lorentzon tarafından eleştirilecekti. 26 ekim 1953 günü çıkan *Cumhuriyet* gazetesinin "Hem Nalına Hem Mıhına" köşesinde, Lorentzon'un bu eleştirilerini yayımlayan İsveç *Sverıska Dagbladet* gazetesindeki söyleşisine yer veriliyordu.

Oscar Lorentzon
Naboland'm kaptanı

"Ne kadar gariptir İd İnönü denizaltısmda kimse müthiş kazaya bir hareket ve alaka göstermemiş, Naboland'm telsizle verdiği imdat işaretleri, İngiltere ve Fransa'da almdığı halde İnönü tarafından anlaşılmamıştır. Yüksek süratle seyreden İnönü batmakta olan Dumlupınar'ı geçerek Boğaz'da gözden kaybolmuştur. İnönü'yü dürbünle gördüm. 16-18 mil süratle seyrediyordu."



Månad April 195

Radiodagbok *för* radiostationen ombord â *u/s* n a b o l a n d

Datum	Korrespondens, vakt etc.	Stn, med vilken korresp. sker	Egen station	Störningar	Slag av körr.	Anmärkningar	Vakthállningen ombesörjes av

*◆ 0035 XXX XXX XXX CQ CQ CQ DE SKAT = Vffi HAVE BEES İN COLLISION WITH UNKNCMN SUBMABINE

j (CALLINO ALL SHIPS FHOM NABOLAND) j POSIIION 3 MILES NORTH CHANAK IMMEDIATE ASSISTANCE NECESSARY *m* MASTER +

00^2-00^7 MESSAGE REPEATED BY SOH (ALEXANDRIA RADIO) SVA(ATHINAI RADIK» ICT (TARANTO RADIO)

0100 TAH (İSTANBUL RADIO) ASKED SUH (ALEXANDRIA RADIO) TO REAPEAT THE MESSAGE AND GOT IT REAPEATED

0110 SKAT EE SZWC (NABOLAND FROM AEGAEON) = HERE PASSENGER SHIP AEGAEON IN POSITION 12 MIÆS NEAR YOU BOUND İSTANBUL YOU »ANTING HELP i ■ MASTER +

0111 SZWC DE SKAT (AEGAEON FROM NABOLAND) = MASTER CONSIDERS HELP..ROT HK3EKXXRY NECESSARY * MASTER

0112 SKAT DE SUH (NABOLAND FROM ALEXANDRIıA RADIO) NOW NO HELP REÇUIRED ?

0115 . XXX XXX XXX CQ CQ CQ DE SKAT = tfS ARE LOOKİNG FCR THE SUBMARIKE WITH TWO LIPEBOATS NO HEʟP FROM OTHER

Kazadan hemen sonra Naboland'ın yaptığı telsiz görüşmelerinin dökümü.

Kazaya ait herhangi bir iz bulunamıyor

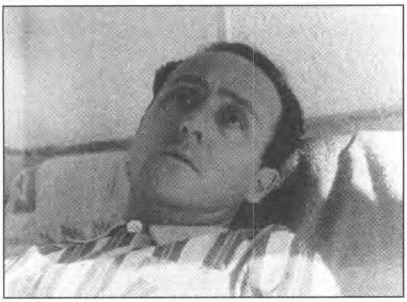
Eceabatlı Süleyman Öztürk ile İsmail Hakkı Vural, çarpışma sırasında çıkan gürültüyü duyarak, kazayı Eceabat Gümrük Muhafaza Karakolu'na haber veriyordu. Çarpışma haberi Muhafaza Karakolu'ndan Çanakkale Emniyet Müdürlüğü'ne iletiliyordu. Bunun üzerine Çanakkale Savcısı Salim Ertem, Çanakkale Valisi Safaeddin Karanakçı ve Deniz Birlikleri Komutanı Albay Zeki Adar, hemen iskeleye giderek bilgi sahibi olduktan sonra, kazazedeleri sahile getiren 10 numaralı gümrük motoru ile Nara'ya hareket ediyordu. Ancak deniz üzerinde kazaya ait herhangi bir iz bulunamıyor, bunun üzerine olay yerinin tespit edilmesi için Naboland'ın mürettebatından yardım isteniyordu.

Filikalarla sahile getirilen kazazedeler bir taksiyle Çanakkale Memleket Hastanesi'ne götürülmüştü. Perişan haldelerdi. Bir saate yakın denizde kalmışlardı. Sahile çıktıklarında onlan asker kaputlarına sarmışlardı.

Denizaltında mahsur kalan yetmiş yedi kişi için 72 saatlik geri sayım başlıyordu. Gemideki oksijen, hayatta kalanlara ancak bu kadar süre yetebiliyordu.

Saat 04:30

Deniz Kuvvetleri Komutanı Koramiral Sadık Altıncan telefonla olayı Donanma Komutanı Tümamiral Kemalettin Bozkurt'a bildiriyordu. O günlerde, personel azlığından dolayı gece saat 20:00 ile sabah saat 08:00 arası Gölcük postanesi kapalıydı. Bu nedenle Altmcan'm telefonuna bizzat donanma komutanı çıkmıştı. Gelen telefonun ardından,





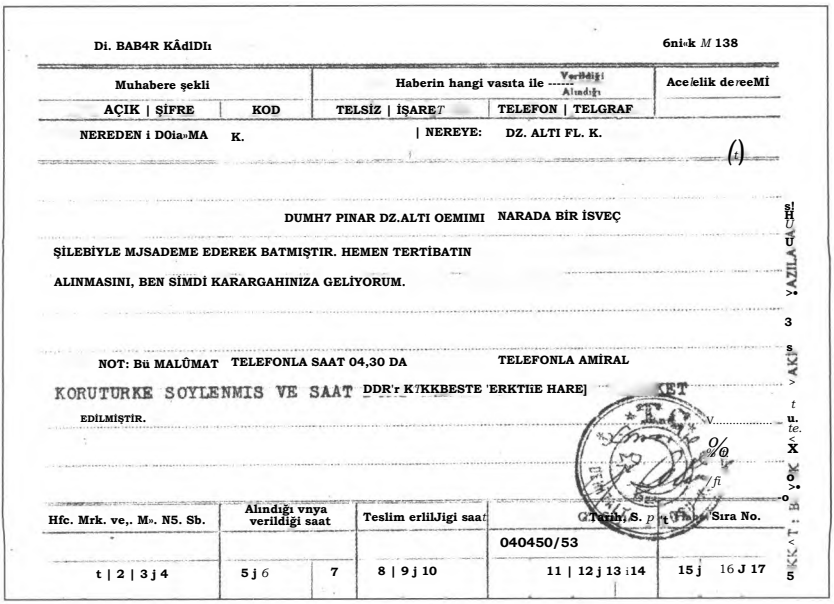
Dumlupınar'ın kaptanı Yüzbaşı Sabri Çelebioğlu ve Üsteğmen Kemal Ünver hastanede.

Donanma Komutanı Bozkurt, Dumlupınar'ın Nara'da *b*attığı haberini, Denizaltı Filo Komutanı Tuğamiral Fahri Korutürk'e telefonla veriyordu. Korutürk, ilk iş olarak, Kurtaran gemisi ile bir denizaltıyı kaza yerine göndermek üzere harekete geçiyordu.

Saat 04:35

Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığı, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Boğazlar ve Marmara Komutanlığı'na 040435/53 sayılı telsiz mesajı göndererek kazayı bildirmeye çalışıyordu:

Dumlupmar denizaltı gemisinin bilinmeyen bir İsveç gemisi ile çarpışarak Nara Bumu'nda battığı 19 numaralı gümrük mo-



Di. BAB4R KÂdIDIı — 6ni«k *M* 138

Muhabere şekli		Haberin hangi vasıta ile Verildiği / Alındığı		Acelelik dereeMİ
AÇIK | ŞİFRE	KOD	TELSİZ | İŞARET	TELEFON | TELGRAF	

NEREDEN i DOia»MA K. | NEREYE: DZ. ALTI FL. K.

DUMH7 PINAR DZ.ALTI OEMIMI NARADA BİR İSVEÇ

ŞİLEBİYLE MJSADEME EDEREK BATMIŞTIR. HEMEN TERTİBATIN

ALINMASINI, BEN SİMDİ KARARGAHINIZA GELİYORUM.

NOT: Bü MALÜMAT TELEFONLA SAAT 04,30 DA TELEFONLA AMİRAL

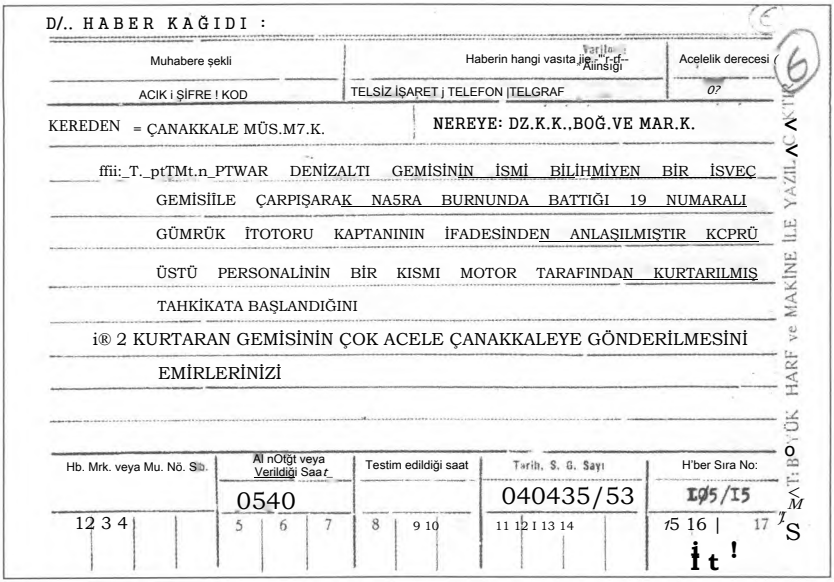
KORUTURKE SOYLENMIS VE SAAT DDR'r K7KKBESTE 'ERKTHE HARE] KET

EDİLMİŞTİR.

YAZILACAK

Hfc. Mrk. ve,. M». N5. Sb.	Alındığı vaya verildiği saat		Teslim erlilJigi saat		Tesrih, S.	Sıra No.	
				040450/53			
t | 2 | 3 j 4	5 j 6	7	8 | 9 j 10	11 | 12 j 13 i14		15 j	16 J 17

Dumlupınar'ın battığını duyuran ilk mesaj.



D/.. HABER KAĞIDI :

Muhabere şekli	Haberin hangi vasıta ile alındığı	Acelelik derecesi
ACIK i ŞİFRE ! KOD	TELSİZ İŞARET j TELEFON |TELGRAF	0?

KEREDEN = ÇANAKKALE MÜS.M7.K. NEREYE: DZ.K.K.,BOĞ.VE MAR.K.

ffii: T._ptTMt.n_PTWAR DENİZALTI GEMİSİNİN İSMİ BİLİHMİYEN BİR İSVEÇ GEMİSİİLE ÇARPIŞARAK NA5RA BURNUNDA BATTIĞI 19 NUMARALI GÜMRÜK İTOTORU KAPTANININ İFADESİNDEN ANLAŞILMIŞTIR KCPRÜ ÜSTÜ PERSONALİNİN BİR KISMI MOTOR TARAFINDAN KURTARILMIŞ TAHKİKATA BAŞLANDIĞINI

i® 2 KURTARAN GEMİSİNİN ÇOK ACELE ÇANAKKALEYE GÖNDERİLMESİNİ EMİRLERİNİZİ

Hb. Mrk. veya Mu. Nö. Sb.	Alınöğt veya Verildiği Saat	Testim edildiği saat	Tarih. S. G. Sayı	H'ber Sıra No:
12 3 4	0540 (5 6 7)	(8 9 10)	040435/53 (11 12 I 13 14)	I05/I5 (15 16 | 17)

Telgraf metninde gümrük motorunun numarası yanlışlıkla 10 yerine 19 olarak yazılmıştı.

toru kaptanının ifadesinden anlaşılmıştır. Köprüüstü personelinin bir kısmı motor tarafından kurtarılmış tahkikata başlandığını Kurtaran gemisinin çok acele Çanakkale'ye gönderilmesini, emirlerinizi.

Telgraf metninde gümrük motorunun numarası yanlışlıkla 10 yerine *19* olarak yazılmıştı.



Kıdemli Yüzbaşı Nejat Tezeren

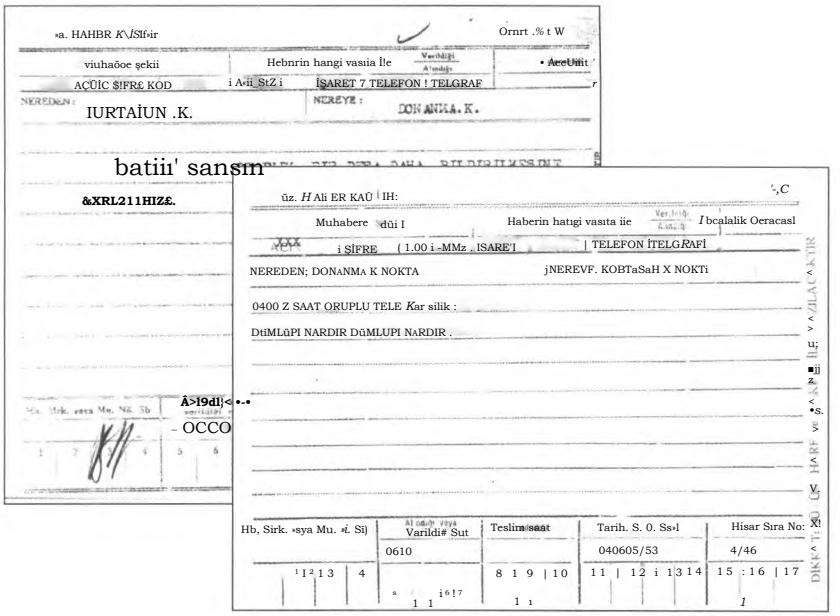
Saat 04:45

Blue Sea Tatbikatı'ndan Gölcük'e dönmekte olan Kurtaran'ın komutan vekili Güverte Kıdemli Yüzbaşı Nejat Tezeren, Donanma Komutanlığından gelen bir telsiz emri ile olayı öğreniyordu.

Saat 05:15

Kurtaran, vakit geçirmeden Çanakkale'ye doğru harekete geçiyor ve dönüş seyrine başlıyordu.

Ancak Nara Bumu'nda battığı bildirilen geminin isminde anlaşmazlık söz konusuydu. Telsiz emri tam olarak anlaşılamamıştı. Batan geminin Gemlik olduğu sanılıyordu.



Kurtaran ısrarla batan geminin ismini öğrenmeye çalışıyordu.

Yüzbaşı Nejat Tezeren

Kurtaran komutan vekili

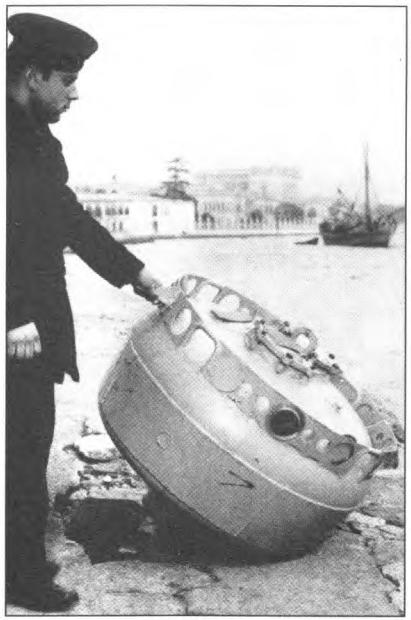
"Donanma Komutanlığından gelen bir telsizle Gemlik isimli bir gemimizin Nara Bumu'nda battığım öğrendik. Ben bu ismin yanlış olduğunu telsizcime söyledim. Telsizcilerin hata yaptığını düşündüm. Biz denizaltı kurtarma gemisiydik.

Telsiz emrinde bir yanlışlık olmasına karşın Tezeren derhal dönüş emri veriyor, Kurtaran Nara'ya gitmek üzere tam yolla seyre başlıyordu."

Saat 05:45

Olup bitenden habersiz Gölcük'e doğru yol almakta olan I. İnönü'nün telsiz operatörü Kurtaran'a geçilen telsiz mesajını dinliyor ve bunu komutana iletiyordu. I. İnönü'nün komutanı Binbaşı Bahri Kunt Dumlupınar'ın kaza geçirdiğini öğreniyor ve kaza yerine doğru dönüşe geçiyordu. Kunt, bu durumu Donanma Komutanlığı'na telsizle bildirirken, Dumlupınar'ı neden gözden kaybettiklerini şöyle açıklıyordu:

Kilitbahir önünde üç dizele geçmek üzere 04 02 18 B'de Dumlupınar'dan emir aldık. Bu makine değişiminde iskele motor starterimizde tutukluk olduğundan on dakika yolumuzdan geciktik, bu anda Boğaz'da rüyet (görüş) pus dolayısıyla bozuktu. Dumlupmar'm, yol vererek ilerlediğini kabul ve mütalaa ile Gölcük'e müteveccihen



Kazadan sonra İstanbul'a gönderilen TCG Dumlupmar denizaltısının şamandırası.

Dumlupmar'a yetişmek üzere seyrettik ve irtibatı kaybettik.

Komutanlığınızdan Kurtaran'a verilen 04 04 45 B TSG'li alman telsiz üzerine Dumlupmar'm Nara önünde kaza geçirdiğini öğrendik. Vaka m ahalline gidiyoruz.

Saat 06:00

Kurtaran, yolda rastladığı muhriplerle yapılan telsiz konuşmasında Nara'da batan geminin Dumlupmar olduğunu kesinleştiriyor, ancak yine de emin olmak için "batan geminin isminin bir defa daha bildirilmesi" için Donanma Komutanlığı'na bir mesaj gönderiyordu. Beş dakika sonra gelen yanıtta geminin ismi iki kez vurgulanıyordu: "Dumlupınar'dır Dumlupmar'dır."

Tabip Üsteğmen Osman Koksal

Kuıtaran'm doktoru

"Biz haberi aldığımızda Kurtaran'la Hayırsızada açıklanndaydık. Nöbetçi astsubay geldi. 'Hemen Çanakkale'ye dönüyoruz' dedi. 'Ne oldu?' dedim. 'Dumlupmar batmış' dedi. O zaman giyindim, yukarı çıktım. Komutanla görüştüm. Dalgıçlar hazırlıklarını yaparken ben de onlara nezaret ediyordum. Basmç odasmın hazırlanması lazım, acil olarak gerekecek. İlaçlan hazırladım."

Saat 06:16

Jet Alayı Komutanlığından olay yerinin havadan incelenmesi isteniyor, ancak bu isteğe verilen yanıt olumsuz oluyordu:

Boğaz'm Eceabat ile Nara Burnu arasında saat 02.15'te Dumlupınar denizaltımızı bir Norveç şilebinin batırdığı Çanakkale Valiliğince bildirilm iş, keşif için bir tayyare istenmiştir. Hava muhalefeti dolayısıyla tayyarenin kalkamayacağı. Bunun için kumandarûğınızca bir tayyarenin veya deniz tayyaresinin keşif mahalline kaldırılmasını.

Kıçbattı şamandırası su üstünde

Dumlupmar kıçbattı şamandırasını saat 06:40 dolaylarında su yüzüne gönderiyordu.

Suat Tahsin Türk
Sabri Çelebioğlu'nun avukatı

"Çatışmayı müteakip hemen batan Dumlupmar'm kıç torpidosunda hayatta kaldıkları anlaşılan yirmi iki personel dört küsur saat karanlıkta ve derin sular altında büyük bir basiret ve temkinle günün ağarmasını bekleyerek ve bunu da ancak fosforlu saatleriyle tespite imkân bularak şamandırayı 6'yı 40 geçe su sathına koyuvermişlerdir."

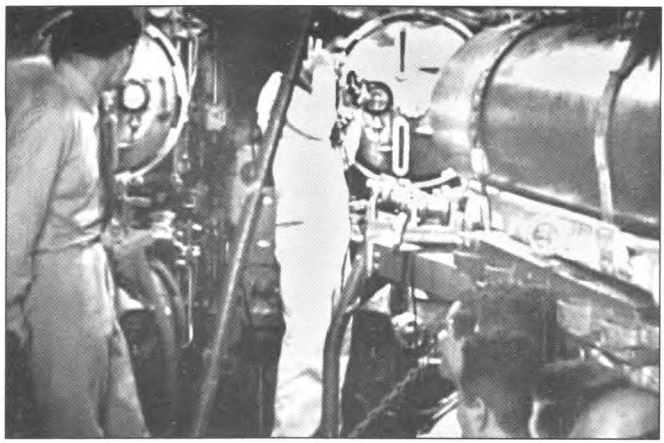
Su yüzüne çıkan şamandıra derhal koruma altına alınıyor ve Deniz Birlikleri Komutam Albay Zeki Adar şamandıra üzerinde bulunan telefon ile aşağıdaküerle bağlantı kurmaya çalışıyordu. Telefonun diğer ucunda bulunan Astsubay Çavuş Selami Özben kendisiyle birlikte yirmi iki kişinin kıç torpido dairesinde hayatta olduğunu, ellerinde çok zayıf yanan bir el lambası kaldığını ve morallerinin iyi olduğunu bildiriyordu. Özben ayrıca denizaltının takriben 15 derece sancağa meyilli olduğunu da belirtiyordu. Kendilerine, havayı temizlemek için gerekli bilgiler veriliyor, moral verici konuşmalar yapılıyor ve el fenerini kurtarma işinde kullanılmak üzere saklamaları tavsiye ediliyordu.



Tuğamiral Fahri Korutürk

Tuğamiral Fahri Korutürk
Denizaltı Filo Komutanı

"Geminin başa meyillenmesinden istifadeyle manevra dairesindeki iki astsubay, sulann istilasma daha geç



Yirmi iki kişinin mahsur kaldığı kıç torpido dairesi.

maruz kalan manevra dairesinden tahlisiye bölmesi kıç torpido dairesine geçerek bu bölmenin diğer bölmelerden irtibatım kesmeye muvaffak olmuşlardır. Kıç torpido dairesinden başka diğer daireler suyla dolu, bütün ışıklar sönmüş ve içinde çalışılmaz bir halde olduğu kabul olunmak lazımdır. Batmış bir denizaltı gemisi içinde ölmemiş, fakat mukadder bir akıbeti beklemeye mahkûm edilmiş olan bir denizcinin azap ve ıstırabı, dünyada hiçbir mücrimin akıbetini intizardaki acısıyla kıyas olunamaz."

Acaba oradakilerin durumu nedir?

Kurtaran'ın bir an önce kaza yerine ulaşmasını isteyen Donanma Komutanlığı, telsiz mesajı göndererek, geminin "azami süratle seyir" etmesini emrediyordu.

Tabip Üsteğmen Osman Köksal
Kurtaran'ın doktoru

"Çok şey geçiyor insanın akimdan. Acaba oradakilerin durumu nedir? Bizim yapacağımız yegâne şey çam monte edip daldırıp çıkartmak. Operatör hariç çan her seferinde sekiz kişi alır. O sekiz kişiyi çıkardıktan sonra tekrar iner, bir sekiz kişi daha alır. Çıkardığımız kişileri evvela ihtiyaçları oksijen, belki biraz kalp takviyesi, belki biraz dinlendirici, müsekkin gibi bazı şeyler gerekir. Onların hazırlığım yaptik. Onlara yatacak bir miktar yer temin etmek lazım. Sekiz kişiyi çıkartmışsınız denizin içinden. Onları bir yere yatıracaksınız. Rahat nefes alabilecekleri, dinlenebilecekleri bir yer ve orada sıcak çay veya kahve ikram etmek lazım. Bunlara ait hazırlıklarımız yaptık."

O dönemde, kaza geçiren bir denizaltıyı kurtarmak için yapılması gerekenler, Deniz Kuvvetleri Komutarılığı'mn yardım ve kurtarma talima-

tında belirtiliyordu. Bu talimata göre, sırasıyla, önce batık denizaltıyı arayıp bulmak, daha sonra mürettebatı denizaltı ile birlikte kurtarmak, bu mümkün olamıyorsa mürettebatı çan ya da yelek kullanarak kurtarmak, eğer mürettebattan ümit kesildiyse, denizaltıyı yüzdürmek ya da sığ suya almak gerekiyordu. Dumlupmar kazasmda denizaltının yeri belli olduğu için ilk yapılması gereken mürettebatı kurtarmaktı. Bunun için önce denizaltının dalma sarnıçlarına, dalgıçların indireceği hortumlarla hava basmak gerekiyordu. Bu mümkün olmadığı takdirde, baş ve kıç torpido bölümlerine dalgıç tarafından indirilen hortumlarla, o bölümlere sığınmış mürettebat için oksijen ve sıvı gıdalar verilebiliyordu. Oksijen ve gıda takviyesinden sonra mürettebatı çan kullanarak kurtarma işlemi başlatılıyordu. Ancak, çanla tahliyenin olanaksız olduğu ve derinliğin 30-45 metre olduğu durumlarda mürettebatı, "Mamson tahliye yelekleri" adı verilen özel can yelekleriyle kurtarmak mümkün olabiliyordu.

Kurtarma çanı

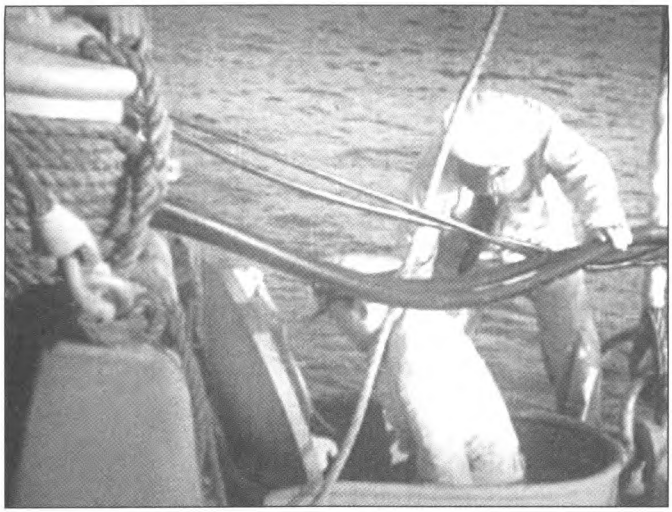
Donanmanın elinde denizaltı kazalarında kurtarma ve yardım çalışmalarında kullanılmak üzere Kurtaran gemisi vardı. 1950 yılında Amerika'dan alman gemide, 180 metre derinliğe kadar kullanılabilen kurtarma çanı vardı.

Dünyada ilk kez 1939 yılında Amerika'da Squalos denizaltısının kazasmda kullanılan çan, iki personel tarafından idare ediliyordu. Her seferinde yedi sekiz kişiyi su üstüne taşıyabiliyordu. Çanın çalışabilmesi için, dalgıçların çelik kılavuz halatını denizaltı üzerindeki özel kancaya takmaları gerekiyordu. Denizaltının dipte eğimli bir biçimde yatması durumunda çanın kullanabilmesi mümkün olamıyordu.

Dalış için gereken tüm donanımların yanı sıra basınç odası da bulu-



TCG Kurtaran ve mürettebatı.



9 ağustos 1951 'de Pendik'te gerçekleştirilen kurtarma tatbikatı.

nan Kurtaran'da bir dalgıç ekibi de yer almaktaydı.

Gemi personeli, 9 ağustos 1951 tarihinde Pendik açıklarında gerçekleştirilen ilk sualtı kurtarma tatbikatını başarıyla tamamlamıştı. 35 kulaç (64 metre) derinlikte kaza yaptığı farz edilen Çanakkale denizaltısının mürettebatı çan kullanılarak başarıyla tahliye edilmişti. Böylece, Türk Donanması, Amerikan Donanması'ndan sonra, bu nitelikte bir kurtarma tatbikatını başarıyla gerçekleştiren ikinci donanma olmuştu.

Ancak, Dumlupmar 35 kulaçtan daha derindeydi. Ayrıca, kuvvetli dip ve yüzey akıntıları nedeniyle, Nara Burnu'nda çalışmak, Pendik sahillerinde çalışmaktan çok daha zor ve zahmetliydi.

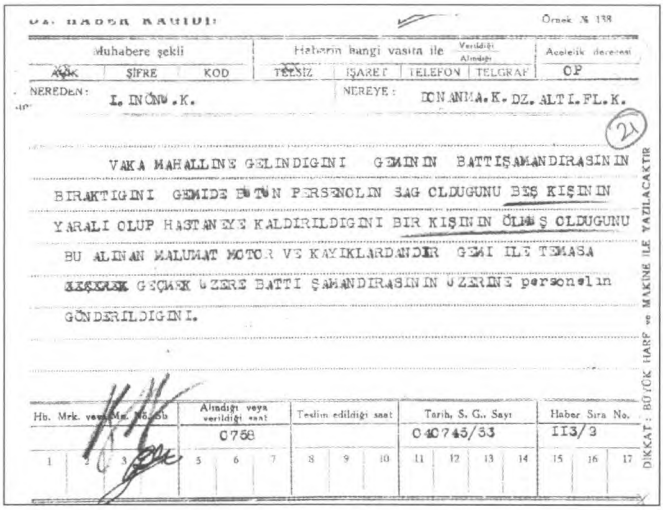
O derinliğe, oksijen ya da helyum-oksijen karışımı ile dalınabiliyordu. Dibe inen dalgıcın yukarı çıkarken indiği derinliğe ve dipte kaldığı süreye göre belirli kademelerde bekletilmesi gerekiyordu. Aksi takdirde dalgıçların vurgun yeme riski vardı. Örneğin, Dumlupmar'm bulunduğu derinlikte on dakika kalındığı takdirde, 30 metrede 7,21 metrede 2,18 metrede 4, helyumun kesilip oksijen verilmeye başlanan 15 metrede 10,12 metrede ise 37 dakika beklenmesi gerekiyordu.

Saat 07:05

Denizaltı Filo Komutanı Tuğamiral Fahri Korutürk kaza bölgesine doğru hareket etmek üzere Gölcük'ten yola çıkıyordu. Korutürk önce Sakarya denizaltısı ile Hereke önlerine geliyor ve orada kendisini Çanakkale'ye götürecek olan Gemlik muhribine biniyordu.

Saat 07:45

I. İnönü olay yerine geliyordu. Kaza yerine ilk ulaşan gemi oluyor ve



DZ. HABER KAĞIDI Örnek N 138

Muhabere şekli			Haberin hangi vasıta ile Verildiği / Alındığı			Acelelik derecesi
AÇIK	ŞİFRE	KOD	TELSİZ	İŞARET	TELEFON / TELGRAF	OP

NEREDEN: I. İNÖNÜ.K. NEREYE: DONANMA.K.DZ.ALT.I.FL.K.

VAKA MAHALLİNE GELİNDİĞİNİ GEMİNİN BATTIŞAMANDIRASININ BIRAKTIĞINI GEMİDE BÜTÜN PERSONELİN SAĞ OLDUĞUNU BEŞ KİŞİNİN YARALI OLUP HASTANEYE KALDIRILDIĞINI BİR KİŞİNİN ÖLMÜŞ OLDUĞUNU BU ALINAN MALUMAT MOTOR VE KAYIKLARDANDIR GEMİ İLE TEMASA GEÇMEK ÜZERE BATTI ŞAMANDIRASININ ÜZERİNE personelin GÖNDERİLDİĞİNİ.

DİKKAT: BÜTÜK HARP ve MAKİNE İLE YAZILACAKTIR

Hb. Mrk. ve Mr. Mes.	Alındığı veya verildiği saat	Teslim edildiği saat	Tarih, S. G., Sayı	Haber Sıra No.
	0756		040745/53	III3/3

I. İnönü denizaltısımn vaka mahalline geldiğini belirten telsiz mesajı.

Dumlupmar'm battı şamandırasının yaklaşık 500 metre kuzeyine demirliyordu. Motorla I. İnönü'ye yaklaşan Çanakkale Deniz Birlikleri Komutam Albay Zeki Adar, "gemidekilerle konuştum, hepsi sıhhattedir" müjdesini veriyordu. Bu "müjde" Denizaltı Filo Komutanhğı'na bildiriliyordu.

I. İnönü Komutanlığından Donanma Komutanlığı Denizaltı Filo Komutanlığı'na 040745/53 sayılı telsiz mesajı:

Vaka mahalline gelindiği geminin battı şamandırasını bıraktığını. Gemide bütün personelin sağ olduğunu beş kişinin yaralı olup hastaneye kaldırıldığını, bir kişinin ölmüş olduğunu. Bu malumat motor ve kayıklardandır. Gemi ile temasa geçmek üzere battı şamandırasının üzerine personel gönderildiğini.

Saat 08:15

Aynı müjdeyi alan Kurtaran'ın komutanı Tezeren, Dumlupmar personelinin sağ olduğu düşüncesiyle, bir yandan Çanakkale'ye doğru yol alırken, diğer yandan kurtarma hazırlıklarının başlatılması için gemi personeline talimat hazırlıyordu:

Gemi K. Emri No: 28

1. Şimdilik Dz.altı gemisinin battığı takribi mahal bilinmemektedir.

2. Telsiz dinlemesi ile I. İnönü'den elde edilen bilgiler aşağıdadır.

Gemide 1 ölü 5 yaralı vardır, diğer personelin sağ olduğu öğrenilmiştir.

3. Dz.altı Filosundan alınacak mütemmim malumat ayrıca bildirilecektir.

4. *Yapılacak hazırlıklar.*

a) Dörtlü şamandıralama hazırlığı yapılacak.

b) Dz.altı personeline taze hava vermek için gerekli hazırlıklar yapılacak.

c) Personeli kurtarmak için çanın hazırlıkları tamamlanacak,

ç) Gemiden çıkacak yaralı ve diğer rahatsız personel için gerekli sıhhi yardım hazırlığı tamamlanacak.

d) Diğer personel için icap ederse sıcak çorba ve yemek verme hazırlığı yapılacak.

e) Kurtarma için yapılacak hazırlıklar ve harekât tarzı 8/Ağustos/1951 tarihli II. K. emrinin maddelerinde olduğu gibidir. Bütün arkadaşlarımın bu kurtarma işinde azami gayretlerini sarf ederek dünya tarihine geçecek olan bu hadiseyi başarı ile bitirmelerini candan dilerim.

Kurtaran Gemisi K. V.
Gv. Kd. Yzb. Nejat Tezeren"

Dizellerden yara aldık, manevra dairesinde yangın çıktı...

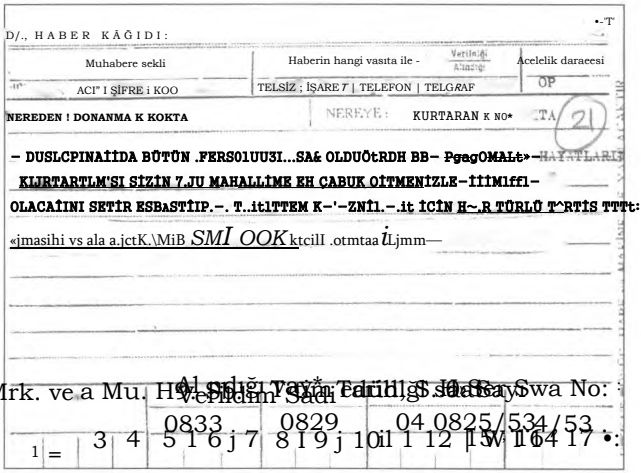
I. İnönü'nün 2. Komutanı Üsteğmen Suat Tezcan, saat 08:20'de Dumlupınar'dakiler ile konuşmak üzere şamandıraya gidiyor ve Astsubay Çavuş Selami Özben ile konuşuyordu.

Haluk Tuncalı
Ulus gazetesi muhabiri

"Şamandıraya bağlı telefona denizaltıdan Astsubay Selami cevap vermiş ve metanetle şunları söylemiştir: 'Birdenbire büyük bir gürültü oldu. Çarpışmada santral harap olduğundan makine stop etti ve elektrikler söndü. Ön bölmede bulunanlardan üç er, derhal bizim bölmeye geçerek kapakları kapattılar. Sular bizim bölmeye giremedi. Bu kısımda 22 kişiyiz. Oksijenle teneffüsümüzü temin ediyor ve sizi bekliyoruz."

Aynı konuşmayı Binbaşı Raşit Metel, 1960 yılında yazdığı *Türk Denizaltıcılığı* kitabında şöyle aktarıyordu:

- *Alo aşağıdan alo Dumlu.*
- *Evet Dumlu.*
- *Ben Üsteğmen Suat.*
- *Evet efendim ben Selami.*
- *Selami nasılsınız, biz geldik şimdi bana durumu anlat.*
- *Efendim dizellerden yara aldık, manevra dairesinde yangın*


D/., HABER KÂĞIDI:

Muhabere sekli	Haberin hangi vasıta ile -	Acelelik daraeesi
ACI" I ŞİFRE i KOO	TELSİZ ; İŞARE 7 | TELEFON | TELGRAF	OP

NEREDEN ! DONANMA K KOKTA — NEREYE: KURTARAN K NO* — TA 21

– DUSLCPINAİİDA BÜTÜN .FERS01UU3I...SA& OLDUÖtRDH BB– PgagOMALt»–HAYATLARIN
KURTARTLM'SI SİZİN 7.JU MAHALLİME EH ÇABUK OİTMENİZLE–İİİMIffl–
OLACAİİNI SETİR ESBaSTİIP.–. T..itlTTEM K–'–ZNİL.–.it İCİN H–.R TÜRLÜ T^RTİS TTTt:

«jmasihi vs ala a.jctK.\MiB SMI OOK ktciII .otmtaa İLjmm—

Verildiği Tarih, Saat ve Sıra No:

	0833	0829	04 0825/534/53
1 =	3 4 5 1 6 j 7 8 I 9 j 10il 1 12 [1W 16 4 17 •:		

O sırada bir kişi dışında tüm personelin hayatta olduğu sanılıyordu.

çıktı, bataryayı sıfıra alarak kıç torpido dairesine geçtik, şimdi manevra dairesi su ile dolu.

- Kaç kişisiniz orada?

- 22 kişiyiz.

- Diğer dairelerle irtibatınız var mı?

- Yanm saat evvel kıç batarya dairesiyle konuştum şimdi cevap vermiyorlar.

- Merak etmeyin Kurtaran geldi biz buradayız.

- Efendim manometre 267 kadem gösteriyor doğru mu?

- Selami, Kurtaran geldi şimdi kurtarma işine başlanıyor. Ben biraz sonra yine gelirim.

- Peki efendim.

Suat Üsteğmen telefonu kapatıyor ve I. İnönü'ye dönüyordu. Daha sonra I. İnönü'den sonarla Dumlupınar'a sinyal gönderiliyor ancak yanıt alınamıyordu. Metel'in aktardığı bu konuşmada Kurtaran'ın kaza mahallinde olduğu söylenmişti. Ancak, o saatlerde Kurtaran hâlâ yoldaydı.

Saat 08:25

Yapılan telefon konuşmalarından elde edilen bilgi Donanma Komutanlığına ulaşmadığı için, Dumlupınar'da herkesin hayatta olduğu sanılıyor ve bu düşünce ile komutanlık, acele edilmesi için Kurtaran'a telsiz mesajı gönderiyordu:

Dumlupmar'da bütün personelin sağ olduğunu bu personelin hayatlarının kurtarılması sizin vaka mahalline en çabuk gitmenizle mümkün olacağını seyir esnasında vakitten kazanmak için her tür-

lü tertibatın alınmasını ve bir dakikanın dahi çok kıymetli olduğunu nokta

Saat 08:45

I. İnönü'nün komutanı Binbaşı Balin Kunt, Dumlupmar'm şamandıra bağlantısının kopması durumunda geminin yelinin kaybolması ihtimaline karşılık, iki şamandırayla bölgeyi işaretliyordu. Bu işlemin hemen ardından Kunt, Üsteğmen Suat Tezcan'ı tekrar şamandıraya gönderiyordu:

- *Alo Dumlu Selami.*
- *Evet Dumlu.*
- *Selami nasılsınız?*
- *Efendim hava biraz fenalaştı.*
- *Morallerinizi bozmayın o hava size daha iki gün yeter,; sen çocukları yatır sigara içmeyin.*
- *Yok efendim hepsi yatıyor, sigara da içmiyoruz, ışık da yok, karanlıktayız.*
- *İhtiyaç lambalarını kullanmayın ileride lazım olacak.*
- *Kullanmıyoruz zaten, birinin ışığı çok zayıfladı.*

Üsteğmen Tezcan, "denizlerin artması sebebiyle sandalı telefona yakın tutmak imkânsızlaştığından ve telefon kutusuna suyun girmemesi için muhabereyi" kesiyor ve telefonu "sızmaz şekilde" kapatarak gemiye dönüyordu.

Denizin üstüne birdenbire bir ceset çıkmıştı...

Binbaşı Bahri Kunt
I. İnönü'nün komutanı

"Kurtaran'm Gelibolu önlerinde olduğu ve gelmesinin gecikmesi düşünülerek gemideki personel Ue yeniden bir konuşma yapmak ve onlara dairede hava vaziyetinin nasıl olduğunu öğrenmek, 'icabeden tenbihatı vermek ve tavsiye etmek' üzere Üsteğmen Suat Tezcan tekrar şamandıraya gönderildi. Tam o sırada herkesi şok eden bir şey oldu. Denizin üstüne birdenbire bir ceset çıkmıştı. Yapılan incelemede cesedin, Başçavuş Ulvi Elhazar'a ait olduğu anlaşıldı. Ve ceset Çanakkale'ye gönderildi."

Üsteğmen Haşan Yumuk
Dumlupınar'ın vardiya subayı

"Teşhis için beni gönderdiler. Gözcülerden biri olabilir sanmıştım. 80 metre derinlikten çıplak bir insanın serbest çıkış yapabüeceği aklıma gelmemişti. Bu santral astsubayı Ulvi Elhazar'dı. Yüzünde derin bir yank, ağız ve burnunda kanlı köpükler vardı. Öleli de çok olmamıştı. Kıç batar-

ya dairesinde astsubay yatakhanesinde uyuyor olmalıydı. Daire suyla dolmuş, tavanda sıkışan bir miktar hava kalmışta. Ulvi, belirli bir irtifaya kadar kulaçlan ile tannanmış, sonra şamandıra gibi satha fırlamıştır."

Saat 09:45

Gaziantep muhribi bir denizaltı doktoru ve bir Amerikalı kurtarma uzmanıyla birlikte Gölcük'ten hareket ediyordu. Geminin aynı zamanda derin su dalgıç cihazlarını Çan*a*kkale'ye getirmekte olduğu bildiriliyordu.

Vatan sağ olsun...

Saat 10:30

Tuğamiral Fahri Komtürk

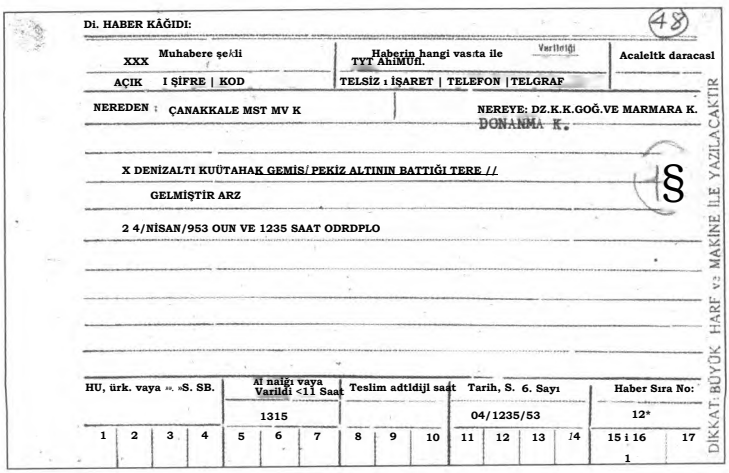
Denizaltı Filo komutanı

"Dumlupınar denizaltısıyla son telefon muhaberesi 4 nisan saat 10:30'da vuku bulmuş ve son söz Astsubay Çavuş Selami Özben'in 'Vatan sağ olsun' kelimeleri olmuştur. Bundan sonra gemidekiler telefona cevap verememişler, ancak su üstünde bulunanlar gemi içindekilerin muhtelif temenni, niyaz ve münacaatlannı (Tann'ya yakanş) işitmişlerdir."

Son konuşmadan sonra telefondan tammlanamayan birt*a*kım gürültüler, tekbir sesleri ve iniltiler geli*y*or, saat 12.00'de bu sesler de kesiliyordu.

Kurtaran olay yerinde...

Saat *12*:35'te Kurtaran, olay yerine varıyordu. Nara Burnu açıklarında yaklaşık 85 metre derinlikte yatan Dumlupınar'ı kurtarma çalışmaları kazadan on saat on dakika sonra başlıyordu.


Di. HABER KÂĞIDI: 48

XXX Muhabere şekli | Haberin hangi vasıta ile TYT AhiMUH. | Varlığı | Acaleltk daracasl

AÇIK I ŞİFRE | KOD | TELSİZ ı İŞARET | TELEFON | TELGRAF

NEREDEN : ÇANAKKALE MST MV K | NEREYE: DZ.K.K.GOĞ.VE MARMARA K. DONANMA K.

X DENİZALTI KUÜTAHAK GEMİS/PEKİZ ALTININ BATTIĞI TERE //

GELMİŞTİR ARZ

2 4/NİSAN/953 OUN VE 1235 SAAT ODRDPLO

§

HU, ürk. vaya ... S. SB. | Al nalğı vaya Varildi <11 Saat | Teslim adtldijl saat | Tarih, S. 6. Sayı | Haber Sıra No:

1315 | 04/1235/53 | 12*

1 2 3 4 | 5 6 7 | 8 9 10 | 11 12 13 14 | 15 i 16 17

1

DİKKAT: BÜYÜK HARF ve MAKİNE İLE YAZILACAKTIR

Kurtaran artık kaza mahallindeydi.



Hürriyet

GÜNLÜK MÜSTAKİL SİYASİ GAZETE

"Dumlupmar,, Denizaltımız Bir İsveç Şilebi ile Çarpışarak Çanakkale'de Battı

Sademenin şidde/inden tekne çok tasa zamanda battı

Kazayı yapan İsveç şilebi tevkii edildi

Denizaitsda 96 kişi »ardı, gü ver tedeki S kişi kurtuldu

Bölmelerden birinde bulunan 17 bitti ile irtibat «emin edilebildi

Denizaltı ile şilebin kaptanları müthiş kazayı anlattılar

Ruu munt* Milli Savum*» Vekilinin Hürriyet'e beyanatı

SON VÂZİVET-siddeHiak,n,,da',şa

Kurtarma çalışmaları yeni bulamıyor

Hava diiseldi- (afcai kurtarma i ümidi çok «ayıl ■

"Dumlupmar,, denizaltısımn «Ofi teknik evsafı Şf-

Çanakkale

Çukurova'da seyİap „MÛA'C*ÇA

Genç Milli Kurtarma işi tahun 2 Ol nası/yapılır?

5 nisan 1953 tarihli *Hürriyet* gazetesi olayı böyle duyuruyordu.

Yüzbaşı Nejat Tezeren
Kurtaran komutan vekili

"Nara'nın karşısındaki Kilyatepe önüne demirlendi ve derhal vasıtalar denize indirildi ve şamandıralarım için son hazırlıklara geçildi. Gemi demirledikten bir ila iki dakika sonra Deniz Kuvvetleri Kumandam Sadık Altıncan maiyeti ile birlikte gemiye gelerek hazırlıklarla bizzat alakadar olmaya başladılar. Bu hazırlıklar devam ederken gemi kurtarma subayımız Kıdemli Yüzbaşı Rasim Akınsel'e icap eden talimat verildikten sonra, denizaltı gemisi ile telefon irtibatı sağlamak için denizaltı telefon şamandırasına gönderildi. Botla telefon şamandırasına giden kurtarma subayımız devamlı çağırmalarına rağmen denizaltıdan hiçbir cevap alamamış, keyfiyeti gemiye bildirmiştir."

Tabip Üsteğmen Osman Köksal
Kurtaran'm doktoru

"Biz geldiğimizde battı şamandırasını rahat görüyorduk, hatta şamandıranın üzerinde, 'T.C.G. Bahriyesinin Dumlupmar Denizaltısı batmıştır. En yakın askeri birliğe veya karakola haber verin' der. Altında

da bir not, 'botunuzu bağlamayın.' Şamandıra duruyordu orada, telefon da çalışmaktaydı. Şamandıranın etrafında bazı hazırlıklar vardı. Bağlantı kurmaya çalıştık fakat ses gelmedi. Şamandıranın telefonundan sadece iniltiler gibi acayip sesler geliyormuş. Öbürleri için hiçbir ümit yok dendi, çünkü çarpışmadan sonra bazı ifadelere göre başüstü dikilerek battığını söylediler. Öbür kompartımanlara hemen su dolduğu için hayat olduğunu hiç düşünmüyorduk. Arkada kalan yirmi iki kişinin kurtarılması mümkündür dedik. Fakat ilk sorduğumuz soru da şu oldu: 'Kaç metrede?' 85 metre dediler. Normalde 100 metreye kadar normal basınçlı havayla dalınabilir, fakat 100 metreden sonra helyum oksijenle dalmak lazım. Kurtaran'ın dalgıçları seçme diyebilirim. Her biri, birbirinden kabiliyetli, dinamik, genç, cevval çocuklar. Materyallerimiz vardı. Bütün mesele derinliğin fazla oluşuydu. İkincisi de Çanakkale Boğazı'nın akıntıları."

Eyvah oğluma *bir* şey oldu...

Kaza haberi kazazedelerin evlerine ulaşmaya başlıyordu.

Haşini Özmen
Astsubay Selami Özmen'in kardeşi

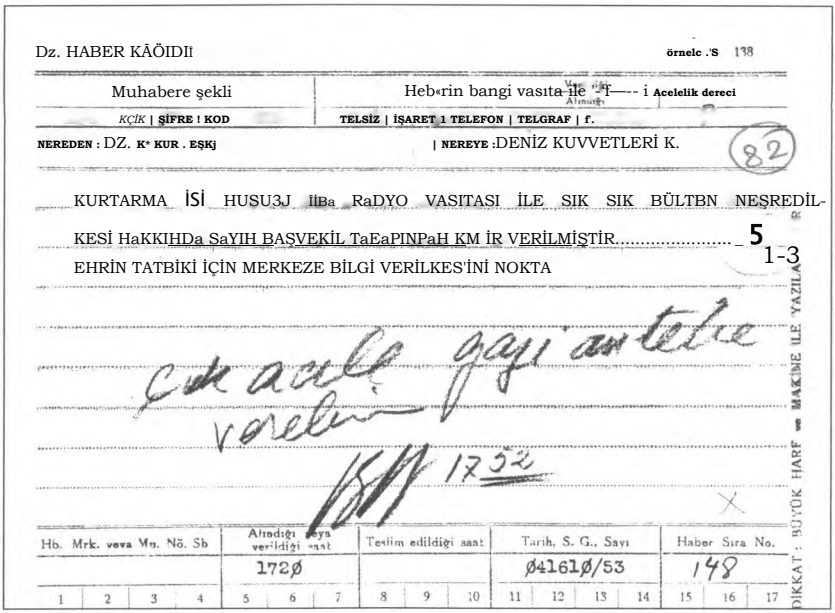
"Cumartesi günü saat 1-1.5 sıralarında işten gelmiştim. Evde duruyordum, annem, babam, kardeşlerim falan. Bir akrabamız geldi, 'Haşini, Selami hangi gemide?' dedi. Birdenbire annemle ben şaşırdık. 'Niye sordun?' dedik, 'Yok bir şey' dedi. Annem elini vurdu, 'Eyvah oğluma bir şey oldu' dedi, attı kendini yere, bayıldı. Ben koştum *Ekspres* gazetesi aldım: 'Dumlupınar Çanakkale'de battı, seksen bir denizci kurtarılmayı bekliyor.' "

Haşini Özmen, denizaltıdaki astsubaylardan İbrahim Altıntop'un abisinin tuttuğu bir taksi ile vakit geçirmeden Çanakkale'ye doğru yola çıkıyordu.

Saat 14:30

Denizaltı Filo Komutanı Tuğamiral Fahri Korutürk Gemlik muhribi ile olay yerine varıyor ve vakit geçirmeksizin Kurtaran'a gidiyordu. Uçakla Ankara'dan gelmiş olan Milli Savunma Bakanı Seyfi Kurtbek ve Deniz Kuvvetleri Komutanı Sadık Altıncan da Kurtaran'daydı. Başbakan Adnan Menderes, Milli Savunma bakanına, "kurtarma anıeliyesinin radyo vasıtası ile umumi efkâra bildirilmesi amacıyla sık sık bülten neşredilmesi hakkında" emir vermişti. Bu amaçla, her saat başı Ankara'ya telsizle "resmi tebliğde kullanılmak üzere malumat bildirilmeye" başlanıyordu.

Kurtaran, kurtarma çanını ve dalgıçları indirmek amacıyla Dumlupı-



Dz. HABER KÂÖIDII örnelc .'S 138

Muhabere şekli | Hebcrin bangi vasıta ile Açelelik dereci

KÇİK | ŞİFRE ! KOD | TELSİZ | İŞARET 1 TELEFON | TELGRAF | f.

NEREDEN : DZ. K* KUR . EŞKj | NEREYE :DENİZ KUVVETLERİ K.

82

KURTARMA İSİ HUŞU3J İlBa RaDYO VASITASI İLE SIK SIK BÜLTBN NEŞREDİL-

KESİ HaKKIHDa SaYIH BAŞVEKİL TaEaPINPaH KM İR VERİLMİŞTİR..... 5

EHRİN TATBİKİ İÇİN MERKEZE BİLGİ VERİLKES'İNİ NOKTA 1-3

çok acele gaz antelo

vorelim

1752

DİKKAT: BÜYÜK HARF = MAKİNE İLE YAZILA

Hb. Mrk. veya Mn. Nö. Sb	Alındığı veya verildiği saat	Teslim edildiği saat	Tarih, S. G., Sayı	Haber Sıra No.
	1720		Ø4161Ø/53	148
1 2 3 4	5 6 7	8 9 10	11 12 13 14	15 16 17

Başveki/Adnan Mende*es'in talimatı.

nar'ın üzerine dörtlü şamandıralama yapmak için harekete geçiyordu. İlk şamandıra atılıyor, ancak geminin bu şamandıraya bağlaması, güçlü akıntılar yüzünden mümkün olamıyordu.

Tabip Üsteğmen Osman Köksal

Kurtaran'ın doktoru

"Bu dörtlü şamandırayla Kurtaran tam batan geminin üstüne bağlanır. Bağlandıktan sonra çanın inmesi hazırlıkları başlar. Çanın inmesinde de birçok hazırlıklar var. Çan operatörünün hazırlanması lazım. Operatör neyle karşılaşacak? Denizaltının üstüne gelip monte olduktan sonra aşağıdaki su seviyesi tahliye olacak. Çan adeta bir vantuz gibi denizaltının üstüne yapışacak. Tabii burada kaportayı açtığınız zaman aşağıdakilerin durumu enteresan. Acaba onlar nasıl bir reaksiyon gösterirler kurtulmak için? Herhalde çok büyük bir reaksiyon. Çünkü orada kenarda oturup, 'Ben ikinci sekiz kişinin yanında yer alayım' diyeceklerini ben pek zannetmiyorum. Herhalde bir hücum olurdu gibi geliyor bana. Çan operatörüne, böyle bir hücum olursa ne yapması gerektiğiyle ilgili talimatlar verildi."

Saat 17:00

Dumlupmar'dakilerin kurtarılması yönündeki umutları yıkan ilk haber saat *17*:00'da duyuruluyordu. Gemidekilerin dünyayla tek bağlantısı, onları kurtarmaya gelen gemi tarafından kopartılıyordu.

Yüzbaşı Nejat Tezeren
Kurtaran komutan vekili
"Aynı istikametten gelen rüzgâr ve akıntı çok fazlalaştığından, şamandıralar arasına akıntı ve rüzgâr başa alınmak suretiyle gemi bağlandı. Gemiyi denizaltının tam üzerine getirebilmek için halatların boşu alındı, fakat arz edilen sebeplerden dolayı çok kısa bir zamanda iskele başomuzluktaki 2 no'lu şamandıranın demiri taramaya başladı. Bu tarama neticesinde büyük bir doblin yapan iskele kıçomuzluktaki 4 no'lu halat balta ile kesilmesine rağmen, denizaltı telefon şamandırasının üzerine düşerek kabloyu kopardı."

Altan Öymen
Ulus gazetesi muhabiri
"Motorumuz kazanın bulunduğu yerde dolaşırken asıl feci hakikati öğrendik: Şamandırayı arıyorduk. Foto Hüseyin Ezer resmini çekecekti. Karşıdaki tahlisiye sandalından 'Ne lüzum var, şamandıranın kablosu kesildi. Aşağısı ile irtibat kayboldu.' Şimdi Dumlupınar'da sağ kalan yirmi iki kişinin kurtarılması ihtimali çok daha zayıfladı. Dumlupınar nerede, tam olarak tespit edilemiyor ki, edilse Kurtaran tahlisiye gemisinde çan denilen bir kurtarma aleti varmış, onu sarkıtacaklar. Müretteb atı bu aletin içine alıp çıkaracaklar."

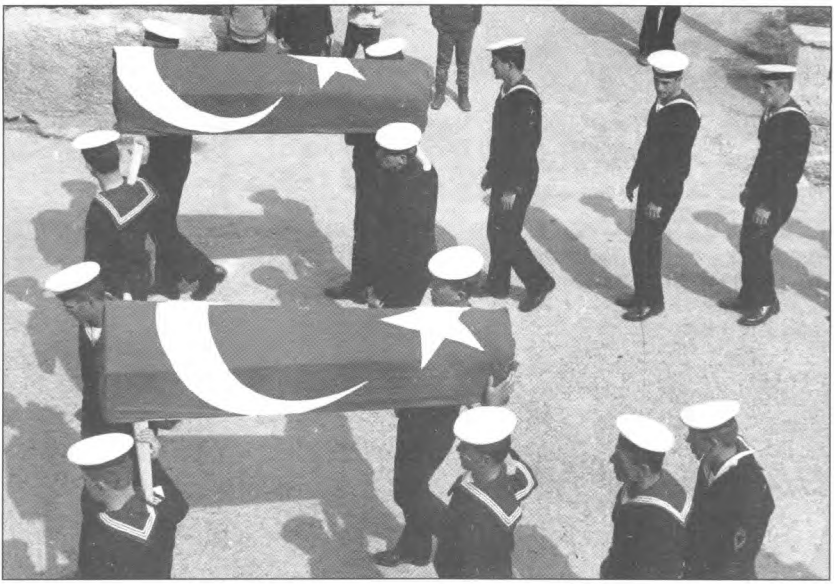
Aynı saatlerde Gaziantep muhribi olay yerine vanyordu. Muhripte, Donanma Komutanı Tümamiral Kemalettin Bozkurt, Gölcük yardım grubundan dalgıç Astsubay White ve denizaltı filo doktoru Binbaşı izzet Demirel bulunuyordu.

Oğlum, Enverim, yaşıyor musun?

Kurtaran'ın bir türlü sabitlenememiş olması, üstüne üstlük telefon bağlantısının da kopmuş olması herkesin moralini bozmuştu.

Kurtarma çalışmaları hakkında haber alabilmek için Çanakkaleliler motorlarla kaza yerinin yakınlarına gidiyordu, iskelede halk birikmiş, ilerilere, kazanın olduğu yerlere doğru bakıyor, bir haber bekliyordu. Ortalıkta ölüm sessizliği vardı.

Altan Öymen
Ulus gazetesi muhabiri
"iskelede bir ana haykırıyordu: 'Oğlum, Enverim, yaşıyor musun? Ondan haber verin bana. Ne oldu oğlum? Kurtulacak mı? Kurtarın onu' diye. Kadının ismi Emine, Hamal Mustafa'nın karısı, dediler. Lapseki'de oturuyormuş. Kazayı öğrenince 40 km'lik yolu kamyonla gelmiş. 'Enverim' diyor, '20 yaşındaydın, evlenecektin.' Iskeledekiler hareketsiz, sessiz."



Başçavuş Ulvi Erhazar ve Çavuş Şaban Mutlu'nun naaşları Çanakkale'de yapılan törenle şehir mezarlığından şehitliğe nakledilirken.

Aynı saatlerde, kazada ölen Başçavuş Ulvi Erhazar ile Çavuş Şaban Mutlu'nun cenazeleri askeri törenle kaldırılıyordu.

Saat 18:35

Amerikan 6. Filo komutanının kurtarma çalışmalarına destek vermesi için olay yerine gönderdiği USS Hawkins muhribi, Amerikan Deniz Yardım Kurulu Başkam Amiral Hughes ve yanmdakilerle birlikte Çanakkale'ye varıyordu.

Ancak USS Hawkins muhribi kısa bir süre sonra olay yerinden ayrılıyordu.

Tuğamiral Fahri Korutürk

Denizaltı Filo Komutanı

"Amerikan Yardım Kurulu başkam yapılan kurtarma ameliyesinde Türk makamları tarafından alınmış olan her türlü tedbire iştirak ettiğini ve başkaca yapılacak bir hareket kalmadığını beyan ederek Nara'dan ayrılmış ve muhrip Dumlupınar'ın batmış olduğu yerde merasim geçişi yapmıştır."

Saat 18:40

Kurtaran'm kendi şamandıraları ile tespit edebilmesinin mümkün olmayacağı anlaşılınca, Gaziantep ve Gemlik muhripleri, baş şamandırası görevini yapmak üzere demirlettiriliyordu.



Kazada oğlunu kaybeden bir anne *Cumhuriyet* gazetesi muhabiri Ferdi Öner'in omzunda ağlıyor.

Fanık Taşkıraıı
Ulus gazetesi muhabiri
"Şimdi İnönü ve Kurtaran, etraflarında bir sürü dalgıç motörleri, tahlisiye sandalları olduğu halde kaışımızdalar. Kazanın vukua geldiği yer, iki san iki de siyah şamandıra ile çevrelenmiş. Kurtaran tahlisiyesinde hummalı bir faaliyet var. İnönü denizaltısı kenarda ihtiram nöbeti bekler gibi hüzün içinde duruyor. Mürettebatının bir kısmı Kurtaran'a aktarma edilmiş. Bir kısmı da kısa kaputlarının yakalarım kaldırmış tek sıra halinde ön kaportada dizilmişler kederli kederli köpüren dalgalara bakıyorlar. Fakat yapacak başka hiçbir şey yok. Gece geliyor. Ölüm dolu korkunç gece."

Olanlar bizimkilere oldu...

Kurtarma çalışmaları devam ederken Naboland, sanki olup biteni sesiz sedasız izlercesine, Çanakkale açıklarında demirlemiş bekliyordu.

"Faruk Taşkıran
Ulus gazetesi muhabiri
Muazzam bir tekne. Bir hayli de yüksek. Ön direğinde yarıya indirilmiş bir Türk bayrağı. Arka direkte mensup olduğu firmanın üzerinde AB harfleri bulunan bayrağı var. Kıç tarafında san mavi, haçlı İsveç bayrağı da yarıya indirilmiş. Gemi bomboş. Bacasının kenanna takılmış radar cihazı gözümüze takılıyor. Kaptan köprüsünün altında bir

tek tayfa görünüyor. Koskoca geminin burnu soldan sağa doğru parçalanıp yarılmış. Kırmızıya boyalı su kesimi tamamen harap olmuş. Su alması lazım. Deniz adamı diyor ki: 'Ön bölmeleri kapamışlar. Su almıyor. Olanlar bizimkilere oldu.'

Naboland'ın mürettebatı, olay yerindeki kurtarma gemilerin ışıklarına bakarak kendi aralarında kazayı konuşuyordu."

Saat 23:00

Taksiyle Çanakkale'ye gelen Astsubay Özmen'in kardeşini kötü bir sürpriz bekliyordu.

Haşini Özmen

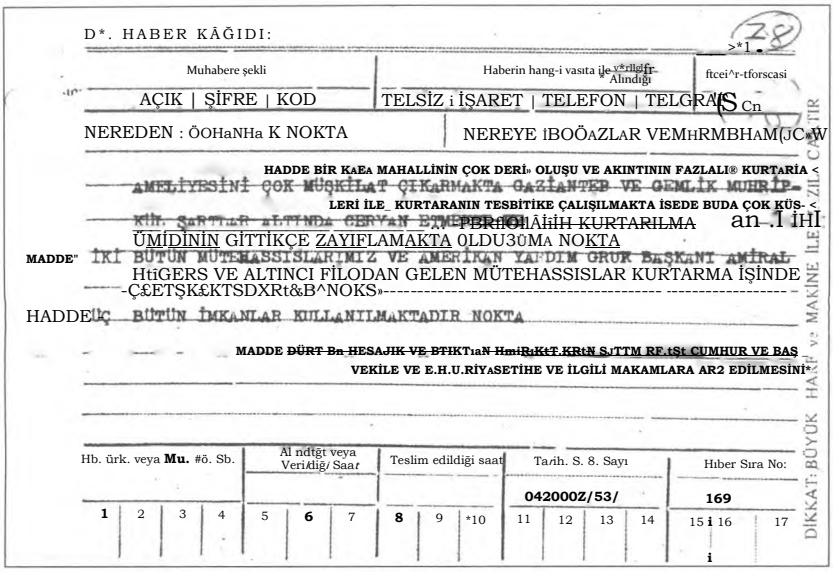
Astsubay Selami Özmen'in kardeşi

"Gece, saat hiç unutmam on biri az bir şey geçiyor. Eceabat'a geldik. Eceabat'ta askerler herkesi durduruyorlar. Ben 'filanca filanca için geldik' dedim. Astsubayın birisi, 'ah' dedi '1-2 saat evvel gelseydin' dedi 'son konuşmayı abinle yaptık' ".

Saat 23:50

Gölcük Donanma Komutanlığı bünyesindeki Onaran Fabrika Komutanlığı, 60 tonluk iki vinçle "kardeşleri"nin kurtarma çalışmalarına katılma isteklerini bir telsiz mesajıyla olay yerinde bulunan donanma komutanına iletiyordu.

Aynı saatlerde, Sultanhisar muhribi, Ana Dalgıç Grup Komutanlığı


D*. HABER KÂĞIDI:

Muhabere şekli: AÇIK | ŞİFRE | KOD — Haberin hang-i vasıta ile Alındığı: TELSİZ i İŞARET | TELEFON | TELGRAF — ftcei^r-tforscasi

NEREDEN : ÖOHaNHa K NOKTA — NEREYE IBOÖAZLAR VEMHRMBHAM(JC.W

HADDE BİR KAEa MAHALLİNİN ÇOK DERİ» OLUŞU VE AKINTININ FAZLALI® KURTARİA <

AMELİYESİNİ ÇOK MÜŞKİLAT ÇIKARMAKTA GAZİANTEP VE GEMLİK MUHRİP-

LERİ İLE_ KURTARANIN TESBİTİKE ÇALIŞILMAKTA İSEDE BUDA ÇOK KÜS- <

KİN. ŞARTLAR ALTINDA GERÇEN ETMEKTEDİR. PERSONELİN KURTARILMA an.I İHI

MADDE" ÜMİDİNİN GİTTİKÇE ZAYIFLAMAKTA OLDUĞUNA NOKTA

İKİ BÜTÜN MÜTEHASSISLARIMIZ VE AMERİKAN YARDIM GRUP BAŞKANI AMİRAL

HtiGERS VE ALTINCI FİLODAN GELEN MÜTEHASSISLAR KURTARMA İŞİNDE

-Ç&ETŞK&KTSDXRt&B^NOKS»----------

HADDE üÇ BÜTÜN İMKANLAR KULLANILMAKTADIR NOKTA

MADDE DÜRT Bn HESAJIK VE BTIKTıaN HmiBıKtT.KRtN S,TTM RF.tSt CUMHUR VE BAŞ VEKİLE VE E.H.U.RİYaSETİHE VE İLGİLİ MAKAMLARA AR2 EDİLMESİNİ

DİKKAT: BÜYÜK HARF ve MAKİNE İLE YAZILMALIDIR

Hb. ürk. veya Mu. #ö. Sb.	Al ndtğt veya Veriıdiğ/ Saat	Teslim edildiği saat	Tarih. S. 8. Sayı	Hıber Sıra No:
			042000Z/53/	169
1 2 3 4	5 6 7	8 9 *10	11 12 13 14	15 i 16 17

Umutlar giderek tükeniyordu.

personelinden Albay Tacettin Baysal, Yüzbaşı Zarif Çetindağ, dört astsubay, iki onbaşı ve yedi er ile birlikte, tam takım derin su dalgıç cihazını olay yerine getiriyordu.

Abdurrahman Benlioğlu
Hürriyet gazetesi muhabiri

"İçine bir insanın rahatça girebileceği bu cihaz çelikten yapılmıştır. 500 kilo ağırlığındadır. Derin su dalgıç cihazında hava, sarnıçların içindeki tüplerden tedarik edilmektedir. Böylece azami 150 metreye kadar bir denizaltı gibi dalış yapabilen cihazla dalan dalgıç, üç saatten fazla su altında kalabilmektedir. Çelik dalgıç cihazı geçen yıl bizim bahriyemize Amerikan askeri yardım planından verilmiştir. Cihazın içinde telefon teçhizatı vardır. Dalgıç kumanda yeri ile her zaman için konuşabilir. Baş kısmındaki kalın, tazyike mütehammil camlardan yapılmış deliklerden dalgıç kolaylıkla etrafını görebilir. Derin su dalgıç cihazı kurtarma halatı ile yukarıya bağlıdır. Dalış yaparken denizaltı gemileri gibi haznelerine aldığı sular kolaylıkla dibe inmesini sağlar."

5 nisan 1953, pazar
Saat 03:30
Kazadan 25 saat 15 dakika sonra

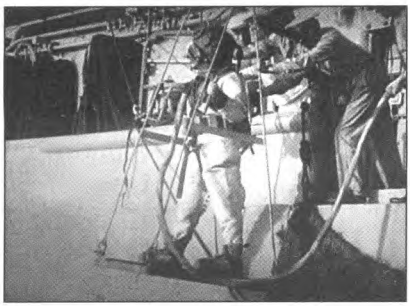
Kazadan 25 saat 15 dakika sonra Kurtaran, nihayet Dumlupmar'm üzerinde sabitleniyordu.

Tuğamiral Fahri Korutürk
Denizaltı filo komutanı

"Gemi içindekilerle irtibatımız yoktu, fakat onların maneviyatını takviye edecek sualtı muhabere cihazlarımız vardı. Bunlarla mütemadi şekilde kendilerine kurtarma faaliyeti hakkında ümit verici mesajlar gönderiliyordu. 4 ila 5 nisan günü hava kuzeyden ziyadeleşmişti ve denizler artmıştı. Kurtaran baş taraftan kendisini tespit etmek üzere atmış olduğu iki şamandıra üzerinde tutunamamış ve taramış olduğundan buralara iki muhrip demirletmek icap etmiştir.

Fakat fırtına ve akıntı dolayısıyla mütemadiyen gezinmekte olan Kurtaran'ın derin suya dalgıç indirebilmesi için kıç tarafının da emin surette bağlanması lazım geliyordu ve kıç taraf şamandıralara verilen 10 burgatalık halatlar akıntı tesiriyle vasıtalar tarafından idare edilemiyor ve geminin kıç tarafı bu fırtına içinde bir türlü tespit edilemiyordu.

Kurtarma ekibinin yorulmak bilmez mesaisi ile Kurtaran nihayet 5 nisan 1953 günü saat 03.30'da, yani kazanın vukuundan 25 saat 15 dakika sonra denizaltı gemisi üzerine tespit edilmiştir."





İlk dalışı dalgıç Üstçavuş Adil Çorbacı, İkincisini ise dalgıç Astsubay Recep Çomçom yapıyordu.

Yüzbaşı Nejat Tezeren
Kurtaran komutan vekili
"İskele kıç taraftaki halatımız, bütün gece akıntı ve rüzgârla mücadele etmemize ve 10 numaralı gümrük motorunun yardım yapmasma rağmen ancak yedinci defa gönderilişte şamandıraya bağlanabildi. Halatların boşları alınıp gemi tespit edildikten sonra derinlik 46 kulaç olarak ölçüldü."

Saat 04:00
Bir önceki gün saat 14:10'da İstanbul'dan yola çıkmış olan İmroz kurtarma gemisi Nara'ya varıyordu.

Saat 05:16
tik dalgıç denize indiriliyor
Kurtaran'ın sabitlenmesinden sonra artık dalgıçların indirilmesi işlemi başlayacaktı. Dumlupınar'a inilebildiği takdirde yapılacak ilk iş çelik kılavuz halatını denizaltıya bağlamak olacaktı. Bu bağlantı yapıldıktan sonra çan indirme işlemleri başlayacaktı.

Tabip Üsteğmen Osman Köksal
Kurtaran'ın doktoru
"Çam indirmek için hazırlık yaptık ama ondan önce dalgıcın inmesi lazım. Dalgıcın inmesindeki özellik de şu, çanın altındaki teli, o bir çelik teldir, kaportaya bağlayacaksınız. Çan onun üzerinde asansör gibi gidip gelecek."

Bu amaçla, ilk dalgıç denize indiriliyordu. Dalgıç Üstçavuş Adil Çorbacı, Dumlupınar'a çanın kılavuz halatını götürmeye çalışacaktı. Çorbacı ancak, 264 kadem, yani 80 metre inebiliyordu. Dalgıçla yapılan telefon konuşmasında, durumunun iyi olmadığı anlaşılınca, çalışmalara nezaret eden Denizaltı Filosu Sağlık Şube Müdürü Binbaşı izzet Demirel'in isteğiyle, Çorbacı saat 06:02'de su üstüne alıyordu.

Saat 06:55

Çorbacı'nın ardından dalgıç Astsubay Başçavuş Recep Çomçom helyum gazı kullanarak inmeye çalışıyordu. Amerika'da helyumla dalış kursuna devam etmiş olan Çomçom aynı zamanda İstanbul Boğazı'nda denize uçan otomobilleri çıkartmakla ünlüydü. Şiddetli akıntı nedeniyle 160 kademden, yaklaşık olarak 50 metreden geri dönmek mecburiyetinde kalıyordu. Çomçom'un bu dalışı toplam yirmi beş dakika sürüyordu.

Necati Zincirkıran
Hürriyet gazetesi muhabiri

"Yukarda telefonun başında Amerika'da dalgıç ve kurtarmacılık tahsil etmiş Yüzbaşı Zarif Çetindağ vardı. Recep, her elli kademde bir vaziyetini bildiriyordu. Fakat akıntı kendisini o kadar sürüklüyordu ki, o 50 kademdeyim (15 metre) dediği zaman yukardan 150 kademlik (45 metre) hava borusu ve kurtarma halatı salıverilmişti. Çomçom, akmtı burada çok şiddetli diye bildiriyordu. Nihayet Recep Çomçom, çok halsiz düştü. Fazlasıyla enerjisini sarf etti. Daha dibe inmeden yoruldu ve onu yukarı çekmeselerdi kendini kaybedecekti."

Saat 08:40

Denizaltıyı görüyorum...

Üçüncü dalışı Astsubay Üstçavuş Nurettin Ersoy hava ile yapıyordu.

Tabip Üsteğmen Osman Köksal
Kurtaran'ın doktoru

"ilk dalgıç sanki bir uçurtma uçar gibi hortumun ucunda yüzüyordu. Bir İkincisini daldırdık. İkinci dalgıç da tekrar uçurtma uçar gibi geldi geriye. Nurettin'i daldırdık. Nurettin çok sportmen, çok kuvvetli bir çocuk."

Astsubay Üstçavuş Nurettin Ersoy
Dalgıç

"Bir an evvel dalış yapmak ve hayatta kalan personeli kurtarmak için çırpınıyorduk. Sıra bana gelmişti. Helyum cihazları helezonlu akıntılar yüzünden dibe inmeye mani oluyordu. Hafifliği dolayısıyla hava cihazıyla inmeyi tercih ettim ve dalgıçlara rehberlik eden iskandil halatını tuttum. Havayı elbise içinden azaltarak, kurşunlar vasıtasıyla aşağı inmeye başladım. Akıntı bir uçurtma gibi beni uçurmak istiyordu. Ters, yüz, helezoni akıntılara rağmen dibe kadar inmeye muvaffak oldum. Fakat rüyet hiç yoktu. Yer çamurdu."

Tabip Üsteğmen Osman Köksal
Kurtaran'ın doktoru

"Dalma halatının üzerinde bu akıntıya da karşı gelerek, zor da olsa

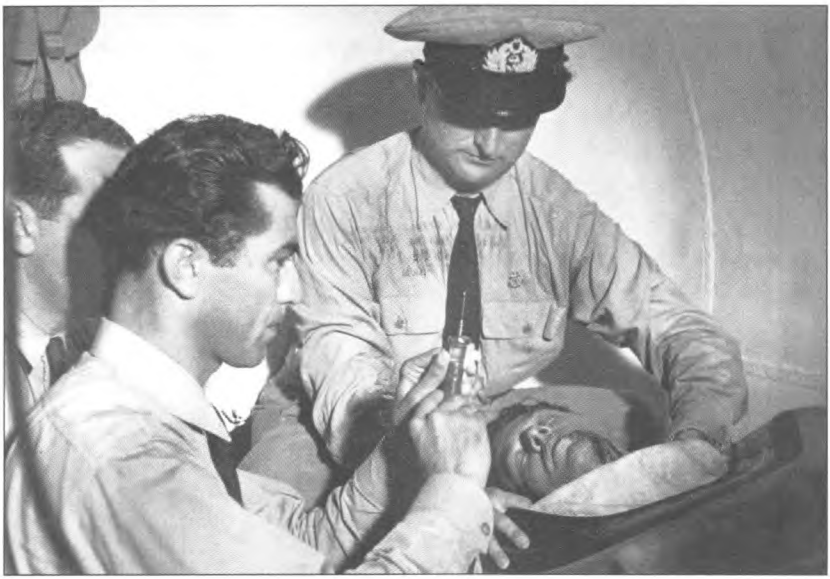
indi. 'Denizaltıyı görüyorum' dedi. 'Aşağı yukarı sancak beş metreye meyilli olarak böyle gayet rahat ve net olarak gözüküyor' dedi. Ondan sonra adeta bir sessizlik oldu. Bir öksürük sesi duyulunca dalgıcı yukarıya alalım dedim. Çünkü ses gelmiyordu."

Astsubay Üstçavuş Nurettin Ersoy
Dalgıç
"Üç dört adım ancak yürüyebildim ve kendimi kaybettim. Bu bir hamızı karbon zehirlenmesiydi. Durumumu yukarıdan hissetmişlerdi. Derhal su yüzüne çıkarıldım. Bir doktor süratle başlığımı fora etti. Demir ayakkabılarını çıkarıldı ve tazyik odasına alındım. Göğsümde bir yanma vardı. Söylenenleri duyuyor fakat cevap veremiyordum."

Necati Zincir kıran
Hü'r'riyet gazetesi muhabiri
"Az daha memleketin, hatta beynelmilel çaptaki bu genç dalgıcı kaybedecektik. Onu bir dakikada su yüzüne çıkardılar. Sapsarı kesilmişti. Nabzı hissedilmeyecek derecede atıyordu. Tansiyonu ise 3'e inmişti. Dalgıç doktorlar derhal müdahale ettiler, enjeksiyonlar yapıldı ve sonra dalgıçların bu gibi ahvalde tedavi edildikleri tazyik odasına alındı. Nurettin'in kanma azot gazı karışmıştı. Ciğerlerinde kanama olmuştu. Öksürdüğü zaman kan kusuyordu."

Binbaşı İzzet Demirel
Denizaltı Filosu Sağlık Şube müdürü
"Ana Dalgıç Grup Komutanlığından Başçavuş Nurettin Ersoy hava ile 280 kadem (85 metre) derinlikte dibe vasıl olduğunu telefonla bildirdi. İskandilden ayrıldığını ve dipte yürümeye başladığını bildiren dalgıçtan bir daha haber alınamamıştı. Kısa bir zaman sonra dalgıç telefonundan işitilen devamlı öksürme ve müteakiben uzun horoz öter gibi ve hırıltılı şehikler işitildi. Dalgıcın dipte bayılmış olduğu ve nefes alamadığı anlaşılarak suretle satha alındı. Yardımla steyce konan dalgıç, saat 08:53'te güverteye alındığı zaman yarı şuur ziyai içinde bulunuyordu."

Tabip Üsteğmen Osman Köksal
Kurtaran'ın doktoru
"Öyle zannediyorum ki, o metrelerde artık nefes alma zorluğu çekti, bronşel bir akıntı varmış gibi bronşitte böyle insan öksürür. Öyle bir öksürük sesi ki hemen yukarı aldık. Nitekim dalgıcın elbisesinin lunı-bozundan, camından görülüyor; başı hafif yana doğru eğikti, ağzında da bronşel bir akıntı vardı.. Sanki yarı baygınmış gibi diyebilirim. Hemen başlığını ve elbisesini çıkarttık, derhal tazyik odasına aldık. O an-



Tabip Üsteğmen Osman Koksal dalgıçların tedavisiyle ilgileniyordu.

da yanımda Zarif Çetin de vardı, kurlarına subayı. 11 saat dalgıcın tedavisiyle meşgul olduk basınç odasında."

Binbaşı İzzet Demirel
Denizaltı Filosu Sağlık Şube müdürü

"Dalgıcın tazyik odasmda yaptığım ilk muayenesinde nabız ele gelmeyecek derecede zayıf, filiform ve adedi sayılamıyordu. Teneffüs sathi ve sıktı. Yüz morarmış, dudaklar külrengi ile mor arasında, göz munzamalan şiddetle muhtekan ve iki taraflı hafif ekzoftalmi vardı. Dalgıç soyulur soyulmaz almış olduğum tansiyonu 6/5'ti. Dördüncü dakikada tazyik odasında 70 kadem umka inildiği zaman dalgıcın umumi ahvalinde salah emareleri görülmeye başladı. Nabız sayılabilecek hale gelmişti, Dakikada 148 olarak tespit ettim. Hastanın elleri ve vücudu soğuktu, tırnaklarda ileri derecede morluk müşahede ediliyordu. Tazyik teessüsüne devam edilmekle beraber, dalgıcın dipte kendini kaybetmesine sebep $C0_2$ olduğunu teşhis ettiğimden muntazam fasılalarla bol vantilasyon yaptırıyordum."

Nasıl, kurtuldular mı?

Yaşanan olumsuzluklar Kurtaran'daki herkesi etkilemişti. Gemideki havayı *Cumhuriyet* gazetesi muhabiri Ferdi Öner şöyle aktarıyordu:

Ferdi Öner
Cumhuriyet gazetesi muhabiri

"Yavaş yavaş içine düşülen ümitsizlik hisleri artık gözlerde biriken yaş-

larla ifadelendiriliyordu. Kurtaran gemisinde bir albay vardı ki tam kırk saattir gözünü bir dakika olsun kırpmadan felaketzedelerin kurtarılmaları için diğer arkadaşları gibi didinip durmuştu. Dumlupınar denizaltısı subay ve astsubaylarının hemen hepsi bu albayın talebeleri imişler. Dalgıçların da, gönülleri ferahlatacak en küçük bir haberden mahrum olarak geriye döndükleri görülünce albayın hıçkıra hıçkıra ağladığını gördük."

Öner telefonla haber geçmek üzere postaneye giderken sahilde bekleyenler telaş ve heyecanla her karaya ayak basan insana sordukları gibi ona da aynı soruyu yöneltiyorlardı: "Nasıl, kurtuldular mı?"

Çanakkale'ye vardıktan sonra motorla Kurtaran'a geçen Özmen çaresizlik içerisinde çevresinde olup biteni izliyordu.

Haşini Özmen
Astsubay Selami Özmen'in kardeşi
"Kulakların çınlıyor, hiçbir şey duyamıyorsun. Gözün hiçbir şey görmüyor o anda. Çünkü Allah kimseye vermesin kolay bir iş değil. Boyuna denizlere bakıyoruz. Şamandıra kopmuş orada öyle duruyor. Dalgıçların biri iniyor biri çıkıyor. Dalgıçlar perişandı."

Saat 11:55

Denizaltının çıkartılması için gerekli donanıma sahip Turgutalp maçunası ve Kaldıray gemisi Nara'ya geliyordu. Çalışmalar beklendiği kadar ilerlemiş olsaydı, o ana kadar sağ kalanlar kurtarılmış olacaktı. Sonra da denizaltının çıkartılması çalışmaları başlayabilecekti. Ancak, ne yazık ki işler hiç de beklendiği gibi gitmiyordu.

Saat 17:00

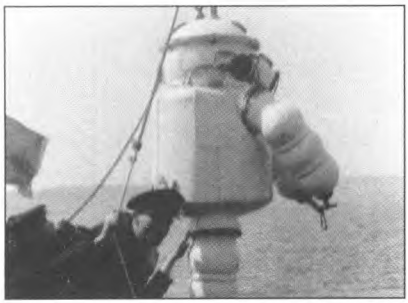
Dumlupınar'dakilerin sağ kurtarılma olasılığının giderek azalmış olması nedeniyle, donanma komutanı Gemlik'i vaka mahallinde bırakarak, Gaziantep ve Sultanhisar muhripleri ile Eceabat'tan ayrılıyordu.

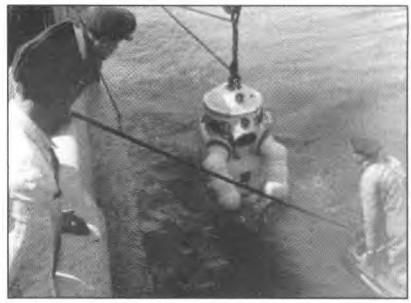
6 nisan 1953, pazartesi

Pazartesi günü sadece iki dalış yapılabiliyor, ancak her ikisinde de sonuç aynı oluyordu.

Günün ilk dalışı sabah saat 07:23'te gerçekleştiriliyordu. İlk olarak, Astsubay Üstçavuş Adil Çorbacı tekrar helyum ile 50 metreye kadar inebiliyor, şiddetli akıntı nedeniyle gücü kesildiği için devam edemiyordu. 32 dakika sonra güverteye alınıyordu.

Bir önceki gün saat 11:20'de yola çıkan Başaran kaza yerine geliyor, Deniz Kuvvetleri komutanı ve Denizaltı Filo komutanı Başaran'a geçiyordu.





Derin su cihazı ile dalış yapılıyor, ancak başarı elde edilemiyordu.

Öğleden sonra saat 14:*15*'te derin su cihazı ile dalış yapılıyor, ancak cihaz su aldığından başarılı olunamıyordu.

Necati Zincirkıran
Hürriyet gazetesi muhabiri
"Kurtaran gemisinin dalgıcı ve kurtarma çanı operatörü Başgedikli Cemil Özgür bu ameliyeyi yaptı. Giydiği çelik elbise ile dalışa başladı. Suyun altına az inmişti ki yukarıya kendinin alınması için haber gönderdi. Zira akıntı iki kolunu ger*mi*şti. Çelik elbise dahi bir netice vermiyordu.
Kurtarma ümitlerinin giderek azalmakta olduğunu, güvertede beklemekte olan Özmen'e bir astsubay söylüyordu."

*H*aşini Özmen
Astsubay Selami Özmen'in kardeşi
" 'Pek ümit kalmadı, yarım gün içinde yapılacak bir şey yok zannediyorum' dedi. Pazartesi öğleden sonra ümit kesilince pe*r*perişan geri döndük."

7 nisan 1953, sah
Saat 01:40
Ölüm sakin ve sessiz oluyor...

AJtan Öymen
Ulus gazetesi muhabiri
"Şu satırları yazarken saat 2'ye yirmi var. Gazetedeyiz. Biraz önce Çanakkale ile, Haluk Tuncalı ile görüştük. Gene hiçbir netice elde edilememiş. Gemidekilerin hayat hakkı 35 dakika sonra sona eriyor. Ne olursa bu 35 dakikada olacak, ki 35 dakikada gemi bulunsa bile, kurtarma işine başlanılması, bu işin ta*m*amlanması imkân harici. Dumlupınar denizaltısının içerideki doksan bir kişilik mürettebatının son yirmi ikisi şimdi son nefeslerini veriyorlar."

Kazadan bu yana tam 72 saat geçmiş ve ümitler artık tamamen tükenmişti.

Tuğamiral Fahri Korutürk
Denizaltı Filo komutam

"Bütün gayretlere rağmen 7 nisan 1953 günü saat 02:15'te 72 saatlik hummalı bir çalışma sonunda Dumlupınar personeli hakkında maatteessüf her türlü ümidi kaybetmiştik. Başta Deniz Kuvvetleri komutanı Sayın Koramiral S. Altmcan olmak üzere hepimiz harap ve bitap idik. Bizi asıl perişan eden cihet maddi yorgunluk değil, o her birinin ayn ayrı fazilet ve karakterlerini bildiğimiz arkadaşların kaderine müessir olamamaktı."

Üsteğmen Necdet Şenergün
Fahri Korutürk'iin emir subayı

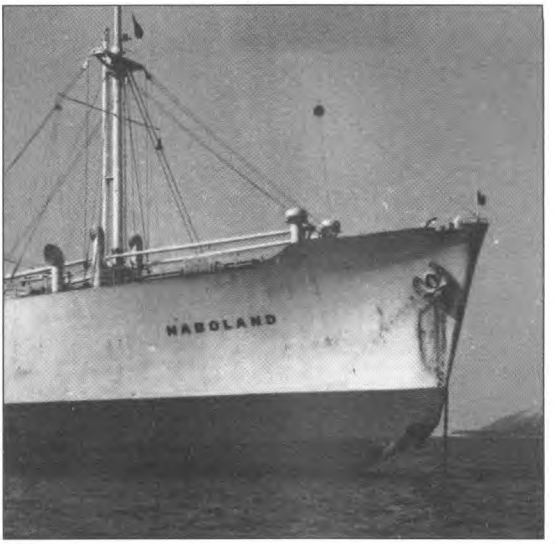
"Dalgıçlarla aşağıya ulaşamadığımız sürece umudumuz kayboluyordu. O karar güç bir karar olmasına rağmen filo komutanı tarafmdan verilmiş olmalı, artık yaşayanlardan hiçbir ümit kalmamış oluyor. Çok güç bir karar ama kaçınılmaz. Beraber yaşadığınız çok yakın arkadaşlarınız aşağıda. Bir kısmıyla uzun seneler, 20-30 senelik arkadaşlıklarımız oldu. Onlar aşağıdayken yapılan çabalar sizi tarif edilemez stres içerisine sürüklüyor. Ümitle ümitsizlik arasında bocalıyorsunuz. Acaba bir şey yapılabilir mi? Bir kılavuz halatı verilebilir mi? Netice almabilir mi? Çan aşağı inebilir mi? gibi endişe ve bekleyiş içerisinde oluyorsunuz. Bunu tarif etmek kolay değil. Korutürk, kendisine büyük saygım var, ne istediyse Deniz Kuvvetleri bünyesindeki bütün gemileri, her türlü vasıtayı tahsis etti. Bunlara rağmen doğanın gücünü yenmek mümkün olmadı."

Tabip Üsteğmen Osnıan Köksal
Kurtaran'ın doktoru

"Denizaltılarda kale kutulan tabir edilen karbondioksiti emen kutular vardır. Böyle durumlarda oksijeni çok az kullanmak lazım. Fazla hareket etmeden duracaksınız. Öyle zannediyorum ki herkes sükûnet halinde orada bekliyordu. Ses çıkmaz kimseden, olduğu yerde kendi kendilerine ölürler. Bir uyku hali geliyor ve dolayısıyla ölüm sakin ve sessiz oluyor."

Radyolar başından itibaren bütün gelişmeleri Milli Savunma Bakanlığının tebliğleri ile birlikte dinleyicilere düzenli olarak iletiyordu. Yayınlanan yedinci ve son tebliğle, denizaltıdakilerin kurtarılma ümidinin kalmadığı ve bundan sonra tebliğ yayınlanmayacağı bildirilerek şehitlerin isimleri okunuyordu.

Kazada ölenlerin 'aziz ruhlarını taziz için' öğleden sonra bir merasim düzenlenmesine karar veriliyordu.



Törene katılacaklar Naboland'ın yanından geçiyordu.

Sana veda ediyorum...

Saat 15:00

Başaran gemisinin güvertesinde düzenlenecek törene, orada bulunan tüm gemilerin komutanları, başçarkçılan ve her gemiden bir subay katılıyordu. Törene katılacakları Başaran'a getiren motorlar Naboland'm yanından geçiyordu.

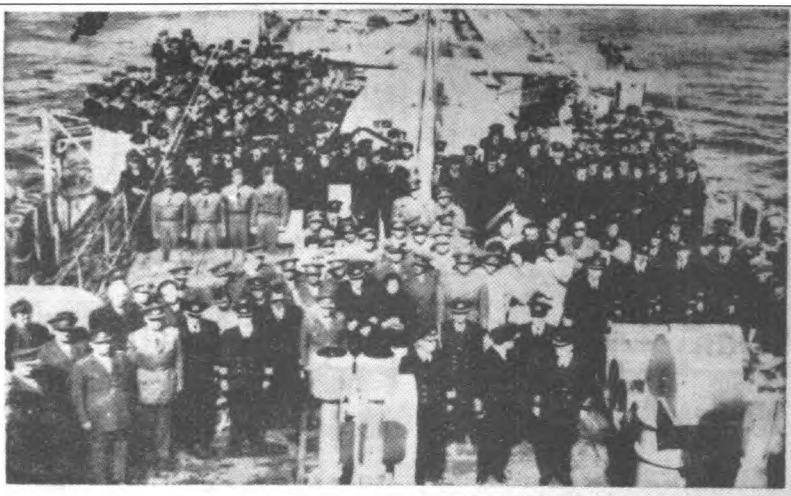
Haluk Tuncalı

Ulus gazetesi muhabiri

"Deniz biraz dalgalı. Motorda şehitlerimizin hatıralarını taziz için denize atılacak çelenkler var. Törene katılacak subaylarımız, izciler. Kimsenin ağzım bıçak açmıyor. Herkes nereye, ne için, kimin için gittiğini biliyor. Naboland şilebinin yanından geçerken bütün başlar dönüp bakıyor."

Törende, denizaltıcı astsubaylar adına Başçavuş Sezai Akdik ve subaylar adına Oruçreis denizaltısı 2. Komutanı Kıdemli Üsteğmen Faruk Sükan'ın ardından, İsveç Büyükelçisi Adolf Croneborg bir konuşma yapıyordu. Türkçe konuşan İsveç Büyükelçisi 'İsveç milletinin Türk milletine taziyelerini' bildiriyordu. Son olarak Fahri Korutürk Dumlupınar'daki denizcilere veda ediyordu:

Sana yıllarca Dumlupmar komutanlığına diye hitap ettiğim yıllarda olduğu gibi, gene o kadar samimi bir ifade ile, fakat bu sefer son defa olarak, bu sefer filona mensup bütün arkadaşların adına,



Nara Burnu önünde yapılan "Dumlupınar,, denizaltısı şehitlerimizi anma törenine iştirâk eden, Türk silâhlı kuvvetleri mensupları, şehitlerin aileleri ve sivil erkân "Başaran,, gemisinin güvertesinde, tören esnasında (Telecronix Foto: Hürriyet - Çanakkale)

Dumlupınar şehitleri için dün hazin törenler yapıldı

Çanakkale'de Nara burnu önlerinde merasim içsızlatıcı oldu, törene donanma birlikleri de iştirâk etti

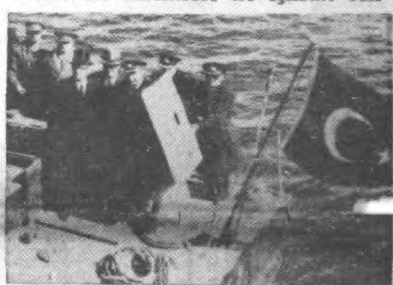


İsveç Elçisi Kronerborg anma törenine iştirâk için Başaran gemisine geliyor. (Telecronix Foto: Hürriyet - Çanakkale)

İsveç Elçisi törende türkçe konuşarak şehitleri andı

Çanakkale, 7 (Husust surette) gidan arkadaşımız Necati Zincirkıran telefonla bildiriyor) — Dumlupınarda şehit olan 81 denizcimiz için tertip edilen merasim bugün

(Devamı Sa. 6 Sü. 3 de)



Çanakkale'de yapılan hazin törene iştirâk eden askeri ve sivil erkân Nara Burnunda. (Silindir şapkalı İsveç Elçisidir) (Telecronix Foto: Hürriyet - Çanakkale)

Dumlupınar faciası etrafında tahkikat

Naboland kaptanı ile diğer subaylar ve mürettebat ifade verdiler

Dumlupınar'dan kurtulanların da ifadeleri alındı

Çanakkale, 7 (Husust surette giden arkadaşımız Necati Zincirkıran telefonla bildiriyor) — Dumlupınar denizaltısı ile çarpışan İsveç Naboland gülebinin kaptanı Oscar Lorentzon bu sabah tekrar sdliyeye celbedilmiş ve ifadesi alınarak sorgusu yapılmıştır. İsveçli kaptan bugünkü sorgusu esnasında hâdisevi izah etmiştir.

Kaptan Oscar'ın hapishane hayatı

Kaptan Oscar için Çanakkale cezaevinde hususi bir hücre açılmıştır. Naboland gülebinin kaptanı yatağını gemisinden getirmiş olup yemeğini de Çanakkale lokantalarından temin etmektedir.

İsveç gülebi mürettebatı her gün hapishanede kaptanlarını ziyaret etmektedir.



Dumlupınar şehitleri için "Başaran,, gemisinden denize çelenk

İran'da yine vaziyet karışık hale girdi

Şah ve Musaddık taraftarlarının arası çok açıldı

Tahran, 7 (R.) — Tahran'da dündenberi çok sinirli bir hava esmektedir. Şah ve Musaddık taraftarları dün akşam şehrin büyük caddelerinde karşılıklı nümayişler yapmışlardır. Hükûmetin aldığı şiddetli tedbirler sayesinde bu sabahkadar bir hâdise kaydedilmemiş ise de, Şah taraftarı eski muharipların bir hareketle kıyam etmelerinden endişe edilmektedir. Şehirde dolaşan haberlere göre, Şah, Başvekil Musaddık'ın dünkü radyo

(Devamı Sa. 6 Sü. 7 de)

Faruk yıldız avcılığı yapacak

Gündeliği 58 dolarlık bir otelde oturan taçsız Kral film festivaline gelecek yıldızları bekliyor

Cannes, 7 (A.A.) — Mısır'ın taçsız Kralı Faruk, dün Monte Carlo'dan buraya gelmiştir. Eski Kral, önümüzdeki günlerde burada başlıyacak olan milletlerarası film festivalinde yer alacak olan sinemız dünyasının sayılı güzellerinin havaliyle daha şimdiden ateş içinde

(Devamı Sa. 6, Sü. 3 de)

Beri, Ağaoğlu, Alakant istifa ettiler. (Gazeteler)

Tören haberi 8 nisan 1953 tarihli *Hürriyet*'te geniş yer buluyordu.

bu sefer mensup olduğunuz Deniz Kuvvetleri meslektaşlarının adına sana hitap ediyor, sana veda ediyorum.

Konuşmaların ardından önce Başaran'daki Türk bayrağı, ardından tüm gemilerdeki bayraklar yarıya iniyordu.

Üsteğmen Necdet Şenergün
Fahri Korutürk'ün emir subayı
"Bir çelenk hazırlandı. En sonunda havaya üç el silah atışı yapıldı. Çelenk denize bırakıldı, sakin ve güzel bir merasim oldu."

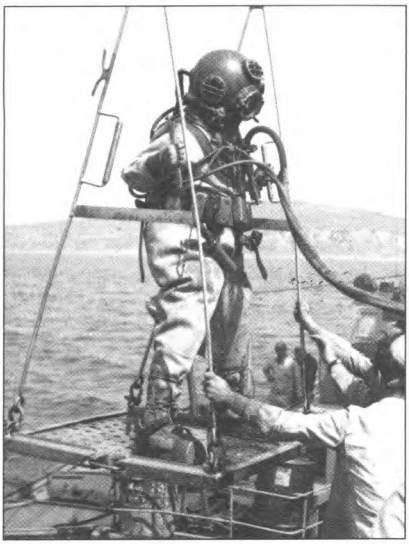
8 nisan 1953, çarşamba

Artık yapılacak bir şey kalmadığı için olay yerindeki gemiler birer birer ayrılıyordu. Olay yerine ilk gelen I. İnönü denizaltısı törenin hemen ardından Gölcük'e doğru hareket etmişti. I. İnönü'yü, öğleden sonra sırasıyla, Antalya, Alanya ve Gemlik takip ediyordu.

Ancak yine de Kurtaran dalgıçları denizaltıya inmeye çalışıyordu. Öğleden sonra saat 16.28'de, Çavuş Yılmaz Süsen, helyum-oksijen kullanarak dalış yapıyordu. Süsen, 130 kadem (yaklaşık 40 metre) derinliğe geldiğinde akıntının gücü karşısında iskandil halatından kurtuluyor ve satha fırlıyordu. Süsen'in 32 dakikalık dalış girişimi de diğerlerininki gibi başarısızlıkla sonuçlanıyordu. O gün başka bir dalış daha yapılmıyordu.

Aynı yerde yeni bir kaza

Bütün bu olup biten sırasında ilginç bir olay yaşanıyordu. Kazanın üzerinden daha beş gün geçmeden, aynı yerde, bu kez Denizcilik İşletmeleri'ne ait Ordu ve Bursa vapurları çarpışıyordu. Gece Çanakkale'den İstanbul'a doğru yola çıkan Ordu vapuru, Nara Burnu'na yaklaştığı sırada karşı yönden gelen Bursa vapuruyla karşılaşıyordu. Bursa, bölgede demirli bulunan dört harp gemisinden kaçmak amacıyla Anadolu yakasına yakın seyrettiği için Ordu'nun manevra sahasını daraltıyordu. Akıntının etkisiyle birbirlerine doğru yaklaşmakta olan vapurların çarpışması kaçınılmaz gözüküyordu. Çelebioğlu'nun düştüğü durumun aynısıyla karşı karşıya kalan Ordu vapurunun kaptanı için, çarpışma, karaya oturma seçeneklerinin dışında, sol tarafta Dumlupınar'ın kaza yerinde çalışma yapan donanmaya ait gemilere çarpma ihtimali de bulunuyordu. Ordu'nun kaptanköşkünde bu seçeneklerle karşı karşıya kalan Mehmet Ali Kaptan, Çelebioğlu'nun yapmadığını yapıyor ve karaya oturma riskini göze alarak, sancağa, yani sağa dönerek tornistan ediyordu. Ancak bu manevralar çatışmayı önleyemiyor, Bursa vapuru Ordu'ya ön iskeleden çarpıyor, kısa bir süre sonra gemiler birbirlerine paralel duruma geliyordu. Sonuçta çarpışma hafif hasarla atlatılıyordu.



Astsubay Çavuş Kemal Tutan ancak 18 metre derinliğe inebiliyordu.

Her iki gemide de oluşan hasar seyre engel oluşturmadığı için gemiler yollarına devam ediyordu.

9 nisan 1953, perşembe

O gün hava çok sisliydi

Gün boyunca dört kez dalma girişiminde bulunuluyordu.

Saat 05:50'de, Astsubay Çavuş Kemal Tutan hava ile ancak 60 kadem (18 metre) derinliğe inebiliyor, akıntının çok şiddetli olduğunu ve dalamayacağını söylemesi üzerine sekiz dakika sonra satha alınıyordu.

Saat 07:22'de, Dumlupınar'a inmeye çalışan ilk dalgıç olan Astsubay Üstçavuş Adil Çorbacı bu kez helyumla ikinci bir girişimde bulunuyor, ancak 100 kademe (30,5 metre) inebiliyordu. Saat 07:55'te güverteye almıyordu.

Saat 09:35'te, Derin su cihazı bir kez daha suya indiriliyor, ancak yine su aldığı için güverteye alınıyordu.

Saat 18:35'te, Astsubay Çavuş Yusuf Dalgıç hava ile 250 kadem (76 metre) derinliğe kadar indiğinde, iskandil hortumu patladığı için, saat 19:12'de güverteye alınıyordu. 42 dakika süren bu dalışta Yusuf Dalgıç, ilk günkü girişimlerden sonraki en derin noktaya inebilmişti.

10 nisan 1953, cuma

Ertesi gün sabah saat 06:06'da son bir kez daha batığa inmeye çalışılıyor, ancak, 64 metreye kadar inen Astsubay Çavuş Cahit saat 06:59'da güverteye almıyordu. Aynı gün helyum-oksijen üe ikinci dalışa hazırlanmakta olan Cahit Çavuş, hazırlığın uzun sürmüş olmasından ve dalgıç başlığı takılı olarak 45 dakikaya yakın bir süreyle güvertede bekletildiğinden dolayı asabının ve moralinin bozulmuş olduğunu ve dalış yapamayacağını bildirmesi üzerine bu dalıştan vazgeçiliyordu.

Bu yapılan son denemeydi. Artık batığa dalma faaliyetlerine son veriliyordu.

Amerikalı uzmanlar olay yerinde

Olay yerine, Amerikalı uzmanlar Albay Walter Welham ve Washington Dalgıç Okulu Müdürü Kıdemli Yüzbaşı Walter K. Wilson geliyordu.

Üsteğmen Necdet Şenergün
Fahri Korutürk'ün emir subayı
"Amerikalılarla Napoli'yle yapılan haberleşme sonucu, oradaki Güney Nato Müttefik Komutanlığı'ndan tesadüfen bir dalgıç ekibi olduğunu öğrendik. Onlan hemen bir uçakla gönderdiler. Üç kişilik bir ekip geldi. Hemen durumu incelediler."

Amerikalı ekibe, Başaran'da, o ana kadar yürütülen kurtarma çalışmaları hakkında bilgi veriliyordu. Amerikalı uzmanlar, olayı başından beri takip eden Kıdemli Yüzbaşı Cravens ve Astsubay White'dan da bilgi alıyordu.

Welham ve Wilson, yaptıkları görüşmeler sonucunda bir rapor hazırlıyor ve bunu Başaran'da düzenlenen bir toplantıda Türk yetkililere sunuyordu. Raporda, söz konusu sahada çok güçlü akıntıların ve bu akıntılara ek olarak derinliğin 280 feet, yani yaklaşık 85 metre olması nedeniyle, mevcut koşullar altında, dalgıç kullanarak batık denizaltı üzerinde keşif yapmanın pratik olmayacağı düşünüldüğü belirtiliyordu. Batık denizaltının, dalgıç kullanmaktan daha güvenli ve pratik yöntemlerle incelenip araştırılabileceğini açıklayan uzmanlar iki farklı yöntem öneriyordu. Bunlardan ilki, kurtarma gemisinden kumanda edilebilecek sualtı televizyon kamerası ve fotoğraf makinesi kullanarak, denizaltının görüntülenmesiydi. Güçlü ışıklar kullanarak elde edilecek ayrıntılı görüntülerin birden fazla kişi tarafından izlenebilmesi bu yöntemin en önemli avantajıydı. Amerikalı uzmanlar, Risdon&Beasly Limited isimli İngiliz kurtarma şirketinin elinde bu tür donanıma sahip gemiler olduğunu açıklıyordu. Önerilen ikinci yöntem "sualtı gözlem tareti"nin kullanıl*ma*sıydı. İtalyan Galleazzi firması tarafından üretilen bu tür bir taretin, yıllardır kurtarma faaliyetlerinde kullanılmakta olduğu Türk yetkililere anlatılıyordu. Ancak güçlü akıntılar karşısında bu yöntemin başarılı olup olamayacağı bilinmiyordu.

Sonuç olarak, hayati tehlike riski taşıması ve yüksek maliyet nedeniyle, Dumlupmar'm çıkartılmasının zor olduğunu belirten uzmanlar, maliyetin bir milyon doları aşabileceğini ve çalışmalarının bir yıl sürebileceğini tahmin ediyordu. Ancak, yine de, denizaltının çıkartılması "hem moral hem de eğitim" açısından "mükemmel" bir çalışma olacaktı.

Amerikalıların da artık kurtarma çalışmalarından bir sonuç alınamayacağını bildirmesi üzerine bir resmi açıklama yapılıyordu:

Denizaltıyı kurlarına ameliyesinde fayda kalmadığından ameliyeye son verilmiştir. Kurtarma ameliyesine, Türkiye'deki Amerikan yardım uzmanlarından ayrı olarak müttefik Atlantik Filosu Başkumandanı Amiral Mc Cormick tarafından sureti mahsu-

sada, Amerika'dan gönderilmiş olan iki denizaltı kurtarma mütehassısı da iştirak etmiş ve bu imkânsızlığı müşahede ederek mevcut şartlar altında insan takatinin üstünde mesai sarf edilmesine rağmen bir netice alınmasına imkân olmadığı hakkındaki Türk uzmanlarının kanaatine tamamen iştirak etmişlerdir.

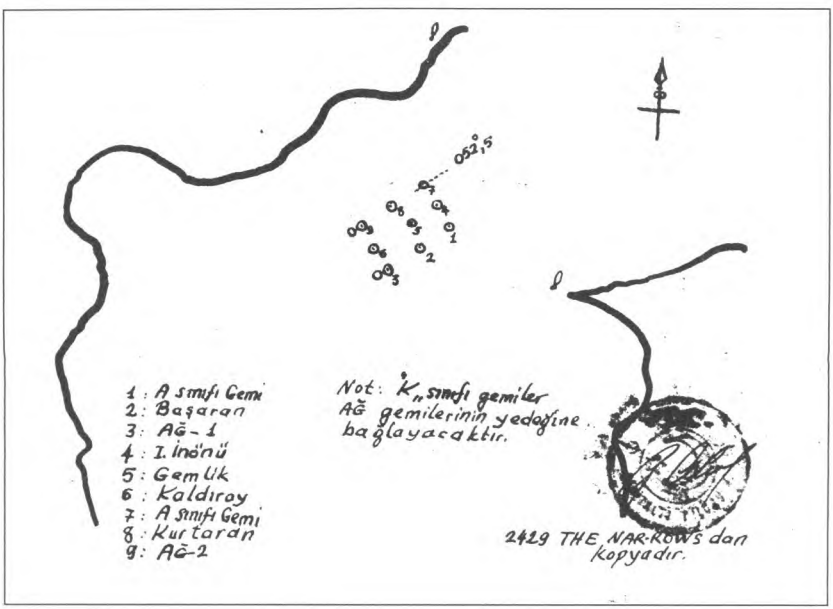
13 nisan 1953, pazartesi

Gözlerimiz yaşlı ayrıldık oradan...

Saat 08:30'da Kurtaran da Nara'dan ayrılıyordu. Kaza yerinde en son o kalmıştı, bir önceki gece, Kaldıray, Turgutalp ve Ağ 2 gemileri de Gölcük'e doğru yola çıkmışlardı. Artık her şey bitmişti. Kurtaran personeli olay yerini terk ederken son derece üzgündü.

Yüzbaşı Nejat Tezeren
Kurtaran komutan vekili
"Hepsini yakından tanıdığımız için gözlerimiz yaşlı ayrıldık oradan."

Tabip Üsteğmen Osman Köksal
Kurtaran'ın doktoru
"Herkes üzgündü tabii ki. Bir şey yapamamamızın ezikliğini hissettik. Oradan yirmi iki kişiyi çıkartsaydık kahraman olurduk herhalde."



Kurtarma çalışmalarına katılan gemilerin yerlerini gösteren kroki.

Toplam on bir dalış yapılmıştı

Kurtarma çalışmaları kapsamında beş kez hava, dört kez helyum-oksijen ve iki kez de derin su dalgıç cihazı ile olmak üzere toplam on bir dalış yapılmıştı. Çalışmalara donanmaya ait toplam on üç gemi katılmıştı: Gemlik, I. İnönü, İmroz, Kurtaran, Gaziantep, Sultanhisar, Kaldıray, Turgut Alp Maçunası, Antalya, Alanya, Başaran, Ağ 1, Ağ 2 gemileri. Bunlara ek olarak Çanakkale'deki arabalı vapurları ve olayın başından itibaren işin içinde olan 10 numaralı gümrük motoru da kurtarma faaliyetlerinde görev almıştı.

Sonucun başarısız olmasının en temel nedeni, dalış yapılan bölgedeki şiddetli akıntılardı. Bu akıntılar nedeniyle dalgıçlar çok çabuk güç kaybediyor, bir süre sonra yoruldukları için satha alınıyordu. Hava ile yapılan dalışlarda başlıkta biriken karbondioksit gazı nedeniyle dalgıcın soluduğu hava hızla kirleniyordu. Bunun sonucunda dalgıçlarda karbondioksit zehirlenmesi belirtileri gözleniyordu. Helyum-oksijen karışımı kullanılarak yapılan dalışlarda ise deneyim eksikliği nedeniyle dalgıçlar daha çabuk yoruluyordu. Bütün bu gelişmeler ve zaman baskısı dalgıçların morallerini olumsuz etkiliyordu.

Necati Zincirkıran
Hürriyet gazetesi muhabiri

"Dumlupınar'ın battığı yerde 100 metre olan derinlikte üç çeşit akıntı vardır. Üstten 50 metre derinliğe kadar Marmara'dan Ege'ye doğru bir akıntı, 50. metreden 85. metreye kadar helezoni bir akmtı ve bu derinlikten sonra da Marmara'ya doğru ters bir akıntı mevcuttu. Dalgıcın tutunarak dibe inebilmesi için ucunda ağırlık bulunan iskandil, bu üç akıntının şiddetine tabii olarak -şakuli olarak inmesi icap ederken- iniş yolunu uzatıyordu. Bu yüzden dalgıçlar akıntı ile mücadele etmek zorunda kalıyorlardı. Tabiatıyla bu mücadele de dalgıcın uzun zaman su içinde kalmasına engel oluyordu."

Üsteğmen Necdet Şenergün
Fahri Korutürk'ün emir subayı

"Dalgıçlar büyük bir gayret gösterdiler. Biri ardından diğeri dalış yapmaya çalıştı. Fakat helyumla yapılan dalışlarda, akıntının o bölgede çok fazla olması sebebi ile bir kılavuz halatı da olmadığından dalgıç aşağıya inmeye çalışırken büyük bir yük biniyordu üzerine. Dalgıç 50 metre gittiği zaman, 250 metre kablo ağırlığı ve direnci suyun akıntısı karşısındaki direnciyle birleşerek dalgıcın üzerine biniyordu. Dolayısıyla dalgıcın enerjisini tüketmeden aşağıya inme imkânını öldürüyordu. Her seferinde böyle oldu maalesef."

Gidenler ve geride kalanlar



Gidenler ve geride kalanlar

Kaza sırasında Dumlupınar'da seksen altı personel bulunuyordu. Bunlardan onu subay, otuz yedisi astsubay ve otuz dokuzu erdi.

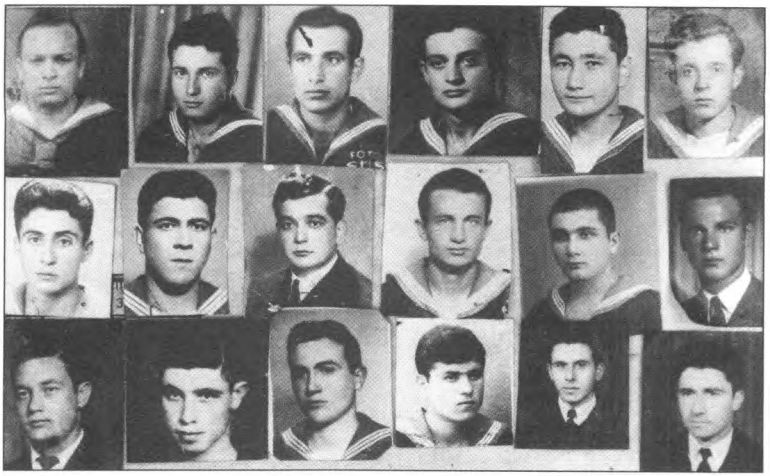
Kazadan Yüzbaşı Sabri Çelebioğlu, Üsteğmen Kemal Ünver, Üsteğmen Haşan Yumuk, Başçavuş Hüseyin İnkaya ve Başçavuş Hüseyin Akış kurtulabilmişti. Köprüüstünde bulunan gözcü erler Veysel Saygılı ve Enver Uçar, çarpışma anında denize düşmüştü. En son, Naboland'ın pervanelerine doğru yüzerken görülen bu erler bulunamıyordu. Daha sonra hasar tespiti için İstinye'de kuru havuza alınacak Naboland'ın pervanelerinde, bu erlerin ölümüne sebebiyet verip vermediğini anlamak amacıyla iz aranacaktı.

Köprüüstünden denize düşenlerden Astsubay Şaban Mutlu ise can-kurtaran filikasında yapılan tüm çabalara karşın kurtulamıyordu. Denizaltı ile birlikte suya gömülenlerden Başçavuş Ulvi Erhazar'm cesedi bir süre sonra su üstüne çıkıyordu.

Dumlupınar'ın kıç torpido dairesinde mahsur kalan yirmi iki kişiden sadece Astsubay Selami Özben'in ismi biliniyordu. Geriye kalan yirmi bir kişinin kim olduğu asla bilinemedi. Ancak, herkes kendi yakınlarının o yirmi bir kişi arasında olduğu ümidini taşıdı, ta ki tüm umutlar tükeninceye dek.

Her şey bittiğinde kazanın bilançosu da ortaya çıkıyordu: Seksen bir şehit.

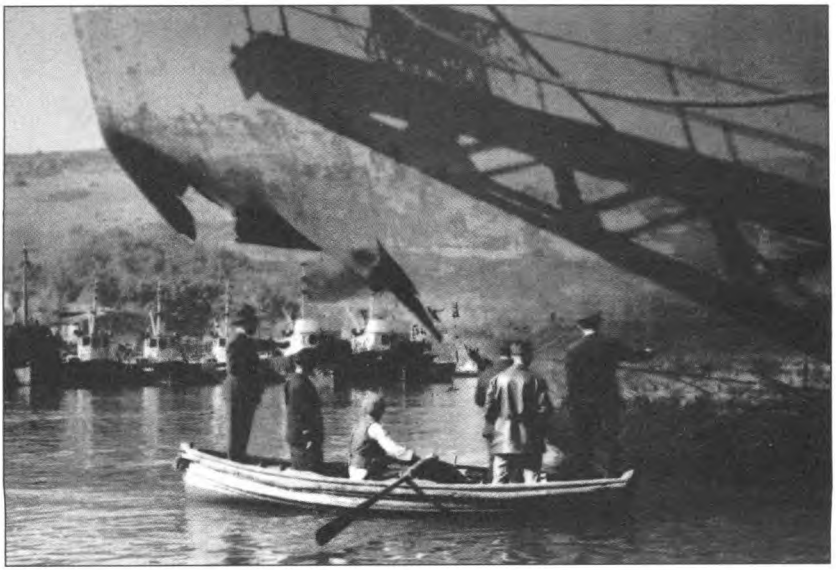
1. Kurmay Albay Hakkı Burak
2. Makine Kıdemli Yüzbaşı Naşit Öngören
3. Makine Yüzbaşı Affan Kayalı
4. Güverte Üsteğmen İsmail Türe
5. Makine Üsteğmen Fikret Çoşkun
6. Güverte Teğmen Bülent Orkunt
7. Güverte Teğmen Mecit Şengün
8. Kıdemli Başçavuş Şevki Özsekben
9. Kıdemli Başçavuş Ali Tayfun
10. Kıdemli Başçavuş Emin Akan



Dumlupına'da şehit olan denizcilerimizden bazıları.

11. Kıdemli Başçavuş Ömer Öney
12. Kıdemli Başçavuş Mehmet Fidan
13. Kıdemli Başçavuş Mehmet Denizmen
14. Kıdemli Başçavuş Sait Yıldırım
15. Başçavuş Ulvi Erhazar
16. Başçavuş Haşan Cebeci
17. Başçavuş İhsan Yeter
18. Başçavuş Ziya Okuturlar
19. Başçavuş Fevzi Gürsan
20. Başçavuş Niyazi Başar
21. Başçavuş Sabri Güdeberk
22. Üstçavuş Cemalettin Denizkıran
23. Üstçavuş Selahattin Çetindemir
24. Üstçavuş Zeki Gider
25. Üstçavuş Kemal Acun
26. Üstçavuş Hüseyin Uçan
27. Üstçavuş Cemal Kaya
28. Üstçavuş Naci Özaydm
29. Astsubay Çavuş Bahri Sertesen
30. Astsubay Çavuş İhsan İçdemir
31. Astsubay Çavuş Selami Özmen
32. Astsubay Çavuş İbrahim Altıntop
33. Astsubay Çavuş Şaban Mutlu
34. Astsubay Çavuş İhsan Çoşkun
35. Astsubay Çavuş Hamdi Reis
36. Astsubay Çavuş Samim Nebioğlu
37. Astsubay Çavuş Mustafa Doğan

38. Astsubay Çavuş İhsan Aral
39. Astsubay Çavuş Zeki Açıkdağ
40. Astsubay Çavuş Necdet Yaman
41. Astsubay Çavuş Tuğrul Çabuk
42. Astsubay Çavuş M. Ali Yılmaz
43. Er Yahya Demirel
44. Er Niyazi Giritli
45. Er Veysel Saygılı
46. Er Ali Gökçü
47. Er Nurettin Alabacak
48. Er Ömer Yalçın
49. Er Ziver Ceylan
50. Er Ali Aslan
51. Er İbrahim İşlemeci
52. Er Ülfettin Akar
53. Er Bekir Sarı
54. Er Yusuf Demir
55. Er Mehmet Aydın
56. Er Mustafa Özsoy
57. Er Nuri Acar
58. Er Murat Yıldırım
59. Er Mehmet Kızılışık
60. Er Ramazan Yurdagül
61. Er Hüdai Çağdan



Naboland'ın hasarı olanca çıplaklığıyla gözler önündeydi.

62. Er Emin Sözer
63. Er Fikri Ulaştıncı
64. Er Kadri Demiroğlu
65. Er Mustafa Sayın
66. Er Hüseyin Kayan
67. Er Kenan Alıcıoğlu
68. Er Ahmet Günal
69. Er Mustafa Taşçı
70. Er Haşan Bozoğlu
71. Er İbrahim Aksoy
72. Er Feridun Kırcalı
73. Er İsmail Özdemir
74. Er Haşan Aslan
75. Er Ahmet Özboya
76. Er Enver Uçar
77. Er Necati Kalan
78. Er Murat Suyabatmaz
79. Er Mehmet Demir
80. Er Galip Yılmaz
81. Er Haşan Kelleci

Bütün aile erkânı perişan bir haldeydi...

Kazanın duyulmasının ardından Dumlupınar'dakilerin yakınlan için sancılı bir bekleyiş başlıyordu. Anneler, eşler, babalar, kardeşler, çocuklar, herkes sevdiklerinin eve sağ salim dönmesini ümit ediyordu. Ancak ikinci günün sonundan itibaren umutlar iyice tükenmişti. Gazeteciler, hüzün dolu evleri ziyaret ediyordu. Ateş düştüğü yeri yakıyor, denizaltıdaki insanlann hüzün dolu öyküleri birer birer ortaya çıkıyordu.

Kemal Özbayraç
HüiTİyet gazetesi muhabiri
"Albay Hakkı Burak'ın ailesini Nişantaşı'nda bir akrabasının evinde bulduk. Evde bulunan bütün aile erkânı perişan bir haldeydi. Sabahleyin gazetelerde kocasının denizaltıda bulunduğunu okuyan biçare kadın bayılmış, doktorların müdahaleleri ve yaptıkları tedaviler sayesinde biraz kendine gelebilmişti."

Burak'ın kardeşi de denizciydi ve Kurmay Albay rütbesiyle Savarona yatının komutanlığım yapıyordu. Bir ümitle, abisinin akıbetini I. İnönü denizaltısının komutanından sormuştu. Kaza günü saat 18:45'te aldığı telsiz mesajı hiç de ümit verici değildi. I. İnönü komutanı verdiği yanıtta "kurtarma ameliyesinin" devam ettiği ve Burak Albay hakkında bügüerinin olmadığım bildiriyordu, istiklal Caddesi üzerindeki Foto Sabah'ın vit-



Dz. Kurmay Albay Hakkı Burak.

rinine Albay Burak'ın büyük boy bir portre fotoğrafım konuluyordu.

Burak Albay'ı Heybeliada'dan tanıyan Zeyyat Selimoğlu, *Dumlupınar Şehitleri* kitabına şu satırları yazıyordu:

Bundan böyle resmi tebliğ yaymlanmayacakmış Hakkı Ağabey... Senin ve yamndakilerin hakkında artık resmi tebliğ yayınlanmayacağına göre, 38 kulaç aşağıda sizleri sizlerle baş başa, yapayalnız bırakıyoruz demek. Heybeliada'nm, denizcilerin Hakkı Ağabeyi... Daha geçen yaz değil miydi, yan yana kumun üzerine oturup denizden dem vurmamız. Sesin olduğu gibi kulağımda: "Yahu, demiştin, sözüm ona adada oturuyoruz, dört bir yanımız su, ama şöyle rahat rahat denize girmeğe vaktimiz yok."

İşlerin başından aşmıştı. Sevdalısı olduğun denize haftada bir defa ancak girebiliyordun. (...) Kavuştun denizine artık. Bir türlü vakit bulup doya doya giremediğin denizine öyle bir kavuştun ki... Ama, ne vardı bu kadar derine dalacak Hakkı Ağabey?

Allah'tan ümit kesilmez, inşallah oğlumu bana bağışlar...

Başka bir gemiye tayin edilen arkadaşının yerine Dumlupınar'da görev almış olan 26 yaşındaki elektrikçi Üstçavuş Selahattin Çetindemir'in Kasımpaşa Zindanarkası'ndaki evinde de hüzün vardı. Evdekiler, gazetecilerden bir şeyler öğrenmeye çalışıyordu.

Kemal Özbayraç
Hürriyet gazetesi muhabiri

"Eski bir denizci olan ve bu yolda ayağından sakatlanan babasını, altı yedi senelik karısını üzüntü ve endişe içerisinde görünce kalbimiz parçalandı. Bizim gazeteci olduğumuzu öğrenince merakla denizaltıdan haber sordular. Maalesef kendilerine müspet bir cevap vermek mümkün olmadı. Üstçavuş Selahattin Çetindemir'in beş yaşında Engin, üç yaşında Ergin isimli iki çocuğu var, birisi de doğmak üzere. Cumartesi günü döneceğini söyleyerek neşeli bir halde evden ayrılan üstçavuşun annesi Rana, gözlerinden yaşlar akarak, 'Yavrum, Allah'tan ümit kesilmez, inşallah oğlumu bana bağışlar' diyordu."

Teğmen Bülent Orkunt yeni evliydi, aslında **II.** İnönü denizaltısına tayin edilmişti, ancak gemisi Amerika'da bulunduğu için, geçici görevle Dumlupınar'a verilmişti.

Ayağım gemiye gitmek istemiyor...

Kazlıçeşme'de bir gecekonduda oturan Teğmen *M*ecit Şengün'ün babası Yedikule cer atölyesinde yemekhanede çalışıyordu. *M*ecit Teğmen, Davutpaşa Ortaokulunu bitirdikten sonra Deniz Koleji'ne girmişti. Denizaltı kursunu, son sefere çıkmadan bir *h*afta önce bitirmişti. Geride iki kız kardeş ka*l*mıştı.

Gazeteciler, Dumlupınar'ın en neşeli astsubaylarından biri olarak bilinen Üstçavuş Cemal Kaya'mn babasını Darülaceze'de buluyordu. Baba Hacı Kaya konuşamıyordu. Ancak, yaşlı gözlerinden ve titreyen dudaklarından ne kadar acı çektiği anlaşılıyordu. İstanbul'a her geldiğinde kendisini ziyaret eden oğlu artık yoktu.

Kıdemli Başçavuş Ömer Öney, 23 haziran 1941 yılında bir denizaltı tarafından batırılan Refah şilebinden kurtulanlar arasındaydı. Refah faciasında "maharetle filikaları indirtip birçok arkadaşını kurtarmıştı". Arkadaşları bu ikinci faciayı da atlatmasını yürekten temenni ediyordu.

Dumlupınar'ın radarcısı Astsubay Necdet Yaman'ın kardeşi, bir tramvay biletçisiydi, diğer kardeşleri son Kore kafilesiyle savaşa gitmişti. Necdet Abisinin kurtulması için dua ediyordu.

Şehit Astsubay Hüseyin Uçan, Gölcük'ten ayrılmadan önce arkadaşı Ruhiye'ye şunları söylemişti: "Dört gün sonra geleceğim ve senin*l*e beraber nişan hazırlığımızı yaparız. Ne kadar da içim sıkılıyor bir bilsen! Ayağını gemiye gitmek istemiyor."

İnşallah diğerleri de kurtulmuştur...

Bu arada, tek tük de olsa bazı evlerde sevinç vardı. Kazadan kurtulan Başçavuş Hüseyin Akış'ın Gölcük'teki evine haber vermeye giden *Cumhuriyet* gazetesinin muhabirini Akış'ın annesi karşılıyordu. Akış'ın birkaç gün önce doğum yapan eşi henüz yataktaydı. Kocasının sağ olduğunu duyunca hıçkırarak "Nerede? Sağ ise niye gelmedi?" diyerek habere inanamıyordu. Gazetecileri evden uğurlarken, Hüseyin Başçavuş'un annesi ve eşi, "inşallah diğerleri de kurtulmuştur" diyerek dua ediyordu.

Cenaze töreni olmaması ayrı bir üzüntüydü...

Donanma Komutanlığı, şehit ailelerini ziyaret ederek başsağlığı dilemek ve yardımlar konusunda bilgi vermek üzere Binbaşı Fahri Çoker'i görevlendiriyordu. Çöker, askeri inzibata ait bir ciple listedeki bütün evleri dolaşıyordu.

Binbaşı Fahri Çöker
Donanma Komutanlığı başhâkimi
"Hepsinin adreslerini aldım. Sınıflandırdım, hepsini ziyaret imkânı buldum. Şehit aileleriyle görüştüm. Geçim zorluğu çeken aileler evlatlarım unutmuş gibilerdi, öncelikle onlara yardım ettim. Herkes çok üzgündü. Cenaze töreni olmaması ayn bir üzüntüydü. Başsağlığı diliyordum. Aile hakkında bilgi alıyordum. Devletin yardımlarım anlatıyordum. Zor bir işti. Beni çok tedirgin etti. Haftalarca bunun etkisinde kaldım."

Şu birkaç saat içinde elli yaş daha ihtiyarladım...

Dımılupmar'da telefonun diğer ucundaki Astsubay Çavuş Selami Özmen, yirmi yedi yaşmdaydı, bekâr olduğu için annesi ve babasıyla oturuyordu. Kardeşlerine çok düşkündü ve maaşıyla dört kardeşini okutmaya çalışıyordu. Babası Mustafa Özmen kendisiyle görüşmeye gelen gazetecilere, "Şu birkaç saat içinde elli yaş daha ihtiyarladım, oğlum ile beraber ben de nefesimin daraldığını hissediyor gibiyim. Evimizin direği yıkıldı" diyordu. Özmen sözlüydü ve eğer dönebilseydi nişanlanacaktı.

Binbaşı Fahri Çöker
Donanma Komutanlığı başhâkimi
"Selami sanıyorum bekârdı, yaşlı bir babası vardı. Gözleri hep doluydu. 'Binbaşım, oğlum vatan sağ olsun demiş, ben de öyle diyorum. Vatan sağ olsun ne yapalım, kaderimiz buymuş' dedi. 'Biz mütevekkil insanlarız' dedi. En metin kişi olarak onu gördüm."



Binbaşı Fahri Çoker

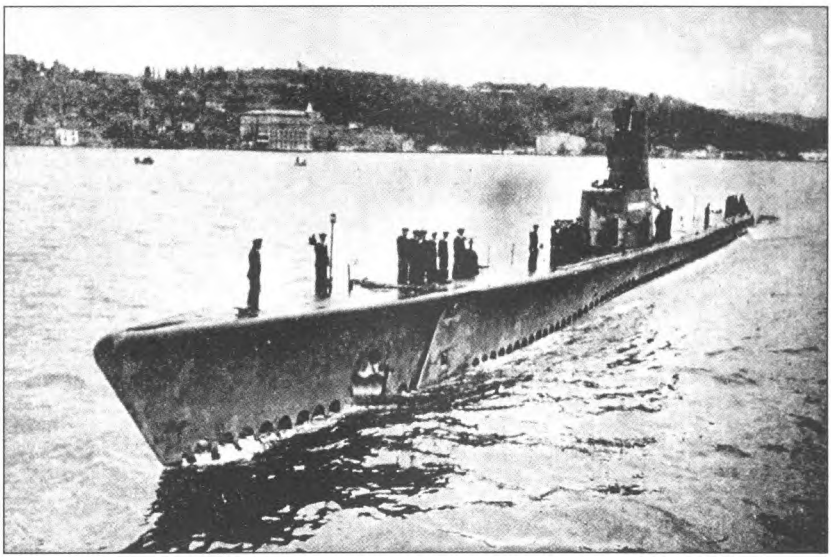
Acı haberler daha edebi yazılabilirdi...

Burhan Felek köşesinde, ailelere gönderilen matbu mektuplardaki ifadeleri eleştiriyordu.

Bu elim kaza kurbanlarından birinin yasını taşımakta olan bir dost aileye gönderilmiş "matbu" bir mektubu gördüm. Donanma Kumandanlığı bu aileye "Dumlupmar" kurbanlarından olan gencin elim kazada "vefat" ettiğini haber veriyordu. Bu "vefat" kelimesi yerine "şehit" olduğunu haber vermek mümkün gibi göründü.

Herhalde bu acı haber, daha az katı şekilde verilebilirdi. Lâkin bu "acı haberlerin" daha edebi yazılmasını resmi kâtiplerimizden istemek fazla müşkülpesentlik olur düşüncesiyle bu bahsi burada kapatıyorum.

Dikkatsizlik ve tedbirsizlik
neticesinde...



Söyleyecek hiçbir şey yok...

Bir yandan kurtarma çalışmaları devam ederken, diğer yandan soruşturma süreci de başlatılıyordu. Bu amaçla, Çanakkale Cumhuriyet Savcısı Sainı Erten ve İl Emniyet Müdürü İlhami Aksoy, hızla oluşturulan bir bilirkişi heyeti ile birlikte 5 nisan pazar günü saat 21:00'da, Naboland'a gidiyordu. Heyet, Kaptan Oscar Lorentzon'dan gemi seyir jurnalini vermesini istiyordu. Lorentzon, jumalüı bir kopyasını teslim ediyor, ancak, hazırlanan tutanağı, İngilizcesinin yeterli olmadığı gerekçesiyle imzalamayacağım bildiriyordu. Söyleyeceklerinin yanlış anlaşılacağını ileri sürerek, denizcilikten anlayan bir tercüman olmadan ifade vermek istemediğini belirtiyordu. Keşif heyeti, önce, Naboland'm hasarım inceliyor, daha sonra yanına Lorentzon'u da alarak, motorla kaza mahalline gidiyordu.

Ertesi gün, Lorentzon, ifade vermek üzere polislerin eşliğinde, 10 numaralı gümrük muhafaza motoruyla karaya çıkıyordu.

Haluk Tuncalı
Ulus gazetesi muhabiri

"Foto muhabirleri bugüne kadar bir türlü resmini çekemedikleri kaptanı nihayet ele geçirmişler, bol bol resmini çekiyorlardı. Teessürü yüzünden okunan kır saçlı, sarışın, mavi gözlü Oscar, başım sağdan sola çevirerek yüzünü saklamaya çalışıyor, fakat üç foto muhabiri durmadan resim alıyorlardı. Kaptandan basma bir şeyler söylemesini rica ettik. 'Söyleyecek hiçbir şey yok' diye cevap verdi."

On beş gün önce Çanakkale'de deprem olmuştu. Bu nedenle, Çanakkale Adliyesi çadırlardaydı. Kaptan, bu çadırlardan birinde yargıç karşısına çıkacaktı. İngilizce bilen kaptana Çanakkale Lisesi'nin İngilizce öğretmenlerinden Adile Kepenek tercümanlık yapacaktı. Hazırlanan iddianameye göre savcı, Türk Ceza Kanunu'nun 383. maddesine istinaden kamu davası açıyor ve Lorentzon'un tutuklanmasını talep ediyordu. Ancak, Lorentzon İsveç'in İstanbul Başkonsolosu Torsten Weman gelmeden yargılanmak istemiyordu.

Haluk Tuncalı
Ulus gazetesi muhabiri

"Kaptanın hüviyeti tespit ediliyor. *1*924 doğumlu, evli, iki çocuğu var, sabıkası yok. Babasının adı sorulunca kaptan '30 yıl önce öldü' dedi. Suali tekrarladılar. Yargıç savcının talebini kaptana anlattı. Kaptan Oscar'dan ne diyeceği soruldu. Hakkında yapılan muamelenin mahiyetini anlamadığı için kendisine bir daha yargıç izah etti: 'Cumhuriyet savcısı kazada sizi kusurlu buluyor. Dikkatsizlik, tedbirsizlik, beynelmilel seyrüsefer kaidelerine riayetsizlik suretiyle bir geminin hasarına ve batmasına sebep olmaktan sanıksınız. Bir diyeceğiniz var mı?' Bu defa kaptan Oscar tercüman Bayan Adile Kepenek'in güçlükle tercüme ettiği sözleri kısmen anlayabilmiş olacak ki cevaben şöyle dedi: 'Benim hiçbir hatam yoktur. Bütün kabahat denizaltı gemisindedir. Ben bütün seyrüsefer kaidelerini tatbik etti*m*. Denizaltı ile karşılaşınca sancak tarafına dönüş yaptmı. Denizaltı ise tanı aksine yanlış manevra yapınca çarpıştık. Fazla bir şey söyleyemeyeceğim. Seyrüsefer kaidelerini bilen bir heyet huzurunda ve İsveççe bilen bir tercüman vasıtasıyla ifade verebilirim. Bu husta konsolosluğun yardmımı istedim. Tercüman gönderecekler. Hareket edip etmediğini bilmiyorum. Bildiğim İngilizce, müdafaamı yapmama kâfi değildir."

Duruşmaya üç dakika ara verildikten sonra, kaptana, yapılan hazırlık soruşturması gereğince tutuklandığı bildiriliyordu. Tercüman bu karan kaptana güçlükle anlatabiliyordu. *L*orentzon, mahkeme çadırlarının bulunduğu arsanın karşısında bulunan cezaevine sevk edildiği sırada ağlıyordu. Jandarma nezaretinde götürülen kaptana, "hapishanede her türlü konforun temin edileceği, gemiden ne isterse oraya getirebileceği" söyleniyordu. Bunun üzerine gemiden kaptanın yatağı getiriliyordu. Yemekler ise çevredeki lokantalardan temin edilecekti. Tutuklu kaptanın ilk ziyaretçisi, İsveç Büyükelçisi Adolf Croneborg oluyordu. Büyükelçi, ziyaret sonrasında gazetecilere, Lorentzon'un, tutukluluğunu Naboland'da geçirmesi için Türk Dışişleri Bakanlığı'na başvuracağını açıklıyordu.

Naboland'm kaptanı, hapishane koşullanna ancak dokuz gün dayanabiliyor, savcılığa verdiği bir dilekçeyle rahatsızl*an*dığı*m* bildiriyor ve muayene edilmek istiyordu. Yapılan muayeneden sonra, kaptanın ruhi depresyon geçirdiği saptanıyor; "istirahat ve tedaviye muhtaç olduğu" gerekçesiyle kaptan Çanakkale Memleket Hastanesi'ne kaldınlıyordu.

Kaptanın tutuklanmasının ardından Naboland da nezaret altına alınıyor ve telsiz ve makine dairesi mühürleniyordu.

İfadeler alınıyor

Bu arada, Çanakkale Askeri Hastanesi'nde yatmakta olan Dumlupınar'm komutanı Yüzbaşı Sabri Çelebioğlu, Üsteğmen Kemal Ünver ve



Dumlupmar *d*enizaltısının batışına sebep olan

İsveç Naboland şilebi haptanı tevkil edildi

Kaptan zelzeleden çadırda çalışan Savcı **ve Hâkim** tarafından sorguya çekilip **hapse yollanırken ağladı**

Dumlupmar'ın teknesinin aranmasına *d*evam e*dildi*

Askeri cepheden tahkikat

Son kazada mesuliyeti bulunanlar görülürse bunlar ceza görecekler

Kaza doiayısiyle

Atatürk Kız Lisesin*d*eki **merasim**

Genç kızlar denişe çelenk athlar

Son kozada mesuliyet bahsi

Denizcilik mütehassısımız çarpışmayı önleyecek tedbirlerle Radar cihazının rolünü izah ediyor

Maç dönüşü **leci** bir hazar 3 ölü var

7 nisan 1953 tarihli *Hürriyet*'te Lorentzon'un tutuklanma haberi böyle veriliyordu.

Üsteğmen Haşan Yumuk ile diğer iki astsubayın ifadeleri Sulh Ceza hâkimi tarafından hastanede alınıyordu. Ancak, Çelebioğlu subay olduğu için hakkında sivil makamlarca soruşturma açılamıyordu.

Üsteğmen Necdet Şenergün
Fahri Korutürk'ün emir subayı

"Sabri Çelebioğlu, Haşan Yumuk ve Kemal Ünver, onlar sınıf arkadaşlarımdı zaten. Astsubayımız İnkaya ve diğeri. Kurtulan *b*eş arkadaşı orada ziyaret ettim. Kendileri iyiydi ama olayın şokunu görmek mümkündü. Kolay değil, feci bir kazadan sonra tesadüfen hayatta kalmış o arkadaşlar. Bir taraftan hayatta kalmanın mutluluğu, diğer taraftan arkadaşlarını kaybetmenin üzüntüsünün yaşandığını gördük kendilerinde."

Denizaltı Filo Komutanlığı, Yüzbaşı Çelebioğlu'nun, "dikkatsizlik, tedbirsizlik, sanat ve meslekte tecrübesizlik, nizam emeri ve kaidelere riayetsizlik" gibi kusurlarının olup olmadığını araştırmak amacıyla 8 nisan günü soruşturma başlatıyordu. Bu iş için, hâkim Üsteğmen Ali Yapıcı ile birlikte Başaran gemi komutanı Hüsnü Heper görevlendiriliyordu. Diğer yandan, Deniz Kuvvetleri komutanı, Donanma Komutanlığı Başhâkimi Binbaşı Fahri Çoker'i "durum hakkında inceleme yapması" için görevlendiriyordu.

Binbaşı Fahri Çöker
Donanma Komutanlığı başhâkimi
"Çanakkale'ye gittik. Burada yetkili mahkeme neresidir, kim ne yapacak, bunları ben organize ettim. Zaten gittiğimizde Çanakkale Savcısı Salim Ertem olaya el koymuş, soruşturmaya başlamış. İlk önce kurtulanları hastanede ziyaret ettim. Onlardan hadisenin oluşunu konuştum. Bir ifade alma değildi, bir bilgi almaydı. Hemen hepsi şaşkındı. Kurtulmanın sevinci yanında arkadaşlarının durumları onları üzüyordu. Üzerlerine düşeni yaptıkları kanaatindeydiler."

Soruşturma sürerken, Denizaltı Filo Komutanlığı savcılığa bir uyan yazısı gönderiyordu. Uyan yazısında, Naboland'm seyir jurnalleri, makine jurnalleri ve seyir haritasının hâlâ alınmamış olduğu ve kaptanın gemi personeliyle temasının kesilmemiş olduğu belirtiyordu.

Nahoş rivayetler

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Denizaltı Filo Komutanlığı'na bir telgraf göndererek, "gerek Gelibolu'da gerekse Çanakkale'de Dumlupınar denizaltı gemisinin batışı etrafında deveran eden nahoş rivayetleri önlemek üzere" Çanakkale ve Gelibolu orduevlerinde olay hakkında konferans düzenlenmesini istiyordu. Bu konferansların halka açık olması ve dinleyicilerin sorularının yanıtlanması için zaman ayrılması "önemle rica ediliyordu". Bu telgraf emri üzerine, Çanakkale Deniz Birlikleri Komutanlığından Binbaşı Sabahattin Közdemir ve Oruçreis denizaltısmm komutam Kıdemli Yüzbaşı Rıza Akol'un katıldığı bir dizi konferans düzenleniyordu.

Çelebioğlu ve Naboland İstanbul'da

10 nisan cumartesi günü, Çelebioğlu, kendisine doktorlar heyeti tarafından verilen iki aylık istirahatını geçirmek amacıyla İstanbul'a gitmek üzere iskeleye geldiğinde gazetecilerin kendisini beklediğini görüyor, ancak onlarla konuşmaktan kaçınıyordu. Ayvalık sürat postası ile ertesi gün akşam İstanbul'a varan yüzbaşıyı yine gazeteciler bekliyordu. Önce konuşmak istemeyen Çelebioğlu, gazetecilerin ısrarlı sorulan karşısında, İstanbul'a birkaç gün için evinde "istirahat etmeye" geldiğini söylü-



Yüzbaşı Çelebioğlu gazetecilere istirahat etmek istediğini belirtiyordu.

yor ve suçlu olmadığı için tutuklanmadığım da sözlerine ekliyordu.

Çelebioğlu'nun hareketinden bir gün sonra Çanakkale'de geçici olarak onarılan Naboland da İstanbul doğru yola çıkıyordu.

Bengt Örsell

Naboland'da gemici

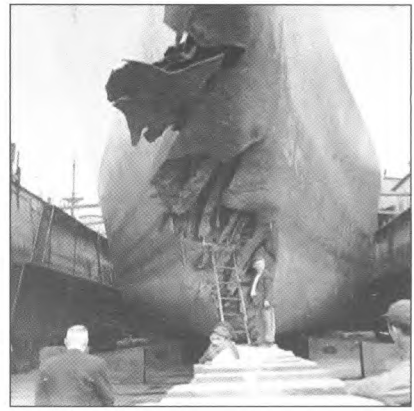
"Geminin gövdesinde kapatılması gereken bir delik vardı. Bu deliği tıkamamız için geminin burnunu havaya kaldırmamız gerekiyordu. Bunun için önde bulıman kâğıt balyalarım kıç taraftaki bölümlere kızakla kaydırdık. Sonra deliği çimentoyla kapattık."

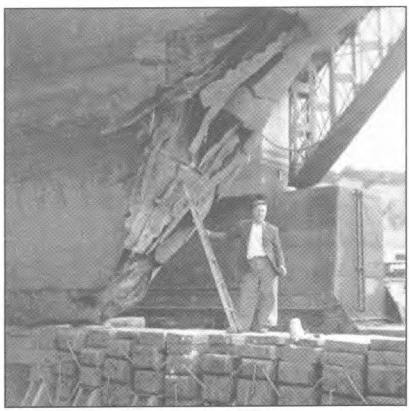
23 nisan günü hasar tespiti için İstinye'de kum havuza alman gemiyi bir "askeri tahkik heyeti" inceliyordu. Bu incelemede, kazada denize düşen gözcü erleri parçaladığı düşünülen pervanelere de bakılıyordu. Geminin İstanbul acentesi, Lloyd Sigorta şirketinin temsilcileri, İsveçli teknik uzmanlar ve AB Broströms'ün müdürü de gemiyi inceliyordu.

Kuru havuzda, Naboland'ın hasarı bütün çıplaklığıyla ortaya çıkıyordu. Gemiyi inceleyen uzmanlar hasarın büyüklüğü karşısında, "her iki geminin de çok süratli seyretmekte oldukları" tespitinde bulunuyordu. İncelemeler sonucunda, geminin, mahkeme sonuçlanana kadar onarılmamasına karar veriliyordu.

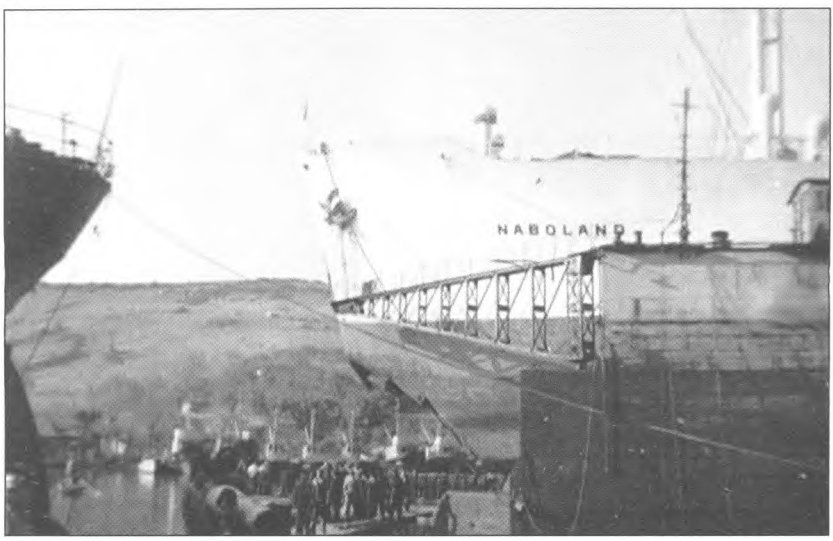
Naboland, 27 nisan günü İstinye'den alınarak Dolmabahçe önüne getiriliyor ve orada demirliyordu. Bir gün sonra, herhangi bir batma tehlikesine karşı Haliç'e almıyordu.











Naboland'daki hasar çarpışmanın şiddeti konusunda bir fikir veriyordu.

Dumlupınar Naboland'a çarpmıştır...

Bu incelemeler sonucunda ortaya iki farklı rapor çıkıyordu. Raporlardan birinde, Naboland'ın Dumlupmar'a çarptığı düşünülürken, diğerinde Dumlupınar'ın Naboland'a 90 derecelik bir açı ile çarptığı ileri sürülüyordu. Herkesi şaşırtan bu iddia, İstanbul Teknik Üniversitesi'ndeıı Profesör Dr. Ata Nutku ile Yüksek Denizcilik Okulu'ndan Kemal Akmen ve Denizcilik Bankası İşletme müdür muavinlerinden Asım Almak tarafından ortaya atılmıştı. Heyetin raporuna göre, Dumlupınar Naboland'a çarptıktan sonra hızını alamamış ve geminin altına girmişti. Baş ambarı boş olan Naboland'm "bodoslama çenesi su sathının üstündeydi", bu nedenle "Dumlupınar başını Naboland'ın altına soktuğu için geminin altında kalmıştı".

Taşkızak Tersanesi Plan ve Keşif Müdürü Mühendis Yarbay Haşan Dengiz, Taşkızak Tersanesi Onarım İşleri Başmühendisi Yarbay Ali Tara, Heybeliada Torpido Sınıfı Okulları Komutanı Yarbay Hikmet Dağada, İstinye Tersanesi Konstrüksiyon Şefi Yüksek Mühendis Tarık Sabuncu ve aynı tersanenin tekne şefi Yüksek Mühendis Orhan Özkaya'dan oluşan ikinci heyet ise tam aksi görüşteydi. Onlara göre, Naboland, denizaltıya çarpmıştı:

Dumlupınar'm baş tarafı 8,5 milimetre form saçından imal edilmiştir. Naboland'm hasara uğrayan baş kısmı ise 37,5 milimetredir. Buna göre denizaltımız Naboland'a çarpsaydı bu kalınlıktaki bodoslamada böyle hasar yapamazdı. Dumlupınar'm Naboland'a çarptığı düşünülemez. Naboland'm denizaltıya. büyük bir hızla çarptığı ve altına alarak 45 metre sürüklediği raporla sabittir'.

Bu raporlarda ileri sürülen görüşler, Çanakkale'de, 12 ve 26 ağustos tarihlerinde yapılan iki ayrı duruşmada tartışılacaktı.

O benim abimdi...

Kazanın üstünden haftalar geçiyor ve Haliç'te demirlemiş olan gemide bekleyen mürettebat için günler geçmek bilmiyordu.

Ekip İstanbul'u geziyor, sinema ve barlara gidiyordu. Bir gün Kasımpaşa'da bir meyhaneye giden gemicileri ilginç bir sürpriz bekliyordu. Meyhane kalabalık olduğu için içeri giren İsveçli denizcileri önce kimse fark etmemişti. Ancak, bir süre sonra, gelenlerin Naboland'm mürettebatı olduğu anlaşılıyordu. İsveçliler kendilerine nasıl davranılacağı konusunda endişe duymaya başlıyordu.

Bengt Örsell
Naboland'da gemici
"Yan masadaki gruptan birisi elinde bir fotoğraf albümüyle masamı-



Naboland'ın mürettebatı İstanbul'da.

za yaklaştı ve albümden bir resmi işaret ederek, 'O benim abimdi ve Dumlupınar'daydı' dedi."

Meyhanede herkes donup kalmıştı. İsveçliler bu açıklamadan sonra meyhanedekilerden nasıl bir tepki geleceğini kestiremiyordu. Ancak, onların endişelerinin aksine hiçbir şey olmadı. Resmi gösteren sessizce masasına döndü ve meyhanedekilerden hiçbir tepki gelmemişti. İsveçliler bütün bu olup bitenden çok etkilenmişti. Gemiciler, İstanbul'da kaldıkları süre içerisinde hiçbir kötü muameleye maruz kalmıyordu.

Meclis'teki tartışma

Bu arada, 16 nisan tarihinde, Dumlupmar'da ölenlerin şehit, eş ve çocuklarının da şehit dul ve yetimi sayılmasına ve ailelere tazminat verilmesine ilişkin bir kanun teklifi meclis gündemine getiriliyordu. Kanun hakkında söz alan muhalefet milletvekilleri, olayın nedenleriyle ilgili olarak kendilerine bilgi verilmesini istiyordu. Görüşmeler sırasında Türkiye Köylü Partisi Milletvekili Cezmi Türk, "Ölen kardeşlerimiz teknik bir hataya mı, mesleki bir hataya nu, yoksa bir disiplinsizliğe mi kurban gitmişlerdir?" diye soruyor ve hükümetten yanıt istiyordu. Bunun üzerine söz alan Adalet Bakanı Osman Şevki Çiçekdağ adaletin işe el koyduğunu belirterek, Lorentzon'u suçlu bulacak şekilde hazırlanan evrakın, soruşturma açılması kararıyla mahkemeye gönderildiğini söylüyordu.

Bakanın bu açıklamasını, muhalefete mensup milletvekilleri, mahkemeye baskı yapıldığı gerekçesiyle eleştiriyordu. Bu görüşmelerden

sonra, mecliste kabul edilen kanunla şehitlerin ailelerine 7.500 lira verilmesi kararlaştırılıyordu.

ilk duruşma

tik duruşma 29 nisan günü yapılacaktı. Adliye binası hasarlı olduğu için, duruşmaların İstiklal İlkokulu'nun müsamere salonunda yapılması kararlaştırılmıştı. Mahkeme için tüm hazırlıklar tamamlanmış, duruşmaları takip etmek isteyenlere kart dağıtılmıştı, ilk celsede, kaptanın ifadesi alındıktan soma, on tanık ile yedi kişilik bilirkişi heyeti dinlenecekti.

Tanıklardan Süleyman Öztürk ile İsmail Hakkı Vural, çarpışmadan çıkan gürültüyü duyarak, kazayı Eceabat Gümrük Muhafaza Karakolu'na haber vermişlerdi. Diğer beş tanık, Dumlupmar'dan sağ olarak kurtulanlardı. Geriye kalan üç tanık ise, Naboland mürettebatından, 3. Kaptan Arne Karlson, dümenci *L*ennart Fransson ve gözcü Roland Pettersson'du.

Duruşmaya katılmak üzere İstanbul'dan yola çıkan Yüzbaşı Çelebioğlu, *Cumhuriyet* gazetesi muhabiri Ferdi Öner ile Tekirdağ'da karşılaşıyordu. Sivü giysiler içerisindeki Çelebioğlu, mahkemeden önce kimseyle konuşmak arzusunda olmadığım söylüyor ve bımda ısrar ediyordu.

Dumlupınar - Naboland Davası 29 nisan sabah saat 10:00'da Çanakkale Ağır Ceza Mahkemesi'nde başlıyordu. Mahkeme heyeti, başkan Salahattin Ayanoğlu, üye Abdülkadir Töre ve Orhan Ertuğrul'dan oluşuyordu. Savcılık makamında ise Salim Ertem bulunuyordu. Heyetin başkanı Ayanoğlu, hukuk fakültesinden ıuezun olduktan sonra Almanya'da doktora yapmıştı. İstanbul'da sorgu hâkimliği ve Milli Koruma Mahkemesi üyeliği yapmıştı. Çevresinde dürüst ve bilgili bir yargıç olarak tanınıyordu.



Duruşmala*r* İstiklal Ilkokulu'nun müsamere salonunda yapılıyordu.



Kaptan Lorentzon (soldan ikinci) ve avukatları.

Ferdi Öner
Cumhuriyet gazetesi muhabiri
"Duruşma salonu cidden güzel tanzim edilmişti. Dinleyiciler arasında Dumlupınar şehitlerinden Bigalı Mehmet'in annesi de vardı. Zavallı kadın, yaşlı gözlerle etrafı süzüyordu. Sanık İsveçli kaptan Memleket Hastanesi'nden bir otomobille getirildi. Kaptan on beş gün evvelki haline nazaran bir hayli zayıflamıştı. Üzgün, bitkin bir hali vardı."

Naboland'm kaptanını İhsan Yarsuvat, Lazaraki Kürkçüoğlu ve Niyazi Sandal savunuyordu, İsveç Başkonsolosu Weman tercümanlık yapmak üzere mahkemede bulunuyordu.

Binbaşı Fahri Çöker
Donanma Komutanlığı başhâkimi
"Çok zor bir davaydı. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı bu davayı takip etmek üzere üç kişilik bir heyet kurdu. Albay Neci Seyhan, Denizaltıcı Yarbay Barbaros Günergin ve ben. Biz üçümüz duruşma aşamalarında mahkemede bulunduk. Sabri Çelebioğlu'nun avukatına hukuki ve mesleki yardımda bulunduk."

Duruşmada, önce iddianame okunuyor, ardından Oscar Lorentzon'a söz veriliyordu. Lorentzon, 3 nisan günü İstanbul'dan yola çıktıkları andan, kazanın olduğu ana kadar olup bitenleri mahkeme heyetine anlatıyordu. Dumlupmar'm kurallara uygun seyretmediğini ileri sürüyor,

"Denizaltı sancağa gitmedi ve bana kırmızı ışığını göstermedi. Bu hareket beynelmilel seyir kaidelerine uygun değildir" diyordu. Savcının ona "Bu kusurunu herhangi bir işaretle hatırlatmak icap etmez miydi? Denizcilik usullerinde böyle bir tedbir yok mudur?" şeklindeki sorusuna, Lorentzon, "Işık vaziyetine göre onu küçük bir tekne sandım. Bu gibi küçük vasıtalar her an manevra yapabilirler. Bu sebeple işaret vermeye lüzum görmedim. Rotama devam ettim" diye cevaplıyordu. Gelibolu ile Akbaş arasındaki mesafeyi seyir jurnaline yazdığı halde bundan sonraki seyri neden kaydetmediği sorulduğunda, kaptan soruyu yanıtlayamıyordu. ifadenin alınmasının ardından duruşmaya ara veriliyordu.

Öğleden sonraki celsede, Naboland'm kaptanına, hazırlık soruşturması sırasında savcılığa ve sorgu hâkimliğine neden ifade vermekten kaçındığı soruluyordu. Lorentzon "itimat etmediğim için" yanıtını verdiğinde, heyet başkamnın yanıtı oldukça sert oluyordu: "Türkiye'de hiçbir hâkim başkasının ağzından çıkan sözü değiştirmez." Kıpkırmızı kesilen kaptan, "İtimat meselesi değil. Türk hâkimlerine güvenim fazladır. Az İngilizce bildiğim için kendimi iyi müdafaa edemeyeceğimi düşünerek fazla konuşmadım ve yazılan da imzalamadım" diyerek mahkeme başkanı Ayanoğlu'ndan özür diliyordu.

Savcılık, seyir haritasının defalarca istendiği halde verilmediği için haritada tahrifat olabileceğini ileri sürüyordu.

Eceabatlı iki tanığın ifadelerinden sonra Sabri Çelebioğlu'na söz veriliyordu. Yüzbaşı, İsveç gemisinin rotayı takip etmediğini, eğer etseydi



Binbaşı Fahri Çöker (soldan üçüncü). Albay Naci Seyhan (soldan beşinci) ve Yarbay Barbaros Günergin'den (soldan altıncı) oluşan Deniz Kuvvetleri Komutanlığı heyeti duruşmalar sırasında.



Lorentzon'un avukatı İhsan Yarsuvat, Çelebioğlu'nun sanık olarak yargılanmasını istiyordu.

çarpışmanın olmayacağını ileri sürüyor, Naboland'ın "ticari mülahazalarla" Nara Bumu'nu yakın mesafeden döndüğünü iddia ediyordu. İskeleye dönüş düdüğünü iki defa öttürdüğü halde İsveç gemisinin aldırış etmediğini de sözlerine ekliyordu.

Bu sırada sanık avukatlarından İhsan Yarsuvat söz isteyerek "Yüzbaşı Çelebioğlu'nun yeri şahadet sandalyesi değil sanık mevkiidir" diyordu.

Daha sonra Dumlupınar'ın vardiya subayı Üsteğmen Haşan Yumuk tanık kürsüsüne çağrılıyordu. Çelebioğlu'nun söylediklerini aynen tekrarlayan Yumuk, mahkeme başkamnın Çelebioğlu'nun olayda tedbirsizliği olup olmadığı sorusuna "Dumlupmar kumandanı Sabri Çelebioğlu vazifesini tamamen yapmıştır. Kumanda mevkiinde ben olsaydım, aynı şeyleri yapardım. Kabahat İsveç gemisinin akıntıyı hesaba katmayarak ve rotasmı takip etmeyerek Nara Bumu'nu kısa mesafeden dönmüş olmasıdır" diye yanıt veriyordu.

Üsteğmen Haşan Yumuk
Dumlupmar'm vardiya subayı

"Komutan hastanede bize kararının gerekçelerini şöyle açıkladı: 'Naboland'ın iskeleye rota değiştirdiğini sezdim. Üzerimize geliyordu. Yol verip iskeleye dönerek önünden atlamak istedim.' Ben, Naboland'm böyle bir dönüşünü gömıedim. Dönmediğini de iddia edecek kadar emin değilim. Uluslararası bir davada Türk adaletine, Türk deniz



ifade verirken fenalık geçiren gözcü Roland Pettersson (arka sıra soldan ikinci).

subayının onuruna gölge düşürecek beyanlarda bulunmadım. Deniz Harp Okulu'nda bize böyle öğrettiler."

O gün duruşma akşam saat 20:00'da sona eriyor, heyet, mahkemenin ertesi gün 09:30'da toplanmasına karar veriyordu.

Pettersson fenalık geçiriyor

Duruşmanın ikinci gününde ilk olarak Üsteğmen Kemal Ünver, Astsubay Başçavuş Hüseyin Akış ve Astsubay Başçavuş Hüseyin İnkaya tanık olarak dinleniyordu. Tanıkların üçü de Dumlupınar komutanın doğru olanı yaptığını, hatanın Naboland'da olduğunu belirtiyordu. Öğleden sonraki celsede 3. Kaptan Ame Karlsson, dümenci Lennart Fransson ve gözcü Roland Pettersson tanık sıfatıyla mahkeme heyetinin karşısına çıkıyordu. Pettersson'un durumu herkesin dikkatini çekmişti.

Ferdi Öner
Cumhuriyet gazetesi muhabiri
"Salona girerken yüzünün sarardığı, dizlerinin titrediği görülüyordu. Başkan Salahattin Ayanoğlu İsveçli şahidin bu bitkin durumunu sezinlemekte güçlük çekmemiş olmalı ki, kendisine bir sandalye verilmesini mübaşire emretti. Pettersson sandalyeye oturmadı, adeta çöktü ve korkak bakışlarla hâkimler heyetini süzmeye başladı."



Duruşmaya basının yoğun ilgisi vardı.

Savcılığa verdiği ifade ile mahkemedeki ifadesi arasında çelişkiler olduğu söylenince, on yedi yaşındaki gözcü fenalık geçiriyordu. Yere düşmek üzereyken yanmdakilerin tuttuğu genç denizciye su içirilip, kolonya koklatılıyordu. Lorentzon, bitkin halde ifade veren Pettersson'u "şefkat nazarları ile" takip ediyordu.

Tanıkların dinlenmesinden sonra avukat Yarsuvat, Lorentzon'un kefaletle tahliyesini talep ediyordu. Mahkeme heyeti saat 22:55'te duruşmayı kapatırken kararı açıklıyordu:

1. Vaka gecesi Çanakkale Boğazı'nda havanın sisli veya puslu olup olmadığının Meteoroloji Umum Müdürlüğü'nden sorulmasına,

2. Dumlupınar denizaltısmdan kurtulanlar hakkında askeri adli makamlarca herhangi bir tahkikat yapılıp yapılmadığını alakalı makamdan sorulması için Çanakkale C. Savcılığı'na müzekkere yazılmasına,

3. Lorentzon hakkında deliller mahkemece henüz tamamlanmadığından ve maznuna isnat olunan suç ağır cezalı suçlardan bulunduğundan ve kendisinin Türkiye'de ikametgâhı bulunmadığından tahliye isteğinin reddine karar verildi.

İlk duruşmaları oldukça kalabalık bir gazeteci grubu takip etmişti. Ulaştırma Bakanlığı, yerli ve yabancı gazetecilerin haber telgraflarını geçerken zorluk çekmemeleri amacıyla, Çanakkale-İstanbul arasındaki

telgraf devresini üçe çıkartıyor ve duruşmalar sırasında iki telgrafçı memur daha çalıştırılmasına karar veriyordu.

Çelebioğlu'da sanık sandalyesinde

Binbaşı Fahri Çöker
Donanma Komutanlığı başhâkimi
"Soruşturma sonucu görevimiz olmadığını anlayıp görevimizi mahkemeye bıraktık. Lorentzon bir sivil olarak denizaltı gemisine zarar vermiş olsa dahi askeri mahkeme görevli değildi. Hem Lorentzon'u, hem Sabri Çelebioğlu'nu, müşterek suçlu kabul ederek biz görevsizlik karan verdik."

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, bu kararı, Çanakkale Ağır Ceza Mahkemesi'ne gönderiyordu. Yüzbaşı, o güne kadar tanık sıfatıyla katıldığı mahkemede, artık sanık sandalyesine oturacaktı.

13 mayısta yapılan duruşmada, mevcut bilirkişi heyetine dört kişi daha eklenerek yeni bir bilirkişi heyeti oluşturulmasına ve 6 haziran günü Çanakkale Boğazı'nda "temsili ve tatbiki keşif' yapılmasına karar veriliyordu. Yeni isimlerin arasında Richard Rees isimli bir de Ingiliz vardı, ilk bilirkişi heyetinin raporu mahkemede görüşülmemesine karşın, bazı gazetelerde yayınlanmıştı. Raporda, kazadan Lorentzon'un sorumlu olduğu belirtilmekle birlikte, Çanakkale Müstahkem Mevkii Komutanlığı Teknik Şube Müdürü Deniz Binbaşı Sabahattin Közdemir, "müsademeyi kaçınılmaz bir hale soktukları, icap eden seyrüsefer kaidelerine riayet etmemiş oldukları anlaşıldığından her iki geminin de bu hadiseden sorumlu bulundukları" görüşünde olduğunu belirterek rapora şerh düşüyordu.

Keşif

Keşiften bir gün önce, bir haftadır Çanakkale'de bulunan Lorentzon'un eşi Thyra Inceborg kocasına veda ederek ülkesine dönmek üzere yola çıkıyordu. Thyra, Çanakkale'de kaldığı sürece eşi ile sık sık hastanede görüşme fırsatı bulmuştu. Lorentzon, iskelede eşini gemiye binmek üzere uğurlarken oldukça neşeli görünüyordu.

Keşfin yapılacağı 6 haziran pazar günü sabahı bütün hazırlıklar tamamlanmıştı. Keşif sırasında, Dumlupınar'ı II. İnönü denizaltısı, Naboland'ı da Ereğli mayın arama tarama gemisi temsil edecekti. Sekiz aydır tadilat için Amerika Birleşik Devletleri'nde bulunan II. İnönü, beş gün önce Türkiye'ye dönmüştü. Denizaltının personeli, *aileleri* ile hasret gidermeden keşif için Çanakkale'ye gelmişti. Keşfin koordinasyonu için Yavuz Zırhlısı'nın komutanı Albay Naci Seyhan görevlendirilmişti.



Avukat Suat Tahsin Türk (soldan birinci) ve deniz hâkim Binbaşı Fahri Çöker (soldan üçüncü) gazetecilerle birlikte TCG Ereğli'nin güvertesinde.



Lorentzon, Weman ile birlikte TCG Ereğli'de olmayı tercih ediyordu.

Ferdi Öner
Cumhuriyet gazetesi muhabiri

"Avukatlar, gazeteciler sabah erkenden mahkemelerin bulunduğu çadırların önünde toplanmaya başladı. Saat sekizde Ağır Ceza Mahkemesi heyeti, savcı ve vukuf ehli, Lorentzon ve Çelebioğlu da geldiler. Ağır Ceza Mahkemesi Başkanı Salahattin Ayanoğlu, keşfin gece geç saatlere, hatta ertesi sabaha kadar sürmesi ihtimali nedeniyle, herkese kumanyasını yanma almaşım tavsiye etti. Güç isimli istimbotla Ereğli gemisine gidildi."

Mahkeme Heyeti Başkam Ayanoğlu, keşfi istediği gemiden takip edebileceğini söyleyince, Lorentzon avukatına danışıyor ve Ereğli'de olmak istediğini bildiriyordu.

Ayanoğlu, yapılacak keşfe ait yazılı talimatı "kafile komutam" Albay Naci Seyhan'a veriyor ve gemiler ya da keşfe katılanlar açısından bir tehlike olup olmadığım soruyordu. Albay Seyhan, Ereğli ve II. İnönü komutanları ile görüştükten sonra herhangi bir tehlikenin olmadığım Ayanoğlu'na bildiriyordu.

Müessif facia vuku bulmayacaktı...

Plana göre, önce gündüz, her iki geminin kaptanının ifadelerinde belirtmiş oldukları rotalara göre geçiş yapılacaktı. Yapılacak bu geçişlerde her iki geminin durumu haritaya işlenecekti. Rotaların aynen takip edilmesi durumunda çarpışma olup olmayacağı belirlenecekti. Her iki geminin önce kendi sancaklarına, daha sonra kendi iskelelerine dönmeleri durumunda çarpışmanın önlenip önlenmeyeceğine bakılacaktı.



Binbaşı Fahri Çöker (ortada üniformalı), müdafi avukatlar ve gazetecilerle birlikte İ. İnönü'de.

Bu nedenle, sabahki bölümde birden fazla geçiş yapılıyordu; yapılan geçişleri izleyenler, her iki gemi kaptanı da söyledikleri rotayı takip etmiş olsalardı çatışma olmayacak ve "müessif facia vuku bulmayacaktı" görüşünü paylaşıyordu. Çünkü, Lorentzon ve Çelebioğlu'nun ifadelerinde belirttikleri rotalara göre karşılıklı geçen Ereğli ve II. İnönü birbirlerinin 500 metre açığından geçiyordu.

Suat Tahsin Türk
Çelebioğlu'nun avukatı
"Lorentzon kendi gözleriyle beyanının hakikat hilafı olduğunu, Ereğli gemisinden çok meraretli ve asabi bir buhran içinde temaşa etti. Çünkü bu mesafe ve bu rota üzerinden bir çatışmanın fahiş bir imkânsızlıkla mümkün olmadığı müşahede yolu ile ve basit şekilde tahakkuk etmiştir."

Çelebioğlu k*aza*dan sonra ilk kez bir deniz*a*ltıda

Saat 17:00'da başlayan üçüncü bölümden önce, Çelebioğlu ve bilirkişi heyetinden altı kişi II. İnönü'ye geçiyordu. Kazadan sonra ilk kez denizaltıya giren, "ıstırap çektiği ve sarsıldığı her halinden belli olan" Çelebioğlu, sınıf arkadaşları, II. İnönü komutanı güverte Kıdemli Yüzbaşı Faik Kolbaz ve çarkçıbaşısı makine Kıdemli Yüzbaşı Raşit Metel ile karşılaşınca duygusal anlar yaşanıyordu. Lorentzon ise Ereğli'de kalıyordu.

Hava karardıktan sonra başlayan gece bölümünde, Lorentzon'un Dumlupınar'ı gördüğü nokta tespit edilerek, Ereğli oraya demirleniyor, karşıdan gelen denizaltının siluetinin hangi mesafede belirginleştiği tespit ediliyordu.

Ferdi Öner
Cumhuriyet gazetesi muhabiri
"Gece saat 21.30'da Lorentzon'un yeşil ışığı gördüm dediği yer tespit olunarak, II. İnönü denizaltısı 4 millik bir mesafeden itibaren Ereğli gemisinin bulunduğu mahale doğru gelmeye başladı. II. İnönü'ye ait bütün fenerlerin 3 mil mesafeden çok belirgin bir şekilde görüldükleri müşahede edildi."

Suat Tahsin Türk
Çelebioğlu'nun avukatı
"Ereğli harp gemisinin kaptan köprüsündeyiz. Saat gece yansına yakındır. Gemi Nara açıklarında demirlidir. II. İnönü denizaltı gemisi, Boğaz'ın 4 mil aşağısından bize doğru yaklaşıyor. Mahkeme heyeti, ehlivukuflar kesif bir kitle olarak vardiyadayız. Dürbünlerle II. İnönü'nün seyrini takip ediyoruz. Yarbay Barbaros Günergin harita başında ve telsiz telefonla II. İnönü ile temastadır. Muhaberelerini dinlemekteyiz. II. İnönü bize doğru seyrederken mesafeler radarla muntazaman ölçülmekte-



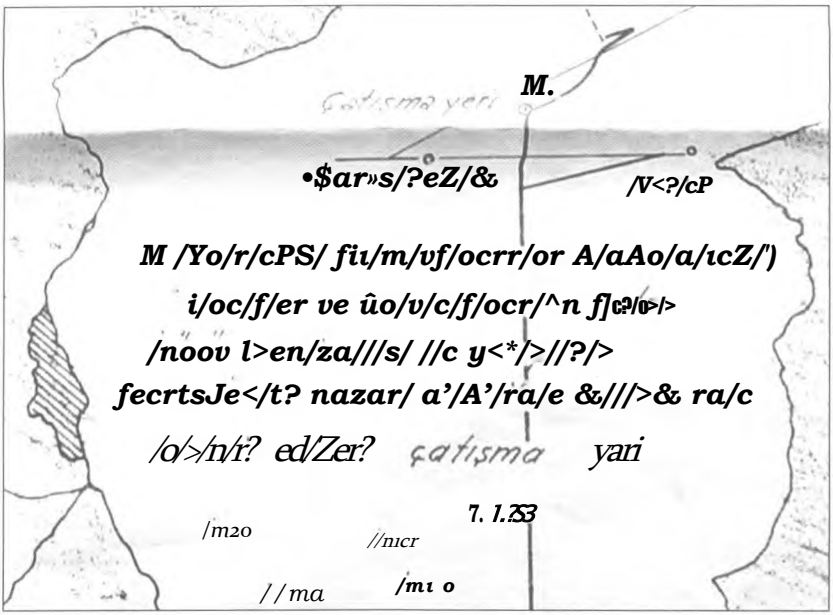
«Eitbîl. gemisinin kaptan köşkünde. Çefcfeieflu. kaplan 1.orenfeoa \t hihrkişi **hpy*'li** NaboJandın isÜmu! Irlkik eerink*n

'Dumlupınar,, ın battığı
yerde dün keşif yapıldı

7 haziran 1953 tarihli *Hürriyet* gazetesinde Yılmaz Çetiner'in keşif haberi.

dir. Gözle bakılınca 3 milden II. İnönü'nün seyir fenerleri güzelce teşhis olundu ve böylelikle denizaltının silueti açıkça görüldü. Bu meyanda yanından geçen diğer küçük vasıtalarla da mukayeseler yapıldı. Bir aralık isveçlinin sesi merakımı tatmin etti. Mahkeme reisi ile Almanca muhaverede idiler, ben kulak misafiri olarak dinledim. Lorentzon'un II. İnönü denizaltı gemisinin ışıklarının bir parlaklık derecesinin voltajla oynanarak değiştirildiğini, denizaltı gemisinin ışıklarının zayıf olduğunu ama şimdi kendi aleyhine ışıkların kuvvetlendirildiğini söylüyor. Mahkeme reisi bu şikâyeti Türkçe söylediğinde ise tatbikatı idare eden Yavuz kumandanı Kurmay Albay Naci Seyhan denizaltılarda elektrik voltajının sabit olduğunu, indirilip çıkarılmasının mümkün bulunmadığını, Lorentzon'un dürbünü ile Ereğli'nin bacaları arasından II. İnönü'yü temaşa ettiğini ve bu arada bacadan yükselen gayri mütecanis sıcak hava tabakaları arasından ışık parlaklık derecelerinin zayıflayıp kuvvetlendiğini görmenin basit bir fizik olayı olduğunu beyan ediyor."

Saat 04:00'e doğru biten keşiften sonra, mahkeme heyeti ve bilirkişi heyeti, Ereğli gemisinin salonunda toplanıyor, Hâkim Ayanoğlu, yanıtlanmasını bekledikleri yirmi bir soruyu bilirkişiye veriyordu. Bilirkişi heyeti on dokuz saat süren tatbikat sonucunda yorulduklarını söyleyerek, rapor yazmak için on iki saatlik ek süre talep ediyordu.



Keşif sırasında çizilen kroki.

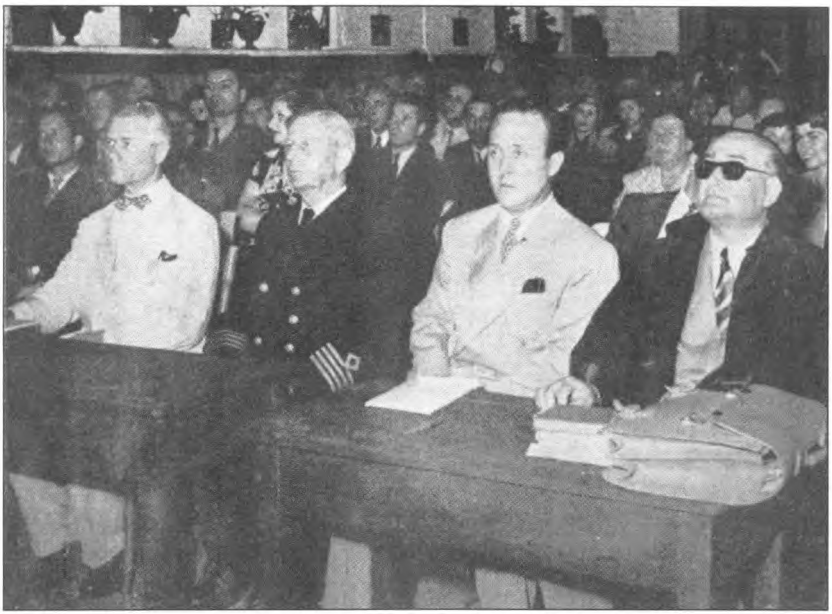
Çelebioğlu mümkün olan bütün tedbirleri almıştır...

Bilirkişi heyeti, ertesi gün öğleden sonra toplanıyordu. Bilirkişi heyeti içerde çalışırken Hâkim Ayanoğlu, parkta Lorentzon ve gazetecilerle birlikte raporun hazırlanmasını bekliyordu.

Suat Tahsin Türk
Çelebioğlu'nun avukatı

"Pazar günü saat 15:00'da mahkeme heyeti Çanakkale Adliyesi'nin deniz üstünde kain büyük bir salonunda içtima etti. Mahkeme heyeti, ehlivukuf heyeti, maznun ve müdahil vekillerinin cümlesi ve matbuat mümessilleri hazır bulundukları halde Lorentzon müdafilerinden hiçbirinin gelmediği hayretle müşahede olundu."

Bilirkişi heyeti, gece yarışma doğru bitirdiği raporda, kazarım, "tamamen" Lorentzon'un tedbirsizliği ve dikkatsizliği yüzünden meydana geldiğini belirtiyordu. Naboland, talvek hattını aşmış ve karşısındaki gemiyi ufak bir balıkçı motoru farz ederek, alması gereken tedbirleri zamanında almamıştı. Çarpışmanın kaçınılmaz olduğunun, yani kerterizin değişmediğinin anlaşılmasına karşın, çarpışma noktasına 200 metre kalıncaya kadar hiçbir manevra yapılmamıştı. Heyet, Naboland'm Boğalı Feneri'nin yarımdan geçerken "kuvvetle iskele tarafına" döndüğünü düşünüyordu. Çünkü, keşif sırasında yapılan geçişlerde, Lorentzon'un söylediği rota takip edilmiş ve çatışma olmamıştı. Bu durumda, Dumlupmar'm komutanı



Duruşmalarda Lorentzon ve Çelebioğlu yan yana oturuyordu.

Yüzbaşı Sabri Çelebioğlu'nun, çarpışmayı önlemek için Naboland'm önünden kaçmak amacıyla iskele tarafına dönmeye çalışması doğruydu.

Heyetin tek yabancı üyesi Richard Rees ise bu görüşlere karşı çıkıyor ve hatanın Dunılupınar'da olduğunu söylüyordu. Rees'e göre, Naboland'ın hem kırmızı, hem de yeşil ışıklarının aynı zamanda görülmüş olması ihtimali bile, Naboland'm iskeleye döndüğü ve bu şekilde yaklaştığı anlamına gelmiyordu. Bu durumda Rees, Dumlupmar'ın Nara civarında karaya oturma tehlikesini göze alarak, sancak yönünde yoluna devam etmesi gerektiğini belirtiyordu. Rees'in Naboland'a yönelttiği tek eleştiri, geminin o bölgede hem hızlı gitmesi, hem de Boğaz'ın orta çizgisinin "çok az bir biçimde" güneyinde seyretmesiydi.

Sonuç olarak, "çatışmanın tamamen Lorentzon'un tedbirsizlik ve dikkatsizliği yüzünden vuku bulduğu" düşünülüyor, Sabri Çelebioğlu'nun ise "mümkün olan bütün tedbirleri aldığı" ifade ediliyordu.

Yarsuvat mahkemeyi reddediyor

Keşiften sonra ilk duruşma 10 haziran günü yapılacaktı. Ancak bu kez, bilirkişi suçsuz bulsa da, Çelebioğlu sanık olarak duruşmalara katılacaktı. Savcılık, Çelebioğlu'nu da sorumlu buluyor ve onun da Lorentzon gibi Türk Ceza Kanunu'nun 283. maddesi gereğince cezalandırılmasını talep ediyordu. Avukat Türk kendilerine tebliğ edilen iddianameye itiraz etmeyeceklerini, müvekkilinin sanık sandalyesine oturmaktan çekinmeyeceğini belirtiyordu.







Oscar Lorentzon Çanakkale Memleket Hastanesi'nde asabi buhranlar geçiriyordu.

Duruşma başladığında Lorentzon'un avukatı Yarsuvat söz isteyerek, tarafsızlıklarından şüphe duydukları gerekçesiyle mahkeme heyetini reddettiklerini bildiriyordu. Yarsuvat'm talebini görüşen heyet ileri sürülen iddiaları reddederek durumun en yakın ağır ceza mahkemesine bildirilmesine karar veriyordu.

Bunun üzerine başvuru Balıkesir Adliyesi'ne gönderiliyordu. Oradan Burhaniye Ağır Ceza Mahkemesi'ne havale edilen başvuru hemen görüşülüyor ve ret karan veriliyordu. Böylece davanın Çanakkale'de görüşülmesine devam edilecekti.

Denizaltının affedilmez hatası yüzünden hayatımı kaybedeceğim...

Duruşmalar devam ederken, Lorentzon, Çanakkale Memleket Hastanesi'nde tedavi görmekteydi. Hastane başhekimi, Lorentzon'un "asabi buhranları" olduğunu, hastanenin balkonunda her gün yarım saat "asabi adımlarla" dolaştığım ve "soğuk su banyosu" yaptığını gazetecilere anlatıyordu. Günlerini bahçede gezmekle ve kitap okumakla geçiren Lorentzon'u avukatları ve Başkonsolos Weman ziyaret etmekteydi.

Bu arada, Çanakkale'de olup bitenler İsveç'te çok yakından takip

ediliyordu. Aslında İsveç basını başlangıçta kazaya pek ilgi göstermemişti. Nisan ayında, gazetelerde birkaç kısa haber dışmda pek fazla bir şey yayınlanmamıştı.

Astsubay Gert-Owe Eriksson
İsveç Kraliyet Deniz Kuvvetleri
"1953, İsveç ticaret gemi filosu için çok kötü bir yıldı. 1953 yılının kış ve ilkbahar aylarında İsveç'te hava oldukça fırtınalı ve sert geçmişti. O yıl çok sayıda deniz kazası olmuştu. Bu nedenle, Türkiye'deki kaza, İsveç'teki sıradan insan için, yeni bir kaza daha demekti. İsveç halkı olayın üstünde çok durmadı bile."

Ancak, Lorentzon'un tutuklanıp mahkemede yargılanmaya başlaması ile her şey değişti. Birdenbire Çanakkale'de olup bitenler *İ*sveç basının ilgi odağı haline gelmişti. İsveç'in önemli gazeteleri duruşmaları izlemek üzere Çanakkale'ye muhabir göndermişti. Bu gazeteciler Türk meslektaşları için *m*erak konusu oluyordu.

Hik*m*et Çağlayan
Dünya gazetesi muhabiri
"Fotoğrafçı Nilson biz*im* foto muhabirlerine hiç benzemiyor. Yanında getirdiği bir sürü aracı mahkemenin orasına burasına koymuş, durmadan fotoğraf alıyor."

İsveç basınında, her şeyin Dumlupınar'ın komutanının hatasından kaynaklandığı ve kısa bir süre sonra Lorentzon'un serbest bırakılacağı düşünülüyordu. Ancak ilk celselerden sonra beklenenin gerçekleşmemesi üzerine İsveç'te hava değişmeye başlıyordu. İsveç'te gazeteler, Lorentzon'un suçsuz olduğunu ve kendisine Türkçe bir metnin zorla imzalatılmaya çalışıldığını yazıyordu.

Artık gazetelerdeki kısa haberler, yerini birinci sayfa manşetlerine bırakmıştı. Konu, İsveç Parlamentosu'nun da gündemdeydi. Parlamentonun 28 nisan günü yapılan toplantısında, Lorentzon'un Türkiye'de yalnız bırakıldığı, kötü muamele gördüğü ve haksızlığa uğradığı konuşuluyor, Çanakkale'deki yargılamanın adil bir şekilde yapılması için hükümetin girişimde bulunması isteniyordu. Bunun üzerine söz alan İsveç Dışişleri Bakanı Oesten Ünden, Türkiye'de bu konuda her şeyin kanunlara uygun bir biçimde yürüdüğünü belirtiyor ve Lorentzon'un durumunun iyi olduğunu açıklıyordu. Ancak bu açıklamalara karşın, İsveç basını, olanlardan İsveç Dışişleri Bakanı Unden'i sorumlu tutuyordu. *Baskılar* üzerine bakan, Türk Dışişleri'ne tarafsız uzmanlarca bir soruşturma yapılmasını teklif ediyor, ancak bu teklif "Türk mahkemelerinin kararlarım hiçbir müdahale olmadan verdikleri" gerekçesiyle reddediliyordu.



İsveç basınının Lorentzon'a ilgisi büyüktü, *SE* dergisi 20-26 ağustos 1953 tarihli sayısında Lorentzon'u kapak yapmıştı.



VVeman basın toplantısında *Aftonbladet* gazetesini yalanlıyordu.

Duruşmalar sürerken, 15 mayıs 1953 tarihli *Aftonbladet* gazetesi, Lorentzon'un yazdığı bir mektubu manşete taşıyordu. Mektupta, "denizaltının affedilmez hatası yüzünden" hayatını kaybedeceğini ileri süren Lorentzon, mahkemeyi de sert bir biçimde eleştiriyordu.

Bu haberin *Cumhuriyet* gazetesinde de yayınlanması üzerine, İsveç Konsolosu Weiman 20 mayısta, Haliç'te, Naboland'm güvertesinde bir basın toplantısı düzenliyordu.



Mahkeme sırasında Çelebioğlu iddiaları harita üzerinde yanıtlıyordu.

Basın toplantısında, Weman, *Aftonbladet'te* yayınlanan mektubun Lorentzon'a ait olmadığını ileri sürüyordu. Mektup haberinden dolayı son derece üzgün olan kaptanının, İsveçli gazeteciyle celse aralarında konuşmuş olduğunu ve bu konuşmaların mektupta yazılanlarla hiçbir ilgisinin olmadığını ifade ediyordu. Toplantıda basın mensuplarına Lorentzon'un yazdığı bir mektup dağıtılıyordu. Mektupta, Lorentzon, Türk mahkemelerine "büyük itimadı" olduğunu ve Türk makamlarının kendisine karşı "çok dürüst" davrandıklarını yazıyordu. Hastanede kendisini evinde gibi hissettiğini belirten Lorentzon, emniyet mensuplarının da "vazifelerini tam bir sadakat ve hüsnüniyetle yaptıklarına" inandığını vurguluyordu. Sonuç olarak da İsveçli gazetecinin yazdıklarının gerçekdışı olduğunu açıklıyordu.

Ancak, İsveç'te hava hâlâ sertti. Duruşmaları izlemek üzere Türkiye'ye gelen ve 6 haziranda yapılan keşfe gözlemci olarak katılan İsveç Deniz Ticaret Kaptanları Birliği Başkanı Nils Akesson Türkiye'den ayrıldıktan sonra olay ile ilgili olarak sert açıklamalar yapmıştı. Akesson, keşif sırasında mahkeme heyetinin uyarmasına karşın bilirkişi Rees ile konuştuğu için Ereğli gemisinden indirilmişti. Akesson, yapılan keşfin bir "komedi" olduğunu iddia ediyordu. Tatbikat sırasında bilirkişiye sorulan soruların, Lorentzon'u suçlu düşürecek şekilde hazırlandığını da ileri sürüyordu. Aslında, Lorentzon'u ziyaret eden Akesson hiç beklemediği bir tepkiyle karşılaşmıştı.

Astsubay Gert-Owe Eriksson
İsveç Kraliyet Deniz Kuvvetleri
"Lorentzon, Akesson'a çok kızgındı. 'Burada daha önce olman ge-

rekiyordu, cehenneme git' diye bağırdı. Ancak daha sonra, Akesson'un kendisi için önemli olduğunu kavrayan Lorentzon'un sinirleri yatışıyordu."

18 temmuzda yapılan duruşmaya, bu kez, İsveç Yüksek Mahkemesi üyesi Stockholm Üniversitesi Devletler Hukuku Öğretim Üyesi Prof. Dr. Fritz Stertzel gözlemci olarak katılıyordu. Stertzel, 1925-30 yılları arasında Atatürk tarafından ülkeye davet edilmiş ve bazı kanunların hazırlanmasına yardım etmişti. Duruşmadan önce, Lorentzon'u hastanede ziyaret eden Stertzel, neden Türkiye'ye geldiğini şöyle açıklıyordu: "İsveç halk efkârı bu meseleye büyük bir alaka göstermektedir. Bir hukukçu sıfatıyla birçok dedikodulara sebep olan müessif kazanın objektif tahlilini yapmak istiyorum."

Lorentzon Rus ajanıdır...

5 ağustos günü yapılan duruşmada, Naboland'm otomatik rota kayıt cihazı hakkında İstanbul'dan gelen rapor görüşülüyordu. Bir önceki celsede, avukat Türk, Naboland'da böyle bir cihazının bulunup bulunmadığını Lorentzon'a sormuştu. Naboland'da böyle bir cihaz vardı, ancak bozuk olduğu için bir süredir çalışmıyordu. Savcı Salim Ertem, Naboland'da inceleme yapılmasını istemişti. Gelen raporda, söz konusu cihazın bozuk olmadığı, yalnızca kaleminin bozuk olduğu bildiriliyordu.

Duruşmanın bundan sonraki bölümlerine karşılıklı ağır suçlamalar damgasını vuruyordu. Önce, avukat Türk, cihazın "Naboland"ın seyir halinde yanlış rota takip ettiğini ortaya koyacak en kuvvetli bir delil olduğu için Lorentzon ve Naboland denizcileri tarafından kasten bozulduğunu iddia ediyordu. Lorentzon, cihazın kullanılmasının gerekli ve zorunlu olmadığını, bu nedenle tamir ettirmediğini söylüyordu.

Bu kez Lorentzon'un avukatı Yarsuvat, Çelebioğlu'nu, Dumlupınar'ın seyir rotası bilgilerini mahkemeye kasıtlı olarak vermemekle itham ediyordu. Yarsuvat bu ithamın ardından, Çelebioğlu komutasındaki Dumlupınar'ın daha önce de bir kazaya karıştığını açıklıyordu. 1953 yılında, İtalya'nın Toranto Limanı'nda meydana gelen bu kazanın Çelebioğlu'nun hatasından kaynaklandığı imasında bulunuyordu. Bunun üzerine söz alan Sabri Yüzbaşı, Yarsuvat'ın Toranto'daki olayı tamamen yanlış anlattığını, aslında olayın, limandan hareket ederken Dumlupınar'ın Gür denizaltısına dokunması şeklinde geliştiğini ifade ediyordu.

O günkü duruşmaya asıl damgasını vuran iddia avukat Suat Sami Türk tarafından ortaya atılıyordu. Türk, Dumlupınar'ın kasten batırıldığını iddia ediyor, Lorentzon'un Rusya'ya gidip gitmediğini soruyordu. Türk, Heybeliada'da oturan Sofia isimli bir kadınm evini "bahriyelilere çok ucuza kiraladığını" ve donanmaya ait gemilerin gittiği yerlere ilişkin bilgi topladığını ileri sürüyordu.



Avukat Suat Tahsin Türk Dumlupınar'ın kasten batırıldığını iddia ediyordu.

İstanbul Cumhuriyet Savcılığı ve Emniyet Müdürlüğü bu iddiayı ihbar kabul ederek tahkikata başlıyordu. Çanakkale'deki duruşmada adı geçen Beyaz Rus Sofla Özdemir, iftiraya uğradıklarını söylüyordu.

Ardından, İsveç Dışişleri Bakanlığı, Türk Dışişleri Bakanlığı'na bir nota gönderiyor, Suat Tahsin Türk'ün, Lorentzon'un Rus ajanlarla ilişkisi olduğu yolundaki suçlamalarını protesto ediyordu. Notada Lorentzon'un bir an önce tahliye edilmesi ve avukat Suat Tahsin Türk'ün de yargılanması isteniyordu.

Oldukça sert geçen bu duruşmanın ardından, iki avukat, Türk ve Yarsuvat tesadüfen İstanbul'a aynı gemiyle dönüyor, duruşmadaki havanın aksine, gemide birbirlerine çok sıcak davranıyorlardı. Bu yakınlaşma gemideki gazetecilerin dikkatini çekiyordu.

Hikmet Çağlayan
Dünya gazetesi muhabiri
"Hele güvertede Suat Tahsin ile Ihsan Yarsuvat'ın bir öpüşmesi vardı ki, fotoğraf makineleri için bundan daha iyi bir suçüstü bulunmazdı."

Sorumlu kim olursa olsun cezalandırılsın

Artık, Çanakkale'de davanın sonuna geliniyordu. 4 eylüldeki celsede savcılık iddianamesinin okunmasından önce müdahil avukatlar söz alıyor, konuyla ilgili görüşlerini bildiriyordu. Avukat İsmail Aygen, temsil ettiği şehit aileleri adma, "deniz faciası olarak tarihe mal olan bu hadisede" Oscar Lorentzon ve Sabri Çelebioğlu'nun sorumlu olduğunu ifade ediyor, hangisinin daha kusurlu olduğunun tayin ve takdirinin mahkemeye ait olduğunu belirterek, sorumlu kim olursa olsun cezalandırıl-

masını talep ediyordu. Hazine avukatlarından Naim Aldemir ve Celal Bulut, Lorentzon'un Deniz Nizamnamesi'nin 21 ve 25. maddeleriyle, Deniz Ticaret Kanunu'nun 1052. maddesine göre "tedbirsiz" davranarak, "talvek hattının, yani geçit orta hattının sancak kısmını takip etmesi lazım gelirken aksi şekilde hareket ettiğinden" ötürü, "faciada kusurlu ve sorumlu olarak" Lorentzon'u gördüklerini belirtiyordu.

Sabri Çelebioğlu'nun avukatı Suat Tahsin Türk ve yirmi beş şehit ailesini temsil eden Bekir Sami Gömügen de mahkemeye sundukları dilekçelerinde Lorentzon'un cezalandırılmasını talep ediyordu.

Lorentzon ve Naboland'm mensup olduğu şirket adına davaya müdahil olarak katılan avukat Lazaraki Kürkçüoğlu, Sabri Çelebioğlu'nun cezalandırılmasını istiyordu.

Avukatlardan sonra söz alan savcı Salim Ertem'in mütalaası iki buçuk saat sürüyordu. Lorentzon'un, Çanakkale Boğazı'na girdikten sonra, savaş gemileriyle karşılaşmasına karşın hızını kesmediğini, Boğaz geçiş kurallarına aykırı davranarak hızlı gittiğini, Gelibolu Akbaş arasında rota değiştirmesi gerekirken bunu yapmadığını, Dumlupınar'ı düdükle uyarmadığını, sancağa dönüş kararını daha önce vermesi gerekirken bunu yapmadığını ileri sürerek, Lorentzon'un hareketine uyan TCK'nın 383 son maddesi gereğince cezalandırılmasını ve hadisede bir sorumluluğu olmadığı neticesine vanlan Sabri Çelebioğlu'nun da beraatine karar verilmesini talep ediyordu.

Son söz avukat îhsan Yarsuvat'a veriliyor, Yarsuvat, savunmalarını ha-



Avukatlar Suat Tahsin Türk ve Bekir Sami Gömügen Lorentzon'un cezalandırılmasını talep ediyordu.

zırlayabilmek için yirmi günlük bir süre istiyordu. Bunun üzerine bir sonraki duruşmanın 23 eylül çarşamba günü yapılmasına karar veriliyordu.

Son müdafaa celsesi

Suat Tahsin Türk
Çelebioğlu'nun avukatı
"Ağır Ceza Mahkemesi istisnai olarak ayakta sağlam kalmış taş bir okulun büyük salonunda Dumlupınar-Naboland Davası'nm son müdafaa celsesini bitirmeye çalışmaktadır. Sabahın erken saatlerinde müdafaaya başlayan avukat arkadaşlar son sözlerini bitirdikleri zaman kasabaya akşam karanlığı çökmüş, salonda elektrikler yanmıştır, okul binası mahşer gibi kaynaşmakta, mütecessis ve meraklı dinleyiciler kesif bir kitle halinde muhakeme safahatını nefes almadan heyecanla takip etmektedirler. Yerli ve ecnebi basın mümessilleri ve ajans muhabirleri cereyan eden her hadiseyi ve konuşulan her sözü kısa kısa fasılalarla PTT binasına naklederek telsizlerle dünyanın dört bucağına yaymaktadırlar."

Avukat Türk, 23 eylül günü gecenin geç saatlerine kadar süren "son müdafaa celsesi"ni böyle anlatıyordu. Uzun günün sonunda her iki tarafın avukatları savunmalarım bitirmişlerdi. Yarsuvat'm savunması dört saat sürmüş ve "bu müessif hadisede" kusurun Çelebioğlu'nda olduğunu ileri sürmüştü. Türk ise sekiz bölümden oluşan 172 sayfalık uzun savun-



Karar günü salonda çıt çıkmıyordu.



Hâkim Salahattin Ayanoğlu Almanya'da doktora yapmıştı.

masına son verirken, "yeryüzünde ulu ve adil Tann'mn sadık elçileri" olarak tanımladığı hâkimlerden, "Naboland süvarisi için mahkûmiyet, Dunılupınar kumandanı için de beraat" karan beklediğini ifade ediyordu.

Ve karar

Beş aydır sürmekte olan davanın artık sonuna gelinmişti. Duruşmalann yapıldığı istiklal Ilkokulu'nun müsamere salonu sabahın erken saatlerinden itibaren dolmaya başlamıştı. Hâkimler heyeti yerini alıp duruşma ll:30'da başladığında her zamankinden daha kalabalık salonda çıt çıkmıyordu. Herkes merak içerisindeydi.

Ferdi Öner
Cumhuriyet gazetesi muhabiri

"Dinleyiciler arasında, bugün uçakla buraya gelen İsveç Ortaelçisi A. Gromberg de bulunmaktaydı. Kararı dinlemek üzere ayağa kalkan her iki sanık da heyecanlı görülüyordu. Bilhassa isveçli kaptan Lorentzon'da mutat soğukkanlılığından en küçük bir eser bile yoktu."

Mahkeme Başkanı Salahattin Ayanoğlu'nun, karan okuması bir buçuk saat sürüyordu. Mahkeme heyeti, Lorentzon'un "tedbirsizlik ve dikkatsizlik ve emri ve kaidelere riayetsizlik neticesi deniz kazasına ve ölüm vukuuna sebebiyet verdiği subut mertebesinde görüldüğünden hareketine uyan TCK'nın 383. maddesinin son fıkrası gereğince ve kazanın oluş şekli itibariyle asgari had aşılmayarak bir sene müddetle ağır hapsine ve 500 lira ağır para cezasıyla tecziyesine, cezasının yan

miktarı indirilerek binnetice maznun Oscar Ferdinand Lorentzon'un tevkifi olan 06.04.1953 gününden muteber olmak üzere altı ay müddetle ağır hapsine ve 250 lira ağır para cezasıyla mahkûmiyetine" karar veriyordu. Sabri Çelebioğlu ise "tedbirsizlik, dikkatsizlik, evamir ve nizamata riayetsizlik ve meslekte tecrübesizlik görülmediğinden" beraat ediyordu. Aslında bu beklenen bir karardı. Çünkü, duruşmaların sonu yaklaştıkça, Lorentzon'un mahkûm olmasına kesin gözüyle bakılır olmuştu. Ayrıca, bu mahkemeden, Çelebioğlu için ise bir mahkûmiyet kararının çıkmayacağı artık anlaşılmıştı. Asıl beklenmeyen, Lorentzon'a verilen hapis cezasının süresiydi. Altı ay hapis, Lorentzon ve avukatlarının dışında herkeste hayal kırıklığı yaratıyordu.

Lorentzon, altı aylık hapis cezasını duyunca rahat bir nefes alıyordu. Çünkü, tutukluluğunda altı aylık süreyi doldurmuş olduğu için tahliye olacaktı. Bu rahatlamanın ardından, Çanakkale'deki son gecesini, "kendisine karşı büyük bir şefkat ve ihtimam gösteren" Memleket Hastanesi'nde geçirmek istediğini belirtiyordu.

Ferdi Öner
Cumhuriyet gazetesi muhabiri

"Mevkufiyeti sırasında ve bilhassa duruşmalarda bulunduğu anlarda garip bir ruh haleti içinde daima asabi bir karakter taşıdığına yakinen şahit olduğumuz İsveçli kaptan, dünden itibaren sanki yepyeni bir hayata kavuşmuş gibidir. Memleket Hastanesi'nde kendisine tahsis olan odada adeta münzevi bir hayat yaşayan, hatta ziyaretine giden isveçli gazetecilerle bile konuşmaktan kaçman Oscar Lorentzon dün bütün gününü neşeli hasbıhallerle geçirdi. Kendisini ziyaret eden yakm dostlarının anlattıklarına bakılırsa, Lorentzon hakkındaki altı aylık mahkûmiyet karannı bir sürpriz telakki etmektedir."

Veda

Ertesi sabah saat 10:00'da Başkonsolos Weman, Lorentzon'u almak üzere iki faytonla hastaneye geliyordu. Faytonlardan birisine bavullar yükleniyordu. Hastanenin bekleme salonunda, kendisini uğurlamak için bekleyen başhekim ve hastane personelinin tek tek ellerim sıkıp veda eden Lorentzon, oradakilere teşekkür ediyor ve gördüğü "alakayı" hiçbir zaman unutmayacağını söylüyordu. Kendisini bekleyen faytona binmeden önce geriye dönüp şapkasını çıkanp kendisi uğurlayanlara selam veriyordu. Tam faytona binmek üzereyken Weman aracılığıyla hastanenin bahçıvanını soruyor, ancak izinli olduğunu öğrenince, Weman'a bahçıvana bahşiş vermeyi unutmamasını tembihliyordu. Kendisini İstanbul'a götürecek olan Gemlik vapuruna binmek üzere iskeleye geldiğinde, iskeledeki kalabalığın arasından sessizce vapura biniyordu.

O sırada, Suat Tahsin Türk ve Sabri Çelebioğlu da iskeledeydi. Her

ikisi de aynı vapurla İstanbul'a dönüyordu. Çelebioğlu, kendisini uğurlamaya gelen arkadaşlarının yanında gazetecilerle konuşuyordu. Büyük sorumluluk yükünün omuzlarından alınmasından dolayı çok sevinçli olduğunu açıklıyor, adil mahkemeye minnettarlığım belirtiyordu.

Gemlik vapuru yavaş yavaş rıhtımdan ayrılırken *Dünya* gazetesi muhabiri Mehmet Cantürk şu satırları yazıyordu:

Vapuru nazarımla takip ettim. Nara Burnu açıklarında şamandıranın yanından geçerken Dumlupmar'm kahraman şehidi Üstçavuş Selami'nin denizin derinliklerinden yukarıya aksettirdiği tarihi cümleler kulaklarımda bir kez daha çınladı; "vatan sağ olsun. " Durnlupmar'm 81 aziz şehidi, vatan sağ olsun ve Sizler nur içinde yatın.

Gemi rıhtımdan ayrılıncaya kadar kamarasından çıkmayan, hatta bu nedenle onları uğurlamaya gelen mahkeme heyeti ve savcıyla vedalaşmayan Lorentzon, Nara Bumu'na yaklaştıklarında güverteye çıkıyordu.

Ferdi Öner
Cumhuriyet gazetesi muhabiri
"Gemlik vapuru Nara Burnu önlerine yaklaşırken, İsveçli Kaptan Oscar Lorentzon'un kamarasından çıkarak güverteye doğru yürüdüğü görüldü. Parmaklığa dayanan Oscar Lorentzon, yarım mil kadar ilerimizde bulunan batı şamandırasını görmekte güçlük çekmedi. İhtiyar kaptan sanki 6 ay evvel bir gece vuku bulan o korkunç hadisenin heyecanını yaşıyormuş gibi heyecanlıydı. Teessürden gözleri buğulanmıştı. Gemlik vapuru, Boğaz'ın mavi sularında bir ıstırap abidesi gibi, bir matem nişanesi gibi duran ve üzerinde 'Burada Dumlupınar şehitleri yatar' ibaresi bulanan batı şamandırasının önünden geçerken Oscar Lorentzon'un başından şapkasını çıkarmak ve esas vaziyeti almak suretiyle aziz şehitlerimizin manevi huzurlarında ihtiram duruşu yaptığını gördük. Onun bu hareketi mesuliyetinin kefareti olarak değil, fakat bir meslek borcunun edası olarak mütalaa olunabilirdi."

Şimdi, iki kaptan ayrı gemide İstanbul'a doğru yol alıyordu. Artık her şey geride kalmıştı, kaza, Dumlupınar, şehitler, kurtarma çalışmaları, tatbikat ve duruşmalar...

İsveç'e dönüş

Gemlik vapuru Tophane Rıhtımı'na yanaştığında, gazeteciler, karşılarında rahatlamış bir Çelebioğlu buluyordu. Daha önceki gelişlerinde üzgün, kederli gözüken ve yakınları ile bile kucaklaşmayan yüzbaşı değişmişti. Gazetecilere "mahkememizin adil kararı beni çok memnun etmiştir" diyordu.

Çelebioğlu'ndan sonra gemiden inen Lorentzon, İsveç'teyken öğrencisi olduğu öğrenilen Gemlik'in kaptanı ile vedalaşıyor ve gazetecilere temyiz sonuçlanana kadar Türkiye'de kalacağını açıklıyordu.

Ertesi sabah, Naboland'a giderek mürettebata veda ediyor ve geminin yeni kaptanıyla tanışıyordu. Ardından, saat 17:00'da, açıklamasının aksine, İskandinav Havayolları'na ait bir uçakla İsveç'e gidiyordu. Stockholm'de bir kahraman gibi karşılanıyordu.

Mahkemenin kararım açıklamasından sonra İsveç basmı genel olarak kararı olumlu karşılıyordu. *Dagens Nyheter* gazetesi "korkulanın gerçekleşmemesini memnuniyetle" karşılarken, yargılamanın tatmin edici olmadığı yorumunu yapıyordu. Muhafazakâr *Svenska Dagbladet* gazetesi Türk adaletinin tarafsız olabileceğini gösterdiğini yazıyordu. Stockholm'de yayınlanan liberal eğilimli *Tidningen* gazetesi kararın İsveç kamuoyu tarafmdan kabul edilmesinin güç olacağını belirtiyordu. Sosyalist *Morgen Tidningen*, mahkemenin deniz kuvvetlerinin etkisi altında kaldığını ileri sürüyordu.

1954

Temyiz başvurusu

Çanakkale Ağır Ceza Mahkemesi'nin kararından hemen sonra davanın her iki tarafı da temyize gidiyordu. Lorentzon ile Çelebioğlu'nun avukatlarının yanı sıra, Çanakkale savcısı da kararın bozulması için Temyiz Mahkemesi'ne başvuruyordu. Savcı, Lorentzon'a uygulanan ceza indirimine itiraz ediyordu. Avukat Suat Tahsin Türk de savcı gibi, Lorentzon'un denize düşenleri kurtarmak için gösterdiği çabalar göz önüne alınarak cezasının yarıya indirilmesine karşı çıkıyordu. Türk, altı aylık hapis cezasının kamu vicdanını tatmin etmediği görüşündeydi.

Temyiz başsavcısı başvurulardan bir yıl sonra hazırladığı iddianamede, altı aylık hapis cezasını az buluyor, bu cezanın artırılmasını talep ediyordu. Başsavcı, Çelebioğlu hakkmdaki beraat kararının tasdik edilmesini istiyordu.

Temyiz Mahkemesi'nin kararı 15 ekim 1954 tarihinde açıklanıyordu. Bu kararda, Lorentzon'un cezası tasdik ediliyor, Sabri Çelebioğlu hakkında verilmiş olan beraat kararı ise bozuluyordu. Mahkeme, Çelebioğlu'nun "aleyhine görülen bazı hususlardan dolayı" yeniden yargılanmasına karar veriyordu. Çelebioğlu'nun, Boğaz'a girerken köprüüstünde olmaması ve Naboland'ı gördüğü halde tedbir almaması mahkeme tarafmdan yeniden yargılanma nedenleri olarak belirtiliyordu. Ayrıca Dumlupınar'ın son iskele dönüşü yerine sancak dönüşü yapması ya da denize dalması durumunda neler olabileceğinin Çanakkale Ağır Ceza Mahkemesi'nde yeterince tartışılmaması da eksiklik olarak nitelendiriliyordu.

Nabo*la*nd da gidiyor

Kazanın birinci yıldönümünde Haliç'te demirli bulunan Naboland'da bir anma töreni yapılıyordu. Törende geminin bütün mürettebatı saygı duruşunda bulunuyor ve bayraklar yarıya indiriliyordu.

Temyiz kararının hemen ardından şehit aileleri Naboland şilebinin sahipleri aleyhine İstanbul 3. Ticaret Mahkemesi'nde maddi tazminat davaları açıyordu. Bu davalar nedeniyle bir ara Naboland'ın satışı gündeme geliyordu. Ancak, Maliye Bakanlığı, gemiyi işleten ve sigortalayan şirketlerle 22 kasım 1954 tarihinde bir anlaşma imzalıyordu.

Anlaşmaya göre Naboland'm sahibi Tifring şirketi, tazminat olarak, 4 milyon Türk Lirası nakit ve 1 milyon Türk Lirası banka teminat mektubu olmak üzere toplanı 5 milyon liralık bir teminat vermeyi taahhüt ediyordu.

Bunun üzerine, Haliç'te beklemekte olan Naboland, 30 kasını 1954 tarihinde, kazadan neredeyse 20 ay sonra, Türkiye'den ayrılıyordu.

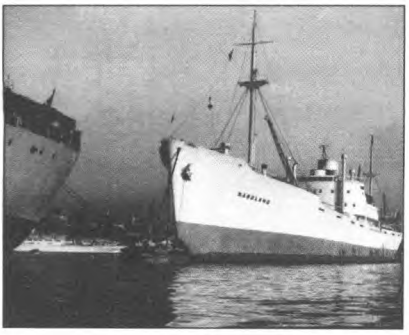
1955

Türk adliyesine ve adalete itimadım sonsuzdur...

Kazanın üzerinden neredeyse bir buçuk yıl geçmişti ancak hâlâ yargılama devam ediyordu. Temyiz kararından sonra Sabri Çelebioğlu'nun yargılanmasına Çanakkale Ağır Ceza Mahkemesi'nde 26 ocak 1955 tarihinde başlanıyordu. Mahkeme heyeti değişmişti, heyet, bu kez, başkan Sedat Cumralı ile Hüseyin Avni Baksi ve Orhan Ertuğrul'dan oluşuyordu. iddia makamında ise yine Savcı Salim Ertem bulunuyordu.

ilk duruşma öncesi, Çelebioğlu, gazetecilere, "Türk adliyesine ve adalete itimadım sonsuzdur" demekle yetiniyordu.

Mahkeme, 16 mart günü yapılan duruşmada, beş kişiyi bilirkişi olarak görevlendiriyordu. Yapılan incelemelerden sonra heyette görüş ayrılıkları ortaya çıkıyordu. Heyetin üç üyesi, Çelebioğlu'nun alınması gereken tedbirleri aldığı kanaatinde olduklarım belirtirken, geri kalan iki üye, Dumlupınar'ın sancak rotasında devam etmesi gerektiğini ileri sürüyordu.



Naboland kazadan neredeyse 20 ay sonra İsveç'e dönüyordu.

O takdirde belki (Dumlupınarj için aynı netice doğabilir, fakat; Dumlupınar kumandanı bugünkü derecede hatalı görülmez ve belki de daha sığ sularda meydana gelecek bu kazada batacak (Dumlupınar) teknesinin tahlisi mümkün olur ve maksurem ölenlerden bir kısmının kurtulması da kabil olurdu.



Çelebioğlu / sene 8 ay hapis ve 800 lira ağır para cezasına çarptırılıyordu.

Bir sene sekiz ay müddetle...

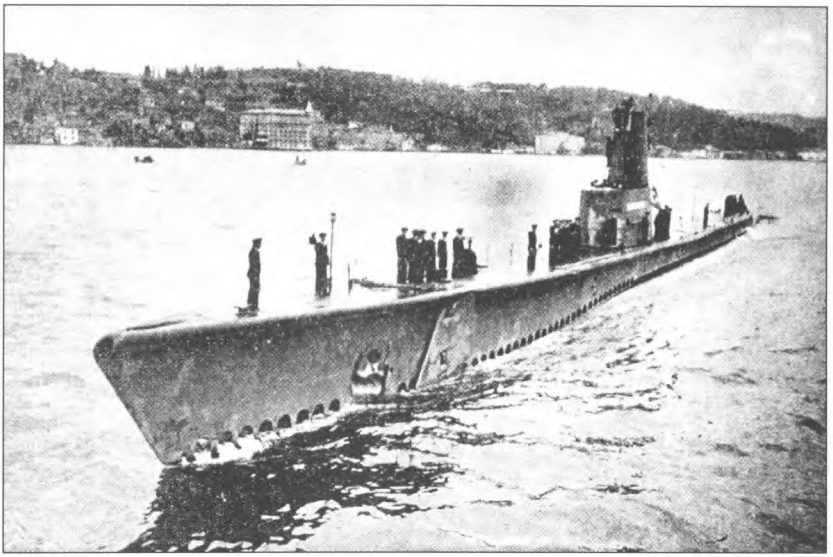
11 nisan 1955 tarihinde son duruşma için Çanakkale Ağır Ceza Mahkemesi toplanıyordu. Karar açıklanmadan önce kendisine söz verilen avukat Türk, savunmasını şu sözlerle bitiriyordu: "Mahkûm Lorentzon facianın tek mesulüdür ve yüksek heyetinizin vereceği tarihi hükmü ile de ebediyen tek mesul kalmaya mahkûm olacaktır."

Yapılan savunmanın hemen ardından mahkeme heyeti kararını açıklıyor ve Çelebioğlu, "tedbirsizlik, dikkatsizlik, nizam, emir ve kaidelere riayetsizliği" nedeniyle, TCK'nın 383. maddesinin son fıkrası gereğince, "bir sene sekiz ay müddetle ağır hapis" ve "sekiz yüz lira ağır para" cezasına çarptırılıyordu.

Avukat Türk ve Savcı Ertem, kararın açıklanmasının ardından ayrı ayrı temyize gidiyordu.

Temyiz Mahkemesi, 30 ocak 1956 tarihinde itirazları reddediyor ve "kanuna uygun bulunan hükmün tasdikine" karar veriyordu. Bu karar ile birlikte, iki buçuk yıl süren yargılama süreci de sona eriyordu.

Sonrası



Sabri Çelebioğlu

8 ekim 1953 tarihinde yayınlanan *Cumhuriyet* gazetesinde Çelebioğlu ile ilgili şöyle bir haber yer alıyordu:

İzmit (telefonla). Birkaç gün evvel beraat eden Dumlupmar denizaltısı süvarisi Sabri Çelebioğlu, Amerika'dan yeni alınacak denizaltı gemisi süvariliğine tayin edilmiştir. Sabri Çelebioğlu 75 kişilik mürettebatla birlikte önümüzdeki günlerde Amerika'ya hareket edecektir.

Binbaşılığa terfi eden Çelebioğlu, hakkında verilen mahkûmiyet kararının ardından 1956 yılının mayıs ayında ordudan tard ediliyordu. Bir daha hakkında bilgi alabilmek mümkün olmuyordu.

Oscar Lorentzon

Lorentzon'u, Stockholm Havaalam'nda binlerce kişi çiçekler ve alkışlarla karşılıyordu. Uçaktan neşeli inen Lorentzon'u karşılayanlar arasında, karısı Thyra Lorentzon ve iki kızı da bulunuyordu.

Gazeteciler, fotoğraf makineleri ve film kameralarıyla karşılama anını takip ediyordu.

Havaalanında, Lorentzon'un dostlan, Kaptanlar Federasyonu temsilcileri ve diğer denizciler tarafından hoş geldin konuşmaları yapılıyordu. Kendisini karşılayanlara teşekkür eden Lorentzon, şunları söylüyordu:

Türkiye'de temas ettiğim bütün siviller bana karşı hakikaten pek nazik ve dostane bir şekilde muamele ettiler. Bu insanları çok sevdim. Benim için çetin geçen son aylarda onların daima bana yardım etmek istediklerine şahit oldum. Çoğu bana olan sempatilerini belirtmek için mektup ve telgraflar gönderdiler. Hatta bazı kimselerden hediyeler dahi aldım. Bu benim için çok büyük bir şeydi.

"Bir daha denize çıkıp çıkmak istemediğini" soran bir gazeteciye, Lorentzon, "Zannedersem evvela birkaç gün istirahat etmem lazım" di-



Lorentzon'u havaalanında büyük bir kalabalık karşılıyordu.





16–21 ekim 1953 tarihli *SE* dergisi Lorentzon için "halk kahramanı" ifadesini kullanıyordu.

yor, bu arada karısı atılarak, "En az iki ay" diye ekliyordu.

İsveç kralı da Lorentzon'a bir "hoş geldiniz" mesajı gönderiyordu. Türkiye'de yaşadıklarıyla ilgili bir kitap yazmayı düşündüğünü söyleyen Lorentzon, mahkemenin kendisini suçlu bulmasına rağmen, "davasını milletlerarası bir mahkemeye intikal ettirmeye çalışacağını" da sözlerine ekliyordu.

AB Broströms şirketi, Lorentzon'u Skugaland gemisine kaptan olarak atıyordu.

Astsubay Gert-Owe Eriksson
İsveç Kraliyet Deniz Kuvvetleri
"Kazadan birkaç ay sonra ya da en geç bir yıl içinde emekli olmayı planlıyordu. Ancak kendisine yeni bir gemi verildi, Skugaland. Şirket onu tekrar kaptan olarak görmek istiyordu. Bu gemide yaklaşık dokuz ay kaptanlık yaptı. Akdeniz'e bir daha hiç gitmedi. Gemiyle, Amerika kıtasının doğu kıyılarına yük taşıdı. Şirket onun bir daha Türkiye'yi düşünmesini istemiyordu."

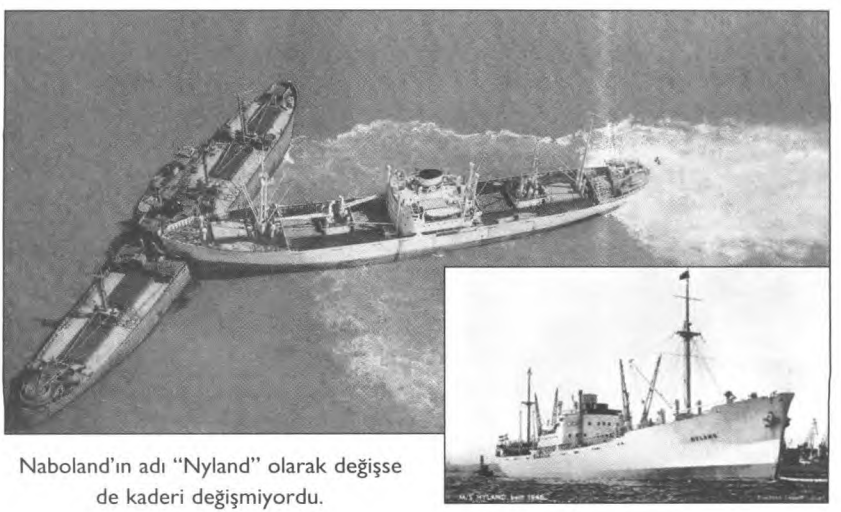
Lorentzon, Skugaland'da kaptanlık yaparken emrindeki personelle zaman zaman kaza hakkında konuşuyordu.

Astsubay Gert-Owe Eriksson
İsveç Kraliyet Deniz Kuvvetleri
"Emrindeki gemi süvarisine, 'dünya kamuoyu, Türk Donanması, mahkemeler, aylarca hatta yıllarca kaza üzerine düşündüler. Benim ise doğru kararı vermek için sadece birkaç dakikam vardı' diyordu."

1955 yılında 43 yıllık hizmetten sonra emekli oluyordu.
1970'te de vefat ediyordu.

Naboland

Naboland, 1954 yılının aralık ayında, Broströms şirketinin sahibi olduğu Göteborg'daki Eriksberg tersanelerinde onarılıyordu. Geminin, şirketin Akdeniz-Güney Amerika hattında çalıştırılmaya devam etmesi düşünüldüğünden, onarımdan hemen sonra adı Nyland olarak değiştiriliyordu.



Naboland'ın adı "Nyland" olarak değişse de kaderi değişmiyordu.

Nyland, 1956 yılında, bir Amerikan şilebi Kirby Smith ile çarpışıyordu.

Kazadan hafif hasarla kurtulan gemi, 1964'te, Broströnıs şirketleri arasında el değiştiriyor ve Red isimli küçük bir şirkete satılıyordu. Bu satışla birlikte, adı da Broriver olarak değiştiriliyordu. 1966 yılında, bu kez, Panamalı Thalis denizcilik şirketine satılıyordu. Thalia adını alan gemi, 1968 yılında Batı Afrika sahillerine yaptığı bir seferin sonunda Dakar Limam'nda makine dairesinde çıkan yangın sonucunda ağır hasar görüyordu. Limanın açığına çekilerek götürülen ve orada denıirlettirilen gemi, bir süre sonra kendiliğinden batıyordu.

Dumlupmar

1958 yılının eylül ayının başında gazetelerde Dumlupmar'ın çıkartılacağına ilişkin haberler yer almaya başlamıştı. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı bu haberlere dair hiçbir açıklama yapmıyordu. Ancak Yarbay Vedat Dora'nın bu konuda bazı planlarının olduğu biliniyordu. Dora derin su dalışları için bir cihaz geliştirmişti: Dora Asansörü.

Üsteğmen Necdet Şenergün
Fahri Korutürk'ün emir subayı

"O zamanlarda Kurtarma Sualtı Komutanlığı'nda böyle bir çalışma yapmış çok değerli bir albayımız vardı. Vedat Dora, tanınmış bir isimdi. Tahsilini Amerika'da yapmış. Başarılı bir kariyeri olan Vedat Dora sonradan bu dalgıçların aşağıya indirilmesindeki güçlüğü dikkate alarak bir aparat geliştirdi. Dalgıcın eforunu, gayretini, enerjisini kaybetmeden aşağıya rahat inebileceği ve çalışma için enerjisini aşağıda kullanabileceği bir düzen geliştirdi. Bunun için müracaat etti."

Başvurusuna olumlu yanıt verilen Yarbay Vedat Dora Çanakkale'de derin su eğitimi yapmak üzere bir kafileyle yola çıkma hazırlıklarına başlıyordu. Hazırlıkların tamamlanmasının ardından, Dora, Kurtaran, Ayancık, Ayvalık ve Kaldıray gemilerinden oluşan bir kafile ile 6 eylül 1958 cumartesi günü akşamüstü Nara Bumu'na doğru hareket ediyordu. Önce Nara Burnu'nda demirleyen gemiler, hazırlıklarını tamamladıktan sonra asıl çalışmaların yapılacağı bölgeye geliyordu.

9 eylül 1958'de Dumlupmar'm üzerine gelen Kurtaran'ı beş yıl önce olduğu gibi kendi şamandıralarıyla sabitlemek mümkün gözükmüyordu. Ancak, bu durum göz önünde bulundurularak, Kaldıray daha önce denize şamandıra bırakmıştı. Bu önlemlere karşın Kurtaran'ın sabitlenmesi beş yıl önceki gibi yine çok zor olmuştu.

Sonarla denizaltının yeri tespit edilmiş, ardından, o bölge arama tarama gemileri tarafından ırıp teli ile taranmıştı. Dumlupınar'a takılan bu telin iki ucu Kurtaran'a bağlanmıştı. Böylece dalış için tüm hazırlıklar tamamlanmış oluyordu.

Yarbay Dora, dalgıç ekibine, denizaltıya ilk dalışı gerçekleştirene kadar yoğun bir eğitim programı uyguluyordu. Dalgıçlar Dumlupınar'a inilinceye kadar sakal bırakmaya karar veriyordu.

1958

Denizaltının üstündeyim...

Dalgıçların gerekli eğitimi aldığım düşünen Dora, 27 eylül sabahı Kurtaran gemisinin güvertesinde heyecanlı ve endişeliydi. Bu çalışmaları izleyen *Hayat* dergisi, 10 ekimdeki sayısında, Kurtaran'ın güvertesindeki Vedat Dora'yı şöyle anlatıyordu:

Ortadan biraz uzun boylu, tıknaz, esmer, haki gömlek ve pantolonlu bir adam vardı. Gür kaşlarının altında, sevgi, hürmet ve itimat telkin eden bakışlarla güvertede çalışanlara bakıyor, mütemadiyen sigara içiyordu. İçmek değil de adeta yediği sigarayı attıktan sonra bir yenisini yakarak çalışanlarının yanına gitti.

Dalgıçlar ona baba diyordu. Çünkü, Yarbay Dora, emrindeki dalgıçları bir baba gibi seviyor ve koruyordu.

Eğitime başlamadan önce çekilen kuraya göre dalma sırası Astsubay Mustafa Koç'taydı. Ancak, ekipte bulunan dalgıçların hepsi ilk dalışı gerçekleştirmek istiyordu. Dora, ilk dalış için dalgıçlar arasında kura çekilmesine karar veriliyordu. *Hayat* dergisi, çekilen kura sonucunda bir numarayı çeken Kemal Tutan'ın ilk dalışını şöyle aktarıyordu.

"Saat *12*'yi 12 geçiyordu. Kemal Tutan, mavi suların kucağında derinliklere doğru süzülmeye başladı. Bir an sonra da kayboldu. Yukarıda kalanlar, asansörün halatı, dalgıç hortumu ve heyecanla gerilmiş yüzlerdi. Çıt çıkmıyordu."

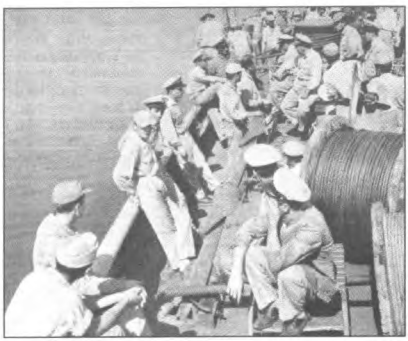
Kemal Tutan'ın adeta ördek bağırması gibi garip bir hal almış olan konuşması duyuldu: "Denizaltının üstündeyim."

Kemal Tutan 28 eylül 1958 tarihli *Cumhuriyet* gazetesinde o anı şöyle anlatıyordu.

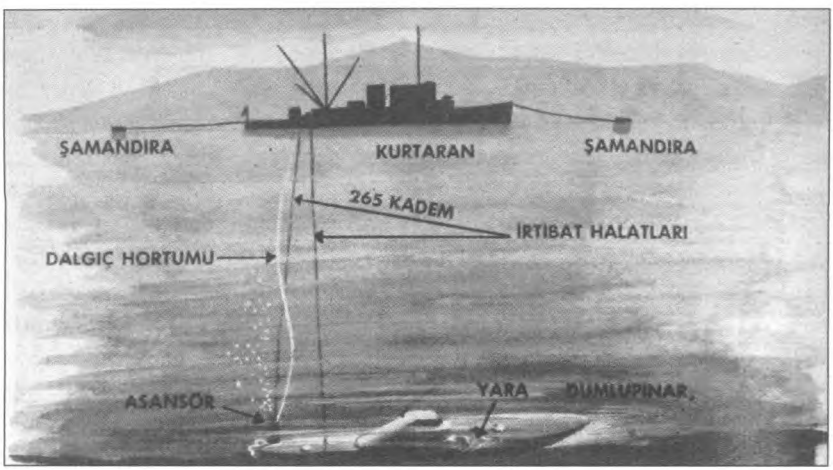
Dalış başladıktan sonra denize indirilip asansöre geçtim. Uzun bir inişten sonra Dumlupınar denizaltısını gördüm. Denizaltı sancağı azami 20 derece meyille dipte yatık vaziyette duruyordu. Görüş sahası en fazla 8 metreydi. Denizaltının renginden eser kalmamıştı. Yosunlardan müteşekkil bir tabaka teşkil etmiş ve Dumlupınar beyaz bir çiçek demetini andırıyordu. Çok heyecanlanmıştım.
10 dakika içinde görevimi yapmaya çalıştım. Dumlupmar'm yaralı yeri görünmüyordu. Zemin çakıl taşı ile kaplıydı. Etrafında uçurum olmadığı görülüyordu.











1958'de yapılan dalışlarda asıl amaç Dumlupınar'ı su yüzüne çıkarmaktı.

Çıkışta beklemesi gereken 37 dakikalık sürede canı sıkılmasın diye *Hayat* dergisinin muhabirleri Tutan'a radyo dinletiyordu.

Dumlupınar'a inildiği haberi hızla duyuluyordu. Gemiye kutlama telgrafları ve mektupları gelmeye başlıyordu.

Aynı günün akşamüzerine doğru Dumlupınar'a inmeyi başaran ikinci dalgıç Başçavuş Tekin Özran aşağıda "hayalen" şehit arkadaşlarını görür gibi olduğunu söylüyordu. Üçüncü dalışı gerçekleştiren Astsubay Üstçavuş Necati Sezgin ise "sarnıçların üzerindeki deniz ispiraları"nm Dumlupınar'a "muhteşem bir mabet hissi" verdiğini düşünüyordu.

1 ekim gününe kadar Dumlupınar'a başarılı 10 iniş gerçekleştirilmişti. Dora'nm asıl niyeti, bu dalışlardan sonra dalgıçların vereceği bilgilere göre Dumlupınar'ı çıkartma planlarını hazırlamaktı.

Dumlupmar eğimli bir şekilde dipte yattığı için üzerinde yürü*m*ek çok güç gözüküyordu. Bu nedenle dalgıçlar Dora Asansörü'nden çıkıp denizaltının üzerine ayak basamadılar. Ancak bunun gerçekleştirilmesi gerekiyordu. Dora bu işi yapmak üzere, daha önce 103 metreye dalarak rekor kırmış olan dalgıç Başçavuş Yılmaz Süsen'i görevlendiriyordu. Süsen bu görevi başarıyla tamamladı ve denizaltıya bağladığı halata tutunarak üzerinde dolaşabildi.

Başçavuş Yılmaz Süsen
Dalgıç

"Denizaltı kulesinin iskele tarafına indim. İnerken bana verilmiş halat elimdeydi. Bu halatı da alarak asansörden çıktını. İskele taraftan başa doğru yürüdüm. Bir mapaya elimdeki halatı bağladım. O halatla kendimi düşmekten koruyarak yara üzerine geldim. Yaranın iç kısmı karanlık olduğundan bir şey göremedim. Halatı yaranın kenarında bır*a*karak asansöre geldim."

4 ekim günü Tekin Özran, 2 saat 20 dakika süren dalışta Dumlupınar'ın kıçüstüne iniyor ve kazadan beş buçuk yıl sonra nihayet Dumlupınar'a çelik halat bağlayabiliyordu. Bu halata bağlanan asansör sayesinde artık dalgıçlar Dumlupınar'ın üzerine daha rahat inebilecekti.

7 ekim günü dalış yapan Yılmaz Süsen, denizaltının yedi numaralı sarnıcının kapağmı açmayı başarıyordu.

Başçavuş Yılmaz Süsen
Dalgıç

"Göğsümdeki kancayı kaportaya bağladım ve arkam geminin kıç tarafına dönük çalışmaya başladım. İyi bir çalışma elde edebilmek için güverte üzerine yan yattım. Sökülmesi emredilen valf kapağı önce güçlük gösterdiyse de sonra kol*a*y açıldı ve tamamiyle çıkartabildim."

Yılmaz Süsen'in çıkartmış olduğu kapak Kurtaran'da merakla inceleniyordu. Siyah boyasının üzerinde yer yer pembe beyaz benekli deniz bitkileri ve hayvancıkları bulunuyordu.

Bu gelişmeyle birlikte, Dumlupmar'ın sarnıçlarına Kurtaran gemisinden basınçlı hava basılarak içerideki su tahliye edilebilecekti. Böylece Dumlupmar'm su yüzüne çıkartılması kolaylaşacaktı. Ancak dalgıçlardan gelen bilgiler farklıydı. Bunun nedeni 10 dakikalık sürede yeterli incelemenin yapılamamasıydı. Aslında bir sualtı fotoğraf makinesine ihtiyaç duyuluyordu. Ancak donanmanın elinde böyle bir makine bulunmuyordu. Çalışmaları takip eden gazeteciler kendilerinde bulunan bir sualtı fotoğraf makinesini vermeyi önerdiler. Bu makine ile Dumlupınar'ın ilk fotoğrafı çekilebiliyordu. Ancak çekilen fotoğraf karanlık çıkmıştı. Çekimlerde ışık kullanılması gerektiği anlaşılıyordu. İkinci çekim denemesinde ışık kullanılması kararlaştırıldı. Ancak bir ikinci çekim gerçekleştirilemiyordu. Tam bu aşamada, Ankara'dan gelen bir emir, çalışmalara son verilmesini istiyordu.

9 ekim tarihinde Milli Savunma Bakanlığı bir basın bildirisiyle, 9 eylülden beri devam etmekte olan donanma derin su dalgıç eğitiminin "'muvaffakiyetle" sona erdiğini açıklıyordu.

12 ekim 1958 çalışmaların son günüydü. Şamandıralar, halatlar toplanmaya başlanıyordu. Kurtaran Gölcük'e dönüşe hazırlanıyordu.

O günden sonra Dumlupmar'm çıkartılması düşüncesi bir daha gündeme gelmedi.

Üçüncü ve son Dumlupınar

Dumlupınar ismi bir kez daha bir başka Baloa sınıfı Amerikan deni-



III. Dumlupınar 24 ağustos 1972 tarihinde Türk denizaltı filosuna katılıyordu.

zaltısına veriliyordu. Eski adı USS Caiman olan bu denizaltı, USS Blower'dan bir ay önce 323 borda numarasıyla Amerikan Donanması'na katılmıştı. Türk denizaltı filosunda görev yapmaya başladığı tarih ise 24 ağustos 1972'ydi.

Yeni Dumlupınar, 1 eylül 1976 günü saat 04:58'de, Gölcük'ten Mersin'e nöbet devralmaya giderken, Marmara'dan Çanakkale Boğazı'na gireceği sırada, Fransa'dan gelen ve Odesa'ya gitmekte olan Sovyet bandralı 1640 tonluk Sizik Vavilov isimli bir gemi ile çarpışıyordu. Su üstünde seyreden Dumlupınar'ın köprüüstündeki personeli çarpışmanın şiddetinden denize dökülüyordu. Rus şilebi tarafından denizden toplanan mürettebattan sadece bir astsubay başından hafif yaralanıyordu. Çarpışma yeri ikinci Dumlupınar'ın battığı yerden 29 deniz mili uzaklıktaydı. Sancak kıç batarya dairesinden hasar gören denizaltı su alıyor ve 45 derece sancak tarafına yatıyordu. Denizaltının hasar gören dairesinde on üç kişi mahsur kalıyordu. Hızla su alan denizaltıdan önce mahsur kalan personel kurtarılıyor, daha sonra batmayı önlemek üzere Komutan Yarbay Orhun Özdemir, denizaltıyı Gelibolu ile Şarköy arasmda kıyıdan 200 metre açıkta karaya oturtuyordu. Yapılan yardım çağnsı üzerine, Gölcük'ten Adatepe ve Mareşal Fevzi Çakmak muhripleri yola çıkıyordu.

Kazanın duyulmasından sonra, Dumlupınar'da görevli personelin yakınları Gelibolu'ya geliyordu.

Denizaltıdaki hasarı tespit etmek üzere, sekiz kişilik bir askeri bilirkişi heyeti oluşturuluyor ve heyet hasarın maliyetini 60 milyon TL olarak belirliyordu. Üç gün sonra Dumlupınar, Kuşadası mayın tarama gemisinin yedeğinde onarım için Gölcük'e götürülüyordu. Açılan dava sonucunda Dumlupmar'ın komutanı beraat ediyordu.

Bir daha asla, bir denizaltıya Dumlupınar ismi verilmiyordu...

Kaynakça

Kitaplar

Büyüktuğrul, Afif, *Cumhuriyet Donanmasın Kuruluşu Sırasında 60 Yıl Hizmet* (1918-1977), Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2005.

Dumlupınar Albümü, Babıâli Basımevi, İstanbul.

Dumlupınar Denizaltı Şehitlerinin Ana-Baba, Evlat, Karı ve Kardeşlerinden, Büyük Millet Meclisine, Cumhuriyet Hükümetine, Milliyetçi Türk Basınına, Bin Minnet ve Bin Şükran.

Dumlupınar şehitleri: 4 nisan 1953'ün hazin hatırası.

Köse, Derya, *VI. Cumhurbaşkanı Fahri S. Koi'utürk 1903-1987,* İstanbul Deniz İkmal Grup Komutanlığı Matbaa Müdürlüğü, İstanbul, 2003.

Metel, Raşit, *Türk Denizaltıcılık Tauihi,* T.C. Deniz Basımevi, İstanbul, 1960.

Özdemir, Hikmet, *Fahri S. Korutürk,* Ankara Deniz İkmal Grup Komutanlığı Matbaa Amirliği, Ankara, 2006.

Thowsen, Atle, *The Undenvriters Followu The Fleet,* Bergen and Stamford, Bergen, 1998

Türk, Suat Tahsin, *Çanakkale Ağır Ceza Mahkemesi 'nde Sabri Çelebioğlu Müdafaası,* Türkiye Basımevi, İstanbul, 1953.

Dumlupmar-Naboland Faciası ve Bir Kanun Teklifi, Ahmet Said Basımevi, İstanbul, 1955.

Naboland-Dumlupmar Çatması, Davalar ve Neticeleri, Samim Güniz-Sadık Özaygen Neşriyat, Matbaacılık, İstanbul, 1956.

Dergiler

Bâtolongen, No:3 1997.

Deniz Kuvvetleri Dergisi, cilt 80, sayı 486, temmuz 1974.

Deniz Kuvvetleri Dergisi, sayı 566, temmuz 1996

Deınja, cilt 6, sayı 72, 6 eylül 1973.

Donanma Dergisi, cilt 66, sayı 406, ocak 1954.

Donanma Dergisi, cilt 66, sayı 408, temmuz 1954.

Donanma Dergisi, cilt 67, sayı 410, ocak 1955.

Donanma Dergisi, cilt 71, sayı 427, ekim 1959.

Hayat, No: 105, 10 ekim 1958.

Kim, 10 ekim 1958

SE, 15-21 ekim 1953, No: 42.

SE, 20-26 ağustos 1953, No: 34.

The Best, sayı 40, nisan 1998.

Arşivler

Anadolu Ajansı Fotoğraf Arşivi
Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Arşivi, Lalahan, Ankara
Hürriyet gazetesi Fotoğraf Arşivi
İsveç Devlet Arşivleri (Riksarkivet), Stockholm
İsveç Televizyon Kurumu (SVT) Arşivi, Stockholm
ITN Source
US National Archives and Records Administration

Söyleşiler

Bengt Rune Örsell, Stockholm
Fahri Çöker, Ankara
Gert-Owe Eriksson, Stockholm
Haşan Yumuk, İstanbul
Haşini Özmen, İstanbul
Necdet Şenergün, İstanbul
Nejat Tezeren, Ankara
Osman Köksal, İstanbul
Raşit Metel, İstanbul
Ulf Eldman, Stockholm

Gazeteler

Cumhuriyet, nisan 1953 - kasım 1954
Cumhuriyet, ekim 1958
Hürriyet, nisan 1953 - kasım 1954
Ulus, nisan 1953 - kasım 1954

Dumlupınar

İki Gemi İki Kaptan

DUMLUPINAR
İki Gemi İki Kaptan

Yazan: Bülent Çaplı

Yayın hakları: © Doğan Kitapçılık AŞ
I. baskı / nisan **2007** / ISBN **978-975-293-569-3**

Kapak tasarımı: Yavuz Korkut
Baskı: Mega Basım, Çobançeşme Mah.
Kalender Sok. No: 9 Yenibosna - İSTANBUL

Doğan Kitapçılık AŞ 19 Mayıs Cad. Golden Plaza No. I Kat 10, 34360 Şişli - İSTANBUL
Tel. (212) 246 52 07 / 542 Faks (212) 246 44 44
www.dogankitap.com.tr / editor@dogankitap.com.tr / satis@dogankitap.com.tr

BELGESEL KİTAP

DK DOĞAN KİTAP

İki Gemi İki Kaptan

Dumlupmar

4 nisan 1953, saat sabahı karşı 02:15

Geceydi... Soğuktu... Deniz sakin, hava rüzgârsızdı... Ege'de iki gündür süren Mavi Deniz tatbikatına katılan TCG Dumlupmar denizaltısı eve dönüyordu. Aynı saatlerde İsveç şilebi Naboland İstanbul'dan demir almış, eve dönüş yolculuğuna başlamıştı. Her iki gemi de Çanakkale Boğazı'na doğru yaklaşıyordu. Kuvvetli akıntıların, dar noktaların bulunduğu boğazı geçmek oldukça zordu. Boğaz'ın en dar, en zorlu dönüşü olan Nara Burnu'na yaklaşılıyordu.

Birden Dumlupınar'ın gözcüsünün sesi duyuldu; karşıdan gelen bir gemi görmüştü. Aynı anda Naboland'ın 17 yaşındaki gözcüsü de Dumlupmar'ın ışıklarının yaklaştığını haykırdı. Ama artık her şey için çok geçti...

"Dumlupınar'ın batışı, gazeteci olarak izlediğim ilk büyük faciaydı. Gazeteden oraya özel uçakla gönderilmiştik. Rıhtımdaki kadının haykırışlarını unutamıyorum. 'Oğlumu kurtarın, o evlenecekti' diyordu... Motorla kaza yerine yaklaşmaya çalışıyorduk. Oradaki durum daha da umutsuzdu... O zamandan biliyorum, olayın içinde birçok olay var. Öğrenilmelerinde de büyük fayda var. Bülent Çaplı'yı, konuyla ilgili değerli çalışması için kutlarım."

Altan Öymen



Prof. Bülent Çaplı, 1958 yılında Ankara'da doğdu. Gazetecilik ve Halkla İlişkiler Yüksekokulu'nu bitirdi. Utah Eyalet Üniversitesi'nden iletişim alanında yüksek lisans diploması aldı. Ohio Üniversitesi'nde telekomünikasyon alanında doktora programına devam etti, derecesini İstanbul Üniversitesi'nden aldı. Manchester Üniversitesi Avrupa Medya Enstitüsü'nde ve daha sonra Florida Üniversitesi Telekomünikasyon Bölümü'nde araştırmacı olarak görev yaptı. Prof. Bülent Çaplı, Ankara Üniversitesi İletişim Fakültesi'nde medya eğitimi, medya politikaları, uluslararası iletişim alanlarında akademik çalışmalar yapmaktadır, belgesel yapımı üzerine ders vermekte ve projeler hazırlamaktadır.

KİTAP 2006 SKB 0896620 VBC

ISBN 978-975-293-569-3

9 789752 935693

12 YTL