SUNAY AKIN

ÖNCE ÇOCUKLAR VE KADINLAR



TÜRKİYE İŞ BANKASI
Kültür Yayınları

2. baskı

TÜRK EDEBİYATI

SUNAY AKIN
ÖNCE ÇOCUKLAR VE KADINLAR

© TÜRKİYE İŞ BANKASI KÜLTÜR YAYINLARI, 2009
Sertifika No: 11213

EDİTÖR
RÛKEN KIZILER

GÖRSEL YÖNETMEN
BİROL BAYRAM

DÜZELTİ
NECATİ BALBAY
ASLI YALKUT

GRAFİK TASARIM UYGULAMA
TÜRKİYE İŞ BANKASI KÜLTÜR YAYINLARI

1.-14. BASIMLAR ÇINAR YAYINLARI

TÜRKİYE İŞ BANKASI KÜLTÜR YAYINLARI'NDA
I. BASKI: KASIM 2009, İSTANBUL
II. BASKI: ŞUBAT 2010, İSTANBUL

ISBN 978-9944-88-762-5

BASKI
YAYLACIK MATBAACILIK
LİTROS YOLU FATİH SANAYİ SİTESİ NO: 12/197-203
TOPKAPI İSTANBUL
(0212) 612 58 60
Sertifika No: 11931

Bu kitabın tüm yayın hakları saklıdır.
Tanıtım amacıyla, kaynak göstermek şartıyla yapılacak kısa alıntılar dışında gerek metin, gerek görsel malzeme hiçbir yolla yayınevinden izin alınmadan çoğaltılamaz, yayımlanamaz ve dağıtılamaz.

TÜRKİYE İŞ BANKASI KÜLTÜR YAYINLARI
İSTİKLAL CADDESİ, NO: 144/4 BEYOĞLU 34430 İSTANBUL
Tel. (0212) 252 39 91
Fax. (0212) 252 39 95
www.iskultur.com.tr

önce çocuklar ve kadınlar

SUNAY AKIN

TÜRKİYE İŞ BANKASI
Kültür Yayınları

İÇİNDEKİLER

Uzay Gemisinden Nuh'un Gemisi'ne!.. 1
Okyanusa Yenilen Güreşçi 7
Elimi Tut... 11
1000'inci Dalış 15
Dumlupınar'daki Kemancı 21
Sabire Hanım'ın Gözyaşları 27
Kayısı Kavanozu 31
Su Üstüne Çıkan Gerçek 35
İstanbul'un Eski Bir Haritası 39
Kopuk Düğme 43
Struma'daki Nikâh Yüzükleri 47
Ekmekçi Sepeti 53
Ertuğrul Firkateynindeki Şair!.. 61
Şair Eşref'in Ertuğrul Kehaneti 65
Selimiye Kışlası'nın Kuleleri 69
Lorraine Allison'un Oyuncak Bebeği 73
Titanic'teki Maça Papazı 79
Titanic'in "Kıl Payı" Atlattığı Kaza!.. 83
Titanic'teki Kahkahalar 87
Dört Bacalı Şair!.. 93
Titanic ve Kürtler!.. 97
Peynir Gemisi Titanic!.. 101
Titanic'in Kız Kardeşi 107
Sessiz Dünyanın Gözyaşları 111
Titanic ve Gülcemal 115
Sedefli Hançerle Üstüne... 119

Önce Çocuklar... 123
Yavuz Geliyor Yavuz 127
Yavuz'u Kaçırmak İsteyen Şair!.. 131
Kürek Mahkûmu Şair!.. 135
Bursa'daki Şilep!.. 139
Bir Kaşık Çorba Uğruna 143
Şekli Balığa Benzer 149
Yükü Umut Olan Vapur!.. 153
Refah'tan Kurtul, Atılay'da... 159
Soyadında Yüzen Şilep 163
Balinaların Batırdığı Gemiler 167
Balina Katili 173
Öğlen Namazını Müteakip... 177
Zihinsel Yetisi Çok Az!.. 185
Tayfun Olsun; Daha İyi... 189
Hurriyet...Hurriyet... 193
Okyanusta Çarpışan Potkallar... 197
Gemiden Kaçan Kedi 201
Resimlerde Batan Gemiler 207
Yelkene Konan Beyaz Kelebek 213
Sinemada Batan İlk Gemi 219
Hitchcock Filikaya Nasıl Bindi? 223
Bu Kadar Gürültü... 229
Andrea Doria'nın İkinci Yenilgisi 233
Kavun Kabukları 239
Makarna 243
Evlilik Gemisi 247
Batan Gemiden Kurtulan Ünlü Gezgin 251
Glasgow 1859 Yüzer mi? 255
Şairler de Batık Gemiler Gibi... 261
Bir de Şinasi... 265
Okyanusun Eski Gemileri 271
Amasralı Halil'in Karısı 275
Son Liman 279

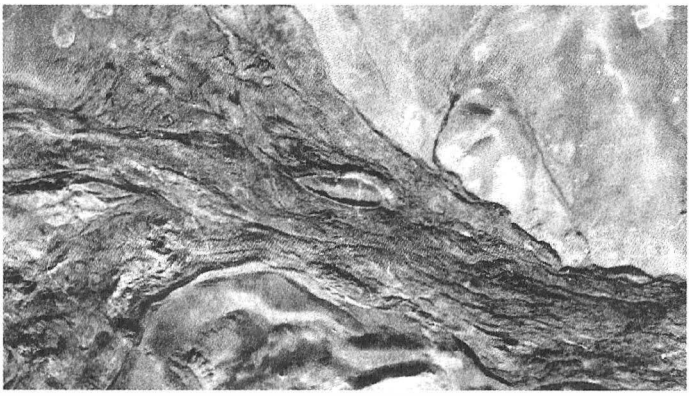
Kaptan Cousteau'nun anısına...

Uzay Gemisinden Nuh'un Gemisi'ne!..

Puşkin'in en büyük özlemi yurtdışına yolculuk yapmaktı. Ünlü şair, 1829 yılında Erzurum sokaklarında görülür. Ne var ki, yapmış olduğu yolculuk yüzünü güldürmez Puşkin'in. Çünkü, yol boyunca önünde ilerleyen Rus ordusu, ayak bastığı toprakları ülkesine katmıştır. Böylelikle şair, yurtdışına yolculuk yaptığını kabul etmez.

1835 yılında yayımlanan *Erzurum Yolculuğu* adlı kitabında Puşkin, Ağrı Dağıyla karşılaşmasını şöyle anlatır: "Güneş doğuyordu. Dupduru gökyüzünde iki başlı, karlı bir dağ parlıyordu. Gerinirken, 'Ne dağı bu?' diye sordum. 'Ararat' dediler. Seslerinin etkisi ne kadar güçlü! Var gücümle baktım bu efsanevi dağa. Yenilenme ve yaşam ümidiyle onun doruğuna yanaşan Nuh'un Gemisi'ni, biri idamın, öteki barışın simgeleri olarak uçup gelen kuzgunla güvercini gördüm."

Yalnızca Puşkin'in değil, Ağrı Dağı'nı gören birçok insanın aklına gelen ilk şey Nuh'un Gemisi'dir. Süphan, Nissir, Cilo ve Cudi dağlarının yanı sıra, Nuh'un Gemisi'nin doruğunda yer aldığına en çok inanılan dağ Ağrı'dır. Mustafa Bilgili *Ağrı Dağına Yolculuk* adlı kitabında, kutsal gemiyi barındırma olasılığı bulunan dağların çokluğuna dik-



İlhan Durupınar'ın fotoğrafında Nuh'un Gemisi.

kat çekerek, her iskeleye uğrayıp Boğaz turu yapan dilenci vapuruna benzetir Nuh'un Gemisi'ni.

İnsanlık tarihinin en ilginç ve en kalabalık yolculuğunu yapan bu gemi, Nuh'un torununun torunu Hayk'ın soyundan geldiğini iddia eden Ermeniler için apayrı bir önem taşımaktadır. Ermeni tarihçi Hayfan'ın 1254 yılında, Ararat'ın yani Ağrı Dağı'nın *karla kaplı doruğunda siyah* bir nokta halinde gördüğünü söylediği geminin fotoğrafı ilk kez 1959'da, Doğubeyazıt'ın haritasını çıkarmak amacıyla Yüzbaşı İlhan Durupınar tarafından keşif uçağından çekilir.

Nuh'un Gemisi hakkında kutsal kitaplarda bilgiler yer alırken, onunla başka bir yazılı kaynakta karşılaşan George Smith'tir. British Museum'da, Gılgamış Destanı'na ait toprak tabletleri tamir eden Smith, okumuş olduğu şu dizeler karşısında duraksar:

Nihayet denizde bir ada belirdi
Gemim oraya yanaştı ve dağa oturdu
Nissir idi gemimin oturduğu dağın adı.

Nuh'un Gemisi'nden bahseden tabletin devamını müzede bulamayan George Smith, 1872 yılında önce İstanbul'a gelir, oradan da Bağdat'a geçer. 21 yaşındaki genç bilim insanı, 1873 yılının bir ilkbahar gününde, Irak'ın Türkiye sınırında bulunan Ninova'da yaptığı araştırmanın sonucuna ulaşır. Ama, destanın Londra'daki tabletlerini yanında getirip, çalındığı yere bırakmak yerine, bulduklarını da yanına alır ve ülkesine geri döner.

Nuh'un Gemisi'nin ölçüleri Tevrat'ta yazılıdır: "Kendine gofer ağacından bir gemi yap. Gemide odalar yapacaksın ve onu içerden ve dışardan ziftleyeceksin. Ve onu şöyle yapacaksın: Geminin uzunluğu 300 arşın, genişliği 50 arşın ve yüksekliği 30 arşın olacaktır."

Bu kutsal proje Aşağı Mezopotamya'da, Babil'in cennet bahçelerinde kızağa alınır. Nuh, su geçirmesin diye gemisinin içini ve dışını ziftler. Şu işe bakın ki, canlıları kurtarmak amacıyla gemiyi sıvama işinde kullanılan petrol uğruna insanlar yüzyıllar sonra birbirini boğazlayacaktır!.. Ve Körfez Savaşı sırasında petrolün denize akıtılmasıyla zifte bulanan bir karabatak, savaş karşıtı, doğa yanlısı insanların simgesi olacaktır. Acaba karabatak, Nuh'un Gemisi'ndeki yolculuğu sırasında zifte bulanmış mıydı?

Tarih boyunca Nuh'un Gemisi'ni bulmak amacıyla birçok gezgin, maceraperest ve bilim insanı çıkar Ağrı Dağı'na. Örneğin, 1876'da Sir James Bryce, zirveye yakın yerlerde insan yapımı ağaçtan malzemeler bulur. Bunlar arasında Pitton de Tournefort'u özellikle anmamız gerekir. Tırmanışı tek başına gerçekleştiren Tournefort ülkesine geri dönerken, Ağrı Dağı'ndan yürüttüğü çiçek soğanlarını da beraberinde götürür. Kendisini bu hırsızlığın ardından, Paris park ve bahçeler müdürlüğü koltuğunda otururken görürüz!

Kara kültürlerinin edebiyatlarında Nuh'un Gemisi'nin hangi dağda olup olmadığı yazılırken, deniz kültürünü yaşayanlar böyle bir geminin yüzüp yüzemeyeceğini tartış-

mışlardır. 13 Mayıs 1501 tarihinde, Lizbon'dan çıktığı yolculuğunda yeni bir toprak parçasıyla karşı karşıya olduğunu anlayan ve Yeni Dünya'ya adını veren Amerigo Vespucci, bu ikinci yolculuğunda daha önce hiç görmediği birçok hayvan tanır. Ünlü denizci, yeryüzünde bu kadar hayvanın hem de bir değil, ikişer tane olmak üzere içine alacak bir geminin asla yapılamayacağı görüşüne katılır ve Nuh'un Gemisi'nin hayal ürünü olduğuna inanır. Vespucci gibi düşünmeyenlerden biri de, 1970'li yıllarda Kadıköy Çarşısı'nda dükkânı bulunan antikacı Necip'tir. Bu dükkânın kapısında vaktiyle şöyle bir yazı vardı: "Nuh'un Gemisi'nin enkazı satılır."

Amerikalı astronotların Ay'a adım atışıyla Nuh'un Gemisi'ni bulma tartışmaları da alevlenir. "Ne ilgisi var?" demeyin ve Apollo 15 yolcusu James Irwin'e kulak verin. Astronot Irwin ne yapmış, Ay'dan Nuh'un Gemisi'ni gördüğünü mü iddia etmiş?.. Keşke öyle olsa!.. Irwin Ay'da yürürken, Nuh'un Gemisi'ni Türkiye'nin doğusunda aramasını söyleyen bir ses duyar. Soluğu dünyada alır almaz da, milyonlarca "inanmış" vatandaşın dolarlarını toplayarak "Yüksek Uçuşlar Vakfı"nı kurar. Sonra da ver elini Türkiye...

Amatör bir dalgıç olan Jimmy'yle birlikte Ağrı Dağı'na tırmanan Irwin, geminin izine rastlamasa da, Nuh'un kemiklerini bulduğunu iddia eder. 1980'li yılların başlarında yaşanılan tartışmaya Prof. Dr. Tolga Yarman da katılır: "Ağrı Dağı'nda Nuh'un Gemisi'ni arama çalışması aslında dağa yerleştirilmesi amaçlanan lazer toplarının yerini belirleme çalışmasıdır. Bir istavrit kılçığına rastgelinmiş midir? Böyle bir şey yoksa bence Nuh'un Gemisi'ni Ağrı'da aramakla Ay'da aramak arasında bir fark yoktur."

Neler denmedi ki James Irwin'in ardından; Amerika'nın silah yerleştirmek amacıyla gönderdiği casus oldu-

ğu söylendi, İncirlik Üssü unutularak!.. O yılların baldır bacak gazetesi olan *Tan*'da bile çıplak bir kadın fotoğrafının altına şu yazıldı: "Ben gemiyi değil Nuh'u arıyorum."

Bense alay dolu sesler arasında düşündüm sürekli olarak: Bir bilim insanı, hele Ay'a kadar giden bir bilim insanı, nasıl olur da böyle bir şeye inanır? Neyin arayışındadır James Irwin?..

Çocukluğu Kuzey Carolina'nın Wadeswille kasabasında geçer James Irwin'in. Babası küçük Irwin'e komşu kasaba Kitty Hawk'ta yeni yapılan bir kiliseyi gösterir... Ve Irwin, pazar günleri, yüksek bir yerdeki kayalıkların üstüne kurulan ahşap ve gemi biçimindeki kiliseye doğru babasının elini tutarak yaptığı yürüyüşleri unutamaz. Herkes Ay'daki yürüyüşünü anlatmasını ister... Onun için ise asıl güzel olan, avucunda babasının sıcaklığıyla kumsalda yaptığı yürüyüştür.

James Irwin'in de, babasıyla geçen mutlu çocukluk günlerini arama hakkı vardır.

Okyanusa Yenilen Güreşçi

Babam, eline bir üzüm salkımı alır ve yüzmeye başlardı. Kıyıdan o kadar uzaklaşırdı ki, Karadeniz'in dalgaları arasında kaybolurdu gözden. Geriye döndüğünde ise hiçbir yorgunluk belirtisi göstermezdi. "Karnım acıktı" diyerek bir dilim karpuz alır ve yine denize dönerdi. Annem, pikniğe beraber gittiğimiz halalarımla sohbet ederken, ağabeyim, kuzenlerimle oyuna dalardı. Bense dönüşünü beklerdim, mavi bir kumaşı kesen makas gibi yüzen babamın. Korku dolu bir bekleyişti benimki. Bir dergide gördüğüm resim hiç gitmezdi çünkü gözümün önünden. O resimde, babam gibi dev cüsseli bir adamın, tutunduğu sandalı devirmesinden korkanlar tarafından, baltayla elleri kesiliyordu.

O gün, neredeyse tüm İstanbul halkı Edirnekapı dışında bulunan Kazıklıbağ Çayırı'nda toplanır. Koca Yusuf ile Çolak Mümin arasındaki güreş son derece çekişmeli geçmekte, izleyiciler galip gelecek pehlivanı merak etmektedirler. Maçın hakemi, bir dönemin ünlü güreşçilerinden Kel Aliço'dur. Koca Yusuf, Aliço'yu yendikten sonra ünlenir ve Çolak Mümin'le tuttuğu güreşin de mutlak favorisidir. Ama, zaman ilerledikçe, Çolak Mümin'in de kolay yu-

tulur bir lokma olmadığı izleyiciler tarafından kabul edilir.

Bir ara, Çolak Mümin rakibini savurmayı başarır. Bunun üzerine Kel Aliço, Koca Yusuf'un açık düştüğünü ve güreşi Çolak Mümin'in kazandığını ilan eder. İzleyiciler, kararın doğru olmadığını, Aliço'nun intikam almak için taraflı davrandığını haykırırlar. Koca Yusuf, Kel Aliço'nun sırtını yere getirmeyi başaran tek güreşçidir. Fakat, o karşılaşmada Yusuf'un 25, Aliço'nun ise 50 yaşlarında olduğunu da bilmeliyiz!..

Tepkiler verilen kararı değiştirmez. Koca Yusuf'un haksızlığa uğradığını söyleyenlerden biri de, Suyolcu Mehmet Pehlivan'dır: "Ben, Çolak Mümin'in ustası olduğum için elbette onun kazanmasına sevinirim. Ama Allah'tan da korkarım. Mümin asla Yusuf'u yenmiş değildir."

Koca Yusuf yerden kalkar ve "A be usta, yendi mi beni şimdi bu molla?" diye sorar hakeme. Kel Aliço son derece anlamlı bir karışılık verir: "Senin gibi bir pehlivan ancak bu kadar yenilir."

1895 yılında Paris'e giden Koca Yusuf, Fransa birincisi ve dünya şampiyonunu yenmeyi başarır. Geri döndüğünde, doğduğu yer olan Şumnu yakınlarındaki Karali Köyü'ne bir ev yaptırır. O yıllarda en çok sevilen sporlar sıralamasında başı güreş çekmektedir. Organizatörler peşini bırakmazlar Koca Yusuf'un. Üç yıl sonra yeniden Avrupa yollarına düşen güreşçi karşılaştığı tüm rakiplerinin sırtını yere yapıştırır. Üstelik, bu güreşler Koca Kusuf'un yeni öğrendiği grekoromen dalında yapılır.

Ünü okyanusu aşan Koca Yusuf, Amerika'dan gelen teklifi kabul eder ve uzun bir yolculuğun ardından Yeni Dünya'yla tanışır. Burada güreşler serbest dalda yapıldığı için karşılaşmaları zorlanmadan kazanır. Son rakibi ise Amerika şampiyonudur. Organizatör para kazanmak için bu karşılaşmayı sona ayırır. Kara tenli güreşçi biraz rek-

lam olsun, biraz da Koca Yusuf'un morali bozulsun diye hakaret dolu, son derece ağır demeçler verir gazetelere. Bu haberleri okuyanlar arasında Koca Yusuf'un ülkesine geri dönerken, bindiği geminin güvertesinde, karşılaşmadaki halini düşünüp, gözyaşlarına boğulacağına inanların sayısı giderek artar. Öyle ki, Washington Elçisi Naum Paşa bile hastalık bahanesiyle güreşe çıkmamasını önerir Koca Yusuf'a!..

Beklenen gün geldiğinde güreşin yapılacağı alanın etrafında izdiham yaşanır. Ringin önüne yerleştirilen orkestra çaldığı parçalarla iyice coşturur kalabalığı. Ama, davul patlar ve kullanılamaz hale gelir. Güreş ise çoktan bitmiştir. Çünkü Koca Yusuf, büyük laflar eden Amerika şampiyonunu tuttuğu gibi havaya kaldırmış ve davulun içine doğru fırlatmıştır.

Yorgun güreşçiyi ülkesine taşıyan "La Bourgogne" adlı gemi, 4 Temmuz 1898'de, Halifax'ın 180 mil doğusunda sis içerisinde yol alırken, kireç yüklü bir yelkenliyle çarpışır. Ağabeyim, dergideki resmi görünce şunları söylemişti: "Koca Yusuf'u sandala alsalardı, karaya varıncaya kadar tek başına çekerdi kürekleri."

Rus güreşçi Hakimşmit, 1949 yılında, Koca Yusuf için Paris'te şu açıklamayı yapar: "Dünyada onun sırtını yere getirebilecek birinin bulunabileceğini hiç sanmıyorum. Buna imkân yoktur. Hatta onun Atlas Okyanusu'nun derinliklerinde sırtüstü değil, yüzükoyun yattığına yemin edebilirim."

Hürriyet gazetesinin 1970'li yıllarda okurlarına verdiği *100 Ünlü Türk* adlı kitapta, çocukluğunda danalarla boğuşarak güreşe başladığı yazılan Koca Yusuf'un son anları şöyle anlatılır: "Denize dökülenler filikalara atlayıp canlarını kurtarmak istiyorlardı. Koca Yusuf da can havliyle bir filikanın kenarına yapışmıştı. Filikada bulunanlar onun

heybetli vücuduyla sandalı devirmesinden korktular. Önce yüzüne, kafasına kürekle vurmayı denediler. Fakat dev yapılı adamın çelik pençeleri sanki filikaya kilitlenmişti. Yarılan kafasından ve suratından akan kanlar posbıyıklarının üzerine iniyordu. Onun bu hali filikada bulunanlara daha büyük bir dehşet vermişti. İçlerinden canavar ruhlu birisi, filika içinde bulunan ipleri kesmek için kullanılan ufak bir baltayı kaptığı gibi o çelik pençelere vahşi bir ihtiras içinde rasgele indirmeye başladı. Bileklerinden kesilip kopan o çelik pençeler gevşedi ve Koca Yusuf'un o dev vücudu Atlantik Okyanusu'nun derinliklerine doğru gömülüp gitti..."

Atlas Okyanusu Koca Yusuf'un mezarı sanılırken, yazar Murat Sertoğlu'nun eline, 1964 yılında, Amerika'da yayımlanan *Wrestling* adlı dergi geçer. Koca Yusuf'un anlatıldığı sayfalarda gemi kazasıyla ilgili bölüm oldukça şaşırtıcıdır: "Gemi battıktan bir süre sonra oralardaki küçük adalardan birinin kıyısına yirmi ceset vurmuş. Cesetlerin kazaya uğrayan vapurun yolcularına ait oldukları anlaşılmış. Hemen hemen hiçbirinin kimliği tespit edilememiş. Cesetlerden biri pek heybetli imiş. Üzerindeki kılıktan hangi milletten olduğunu köy papazı bile anlayamamış. Yalnız belinin çok uzun bir kuşakla sarılı olduğu görülmüş. Bu ceset de öbürleriyle birlikte kilisenin mezarlığına defnedilmiş."

Çocukken gördüğüm resim doğru muydu? Koca Yusuf'un sandala tutunduğu elleri baltayla kesilmiş olsaydı, boyunun bosunun, ten renginin ve hatta belindeki kuşağın bile tarif edildiği yazıda, elsiz olduğu da yer almaz mıydı?

Bu soruların yanıtı Atlas Okyanusu'nda yatıyor. Belki de, Asor Adaları'nın birindeki kilise mezarlığında!..

Elimi Tut...

Akgün Akova'nın *Elimi Tut Yeter* adlı kitabını borçlu olduğu oğlu Fırat, 6 yaşındayken sorar: "Baba, gemiler batarken denizin canı acır mı?.."

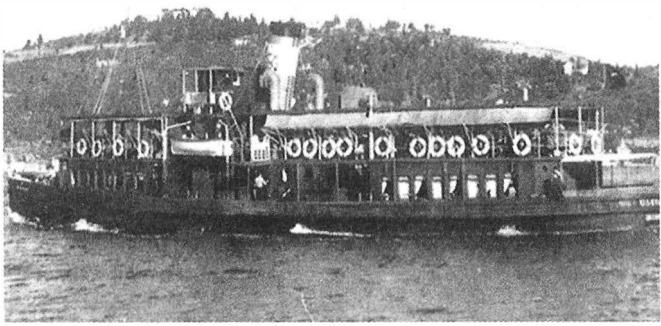
Karamürsel'de fotoğrafçılık yapan Mustafa Bal, 9 yaşındaki kızı Cahide'nin, "Babacığım bana ayakkabı al" diye yalvarmalarına daha fazla dayanamaz ve elinden tutarak İzmit'e doğru yola koyulur... 1958 yılının 1 Mart günü, Cahide, yeni ayakkabılarını bir an önce annesine gösterme isteğiyle, İzmit İskelesi'ne yanaşmakta olan Üsküdar vapurunu sabırsızlıkla izler. O gün, oldukça kalabalıktır iskele. Günlerden cumartesidir. Hafta sonu tatiline çıkan İzmit Lisesi ve İzmit Erkek Sanat Lisesi'nin öğrencilerinin şakalaşmaları iskeleyi bir panayır alanına dönüştürür. Kaptan Mehmet Aşçı, neşeli yolcularının vapura binişini seyrederken, yaklaşan fırtınadan rahatsızlık duyar. Yirmi iki yıllık oldukça deneyimli bir denizci olan Mehmet Kaptan, vapurun iskeleye bağlıyken fırtınaya yakalandığında batacağından endişe duyarak, halatın çözülmesini emreder. Çımacı olmadığı halde kaptanın emrini yerine getirmek üzere Üsküdar'ın mürettebatından Ali Kaya iskeleye çıkar. Bağlarından kurtulan vapur özgürlüğüne kavuşan bir at gibi uzaklaşır. Saat 12:27'de, İzmit'ten Karamürsel'e

gitmek üzere, hareket saatinden birkaç dakika önce iskeleden ayrılan Üsküdar vapuru, öfkeli birkaç yolcusuyla birlikte Ali Kaya'yı da kıyıda bırakır!..

Vapurun saatinden önce hareket etmesine sinirlenenler söylenirlerken, İzmir Devlet Hastanesi'ndeki bir görevli de çocuğunu azarlar. Çocuğun "Vapura binmem" diye diretmesine daha fazla dayanamayan adam inmek zorunda kalır Üsküdar'dan. Gölcük'te işçi olarak çalışan Halit Yener de, ağabeyine veda etmediğini anımsayarak, halat çözülmek üzereyken iskeleye atlar.

Derince'deki Petrol Ofisi İskelesi'nin açığına gelindiğinde, saatte 130 kilometre hızla esmeye başlayan rüzgâr daha da kabartır körfezin sularını. 31 yaşındaki Üsküdar, dalgaların ağırlığıyla çatırdamaya başlar. Suların camları kırarak, ikinci mevkiye dolması, paniğe neden olur yolcular arasında. Mürettebat, herkesin sakin bir şekilde can yeleklerini giymelerini ister. Panik yayılırken, dev bir dalga gemisini kurtarma çabasındaki Mehmet Kaptan'ın köşküne çarpar. Dalga kaptan köşkünü bir giyotin gibi ayırır gövdeden. İdaresiz kalan Üsküdar vapuru başsız bir beden gibi dalgaların arasında çaresiz kalır. Elleri arkadan bağlı başsız bir beden!..

Acı haberi duyanlar kıyıya koşuşur zaman geçirmeden. Yakınlarını bekleyenler, bir haber alma umuduyla her söylenene inanırlar. Sahilden beş yüz metre açıktaki kaza yerine giden motorlara "Preveze" ve "Gür" adlı denizaltılar da katılır. İlk anda 38 yolcu kurtarılır. Resmi kayıtlar 240 kişinin öldüğünü söyler. Ama halk, yolcu kapasitesi 344 olan Üsküdar vapuruna son seferinde 400'ün üstünde yolcu alındığı ve çoğunun cesedinin bulunamadığına inanır. Kaybolan yolcuların cesetleriyle birlikte kazanın suçlusu da aranılmaya başlanılır. Ağızlara ilk dolanan isim Kaptan Mehmet Aşçı olur. Meslek yaşamının yedi yılını körfezde geçiren



Üsküdar vapuru.

Mehmet Kaptan'ın vapuru iskeleden ayırmasıyla yangına körükle gittiği söylenir. Üsküdar iskelede kalsaydı onca insanın boğulmayacağına inananların sayısı giderek artar. Taşıma kapasitesinden fazla yolcu alınması da suçlamaların tuzu biberi olur. Ama, asıl suçlunun "Üsküdar" olduğuna karar verilir. Ne de olsa köhne ve küçük bir vapurdur. Uzun yıllar İstanbul'da çalışan Üsküdar'ın, körfez taşımacılığında yetersiz kaldığı yönündeki şikâyetler de, yerel basın tarafından, kaza öncesinde birçok kez dile getirilmiştir!..

Can yeleklerinin bazı cesetlerde ters bağlandığının görülmesi her şeyin bir anda olduğunu ortaya koyarken, kazanın ayrıntıları Üsküdar'a ulaşılarak öğrenilir. 8 Mart 1958'de başlatılan çalışmalar vapurun battığı yerin çamurlu olmasından dolayı güçlükle yürütülür. On bir gün sonra, 35 metre derinlikten kurtarılan vapurda dört ceset daha olduğu görülür. Dümen zincir bağlasının koptuğu tespit edilen Üsküdar'ın, kaptan tarafından yönetilemediği gerçeği de su yüzüne çıkar. Soruşturmanın tamamlanmasının ardından kadro dışı bırakılan vapur bir hurdacıya sa-

tılır. Böylelikle Almanya'nın Elbing kentindeki "F. Schichau GmbH" tezgâhında başlayan bir hikâye tamamlanmış olur.

Kaya Sökmen de, ayakkabı almaya gittiği babasıyla birlikte boğularak ölen Cahide gibi 9 yaşındadır. İzmit Devlet Hastanesi'nde menenjit teşhisiyle tedavi gören Kaya, uzun süre ölümle pençeleşir. Sonunda doktorlar sevindirici haberi verirler Kaya'nın babasına: "Oğlun tehlikeyi atlattı. Pazartesi günü hastaneden çıkarabilirsin."

Mutluluktan içi içine sığmayan Mehmet Sökmen daha fazla bekleyemez ve eşi Ayşe'yi de yanına alarak çocuğunu eve götürmek üzere cumartesi günü hastaneye gider. Üsküdar vapuruna binerlerken, anne ve baba, aralarına aldıkları çocuğun iki elinden sıkıca tutmaktaydılar!..

1000'inci Dalış

Türkler otomobilden önce atlarına düşkündüler. Öyle ki, atları öldüğünde derisini yüzer ve içini samanla doldururlardı. Gözlerinin önünden ayırmadıkları bu heykele de "kipi" adını verirlerdi. Bu sözcük Türkçemizde "gibi"ye dönüşerek, dörtnala koşmaya devam etmektedir.

Salâh Birsel'in, edebiyatımızda ödül alan ilk günlük olan *Yaşlılık Günlüğü* adlı kitabını açıyor ve sayfalardan birinde "gibi" sözcüğünün kullanılışını okuyarak, denizatlarının dünyasına konuk oluyoruz: "Gelin görün ki, sağlığımda oltaya tutulmuş bir orkinoz gibi beni boyuna denizin dibine çekiyor. Bense sağlığımın neden bu oyunlara başvurduğunu çıkaramıyorum. Çünkü aklım, bedenimin karayel alıp sattığı dakikalarda bile lengerini bozmuyor. Bir denizaltı gibi teleskopunu denizin üstüne çıkarıp olup bitenlere fingini soldurmadan bakıyor."

Şiir, deneme ve günlük gibi edebiyat türlerinde sayısız başarılı dalışlar yapan Salâh Bey, bir deneme kitabına *Halley Kimi Kurtarır* adını verdiğinden olsa gerek, periskop ile teleskopu karıştırmaktadır. Denizaltının gözetlemek amacıyla su üstüne çıkardığı teleskop değil periskoptur. Bir gözümüzü teleskopa dayayıp dünya edebiyatına baktı-

ğımızda, göreceğimiz yıldızlardan biri de Victor Hugo'dur. Fransız yazar, ünlü eseri *Sefiller*'i açar ve bize şu soruyu okur oradan: "Teleskopun bittiği yerde mikroskop başlar. Hangisi daha geniş bir görüş alanına sahiptir?"

Salâh Birsel, *Halley Kimi Kurtarır*'da, Hüseyin Rahmi Gürpınar'ın *Kuyrukluyıldız Altında Bir Evlenme* adlı romanının en güzel yerini, soğuk bir karpuzun göbeği gibi önümüze koyar: "İnsanlar neden şimdiye değin insanlığın kurtuluş ve mutluluğunun sırf dostluk ve eşitlikte olduğu gereğini anlamayarak varlıklarını güven altına almayı birbirlerine karşı düşmanlıkta, savaşta, kan dökmekte görmek gibi yanlış bir yolda gitmişler. Uygarlığın, ilerleme ve olgunlaşma düşüncesinin amacı birbirini öldürmeye çalışmak mıdır?"

Buyrun bakalım, gibileri yuvarlayarak nerelere geldik. Şimdi de Jules Verne çıkıyor karşımıza. Elinde de *Denizaltında Yirmi Bin Fersah* adlı kitabı var. Salâh Bey'in ilk okuduğu kitaplar Jules Verne'inkilermiş. Hişşşt!.. Elindeki kitaba bakarak bir şeyler mırıldanıyor Verne: "Deniz despotlara ait değildir. Dalgaların üstünde insanoğlu hâlâ adil olmayan kanunlar uyguluyor, savaşıyor, birbirini parçalara ayırıyor ve kendini yeryüzünün korkularına esir ediyor olabilir. Ancak, suyun otuz feet altında, onların hükmü sona erer, etkileri ve güçleri kaybolur. Ah, efendim!.. Koynunda, suların koynunda yaşayan! Orada yalnızca bağımsızlık vardır. Orada hiç kimsenin hükümdarlığını tanımam. Orada özgürüm!"

Rus savaşından yenik ayrılan Osmanlı Devleti, Girit Adası'nda başgösteren isyanları bir işaret olarak kabul eder ve olası bir Yunan saldırısına karşı önlemler alma yoluna gider. Bu önlemlerden biri de, iki denizaltının alımıdır. Ne de olsa Yunanlılar 1885'te, Stockholm'de denize indirilen "Nordenfelt I" adlı denizaltıyı satın almışlardır.



Yerde oturanlardan ortadaki Zati Sungur'dur.

ama iyi yürekli ve genellikle de fabrikatör baba rolünde görürüz onu. Hulusi Kentmen'den söz ediyoruz tabii ki!.. Bu arada, kendimize bir "torpil" geçelim ve Sunay Akın'ın son sınıfı okuduğu Koşuyolu Kâzım İşmen Lisesi'nden eve dönerken, Kadıköy otobüsünde Hulusi Kentmen'le sık sık karşılaşıp sinema sohbetlerine daldığını da bir martı gibi periskopun üstüne konduralım.

Hulusi Kentmen'in üçüncü kurs arkadaşı ise Hüsamettin Pınar'dır. 1949 yılının 23 Haziran günü, "Refah" adlı vapur, İngiltere'ye sipariş edilen denizaltı ve gemileri teslim almaya giden denizcilerle Mersin Limanı'ndan demir alır. Hareketinden beş saat sonra torpillenen vapurda şehit düşenlerin yazıldığı listede, Uluç Reis denizaltısında görevlendirilen Hüsamettin Pınar'ın da adı okunur.

Ah, ahhh!.. Edebiyatın derinliklerine dalacak nefesleri olmayanlar, ördekli can simidinin içinde birbirine su atanlar ya da belini geçmeyen suda deve güreşi yapmayı marifet sayanlar, oyunlarına katılmayışımız karşısında daha da köpüreceklerdir. Kimin umurunda?.. Dalışımızı sürdürece-

Bir yıl sonra ikinci ve üçüncüsü yapılan denizaltılar parçalar halinde bir gemiye yüklenir. Geminin varacağı liman İstanbul'dur.

Taşkızak Valide Tersanesi'nde montajları yapılan denizaltıların ilki 6 Eylül 1886'da denize indirilir. "Abdülhamit" adı verilen denizaltının balıkları şaşırttığı tarih ise 5 Şubat 1887'dir. İlk dalış tecrübesinde Nordenfelt firmasının temsilcisi, mühendis ve görevlilerden başka beş de Türk denizaltıcı sessiz dünyaya konuk olur. Kumandan Yüzbaşı Halil, Makine Kıdemli Yüzbaşısı Ali, Makine Yüzbaşısı Şerafeddin, Makine Teğmeni Mehmed Salim, Ateşçi Musa Çavuş... Ve karşınızda ilk denizaltıcılarımız!..

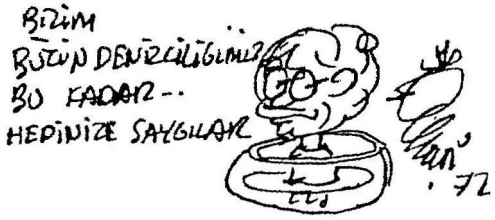
Birinci Dünya Savaşı sırasında denizaltıcılarımızı Almanya'da, Flensburg ve Kiel Gaarden'de kurslara katılırken görürüz. Deniz Gedikli Makine Çırak Okulu öğrencilerinin şapka şeritlerinde Almanca olarak "Türk İmparatorluk Bahriyesi" yazısı okunur. Sicil no'su 1331/88 olan öğrenci savaş sonrasında illüzyonculuğa başlar Berlin'de. 1922 yılında da, Güney Amerika'ya geçerek "Kont Sati von Richmond" adıyla gösteriler düzenler. Alman denizaltılarıyla dalışlara katılmış olan Kont Sati von Richmond, 1981'de Çekoslovakya'nın Karlovy Vary kentinde krallık tahtına oturur. O ülkenin kralı mı olur?.. Elbette hayır. Sadece, bu kentte düzenlenen uluslararası illüzyonistler kongresinde "sihirbazlar kralı" seçilir. Sahi, siz Kont Richmont'u Zati Sungur da olarak tanırsınız!..

10. Denizaltı Astsubay Kursu'na dört kişi katılır. Bu dört kişiden Ali Hatip Ülengin ve Hilmi Faik Erer denizaltılarda uzun yıllar görev yaparlar. 1320/2095 sicil no'lu denizaltıcı ise altı yıl motor astsubay olarak dalışlar yaptıktan sonra kameranın önüne geçer ve yönetmenin "motor" sesiyle birlikte rol kesmeye başlar. Sert görünümlü

ğiz biz. Bilirsiniz, dalgıçlığın bir kuralı da tek başına konuk olmamaktır sessiz dünyaya. Yanınızda ille de biri olmalı. Söyleşilere Akgün Akova'yla birlikte katılmamızın, adlarımızın birlikte anılmasının nedeni de budur yalnızca.

Bırakalım oyalanmayı da, birkaç kulaç daha atalım derinliklere doğru... Günümüzde çoktan jilet olan Burak Reis denizaltısından geride kalan ziyaretçi defterinin sayfalarını karıştırırken, tanıdık bir isim, daha doğrusu çizgiyle karşılaşırız. Sözünü ettiğimiz sanatçı, Çevre Tiyatrosu *Yüzsüz Zühtü* oyununu İzmir'de sahnelerken, 29 Haziran 1972 tarihinde adımını atar Burak Reis'e. Ufak tefek olduğundan, denizaltının daracık koridorlarında yürümekten, dik merdivenlerini inip çıkmaktan hiç de zorlanmaz. Ziyaretçi defterinde kendisine açılan sayfaya da bir karikatür çizer. Bu karikatürde, başını bir akvaryumdan dışarıya uzatırken görürüz kendisini. Yanına da şunları yazar: "Bizim bütün denizciliğimiz bu kadar... Hepinize saygılar."

Burak Reis denizaltısını Amerikalılardan aldığımız için, defterin "*Name*" yazan kısmında sanatçının adını okuyoruz: Altan Erbulak!.. Defterde ayrıca Nevra Şırvan ve Füsun Erbulak gibi Çevre Tiyatrosu sanatçılarının da imzaları vardır.



Derinlerden bir belge: Altan Erbulak'ın 1972'de, Burak Reis denizaltısında çizdiği karikatür!...

Bir başka sanatçı da, 9 Aralık 1982'de konuk olur Burak Reis denizaltısına. Ziyaret defteri onun da önüne konur. Duygularını yazmak için açılan sayfa boş değildir. Tuğamiral Turhan Özen'in "TCG Burak Reis bugün Türkiye'de 1000'inci dalışını yaptı" tümcesiyle başlayan yazısı vardır. Belli ki, kendisi adım atmadan önce Burak Reis 1001'inci dalışını yapmıştır. Besteleriyle bizleri 1001 gece masallarına götüren sanatçının yazısında, güler yüzü bir kez daha çıkar karşımıza: "Yaşamımda ilk kez bir 'Tahtelbahir'e binmek nasip oldu. Hasbelkader bu tahtelbahir 'Burak Reis Tahtelbahiri'ymiş. Hayatın insana ne gibi sürp-rizler hazırladığı ve bu sürprizlerin ne güzel olabileceğini Burak Reis Tahtelbahiri'ne indikten sonra 'akıl tahtalarından' biri sallanan bendeniz 'emekli yedek asteğmen topçu levazım' evvel Mehmet Barış Manço ne güzel anlamış bulunmaktayım... Sevgilerimle."

Denizaltılar İstanbul Boğazı'nı satıhtan, yani suyun üstünden geçerler. Selamlamak için Barış Manço'yu ararlar ama göremezler. Çünkü o, Boğaz'a bakan Kanlıca'da, kendisi için açılan çukurun dibinde, üstü tahtalarla örtülü bir şekilde yatmaktadır.

Bunca duyarlılık aklımıza arka arkaya nasıl geldi, bilgilere nasıl mı ulaştık?.. Eee, ne dememişler; midyeyi ye kayalığını sorma!..

Dumlupınar'daki Kemancı

Nadejda Filaretovna von Meck, genç yaşta evlendiği demiryolu mühendisi olan eşini 1876'da kaybettiğinde, on bir çocuğuyla birlikte büyük bir servetin sahibi olur. Zengin dul, Rus aristokratlarının yaşantısına ayak uydurma yerine inzivaya çekilir. Dönemin ünlü bir bestecisine hayran olan Bayan von Meck, onu yıllık düzenli bir gelire bağlar. Böylelikle de besteci, geçim derdinden uzaklaşarak tamamıyla müziğe verir kendini.

Müzik sever kadının Kiel'deki köşkünde ve Simaki'deki evinde kalan besteci, *4. Senfoni*'sini "en iyi arkadaşıma" diyerek Bayan von Meck'e ithaf eder. İki insan on üç yıl mektuplaşırlar ama hiç görmezler birbirlerini. Besteci, on üç yılın ardından aldığı bir mektupta hayal kırıklığına uğrar. Bayan Meck iflasın eşiğinde olduğunu ve yardımı keseceğini yazmaktadır. Önceleri zengin bir kadının kaprisi olarak yorumlar mektubu. Onuru kırılır ama "en iyi arkadaşına" duyduğu yakınlık üstün gelerek Bayan von Meck'ten uzaklaşmak istemez. Ne var ki, bestecinin tüm yaklaşımı kadın tarafından sessizlikle karşılanır. Yaşamının son döneminde koleradan korkmadığını söyleyen besteci kaynatılmamış sular içer. Bir gece rahatsızlanır ve ko-



Dumlupınar'daki kemancı, Turhan Astsubay.

leraya yakalandığı anlaşılır. Öldükten iki ay sonra da Bayan von Meck ayrılır dünyadan.

Ünlü bestecinin kim olduğunu merak mı ediyorsunuz? Bursa Cezaevi'ne gönderilen mektuplardan birinde yazılıdır adı. Mektup tabii ki, Nâzım Hikmet'e gelmektedir. Nâzım eşinden gelen mektupları ustaca şiirleştirir. "Ayşe'nin Mektupları" adlı şiirin 21. bölümünde, Bayan von Meck'in yüzünü bile görmeden on üç yıl mektuplaştığı besteciyle karşılaşırız:

Cemilanım'daki kiracının çocuğu keman çalıyor.
İlk geldiğim sene yeni başlamıştı kemana:
do, re, mi, fa, sol,
şimdi Çaykovski.
O, bu yıllar içinde bir iş yaptı demek.
Ben ne yaptım, peki?
Yıllarım balıksız bir deniz gibi boş aktı ve akmakta.

Keman dört tel üzerine düzenlidir. Tellerin ses düzeni de şöyledir sırasıyla: sol, re, la, mi... Keman çalan bir insanın fotoğrafı her zaman etkilemiştir beni. Tüm dertlerini başını omzuna yasladığı bir dostuna anlatıyor gibidir ke-

mancı. Ama, balıkların dünyasında onları görmeden gezinen bir denizcinin kemanıyla çektirdiği fotoğraf, her bakışımda takılan bir olta gibi kanatır yüreğimi!..

1937 yılının, 15 Haziran ve 22 Ekim günleri arasında düzenlenen "13. Denizaltı Astsubay Kursu"na 38 kişi katılır. Vesikalık fotoğraflar arasında "Turhan" adlı astsubayınki dikkat çeker. Bu fotoğrafta, soyadı bilinmeyen denizci çenesinin altına dayadığı kemanıyla görülür. Künyesine baktığımızda, 1916 yılında Kocaeli'nde doğan Turhan Astsubay'ın telsizci olduğunu öğreniriz. Görevini sürdürürken ölür, Turhan Astsubay... Hangi tarihte, neden öldüğü soyadı gibi bilinmez. Unutulur daha doğrusu. Ondan geriye, yüzlerce denizaltıcının tanıtıldığı kitapta kemanıyla çekilmiş fotoğrafı kalır yalnızca.

1953 yılında, Akdeniz'de düzenlenen bir tatbikattan dönen Dumlupınar denizaltısı, 3 Nisan'ı, 4 Nisan'a bağlayan gece, Çanakkale Boğazı'na girer. Saat 02:15'te, köprü üstünde bulunan denizaltının komutanı Sabri Çelebioğlu, üstlerine doğru gelen "Naboland" adlı gemiyi fark eder. Yapılan tüm manevralar yetersiz kalınca, İsveç bandıralı gemi çiğner geçer Dumlupınar'ı... Ve ağır yara alan Dumlupınar, denizin derinliklerine doğru son yolculuğuna başlar.

Nara Burnu açıklarında gerçekleşen çarpışmada, köprü üstünde bulunan Sabri Çelebioğlu, Hasan Yumuk, Kemal Üner, Hüseyin Akış ve Hüseyin İnkaya denize düşerken, Dumlupınar 81 denizciyle karanlık sularda kaybolur. Kaza Naboland'dan gönderilen şu mesajla öğrenilir: "Çanakkale'den 3 mil mesafedeki mevkide meçhul bir denizaltıyla çarpıştık. Acele yardıma ihtiyaç var."

Kaza yerine ilk ulaşan 10 no'lu gümrük motoru olur. Dalgalarla boğuşan beş denizciyi kurtaran motor, denizaltının batarken su üstüne attığı şamandırayı bulamaz. Na-

boland'ın yanına gidilerek kazanın tam yeri öğrenilir. Battı şamandırası bulunduğunda saat 06:40'ı gösterir. Yirmi dakika sonra da, Dumlupınar'la tatbikattan dönen Birinci İnönü denizaltısı olay yerine gelir. Motorda bulunan Çanakkale Deniz Kumandanı Zeki Adar, şamandıraya bağlı olan telefonla Astsubay Selami Özben'le görüştüğünü, Dumlupınar'ın kıç torpido dairesinde 22 kişinin hayatta olduğunu söyleyince kurtarma çalışmaları hızlandırılır.

Denizaltının durumunu öğrenmek için battı şamandırasına giden Üsteğmen Suad Tezcan ile Selami Özben arasında şu konuşma geçer:

"Alo aşağıdan alo Dumlu."

"Evet Dumlu."

"Ben Üsteğmen Suad."

"Evet efendim ben Selami."

"Selami nasılsınız, biz geldik, şimdi bana durumu anlat."

"Efendim dizellerden yara aldık, manevra dairesinde yangın çıktı, bataryayı sıfıra alarak kıç torpido dairesine geçtik, şimdi manevra dairesi suyla dolu."

"Kaç kişisiniz orada?"

"22 kişiyiz."

"Diğer dairelerle irtibatınız var mı?"

"Yarım 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 işlemine başlanıyor, ben biraz sonra yine gelirim."

"Peki efendim..."

Astsubay Selami Özben'in, "Manometre 267 kadem gösteriyor, doğru mu?" diye sorması son derece anlamlı-

dır. Denizciler bu durumdaki bir denizaltıdan insanları sağ olarak çıkarmanın hemen hemen olanaksız olduğunu çok iyi bilirler. Tıpkı, Selami Astsubay ve 21 arkadaşı gibi!..

Denizin üstünde fırtına, altında ise güçlü akıntı "Kurtaran" adlı denizaltı kurtarma gemisinin çalışmalarını engeller. Gemide "çan" denilen, o dönemin en gelişmiş kurtarma aracı vardır. İki kişi tarafından kullanılan bu araç, denizaltının kapağına bağlanarak her seferinde yedi kazazedeyi kurtarabilecek kapasitededir. Derin su dalgıçları için çalışabilecekleri derinlik 70-90 metre kabul edilirken, 110 metreye ulaşılır. Fakat, dalgıçlar güçlü akıntıya karşı koyamazlar. Arkadaşlarını kurtarmak için ölümü bile göze alan dalgıçlar suyun üstüne çıktıklarında basınç odasında tedaviye alınırlar. Denizciler arasındaki dayanışma, tüm zorluklara karşı, Dumlupınar denizaltısını kurtarma çalışmalarında bir kez daha gösterir kendisini. Sanatçıların kıskanacağı bir dayanışmadır bu. Ne demişti Van Gogh, kardeşi Theo'ya yazdığı bir mektupta: "Gemi tayfaları ağır bir yük taşımak ya da demiri kaldırmak işine giriştikçe, daha ağır bir yükü daha büyük bir çabayla kaldırabilmek için hep birlikte türkü söyler, böylece desteklerlermiş birbirlerini. Sanatçıların yoksun oldukları işte bu dayanışmadır!"

Suad Üsteğmen, 22 denizaltıcıya moral vermek için battı şamandırasının telefonuyla Selami Astsubay'la bir kez daha konuşur. Havanın ağırlaştığını öğrenince de, sigara içmemelerini, ihtiyaç lambalarını kullanmamalarını ve herkesin yatmasını söyler. Üçüncü görüşmede ise, "Alo Dumlu... Alo Selami..." diye seslenir, Suad Üsteğmen... Sert esen rüzgâr ve şamandıraya çarpan dalga sesleri arasında duyduğu ise yalnızca iniltilerdir...

Akgün Akova bir dizesinde şöyle tanımlar aşkı: "Aşk, en derin kuyumuza düşen keman."

Dumlupınar'daki 81 denizaltıcı, son nefeslerini vermeden önce bir keman sesi duyarlar. Turhan Astsubay, cennetten kovulmayı göze alarak, hayattayken görev yaptığı Dumlupınar denizaltısındaki arkadaşlarının yanına gider ve onlara keman çalarak, aşk şarkılarını birlikte söylerler!

Sabire Hanım'ın Gözyaşları

Makine Üsteğmen Fikret Coşkun, yüzbaşı ve onun yanında bulunan dört denizciyle konuştuktan sonra sigarasını denize atar ve köprü üstündeki merdivenden aşağıya iner. Coşkun Üsteğmen dik basamakları birer birer adımlarken, ölüm denilen kuyunun karanlığına doğru indiğini elbette bilemez. Çanakkale Boğazı'nı geçmekte olan Dumlupınar denizaltısının köprü üstünde beş dakika daha oyalansa ya da sigara içmek için birkaç dakika geç çıksaydı, o da kurtulanlar arasında olacaktı!..

Naboland adlı geminin üstlerine doğru geldiğinin farkedilmesinin ardından, Dumlupınar'daki denizcilerden hiçbiri paniğe kapılmadan Yüzbaşı Çelebioğlu'nun emirlerini yerine getirir. Öyle ki, kulede bulunan ve radarın başında nöbet tutan Astsubay Hamdi Reis, çarpışmadan sonra bir metre yukarı çıksa kurtulabilirdi. Yine kulede nöbet tutan Serdümen Er Hüseyin Sayın da, görev yerini terk edip, canını kurtarma derdine düşseydi, denizaltı onun için de metal bir tabut olmayacaktı.

Dumlupınar'daki kazazedeleri kurtarmak için "çan" adı verilen kabinin dalgıçlar tarafından denizaltıya ulaştırılarak kılavuz halatın kaportaya bağlanması gerekmekte-

dir. Böylelikle kazazedelerin bir kısmı "çan"ın içine alınarak yüzeye ulaştırılacak ve bu işlem herkes kurtulana kadar tekrar edilecektir. Ne var ki, Dumlupınar'ın sancak tarafına on beş derecelik bir meyille yattığı yerin çok derin ve akıntının çok güçlü oluşu dalgıçların olağanüstü gayretlerini boşa çıkarır. Üstelik, deniz üstünde fırtınanın patlak vermesiyle Kurtaran gemisinin sabit durması için kıç tarafının şamandıralara bağlanmasının saatler sürmesinden dolayı da çalışmalar geç başlamıştır.

Kurtarma çalışmalarına katılan dalgıçlardan biri olan Astsubay Nurettin Ersoy, denizaltıya ulaşmayı başarsa da kendini kaybeder. Derhal su üstüne çıkarılan dalgıç, Kurtaran gemisinde basınç odasına alınır. Üç saat kalması gereken odada on beş saat tutulan dalgıç, ölümden döndükten sonra Dumlupınar'a "çan"ın bağlanamadığını öğrenince şunları söyler: "Emret amiralim şimdi yine dalayım." Nurettin Ersoy'un yeniden dalmak için izin istediği, ileride cumhurbaşkanlığı yapacak olan, dönemin Denizaltı Filosu komutanı Tuğamiral Fahri Korutürk'tür.

Sabire Hanım'ın kulağı herkes gibi radyodadır o günlerde... Morali bozulup sağlığı kötüye gitmesin diye Dumlupınar'a ulaşılamadığı haberi gizlenir hasta kadından!.. Ama o da, denizcilerin kurtarılamadığı haberini duyar ve battı şamandırasındaki telefon konuşmaları sırasında Selami Astsubay'ın son sözlerini öğrenince, yaşama kapayacağı yorgun gözlerinden yaşlar akmasına engel olamaz. Selami Astsubay'ın, babaannem Sabire Hanım'ı da ağlatan son sözleri, Haluk Umar'ın yazdığı şiirin son dizesinde gizlidir:

Kim bilir hangi gün? Hangi Saat?
Hâlâ ümitliyiz.
Hâlâ haber bekliyoruz derinlerden.
Dumlu'nun

Seksen bir kahramana mezar olduğu yerden
Bir ses bekliyoruz.
Kim bilir kaç gecedir uykusuz,
Devranı tutmak,
Zamanı durdurmak için çırpınarak
Bekliyoruz...
Nihayet işte!
Dumlupınar'dan son haber geliyor;
Son dilek son nefeste yükseliyor:
"Vatan sağ olsun!.."

Otuz bir yaşındaki genç adam, İstiklal Caddesi'nde yürürken "Foto Sabah"ın vitrinine takılır gözü... Yalnızca o değil, yoldan gelip geçenler de bir an durup vitrine konulan büyütülmüş fotoğrafa bakmaktadır. Genç adam, fotoğraftaki denizcinin bir yıl önce, sıcak bir yaz günü Heybeliada'da söylediği sözleri anımsar: "Yahu, sözüm ona adada oturuyoruz, dört bir yanımız su, ama şöyle rahat rahat denize girmeye vaktimiz yok."

Fotoğrataki denizci, Kurmay Albay Hakkı Burak'tır. Birinci Denizaltı Filosu komodoru olan Burak Albay, Dumlupınar denizaltısıyla tatbikattan dönerken, kimliğine yapıştırdığı Foto Sabah'ta çektirdiği fotoğrafla birlikte Çanakkale'nin sularına gömülür!

Genç adam, kalabalığın arasından vitrindeki fotoğrafa bakarak "Kavuştun işte denizine" diye geçirir içinden. "Ama, ne vardı bu kadar derine dalacak Hakkı Ağabey?"

Ve sonra bir yazı yazar Hakkı Ağabeyinin ardından: "Ne garip şey... Şunun şurasında üç hafta evvel, sabahın erken vaktinde Köprü'den Kadıköy'e beraber geçmedik mi? Güneşin yeni doğduğu saatlerde vapurda karşılaşan biz değil miydik? Sen Maltepe yolundaydın, ben Tuzla... Bana askerlik işinde neden bu kadar geciktiğimi sormuş-

tun gülen yüzün ve gözlerinle... Haydi ben geciktim, geç kaldım. Ya sendeki acele neydi Hakkı Ağabey? Nereye bir an evvel varmak istiyordun? Ben Maltepe'ye sanmıştım. Halbuki sen, başka yerlere koşarmışsın, telaşın bambaşka imiş Hakkı Ağabey... Ya sizler, ötekiler... Tanımadıklarım diyorum. Heybeli iskelesinde, rıhtımında, asfaltında şüphesiz defalarca karşılaştığım, yanından geçtiğim sizler... Ne Hakkı Bey'ler vardı sizin aranızda, ne güler yüzlü, ne neşeli denizciler vardı kim bilir? 38 kulaç aşağıda, karanlık içinde sizler... Tam bir denizci gibi uzaklaştınız bizlerden. Ve sulara gömülmek için Çanakkale'yi seçerek, en manalı, en düşündürücü bir ölümle bu dünyadan çıkıp gittiniz yakışıklı denizciler..."

Yunus Nadi Armağanı'nın, 1950 yılında konulan edebiyat konulu ilk ödülünü kazanan genç adamın yazısı, Dumlupınar'da ölen denizcilerin ardından kaleme alınan yazıların en güzelidir. Genç adam, o yıllarda her ne kadar bir kitap yayımlayıp, Hakkı Ağabeyi'ne imzalamamış olsa da "Zeyyat Selimoğlu" adını taşımaktadır!

Kayısı Kavanozu

New York'taki Riverside Kilisesi'nin beyaz duvarlarına oyulan kabartmada altı yüz insanın yüzü vardır. Bunların on dördü bilim insanlarına aittir. MÖ 370'te ölen Hippokrates'ten, gözlerini yaşama 1955'te yuman Einstein'a kadar uzanan yıllardan on dört bilim insanı seçilir yalnızca! Manhattan'ın bu ünlü kilisesine yolu düşenler, bilim insanlarının sayısının neden az olduğu sorusu yerine, Einstein'ın onca bilim insanı arasından sıyrılıp, orada nasıl yer edindiğine yanıt ararlar. Bilmezler ki, bilim tarihinin on dört isminin belirlenmesi için önde gelen bilim insanlarının gönderdiği tüm mektuplardaki tek ortak isim Albert Einstein'dır!

Bir tapınağın duvarında, sayıları az olsa da bilim insanlarının resimlerine yer verilmesi, ülkesi karanlığa çekilmek istenen bir insanı imrendirir elbette. Oysa, Haliç'in kıyısında bulunan Defterdar Camii'nin minaresinin tepesine, yazı araç gereçleri olan hokka ve kalem konulmuştur! Bu özelliğiyle Defterdar Camii, belki de yeryüzündeki tek tapınaktır!

Defterdar Camii, Nazlı Mahmut Çelebi tarafından yaptırılır. Bir hattat olan Mahmut Çelebi minarenin alemine bir hilal oturtmaktansa, pirinçten bir hokka ve kalem

konulmasını daha uygun bulur. Ama, fırtınalı bir havada alır götürür kalemi rüzgâr. Minarenin tepesinde duran hokkadan ise çoğu İstanbullu'nun haberi yoktur. Bu hokkanın 1990 yılında, Aras Neftçi tarafından çekilen fotoğrafı, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*'nin 3. cildinin 17. sayfasında yer alsa da, sonradan hokkanın yerinde de yeller eser.

Fırtınada kaybolan kalemi fotoğraf sanatçısı Alberto Modiano bulur bir gün!.. Ve İkinci Dünya Savaşı sırasında, faşizmden kaçan annesi Ester'in yaşamöyküsünü yazmaya koyulur onunla. Ben diyorum ki, Modiano, İstanbul'a trenle ulaşmayı başarıp, yaşamını kurtaran annesini anlattığı *Bulgaristanbul* adlı kitabı, Defterdar Camii'nin minaresinden rüzgârın çaldığı kalemle yazmıştır. Kitabın sonunda, fırtınalı bir havada Marmara Denizi'nde batan "El Salvador" adlı geminin anlatılması bu yüzdendir. Sanatçı kitabı hazırlarken de mürekkebe değil, toplama kamplarında yakılan nice insanın ardından dökülen gözyaşlarına batırmıştır kalemini.

Kuzen Elvira da, Esterlerin Filibe'deki evlerinde kalmaktadır. Okulda çok başarılı bir öğrenci olan Elvira, Sorbonne'da okuma düşleri kurarken, faşizm kapıyı çalar. Bir geminin Varna'dan hareket ederek Filistin'e sığınmacı taşıyacağını öğrenen Elvira, amcasını ikna etmeyi başarır ve bavulunu hazırlamaya koyulur. Ester'in annesi bir kavanoz kayısı verir kendisine. Kayısı kavanozu kırılmaması için özenle yerleştirilir bavulun dibine.

Elvira, 1940 yılının aralık ayının ilk günlerinde bir trenle Filibe'den Varna'ya uğurlanır. Ertesi gün, Varna'ya ulaştığına dair bir telgraf gönderen genç kız, bir gün sonra da İstanbul Boğazı'na doğru hareket eden gemiyle yola koyulur. Zorunlu yolculuk için seçilen El Salvador, Tuna Nehri'nde kömür taşıyan Uruguay bandıralı bir gemidir.

El Salvador, Boğaz'a ulaşarak yol boyunca yakasını bırakmayan fırtınadan kurtulur. Gemidekilerin sevinci uzun sürmez. Türk yetkililerin İstanbul'da ancak 24 saat kalınmasına izin verdiklerinin haberi kısa zamanda yayılır. Sürenin dolmasının ardından, kaptanın yakarışları yetkililer tarafından duymazlıktan gelinir ve El Salvador, Boğaz'ın sakin sularından ayrılarak Marmara'nın azgın dalgalarıyla tanışır.

Silivri Limanı'na sığınan gemi burada da barınamayınca, fırtınalı denize açılır yeniden... Ve 13 Aralık 1940 tarihli *Cumhuriyet* gazetesinde "Müthiş Bir Facia" başlıkla bir haber yer alır: "Silivri önünde bir gemi battı, 200 kişi boğuldu. Bulgaristan'dan Filistin'e gitmek üzere yola çıkan Musevilerin bindikleri yelkenli parçalandı, boğulanların ekseri çocuk ve kadın."

Yüzme bilmeyen Elvira son anda suyun üstünde sürüklenen bir tahta parçasına tutunur. Yüzme bilen bir gencin yardımıyla kıyıya ulaşır. Kıyıya elli metre uzaklıktaki kayalıklara çarparak batan El Salvador'da sağ kalmayı başaran yalnızca 35 kişidir. Aralarında kaptanın son anda kurtardığı hamile bir kadın da vardır. Kazazedeler geceyi geçirmek üzere halkın yardımıyla Silivri Sinagogu'na götürülürler. Ancak, felaket burada da talihsiz insanların yakasını bırakmaz. Isınmaları için yakılan ateş sinagogu yutar ve geriye yalnızca kül kalır.

Ester, Filibe'deki evlerinde bir yandan ders çalışırken, öbür yandan da radyo dinlemektedir. El Salvador'un battığı haberini duyunca taş kesilir. Babasına bir şey belli ettirmeden, Elvira'nın taş kırma işinde çalışan erkek kardeşi Moris'i çağırır. Ama, geminin battığını birkaç gün gizleyebilirler. Elvira'dan bir haber alınamadığı günlerde kapı çalınır bir gece yarısı. Postacıdır gelen... Ancak kimse kapıyı açmaya yanaşmaz. Telgrafın okunması sırasında geçen

birkaç saniyeden sonra evdeki matem havası yerini sevinç çığlıklarına bırakır. Bulgaristan'a geri dönen Elvira, savaş sonrasında kardeşi Moris'le birlikte İsrail'e yerleşir.

Marmara Denizi'nin El Salvador'u yutmasının üstünden on yedi yıl geçer. 1957 yılının 27 Mayıs gününde Nâzım Hikmet "Vapur" adlı bir şiir yazar:

Yürek değil be, çarıkmış bu, manda gönünden,
teper ha babam teper
paralanmaz
teper taşlı yolları.
Bir vapur geçer Varna önünden,
uy Karadeniz'in gümüş telleri,
bir vapur geçer Boğaz'a doğru.
Nazım usulcacık okşar vapuru,
yanar elleri...

Şüphesiz ki, bu dizeler, Nâzım'ın memleket özleminin dışa vurumudur. Ama, şairin bu şiiriyle ne zaman karşılaşsam, Varna'dan ayrılıp Boğaz'a doğru çevirdiği burnuyla dalgaları yaran El Salvador'un arkasından sallanan eller gelir aklıma...

II. Mahmut'un bir gezinti sırasında şemsiyesini Silivri açıklarında denize düşürdüğü söylenir. Elmaslarla süslü şemsiye, içindeki kayısıların altın ve kıymetli eşyalarla dolu olduğu kavanozun ne kadar yakınındadır?

Su Üstüne Çıkan Gerçek

Makedon şair Radovan Pavlovski'yle İstanbul'u gezerken, Yerebatan Sarayı'nda söylediği bir sözü unutamıyorum: "Bu kentin üstü de müze, altı da!.."

Yerebatan Sarayı'nda, ziyaretçiler için yapılan iskelenin üstünde yürüyenleri, sarnıcın sonunda bir kadın yüzü karşılar. Bu kadın yüzü, kötülük tanrıçası Medusa'ya aittir. Perseus'un kılıcıyla kestiği kötülük tanrıçası Medusa'nın başı, gövdesine yeniden kavuşması engellenmek istenircesine bir sütunun altında durmaktadır. Kanatlı at Pegasos'un, başında saç yerine yılanlar taşıyan Medusa'nın kanından doğduğunu bilenler buraya, sütunun yanına geldiklerinde, bir kişneme sesi duymak arzusuyla sarnıcın nemli duvarlarına bakınırlar.

Pegasos'u ele geçiren Bellerophontes birçok savaş kazanır onun sayesinde. Göğe doğru yükselmek isteyen Bellerophontes'i bir sığırsineği tarafından sokulan Pegasos sırtından atar ve Zeus'un atı olur. Kanatlı atın yeni yeri artık Zeus'un dokuz güzel kızının yaşadığı Musalar Dağı'dır. Musalar, ilham perileridir şairlerin. Pegasos'un uçmak için arka ayaklarını vurduğu yerden çıkan Hippokrene Suyu da, şairlerin esin kaynağı olarak bilinir.

Hıristiyanlığın ortaya çıkmasıyla şairler, ilhamlarını Pegasos'tan değil, Tanrı'dan ve onun peygamberinden al-

dıklarını söylerler. Kanatlı at, bir yılkı atı gibi yalnızlığa terk edilir böylelikle. 14. yüzyılda, sone olarak adlandırılan şiir türünün yaratıcısı olan şair Petrarca, "şairlerin şairi" seçilmesiyle düzenlenen törende yaptığı konuşmada, bakışların yeniden Pegasos'a çevrilmesini sağlar: "Musalar Dağı terk edilmiş!.."

Faşizm rüzgârının Romanya'da da esmeye başlamasıyla, gazete sayfalarında, Yahudilere yönelik ilanlar artış gösterir: "1.000 dolara transatlantikle kurtuluş!.." Ülke dışına çıkmanın kolay olduğu dönemlerde bu tür ilanlara rağbet eden Yahudiler, telefon numaralarını arayıp daha ayrıntılı bilgi istediklerinde hayal kırıklığına uğrarlar. Gerçek ücret 10.000 dolar olup, yolculuğun yapılacağı gemi de transatlantik değil, şilepten bozma bir gemidir. "Struma" adlı geminin dört lavabosu ve yalnızca bir tuvaleti vardır!

769 yolcusuyla, 1941 yılının 12 Aralık günü, Romanya'dan ayrılır Struma. İstanbul'a geldiğinde Karaköy Rıhtımı'nın açığında demirler. Yolcuların karaya çıkmalarına izin verilmediği gemide bir bekleyiş başlar. Yaşlı, kadın, çocuk demeden tüm yolcuların yüreğinde iznin çıkacağı ve karaya ayak basacakları umudu hiç kaybolmaz. Paslı demirden oluşan bir hapishaneye dönüşen Struma'da, vapur dumanlarına bakarak umudunu yitirmekte olanlar, bembeyaz kanatlarıyla İstanbul martılarını bulurlar karşılarında. Kış soğuğunda ve son derece sağlıksız koşullarda öksürük, aksırık sesleri arasında süren bekleyiş boyunca, Kızılay ve Yahudiler tarafından toplanan yardımlar sandallarla taşınır gemiye. İstanbul'da yaşayan Yahudiler, göçmenlere moral vermek amacıyla yaktıkları ateşin sönmemesi için kıyıya durmadan odun taşırlar...

Kente çıkış izninin neden verilmediği sorusunun yanıtını Balat'ta aramalıyız. Haliç'in kıyısındaki bu şirin semtte, Nazilere şirin görünmek amacıyla bir fırın inşa edilir o yıllar. Şu rastlantıya bakın ki, hazine arsasına yapılan fırının etrafındaki evlerde Yahudi aileler oturmaktadır!..



Struma yolcuları.

23 Şubat günü Struma, bakım yapılacağı gerekçesiyle römorkörler tarafından gece saat 22:00'de, Karadeniz'e çekilir. Ertesi gün, saat 09:00'da, büyük bir patlama duyulur Boğaz'ın Karadeniz girişinde. Doğum sancıları tuttuğu için kıyıya çıkarılmasına izin verilen kadının dışında, sulara gömülen Struma'dan yalnızca, yüzerek kıyıya ulaşan David Stoilan adlı yolcu kurtulmayı başarır.

Struma'yı torpilleyen kimdir? Bu sorunun yanıtı ilk yıllarda "SC 213" sicilli Sovyet denizaltısı olarak verilir ama hiç kabul görmez. Alman ve Türk hükümetleri suçu birbirlerine atıp oyalama taktiği uygularken, Karadeniz'in dibinde yatan cesetler giderek unutulur. Ama, işadamı Vehbi Koç'un, yıllar sonra katıldığı "İşte Hayatınız" adlı televizyon programında yaptığı açıklama gündeme getirir yeniden Struma'yı. Gemi, Karaköy önlerinde demirliyken, Vehbi Koç dönemin içişleri bakanı Faik Öztürk'ten aldığı özel izinle, bir motor, anne, baba ve iki çocuktan oluşan bir aileyi kıyıya taşır. Böylelikle Struma'dan kurtulanların sayısının iki değil, altı olduğu öğrenilir.

Struma'daki çığlıklar kulaklardan silinmeden, 1944 yılının 3 Ağustos günü "Morina", "Bülbül" ve "Mefkûre" adlı üç gemi ayrılır Köstence Limanı'ndan. Taşıdıkları da yine toplama kamplarına gönderilmemek için evlerini terk etmek zorunda kalan insanlardır. 5 Ağustos gecesi, İğneada açıklarına gelen gemilere "meçhul" bir gemiden ateş edilir. Aldığı isabetle sulara gömülen Mefkûre, 311 kişiye tabut olur.

Tarih boyunca saray şairleri, bir kese altın kapabilmek için kıralın kanatlı at sırtında zaferlerini anlatan şiirler yazarken, insanlıktan yana olan şairler, Pegasos'un sırtında değil, yanında yer almanın gerektiğinin kavgasını verirler. Pegasos, Mobil adlı petrol şirketinin haklarını devretmesinden önce, benzin istasyonlarının ışıklı tabelalarında boy gösterir. Ne var ki, Mobil'in simgesi Pegasos'un, mitolojideki anlatımı gibi beyaz renkli olmadığını, yelesinden tırnağına kadar kana bulandığı için kırmızıya dönüştüğünü anımsatmamız gerekir. Bu arada, ülkemizde de benzin istasyonları açan Mobil'in, işçilere sendikal hak tanımadığını da unutmamalıyız.

Vehbi Koç'un Struma'dan ayrıcalıklı olarak aldırdığı da, o yıllarda adı "Socony Vacuum Oil Company Inc." olan Mobil'in Romanya direktörü, eşi ve iki çocuğudur. Pegasos'un sırtına en fazla ikisi yetişkin ve ikisi çocuk olmak üzere dört insan sığabilir. Oysa, onun taşıdığı ilhamla yazılan barış şiirleri tüm insanlığı kurtarabilecek genişliktedir.

Titanic'te "birinci sınıf" yolcuların çoğu kurtarılırken, göçmenlerin cankurtaran sandallarına ulaşmaması için kapıların kapatıldığı bilinir. Kapitalizmin kuralı olan insan ayrımının ezilen sınıf için ne anlama geldiği bir geminin batış anında su üstüne çıkar. Yanıtını denizatlarının verebileceği soru şudur: Struma'da, ailesiyle birlikte kurtulmayı bekleyenler arasında, Mobil'in Romanya'daki istasyonlarında çalışan bir işçi de var mıydı?

İstanbul'un Eski Bir Haritası

Patlama sonrasında kendini dalgalar arasında bulan David Stoilan, su üstünde yüzen bir kapıya tutunur. Biraz sonra da, zorlukla kulaç atan Struma'nın ikinci kaptanı gelir yanına. Kanlar içindeki adam, kıyı tarafından bir torpilin geldiğini gördüğünü ama kaptanı uyaracak zaman kalmadığını anlatır ve elleri kapının üstünde kayarak, Karadeniz'in suları arasında gözden kaybolur.

David Stoilan'ın kurtuluşu, 26 Şubat 1942 tarihli *Ulus* gazetesinde çıkan şu haberle duyurulur: "Dün, 25 Şubat 1942 tarihinde, Şile'nin 6 mil batısında denizde bir enkaz bulunmuş ve bunun 4'ü ölü, biri henüz sağ beş kişi olduğu tespit edilmiştir. Sağ olan yirmi-yirmi iki yaşlarında David isminde birisidir. Kendisi tedavi altına alınmış ve ifadesinde Struma gemisinde bulunduğunu, geminin bir torpile çarparak battığını söylemiştir."

Karadeniz dalgalarının bir beşik gibi salladığı kapının üstündeki insanlar bir gemi tarafından görülür ve kıyıdaki fenere telsizle haber verilir. Struma'nın, 23 Şubat'ta, Karadeniz'e çekildiği ve ertesi günü batırıldığını düşünecek olursak, gazete haberinden David Stoilan'ın yaklaşık bir gün denizde kaldığı anlaşılmaktadır. Tedavi sonrasında

kayıplara karşı Stoilan'la 9 Mart 1980 tarihli *The Sunday Times Magazine*'de yayımlanan "Struma'dan Kurtulan Adam" başlıklı yazıda bir kez daha karşılaşırız. Aradan 38 yıl geçmiş olsa da "henüz sağ" olan Stoilan batış anını şöyle anlatır: "İnsanüstü bir güç beni havaya fırlattı. Birkaç saniye sonra suya çarptım ve yine birkaç saniye sonra da su yüzüne çıktım. Havadan tahta parçaları yağıyordu. Gemiyi göremedim. Tümüyle yok olmuştu. Su, buz gibi soğuktu. Denizin üstü kendini kurtarmaya çalışan kadın erkek insanlarla doluydu. Bunlar Struma'nın parçalanan ahşap bölümlerinden dışarı fırlatılmışlardı. Geminin metal bölümlerinde bulunanların tümü, bunların yolcuların üçte ikisi olduğunu söyleyebilirim, anında boğulmuşlardı. Ötekilerin pek çoğu da çok çabuk öldüler."

Struma'nın torpillenmesi sonrasında kurtulmayı başaran tek insan David Stoilan ise de, Karaköy önüne demirleyen gemiden bekleyiş süresinde kaçanlar olmuştur. Çetin Yetkin, 12 Aralık 1993 tarihli *Cumhuriyet* gazetesinde yayımlanmaya başlayan "Struma Olayının İçyüzü" başlıklı yazı dizisinde, gemiden kurtulan bir kişinin İsrail ordusunda generalliğe kadar yükseldiğini ama adını öğrenemediğini bildirir. Struma'daki insanlar, gemi İstanbul'da demirliyken, kimsenin kaçmasını istememişlerdir. Hatırı sayılır yolcuların aralarından alınmasıyla geride kalanların kurtuluş umudunun kalmayacağı herkes tarafından çok iyi bilinir. Bu yüzden, Vehbi Koç'un torpiliyle dört kişinin gemiden indirilmesinin, torpillenmeye doğru giden yolu açmadığını, boğulmamak için tutunacak bir tahta parçası arayan insanlara inandıramazsınız!

Bir kadının da, Struma'dan karaya çıkmasına izin verildiği bilinir. İstanbul'da yaşayan kimi Yahudilere göre bu kadın hamile, kimilerine göre de hastadır. Bunların iki ayrı kadın olduğu düşünülse de, durumlarının benzerliğinden

dolayı aynı insan olduğu daha inandırıcıdır. Prof. Dr. Avram Galante *Türkler ve Yahudiler* kitabında, Medea Salomonoviç adlı bir kadının Struma'dan alınarak, Or-Ahayim Yahudi hastanesinde tedavi gördüğünü ve sonra kara yoluyla Filistin'e gönderildiğini yazar. Bayan Salomonoviç hamile ise doğumu İstanbul'da mı yapar, yoksa Filistin'de mi?.. Bu konuda bilgi sahibi olunmasa da, bir insanın daha kurtulmuş olduğu Sunay Akın'ı önce sevindirir, sonradan hüzünlendirir. Çünkü Karadeniz'de ölüme terk edilen onca insanı anımsamasının yanında, kadının soyadı Erich Salomon'u anımsatır şaire...

"Makineli Tarihçi" diye adlandırılan Erich Salomon, çanta içine gizlediği makinesiyle bir cinayet duruşmasının fotoğraflarını çekerek ünlenir. Serbest basın fotoğrafçısı olarak nice başarıya imzasını atan Salomon, faşizmin Almanya'da iktidara gelmesiyle Hollanda'ya geçer. Ama Naziler, bu ülkeyi de işgal ettiğinde kaçamayıp, eşi ve küçük oğluyla birlikte bir evde gizlenirler. Her şey yolunda giderken, gizlendiklerinden kimsenin haberi olmazken, havagazı sayacındaki sayıların artışı ele verir onları. Erich Salomon'un ayakkabıları, 1944 yılında, altmış yaşındayken, Auschwitz Toplama Kampı'nda ayaklarından çıkarılır ve öldürülen yüz binlerce insandan geriye kalan ayakkabı dağına atılır. Savaş sonrasında evlerine geri dönen Salomon'un büyük oğlu, babasının şişeler içinde bahçeye gömdüğü negatifleri bulur ve faşizmin ayak seslerinin kulaklardan silinmemesi, insan kıyımının unutulmaması için yeniden yaşama kazandırır.

Auschwitz'de öldürülen insanların satışa yollanan ayakkabıları arasına gizlenen bir esir, kaçmayı başarır ölüm kampından. Adı bilinmeyen ama saçlarının renginden dolayı "Kızıl Saçlı Adam" olarak adlandırılan katliam tanığı, uzun ve korku dolu bir yolculuk sonrasında İstan-

bul'a ulaşır. Bu kentte, Auschwitz'de yapılan zulmü, işkenceyi ve gaz odalarını Filistin'den gelen temsilcilere anlatır. Böylelikle İstanbul, toplama kamplarının gerçek yüzünün ilk kez anlatıldığı kentlerden biri olarak tarih sayfalarındaki yerini alır!

Ama İstanbul, ırkçılığın, kafatasçılığın gerçek yüzünü gösterdiği İkinci Dünya Savaşı'nın en trajik belgelerinden birinde daha karşımıza çıkar...

Struma'nın batışının ardından, yolcular arasında kızı bulunan bir anne, Bükreş kentinde gözyaşına boğulur, çocuğunu kaybetmenin acısıyla... Bir gün kapısı çalınır, kadının... Postacıdır gelen... Elleri titreyerek açar kendisine uzatılan zarfı... Mektup İstanbul'dan gelmektedir ve kâğıttaki de kızının el yazısıdır... Bir an kızının kurtulduğuna inansa da, sonradan bir kez daha yıkılır... İşte "Sevgili Anneciğim" diye başlayan mektubun sonları: "Belki İstanbul çok güzel olabilir, fakat ne ben ve ne de benim gibi genç olan Lazarescu, kenti doğru dürüst göremedik. O da benim gibi Yahudi cemaatine ve postaneye ulaşabilmek için denize atlayarak Boğaz'a doğru yüzmek istemişti. Türk jandarması bizi yakaladı. Kaygılanma, bizi sadece tutukladılar, sonra da bir tekneyle Struma'ya geri gönderecekler. Lazarescu annesine göndermek için bir posta kartı almak üzere kemerini sattı. Ben de birlikte bir şeyler yiyebilmek için gömleğimi sattım. Çorba ve biftek yedik. Sana buradan bir hatıra olarak İstanbul'un eski bir haritasını gönderebiliyorum. Yararlanabiliriz umuduyla ıslanmasın diye plastik bir muhafazaya sarmıştık. Ama artık kullanamayacağız!.."

Kopuk Düğme

Atatürk'ün top arabasına konulan cenazesini görmek isteyen Mîna Urgan, aile dostu bir avukatın Karaköy'de caddeye bakan bürosuna gider. Top arabası görününce dolu yağıyormuşçasına "çıt çıt çıt" sesleri duyulur aniden. Giysilerinin düğmelerini koparıp yere atan Yahudiler çıkarır bu sesi. Ölenin ardından düğme koparıp yere atmak bir yas geleneğidir Yahudilerin.

Mîna Urgan'ın tanık olduğu olaylar arasında Struma'nın İstanbul'a gelişi de vardır. Yazarın, en çok okunan kitaplar listesinde dev adımlar atan *Bir Dinozorun Anıları* adlı eserinde Struma'daki bekleyiş de yer alır: "Eski püskü, battı batacak, küçük, paslı bir gemiydi bu. Ve salkım saçak Yahudi sarkıyordu her bir yanından. O gemide 769 Yahudi varmış kimine göre. Bizlere uzaktan sesleniyorlardı; 'yardım edin bize' diye yalvarıyorlardı sanki. Nasıl yalvarmasınlar ki? 1941 yılının aralık ayıydı. Nazi orduları ülkelerini işgal etmişti. Romanya'ya sığınmışlar, Filistin'e gitmek niyetiyle Struma'ya binmişlerdi. Ama Struma'nın onları oralara kadar götürecek durumda olmadığı besbelliydi. Korkunç bir suçluluk duygusuna kapılarak, onlara bir süre için neden sığınma hakkı vermediğimizi düşünüp

dururum hâlâ. Yahudi sorunu konusunda aşırı duyarlı olmamın bir nedeni de bu Struma olayıdır zaten. Çünkü toplama kamplarını sadece okudum. Ama Struma'daki Yahudileri, çoluklarıyla, çocuklarıyla uzaktan da olsa, kendi gözlerimle gördüm. Hatta çocukların ağladığını duyar gibi oldum."

Struma'nın, römorkörlerle Karadeniz'e çekildiğini yazan Mîna Urgan, orada bir fırtınada kendiliğinden battığını ya da bir denizaltı tarafında batırıldığını belirttikten sonra şu soruyu sorar: "Kimine göre İngilizler yapmış bu işi. Neden İngilizler? Bunu hiç anlayamadık..."

Tek dilekleri yaşamak olan onca insanı Karadeniz'in soğuk sularına gömen nedenin fırtına olabileceği hiç inandırıcı değildir. Gemiden yalnızca bir kişinin kurtulmuş olması torpillenme sonucu infilak ettiği olasılığını daha da güçlü kılıyor. Asıl soru, bu cinayetin kimin tarafından işlendiğidir...

Struma'ya ateş edenin bir İngiliz denizaltısı olduğu iddialarına Almanları da katabilir miyiz? Bu sorunun yanıtını Mîna Urgan'ın kitabında buluruz. Yazar, Struma'nın batırılışıyla bir bağ kurmasa da, söz konusu yıllarda elektriklerin kesildiği önemli bir İstanbul gecesini anlatarak sorumuzu aydınlatır: "İsmet Paşa hükümetinin, savaşın başlangıcında Nazilere kolaylık yaptığına, Alman savaş gemilerinin Karadeniz'e geçmesine göz yumduğuna, bir rastlantı sonucu şahsen tanık oldum. Meslektaşım ve dostum Abdülbaki Gölpınarlı'nın Salacak'ta Kız Kulesi'nin karşısında, bahçesi deniz kıyısına kadar inen bir evi vardı. O bahçede geceleyin arkadaşlarla demlenirken, İstanbul'un tüm elektrikleri aynı anda kesildi. Tam tarihi anımsamadığımız aysız ve yıldızsız bir geceydi. Zifiri bir karanlık içinde kalmıştık. Ama bir süre sonra, gözlerim karanlığa alıştı. Masadan kalkıp, sahildeki çakıl taşları-

nın üstüne oturdum ve dört beş savaş gemisinin önümden geçtiğini gördüm. Arkadaşları çağırdım, onlar da gördüler. Eğer Alman savaş gemileri değilse neydi bu gemiler, bilemem. İstanbul'un ışıkları, çok daha sonraları, sabaha karşı yandı."

Mîna Urgan'ın dediği gibi "aysız ve yıldızsız bir gece"de Karadeniz'e doğru geçenler, ay-yıldızlı bayrağın görmemezlikten geldiği Alman savaş gemileri miydi? Boğaz'ı satıhtan geçmek zorunda olan denizaltılar gemilerin arasında gizleniyorlar mıydı? Bu soruların yanıtını Salacak'ın az ötesinde, deniz içindeki kayalıklara oturan beyaz elbiseli kız verebilir. Ama, ne var ki, tüm olup bitenleri gören o kız dilsizdir!..

Struma'yla Ece Ayhan'ın *Morötesi Requiem* adlı kitabında da karşılaşırız. Ne var ki Struma, Yahudilerin koparıp yere attıkları düğmeler gibi kitabın sayfaları arasında dağınık durmaktadır: "1941 yılı aralık ayından beri İstanbul Limanı'nda bekletiliyor Struma Yahudileri. Sefine de denebilir Struma'ya, insanlar 'sersefil' olmuşlardır Karadeniz'de boğulmadan önce. Evet, insanı karada bile donduran 1942 Şubatı'nda İngilizlerin eliyle batırıldı gemi. Kimse de kurtulamamıştır. Kimse de kurtulamazdı zaten. Cesetler ve iyice ıslanmış olarak birkaç tahtadan oyuncak ayı, Riva Deresi'nin döküldüğü kıyıya kadar gelmiştir."

Yahudilerin geleneğini öğrendikten sonra, kabanımın bir düğmesinin kopuk oluşu başka bir anlam kazandı. Düğmeyi çantamda gezdirsem de fırsat bulup yerine dikemiyordum bir türlü. Oysa anladım ki, düğmenin koptuğu yerdeki küçük ip parçacıkları, İstanbul Limanı'nın dubalarından sökülen halatlarıdır Struma'nın... Ve ben, o ip parçacıklarına bakarak, Mîna Urgan gibi suçluluk duygusuna kapılıyorum her seferinde!..

Struma'daki Nikâh Yüzükleri

1941 yılının 12 Aralık günü, saat 14:22'de, Köstence Limanı'ndan ayrılan Panama bandıralı Struma'nın motorları kırk dakika sonra durur. Geceyi hareketsiz bir şekilde dalgaların koynunda geçiren gemiye bir römorkör yanaşır sabaha karşı. Struma'ya çıkan makinist, arızalı motoru para karşılığında onarabileceğini söyler. Gemiye binmeden önce son kuruşlarına kadar gümrük memurları tarafından soyulduklarını söyleyen yolcular, çaresizlik içinde yalvarırlar makiniste. Birkaç saat sonra, motorları yeniden çalışan Struma ölüm yolculuğuna devam ederken, Köstence'ye geri dönmekte olan römorkörde makinist, tamir ücreti olarak aldığı 250 nikâh yüzüğünü saymaktadır!..

Köstence liman yönetimi tarafından Bükreş Yahudi örgütüne verilen belgede, Struma'daki yolcuların 100'ünün çocuk olduğu yazılıdır. Kum taşımacılığında kullanılan Struma'nın yolcu gemisine dönüşümünü denetlemek amacıyla Romanya Yahudi Cemiyeti tarafından görevlendirilen Kaptan Paraschivesou, geminin içinin portakal sandığı tahtalarıyla ilkel bir biçimde kaplandığı ve bunların üstüne kâğıt yapıştırıldığınını yazar raporuna. En fazla 250 yolcu taşıma kapasitesi olan gemiye 769

insan binmek zorunda bırakılır. Paraschivesou, yolcuların öğretim üyesi, öğretmen, edebiyatçı, sanatçı, mimar, mühendis ve işadamlarından oluştuğunu söyler. Güvertenin yolcu sayısına göre son derece dar olması yüzünden, bir yolcunun dışarı çıkıp temiz hava alma hakkı günde yalnızca 15 dakikadır. Bu şartlar altında yola koyulan Struma'ya Köstence Limanı'ndan el sallayanlar arasında, para bulamadığı için karısını gönderenlerin yanı sıra, yine aynı nedenden dolayı çocuklarını yolculara emanet eden anne ve babalar da vardır.

15 Aralık sabahı uyanan İstanbullular, Karaköy Limanı'nın önüne demirleyen bir gemiye asılı şu pankartla karşılaşırlar: "Yaşasın Türkiye Cumhuriyeti!.. Kurtarın bizi..." Bundan sonra Struma'nın içinde ve dışında neler olup bittiğini 25 Şubat 1942 tarihli *Tasviri Efkâr* gazetesinden okuyalım: "Gemi makinasında tamiri müşkül ve hatta kasden olduğu intibaını veren arızaların tamiri bahanesi ile ikametini uzatmaya başladı. Bir taraftan da Yahudileri kabul edebilmesi ihtimali olan devletlerin Ankara'daki mümessillerine birkaç defa müracaat edildiği gibi bu Yahudileri geldikleri memlekete iade etmek imkânı olup olmadığı araştırıldı. Diğer taraftan da bu Yahudilerin yollarına devam etmeleri veya geri dönmeleri için birkaç defa tebligatta bulunuldu. Müracaat edilen devletlerin kimi alaka göstermedi, kimi de kabul edemeyeceğini bildirdi. Romanya'nın Ankara sefiri de bunların Romanyalı Yahudi olduklarını, memleketi yolsuz bir şekilde terk ettiklerini ve kendilerinin Romanya'ya kabullerinin asla bahis mevzuu olamayacağını bildirdi. Geminin tamiri hitam bulduğu halde bizzat Yahudiler de ne yollarına devam ettiler, ne de geriye döndüler. Çünkü geminin kaptan ve tayfası Bulgar olduğu ve Bulgaristan da harb halinde bulunduğu için yollarına devam etmek istiyorlardı. Binaenaleyh geminin geldiği

denize iade edilmesinden başka imkân kalmadığı cihetle bu hususta alaka gösterecekleri zannedilen mümessillerine haber verildi ve gemi 23 Şubat'ta Karadeniz'e iade edildi. Ertesi günü sabahleyin Boğaz dışında Yön Burnu'nun 4,5 mil kadar açığında bir infilaktan sonra geminin batmakta olduğu haber alınarak mahalline tahlisiyeler gönderildi."

Gazete haberinden Struma'daki göçmenleri kabul edecek bir ülke aranıldığı anlaşılıyor. Akıllara ilk gelen yer hiç şüphesiz ki, Filistin'dir. Türkiye Cumhuriyeti'nin Struma yolcularını insanlık dışı koşullarda karaya çıkarmadan neden beklettiğini Barry Rubin'in, o yılların İstanbul'u üzerine ilginç bir çalışma olan *İstanbul Entrikaları* adlı kitabından öğreniriz: "Yahudileri kurtarma konusundaki Siyonist çabalarına çoğunlukla engel Almanlar değildi. Göçmenler, geçecekleri her ülke vize verdikten sonra, kendi ülkelerinden çıkış izni alabiliyordu. Geçiş ülkeleri ise, Türkiye'nin bu kişileri kabul edeceğini gösteren kanıt arıyordu. Türkler ise, o kişinin İngilizlerce Filistin'e alınacağı kanıtlanmadan giriş vizesi vermiyordu."

Barry Rubin, İkinci Dünya Savaşı'nın Türkiye'ye sıçraması durumunda, ahşap evlerden oluşan İstanbul'un bir bombardımanda yerle bir olacağını belirttiği kitabında, Struma olayına kısa da olsa yer verir. İstanbul'u casusların cirit attığı bir kent olarak gözler önüne seren Rubin, İngiliz hükümetinin Yunan, Panama ve Türk hükümetlerine, bayrakları altındaki gemilerin Yahudi göçmen taşımalarını önlemek için baskı yaptığını anlatır. Sömürgesi olan Filistin'e Yahudi göçünü engellemek isteyen İngilizlerin amacı, faşizmden kaçan Yahudilerin gemi yokluğu nedeniyle Tuna Deltası'nda kalmalarını sağlamaktır. Sözünü ettiğimiz kitapta, İngiltere'nin Ortadoğu'daki en üst düzey yetkilisi Lord Moyne'nin gemilerin hareketine izin verilmemesinin "başka Yahudilerin gemilerle kaçışını cesaretlendirecek

çok acı bir etki" yapacağı şeklindeki sözü de yazılıdır. Barry Rubin, Struma cinayeti sonrasında yetkili ağızların açıklamalarına da kitabında şöyle yer verir: "Göçmen gemisi Struma, kimsenin kendilerini kabul etmemesi yüzünden karaya inemeyen 769 kişiyle batarken, İngiliz Koloniler Bakanı Oliver Stanley, Parlamento konuşmasında hükümeti için 'Daha geniş konuların ışığında, Filistin'e yasadışı göçe ilişkin politikayı çiğneyerek girişimlere taraf olamaz' demişti. İngilizler, kaçış çabalarının altında Almanların olduğunu kanıtlamaya bile çalışmıştı. İngiltere'nin Atina büyükelçisi 'Yazık ki bunun altında gerçek bir Nazi parmağı bulamıyoruz' diyordu."

Struma olayında Alman hükümetinin takındığı tavır son derece düşündürücüdür. Struma'yı batıran bir Alman denizaltısı ise, geminin Köstence'den hareketine neden göz yummuşlardı? Bu sorunun yanıtı, soykırım planlarını gizlemek olarak verilebilir. Naziler, Yahudi taşıyan gemilerin limanlardan ayrılışına izin verecekler, sonra da onları Karadeniz'de avlayacaklar!.. Ama o zaman da, Struma'nın İstanbul'a varmadan neden batırılmadığı sorusuyla karşılaşırız!.. Zeev Vania Hadari *Her Şeye Rağmen* adlı kitabında, İkinci Dünya Savaşı yıllarında Balkan ülkelerinden hareket eden 40 geminin Boğazlar'dan geçerek, 21.897 Yahudi'nin Filistin'e ulaştığını yazar. Şüphesiz ki, bu göç dalgasına Nazilerin seyirci kalışını düşünmek yanıltıcıdır. Böyle düşünülürse, soydaşlarının kurtuluşu için canları pahasına Yahudi örgütlerinde çalışanlara da haksızlık yapılmış olunur. Struma İstanbul'da bekletilirken, İngiltere'nin Ankara büyükelçisinin gemide üç Alman casusunun bulunduğu ve bu yüzden yolcuların karaya çıkarılmamaları şeklinde yaptığı açıklamanın Türk hükümeti tarafından kabul gördüğünü söyleyemeyiz. Barry Rubin'in kitabından söz eder-

ken de belirttiğimiz gibi, o yıllarda İstanbul casusların kolaylıkla girip çıktığı bir kenttir. Paylaşım savaşı sırasında işlenen toplu cinayetlerin kendisine fatura edileceğini çok iyi bilen Sovyetler Birliği, aldığı duyumları *İzvestia* gazetesi aracılığıyla Türkiye başta olamak üzere tüm dünyaya duyurur. Uyarı niteliği taşıyan haber ülkemizde, Struma'nın bekleyişinin sekizinci günü olan 23 Aralık 1941'de, *Ulus* gazetesinde yayımlanır: "İtimat edilir haberlere göre, önümüzdeki günlerde bir üçüncü Türk ticaret vapuru milliyeti bilinmeyen bir denizaltı tarafından batırılacak ve bu vapurun tayfası kurtulacaktır. Çünkü içinde birkaç Alman ajanı bulunacak ve şahit olarak kullanılacaktır. Denizaltının mürettebatı ise Sovyet işaretleri taşıyacaktır. Ta ki sonradan bu alçaklık Sovyetler Birliği'ne yükletilebilsin. İşte Almanların verdikleri gizli emir budur."

Struma'yı "SC 213" sicilli bir Sovyet denizaltısının batırdığı iddiası, olayı araştırması için Frankfurt savcısı tarafından görevlendirilen Jürgen Rohwer tarafından ortaya atılır. Rohwer, SC 213'ün o günlerde bölgede bulunduğunu ve 24 Şubat 1942'de, kimliği saptanamayan bir gemiyi batırdığını bildirir. Bu iddianın gerçek olduğu düşünülse bile torpillenen geminin Struma olduğu şüphelidir. Çünkü, 24 Şubat 1942 tarihli *Vakit* gazetesinde, İstanbul'dan bir Bulgar limanına gitmek üzere yola çıkan "Çankaya" adlı vapurun da, Boğaz'a yakın Türk karasularında batırıldığı yazılıdır. Savaş sırasında Yahudilerin faşizmden kurtulmak için Sovyetler'e yardım ettiklerini de düşünecek olursak, SC 213'ün her yanını "salkım saçak" sivil insanların doldurduğu Struma'ya saldırması anlamsızlaşıyor. Araştırmacı Jürgen Rohwer ayrıca, 1942 yılı içerisinde Köstence ile İstanbul arasında sefer yapan 23 gemiden 12'sinin torpillendiğini yazar.

Sorulardan oluşan bir labirentin içinde gezinmeyi bir kenara bırakıp, İngiliz Avam Kamarası'ndan Sir Josiah Wedgwood'un, Türkiye'ye yönelik sarf ettiği sözlerine kulak verelim: "Struma'yı Nazilere gerisin geriye gönderenlerin prototipleri ve liderleri Hitler'le birlikte yan yana asılacakları günü görmek isterim."

Avrupa'daki konsolosluklarının, Nazi toplama kamplarından kurtulmak isteyen Yahudilere ay-yıldızlı pasaport dağıttığı Türkiye'nin boynu, Salvador gemisinin batışı gibi Struma olayında da bükük olsa da, Wedgwood'un ağır sözlerini asla hak etmemektedir. İlle de, Hitler'in yanına konulacak biri aranacaksa bu, İngiliz sömürgeciliğinin Ortadoğu'daki en üst yetkilisi olan ve Struma'daki insanların karaya çıkarılmaması konusunda Türkiye'ye baskı yapan Walter Edward Guinness Moyne olmalıdır. Lord Moyne, 6 Kasım 1944'te öldürülür. Olayın sanığı olarak yakalanan 17 yaşındaki Eliahu Hakim ve 22 yaşındaki Eliahu Bet-Zouri, 22 Mart 1945'te Kahire Cezaevi'nde asılırlar.

İki genç adam, cinayeti neden işledikleri sorulduğunda, mahkemede şu yanıtı verirler: "Struma'nın öcünü aldık!.." Struma'nın katili kim mi?.. Kim değil ki!..

Ekmekçi Sepeti

1890 yılının 16 Eylül günü, Japonların "Ayı Denizi" adını verdikleri sularda bulunan Oşima Adası açıklarında, bir gemi azgın dalgalarla boğuşur. Dış görünüşü son derece güzel olan yaşlı geminin içi harap durumdadır. Denizciler, ellerinden geleni yapıp gemiyi yüzdürmek için çırpınsalar da, kaçınılmaz son çok yakındır. Direği yıkılan, tahtaları birbiri ardına koparak dağılan gemi, bu içler acısı durumuyla, bayrağını taşıdığı ülkenin de geleceğini haber verir.

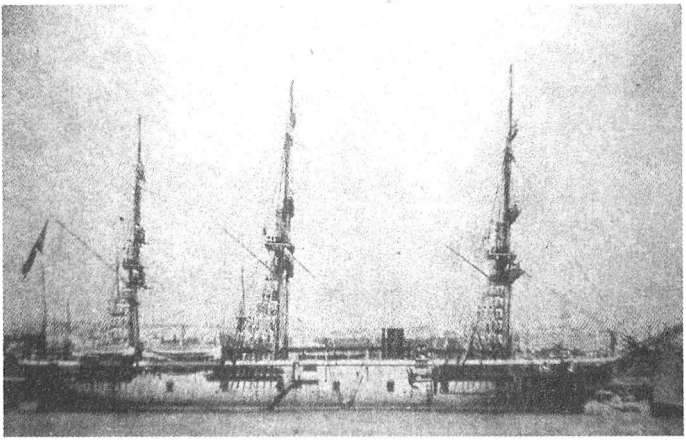
Kasımpaşa'da, denizcilerin uğrak yeri olan Tokatlı'nın Kahvehanesi'nde, Bahriye Nezareti'nin Babıâli'ye hitaben kaleme aldığı 1 Nisan 1889 tarihli yazının "şaka" olduğu konuşulur. Çünkü, bu yazıda, Osmanlı Padişahı II. Abdülhamit'in, Japon İmparatoru Meici'ye göndereceği hediye ve nişanı taşıyacak olan Ertuğrul firkateyni için "alakalı tahsisata 2.000 kuruşun ilave edilmesi" yazılıdır. On bir yıldan beri Haliç'te bir şamandıraya bağlı olarak duran Ertuğrul'un böylesi bir yolculuğa çıkamayacağını, denizcileri bir kenara bırakalım, acemi oltalarıyla balık tutmaya çalışan çocuklar bile aralarında konuşmaktaydılar.

Geminin çarkçıbaşı görevini yürüten İngiliz Harty Bey'in raporu dilden dile yayılır kısa zamanda. Harty Bey, Ertuğrul'un güçsüz bir gemi olduğunu, Japonya'ya gitmek gibi büyük bir seyahati asla kaldıramayacağını bildirse de, uyarılar saray tarafından ciddiye alınmaz. 14 Temmuz 1889'da, dönemin bahriye nazırı Hasan Hüsnü Paşa, Haliç'ten çıkıp, Sarayburnu'nu dönerek Marmara'ya yönelen geminin güvertesindekilere el sallar. İstediği olmuş, imalat ve fabrikalar komisyonundan baskı yaparak aldığı "uygundur" raporuyla sefere Ertuğrul'u göndermiştir. Öyle ki, Hasan Hüsnü Paşa eleştirileri bastırmak için geminin komutanlığına da damadı Albay Osman Bey'i getirmiştir. Geminin süvarisi de Yarbay Ali Bey'dir. Çarkçıbaşı Harty Bey ise yeni görev yeri olan bir ada vapurundan el sallar Ertuğrul'a. Kazanlarının içine girdiği, bir orkestra şefi gibi makinelerinin her köşesinden gelen sesleri tanıdığı emektar gemiyi bir daha göremeyeceğini çok iyi bilmektedir... Deniz kenarına toplanan İstanbullular ise şiirle yolcu ederler Ertuğrul'u:

Besmeleyle Ertuğrul'um demir aldı
Hep ahali sahillerde bakakaldı
Çoluğun çocuğun feryadı arşa vardı
Hak selamet versin şanlı Ertuğrul'a

Üç direkli firkateyndir gemimiz
Kimimiz bekârız, evlidir kimimiz
Gayret edin çocuklar Capanya'dır yolunuz
Hak selamet versin şanlı Ertuğrul'a

Osmanlı donanmasında Mesudiye, Orhaniye, Mahmudiye ve Aziziye gibi zırhlı firkatenyler bulunurken, zorlu bir yolculuğa neden Ertuğrul gibi yorgun ve ahşap bir gemi gönderilir? Bu sorunun yanıtını A. Cemaleddin Saraçoğlu, *Tarih Konuşuyor* dergisinin, Eylül 1967 sayısında



"Hak selamet versin şanlı Ertuğrul'a."

şöyle verir: "Saydığımız bütün bu modern firkateynler, korvetler ya İngiliz, ya Fransız tersanelerinde yapılmış gemilerdi. Ertuğrul, bir Türk tersanesinin mahsulü olduğu için Japonlara Türk yapısı bir gemi gönderilmek istenmişti. Fakat bu görüşe de iltifat etmek, bu özrü kabul etmek imkânsızdır. Çünkü, böyle bir görüşün kabulü icap ederse, buna cevap olarak yine modern, demirden yapılmış fakat İstanbul tersanesinin mahsulü bir zırhlı korvet olan 'Mukaddime-i Hayır' gösterilebilirdi. 1879 yılında hizmete girmiş olan bu yepyeni gemi 1.600 ton, yani Ertuğrul'dan daha ekonomik bir büyüklükte idi. Ne var ki, bu modern savaş gemisi yalnız makine kuvvetiyle sefer edebilirdi ve gemici tabiriyle 'kaba sorta' denilen tam takım yelken tertibatından yoksundu. Bu yüzden de sefer bir hayli pahalıya mal olabilirdi."

Fareler Ertuğrul'un ambarlarında gezinmiyordu yalnızca. Osmanlı Devleti'nin hazinesinde de cirit atıyordu kemirgenler. Parasızlıktan, hurdaya çıkan gemilerin enkazı

maaş olarak ödeniyordu memurlara. Maaş kâğıtlarına, "Maaşına karşılık Taif vapurundan 500 okka enkaz verile" diye yazılıyordu. Bu yüzden, kömür masrafının az olacağı düşünülerek, kazanlarının yanı sıra yelkenleri de olan Ertuğrul gönderilir Japonya'ya.

30 Temmuz günü bir telgraf alınır Ertuğrul'dan. Süveyş Kanalı'nda dümen bodoslaması kırılan emektar gemi karaya oturmuştur. Yazışmalar sonrasında, 27 Temmuz'da kanaldan geçerken kuma oturan Ertuğrul'un ertesi gün kurtarıldığı ama kendisini kıyıya bağlayan kılavuzun hatası sonucunda sahile çarparak dümen bodoslamasının kırıldığı anlaşılır. 18 Ağustos'ta kendisine ayrılan bir havuzda onarım gören emektar gemi, 23 Eylül'de yola koyulur yeniden. Ertuğrul'un güzergâhını içeren haberler *Ceride-i Bahriye* dergisinde yer alır: "Japonya'ya gitmekte olan Ertuğrul firkateyninin komutanı, Padişah Hazretleri'nin yaverlerinden ve bahriye albaylarından izzetlü Osman Beyefendi tarafından Bahriye Nezareti'ne gönderilen 7 Kasım 1889 tarihli telgraftan Aden'e vardıkları öğrenilmiştir. Aden'den gelen 10 Kasım 1889 tarihli bir diğer telgraftan da, Kolombo'ya müteveccihen hareket edildiği ve 21 Ekim 1889 tarihli telgraftan Bombay'a uğranıldığı, 27 Ekim günü Kolombo'ya müteveccihen seyre başlanıldığı arz ve beyan edilmiştir."

Ertuğrul'un 15 Kasım günü Singapur Limanı'na ulaşması büyük bir başarı sayılmış olmalı ki, geminin komutanı Osman Bey, albay rütbesinden "paşa"lığa terfi ettirilir. Süvari Ali Bey ise karısına gönderdiği mektupta limandaki diğer gemilerle karşılaştırır Ertuğrul'u: "... buraların gemileri acayip, yani denizlerine göre yapılmış. Bizim geminin iki veya üç misli cesametinde olup, bizim mahut ise ekmekçi sepeti gibi her tarafı gıcırdıyor."

Japonya'ya ulaşmak için gerekli olan güney rüzgârının eseceği haziran ayına kadar Singapur'da kalması kararlaş-

tırılan Ertuğrul bakıma alınır. Hint Okyanusu'nun yıpratmış olduğu baş bodoslaması ve kırılan kemerleri gemideki marangoz, burgucu ve kalafatçı gibi emekçiler tarafından onarılır. Bu arada, *Silon Observe* adlı bir İngiliz gazetesinde, Ertuğrul firkateyninin kömür alacak parası olmadığından Singapur'da beklediği, liman rüsumunu bile ödeyemediği haberi çıkar. Bunun üzerine, *Ceride-i Bahriye* dergisinde söylenenler yalanlanır ve Osmanlı Devleti'nin kuruluşundan beri ilk kez yapılan uzak deniz seyahatine övgüler yağdırılır.

Sofra takımı olmadığı için limanlarda karşılaştığı yabancı gemilerin kaptanlarının yemeğe davet edilemediği Ertuğrul'u, Japonya'da bir felaket karşılar: kolera!.. Yokohama Limanı'nda baş gösteren hastalık gemideki on üç denizcinin sonu olur. Osman Paşa, ağabeyi Mehmet Reşit Bey'e yazdığı bir mektupta felaketin "azıcık zayiat"la atlatıldığından dolayı duyduğu memnuniyeti dile getirir. Tokyo'ya gidilip, II. Abdülhamit'in hediye ve nişanının Japon imparatoruna sunulmasının ardından geri dönüş hazırlıklarına başlanılır. Japonlar, Yokohama Limanı'nda bulunan Ertuğrul'un esaslı bir bakım görmeden denize açılmasının sakıncalı olduğunu bildirseler de, kesin emir gelmiştir İstanbul'dan: "Geri dönün!.."

Yokohama'dan ayrılan Ertuğrul, ilk günler elverişli hava koşullarında yol almış olsa da, dördüncü gün fırtınaya yakalınır. Güneşin batmasıyla birlikte daha da azan dalgalar yorgun gemiyi Oşima Adası'nın doğu ucunda bulunan Kaşinozaki Feneri'nin ışığıyla aydınlanan kayalıklara sürükler. Osman Öndeş, *Ertuğrul Firkateyni Faciası* adlı kitabında şunları yazar: "Aslında bu fenerin bulunduğu burundan dönülebilirse, fırtınanın şiddetinden onları koruyabilecek Kobe Limanı'na girmek mümkün olacaktı. Ama ağır felaketlere göğüs germiş ve üç gündür uyumamış yor-

gun nazarlar, solgun çehreler, perşembe gününün ışıklarını müthiş tayfun fırtınasının daha da azan dalgalarıyla beraber gördüler. Halbuki ihtiyar Ertuğrul firkateyninin takatı da o derece azalmıştı. Gemiye dolan suları boşaltmak için sarf edilen çılgınca çalışma bir sonuç vermiyor, durmadan su seviyesi yükseliyor, yükseliyordu."

Kaşinozaki Feneri'nin ışığı, suların makine dairesini kapladığı haberinin ardından, yapılacak bir şey kalmadığını anlayan denizcilerin yüzlerini aydınlatır. Saat 21:30'da, demir atmış olan Ertuğrul sürüklenerek, büyük bir gürültüyle kayalıklara bindirir. Bir yaver, üniformasını giyip nişanını takmakta olan Osman Paşa'ya gemiyi terk etmeleri gerektiğini söyleyince şu yanıtı alır: "Ben Ertuğrul'un mukadderatına iştirak ediyorum, onunla batacağım, siz atlayın oğlum."

Kaşinozaki Feneri'nin bekçileri, karşılarına çıkan perişan haldeki yabancıların anlattıklarından bir şey anlamazlar. Dil sorunu, denizcilerin evrensel bir iletişim aracı olan rengârenk bayrakların kullanılmasıyla çözümlenir. Fenerdekiler, kayalıklarda patlayan dalgaların sesinden dolayı Ertuğrul'un batışını duymamışlardır. Kurtarma çalışmaları son derece olumsuz koşullarda, Kaşino adlı köyde yaşayanların yardımlarıyla sabaha kadar sürdürülür. Ertuğrul'dan kurtulmayı başaran yalnızca 69 kişidir.

Boğulan 502 denizciden çoğunun cesedi bulunamaz. Feridun Fazıl Tülbentçi, 3 Mart 1957 tarihli *Hürriyet* gazetesinde, kurtulanların tanıklığıyla, Süvari Ali Bey'in de, birçok gemi subayıyla birlikte Osman Paşa gibi davrandığını ve kaptan köprüsünden ayrılmadığını yazar. 20 Eylül 1890 tarihli *Japon Gazet* adlı gazete ise batış anını şöyle sunar okurlarına: "Bir çarpmayla herkes aklını yitirmiş gibi yerinden fırladı. Kaptan Ali elinde bir fenerle köprü üzerine çıkıp felekelerin mayna olması emrini verdi. Fele-



Kaptan Ali Bey.

keler mayna olundu. Fakat seviye inince dalgalarla kıç tarafa doğru gittiler. Yeniden, 'Herkes başının çaresine baksın' diye bağırdı. Sonra kendisini denize attı. Osman Paşa da kaptan gibi hareket etti. Ama başına çarpan bir seren nedeniyle boğuldu."

Kaptan Ali Bey'in yetim kalan kızlarından biri yıllar sonra evlenir ve bir erkek çocuğu dünyaya getirir. O çocuk, denizcileri kurban eden kokuşmuş hilafetin ardından kurulan Cumhuriyet döneminde, milli eğitim bakanlığı yapar ve eğitimin emeğe dayalı olduğu Köy Enstitüleri'nin kurucuları arasında yer alır. Böylelikle, Ertuğrul firkateyninin adsız kahramanları olan marangozların, burgucuların, kalafatçıların, bağımsız ve demokratik bir ülkenin mimarı olacaklarına inanılır. Ama, çok geçmeden Cumhuriyet Türkiyesi'nde güçlenen Osmanlı anlayışı "komünist işi" diyerek Anadolu'nun dört bir yanına yayılan okulları kapattırır. Ülke, yeniden tefecilerin, faizcilerin ellerine düşerek kapitalizmin kayalıklarına doğru

sürüklenir. Süvari Ali Bey'in torununun da "Yücel" soyadını taşıyacak bir oğlu gelir dünyaya. Ertuğrul'u yutan dalgalar gibi öfke dolu şiirler yazacak olan çocuğa "Can" adı verilir:

Gölköy adında bir köy varmış Gelibolu'da
Televizyonda gösterdiler geçen gün
Gelenek edinmiş köy halkı,
Ben kendimi bildim bileli bu böyledir
Diyor muhtar:
29 Ekim'de toptan sünnet ederlermiş çocuklarını...
Derken ekranda entarili bir çocuk belirdi
Kirvesi tutmuş kolundan
Yatırdılar bir kamp yatağına,
Ardından sünnetçi olacak zat boy gösterdi
Elinde bıçağıyla,
Çocuk kaldırdı başını, bağırdı:
Yaşasın Cumhuriyet diye
Korkarım, bu, sade Gölköylülerin değil,
Umumumuzun
Sade küçüklerimizin değil, büyüklerimizin de
Düştüğü bir tarihsel yanılgı
Çünkü sünnet değil, farzdır Cumhuriyet

Ertuğrul Firkateynindeki Şair!..

Bahriye Nazırı Hasan Hüsnü Paşa'nın kızı olan ve adı II. Abdülhamit tarafından konulan Hamide Hanım, 13 yaşında yapar ilk evliliğini. Kocasının altı ay sonra veremden ölmesi üzerine Tophane Müşiri Zeki Paşa'yla evlendirilir. İki çocuk sahibiyken, bir cuma selamlığında yakışıklı bir deniz subayı olan Albay Osman Bey'i görür ve âşık olur. Onunla evlenme isteğini babasına açması üzerine de, kocasından ayrılması sağlanır.

Hamide Hanım'la evlenen Osman Bey, çok geçmeden karısının yanında huzur bulamayacağını anlar. Gösterişe son derece düşkün olan ve babası tarafından şımartılan Hamide Hanım'ın, Paris'ten getirtilen elbiselerinin düğmeleri sökülmekte ve yerlerine Yüksekkaldırım'da oturan terzi Madam Raşel tarafından pırlantalar dikilmektedir!..

Kızının "bu adamı başımdan al" isteğinden bunalan Bahriye Nazırı Hasan Hüsnü Paşa, damadını yeni bir göreve getirir. Albay Osman Bey'in karısının dırdırından uzaklaşmak için kabul ettiği görev, ilk önce ağabeyi Albay Mehmet Raşit Bey'e teklif edilmiş ama bunun bir intihar olacağını çok iyi bilen usta denizci tarafından reddedilmiştir. Görev, Japonya'ya gidecek olan Ertuğrul firkateynine

komuta etmek ve Japon imparatoruna padişahın nişanını sunmaktır.

Yazar Erol Mütercimler, 3 yaşındaki kızına doyamadan, Oşima Adası'nın yakınlarında batan Ertuğrul firkateyninde boğularak ölen Osman Bey'i şöyle tanıtır kitabında: "Kadın vıdı vıdısının ölüme götürdüğü Amiral..." Mütercimler'in *Ertuğrul Faciası ve 21. Yüzyıla Doğru Türk-Japon İlişkisi* adını taşıyan kitabı, bu deniz kazasının en ince ayrıntılarına kadar anlatıldığı önemli bir eserdir. Erol Mütercimler, 1993'te yayımlanan kitabında, Osman Bey'in "oyun yazarlarını imrendirecek" bir trajedisi olduğuna değinir. Ama Behçet Necatigil, 1973 yılında, altı bölümlük bir radyo oyunu olarak yazdığı *Ertuğrul Faciası*'nda, gemide bulunan bir başka insanın trajedisine ağırlık verir: Şair Ali Ruhi Bey!..

Ali Ruhi hakkında bilgi edinebilmek için elimize alacağımız kitap, Behçet Necatigil'in imzasını taşır yine. Şair, *Edebiyatımızda İsimler Sözlüğü*'nde şöyle tanıtır Ali Ruhi'yi: "XIX. yy. şairlerinden, 1853-1890. İstanbul'da doğmuştu. II. Abdülhamit zamanında Osman Paşa kumandasında Japonya'ya gönderilen ve dönüşte batan (19 Eylül 1890) Ertuğrul gemisinde seyir ve sefer defterini tutmak işini üzerine almış, fakat Singapur'da hastalanarak karaya çıkmak zorunda kalmıştı; Singapur'da bir hastanede öldü. Gemi ile batıp boğulanlar arasında bulunduğu da söylenir. Tanzimat devri edebiyatındaki yenileşmelere uzak kalmış olan şairin, tevhid, kaside, kıta, tarih gibi manzumelerinden başka, otuz dört gazelini de içine alan *Lemeat* (Parıltılar) basılmış tek kitabıdır."

Necatigil, Ali Ruhi'nin hastalıktan ya da boğularak öldüğü konusunun açıklığa kavuşmadığını belirtirken, Ertuğrul'un batış tarihini kesin olarak verir: "19 Eylül 1890..." Radyo oyununda ise geminin 16 Eylül 1890'da

battığını yazar. Behçet Necatigil, oyunun son bölümünde de sağ kalan 69 kişiden biri olan Teğmen İsmail Efendi'yi şöyle konuşturur: "Ali Ruhi Bey ne mi oldu? O da öldü, o da. Ama nerede öldü, nasıl öldü, kesin söyleyemem. Ben onu, son defa, korkunç kazanın hemen peşinden, dalgalarla boğuşurken denizde gördüm..."

Ertuğrul faciasında kaç denizcinin öldüğü belirlenemezken, batış tarihi de tartışma konusudur. Erol Mütercimler, geminin 16 Eylül günü fırtınaya yenik düştüğünü yazar ve bu tarihin esas alınması gerektiğinin altını çizer. Biz de, denizcilik tarihi ve kültürü konusunda uzman olan Mütercimler'in pusulasının doğruluğuna inanıyoruz. 16 Eylül 1890, Kaşinozaki Feneri bekçilerinin ilk kazazedeyle saat 22:00'de karşılaştıklarını bildirdikleri tarihtir.

Behçet Necatigil'in kaleme almış olduğu radyo oyununun üçüncü bölümü, şair Ali Ruhi Bey hakkındaki bilgilerle örülüdür. Singapur'da bir hastanede yatmakta olan şairin başucunda Albay Osman Bey ve Doktor Hüsnü Bey vardır. Sonradan, konsolos Sakaf Bey de yanlarına gelir. Ali Ruhi, Osman Bey'in amiralliğe yükseldiğini Sakaf Bey'den öğrenir. Necatigil, "Çökmüş dam..." diye sayıklayan şairin yaşantısıyla ilgili bilgileri Osman Bey'in ağzından aktarır: "Beş altı sene önceki, babasının ani ölümünü hatırlıyor herhalde. Babası, Kayseri mutasarrıfı Veyis Paşa idi. Elli yıl devlete hizmet etmiş, çok dürüst bir adam... Kayseri'de mutasarrıf iken bir gün hâkimin ziyaretine gitmiş. Otururlarken mahkemenin damı çökmüş. Enkaz altında, hemen orada can vermiş Veyis Paşa."

Radyo oyununda Ali Ruhi Bey, Sakaf Bey'e sorduğu, "Kastamonulu Latifi Efendi'yi bilir misiniz?" sorusuna, "Hayır" yanıtı alınca, başlar Necatigil tarafından konuşturulmaya: "Ediptir, şairdir. Mısır'dan Yemen'e gidiyordu. Bindiği gemi yolda fırtınadan battı, boğularak öldü...

Dünyada yerimi bulamadım, mekânım denizler olsaydı! Singapur'da öleceğime, Latifi Efendi gibi, denizlerde... Ah, ah, bilemeyiz ki, karada mı denizde mi daha iyi..."

Necatigil, radyo oyununun bir köşesine yerleştirdiği Latifi Efendi'yle ilgili olarak *Edebiyatımızda İsimler Sözlüğü*'nde daha geniş bilgiye yer verir: "XVI. yy. şuara tezkiresi yazarlarından. 1491-23 Ekim 1582. Kastamonulu Latifi, uzun zaman Rumeli'de, İstanbul'da imaret kâtipliği yaptı, Rodos'ta, Mısır'da bulundu, Mısır'dan Yemen'e giderken bindiği geminin yolda fırtınadan batması üzerine boğularak öldü. Anadolu sahasında Sehi Bey'den sonra ikinci şuara tezkiresini Latifi, İstanbul'da iken 1543'te yazmaya başladı. 1546'da tamamlayıp Kanuni'ye takdim etti. Alfabetik bir sıraya göre düzenlediği eserinde II. Murat devrinden XVI. yüzyıl ortalarına kadar yetişmiş şairlerin hayat ve eserleri üzerine bilgi verdi, arada şairlerin tenkitlerini yaptı, onları değerlendirişlerinde isabetli hükümlere vardığı oldu. Kütüphanelerde pek çok yazma nüshaları bulunan *Latifi Tezkiresi*, 1896'da basıldı. İkinci derecede bir divan şairi olan, yazma mecmualarda şiirlerine de rastlanan fakat divanı kayıp Latifi'nin, tezkiresi dışında, düzyazı başka eserleri de vardır."

Şair Ali Ruhi Bey, Ertuğrul'la İstanbul'dan ayrılmadan önce bir arkadaşına şunları söyler: "Beni bir daha göremeyeceksiniz..." İlk yazılarını Ahmet Mithat Efendi'nin *Tercüman-ı Hakikat* gazetesinde yayımlayan Ali Ruhi Bey'in arkadaşının Heybeliada'da bulunan mezar taşında şu ad yazılıdır: "Ahmet Rasim..."

Şair Eşref'in Ertuğrul Kehaneti

Ayşe Hanım yedi aylıkken gelir dünyaya. Annesi onu doğururken öldüğünden hiç tanımaz ana kucağını. Babasını da öldürmek isterler Ayşe Hanım'ın. Halat düşürürler gemi güvertesinde başına... Zihni Paşa kurtulur ama darbenin şiddetinden dolayı kör olur.

Bununla da bitmez Ayşe Hanım'ın dramı. Hayırsızın biri çıkar ilk kocası. Talih, Ali Kaptan'la güler kadına. Evlenirler ve ilk kızlarına Neyyire adını koyarlar. Sonra Aliye gelir dünyaya. Ne var ki, evlat acısını da tadar Ayşe Hanım. Menenjitten kurtulamayan Aliye toprağa verilir.

Ertuğrul'un battığı ve kocası Ali Bey'in ölüm haberi geldiğinde, Ayşe Hanım kırk günlük ikizleri Mevhibe ve Rauf'a loğusa yatağında süt vermektedir. İkizler, Ayşe Hanım'ın annesini tanımaması gibi babalarını göremeden büyürler. Felaketler bununla da bitmez. Depremde hasar gören evleri Çırçır yangınında tamamen kül olur. Ayşe Hanım üç çocuğuyla birlikte yoksul bir hayata başlar. Tüm umudu kızı Neyyire'nin oğlu olan Hasan Âli Bey'dir. Onun okuyacağı ve yüzünü güldüreceği inancını hiçbir zaman kaybetmez. Bir de, Ali Kaptan'ın Japonya seferi sırasında gönderdiği otuz iki mektuba gözünün içi gibi bakar.

Geceleri el ayak çekildiğinde açar ve öpe koklaya okur mektupları...

Laleli, Kızıltaş Mahallesi, Çıkmaz Sokak'ta bulunan Kitapçı Halit'in 5 no'lu hanesinde kiracı olarak oturan öğretmen Hasan Âli Bey, 1926 yılında ikiz çocuk sahibi olur. Tıpkı anneannesi Ayşe Hanım gibi bir kız bir de erkek çocuk doğurmuştur eşi. Kızına Canan, oğluna Can adını koyan Hasan Âli Bey, soyadı kanunu çıkınca da "Yücel" soyadını alır. Can Yücel adını birbirinden güzel şiir kitaplarının kapağında okuruz. Canan Hanım'ın adını da, 1995 yılında yayımlanan bir kitabın kapağında görürüz: *Ertuğrul Suvarisi Ali Bey'den Ayşe Hanım'a Mektuplar.*

Canan Eronat'ın, önsözünde, "Gemilerin batmayacağı bir dünya çok mu uzaklarda?" diye sorduğu kitabında yer alan Ali Bey'in mektuplarından, gemidekilerin parasızlıktan dolayı telgraf çekemedikleri anlaşılır. Ali Bey, 5 Haziran 1890 tarihinde yazdığı mektubunda, mektup yazmayan tanıdıklarından da şikâyetçi olur: "Dairemiz halkına alameratihibim cümleten ayrıca selamlar. Hatırlarını sual ederim. 'Bana da yok mu?' diyenlerin cümlesine selam ederim. Ama şu okuma yazma bilmeyen Kantarcı Şevket Efendi'ye mahsusen selam ve dualar ederim. Zira burada o kadar okuma yazma bilir ehibba ve akrabalarımızdan ayrılıp da mektup göndermesi pek hoşuma geldi."

Behçet Necatigil *Edebiyatımızda İsimler Sözlüğü*'nde, Kaptan Ali Bey'le birlikte sulara gömülen şair Ali Ruhi Bey'in, 1853 yılında İstanbul'da doğduğunu yazar. Oysa, A. Gafur Aydemir *Son Asır Türk Şairleri* adlı kitabında, Ali Ruhi Bey'in Halep'teki şair kardeşi Zeynülabidin Reşid Bey'den bilgi istediğini okuruz. Reşid Bey gönderdiği mektupta Ali Ruhi Bey'in Bağdat'ta doğduğunu, adının ünlü şair Nevres Efendi tarafından "Ali Nazir" olarak konduğunu bildirir. Mektupta, Ali Ruhi Bey'in Balkan Sa-

vaşı'nda Hoca Şakir Efendi'nin bölüğünde gönüllü olduğu, nişan aldığı, İstanbul Belediyesi'nde başkâtiplik yaparken istifa edip "mücavir kalmak" üzere Mekke'ye gittiği ama burada hac zamanına kadar bile duramayıp geri döndüğü yazılıdır. Mücavir kalmanın bir büyük mabet ya da türbenin etrafında yalnızlığa çekilmek anlamına geldiğini belirttikten sonra, Ahmet Rasim'e kulak verelim ve yakın arkadaşı Ali Ruhi Bey'in nasıl biri olduğunu dinleyelim kendisinden: "Ali Ruhi asabi, hoşgû idi. Yüzündeki Bağdat çıbanının enli nedbesi sakalının bir kısmını kazımış, yanağının bir kısmını yiyüb çökertmiş olmakla beraber vechen sevimli idi. Bir gün 'Gülşen' nüshalarından birinde münderic armudi dizilmiş bir manzumeyi görünce 'Bunlar şair değil, manav' diyerek cümlemizi güldürmüştü."

Gelelim şair Eşref'in kehanetine: Ertuğrul'un İstanbul'dan ayrılmasının ardından ünlü hiciv ustası, Ali Ruhi Bey için şu taşlamayı suda sektirir:

Mücavir kalmak üzre hacca gitmişken Ali Ruhi
Kudüs'ten kaçdı geldi geçmeden emma beş on günde
Uzandı bu sefer biçarenin canı sıkılmıştı
Çıkar ruhu .ötünden korkarım deryanın üstünde.

Ne gariptir ki, şair Eşref'in kehaneti gerçekleşir ve Ali Ruhi Bey son nefesini denizde verir! Bir başka gariplik de, vali olan babasının Kayseri hükümet binasının çöken damı altında ezilerek ölmesinin ardından, Ali Ruhi'nin Sultan Abdülhamit'e yazdığı şu kasidede çıkar karşımıza:

Elli yıl şahanede hizmet ederek
Pederim Veys kulun olmuş idi diyehan
Mutasarrıf iken üç yıl oluyor Kayseri'de
Üstüne ev yıkılub oldu yolunda kurban

Ali Ruhi Bey de, bakımsız bir gemi olan Ertuğrul'la Japonya'ya gönderilerek, çürük bir damın altında kalarak ölen babası gibi Abdülhamit döneminin kurbanları arasında yer alır!..

Selimiye Kışlası'nın Kuleleri

İstanbul'un en barışçıl sokak adı Çiçekçi semtinde bulunmaktadır. Üstünde "Daye Kadın Sokağı" yazılı olan tabelada Türkçe ve Kürtçe'yi bir arada görürüz. "Daye" Kürtçe bir sözcük olup "ana" anlamına gelmektedir.

Daye Kadın Sokağı'nın iki sokak ötesinde, Kırım Savaşı sırasında Florence Nightingale'in yaralıların iyileşmesi için koridorlarında lambayla koşuşturduğu Selimiye Kışlası yer alır. 70'li yıllara kadar kışlanın içinde bir sinema salonu olduğu ve gösterilerin halka açık yapıldığı zaman geçtikçe unutulur. Sinema salonunun kapatılış nedeni mahkeme için ayrılan yerin davalara yetmemesi, yeni bir duruşma salonuna gereksinim duyulmasıdır. Kışlanın eski sinema salonunda, 1973 yılında yargılanmaya başlanan 256 kişiden biri de, filmlerinde Anadolu insanının dramını dile getiren Yılmaz Güney'dir!..

Kadıköy vapuruyla karşıya geçerken ya da dönüş yolunda, Selimiye Kışlası'na takılır gözüm. Yılmaz Güney'in zindanlarında tutuklu olduğu yıllarda, Selimiye Kışlası'nın yanından geçip, her sabah, Zeynep Kâmil'den yürüyerek gittiğim Haydarpaşa Lisesi denizden bakıldığında ne denli düzgün görünüyorsa, kışlanın konumu da o denli eğridir.

4200 No'lu öğrenci olarak okuduğum Haydarpaşa Lisesi'nin kıyıya paralel kuleleri yanında, Selimiye Kışlası gelişigüzel yapılmış havası taşır. Haydarpaşa Garı'nın kuleleri de kıyıya paraleldir. Oysa, kışlanın kuleleri pek çok İstanbullu'nun bilmediği bir yön tabelasıdır!

III. Selim'in emriyle, yeni kurulan Nizam-ı Cedid ordusu için Selimiye Kışlası yapılırken, kulelerin denizcilere yön göstermesi düşünülür. İstanbul Limanı'ndan, Marmara Denizi'ne doğru yol alan gemilerin dümen suyundan, kışlanın iki kulesiyle Çamlıca Tepesi bir hizada görüldüğünde, batı rotasında olunduğu bilinir. Küpeştesindeki bayrak direğini bu doğrultuya getiren bir gemi, Çanakkale Boğazı'na ulaşan en kısa yolu bulmuş demektir. Bu istikamet ayrıca, Yeşilköy açıklarındaki sığlıklardan da uzak tutar gemileri.

1889 yılının 14 Temmuz günü, Beşiktaş önlerindeki gemi demir alır, ağır ağır... Bando, geminin arka tarafında "Ey gaziler yol göründü..." gibi veda havaları çalarken, denizciler de kendilerini yolcu etmeye gelenleri selamlamak için merasim yerlerine koşuşurlar. İrili ufaklı bir yığın sandal vardır geminin etrafında. Sıcak bir yaz gününde uğurlanan geminin güvertesine dizilen denizcilerin çocukları el sallar sandalların içinde. Kadınların ise yüzleri peçeli olduğundan gözyaşları görünmez.

Gemi Karadeniz'e doğru hareket edince, evlerin balkonlarından, pencerelerinden, çatılarından bayraklar, havlular ve akla gelebilecek her türlü bez parçası sallanmaya başlanır. Yalnızca sandallara doluşan denizcilerin aileleri değil, tüm İstanbullular beklemektedir geminin yola koyuluşunu. Birbirine karşılık bakan Anadoluhisarı ile Rumelihisarı'nın arasına gelen gemi, burada manevra yaparak burnunu Marmara'ya çevirir. Yeniden selamladığı kıyılarda toplanan insanların sayısında hiçbir azalma olmamıştır. Çünkü

İstanbullular, geminin Karadeniz'e değil, Marmara'ya açılacağını ve oradan da uzaklara, çok uzaklara doğru yelken açacağını bilmektedirler. Kıyıdan yükselen bağırış çağırış ve dualara Yıldız Sarayı hizasına gelindiğinde, geminin padişahı selamlamak için ateşlediği toplarının sesi de eklenir.

Selimiye Kışlası'nın önünde, kışlanın iki kulesi ve Çamlıca Tepesi bir hizaya gelecek şekilde istikamet alınır. Selimiye Kışlası'ndan gemiyi uğurlamak için ateşlenen toplar, İstanbul kuşlarının bir kez daha havalanmasına neden olurken, Amiral Osman Bey'in sesi duyulur: "Yelken alesta arma!.."

Bundan sonra gemide yaşanılanları Amiral Çetinkaya Apatay'ın kitabından okuyalım: "Mürettebat yelkenleri açtığı sırada Hafız Ali Efendi de bir başka işle meşguldu: Piri Reis zamanından beri sürdürülmekte olan bir geleneğe uygun olarak, el büyüklüğündeki Kuranıkerim'i bir muşamba sargı içine koyarak kenarlarını dikiyordu: Dikişten sonra da mukaddes kitabı ihtiva eden paketi birkaç defa balmumuna batırmıştı... Sonra da iki rekât namaz kılarak ve Fatiha Suresi'ni okuyarak, mukaddes paketi geminin en yüksek yeri olan grandi direğinin tepesine çekmişti. Yavaş yavaş ufukta geminin teknesi, bacası ve nihayet yelkenleri ve direklerinin ucu kayboldu. Gözlerden uzaklaştı. Üç beş gün sonra da Ertuğrul firkateynini, personelinin yakınlarından başka hatırlayan pek az kişi kalmıştı."

Son görev yeri olan Çanakkale Boğaz Komutanlığı'ndan 1986'da emekliye ayrılan usta denizci Apatay'ın *Ertuğrul Firkateyni'nin Öyküsü* adlı kitabından, gemide Haydar Efendi adında bir fotoğrafçının görevli olduğunu öğreniriz. Haydar Efendi'nin yolculuk boyunca çektiği liman, bulut, açık deniz ve uçan balıklar gibi fotoğraflar da, Kaşinozaki Feneri açıklarında gemiyle birlikte sulara gömülür.

Ertuğrul bir firkateyn olsa da, Turgut Uyar'ın "Kadırga" adlı şiirindeki şu dizeleri ne zaman okusam, kendisi için yazıldığı duygusuna kapılırım:

İskenderiye Feneri dolaylarında tuzsuzluktur
Ve dayanıksızlıktır Japon denizinde.

Lorraine Allison'un Oyuncak Bebeği

Yunan mitolojisine göre yer tanrısı Gaia ile gök tanrısı Uranos'un birleşmeleri sonucunda altısı dişi, altısı erkek olmak üzere on iki Titan doğar. İngiliz yazar Morgan Robertson'un 1898 yılında yayımlanan *Futility* adlı kitabı Atlas Okyanusu'nda batan bir transatlantiğin öyküsünü içerir. Yazar, düşlerinde batırdığı dev gemiye "Titan" adını vermiştir.

1912 yılının 14 Nisan gecesi, New York'a doğru 24 buharlı makinenin harekete geçirdiği 3 pervanesiyle yol alan Titanic'in gözcü kulesinde görevli Frederick Fleet, alarm çanını üç kez çaldığında gökyüzünde ay yoktu. Okyanus da bir havuz kadar durgundu üstelik. Bu yüzden, bir buzdağını fark etmek oldukça zordu. Dalgalı bir havada yol alınsaydı, dalgaların çarpması sonucu etekleri nde oluşan çırpıntı buzdağının görülmesine yardımcı olabilirdi.

Buzdağına çarptıktan beş dakika sonra Kaptan Edward J. Smith motorların durdurulması emrini verir. Titanic'in dev pervanelerinin Atlas Okyanusu'nda sessizliğe terk edildiğinde saatler 23:45'i gösteriyordu. Gece yarısı-

nı üç dakika geçe, masaya yatırılan planlar önünde, teknik müdür Thomas Andrew'un, "Batacak" sözü üzerine, Kaptan Smith'in aklına James O'Doharty'nin gelip gelmediğini bilemeyiz. Gemiye ikinci kaptan olarak atanan James O'Doharty, yola çıkmadan önce belirlediği rota konusunda Kaptan Smith'i eleştirmiş ve çıkan tartışma sonucunda da istifa ederek, birkaç adamıyla birlikte gemiden ayrılmıştı. Ayrılanlar, 2.000 sterlin değerindeki ödülü kazanmak için Atlas Okyanusu'ndaki en kısa yol olan "kuzey rotası"nın tercih edilmesinin, buzdağlarının ortalıkta gezindiği bir mevsimde tehlikeli olacağını savunuyorlardı!..

İrlandalılar, Titanic'in yapımında çalıştıklarını anımsatarak, geminin asıl sahibi olduklarını söylüyorlardı. Kaptan Smith, kurtarma sandallarına biniş sırasında önceliği aristokrat yolculara tanıyarak, batmakta olan Titanic'i İrlandalılara ve Amerika'da kendilerini iyi bir geleceğin beklediğine inanan diğer göçmenlere bırakır!

Titanic'in dördüncü bacasının hiçbir işlevi yoktu. Tamamen estetik kaygıdan, gemi daha güzel görünsün diye yapılmıştı. Yine aynı nedenle güvertelere yeteri kadar kurtarma sandalı konulmamıştı. Okyanusa indirilen sandallara binmeye ise kimse yanaşmıyordu. Metrelerce aşağıdaki karanlık ve soğuk suya inmektense Titanic'te kalmak daha güvenli geliyordu yolculara.

Okyanusa indirilen 65 kişilik ilk kurtarma sandalında 28 yolcu bulunuyordu yalnızca. Sandal, Titanic'in sancak tarafında hazırlanırken, geminin iskele tarafında toplanan yolcular kaptanın ve subayların yatıştırıcı sözlerine inanıyor ve dört devasa baca yüzünden diğer tarafta olup bitenleri göremiyorlardı. Kaptan Smith, ikinci kayığın iskele tarafında hazırlanması emrini verse de, burnu sulara gömülmeye başlayan gemisine toz kondur-

mayıp, binme emrini vermiyor, bu önemli kararı yolcuların isteğine bırakıyordu.

Güvertelerde erkekler, çocuklar ve kadınları sandallara bindirirlerken, Titanic'in toplam 7 kilometre olan koridorlarında üçüncü sınıf yolcular, güverteyi bulma telaşındaydılar. Her köşe başına yön tabelaları konulmuştu ama göçmenler İngilizce bilmiyorlardı. 709 üçüncü sınıf yolcudan yalnızca 55 kişi kurtulmayı başarır. Kurtulanların hepsi de erkektir!..

Çarpışma anından bir saat sonra, saat 00:45'te, ilk SOS fişeği gökyüzünü aydınlatır. 01:35'te, 15. kurtarma sandalı da yarısı boş olarak indirilir. Bu sandala son anda bindirilen adam ise White Star Line gemicilik şirketinin kurucularından, Lord Joseph Bruce Ismay'dır. Okyanus, Titanic'in ışıklarını tek tek yutarken, suya indirilen kurtarma sandallarındakiler uzaklaşmıyor, gemiye yeniden çıkacakları anı bekliyorlardı. Alman edebiyatının ünlü yazarı H. Magnus Enzensberger'in *Titanic'in Batışı* adlı şiir kitabı dev geminin batışını ustaca anlatan bir eserdir. Kitabın sayfalarında yer alan "On Yedinci Şarkı" yeşil okyanus suyunun Titanic'i yutuşunu anlatır. Dizeler arasında, kurtulmayı başaran bir yolcunun batış anını anlatışı da yer alır:

Sessizce batıyoruz pırıl pırıl aydınlanmış palmiyeli
salonlarda, tenis kortlarında, fuayelerde su, tıpkı
banyoda durur gibi sakin duruyor ve aynalara yansıyor.
Kapkara dakikalar pelte gibi donmuş.
Kavga yok, hiç tartışılmıyor. Konuşmalar sessiz.
Önce siz buyrun, lütfen. Çocuklara selam söyle. Üşütme
kendini.
Sandallarda halatların hışırtısı bile duyuluyor,
küreklerden akan fosforlu damlalar görülüyor.

Ancak sonunda –karanlık burun, dibi olmayan bir yerden, akıl almaz bir kale gibi dümdüz yukarıya doğru kalkıyor,
gövdedeki ışıklar sönüyor, kimse saate bakmıyor–
akıl almaz bir gürültü saydam sessizliği yırtıyor:
"Bir iniltiydi, hayır, bir takırtı, bir gümbürtü,
arka arkaya gelen vuruşlar, sanki kubbeli bir yerde,
tonlarca ağırlıktaki eşyalar derinliğe atılıyor
ve bu akıl almaz ağırlıktaki şeyler düşerken, her şeyi eziyordu. İnsan kulağının daha önce hiç algılamadığı bir
sesti bu, içimizden hiç birinin yaşadığı sürece yeniden duymak istemediği bir sesti." O andan sonra
artık gemi falan yoktu. Ardından yalnızca çığlıklar duyuldu.

Titanic'in arka kısmı yukarı doğru kalktığında, koridorlar birer kuyuya dönüşür ve bir yerlere tutunamayan yolcuları yutmaya başlar. Bu arada, büyük bir yük biner omurgaya. Titanic bu ağırlığa daha fazla dayanamaz ve kırılır. Böylelikle de, geminin havaya kalkmış olan arka kısmı suya oturur. O sırada okyanusa düşmüş olan yolculardan pek çoğu tonlarca ağırlık altında kalarak ezilirler. Işıkları sönmüş olan Titanic'in arka tarafı çok geçmeden yukarı doğru kalkar yeniden. Kendi ekseni etrafında ağır ağır dönüp kısa bir süre yüzdükten sonra, Atlas Okyanusu'nun 3.600 metre derinliğindeki yerine doğru son yolculuğuna çıkar.

Titanic battığında şarkılar duyulmaya başlanır. Kurtarma sandalındakiler, -2 derece olan ve sudaki tuz nedeniyle donmayan okyanusta yardım dileyenlerin sesini bastırmak için şarkı söylerler. Batış anından bir saat sonra ise sudaki yakarışlar kesilir.

Yusuf Ziya Bahadınlı'nın öykü kitaplarından biri de, *Titanic'te Dans* adını taşır. Kitaba adını veren öykü Titanic'te değil, Berlin'de geçer. Atlas Okyanusu'nun dibinde yatmakta olan transatlantiğin adının anılmasının nedeni, öyküde yer alan şu konuşmadır: "Şimdi nasılsınız dedim Willi'ye gülüştük. Şimdi mi nasılız? Duraksadı, biraz sonra da Titanic'te dans ediyoruz şimdi, dedi."

Yazar, bu konuşmanın geçtiği sayfanın altına notu düşer: "Bilindiği gibi Titanic batan ünlü bir geminin adıdır. Söylendiğine göre, gemi batarken içindekiler ölümü dans ederek karşılamışlar."

Titanic'i beyazperdeye aktaran yönetmenlerden biri de Jean Negulesco'dur. Romanya asıllı yönetmenin, 1953 yılında çektiği filmde, karakterler gerçek olmayıp kurgusaldır. Alkolik bir rahibin de yer aldığı filmde, kocasının sosyete yaşantısından kaçan iki çocuklu bir kadının, gemide tanıştığı bir öğrenciyle arasındaki aşk anlatılır. James Cameron'un, 1998 yılında gösterime giren filminde de, birinci sınıfta yolculuk eden ve nişanlısının yaşantısından sıkılan bir kadın ile Titanic'e son anda binen bir göçmenin aşkı izleyenlerin mendillerini ıslatır. Titanic suyla dolarken, filmi yapanların kasaları da paraya boğulur ve tüm zamanların en yüksek gelirini elde eder. Ama film, Titanic'in buzdağından kaçamadığı gibi, sinema eleştirmeni Alin Taşçıyan'ın şu sözlerinden de kurtulamaz: "James Cameron Titanic'in okyanusa açılışını makinelere tam yol verip, geminin hız kazanmasını, tıpkı Eisenstein'ın Potemkin zırhlısının yol alışını kurguladığı gibi kurgular. Cameron, dramatik kurgu dersini iyi çalışmıştı. Ama, Eisenstein'ın Meksika Devrimi'ni konu aldığı *Que Viva Mexico* adlı filmini de izlemiş olsaydı bizlere, ucuza çalıştırdığı Meksikalı işçilerin hakkını da verirdi."

Akgün Akova'nın, evlilik kurumunu eleştirdiği dizelerinde de, Titanic'in batışına tanık oluruz:

ve tekledikçe evlilikler
yaşam boyu olmadığı anlaşılır garanti belgesinin
satılan zar dikilse de geri alınmaz
geceleri barut fıçısına konar soğuk yatak kuşları
banyoda köpüklü sabuna çarpa çarpa batar Titanic

Titanic'in, Atlas Okyanusu'ndaki yerinin bulunmasından bir yıl sonra, 1986 yılının Temmuz ayında, araştırmaları yöneten Robert Ballard, "Alvin" adlı denizaltısıyla batığa dalar. Araştırma robotu Jason'dan gelen görüntüler karşısında Ballard oldukça duygulanır. Orada, geminin bordasında bir kafatası durmaktadır!.. Ama, çok geçmeden, bunun porselen bir bebek olduğu anlaşılır. Oyuncak, 3 yaşındaki Lorraine Allison'un her gece sarılarak yattığı bebeğidir.

Lorraine Allison, birinci sınıfta yolculuk edip, kurtulamayan tek çocuktur. Üçüncü sınıftaki çocukların ise arkalarında bırakacakları bir oyuncakları yoktur!..

Titanic'teki Maça Papazı

Pierre Marechal, dağıtılan kâğıtları kumar masasından eline aldığında gözlerine inanamaz. Şans bu sefer gülmüştür yüzüne. Elindeki kâğıtlarla yıllardır dirsek çürüttüğü kumar masasından bir servet kazanacak, kötü giden talihini yenecektir.

Ama, Fransız kumarbaz, oyunun bitmesini sabırsızlıkla beklerken yanlarına gelen garson, geminin batmak üzere olduğunu ve bir an önce terk edilmesi gerektiğini söyler. Marechal, maça ikili, sinek üçlü ve maça papazı tutmaktadır elinde. Ne var ki, yolculuk ettiği Titanic de papazı bulmuştur!

Titanic, 2.436 yolcu kapasitesine sahipken, 1.316 yolcuyla okyanusa açılır. Yola koyulmadan önce birçok yolcu biletlerini iptal eder. Geminin yolcu bulamayışının nedeni maden işçilerinin grevde oluşudur. İşçilerin direnişi dolaylı da olsa, buzdağına çarparak batan Titanic'te daha çok insanın ölmesini engeller.

Titanic, Belfast'tan Southampton Limanı'na geldiğinde pek çok gemiyle karşılaşır. Madenlerdeki grev devam ettiğinden gemiler kömür bulamamaktadır. İlk seferine çıkacak olan Titanic'in 8.000 ton kömüre gereksinimi vardır.

Amerika'dan gelen Olimpic ve limanda bulunan Majestic, Oceanic, Philadelphia, New York ve St. Louis gemilerinden aldığı kömürle 4.427 tona ulaşan Titanic, bunun 415 tonunu limandayken tüketir. Titanic, Southampton'dan ayrılırken, depolarında bir dilenci gibi topladığı 5.892 ton kömür taşır.

Geminin limandan ayrılış iznini Ticaret Komisyonu müfettişlerinden Kaptan Mourice Harvey Clarke imzalar. Titanic'in yolculuk yapmaya uygun olup olmadığını denetlemek için gemiye çıkan Kaptan Clarke, her yeri kolaçan eder. Hatta, kontrol amacıyla iki cankurtaran sandalını denize indirtip, yukarı çıkartır. Müfettişin raporunda geminin kazanlarıyla birlikte sağlam olduğu ve yola çıkışına bir engel bulunmadığı yazılsa da, korkunç bir gerçek gizlenir. Ne James Cameron'un ne de bir başka yönetmenin Titanic'i anlatan filminde izleyicilere sunulmayan gerçek şudur: Titanic'in 6 no'lu kazan dairesi Belfast'ta yanmaya başlamış ve ancak buzdağına çarpmadan bir gün önce söndürülebilmiştir. 5 ve 6 no'lu kazanlar arasındaki su geçirmez bölüm, yangında görmüş olduğu hasar nedeniyle buzdağıyla çarpışmanın ardından aniden yıkılacak ve Titanic'in batışını hızlandıracaktır!.. Yani Titanic'in batışında yalnızca buzun değil, ateşin de payı var.

Belfast'tan Southampton'a doğru yola çıktığı gün, Niagara adlı bir Fransız gemisi buzdağına çarptığını duyurur Titanic'e. 11 ve 14 Nisan günleri arasında ise yirmiden fazla buzdağı uyarısı yapılır. Seyir halindeki gemilerden telsizle yapılan uyarıların yanı sıra, Titanic'in yakınından geçen SS Rappahannock adlı İngiliz kargo gemisi buzdağlarının içinden kıl payı kurtulduğunu ışıkla bildirir. Okyanusun dalgaları arasında hızla ilerleyen Titanic'e, buzdağlarını haber veren gemilerden biri de, telsizi kapalı olduğu için yardım sinyallerini duyamayacak olan Californian'dır.

Bu geminin telsizcisi, buzdağlarının arasında sıkışıp kaldıklarını, bir yere kıpırdayamadıklarını sürekli olarak bildirir Titanic'e. Aldığı karşılık ise şu olur: "Mesajınız, yolcularımızın telgraflarına engel oluyor. Mesajı kesin."

Titanic, yardım sinyali olarak önce "MGY CQD" kodunu kullanır. Sonradan ise daha kısa olduğu için 1908 yılında çıkan ama kullanılmayan "SOS" sinyalini gönderir. İşin aslına bakılırsa, çarpışma sonucu buzdağının Titanic'te açtığı yara bir kapı büyüklüğündedir. Geminin dev boyutlarının yanında son derece küçük kalan bu yarığın batışa neden oluşu, gövdenin yapıldığı çelik tabakanın sağlıklı olmayışıyla açıklanıyor. Titanic, soğuk suların kalitesiz çelikle temas etmesiyle bisküviden yapılan bir gemiye dönüşür.

Okyanusun soğuk sularında yardım isteyenlerin yanına yalnızca, içinde 63 kişiden 10'u kadın olan, kürekçi Lowe denetimindeki 14. cankurtaran sandalı yanaşır. Lowe, yardım isteyen insanlara 150 metre kala durur ve yarım saat bekler. Sorgu sırasında bunun nedenini öğrenmek isteyen senatöre ise şu yanıtı verir: "Yaklaşsaydım hepsi binmeye çalışır, hep beraber ölürdük."

Telsiz odasında görevli olan Herald Brayd, batış anını sonuna dek yaşayıp, kurtulmayı başaran tek insandır. Brayd, Titanic'in yardımına gelen Carpathia gemisinde de çalışmaya devam eder. İki ayağı da kırılan genç adam, kurtulanların isimlerini telsizle karaya bildirirken, kazazedeler aralarında topladıkları 15.000 doları Carpathia gemisinin mürettebatına dağıtırlar.

Okyanustaki cesetleri toplama görevini Kanada'nın Halifax Limanı'ndan bir gemi üstlenir. Birinci sınıf yolcular giysilerinden dolayı suyun üzerinde kolayca ayırt edilir. Bu tür şık cesetler geminin iyi yerlerine konulurken, üçüncü sınıfta yolculuk eden göçmenlerin donmuş bedenleri

ambara atılır. Bunlar arasında sahibi çıkmayanlar da Halifax'ta bir mezarlığa gömülür.

Titanic yolcuları, satın aldıkları biletin arkasında yazılı olan şu uyarıyı okumuşlardı: "Geminin hatalı yönetiminden, mürettebatın ya da şirketin hatalı hareketlerinden meydana gelebilecek kayıplardan ve zararlardan şirket sahipleri sorumlu değildir." Buna rağmen, kazada ölen Patrick Ryan ve James Moran'ın aileleri dava açarlar. Davalarını da, araştırma komisyonunun raporunda yazılı olan ihmallere dayandırırlar. Mahkeme, ölenlerin yakınlarını haklı bulur ve şirket de cezayı kabul eder ama sonradan bir örnek oluşturacağı endişesiyle yürütme durdurulur.

Titanic'ten kurtulanlar, canlarının yanında para da kazanırlar. *New York Times* gazetesi, 1.000'er dolar karşılığında kazazedelerin öykülerini satın alır. Geminin, Atlas Okyanusu'ndaki uykusuna dalmasından sonra çekilen ilk filmde, Titanic'ten kurtulan bir kadın oynar başrolü. Cankurtaran sandallarına binmeyi başaran yolculardan pek çoğu banka hesaplarını şişirirken, karikatüristler, White Star Line yetkililerini "para uğruna cinayet işleyen katiller" olarak çizerler.

Kumarbaz Pierre Marechal'e gelince!.. Şans getirmesi için cebine koyduğu kâğıtların yararını görür ve sandallarda bir yer bulur kendisine. Kâğıtlar ise, 1 Nisan 1998 tarihinde açık artırmada satılarak, sahibine 30.000 sterlin kazandırır. Titanic'ten çıkarılan kömür parçacıkları da, açık artırmalarda yüksek fiyata alıcılar bulur.

Maça papazı, Pierre Marechal'in cebinde gemiyi terk ederken, Rahip Thomas Byles, son ana kadar Titanic'te günah çıkarmayı sürdürür!..

Titanic'in "Kıl Payı" Atlattığı Kaza!..

Titanic'i anlatan romanlar arasında en çok beğenilenlerden biri Türkçe'ye çevrilir ama hak ettiği ilgiyi görmez. Fransız yazar Didier Decoin'in kaleminden çıkan bu kitap bir ödül kazandığı için, Titanic'in ilk seferine çıkışını görmek üzere Southampton'a gönderilen dok işçisi Horty'nin, transatlantikte kamarot olarak çalışan Marie'ye olan aşkını anlatır. Özgün adı *La femme de chambre du Titanic* yani "Titanic'in Kadın Kamarotu" kapağına ad olarak *Karasevda* yazılmasının da, okur tarafından rağbet görmemesinde payı olsa gerek.

Decoin'in, romanı yazmaya başlamadan Titanic hakkında geniş bir araştırma yaptığı kitabın her sayfasından anlaşılıyor. Fransız yazar, usta anlatımıyla o günlere götürüyor okuru: "Sert ve uzun bir vapur düdüğü gecenin sessizliğini bozdu; pencerenin camını ve lavaboda rafın üstünde duran ağız çalkalama bardağını titretti. 'Titanic mi düdük öttüren?' diye sordu Horty. Marie bilmiyordu. Titanic'i yalnızca gazetelerde onun sefere çıkma hazırlığıyla ilgili haberleri süsleyen gravürlerden ve Southampton'da hemen her yere, ağaçlara, hatta deniz kıyısında Ortaçağ'dan kalma yıkıntıların üstüne yapıştırılmış küçük du-

var ilanlarından tanıyordu. Bu ilanlar yağmurdan söküldükleri için kimi kaldırımlara da yayılmışlardı. Çocuklar bunları eğilip alıyordu ama halk genellikle çiğneyip geçiyordu."

İki sevgili, Marie'nin Titanic'te iş bulması üzerine ayrılmak zorunda kalırlar. Geminin yola koyulmasıyla Marie, valizlerde buruşan elbiseleri ütülemeyi, banyo havlularını değiştirmeyi ve yastıkların üzerine, gelen telgrafları bırakmayı içeren işine başlar. Titanic'teki kamarotların yastıklar üzerine çiçek ve çikolata koyduklarını da Decoin'den öğreniriz. Bu arada, Titanic'in limandan çıkarken atlattığı kazadan da *Karasevda*'yı okuyanların haberi vardır: "Titanic öğleye doğru palamarlarını laçka etti. Römorkörler, rıhtımdan ayrılıncaya kadar ona yardım ettiler. Sonra transatlantik düdüğünü öttürdü, römorkörler yanından ayrıldılar, o da kendi makinelerini çalıştırarak Test Irmağı'ndan aşağı doğru yol almaya başladı. Oceanic gemisiyle birlikte bağlanmış o eski New York gemisini geçerken, pervanelerinin yaptığı anafor ve kütlesinin çekme gücü yüzünden America Line şirketine ait bu geminin palamarı koptu. Sanki gök gürlüyormuş gibi oldu. Sonra halatlar rıhtıma vurduğunda çok tiz bir vınlama duyuldu; bu da orada toplanmış olan insanlar arasında bir panik başlattı. Bir kadın bayıldı; alıp götürdüler. İç tarafı geçidin ortasına doğru kayan New York, yakınında bulunan bir römorkörün umutsuzca giriştiği bir manevra sonunda kıl payı Titanic'ten uzaklaştı. Horty olayı pek göremedi, sadece büyük bir uğultu duydu; Bu arada, 'tehlike, kaza, saçma, felaket' gibi birkaç sözcük kulağına geldi, bunların da anlamını çözdü. Herhalde çok ciddi bir şey olmadı diye düşündü, çünkü transatlantiğin siyah ve beyaz kütlesi havuzdan aşağı doğru yol alıyordu."

"Kıl payı" atlatılan kaza sonrasında herkes derin bir nefes alır. Halatı kopan New York gemisinin Titanic'e

çarpmasını önleyen römorkörün adının "Vulcan" olduğunu da araya biz ekleyelim. Vulcan, kazaya engel olarak, Titanic'in buzdağıyla çarpışmaya doğru giden yolunu açar!..

Didier Decoin, Atlas Okyanusu'nun Titanic'i yutmasından sonra Marie'nin Horty'de kalan fotoğrafının yolculuğunu anlatmaya başlar. Çımacılardan biri işe gelmediğinde gemilerin palamarlarının bağlanmasına yardım eden Sciarfoni adlı bir İtalyan, Marie'nin fotoğrafını satın almak ister Horty'den. Âşık olduğu kızın fotoğrafını "gözlerinin kapatılmasını bekleyen bir ölü" diye yorumlayan Horty, parayı cebine indirse de, sonradan pişman olur ve Sciarfoni'yi aramaya koyulur. Bulur da: "Sepetçi söğüdü demetleri ve devrilmiş kap kacak yığını ortasında yarı çıplak olan Sciarfoni otuz bir çekiyordu. Bastırılmış toprak zemin üzerine uzanmış, penisini budu ile sağ elinin içinde sıkıştırmış durumda, saralı gibi kasılmalar içinde sarsılıyordu. Önüne Marie'nin resmini koymuştu."

Marie'nin fotoğrafının başına gelenler bununla da kalmaz!.. Romanın ilerleyen sayfalarında, fotoğrafın bir metre altmış santim boyunda büyütüldüğünü okuruz. Kendini tiyatrocuların ellerinde bulan fotoğraf, bir faytonla tiyatroya taşınır. Sanatçıların girişine ayrılan kapı, kadınlar hapishanesinin bulunduğu bir sokağa açılmaktadır. Demir parmaklıklı pencerelerden Marie'nin büyütülmüş fotoğrafına birkaç çatal ve kaşık atılır. Gerisini kitaptan okuyalım: "Beceriksizce atılan tüm bu hırdavat kadın kamarotun önlüğünden sekerek ayaklarının dibine düştü. Zeppe, o zaman kendi kendine, Horty'ye öyküsünü şu tür bir görüntüyle bitirmesini önermek iyi bir düşünce olacak dedi: Döne döne dipsiz derinliklere doğru inerken, Titanic'in kap kacak dolabından boşalan pek çok altın yaldızlı gü-

müş ya da sadece gümüş çatal, bıçak, kaşık yağmuruna tutulan Marie."

Bir cankurtaran sandalına binerek Titanic'ten kurtulmayı başaran Marie ile fotoğrafının öyküsünün akıcı bir dille anlatıldığı *Karasevda*'nın en çarpıcı yeri ise son paragrafıdır: "Savaş patlayıp da Büyük Tiyatro Fransa'da çarpışmaya gelen İngiliz ordularının kışlasına dönüştüğünde, Home Fleet'in deniz erleri fotoğrafa el koydular; onu gri renkli küçük bir hücumbotun atış talimleri için bir kumsala nişan tahtası olarak diktiler."

Titanic'teki Kahkahalar

Titanic, okyanusa açılmadan önce Queenstown'a vardığında, 24 yaşındaki "John Coffey" adlı mürettebat gemiden atlar ve güvertedekilerin şaşkın bakışları arasında uzaklaşır. Coffey, Titanic'te çalışmak üzere Southampton'daki White Star Line şirketinin bürosuna başvurmuş ve kabul edilmiştir. Ama onun bir tek amacı vardır; parasız kaldığı için geri dönemediği evinin bulunduğu Queenstown'da Titanic'ten inmek. Uyanık denizcinin amacının öğrenilmesinin ardından, Atlas Okyanusu'na doğru yol alan Titanic'te atılan kahkahalar, giderek duyulmaz olur kıyıdan!..

İpleri çözüldüğü için gemiyi kaçıran altı mürettebatın, Titanic'e bakarak işsiz kalmaktan dolayı duydukları hüzün, kaza haberinin duyulmasının ardından, yerini buruk bir sevince terk eder. Titanic'te ilk ölenler de posta memurlarıdır. Boğulan beş posta memurunun bir tek amacı vardır: Ambarlardaki 3.500 paket mektubu kurtarmak!..

Titanic'in en ilginç yüklerinden biri de kaptan köşkünün özel bölümünde bulunmaktadır. Lord Canterville'e ait olan Mısır mumyasındaki muskada şunlar yazılıdır: "Artık uyanmanın zamanı geldi; aç gözlerini ve sana yapılanların intikamını al."

1900'lü yılllarda teknolojinin ulaştığı en ileri örneklerden biri sayılan Titanic, Emin Türk Eliçin'in *Tarih Boyunca İleri-Geri Kavgası* adlı kitabında da karşımıza çıkar. Bilimin tarihin akışı içerisindeki gelişimini ve bu esnada verilen kavgaları içeren kitabın bölümlerinden biri "Ölüm Gemisi Titanic'te Son Akşam" adını taşır. Eliçin, "birinci sınıf" yolcular arasında yer alan John Jacob Astor ile Bruce Ismay arasında şöyle bir konuşmanın geçmiş olacağını düşünür: "Astor, büyük armatör Ismay'a şöyle dedi: 'Biraz önce gezinti güvertesine inerken kulağıma şöyle bir söz çarptı: Aysberg bölgesine girmek üzereymişiz. Gerçi ben dondurmayı severim ama dağ büyüklüğündeki porsiyonlardan hoşlanmam! Biraz tasalandığımı saklamayacağım.' Armatör kahkahayla gülerek karşılık verir: 'Hiç tasalanmayın azizim. Titanic'in karnı dağ büyüklüğündeki porsiyonları da alacak kadar geniştir."

Emin Türk Eliçin'in, İstanbul'un iki yakası arasında mekik dokuyan "Şirket-i Hayriye" vapurlarına benzetildiği bir resmiyle birlikte Titanic'e kitabında yer vermesinin nedeni, hiç şüphesiz ki, iki yolcu arasında kurguladığı, kara mizaha örnek olarak gösterilecek konuşma değildir. Yazar, sanatta eski-yeni tartışmasını Titanic'in "Viyana Sigara Salonu"nda, buzdağına çarpmadan önce bir profesör ile bir Fransız ressam arasında geçen konuşmayla sunar okura. Ressam, salonun duvarına asılı tabloları incelerken birden heyecanlanır: "Hele buraya bakın, Monsieur le Professeur! Sahici bir Gauguin buldum, burada benim en sevdiğim ressama rastlamayı ummazdım! Avrupa'dan ayrılırken bunu iyi bir tesadüf, bir uğur sayıyorum."

Kitap okumakta olan profesörün piposunu ağzından çekerek söylediği, "Ben yeni resim sanatından pek hoşlanmıyorum, onda eskilerin stil sağlamlığı kalmadı. Her sa-

nat dalında olduğu gibi ressamlar ayakları altında sağlam zemin bulamaz oldular gibime geliyor" sözleri üzerine şu karşılığı verir ressam: "Sanatçılar yeni bir görüş açısı, yeni bir biçim arıyorlar, deseydiniz daha haklı, daha doğru bir hüküm vermiş olurdunuz sanırım, sayın profesör!"

Titanic'in duvarlarına asılı bir Gauguin tablosuyla başlayan tartışma giderek kızışır. Profesör, ekspresyonizm, kübizm ve fütürizmin umut vermediğini belirttikten sonra, tablolarında okyanus adalarındaki insanların yaşantılarını yansıtan Gauguin'e saldırır: "... O ilkel insanlar ressamımıza nefret ettiği uygar Avrupalılardan daha sevimli görünüyor. Bu birçoklarını denizaşırı kaçmaya zorlayan genel bunaltı ve kızgınlık duygusunun ta kendisidir. Bu sizin Gauguinininiz Avrupa'nın bir çıkmaza düştüğünü, hayat felsefesini tükettiğini belirtiyor."

Ressam, profesörün sert çıkışı üzerine Gauguin'in, Avrupa kültürünü yeni kaynaklardan besleyip canlandırmak, onu kendi içinden koflaşıp yıkılmaktan kurtarmak adına tablolarını boyadığını anımsatır. Emin Türk Eliçin, sanatta eski-geri tartışmasının düğüm noktasını profesörün şu sözleriyle okurun eline tutuşturur: "Tam üstüne bastınız mösyö! Ben de demek üzereydim ki tabiat gerçeğinde bir değişiklik yapmak çağdaş sanatçıların da elinde değildir. Tabiatı olduğu gibi görmek ve sanat yoluyla dile getirmek için yalnız bir doğru yol vardır, o da sanatın asla hakikatten uzak düşmemesidir."

Sanatın, gerçeğin bir fotoğraf gibi sadık kopyası olması görüşüne karşı çıkan ressam, doğayı olduğu gibi değil, olmasını istediğimiz ya da özlediğimiz gibi vermenin sanat sayılabileceği görüşünü savunur. Van Gogh, Picasso, Matisse, Thomas Mann ve Gorki gibi sanatçıların adlarının da geçtiği tartışma sonrasında ressam bir şiir okur Rainer Maria Rilke'den:

Hayat, hayat, ah ey şaşılası süre!
Sıçrayan çelişmeden çelişmeye.
Giderken süzülürcesine ağır aksak
Hızlanırsın birdenbire kanat açarak
Süzülürsün bir melek gibi engin maviliklere.

Ah, ey bilinmeyen hayat, anlaşılmayan!
Hangisi daha ateşli, daha atılgan
Büyük kuruntulu bütün varlıklardan?
Durup dinleniriz, yükleniriz sınırlarımıza
Ve düşeriz, düşürerek her şeyi ıssızlığa!

Emin Türk Eliçin, profesör ile ressamın tartışması sonrasında batışını anlattığı Titanic'i şöyle tanımlar: "Kızgın ocak ağızları karşısında ter döken is ve kömür karası ateşçilerden tut da en yukarıdaki milyonerlere ayrılmış lüks salonlara ve özel kabinlere her şey gerçek toplumda olduğu gibi yerli yerindedir."

Kitabın ilk sayfalarında Emin Türk Eliçin'in "kahrolan kuşağın güçle direnen örnek aydınlarından biri" olarak tanıtıldığı yazının altında ünlü bir yazarın imzasıyla karşılaşırız. O yazar ki, ülkesinin geleceğinin gericiler tarafından karartılmak istenilmesine sessiz kalmaz ve ilericiliğin meşalesini elden düşürmemek için direnir. Bunu yaparken de, böyle işlere kalkışmaması, köşesinde yazılarını yazması gerektiğini söyleyenlere şu karşılığı verir: "Ben, bir gemide keman çalmak istiyorum. Kemanı elime alıyorum ama gemide delik olduğu ve her tarafı su kapladığı feryatları yükseliyor. Mecburen kemanı bırakıp, paçaları sıvıyorum. Velveleyi atlattıktan sonra kemanı elime yine alıyorum ama bu sefer bir başka yerden gemiyi suların bastığı haberi geliyor. İşte, benim durumum biraz buna benziyor."

Geminin batmaması için kemanı elinden bırakmak zorunda kalan yazar, sevgili Aziz Nesin'dir. O ki söz, döndü dolaştı kemana geldi, Bernard Shaw'la tamamlayalım yazımızı: "Hitler'in polisleri Einstein'ın kemanına el koydukları gün, Almanya'ya savaş ilan etmek gerekirdi."

Dört Bacalı Şair!..

Memo ve annesi için kiralık iki ev bulmuştum. 9 Ocak günü telefon açtım Cemal Süreya'ya... Zuhal Tekkanat'ın sesi titriyordu: "Maalesef kaybettik."

O an, şairin, *Yeni Yaprak* dergisinde yayımladığımız "Ölüyorum Tanrım" dizesiyle başlayan "Üstü Kalsın" adlı son şiiri geldi aklıma. Kehanetlerde bulunurdu Cemal Süreya. Ömrüne biçtiği kırlangıç hesabı tutmamıştı. İyi bir ornitolog değildi ama çok iyi bir şairdi. Bu yüzden kuş hesabında yanıldı, şiirde boşa zar atmadı!

Hocamın ölüm haberini alınca Kadıköy Mendireği'nde gezindim saatlerce. Cihanserasker Sokağı'nda bulunan Başak Apartmanı'nın giriş katındaki evine gidemiyordum bir türlü. Kumkapı açıklarına demirlemiş gemilere bakarken Titanic'i anımsadım birden!.. Cemal Süreya'nın ölümü de Titanic adlı transatlantik gibi inanılmaz olmuştu. Rüzgâra karşı söylediğim dizeleri kayalıkların arasında ateş yakıp şarap içen üç adamın duyduğunu sanmıyorum:

Buzdağına çarptın mı bilmiyorum
ama Titanic
gibi oldu batışın
bir sen vardın çünkü
şiirin dört bacalı şairi

Nedense Küçük İskender kafasını taktı bu dizelere. Bir mizah dergisinde (!) Oğuzhan Akay'la yaptığı söyleşide, en tutucu, en bağnaz edebiyat hocalarını kıskandıracak "şiirin dört bacalı şairi" diye bir imgenin olup olmayacağı sorusunu yöneltmişti. Olur efendim, olur. Titanic 271 metre uzunluğunda, 46.328 ton ağırlığında denizlerin en büyük yolcu gemisiydi... Ve de dört bacası vardı. Yani sevgili hocam Cemal Süreya gibi büyük, çok büyüktü.

İngiliz White Star Line gemicilik şirketine bağlı olarak Southampton'dan New York'a doğru yol alırken, New Foundland açıklarında, 14-15 Nisan 1912 gecesi, Titanic'in sancak tarafına bir buzdağı çarpar. Çarpmanın şiddeti birçok yolcu tarafından duyulmaz bile. Sanki, yan kamarada bir çarşaf yırtılır! Su geçirmeyen 16 bölmesi olan Titanic "batmayan gemi" olarak tanıtılmıştı. Kaptan Smith kendinden çok emindi: "Tanrı bile bu gemiyi batıramaz."

Cemal Süreya'nın ölümü üzerine yazdığım şiirde, Titanic imgesini kullanışımın nedenine biraz daha kürek çekelim... Bu dev gemiyi batıran "aysberg" İsmail Uyaroğlu'nun şiirinde çıkar karşımıza:

Kelimelerin altında
Yüzer asıl anlamı
Görünmez, derinlerdedir
Aysberge benzer şiir

Titanic, "hiçbir toprağın beslemeyi kabul etmediği" insanları Amerika'ya taşımak amacıyla yapılmıştı. Yani bir göçmen gemisiydi. Cemal Süreya'nın şiirinde de, göç olgusunun geniş bir yer kapsadığını şiiri kıyısından tutan herkes bilir. Göçebe insanları taşıyan Titanic ve *Göçebe* adında şiir kitabı olan Cemal Süreya!.. Biraz daha derinlere iniyoruz: Geminin batacağı anlaşılınca güverteye çıkartılan orkestra "Tanrım sana daha yakın" ilahisini çalmaya

başlar. Şüphesiz ki bu, orkestranın çaldığı son müziktir. Cemal Süreya da son şiirinde Tanrı'ya seslenmemiş midir?

Derine, daha da derine inelim: Batmakta olan Titanic'in verdiği imdat işaretleri, 20 mil açıktan seyreden "Californian" adlı gemiye ulaşır. Ama, telsizci uyuduğundan sinyaller alınamaz. 8 Ocak Pazartesi günü, Gazeteciler Cemiyeti'ndeki rakı masasından ayrılan Cemal Süreya'nın ardından bir arkadaşı masadakilere şöyle seslenir: "Bakın, bu Cemal'i son görüşümüz." Arkadaşı nasıl böylesine emin konuşabilmişti? Çok basit: Çünkü Cemal Süreya, imdat işaretlerini vermişti o gün. Uyuyan yalnızca "Californian" gemisinin telsizcisi değildi!..

Titanic'in içinde Paris'in ünlü kafelerinin bir benzeri olan Cafe Parisien de vardı, bir Türk hamamı da... Çölde geziniyor izlenimi edinmek isteyenler için elektrikli düğmesine basınca yürüyen bir deve de vardı, Lyon usulü pişirilmiş bir tavuk da... Yani hem Batılı'ydı hem Doğulu. Tıpkı, Cemal Süreya gibi!

Cemal Süreya, üstünde çalışmakta olduğu şiirlerini de kendisiyle beraber ölümün soğuk sularına çeker. Paris'te yaşayan Lübnan asıllı yazar Amin Maalouf'un, tadına doyum olmayan *Semerkant* adlı kitabının son bölümünde Ömer Hayyam'ın elyazması rubailerinin de, Titanic'te bir kasada olduğu yazılıdır. Maalouf bu trajik sonu, "Doğu'nun çiçeği, Batı'nın çiçekliğinde!.." tanımıyla sunar okura. Titanic'le birlikte okyanusun soğuk suları şiiri de yutar. Böylelikle Ömer Hayyam'ın şu dörtlüğündeki kehanet de gerçekleşmiş olur:

Ömür soluğumuz nereden geliyor diye soruyorsun.
Uzun bir öyküyü özetlemek gerekirse
Derim ki okyanusun dibinden
Her şeyi yeniden yutan okyanustan

İlk seferinde batar Titanic. Cemal Süreya da, Sunay Akın'ın ilk şiir kitabı olan *Makiler*'in adını koyar ve önsöz yazısında zarını atarak ölür. Sunay Akın'ın ikinci şiir kitabı olan *Antik Acılar*, hocasının ölümünü Titanic'in batışına benzettiği "Cemal Süreya" adlı şiirle başlar. Ve ne gariptir ki, o yıldan sonra okyanusun karanlığında bulunan Titanic'ten ilk kez eşyalar gün ışığına çıkarılır ve "antika" olarak satılır. Ne acı!..

Titanic ve Kürtler!..

1925 yılında başlayan Şeyh Sait İsyanı'yla alevlenen Kürt ayaklanmaları dönemi, Korgeneral Abdullah Alpdoğan'ın yönettiği Dersim harekâtıyla son bulur. Ayaklanmaların bastırılabilmesi için 1934'te bir kanun çıkarılır. Bu kanunda, Kürtlerin yaşadığı yerler birinci bölge, Türklerin yoğun olduğu yerler ise ikinci bölge olarak gösterilir. Birinci bölgede yaşayan halk, ikinci bölgeye kaydırılırken, Kürtlerin yoğunlukta olduğu yerlere de, içerden ve dışardan getirilen Türkler yerleştirilir. Üçüncü bölge ise isyanların merkezidir. Bu bölgede hiç kimseye oturma izni verilmez ve tamamen boşaltılır.

Yasak bölgede ya da o dönemdeki adıyla "mıntıka-i memnu"da bulunan köylerin boşaltılması için görevlendirilen birliklerin birinde Cemal Madanoğlu adında genç bir subay da bulunmaktadır. Madanoğlu, Siirt'in dağlık bölgesindeki yerleşim birimlerinden olan Sason'da, zorunlu göçe yanaşmayan yöre halkıyla çatışmaya girer. Ama, 27 Mayıs 1960 harekâtını yöneten ve Alparslan Türkeş ile 14 arkadaşının Milli Birlik Komitesi'nden tasfiyesini sağlayan Madanoğlu, Sason'da bulunduğu dönemde silahın çözüm olamayacağını görür ve aşiret lideri Abdurrahman Ali'ye

görüşmek istediğini bildirir. Buluşma yeri olarak Şalaş Dağı'nın yamacındaki Hürürük köyü seçilir. Madanoğlu'na da, görüşme konusunda baht verilir. Baht, dağların bir yasasıdır ve güvence demektir.

Yüzbaşı Madanoğlu köye geldiğinde bir tarlaya çadırının kurulması emrini verir. Yanında "Sahibinin Sesi" marka gramofon da getirmiştir. Çantasında Şeyh Sait İsyanı'nı anlatan, ağıt türünde plaklar da vardır. Kendisini meraklı gözlerle izleyen köy halkının üstündeki gerginliği atmak için oynak bir Kürt havası koyar gramofona. Gramofonu ilk kez gören insanlar el çırpıp oynarken duydukları ses üzerine birden kaçışırlar: "Abdurrahman Ali geliyooor!.."

Konuklar çadırın içinde bağdaş kurup otururlarken, Cemal Madanoğlu bir tutukluk içine girer. Durumu anlayan Abdurrahman Ali söze başlar: "Yüzbaşı bey, biz senin çadırına girerken sen bize baktın, üstümüzde bir katır topu eksik. Sen bize inanmışsın, baht üzerine buraya gelmişsin, tabancanı da çadırın direğine asmışsın. Biz çadıra silahlı girdiğimizde sen çadır direğinin çivisine astığın tabancana bir göz attın. Haklısın, çünkü biz silahlıyız. Ama böyle gezmek zorundayız. Bu silahlar size karşı değil, kendimizi korumak içindir. Sizler sanıyorsunuz ki ben bu dağların başkomutanıyım, bütün dağ benim emrimde... Oysa iş başkadır. Beni bir yerde yalnız ve silahsız görseler hemen kıstırırlar, kellemi de Umum Müfettiş'e görürürler. Kimimizin kellesine 30 bin not, kimimizinkine 50 bin not değer biçilmiştir. Biz burada böyle yaşıyoruz, komutan değiliz, bir aileyiz, aşiretiz, durumu işte görüyorsun."

Bu sözler üzerine Madanoğlu'nun tedirginliği son bulur. Yenilen yemekler ve koyulaşan sohbetin ardından bir anlaşma ortamı doğar. Sonunda köylerden üçer beşer kişinin toplanmasıyla oluşacak bir grubun teslim olmasına ve onların karşılaşacağı davranışın ardından silah bırakılma-

sına karar verilir. Cemal Madanoğlu "Bu adama yakınlık duymuştum" dediği Abdurrahman Ali'nin yanından ayrılarak soluğu Osman Tufan Paşa'nın karargâhında alır. Kısa geçen görüşme sonrasında geri dönerken de, Paşa'nın sözleri sürekli olarak yankılanır kulaklarında: "Eşkıyayla pazarlık mı olur? Altmış adam maltmış adam dinlemem; koşulla iş görülmez; böyle bir şey onaylanamaz; benim istediğim gibi gelirlerse gelirler; işte o kadar."

Abdurrahman Ali'yle belirlenen ikinci buluşma yeri Mirgan Tepesi'dir. Madanoğlu "Paşa onaylamadı" sözünden sonraki ortamı anılarında şöyle yazar: "Birdenbire Mirgan Tepesi'nde olumsuz bir rüzgâr çıktı. Güleç yüzler değişiverdi. Gözler çukura kaçtı. Yüzlerindeki çizgiler derinleşti. Renkler soluklaştı. Elle tutulurcasına bir hüzün çöktü ortalığa, bir suskunluk başladı."

İşte, o an, Madanoğlu'nun gözünün önüne Titanic'in batışı gelir. Beyoğlu sinemalarından birinde gördüğü Titanic faciasını anlatan filmden bir sahneyi anımsar: Kadınların kurtarma sandallarına bineceklerini, erkeklerin başlarının çaresine bakacaklarını duyuran gemi subayına yaşlı bir profesör şunları söyler: "Ben ve karım yaşadığımızca yaşadık, kızım mutlu olsun istiyoruz; eşim kendi hakkını damadımıza vermek istiyor. Gençler yaşasınlar, bu iyiliği bize yapın." Gemi subayı yanıtlar: "Emir emirdir, elimden bir şey gelmez..."

Birdenbire geminin orkestrası bir şarkı çalmaya başlar. Etraftan, "Kurtulduk, yardım geliyor" sesleri duyulur. Umut ışıldar tüm gözlerde. Yolcular, mutluluktan içki içip, dans ederlerken bir sedyeyle geri döner gemi subayı: "Damadınıza hasta işlemi yapacağız, çocuklara, kadınlara, hastalara öncelik var, size bir olanak tanıdık!"

Yaşlı profesörün şaşkınlık dolu, "Peki ama orkestra çalıyor, hepimiz kurtulmadık mı?" sorusu üzerine de, gerçek

öğrenilir: "Hayır! Yukarıda erkekler kurtarma sandallarına saldırdılar; kaptan vur emri verdi. Orkestra panik büyümesin diye çalıyor."

Madanoğlu, barış umutlarının soğuk sulara gömülüşü karşısında, Kürtlerin yüzlerini anımsayarak şunları yazar anılarında: "Doğanın ortasında, Sason'un sarp dağlarının Mirgan Tepesi'nde, Abdurrahman Ali'yle arkadaşlarının yüzlerine bakarken, birden *Titanic* filmindeki bu sahneyi anımsadım."

Sinema eleştirmeni Atilla Dorsay'dan, Titanic'in batışını anlatan ilk filmin 1953'te çekildiğini ama ondan önce de, Almanların bir film yaptıkları konusunda da duyumlar olduğunu, kendisinin böyle bir filmin İstanbul sinemalarında gösterildiğini içeren bir belgeye rastlamadığını duymuştum. Cemal Madanoğlu'nun, İkinci Dünya Savaşı'nın öncesini anlattığı anılarına bakacak olursak, Beyoğlu'nda söz konusu Alman yapımı filmin gösterilmiş olduğunu düşünebiliriz.

Ama, Madanoğlu'nun anılarında asıl ilginç olan şudur: Bırakın gemiyi, yaşantıları boyunca bir sandal bile göremeyen, üstüne martı gölgesi düşmeyen yüzlerde, Titanic, nasıl olur da anımsanır?..

Bu sorunun yanıtı belki de, Orhan Veli'nin şu şiirindedir:

Harbe giden sarı saçlı çocuk!
Gene böyle güzel dön;
Dudaklarında deniz kokusu,
Kirpiklerinde tuz;
Harbe giden sarı saçlı çocuk!

Madanoğlu, askerliğini yanında yapan sarı saçlı çocuğun dudaklarındaki deniz kokusu ve kirpiklerindeki tuzdan etkilenmiş olamaz mı?..

Peynir Gemisi Titanic!..

Hayatla aşk birdir Van Gogh'un gözünde. Ünlü ressam bu düşüncesini kardeşi Theo'ya, 7 Eylül 1881 tarihli mektubunda açıklar. Ama aşk konusunda her zaman bir buzdağıyla karşılaşma riskinin bulunduğunu da belirterek şunu yazar: "Şimdilik geminin pruva bodoslaması bu çapta bir buz yığınına çarpmadı."

31 Temmuz 1999 tarihinde, Southampton'a doğru hareket eden trende, karşımda oturan genç İngiliz, yanımdaki yol arkadaşımdan telefon numarasını koparmak için türlü numaralar denerken, Van Gogh'un mektubunu anımsadım. Benimle birlikte Southampton'a gelmeyi kabul eden genç kız, sürekli olarak yabancıları sevdiğini, annesinin de Maltalı olduğunu söyleyen delikanlıya telefon numarasını verse de, onunla asla birlikte olmayacağını kendisine her takılışımda gün boyu yineledi. Anlaşılan genç İngiliz, başına geleceklerden habersiz bir buzdağına doğru ilerliyordu.

İşin aslına bakarsanız aşk falan umurumda değildi o gün. Waterloo Garı'ndan hareket etmeden önce duyduğum orkestranın sesi, trenin penceresinden bakarken, yankılandı durdu kulaklarımda. 87 yıl önce, bir nisan günün-

de, Yeni Dünya'ya gitmek için yola koyulanların da Londra'dan böyle uğurlandığını düşündüm. Onlar da benim gibi vagonlarda otururlarken aynı makaslarda sarsıldılar, aynı köprülerin altından geçtiler ve kim bilir, belki de aynı ağaçları saydılar!..

Bir buçuk saatlik bir tren yolculuğundan sonra Southampton'da indiğimizde, dikkatimi çeken ilk şey istasyon duvarlarını süsleyen fayanslardaki gemi resimleri oldu. Tren istasyonundan gemiler görünmüyordu ama martılar tepemizde dolaşıyordu. Otobüs beklemenin zaman kaybı olacağını düşünerek yol arkadaşımla taksiye binmeye karar verdik. Beyaz saçlı yaşlı taksi şoförüne limana gitmek istediğimizi söylediğimizde, "Hangisine; yeni limana mı, eskisine mi?" karşılığını aldık. Dudaklarımdan sabırsızlık içinde, "Titanic'in limanına" sözleri dökülünce de, taksi şoförü, ömür boyu unutamayacağım şu yanıtı verdi: "Titanic mi?.. Beyefendi o kalkalı çok oldu!.."

Eski limanın idare binası İkinci Dünya Savaşı sırasındaki bombardımandan kurtulmayı başarmış birkaç şanslı yapıdan biri. Saatli kubbenin tepesine dikili rüzgârgülündeki yelkenli gemi, Titanic yolcularının da dikkatini çekmiş olsa gerek. Saldırıdan kurtulan evlerin dış yüzeylerindeki gemi kabartmalarından, barların tabelalarına kadar eskiden kalan ne varsa, cebinde Titanic bileti taşıyan bir yolcunun gözüyle bakındım Southampton'a. Sanki, dört bacalı koca geminin hareket düdüğünü duyacakmışım gibi İtalyan lokantasında aceleyle yedim öğle yemeğini. Sokaklarda yürürken, Titanic'i kaçıran bir yolcu olduğumu duyumsadım. Yollar ne kadar da boş!.. Devasa gemi çoktan uğurlanmış, herkes evine dönmüş sanki. Görkemini kaybetmiş bir kent Southampton. Oysa öyle miydi bir zamanlar? MS 500 yılında, Saksonlar tarafından, Itchen ile Test ırmaklarının birleştiği yerde ku-

rulduğunda, denizcilerin gözbebeği olan bir liman kentiydi. İtalyan gemileriyle Akdeniz'den gelen şarap, meyve ve yiyecek sandıkları, doğudan gelen ipek ve baharat sandıklarıyla yan yana diziliyor, aralarından denizcilerin çeşitli dillerini kapsayan bir uğultu yükselerek martı çığlıklarına karışıyordu.

16. yüzyılın başlarında, Southampton'un sönen yıldızı, buharlı gemilerin ortaya çıkışıyla yeniden parlar. Öyle ki, kentin nüfusu 1850-1910 yılları arasında, 48.000'den 142.000'e ulaşır. Bunda Belfast Company'nin kentte gemi yapımına başlamasının da payı büyüktür. Kısa zamanda Atlantik aşırı sefer yapan gemilerin hatbaşı konumuna gelen Southampton sokaklarında birçok denizcilik firması bürolar açar... Ve bu bürolardan biri olan White Star Line'ın önü, 1912 yılının 15 Nisan günü, Titanic'teki yakınlarından haber almak isteyenlerle dolar taşar.

Bir zamanlar Southampton Limanı'nı süsleyen gemiler artık maket olarak Denizcilik Müzesi'nde sergileniyor. İngiltere'nin turist akımına uğradığı bir mevsimde, Londra'da iğne atsan yere düşmezken, az sayıda insan geziyor Denizcilik Müzesi'ni. Ücretsiz olan müzede Titanic için ayrılan bölümde yolcuların, gemi mürettebatının eşyalarını, mektuplarını dakikalarca incelerken, kimse yanaşmıyor yanıma. Oysa James Cameron'un filmi kapalı gişe oynamıştı tüm dünyada. Müzenin önünde uzun kuyruklar oluşacağını düşünüyordum. Ben de beş kez, evet tam beş kez gitmiştim o filme. Ama Southampton'da anladım ki, Titanic'i seyretmek için sinemaya giden benmişim yalnızca!.. Titanic'e değil, fakir oğlanla zengin kızın aşkınaymış tüm ilgi!.. Kimse merak etmemiş Kaptan Smith'e neler olduğunu, yaşayıp yaşamadığını. Cameron'un da filminde, köşke çıkıp okyanusun yeşil sularının camı kırıp içeriye dolmasıyla boğuluşunu gösterdiği Kaptan Smith, 19 Tem-

muz 1912'de görülür. Gören de, kendisiyle birlikte Majestic gemisinde görev yapmış olan Kaptan Peter Pryal'dır. Sokakta karşılaştığı eski dostunu sakalını kesmiş olsa da tanır Kaptan Pryal. Yanına yaklaşıp, "Kaptan Smith nasılsınız?" diye sorduğunda, "Çok iyiyim Pryal, ama beni tutma işim var" karşılığını alır. Öldü sanılan Kaptan Smith'i takip eden usta denizci Washington'a tren bileti alırken görür eski dostunu. Burada Kaptan Smith son kez seslenir ona: "Kendine iyi bak denizci dostum. Tekrar karşılaşıncaya kadar."

Üstünde Titanic'in resmi olan bir anahtarlık ve iki posta kartı satın alarak ayrılıyorum müzeden. Southampton'da ziyaretçilerin merakını giderecek ölçüde yer verilmiş Titanic'e. Geminin trajik sonu bir kazanç kapısı olarak görülmemiş. County Hotel'in ilanlarında Titanic'in resmi kullanılsa ve kentte "Titanic" adında bir lokanta bulunsa da, bundan rahatsızlık duymuyorsunuz. Londra'da da, Titanic adlı bir kafeterya görmüştüm. Birçok kentte karşılaşabilirsiniz Titanic'le. Öyle ki, Rize'de bulunan Fırtına Vadisi'ne giden yol üstünde, gemi biçiminde yapılmış lokantanın adı da Titanic'tir. Ben, o binayı görmedim. Ünlü müzisyen Cahit Berkay ve eli sopalı tek güzel adam, Moğollar'ın bateristi Engin Yörükoğlu'ndan duydum. Ama, Eskişehir'in ortasından geçen Porsuk Çayı'nın, Titanic adı verilen kıyısındaki kahvehanelerde, Anadolu Üniversitesi öğrencileriyle çay içtiğim olmuştur.

Müzenin hemen yanındaki parkta çiçeklerden yapılan gemi çapası dikkatimi çekiyor. Titanic'in ambarına yüklenen iki sandık çiçek geliyor aklıma. Yalnızca bu muydu Titanic'in yükü? Elbette hayır!.. 15 kutu alarm tesisatı, iki sandık tenis topu, bir sandık eldiven, bir sandık diş fırçası, W. E. Carter adına kayıtlı ve Cameron'un da filminde iki sevgiliyi içinde seviştirdiği otomobil, 12 sandık kuştüyü, 3

sandık sakız ve nice parfüm, bisküvi kutusu... Peynir, evet en çok da peynir yüklüydü Titanic. Bu yüzden "Peynir Gemisi" denilebilir ona. Tanrı'nın bile batıramayacağı söylenen ama lafla yürümeyen peynir gemisi!..

İtiraf etmeliyim ki, Denizcilik Müzesi'nden daha çok Holyrood Kilisesi ilgimi çekti. 1320 yılında kurulan kilise, denizcilerin kilisesi olarak biliniyor. Yüzyıllar boyunca denize açılacak olan nice insan bu kiliseye gelip dua etmiş. Ama günümüzde, kiliseden geriye ne yazık ki birkaç duvar kalmış. 30 Kasım 1940 tarihindeki Alman saldırısı yerle bir etmiş denizcilerin tapınağını. Ne gariptir ki, kilisenin bahçesinde duran, Titanic'te ölenlerin anısına yaptırılan çeşme bir zarar görmemiş saldırıdan. Titanic'in bir kabartma resminin yer aldığı çeşmenin bizim İstanbul'un tarihi çeşmeleriyle ortak bir özelliği var: Suları akmıyor!

Mayflower adlı gemiyle, 16 Eylül 1620'de, Amerika'ya ilk kez göç edenlerin anısına da bir kule konmuş Southampton'a. Kentte ayrıca, Mayflower adında opera, bale ve müzikal gösterilerin yapıldığı bir tiyatro binası var. İlk kolonistlerin yola koyuluşunun 335. yılının anısına, 1955'te yapılan anıtın yanındaki banka oturup yola baktım bir süre. Otomobiller geçiyor ama yollarda yürüyen yok. Yirmi dakikalık dinlenme süresinde yaşlı bir çift geçti önümden yalnızca. Birkaç otomobilin arkasına tekne bağlanmıştı. "Ocean Village"taki marinayı her yıl iki milyon denizci ziyaret ediyor ve her yıl 2 Temmuz günü balon festivali düzenleniyor olsa da, benim için bir hayalet kent Southampton. Ama mutlaka görülmesi gereken bir hayalet kent. Transatlantik çağının kapanması çok şey kaybettirmiş buraya. Uçak teknolojisinin gelişmesi sonucu, Atlas Okyanusu'nu aşan yolcu uçaklarının gölgesinde kalmış Southampton. İşin tuhaf yanı, İkinci Dünya Savaşı'nın seyrini değiştiren "Spitfire" uçaklarının yaratıcısı olan

R. J. Mitchell bu kentte yaşamış. Gözünüzü fazla korkutmayayım, kentin Ortaçağ'dan ayakta kalmayı başarmış üç kapısından biri olan "Westgate"in orada hareketli bir çarşı bulunuyor. Ama ben, göçmenlerin o kapıdan geçerek limana gittiğini bildiğimden, martı seslerinin bol olduğu yöne doğru yürümeyi tercih ettim.

Kıyıda ihtiyarlar yüzleri denize dönük olarak oturuyorlar ve tek laf etmeden Titanic'in ayrıldığı limanın çıkışına doğru bakıyorlar. Bu sessizlik çok şey anlatıyor bana. Limandaki vinçler, yerdeki beyaz tüyler, yıkık duvarlar çok şey anlatıyor...

Cebimde taşıdığım kâğıt gemiye "Titanic" diye yazıp sulara bıraktıktan sonra, limandaki kafeteryada buzlu içkimi yudumlarken, Kaptan Smith'in "Adriatic" gemisinin kaptanıyken, arkadaşı Dr. Williams'a söylediği sözleri anımsıyorum: "Sıcak suya kayan büyük aysberglerin su altındaki kısımları su üstündeki kısımlarından daha çabuk erir ve böylelikle suyun altında keskin bir bıçak oluşturur. Bu keskin bıçaklardan birine bir geminin çarpması durumunda geminin altı tamamen parçalanabilir."

"Aşk da böyledir" diyorum yol arkadaşıma. "Bıçağını göstermez!"

Titanic'in Kız Kardeşi

New York 24. Cadde'de bulunan bir apartman dairesinde, 36 yaşındaki yazar, bir aşk öyküsünü anlatan kitabın trajik sonuna gelir: "Gözcü haykırdı: Buzdağı! Birinci subay, kaptana haber verdi ve derhal makine dairesine tornistan, yani geri git emri verildi. Fakat dev gemi durmuyordu, hızını kesmesi için zaman lazımdı ve sisler arasında görünen buzdağı yaklaşıyordu. Aşağıdan ise orkestranın ve eğlenen insanların sesleri duyuluyordu. Sonra, buzdağı gemiye ulaştı, bu arada gemi ters çalışan pervanelerin gayretiyle yan dönmüştü ama yetersizdi ve kaptanla yardımcılarının çaresiz bakışları arasında Titan'ın sağ tarafına çarptı. Darbe hafifti hatta pek hissedilmedi, kaptan o anda ucuz atlattık diye düşünüyordu. Ama birkaç dakika sonra gemi birden yan yattı, buzdağı asıl yarayı su kesiminin altında açmıştı, yara öldürücüydü, çünkü uğursuz buzdağı Titan'ın bordasını jilet gibi keserek parçalamıştı."

Yayımlanan kitap okur tarafından ilgi görmez. Başarısız bir yazar olan Morgan Robertson bunalıma girerek psikolojik tedavi görür. Kitabın adını da zaten *Futility*, yani "Boş Yere" koymuştur. Robertson, kitabın yayımlan-

masından on altı yıl sonra, bir otel odasında geçirdiği kalp krizi sonucu ölür.

Morgan Robertson'u, Titanic'ten etkilenen bir yazar sanmayın. Buzdağına çarparak batan Titan adlı dev gemiyi anlatan kitabı 1898 yılında yayımlanmıştır. Yani, Titanic'in batışından on dört yıl önce!.. Ne gariptir ki, Robertson'un kitabında, 248 metre uzunluğundaki üç pervaneli gemi Southampton Limanı'ndan yola çıkar. 252 metre uzunluğundaki üç pervaneli Titanic de aynı limandan okyanusa açılır!.. Sancak tarafından buzdağına çarpan *Futility*'deki gemide 24 filika bulunmaktadır ve 1.500 yolcu boğularak ölür. Titanic de sancak tarafından buzdağına çarpar. İnsanların 22 filikaya koşuştuğu gemide 1.513 insan gömülür sulara!.. Üstelik, Robertson'un kitabındaki gemi de Titanic gibi Kuzey Atlantik'te, New Foundland yakınlarında batar!

Titanic'in battığını öğrendiğinde Robertson'un yüzünü merak ediyorum doğrusu. Ama, tepkisini daha çok merak ettiğim biri var: William T. Stead!.. 1892 yılında yazdığı bir öyküde buzdağına çarparak batan bir gemiyi anlatan Stead, kendisini de hikâyenin içine katar. Yazarın kurtulanlar arasında olduğu öyküde, batan geminin adı Titanic'tir! Ama asıl gariplik bu değildir. Öyküden yirmi yıl sonra batan Titanic'te boğularak ölen yolculardan biri de William T. Stead'dir!..

Hemşire Violet Jessop'un öyküsü de oldukça çarpıcıdır. Titanic'ten kurtulan ve "Hawke" adlı gemiyle çarpışan Olympic'ten de sağ çıkmayı başaran hemşire Jessop, Birinci Dünya Savaşı'nın çıkmasıyla hastane gemisine dönüştürülen Britannic'te görev alır. Titanic'in kız kardeşi olarak adlandırılan Britannic dört bacalı bir gemidir. 1916 yılının 21 Kasım günü, Ege Denizi'ndeki Yunan adalarından biri olan Kea açıklarında seyreden Britannic, saat 08:12'de,

bir Alman denizaltısı tarafından bırakılan mayına çarpar. Gemide devriye değiştirme saati olduğundan su geçirmez bölmelerin hepsi de açıktır. Kaptan Charles Bartlett, derhal kapakların kapatılmasını emreder. Titanic'te olduğu gibi, 5 ve 6 no'lu kazan dairelerini ayıran kapak çalışmaz ve su hızla içeri girmeye başlar. Kaptan Bartlett sancak tarafına doğru yatmakta olan gemiyi karaya oturtarak kurtaracağını sanarak "tam yol" emri verir. Hayatının hatasını yaptığını anladığında çok geç kalmıştır. Ön tarafı paramparça olan gemiden içeri suların doluşuyla batış anı kısalır. E ve F güvertelerinin su altında kalışı ve pencerelerin açık oluşu da suyun içeriye girişini hızlandırır.

Kaptan Bartlett "SOS" sinyali vermeyi ihmal etmez. Gemiyi boşaltma işlemi Binbaşı Harold Pristly'nin yönetiminde son derece düzenli yürütülür. Mudros'a üç bin yaralı almaya giden gemi kalabalık da değildir zaten. Kazadan kurtulan Rahip Fileming, geminin Titanic gibi dik duruma geldiğini, sonra hızla battığını anlatmış olsa da buna olanak yoktur. Çünkü Britannic'in battığı yerin derinliği, uzunluğunun yarısı kadar bile değildir!

Britannic, Kaptan Bartlett'in emriyle Kea Adası'na doğru hızla yol alırken iki filika izinsiz olarak ayrılır gemiden. Hareket halindeki pervanelerin oluşturduğu girdabın filikaları kendine doğru çekerek yutması uzun sürmez. Filikaların birinde hemşire Jessop de vardır. Sirenler çaldığında yaşlı bir hemşirenin yemeğini yedirmekte olan Jessop hiç de aceleci davranmaz. İçinden, "Yine mi?" diye geçirerek yaşlı kadını filikaların yanına getirir. Sonra kamarasına dönerek eşyalarını hazırlar. Tüm bunları büyük bir soğukkanlılıkla yapar.

Girdabın filikayı yutacağını anlayan hemşire denize atlar tereddüt etmeden. Parçalanan filikadan kopan bir tahtanın başına çarpmasıyla da kendinden geçer. Ama, bir el

onu yakalayarak suyun üstüne çeker. Hemşire Jessop başında çarpmanın hasarıyla, denizden uzak durmayı tercih ederek uzun yıllar yaşar!

Britannic, tam altmış yıl unutuluşa terk edilir. Ne Lusitania gibi haykırışlara neden olur ne de Titanic gibi trajik bir sembole dönüşür. Ta ki, 1976 yılında, Kaptan Cousteau'nun kendisini anımsayıp, ziyaretine gelişine kadar...

Sessiz Dünyanın Gözyaşları

Önlerde yer kapmak isteyenler sabahın ilk saatlerinde gelmişlerdi. İnsanların toplandığı alanın ortasında bir vinç duruyordu. Dev bir zürafayı andıran vince bakıyorlardı ama vinçte en ufak bir kımıltı yoktu. Bu demir yığınını görmek için yataklarından kalkıp gelmiş olamazlardı. Üstelik İran'ın başkenti Tahran'da yaşıyor olduklarından dolayı, vinci ilk kez gördükleri de düşünülemezdi. Yeryüzünün herhangi bir büyük kentinde karşılaşılabilecek bir vinçti insanların etrafını sardığı!..

Vinç, yükünü yukarı doğru kaldırmaya başladığında kalabalığın istediği olmuştu. Bir idam mahkûmunun asılışını görmek için gelmişlerdi. Vinç kolaylıkla kaldırmıştı yükünü ama onlar yaşadıkları o anın yükünü yüreklerinde yaşam boyu nasıl taşıyacaklardı?

24 yaşındaki genç adam, geçirmiş olduğu trafik kazasından sonra doktorunun sözünü tutar ve kollarının eski gücünü kazanması için Akdeniz'de yüzme çalışmalarına başlar. Gözlerini denizin tuzundan koruması amacıyla bir arkadaşının verdiği gözlükle de sessiz dünyayla tanışır ilk kez. Jacques-Yves Cousteau'nun yaşantısı bu olaydan sonra değişir. Fransız donanmasında topçu subayı olarak gö-

rev yapan Cousteau, büyülendiği deniz altı dünyasını diğer insanlara tanıtmak amacıyla kâşif olmaya karar verir. Bu amacının gerçekleşmesi için, İkinci Dünya Savaşı'nın sona ermesini beklemesi gerekecektir.

Mayın tarama gemisi olan "J-826" kazasız belasız atlatır İkinci Dünya Savaşı'nı. Adı değiştirilerek, Malta ile Gozo Adası arasında feribot olarak çalıştırılır. Cousteau, zengin bir İngiliz olan Loel Guinness'in yardımıyla satın aldığı gemiyi yeniden düzenler. Ama, 27 kişilik mürettabat için kamara ve bir laboratuvar eklediği savaş yorgunu geminin adına dokunmaz!

J-826'nın, Malta'yla arasında mekik dokuduğu Gozo Adası'nın tarihçesi mitolojiye kadar uzanır: Troya'nın düşmesinden sonra, vatanı olan İthaki Adası'na dönmek üzere Hellespontos'u terk eden Odysseus, güzel karısı Penelopeia'ya kavuşmak için, tam on yıl maceradan maceraya sürüklenir. Deniz canavarları Skylla ve Kharybdis'in elinden kurtulmayı başaran Odysseus, dinlenmek için yanaştığı Trinakrai Adası'ndaki Güneş'in sığırlarına dokunmamaları konusunda uyardıysa da, arkadaşları açlık duygularının önüne geçemezler. Gemi adadan ayrılıp denize açıldığında ise zincirlerinden kurtulan rüzgârın saldırısına uğrar. Odysseus, kızgın Güneş'in parçaladığı geminin tahtalarıyla bir sal yaparak Ogygia Adası'na ulaşır.

Ogygia Adası'nda dünyayı sırtında taşıyan Atlas'ın güzel kızı Kalypso yaşamaktadır. Deniz perisi Kalypso, deniz dalgalarının müziğini dinleyip, kıyıya ulaşmak için birbirleriyle yaptıkları yarışı izlerken, Odysseus'u görür ve adamlarından, kubbesi deniz kabuklarıyla kaplı mağarasına gelmesinin rica edilmesini ister. Kalypso'nun güzelliğine tutsak olan Odysseus, yedi yılın ardından, ülkesi İthaki ve karısı Penelopeia'yı düşünmeye başlar yeniden. Tanrılar, her gün gözyaşı döken bu sürgün adama acırlar ve Her-

mes'i haberci olarak Ogygia Adası'na gönderirler. Zeus'un emrine uyan Kalypso, iki ağızlı keskin bir balta ve bir keser verdiği Odysseus'u adanın arkasındaki ormanına götürür ve şunları söyler: "Odysseus, buradan istediğin ağaçları kes, kendine hafif fakat sağlam bir sal yap. Yola çıkmadan önce sana ekmek, su ve şarap vereceğim. Sonra, vatanına ulaştıracak tatlı ve uygun bir rüzgâr estirmeleri için tanrılara yalvaracağım."

Gozo Adası Kalypso'nun yaşadığı, mitolojideki Ogygia Adası'dır. Bu yüzden, feribot olarak işletildiği günlerde J-826'ya "Calypso" adlı verilir. Jacques-Yves Cousteau, deniz perisinin adını geminin küpeştesinden silmez ve 1950 yılında, Kızıldeniz'e doğru ilk yolculuğuna çıkar. O, "Kaptan Cousteau"dur artık!..

Büyük oğlu Jean-Michel, araştırma seyahatlerine maddi olanak sağlarken, Phillipe, babasıyla birlikte okyanuslara açılır. Calypso'nun yanına bir de arkadaş bulur Cousteau: "Alcyone..." Bu gemi efsanedeki bir kuştan almaktadır adını. Yuvasını dalgaların üstüne yapan, kuluçkaya yatan, yavru çıkaran ve tüm bunları on beş gün içerisinde yapan bir kuştur Alcyone.

Birçok başarı ve sayısız ödüller kazanan Cousteau, 1979 yılının 28 Haziran günü büyük bir vurgun yer: Küçük oğlu Phillipe, Lizbon açıklarında geçirdiği bir kazada yaşamını kaybeder!.. 1995'te ise Fransız Akademisi üyeliğini geri verir. Bunun nedeni Fransız Cumhurbaşkanı Chirac'ın, Pasifik'te nükleer denemeleri başlatacağı yönündeki açıklamasıdır.

Araştırmalarını yüzü aşkın film ve *Sessiz Dünya*, *Güneşsiz Dünya*, *Dünyanın Kenarına Yolculuk* adlı üç tam metrajlı, konulu filmde toplayan Cousteau, 1996 yılında, Sarı Nehir'e bir sefer yapmayı planlar. Ama, haziran ayında, Calypso bir kaza sonucu batar. İkinci Dünya Savaşı'nı

atlattıktan sonra Gozo Adası ile Malta Adası arasında taşımacılık yapan ve Kaptan Cousteau'yla dünyanın her köşesine demir atan Calypso'yu batıran, ne bir balina ne de dev bir dalgadır. Singapur Limanı'nda, yanlış manevra yapan bir mavna batırır, Kaptan Cousteau'nun yoldaşını!..

Ve bir yıl sonra, yine haziran ayında, Paris'teki bir evden şu açıklama yapılır: "Kaptan Cousteau, kalp kaynaklı bir kaza sonucu ölmüştür!"

Ülkemizdeki birçok insan onun Müslüman olup olmadığıyla ilgilendi. Gazetelerde çıkan "Kaptan Cousteau Müslüman oldu" haberi çalkalandı durdu yıllarca. Bu yalan haberle kendilerine güç sağlamayı düşünenler Türkiye halkının yüzde 99'unun Müslüman olduğunu dillerinden düşürmeyip din sömürüsü yaptılar sürekli olarak. Oysa Kaptan Cousteau, dalgıç kıyafetini giyip sessizliğin dünyasına konuk olduğunda yüzde 1'i oluşturuyordu!..

Jacques-Yves Cousteau'nun çocukluğuna tanık olanlar, onun büyüdüğünde bir bilim insanı, araştırmacı olacağını çok iyi biliyorlardı. Çünkü, daha 11 yaşındayken bir vinç yapmıştı kendi olanaklarıyla... Ve o, yaptığı vinçle bir insan asmayı hiç düşünmedi!..

Titanic ve Gülcemal

1874 yılının sıcak bir yaz günü, Kuzey İrlanda'nın Belfast kentinde "Germanic" adlı geminin denize indirilmesiyle yeni bir arkadaş daha katılır yunusların oyunlarına. 142 metre uzunluğunda olan Germanic, dönemin ünlü denizcilik işletmelerinden biri olan White Star Line tarafından yaptırılır. Törene katılanlar, geminin, üstlerinde beyaz yıldız forsu bulanan iki bacasıyla, nice martının gönlünü yakacağı konusunda birleşirler. Geminin gövdesinde şampanya şişesinin kırıldığı gün olan 15 Temmuz, yıllar sonra Nâzım Hikmet'in de cezaevi yaşantısından özgürlüğe adım atacağı ve elini Kız Kulesi'nin karşısında denize daldıracağı gündür!

İlk seferine 30 Mayıs 1875 tarihinde çıkan Germanic, White Star adına Atlas Okyanusu'nun sularını 1902 yılına kadar köpürttükten sonra satılığa çıkarılır. Geminin yeni sahibi bir Kanada firması olan Dominian Lines'tır artık. 220 yolcu taşıyan, birinci sınıf ve lüks kamaralardan oluşan Germanic'in yeni sahipleri göçmen taşımak niyetinde olduklarından, gemide tadilat yaparlar. Yolculara her gün taze süt verilmesi için ineklerin beslendiği ambarların kaldırıldığı geminin adı da "Ottawa" olarak değiştirilir.

Osmanlı döneminde yolcu ve yük taşımacılığı yapan Seyr-i Sefain kuruluşunun filosunu genişletmek isteği göz-

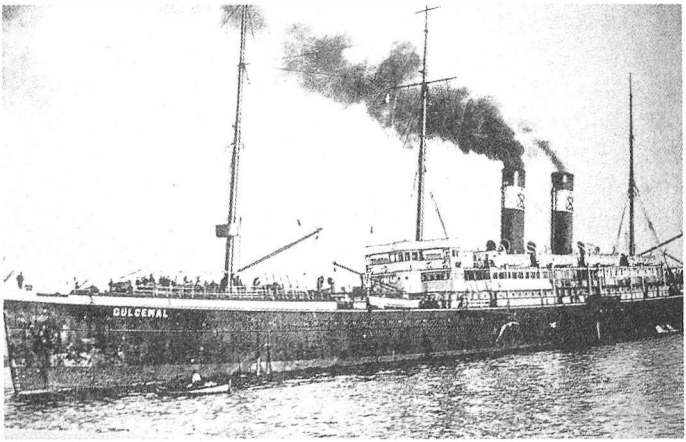
lerin Ottawa'ya çevrilmesine neden olur. 36 yaşındaki gemi, 15.110 altın lira karşılığında satın alınınca, İstanbul'a çevirir rotasını. Marmara Denizi'ndeki fok balıklarının hayran bakışları arasından geçerek Haliç'in girişine demirleyen Ottawa'ya, gelişini Topkapı Sarayı'ndan izleyen Sultan Reşat'ın annesi Arnavut Sofi'nin takma adı olan "Gülcemal" adı verilir.

Sultan Reşat'ın Rumeli seyahatine çıktığı Gülcemal, Karadeniz limanlarında görülür daha çok. Bu yüzden, Karadeniz'in şirin bir kasabası olan Cide'de doğan Rıfat Ilgaz'ın "Sınıf" adlı şiirinde karşımıza çıkar Gülcemal. Rıfat Ilgaz bu şiirin kahramanı olan Halil'in, küfürlerini sineye çektiği Kadıoğlu'nu şöyle anlatır:

Alıkıran başkesendi sınıfta,
lafı ağzımıza tıkar
zorla dinletirdi ineklerinin
kaç kova süt verdiğini,
ve motorlarının Gülcemal'i
nasıl geçtiğini Çatlıburnu'nda.

Kadıoğlu, motorlarının Gülcemal'i geçmesini böbürlenerek anlatmakta hiç de haksız değildir. 7 metre çapındaki pervanelerinin dakikada 52 devir yaptığı Gülcemal'in, ilk adı olan "Germanic"i taşırken, 30 Mayıs 1875 tarihinde, Atlas Okyanusu'nu en kısa zamanda kat-eden gemilere verilen "Mavi Kurdele" ödülünü kazandığını düşünecek olursak, onu geçmiş olmanın önemi daha kolay anlaşılır.

Birinci Dünya Savaşı yıllarında cepheye asker taşıyan Gülcemal, yaralıları da İstanbul'a ulaştıran cankurtaran görevini yürütür. 1915 yılının 27 Şubat'ı ise kara bir gündür Gülcemal için. O gün Çanakkale Boğazı'nı geçmeyi başaran bir İngiliz denizaltısı İmralı önlerinde torpiller, halkın sevgilisi olan gemiyi. Yaralanan bu sefer Gülce-



Titanik'in yarısı: Gülcemal!...

mal'dir. Sargılar içindeki Gülcemal iki yıl yatar tersanede. Ziyaretine gelir her gün, martılar ve yunuslar. Denizlere geri dönüşünün şerefine düzenlenen partideki pastayı da bir kılıçbalığı keser. Savaş sonrasında, Türkiye'deki Alman askerlerini evlerine ulaştırmak için yaptığı seferde hız rekorunu kırar Gülcemal ama hiç kimse farkında olmaz bu başarısının!..

1920-21 yılları arasında, Dedeyan adlı bir işletmeci kiralar Gülcemal'i. Böylelikle de, Amerika yolu görülür kendisine. Köstence, İstanbul, Napoli ve Marsilya üzerinden New York'a dört sefer yapan Gülcemal, Atlantik'i aşan ilk Türk ticaret gemisi unvanını kazanır. Cumhuriyet'in ilanından sonra da, Seyr-i Sefain'in emrine verilir yeniden. 15 Mayıs 1937'de, Trabzon yakınlarında karaya oturmuş olan Gülcemal'le Atatürk de yolculuk yapmış ve 5 Haziran 1926 tarihinde gemi defterine şunları yazmıştır: "Gülcemal vapurunda gördüğümüz intizam ve mükemmeliyat şayan-ı takdirdir. Müdür-i umumi beyefendiye, geminin süvarisine ve bütün mürettebatına teşekkür ederim."

Gülcemal hizmet dışı bırakılır 1937 yılında. Limanda ardiye olarak kullanılan dalga yorgunu gemi hakkında yüzer otel olarak kullanılacağı haberi çıksa da, 1950 yılında, bir daha dönmemecesine sessiz sedasız ayrılır İstanbul'dan. En son Messina Limanı'nda görülen Gülcemal'in başına neler geldiği bilinmiyor. Ama, Bedri Rahmi Eyüboğlu'nun dizeleri birer dalgakıran gibi korumaktadır emektar gemiyi:

İstanbul deyince aklıma Gülcemal gelir
Anadolu'da toprak damlı bir evde
Gülcemal üstüne türküler söylenir
Süt akar cümle musluklarından
Direklerinde güller tomurcuklanır
Anadolu'da toprak damlı bir evde çocukluğum
Gülcemal'le gider İstanbul'a
Gülcemal'le gelir

Cemal Süreya'nın ölümünün ardından yazdığım şiirde, şairi, batışına insanların inanmadığı Titanic'e benzetmiştim. Şiir, şu iki dizeyle sona erer:

Gülcemal vapurunu hiç görmedim ama
tanıdığım Cemal gül idi...

Titanic ve Gülcemal!.. Bu iki transatlantiğin ortak özelliği ikisinin de, White Star Line şirketi tarafından yaptırılmış olmasıdır.

Karaköy'deki Denizcilik İşletmeleri'ne ait Tarih ve Sanat Merkezi'nde sergilenen piyanonun tuşlarına bastığınızda, pencere önüne üşüşen martıların dans ettiklerini görürsünüz. Çünkü o piyano, kaptanlığını uzun yıllar "Topuz" lakaplı Lütfi Bey'in yaptığı Gülcemal'in salonunu süslüyordu bir zamanlar!..

Sedefli Hançerle Üstüne...

1893 yılında, Ubeydullah Efendi, Amerika'da düzenlenen Chicago Sergisi'ne görevli olarak gönderilir. İngiltere'nin Liverpool Limanı'ndan yola koyulan Ubeydullah Efendi, bindiği gemiye olan hayranlığına *Amerika Hatıraları* adlı kitabında yer verir: "Vapur yola devam ediyor, saatte 14 mil alıyordu. Vapurun içinde çiçek yetiştirilir bahçesi bile vardı. Yemek masasını donattıkları çiçekler her gün taze taze oradan devşiriliyordu."

Ubeydullah Efendi, yıllar sonra kaleme aldığı anılarında, New York Limanı'nın girişindeki "Hürriyet Hanım" heykelinin bir benzerinin Kız Kulesi'ne konulmasını önerir. Okuyalım bakalım, heykelin kime benzetilmesini istemiş Ubeydullah Efendi: "Gönül isterdi ki, Gazi'mizin öyle cesim bir heykeli Kız Kulesi'ne dikilsin ve elinde yine bir fanusla Asya'yı aydınlatıyor gibi gösterilsin ve fanus elektrik ziyasıyla hakiki surette Marmara'yı tenvir etsin!"

Bir Jön Türk olan Ubeydullah Efendi'nin yolculuk yaptığı geminin adı "Germanic"tir. Yani, Seyr-i Sefain tarafından satın alındıktan sonraki adıyla Gülcemal!..

Orhan Veli'nin "Sakal" adlı şiirinde sıraladığı maharetlerinde tanıdık bir isimle karşılaşırız:

Hanginiz bilir, benim kadar,
Karpuzdan fener yapmasını;
Sedefli hançerle, üstüne,
Gülcemal resmi çizmesini;

Bırakalım karpuzdan yapılan feneri, bir kâğıt üstüne bile Gülcemal vapurunun resmini çizebilene aşk olsun!.. Kimde vardır böyle maharet?.. Orhan Veli, İstanbul Limanı'ndayken, kim bilir, kaç kez resmini yapmıştır Gülcemal'in?

Gülcemal, Karadeniz'de de birçok sefer yapmıştır. Kâzım Karabekir Paşa, 12 Nisan 1919'da, İstanbul'dan Trabzon'a Gülcemal'le gitmiştir. O yıllarda, Trabzon'daki spor kulüplerinden biri olan İdman Ocağı da Gülcemal'le İstanbul'a gelerek futbol karşılaşmaları oynamıştır. Karadeniz insanı tarafından öyle sevilir ki Gülcemal, Eser Tutel *Seyr-i Sefain* adlı kitabında, bölge halkı tarafından bazı hastalıklara iyi geleceği inancıyla, vapur Rize açıklarında demirlediğinde, bir kayığa bindirilen hastaların etrafında yedi kez dolaştırıldığını yazar!..

Her kaptan gemisini sever. Ama, Lütfi Kaptan'ın Gülcemal'e olan aşkı dillere destandır. Lütfi Kaptan evini güzelleştirsin diye armağan olarak verilen boyalarla Gülcemal'i boyattırır. Gülcemal'le Amerika'ya yaptığı ilk seferde de Titanic'in battığı bölgede sis ve buzdağlarıyla karşılaşır. Ama Lütfi Kaptan, ilk kez dümen tuttuğu sularda New York Limanı'na ulaşmakta hiç de zorluk çekmez. Ne var ki, bu seferlerinden birinde, Gülcemal'i New York Limanı'nda kendisine ayrılan yere biraz sert yanaştırır ve rıhtımda hasara yol açar. Yetkililer gemiye tedbir koymaya kalkışsalar da, Lütfi Kaptan'ın gayretiyle Gülcemal hacizden kurtulur ve gemi İstanbul'da büyük bir törenle karşılanır.

Kemanını yanından hiç ayırmayan Lütfi Bey, henüz 46 yaşındayken hastalanır ve kaptanlık şapkasını askıda yetim bırakır. Kızına yadigâr kalan gümüş sigara tabakası da, İstanbul'a yaptığı bir seferde yolcusu olan Troçki tarafından armağan edilmiştir.

Gülcemal'de görev yapan Ratip Tahir adlı denizci fırsat buldukça resim ve karikatür çizmektedir. Yaptıklarını gören bir yolcu, "Çizgi sahasında daha da ilerleyebilirsiniz" diyerek, çalışmalarını Avrupa'ya giderek sürdürmesini önerir. Ratip Tahir'e bu öneriyi söyleyen, Gülcemal'le Lozan Konferansı'ndan dönmekte olan İsmet İnönü'dür.

Ratip Tahir, İsmet Paşa'yla Abdülhak Hamit'in 70. yaş gününde bir kez daha karşılaşır. İnönü'nün, "Hani Avrupa'ya gidip resim çalışacaktın?" sözü üzerine de kendisine Paris yolu açılır.

Dört yıllık profesyonel kaptanlık hayatına bir nokta koyan Ratip Tahir, ülkeye geri döndüğünde karikatür sanatına emek verir. Demokrat Parti iktidarını çizgileriyle sert bir biçimde eleştirir. Böyle olunca da yargılanır ve Paşakapısı Cezaevi'nde alır soluğu. Ratip Tahir, dört duvar arasındaki gözlemlerini *Hapishane Hatıraları* adlı kitabında bir araya toplar. On altı ay sonunda, sivil polisler tarafından cezaevinden çıkarılan Ratip Tahir, bir otomobille peşlerinde olan gazeteciler atlatılarak Zincirlikuyu Mezarlığı'nın kapısına getirilir. Kendisine burada tahliye emri bildirilir. Emri bildirenler, "Bir daha iktidara karşı gelirsen yerin burası olur" dercesine göz ucuyla mezarlığa bakarlar!..

Karikatür sanatımızın usta imzalarından olan Ratip Tahir, Amerika'dan dönerken bindiği geminin Atlas Okyanusu'nda batmasıyla boğularak ölen ünlü güreşçi Koca Yusuf'un yaşantısını da çizmiştir. İşin aslını ararsanız, Ratip Tahir'in görev yaptığı Gülcemal de batmış bir gemidir!

Bu güzel gemi 1899 yılında, burun kısmında ve küpeştesinde "Germanic" adı okunurken, New York Limanı'na bağlı olduğu bir kış gününde, yoğun kar yağışı altında kalır. Kömür almak için günlerdir bekleyen Germanic, üstünde oluşan kalın buz tabakasıyla oldukça ağırlaşır. Buna bir de yağan kar eklenince, daha fazla dayanamaz ve dibe oturur.

Sizin anlayacağınız, Gülcemal de suyun dibiyle tanışmış bir gemidir. Hem de, parmaklarımızın arasına aldığımızda birkaç saniyede eriyen kar taneciklerinin batırdığı bir gemi!..

O ki, söz döndü dolaştı kar taneciklerine geldi, biz de yazımızı "Sevmek" adlı şiirimizle iskeleye bağlayalım:

Kar tanecikleri arasında
saçak altına sığınmış
göçmen kuşun
düşen beyaz tüyünü de
görebilmek

İşte
sevmek!..

Önce Çocuklar...

Cemal Süreya'nın ölümünü Titanic'in batışına benzettiğim şiirde şöyle bir kıta vardır:

Bir gemi gibi batmak
yakışırdı sonuna
Filikaya biniş sırasına benzeyen yaşantının:
- Önce çocuklar
ve kadınlar!..

Kendi çocukluğunu sürekli yanında gezdirirdi Cemal Süreya. Hiç bırakmazdı onun elini. Kadınları da severdi, çocukları sevdiği kadar... Ama, şiiri yazarken, filikaya biniş sırası konusunda tereddüte düştüm: Hangisi önce yazılmalıydı; çocuklar mı, yoksa kadınlar mı?

Denizcilik kurallarına göre, yolcuların gemiyi terk etmelerini gerektirecek bir kaza sırasında, cankurtaran sandallarına biniş öncelliği çocukların ve kadınlarındır. Her ne kadar böylesi bir anda, görevliler, "Önce kadınlar ve çocuklar" diye bağırsalar da, hiçbir kadın çocuğunu sulara gömülen gemide bırakarak sandala binmez. Önce, sandalın içindekilere çocuğunu uzatır, sonra kendisi biner. Bir

annenin, sandala binmesinin ardından, güvertede kalan çocuğunun kendisine uzatılmasını bekleyebileceğini hiç sanmıyorum. Üstelik, batmak üzere olan bir gemide sandallar yalnızca erkeklere değil, kadınlara da yetmiyorsa, öncelik hakkı çocukların değil midir?..

En dramatik anlar filikaya biniş sırasında yaşanılır. Anne ve babasının veda öpücüğü sırasında, arada kalan çocuk sıkıca sarılır, kaybetmek istemediği oyuncağına. Erkekler paltolarını, ceketlerini çıkararak üşümemeleri için sandaldakilere uzatırlar. Halatlar sandalı denize indirirken, güvertede kalan babasına bakan bir çocuk, "Yunuslar ona yardım ederler, değil mi?.." diye sorar annesine.

Her gemide yaşanılır mı bunlar?.. Görevliler soğukkanlılığını yitirmedikçe her şey düzenli olur. Ama 1854 yılının 27 Eylül günü, Atlas Okyanusu'nda seyreden "Arctic" gemisinin yolcuları bu konuda oldukça şanssızdırlar.

Deniz sakindir o gün ama yoğun sisten dolayı görüş mesafesi bir hayli düşüktür. Kaptan James C. Luce, geminin hızını düşürmemiş olsa da, gözcü kulesinden gelen uyarıyla, "Makineler stop!" emrini verir. Sisin içinden aniden karşılarına çıkan "Vesta" adlı Fransız şilebinden kaçma olanağı kalmayınca, çarpışmaya engel olunamaz. İki geminin çarpışması Arctic'ten duyulmaz bile. Öyle ki, yolcuların çok azı güverteye toplanır. Kaptan Luce, olanları anlamaya çalışan yolculara kendi gemilerinin zarar görmediğini ama Fransız gemisinin batacağını söyler. Sisten dolayı hayal meyal görünen Vesta'dan çığlık sesleri duyulmaya başlanınca, Kaptan Luce, bir sandalın denize indirilip yardıma gidilmesini söyler. Ayrıca, hızın azaltılarak Vesta'nın etrafında dolaşılması emrini verir.

İkinci tur tamamlanırken, Arctic'in de yara aldığı ve makine dairesine dolan suların pompalarla boşaltılamadığı haberi duyulur. Açılan deliğin bir yelkenle kapatılması

düşünülse de, geniş bir alanı kapsayan yaranın su seviyesinin çok altında kaldığı anlaşılır. Kendi olanaklarıyla kurtulamayacaklarına karar veren Kaptan Luce, gemisinin 64 kilometre uzaklıktaki Race Burnu'na kadar gidebileceğini düşünür. Vesta gemisini ve ona yardıma giden sandaldaki denizcileri geride bırakan Arctic, kendi derdinin çaresine düşer... Ama, kısa bir süre sonra güvertenin altından gemiye giren sular, makine dairesindeki kazanların sönmesine neden olurlar. Kaptan Luce, kalan beş sandala çocukların ve kadınların bindirilerek denize indirilmelerini emreder...

Arctic'in terk edilmesi sırasında tüm kurallar uygulanırken, ambardaki içkileri yağmalayan tayfalar güverteye çıkarlar. Hepsi de sarhoşturlar. Kuralları çiğneyerek boş bir sandala doluşup gemiden ayrılmaları büyük bir paniğin yaşanmasına neden olur. Bir sandal, içine yığılan yolcuların ağırlığından dolayı kırılırken, bir başkası silahlı mürettebat tarafından ele geçirilir. Gemideki soğukkanlı hava giderek kaybolur ve yerini korkuya bırakır.

Sular Arctic'i yutarken, geride Kaptan Luce ve ona sadık kalan birkaç denizci dışında mürettebat kalmaz. Panik içinde koşuşan yolcuların kurtulmaları için görev yerini son ana kadar terk etmeyenlerden biri de Stewart Holland'dır. Genç denizci, işaret kulesinden imdat fişeğini attıktan sonra da, kapılardan küçük sallar yapmaya çalışan yolculara yardımcı olur... Ve sonunda, dikine kalkan gemi, bir ok gibi okyanusa gömülür!

Büyük bir sandığa tutunan kaptan, soğuk denizde güçlerini kaybederek ilk boğulanların, çocuklar ve kadınlar olduğunu görür. Kanadalı balıkçılar, iki gün sonra kaptanla birlikte sandığa tutunmayı başaran iki kazazedeyi bulurlar. 72 erkek ve 4 kadının tutunduğu en büyük sal, Kanada gemisi "Huron" tarafından bulunduğunda ise üstünde yalnızca Arctic'te görevli garsonlardan biri olan Peter

Mc Cabe'nin olduğu görülür. Kurtarma çalışmaları sonunda, Liverpool Limanı'ndan 400 yolcuyla ayrılan Arctic'ten 87 insanın sağ kalmayı başarabildiği anlaşılır. Sandalları ele geçiren görevlilerden hiçbirisi ülkesine geri dönmek istemez. Hepsi de, Kanada'ya sığınarak yaşamlarının sonuna kadar orada kalırlar. Çünkü, kurtulan 87 insandan tamamına yakını gemi görevlisidir. Arctic'teki çocuk ve kadınlardan hiçbiri kurtarılamaz!..

Çocuk ve kadınların ölüme terk edildiği Arctic olayının ardından, Collins şirketi güvenilirliğini kaybeder. Kazadan bir yıl sonra, 288 kişiyle Liverpool'dan kalkan "Pacific" adlı geminin de ortadan kaybolması Amerikan şirketinin sonu olur.

Kaptan Luce'u ise, gemi batarken kendisine sarılan, suyun üstüne çıktığında bir anlık gördüğü, ama ona doğru yüzerken bir sandalın başına çarpması sonucu boğulan 8 yaşındaki oğlunun hayali hiç terk etmez!..

Yavuz Geliyor Yavuz

Yaşlı adam, torununun yaptığı resme uzun uzun bakar. Yavuz Sultan Selim kruvazörünün resmidir elinde tuttuğu. Düşmana ateş açan geminin toplarına ve güvertesine çizilen askerlerin şekillerini gözden geçirerek şu kararı verir: "Mademki, bu çocuğun edebiyata isteği yok, o zaman harp filosunda denizci olsun!"

Heybeliada'da bulunan Deniz Harp Okulu'nun öğrencileri, her sabah martı çığlıkları altındaki rıhtımda sıraya dizilirler. Bölüğün sağında yer alan uzun boyluların en arkasında, Dârüşşafaka'dan gelen, Yetim Orhan durmaktadır. Onun önünde ise cephede şehit düşen bir subayın oğlu olan Niyazi görülür. Niyazi'nin önünde tanınan biri vardır: Osmanlı sultanının yeğeni, Prens Vahit... Ve en ön sırada, Nâzım Hikmet, okul limanının bulunduğu koya demirli, bir zamanlar resmini yaptığı Yavuz Sultan Selim kruvazörüne bakmaktadır!..

1911 yılının 28 Mart günü, Hamburg'da denize indirilen Yavuz zırhlısı, "Goeben" adıyla Alman donanmasına katılır. 1912 yılının Kasım ayında "Breslau"yla birlikte Akdeniz'de görevlendirilir. İki yıl sonra, Çanakkale Limanı'na demirleyen gemiler, 5 milyon Osmanlı altınına satın

alınırlar. 16 Ağustos 1914'te, İstanbul'da direklerine Türk sancağı çekilirken, Goeben'in adı "Yavuz Sultan Selim" Breslau'nun adı ise "Midilli" olarak değiştirilir.

Gemiler, aynı yıl iki torpidobotla birlikte Karadeniz'e çıkarlar. Yavuz, Sivastopol ve Odesa limanlarını topa tutar. Böylelikle de Osmanlı Devleti, Fransa, Rusya ve İngiltere'nin karşı cephesinde yer alarak, Birinci Dünya Savaşı'na girmiş olur. Bu paylaşım savaşından Osmanlı yenik ayrılırken, Yavuz da, Mondros Antlaşması gereği İzmit Körfezi'ne hapsedilir. Özgürlüğüne ise Cumhuriyet'in ilanıyla kavuşur.

Anadolu'da, Yavuz üstüne türküler söylenir, maniler yazılır. Fotoğrafları, resimleri duvarlarını süsler kahvehanelerin. Halk arasında adı en çok bilinen ve en çok sevilen savaş gemisi olur. Bu sevgi, Bedri Rahmi Eyüboğlu'nun dizelerinde çıkar karşımıza:

Günlerden bir gün İskilip'e vardım
Turşusu ve köylüleriyle meşhur
Kenar kahvelerden birinde
Tepeden tırnağa muhabbetle donanmış
Bir Yavuz resmi gördüm taşbasması

19 Kasım 1938 günü, Atatürk'ün cansız bedeni Dolmabahçe Sarayı'ndan siyah atların çektiği bir top arabasına konularak Sarayburnu'na getirilir. Buradan bir motorla açıkta beklemekte olan Yavuz'a ulaştırılır. Atatürk'ü son yolculuğunda İzmit'e kadar taşıyan Yavuz için, 22 Mayıs 1942 de kara bir sayfadır. O gün, Hayırsızada açıklarında tatbikat yapan Yavuz'un bir top mermisi Aksaray'daki bir durağa düşer. Ortaköy'e gitmek üzere tramvay bekleyen yolculardan 17'si yaralanırken, 4'ü ölür!..

Kız Kulesi'ndeki Kızılderili adlı kitabımda, sinema oyuncusu Adile Naşit'in, Eskihisar'da bulunan Gençler Kıraathanesi'nin duvarına Kız Kulesi'nin resmini yaptığını yazmıştım. *İki Milyon Liralık Bilet* adlı filmin senaryosu gereği kahvehanenin duvarına Yavuz'un resmi çizilir. İşte, Adile Naşit, Yavuz zırhlısının yapımından artakalan boyalarla bir yemek molası sırasında resmeder Kız Kulesi'ni.

Yavuz, yaklaşık 40 yıllık bir serüvenin ardından, 1950 yılında hizmet dışı bırakılır. 1972'de, Makine Kimya Endüstrisi'ne satılan Yavuz için, 7 Haziran 1973 günü Gölcük'te bir tören düzenlenir. Bu tören sonrasında da, emektar gemi sökülmek üzere donanmadan ayrılır. Yavuz'un hizmet dışı bırakılışı ile donanmadan ayrılışı arasında geçen sürede bir adam, elinde film makinesiyle ziyaretine gider sürekli olarak. Hayır, o adam, Yavuz güvertesinde nice limana el sallamış bir denizci değil, ünlü fotoğraf sanatçısı Ara Güler'dir. Ama, Ara Güler, Yavuz konusu açıldığında hiç de, güzel şeyler anımsamaz: "Biliyorsunuz, Yavuz zırhlısını jilet yapmak üzere söküp dağıttılar. Ancak Yavuz, derbeder bir haldeyken sık sık gidip görüntü alırdım. 14 yıl boyunca terk edilmiş Yavuz'u çekip durdum. Sonra da jilet oldu zaten. Müze olsun ya da korunsun istemiştim bu filmi çekmeye devam ederken ama demir olmaktan kurtulamadı. Sonra filmi montajlayıp, şiirler ve müzikler ekleyip, dramatik-belgesel olarak göstermek istedim. Ama sağ olsun, sansürcü arkadaşlar izin vermediler filme. El kondu, yasaklandı, üzerimize gelindi. Canım sıkıldı doğrusu."

Yavuz, can sıkıcı olmaktan öte, can alıcıydı!.. Ne de olsa bir savaş gemisiydi. Bu yüzden, Oktay Rifat "Yavuz geliyor Yavuz, denizi yara yara" türküsünü şöyle okurdu: "Kuşlar geliyor kuşlar, denizi yara yara..."

Yavuz'u Kaçırmak İsteyen Şair!..

1938 yılının Temmuz ayında, bir gece, Galata Köprüsü'nden ayrılan bir motor, Marmara açıklarına doğru dümen tutar. Motorun nereye vardığını Radi Fiş'ten öğreniyoruz: "Birkaç saat sonra motor 'Erkin' denizaltısına yanaşıyor. Erkin o esnada Marmara'nın Anadolu yakasında, Erdek Limanı'nda, açık denizde beklemekteydi."

Rus yazar, bir şairin yargılanmak üzere götürüldüğü Erkin'i, kitabında denizaltı olarak tanıtır. Oysa Erkin, bir denizaltı değildir. Radi Fiş'in, Nâzım Hikmet'in yaşantısını kaleme aldığı *Nâzım'ın Çilesi* adlı eserinde böyle bir yanılgıya düşmesinin nedeni, Erkin'in denizaltı destek gemisi oluşudur. Bu tür gemiler, denizaltıda görev yapan mürettebata yardımcı olmak amacıyla kullanılırlar.

Nâzım Hikmet, son kitabı olan *İşte Böyle Laz İsmail*'de, Erkin gemisinde yaşadıklarını anlatır. Savcı Şerif Budak'ın, romanın kahramanı İsmail'e söyledikleriyle kendisine uygulanan senaryonun nedenini yansıtır okura: "Sonra Şerif bey çok beyaz dişlerini kurşun kalemi ile karıştırarak: -İsmail, dedi. İkimiz de kendi sahamızda kaşarlanmış herifleriz. Ferhat'la hücre kurup kurmadığını, far-

kındasın kaçtır soruyorum. Kurmadığına da çoktan kanaat getirmiştim. İş bunda değil. Almanlarla beraber harbe gideceğiz. İngilizler'den Musul'u, Ruslar'dan Batum'u, Fransızlar'dan Halep'i alacağız. Anladın mı? Temizlik lazım. İşe sizden başlayıp İngilizcilerde bitireceğiz. Bir de bakarsın İsmet Paşa ile buluşursun."

Orduyu isyana teşvik suçuyla yargılanan Nâzım, gemide bulunan tek tutuklu değildir: "Nâzım'ın bu gemide olabileceğine ihtimal bile vermiyordum. Bir gün muhafızlar arasında koridordan geçerken, bir kamaranın açık kapısından Nâzım'ın paltosunu ve şapkasını gördüm. Onun da buraya getirilip ifadeye çağrıldığını anladım. Bir bahane bularak yine koridordan geçmek için izin aldım, muhafızımla konuşuyormuşum gibi yaparak, Nâzım'a haber vermek için, tevkif edilenlerin adlarını sıralamaya başladım. Ben kendisini ancak tahkikat bittikten yirmi-otuz gün sonra görebildim."

Kapı aralığından gördüğü palto ve şapkayla Nâzım Hikmet'in de Erkin gemisinde olduğunu anlayan Kemal Tahir'den başkası değildir!..

Erkin'in daracık merdivenlerinden aşağıya indirilen Nâzım, yüz bir basamak sayar. Konulduğu karanlık odayı tanıyabilmek için ellerini kullanır. Dokunduğu eşyalardan bulunduğu yerin geminin ambarı olduğunu anlar. İçerisi çok sıcaktır. Ceketini, gömleğini, pantolonunu çıkaran şair iç çamaşırıyla kalır. Kapıda beliren askerlerin kendisini sorguya götüreceğini sanır. Kıyafetini yeniden giyinir terli bedenine. Issız güverteye çıkarlar. Geminin küpeştesine geldiklerinde tüfek mekanizmalarının sesini duyar arkasında. Geri döner ve üstüne çevrili namlularla karşılaşır. Mustafa Suphi'yi düşünür o an. Koşarak gelen bir subayın arkadaşının kulağına bir şeyler söylemesinin ardından namluların indirilmesiyle derin bir nefes alır.

Sintine ambarına geri götürülen Nâzım, bulduğu ilk fırsatta bir mektup yazar: "Karıcığım, başıma gelen bu felaketlere ne diyeceğimi şaşırdım. Yegâne tesellim günün birinde suçsuzluğumun meydana çıkacağıdır. Daha fazla ne yazayım? Keder ve hasret içindeyim. Rica ederim bu mektubumu aldığın gün derhal cevap yaz. Şimdi biricik sevincim senden gelecek mektubu okumaktır."

Bernard Shaw, mektup adresi olarak şunu söylerdi: "Adresim. Bernard Shaw. Sosyalist. Londra..." Sosyalist düşüncelerinden dolayı yargılanan Nâzım Hikmet ise mektubun sonunda şunları yazar: "Adresim: Nâzım Hikmet. Erkin gemisi. Polis Bürosu vasıtasıyla. Silivri."

Askeri Ceza Kanunu'nun 94. maddesine göre yargılanan şair, 28 yıl, 4 ay, 14 gün ceza alır. Karar, Zafer Bayramı dolayısıyla gemilerin rengârenk bayraklarla donatıldığı, ışıklandırıldığı 29 Ağustos 1938'de, Erkin gemisinde okunur. Mahkemenin bir gemide yapılmasının nedeni, Nâzım Hikmet'in isyana teşvik ettiği ileri sürülen öğrencilerin Heybeliada'daki Deniz Harp Okulu'nda okumalardır. Söz konusu öğrencilerden yalnızca Ömer Deniz, savcının isteği doğrultusunda yalan ifade vermiş, sonra da ifadesini geri almıştır. Radi Fiş, Nâzım'ın hayatını anlatan eserler arasında en niteliklisi olan kitabında, kararın okunduğu yeri "Erkin denizaltısı üssünde" diye belirtir. Bu da, bir başka yanılgıya sürükler okuru. Erkin denizaltı olmadığı gibi bir "üs" de değildir.

16 Ağustos Salı günü, İstanbul'a gelen gemide şunları yazar Nâzım: "Karıcığım, Haydarpaşa önlerine geldik. Gözlerimin karşısında seninle beraber dolaştığımız yerler. Yüreğim kederli, yüreğim sevinçli..."

Şairin, bir zamanlar özgürce gezindiği kıyılarda, onun açıkta demirli gemide olduğunu bilen birçok genç yazar gezinmekte, kendisini bir anlık da olsa görebilmek umu-

duyla gözlerini Erkin'in güvertesinden ayırmamaktadır. Kadıköy sahilinden, Nâzım Hikmet'i Erkin gemisinde görebilmeyi başaranlardan biri de Vedat Günyol'dur.

Bursa Hapishanesi'ndeki mahkûmlar, Nâzım Hikmet'i birbirine göstererek fısıltı halinde konuşurlar: "Yavuz zırhlısını Ruslara kaçıracakmış!.."

Kürek Mahkûmu Şair!..

İnsanlık tarihi boyunca idamdan sonra verilen en ağır ceza kürek mahkûmiyetidir. "Forsa" ya da "ayağı bağlı" anlamına gelen "payzen" olarak da adlandırılan bu ceza, gemiciliğin gelişimiyle 20. yüzyılın ilk yarısında ortadan kalkar. Gemilerde kürek kuvvetine gereksinim duyulmaması, idam cezasının bile yanında kurtuluş olarak kabul edildiği forsalığı tarih sayfalarına gömer.

İlk teknelerde kürek çekme işini belli bir ücret karşılığında özgür insanlar yapmaktaydılar. Ancak, savaş gemilerinde sayısız tehlikelerle kaşılaşıldığından bu işe kimse yanaşmıyor, canını tehlikeye atmak istemiyordu. Bu yüzden, savaş gemilerinin kürekleri esirlere ve ceza olarak da azılı canilere, katillere çektirilmekteydi. 1701 yılında kürek mahkûmu olan Martelle de Bergerac, gemilerin alt kısmındaki yaşamı şöyle anlatır: "Bir oturağın üstüne çivilenmiş altı kişi olduğunu düşünün. Neredeyse analarından doğduğu gibi çıplak. Birer ayakları kendi bulundukları oturağa basmış, diğer ayakları önlerindeki oturağa dayalı. Ellerinde yaklaşık 15 İngiliz kademi uzunluğunda kürek bulunmaktadır. Mahkûmlar bütün kuvvetleriyle küreği çekerken önlerinde bulunan kürekçileri de aynı şe-

kilde eğilmeye mecbur ediyorlardı. Çünkü kürek öndekilerin oturak hizasına kadar ileriye götürülmekteydi. Bu halde küreklerin uçları suya girince, kürekçiler çatırdayan oturaklar üzerinde ve ayakta, bütün kuvvetleriyle geriye yatıyorlardı."

Ayağındaki zincirle oturduğu yere bağlı olan bir forsa, küreğinin üstünde uyumak zorundadır. Savaş sırasında kürek çekerken geminin yara alarak ya da yanarak batması durumunda hiçbir yere kımıldayamayacağını da çok iyi bilir. Muhafızlar yorulan forsanın ağzına şaraba batırılmış bir parça ekmek atar. Kaptanın yukarıdan "Daha hızlı" diye bağırmasıyla kırbaç sesleri duyulur forsaların sırtında. Bu zulme dayanamayıp bayılanlar olursa, numara yapıp yapmadığının anlaşılması için daha çok kırbaçlanır. Küreğinin üstüne yığılı kalan zavallı forsa da bir hareket görülmezse çözülür ve denize atılır. Kürek mahkûmunun sırtındaki kırbaç yaralarından sızan kan, köpekbalıkları için ziyafete bir çağrı olur!..

Forsaların yaşam koşullarına tanık olanlar bir konuda birleşirler. O da şudur: Kürek mahkûmlarının çektikleri eziyet ne kadar anlatılırsa anlatılsın yine de yetersiz kalır. Ünlü tarihçi Morgan'a kulak verelim: "Bilhassa bir düşmanı takip veya ondan kaçarken bir kadırganın içinde bulunup da bu manzarayı görmeyenler, bu durumun en hassas kalplerde bile üzüntü meydana getireceğini kesinlikle düşünemezler. Bu durumu görmeyene kelimelerle anlatmak çok yetersizdir. Artık vücutları yaralardan simsiyah olmuştur. Altı ay kadar kütüğe bağlı kaldıktan sonra çözülen bu tahlihsizler en güçlü insanların bile tahammül edemeyecekleri en zor cezaları çekmiş olurlar. Bütün bu meşakkatli işler, devam eden tehditler, kırbaçlar, küfürlerle gece gündüz zorla sevk edilişlerini görmek gerçekten elemli ve korkunç manzaralardır!"

56 yaşında esir düşen Turgut Reis, 1543 yılında Cenova'yı kuşatan Barbaros Hayrettin Paşa tarafından 3.000 altın fidye karşılığında kurtulana kadar Hıristiyan gemilerinde forsalık yapar. Akdeniz'de üç yıl kürek mahkûmu olarak gezinen Turgut Reis, küreğe zincirli olarak değil, 80 yaşında, savaş alanında ölür. Oruç Reis ve Salih Reis'in de uzun yıllar savaş esiri olarak forsalık yaptıkları bilinir. Türklerin eline esir düşen İspanyol yazar Cervantes de ünlü eseri *Don Kişot*'ta forsalara yer verir. Yolda, kürek cezasına çarptılan mahkûmlarla karşılaşan Don Kişot, suçlarının ne olduğunu sorar askerlere. Mahkûmların arasında bir kadın satıcısının olduğunu öğrenince de şunları söyler: "Bu pezevengi geminin kaptanı yapın!"

Bir şeye körü körüne inanmak anlayışına karşı olan ve olaylara eleştirel bir gözle bakan Voltaire 1758'de, Freney'de bir roman yazar. Yapıtlarıyla hoşgörü, sanat ve düşün özgürlüğünün yolunu açan Fransız düşünür, kitabına içindeki kahramanın adını verir: *Kandid.*

Fransız devriminin köşe taşlarından biri olan ve bilimin dinden bağımsızlaşmasının öncülüğünü yapan Voltaire'in bu yapıtı evrensel yazının başyapıtı olarak kabul edilir. Baron'un kızı Künegong'la seviştiği için kaçmak zorunda kalan Kandid, birçok kenti gezerken, tehlike üstüne tehlike atlatır. Kandid'in yolu sonunda İstanbul'a düşer. Burada, kırbaçlanan forsalar arasında Baron Tunder-ten-Tronk ve iyimser felsefesini benimsediği öğretmeni Pangloss'la karşılaşır. Arkadaşlarını Türk kaptandan "elli bin akçe" karşılığında satın alan Kandid, onlara nasıl kürek mahkûmu olduklarını sorar. Baron anlatır: "İstanbul'da Fransız elçisi yanında papazlığa atandım. Göreve başlayalı sekiz gün olmuştu ki, bir gün akşamüzeri güzel bir içoğlanına rastladım. Hava pek sıcaktı: Oğlan denize girmek istedi, ben de fırsattan yararlanıp denize girerek banyo yap-

mak istedim. Bir Hıristiyan'ın bir Müslüman genciyle çırılçıplak bir arada bulunmasının büyük bir suç sayıldığını bilmiyordum. Bir kadı, tabanlarıma yüz sopa attırıp, kürek cezasına çarptırdı beni. Dünyada bunun kadar korkunç bir haksızlık yapılabileceğini sanmıyorum."

Pangloss'un öyküsü de, en az Baron'unki kadar ilginçtir: "Bir gün, canım camiye girmek istedi. Yaşlı bir imamla dua eden pek güzel genç bir kadın vardı camide. Kadının göğsü açıktı, memelerinin arasında lalelerden, güllerden, manisalalelerinden, düğünçiçeklerinden, sümbüllerden ve çuhaçiçeklerinden yapılmış bir demet vardı. Demeti yere düşürdü kadın, pek çabuk bir saygınlıkla yerden aldım, ancak yerine koymakta öylesine geciktim ki, imam kızdı ve Hıristiyan olduğumu fark edince, 'İmdat!' diye bağırdı. Beni kadıya götürdüler, o da tabanlarıma yüz sopa attırdıktan sonra, kürek cezasına çarptırdı beni."

Kitabın sonunda İstanbul'da tanıştığı bir dervişin "Çalışma bizden üç büyük eksikliği, can sıkıntısını, kötü alışkanlıkları ve yoksulluğu uzaklaştırır" sözlerinden etkilenen Kandid, emeğin yüceliğine inanır ve mutluluğu çalışmakta bulur.

Aydınlanma çağının kapısını açan Voltaire'in roman kahramanı Kandid'i getirdiği son kent olan İstanbul'da yayımlanan *Aydınlık* adlı derginin yazarları, 12 Ağustos 1925 tarihinde düşüncelerinden dolayı ağır cezalara çarptırılırlar. Mahkemenin "on beşer yıl küreğe konulma" cezası verdiği insanlar arasında bir de şair vardır. Emeğin yüceliğine inandığı için yaşantısının büyük bir bölümü dört duvar arasında geçecek olan ve o gün ilk cezasını alan şairin adı Nâzım Hikmet'tir!..

Bursa'daki Şilep!..

1858, Amerika ile Avrupa arasında ilk haberleşme kablosunun döşenmesine başlanılan yıldır. "USS Niagara" adlı Amerikan gemisiyle "HMS Agamemnon" adlı İngiliz gemilerinin gerçekleştirdikleri Atlas Okyanusu'nun altında kablo döşeme işlemi beşinci girişimdir. İrlanda'dan birlikte ayrılan gemiler, okyanusun ortasına geldiklerinde kabloların uçlarını birleştirirler ve sonra kendi kıtalarına doğru dümen tutarlar. Böylelikle, ilk haberleşme kablosu döşenmiş olur ama kısa sürede kullanılmaz hale gelir. Sağlıklı ilk haberleşmeyi gerçekleştirecek kablo ise 1866 yılında bir İngiliz gemisi olan "Great Eastern" tarafından döşenir.

Bursa ve İstanbul arasındaki telefon hattının Marmara Denizi'nden geçip geçmediğini bilmem ama, 8 Kasım 1954 tarihinde, Bursa Cezaevi'nde yazılan bir şiirde böyle bir kablonun varlığından söz edildiğini bilirim:

Uzaktaki şehrimin damları üstünden
ve Marmara denizinin dibinden geçip
sonbahar topraklarını aşarak
olgun ve ıslak
geldi sesin
Bu, üç dakikalık bir zamandı.
Sonra, telefon simsiyah kapandı...

Nâzım Hikmet, *Saat 21-22 Şiirleri*'nde büyük yolculukların sabırsızlığıyla yüklü bir şilebe benzetir kendisini. Bursa'da demirli bir şilep! Ama, Atlas Okyanusu'nun dibinde yatar gibi uzanır koğuştaki ranzasına. Bursa Cezaevi'nde yazdığı ünlü eseri *Memleketimden İnsan Manzaraları*'nın ikinci bölümünde, okyanusun dibinden seyreder İkinci Dünya Savaşı'nı. Gemilerin omurgalarının altını görür, keyifli keyifli dönen pervanelerini ve geçen köpekbalıklarını...

Tam o sırada denizaltıları görür Nâzım! Sekiz denizaltının gönderdiği torpiller birer birer batırır gaz gemilerini. Okyanusun dibine uzanan şair, ıslak karanlıkta kaybolan gemilerin baskıya dayanamayıp parçalanışını anlatır. Bir denizaltı düşer birdenbire yanına... Ve Münihli Hans Müller'le tanıştırır okuru. 1941 yılının sonbaharında, dibinde Atlantik'in, gaz gemilerinin birinde serdümen, Liverpool Limanı'ndan Harri Tomson'la da tanışırız.

Nâzım Hikmet'in şiirinde İngiliz gemilerine saldıran büyük olasılıkla İkinci Dünya Savaşı'nda denizcilerin korkulu rüyası olan Alman denizaltıları "U-Boat"lardır. İngiliz Tomson ile Alman Müller'in cansız bedenlerini okyanusun dibinde yan yana yatırır Nâzım. Şişen bedenler yukarıya doğru yükselirler. Balıkların Tomson'u yediğini görür. Ama, Hitler'in askerlerine dokunmazlar: "Etiyle zehirlenmekten korktular anlaşılan."

Her gece, saat 21-22 arasında yazılan şiirlerde de, batık gemi imgesine rastlarız. 1945 yılının 5 Aralık günü, Nâzım Hikmet, bir korsan gemisine benzetir dünyayı:

Delindi sintine,
esirler parçalamakta prangaları.
Yıldız-poyrazdır esen,
tekmeyi kayaların üstüne atacak.

Bu dünya, bu korsan gemisi batacaktır,
taş çatlasa batacak
ve senin alnın gibi hür, ferah ve ümitli bir âlem
kuracağız Pirayem.

Sinop Cezaevi Karadeniz'in kıyısında olmasaydı "Dışarda deli dalgalar / Gelip duvarları yalar; / Seni bu sesler oyalar, / Aldırma gönül aldırma" dizelerini yazamayacaktı Sabahattin Ali. Nâzım Hikmet ise denizden kilometrelerce uzakta olsa da, suyun altından geçen kabloları, batan gemileri ve ölen denizcileri anlatır, Bursa Cezaevi'nde yazdığı şiirlerinde. Bunda hiç şüphesiz ki, şairin Bahriye Mektebi'nde altı yıl öğrenci olmasının payı büyüktür.

Bir Kaşık Çorba Uğruna

Prens Potemkin'i tanıyan pek olmasa da, adını sinemaya ilgi duyan herkes duymuştur. Ama, "Potemkin" denildiğinde akıllara prens değil, bir zırhlı gemi gelir!..

Çarlık Rusyası, 1904 yılının şubat ayında, Japonya'yla giriştiği savaşta yenilgiye uğrayınca ülkede bir huzursuzluk başlar. Savaşın faturası her dönem olduğu gibi halka ödetilmek istenilir. Öyle ki, kapitalistlerin baskılarından bunalan Sen-Petersburglu işçiler, 1905 yılının 22 Ocak günü, sorunlarını anlatmak için Çar'ın kışlık sarayına doğru yürüyüşe geçerler. Çar'a karşı büyük bir güven besleyen 140 bin emekçinin ellerinde Çar'ın resmi, yanlarında ise eşleri ve çocukları vardır. Önderleri ise Georgi Gapon adlı bir hapishane papazıdır.

Kışlık Saray'ın önünde kurşun, kılıç ve kamçıyla karşılaşan savunmasız insanlar, dört bir yana kaçışırlar. Bini aşkın insanın öldüğü olaylar sonrasında, Gapon'un polis ajanı olduğu öğrenilir. Zavallı rahip, böylesi bir amaçla görevlendirildiğini ama işçilerin arasına karıştığında, onların yanında yer aldığını, yürüyüşün provokasyon amaçlı olmadığını ve *Sosyalizm Ansiklopedisi*'nde yazıldığına göre "önderliğin büyüsü"ne kapıldığını anlatamadan linç

edilir. Tarihe "Kanlı Pazar" olarak geçen olaylar sonrasında emekçiler şunu bağırır hep bir ağızdan: "Artık bizim çarımız yok!"

Rusya'da, özgürlük ve haklarını isteyen insanlar harekete geçmiştir artık. Devrimci hareket grevlerle dalga dalga yayılır. Karadeniz'in kıyısında önemli bir liman kenti olan Odesa'da da genel grev vardır. Her gece ışıkları görülen, açıkta demirli gemi de Potemkin zırhlısıdır. Gemideki askerlere kokmuş, kurtların kaynadığı etin yedirilmek istenmesi bardağı taşıran damla olur. Çar yanlısı subayların baskısı üzerine ayaklanan denizciler, suya atarlar zorbaları. Potemkin, 27 Haziran'ı 28'e bağlayan gece askerler tarafından limana götürülür. Halk tarafından coşkuyla karşılanan gemide yapılan toplantıda, kentin ele geçirilmesi için acele edilmemesine karar verilir. Denizciler, Sivastopol'dan gelecek olan filonun, kendi saflarında yer alacağından emindir. Başkaldırı sırasında öldürülen denizcinin cenaze törenine büyük bir katılım olur. Ne var ki, Çar'ın askerleri tarafından kurşun yağdırılır, limana inen merdivenleri dolduran Odesalıların üzerine!.. Kanlar içinde yere yıkılan, birbirini ezen insanların dramına daha fazla sessiz kalamayan Potemkin, toplarını ateşleyerek belli eder öfkesini. Hedefteki yer olan Çarlık karargâhı yerle bir edilir.

Odesa'ya gelen filo, ezilen insanların yanında yer alan Potemkin'e katılmasa da, gemidekilere dokunmaya da yanaşmaz. Denizciler, kentte kalmalarının Odesa halkı üzerindeki zulmü artıracağını düşünerek, Karadeniz'e açılmayı kararlaştırırlar. Romanya'nın Köstence Limanı'na gelen direnişçiler, teslim olup sığınma teklifini reddederler. Ama, yiyeceklerinin tükenmesiyle baş gösteren açlık sonrasında, gemiyi terk etmek zorunda kalırlar. Tarihte ilk kez bir geminin öncülüğünde gerçekleşen bu olayın, 1917 Devrimi'ne etkisi oldukça büyüktür.

1925 yılında, Odesa Limanı'na doğru uzanan merdivenlerden aşağı inen bir yabancı gazeteci, silah seslerini duyup kaçışan insanları görünce, otele döner ve Rusya'da yeni bir ayaklanma olduğunun haberini yazar. Oysa, tarihi merdivenler yeni bir katliam yaşamamakta, Eisenstein'ın *Potemkin Zırhlısı* adlı filmi çekilmektedir yalnızca!..

Ünlü yönetmen, çekimlere başlamadan önce, merdivenlerdeki kıyıma tanık olan bir Fransız ressamın yaptığı resimleri bulur. Ressamın olayı yorumlamasının etkisinde kalarak, senaryonun bazı bölümlerini değiştirir. Potemkin zırhlısının çürüğe ayrılıp söküldüğünü öğrenince umutsuzluğa kapılmaz. Aynı sınıftan bir başka gemi olan "On İki Havari"nin Sivastopol'da bulunduğunu öğrenir. Kıyıda maden deposu olarak kullanılan gemiyi kısmen de olsa onarıp, gemide geçen sahneleri burada çeker. Potemkin zırhlısındaki denizciler için Karadeniz filosundan, merdivenlerdeki sahne için de Odesa halkından yardım ister. Eisensteinin, sinemanın başyapıtlarından ilki sayılan filminin müziği Alman besteci Edmund Meisel tarafından hazırlanır. Müzik öylesine etkileyicidir ki, bazı ülkelerde filmin gösterilmesine izin verilse de müzik yasaklanır. Meisel'in bu etkileyici bestesi ne yazık ki kayıptır.

Filmin, Çar'ın subayları tarafından öldürülen isyancı Vakulinçuk'un cesedinin dalgakıranа bırakıldığı sahnesinde, beyazperdeye, bir kadının söylediği şu söz yazılır: "Bu denizcinin bir kaşık çorba uğruna öldürüldüğünü asla unutmayalım." Sesli sinemanın ortaya çıkışından iki yıl önce çekilen filmde, Odesalıların, denizcilere yiyecek taşıdıkları görülür. Bu sahnede, kollarında bir domuz yavrusu taşıyan kadın Eisensteinin annesidir.

Potemkin zırhlısının direnişinden altmış yıl sonra, 12 Ağustos gününde, yeni yapılan bir gemi denize indirilir Odesa'dan. Azeri şair Süleyman Rüstem, bu olay üzerine şu şiiri yazar:

Sen deniz sahilinde, İstanbul'da doğdun,
Deniz vurgunu oldun.
Dalgaya benziyordu yel vuranda saçların,
Denizden söz düşende çatılırdı kaşların,
Göy denizden almıştı gözlerin öz rengini,
Sözlerin ahengini.
Dostuna, kardaşına,
Yârine, sırdaşına
Karadeniz'den dedin, mavi Hazer'den dedin
Denizi görmeyince şair gibi gam yedin.
Şehirlerinde, dostum, deniz kokusu vardı.
Dostlar meclisinde de, masa arkasında da
Denizdin baştan başa sözünle, sohbetinle
Ben her deniz görende, o dem düşersin ya da,
Gözlerimin önünde durursun kudretinle.
Nice sevinmeyim ben,
Sen yine denizdesin, sen yine denizdesin.
Odur şer yelkenin yüzer Karadeniz'de,
Martılar ardınca süzülür Karadeniz'de.
Sert dalgalar boyunca ne ağ, ne kefen oldu,
Karadeniz, şairim, senin için vatan oldu.

Martıları peşinde ilk kez koşturmaya başlayan geminin üstünde "Nâzım Hikmet"in adı okunur. Nâzım, yaşantısı boyunca Odesa kentinin adını ne zaman duysa hüzünlenmiştir. Çünkü, 1928 yılında, çok sevdiği memleketine kavuşmak isteyen şair, Moskova'daki büyükelçiliğin kendisine pasaport vermemesi üzerine sınırı gizlice geçmeye karar verir. Ama, Hopa'da yakalanır. Kısa zaman sonra özgürlüğüne kavuşsa da sevinemez. Ne yazık ki, İstanbul'da buluşmayı planladıkları eşi Lena Yurçenko'nun Odesa'da yakalandığı hastalığın pençesinden kurtulamayıp öldüğü haberini alır!..

Yeryüzüne tohum gibi saçmışım ölülerimi,
kimi Odesa'da yatar, kimi İstanbul'da, Prağ'da kimi.
En sevdiğim memleket yeryüzüdür.
Sıram gelince yeryüzüyle örtün üzerimi.

Şairin, 1959 yılının 16 Ağustos günü yazdığı "Dörtlük" adlı şiirinin son iki dizesi üzerinde çok duruldu. Moskova'da bulunan mezarını Türkiye'ye getirmek isteyenler, Anadolu'da bir köy mezarlığına gömülmek özlemiyle yazdığı "Vasiyet" adlı şiirini dillerinden düşürmezlerken, bu isteğe katılmayanlar, Nâzım Hikmet için önemli olanın üzerinin yeryüzüyle örtünmek olduğunu dile getirdiği dizeleri kullanırlar. Herkesin unuttuğu, önemsemediği biri vardır: Odesa'da yatan Lena Yurçenko...

Ve Nâzım Hikmet adını taşıyan şilep, denize indiriliş töreninin ardından, masum insanların katledildiği merdivenleri geride bırakarak ve de bacasından en koyu renginden bir duman savurarak, ayrılır Odesa Limanı'ndan!..

Şekli Balığa Benzer

Oktay Akbal, bir akşamüstü Bakırköy Tren İstasyonu'nda inip evine doğru giderken, önünde yürüyen ak saçlı bir adam dikkatini çeker. Yazar, bir sokak lambasının altına geldiğinde, arkasına bir kedi ordusunun takıldığı adamı tanır. "Biraz ciğer aldım bizimkilere" diyen adam, elindeki paketi evinin önünde açınca, sokağa yayılan kedi sesleri de kesiliverir.

Enver Paşa'nın Sarıkamış seferinde donarak ölümüne neden olduğu on binlerce askerden biri de, Ahmet Çavuş'tur... Ve Oktay Akbal'ın kedi sever arkadaşı, "Turancılık" hayalleri uğruna ölüme gönderilen Ahmet Çavuş'un oğludur. 17 yaşına kadar Öksüzler Yurdu'nda yaşamak zorunda kalan o çocuk, Gazi Eğitim Enstitüsü'nün son sınıfındayken yazdığı bir şiir yüzünden tutuklanmış olsa da, babasının dağda ısısını kaybeden bedeni gibi edebiyattan soğumayacak ve *Kutsal İsyan* kitabıyla adını ölümsüz yazarların arasına "Hasan İzzettin Dinamo" olarak yazdıracaktır!..

Osmanlı Devleti'ni Birinci Dünya Savaşı'na sokarak, ülkeyi emperyalistlerin kucağına atan Enver Paşa, yalnızca Sarıkamış'ta on binlerce insanın donmasından değil, nice

denizcimizin oltanın ucuna bir yem gibi takılıp denize salınmasından da sorumludur.

Bir Alman denizcilik firmasının gemisi olan "Dresden" ilk seferine 1889 yılının 5 Ocak günü çıkar. Bremen Limanı'ndan yola koyularak Atlas Okyanusu'nu aşan geminin yolcularının üstüne New York Limanı'nın girişindeki Özgürlük Anıtı'nın gölgesi pek çok kez düşer. Üç yıl sonra İngilizlerin satın aldığı gemiye "Helios" adı verilir. 1906 yılında ise İdare-i Mahsusa yeni sahibi olur geminin. Galata Köprüsü'nün korkuluklarına ellerini dayayarak, Karaköy Rıhtımı'na bağlanan bu güzel gemiyi hayranlıkla seyreden İstanbullular, üstünde Abdülmecit'in annesi olan "Bezm-i Âlem"in adını okurlar.

Bremen Limanı'yla Amerika'nın kuzey ve güney sularında mekik dokuyan bir başka gemi olan "Ronald" Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi tarafından satın alınarak İstanbul'a getirilir. Adı "Bahr-i Ahmer" olarak değiştirilen gemi, yeni gözdesi olur İstanbulluların. Antiller'e çalışan "Port Royal"in 1911'de, Osmanlı Donanma Cemiyeti'nin malı olarak Seyr-i Sefain İdaresi'ne Mithat Paşa adıyla devredilmesiyle de, denizcilerimizin uçlarına yem niyetine takılacağı üçüncü olta da tamamlanmış olur.

Bu üç gemi, Enver Paşa'nın emriyle, Karadeniz'e gönderilmek üzere hazırlanır. Asker, giyecek, içecek ve cephane yüklenen gemilerin hedefi Trabzon Limanı'dır. Osmanlı-Rus Savaşı nedeniyle, Sarıkamış cephesine ulaştırmak üzere aldıkları yükler ve yolcularıyla demir alan üç gemi, bir sonbahar günü ayrılır İstanbul'dan. Son derece acemice düzenlenen bu yolculuktan, savaşta aynı saflarda yer alan Almanlara haber verilmez. Korunmasız bir şekilde yola koyulan Bahr-i Ahmer ve Mithat Paşa, Zonguldak'ın Kandilli mevki açıklarında, Rus savaş gemileri tarafından topa tutularak batırılırken, Bezm-i Âlem de aynı gün,

Ereğli'de, Karadeniz'in dibini boylar. Eser Tutel'in *Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası* adlı kitabında belirttiğine göre, ölen 150 denizcimiz yanında, 120 kişi esir düşer ve Sibirya'ya götürülür. Abidin Daver ise, 1953 yılının haziran ayında yayımlanan *Resimli Tarih Mecmuası*'nda, esir düşenlerin sayısını daha farklı verir. "Zonguldak Limanı'nı topa tutmaya memur edilen 2 Rus kruvazörü hem bu işi başardılar, hem de üç nakliye gemimize rastgelerek, onları top ateşiyle batırdılar ve denize dökülen 148 kişiyi esir ettiler. Üç nakliye gemisi, harp gemileri refakatinde olmadan denize çıkarıldıkları için, zaten mahdut olan kıymetli harp malzemesiyle beraber denizin dibine gittiler."

Birinci Dünya Savaşı sırasında, donanmanın el koyduğu birçok yolcu gemisi, savaş gemilerinin saldırısı ve mayına çarpma sonucunda batar. Ama, kayıpların büyümesinde en önemli etken denizaltılar olmuştur. Özellikle İngilizlerin, numaralarının önüne "E" harfini koyarak adlandırdıkları denizaltıları, gemilerimize o hüzünlü sonu hazırlamışlardır. Öyle ki, 1915 yılında, yaklaşık elli civarında gemi, Karadeniz ve Marmara Denizi'nin dibini boylamıştır.

İngiliz denizaltıları İstanbulluların da korkulu rüyası olmuştur. E-11 denizaltısı, 1915'in 2 Temmuz gecesinde, Kız Kulesi'nin önünde gizlenir. O sırada, "Sahilbent" adlı araba vapuru limandan aldığı asker, at ve develeri Üsküdar'a getirmek üzere hareket eder. Denizaltının gönderdiği torpil vapura isabet etmez ama Tophane Rıhtımı'na büyük hasar verir. Bu olay üzerine İstanbullular, korkularından uzun bir süre vapura binemezler.

Bir denizaltının ilk tanımlarından birini okumak üzere, 23 yaşındaki bir subayın, not defterine 21 Mart 1904 tarihinde yazdıklarına göz gezdirelim: "Torpidoların bir türüdür. Su altında yürürler. Gözle görülmediklerinden düş-

man gemilerine kolaylıkla hücum ederler. Lakin sürati gayet yavaş olduğundan hareket halindeki düşman gemisine yetişemez. Şekli balığa benzer, elektrikle çalışır. Su yüzünde petrolle işler makineleri vardır. Suya batması ufki pervanelerle olur. Kaza durumunda teknenin altındaki safrayı atarak su yüzüne çıkar. Özellikle liman müdafaasına mahsustur. Çünkü iş görecekleri daire sınırlıdır."

Okuduğumuz not defteri "Mustafa Kemal" adlı subaya aittir!..

Yükü Umut Olan Vapur!..

İngiltere'nin Glasgow yakınlarında bulunan Paisley'deki H. Mac Intyre Tersanesi'nde yapılan şilepe "Trocadero" adı verilir. 1878 yılında yüzdürülmeye başlanan Trocadero, 47 metre uzunluğunda, bir bacası ve iki direği olan şık bir vapurdur.

Yedi yıl sonra, Atina'da bulunan bir şirket tarafından satın alınan vapurun adı "Kymi" olarak değiştirilir. 1891 yılının 12 Aralık günü, Erdek'te kayalıklara çarparak batan 279 grostonluk vapur, kurtarıldıktan sonra onarım görür ve yeniden yüzdürülür. Şirketin ilk fırsatta elinden çıkardığı vapurun kayıtlı olduğu yeni liman İstanbul'dur. P. Derasemo Kumpanyası, Yunanlılardan aldığı vapuru 1894 yılında İdare-i Mahsusa'ya satar. Dalga yorgunu vapur, Mürefte'den Şarköy'e posta seferi yaparken E-11 İngiliz denizaltısının saldırısına uğrar. Zavallı vapur, Silivri'nin 10 mil açığında torpillenerek, bir kez daha balıkların dünyasına "merhaba" der.

Ama, umut kesilmez emektar vapurdan. Denizden çıkartılarak onarım görmesine karar verilir. Martıları peşinden yeniden koşturacak duruma gelince de Haliç'e bağlanır. Kaptanlığına da, usta denizci İsmail Hakkı Durusu ge-

tirilir. 48 yaşında olan İsmail Hakkı Kaptan, birçok gemide çalışmış bir deniz kurdudur. Batan bir gemiden kurtulmayı başarıp, verdiği savunma sonrasında suçu bulunmadığı anlaşılınca, 1 Mayıs 1919'da geri döner mesleğine... Ve kaptanlığını yaptığı yeni gemisiyle, 16 Mayıs gününün akşamüzeri, İstanbul'dan ayrılır. Karadeniz'e doğru yol alan vapurun, daha önce "Trocadero", "Kymi" ve İdare-i Mahsusa'ya kaydolunca "Panderma" yazan küpeştesinde, 1910 yılında Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'nin kurulmasının ardından konulan yeni adı okunur: "Bandırma..."

Kıyıya çok yakın bir yol izleyen İsmail Hakkı Kaptan, bir İngiliz gemisiyle karşılaşmaları halinde Bandırma'yı karaya oturtmakta kararlıdır. Çünkü, hareketten bir gün önce Mustafa Kemal Paşa'nın Şişli'deki evine gitmiş, kendisine yolculuk hakkında bilgi vermiş, her olasılığı en ince ayrıntılarına kadar konuşmuşlardır. Böylesi bir durumda, yolcular karaya çıkacak ve gizleneceklerdir. İstanbul'dan ayrılışlarının ertesi günü, 17 Mayıs'ta, İngilizlerin bir savaş gemisiyle 100 kadar askeri Samsun'a çıkardığı haberi gelince, Mustafa Kemal Paşa, 18 Mayıs'ta Sinop'ta karaya çıkar. İngilizlerin, 9 Mayıs gününde de, asker göndermiş olduğunu çok iyi bilen Paşa, Sinoplulara Samsun'a karadan yol olup olmadığını sorar. Aldığı olumsuz yanıt üzerine de İsmail Hakkı Kaptan'ın yanına geri döner.

Ders kitaplarında Atatürk'ü Samsun'a götürenin pusulasız, son derece çürük bir vapur olduğu anlatılır. Bu bilgiler, Falih Rıfkı Atay'ın bir gazetede yayımlanan yazısında yer alır. Atay, kaptanın Karadeniz'e ilk defa çıktığını, rota belirlemediğini, Atatürk'ü de ilk kez vapurda gördüğünü yazar. Oysa, İsmail Hakkı Kaptan'ın torunu bu konuda şunları söyler yıllar sonra: "Yapılan yayınlarda, dedemin rencide olmasına yol açan bazı yanlışlar yer aldı. Bunların başında dedemin Karadeniz'e ilk defa çıktığı ifadesi gel-

mekteydi. Kendisine acemi kaptanlık yakıştırması dedemin çok ağırına gitmiş. Annemden çok dinlediğime göre dedem, Karadeniz'i avucunun içi gibi bilen, tecrübeli, dirayetli bir deniz adamıymış."

İsmail Hakkı Kaptan, Falih Rıfkı Atay'ın yazısının çıktığı gazeteye gönderdiği düzeltme yazısının yayımlanmasını bekler... Bekler ama boşuna! Cesur kaptan, 1940 yılında, gözlerini vapur dumanlarına 69 yaşında kapatırken, gerçekleri yazdığı yazısının yayımlandığını göremez. Böylelikle, Atatürk'le yaptığı görüşmeden, Karadeniz'e birçok kez sefer yaptığından, Bandırma'nın iki pusulası bulunduğundan kimselerin haberi olmaz. İsmail Hakkı Kaptan, çok az olan emekli maaşının düzeltilmesi için de, hiçbir ricada bulunmaz. Oysaki, Atatürk'le görüşen kamarotu kendisine İsmail Hakkı Kaptan'ın maaşının üç katını bağlatır!..

Bandırma vapurunun kaptanı kırgındır Atatürk'e. Bunun nedeni de, büyük olasılıkla, Atatürk'ün o günleri şöyle anımsamasıdır: "Artık Şişli'deki evi bırakmak üzereyiz. Bandırma vapuru rıhtımda hazır. Karargâhımızdan olanlar muayyen saatte rıhtımda toplanmış olacaklardı. Otomobil kapının önünde idi, evde, vedaları bitirmiştim. Tam o sırada gelerek beni büroma götüren bir dostum, aldığı habere göre benim hareketime ya müsaade edilmeyeceğini veya vapurun Karadeniz'de batırılacağını söyledi. Yıldırımla vurulmuşa döndüm. Daha sonra vaktiyle uzun süre yanımda çalışan bir kurmay da gelerek, yanında çalıştığı bir damattan aynı şeyleri öğrendiğini bildirdi. Bir an yalnız kaldım ve düşündüm. Bu dakikada da düşmanların elinde idim. Bana her istediklerini yapamazlar mıydı? Beynimden bir şimşek geçti. Tutabilirler, sürebilirler, fakat öldürmek! Bunun için beni Karadeniz'in coşkun dalgaları arasında yakalamak lazımdır. Hemen karar ver-

dim. Otomobile atlayarak Galata Rıhtımı'na geldim. Baktım ki, yanaşmış olacağını sandığım vapur uzaklardadır. Sandallarla vapura gittik. Kaptana yola çıkmak için emir verdimse de Kız Kulesi açıklarında muayeneye tâbi tutulduk. Birkaç yabancı subay ve asker bizi yoklayacaklardı. Muayene uzayıp gitti. Gelip gidildiğine göre acaba bunlarla şehirdekiler arasında bir muhabere mi vardı? Maksat beni tevkif etmekse, bütün bu şeylere gerek yoktu. Sıkılıyordum. Bir kararsızlık da olabilir diye düşündüm. Bundan faydalanmak için kaptana hareket hazırlıklarını çabuklaştırmasını söyledim. Yirmi yedi yıllık kaptan demir almaya başladı. Ben kaptan yerinde idim. Subaylar ve askerler dışarı çıktılar, hareket ettik. 16 Mayıs 1919, İstanbul Boğazı'ndan çıkarken, kaptana tehlike ihtimallerini anlattım. Cevap verdi. 'Ne aksi, bu denizi pek iyi tanımam. Pusulamız da biraz bozuk...' Mümkün olduğu kadar kıyıları takip etmesini tavsiye ettim. Çünkü bundan sonra benim tek isteğim Anadolu'nun herhangi bir kara parçasına ayak basmaktan ibaretti."

1871 doğumlu olan İsmail Hakkı Durusu'nun, 20 yaşındayken Leyli Ticaret-i Bahriye Mektebi'nden stajyer olarak diploma aldığını düşünürsek, *Nutuk*'taki "yirmi yedi yıllık kaptan" tanımlamasının doğru olduğu ve Atatürk'ün kaptanı tanıdığı açıktır. Ayrıca, İsmail Hakkı Durusu'nun Karadeniz için söylediği "pek iyi tanımam" sözünden bu denize daha önce çıkmış olduğu anlaşılır. Bandırma'nın pusulasının "biraz bozuk" oluşu da, yeterli verimi alamamak tasasının dışa vurumudur. İsmail Hakkı Kaptan'ın kırgınlığı, Atatürk'ün Şişli'deki evine yaptığı ziyaretin anımsanmadığından ya da anlatımda bu karşılaşmaya yer verilmemesinden kaynaklanıyor olsa gerek. Tüm bu varsayımlar, Bandırma'nın iki kere batmış bir gemi olduğu gerçeğini değiştirmez. Böylesi bir gemiyle, bir kez da-

ha batırılma tehlikesi altında yapılacak olan yolculuk elbette ki zorlu geçecektir.

19 Mayıs Gençlik ve Spor Bayramı olarak kutlanılır ama, Samsun'a doğru yol alan Bandırma vapurunun yolcuları gibi sömürüye, mandacılığa karşı olan, yüreklerinde bağımsız ve demokratik bir ülkenin umudunu taşıyan üç genç darağacında asılır. Onlarla aynı düşüncede olan, kardeşliği, eşitliği savunan nice gencin durumunu da Can Yücel'in dizelerinden öğrenelim:

Bugün Ondokuz Mayıs,
Mayısın ondokuzu!
Sen ey Türk istiklalinin koruyucusu,
Sen ey ülkemizin geleceği,
Ulusumuzun gözbebeği,
Sen ey demirparmaklıklarda barfiks yapan
Ranzalarda perende atan
Sportmen ve kahraman Türk Gençliği,
Önünde senin bütün Kilit-bahirler açık,
Ama herzaman Samsun'a çıkılmaz a,
Bu sabah da avluda volta atmağa çık!

1927 yılının 1 Temmuz günü, Mustafa Kemal Atatürk, İzmit'ten bindiği Ertuğrul yatıyla İstanbul'a hareket eder. Sekiz yıl aradan sonra ilk kez geldiği Boğaz'ın girişinde bayraklarla süslü gemiler arasında Bandırma'yı göremez ve yanındakilere nerede olduğunu sorar. Aldığı yanıt şudur: "Seferde ya da bakımda efendim."

Bu sözlerle Bandırma vapuru bir kez daha birilerinin yalanına alet edilir. Emektar vapur üç yıl önce, 1924'te kadro dışı bırakılarak sökülmüş ve hurda olarak satılmıştır!..

Refah'tan Kurtul, Atılay'da...

Başbakan Celal Bayar'a ulaştırılan notun sağ üst köşesinde "17.1.1938" tarihi yazmaktadır: "Yeni dört denizaltı gemimiz için bulduğumuz isimler şunlardır: 1) Saldıray, 2) Batıray, 3) Atılay, 4) Yıldıray. Bunların manalarını izaha bile hacet olmadığı kanaatindeyim. Manaları, som Türkçe olan bu kelimelerin kendisindedir; yani saldıran, batıran, atılan, yıldıran."

Haliç'te Valde taşkızaklarında yapılan Atılay denizaltısı, 1939 yılının 19 Mayıs günü, Donanma Komutanı Şükrü Okan'ın eşi Nadire Okan'ın, "Atılay sana muzafferiyetler, muvaffakiyetler dilerim" sözünün ardından, şampanya şişesinin baş tarafına vurulup kırılmasıyla denize indirilir. Atılay'ın sessiz dünyaya ilk kez "merhaba" dediği gün son derece anlamlıdır. Emperyalizme, mandacılığa ve sömürgeciliğe karşı bağımsız bir ülke kurma amacıyla yola koyulan Bandırma vapuru yolcularının, 1919 yılının 19 Mayıs günü, Samsun'da karaya adım atışlarının yirminci yıldönümüdür, törenin yapıldığı gün... Ve üç denizaltıyla birlikte Atılay'ın da adını koyan Mustafa Kemal Atatürk'tür.

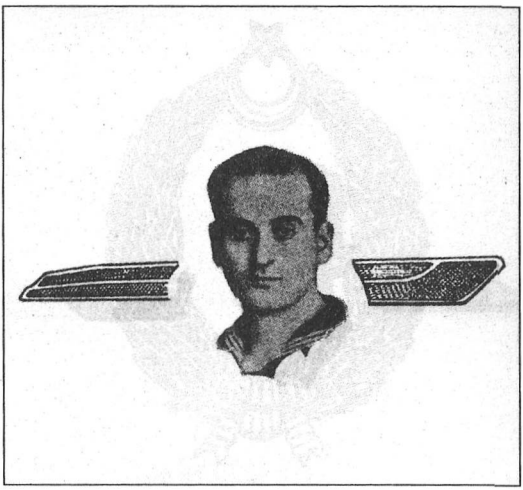
14 Temmuz 1942'de, Üsteğmen Fahir Karayel, Çanakkale Boğazı'nın Ege Denizi çıkışında, saat 20:30'da, gördüğü battı şamandırasına "belki bir umut" diyerek yaklaşır. Telefonun ahizesini kaldırıp seslenir ama karşılık alamaz.

Saat 14:30'da, Boğaz'ın Morta yakınlarında dalan Atılay'ın geri dönmeyişiyle yüreklere düşen ateş, denizaltının battı şamandırısının bulunduğu haberinin duyulmasıyla yangına dönüşür. Serseri bir mayına çarpan, komutanlığını Binbaşı Sadi Gürcan'ın yaptığı Atılay, 39 denizciyle batık gemiler mezarlığı olan Çanakkale'deki yerini alır. Hamiyet Yüceses'in, ardından ünlü "Makber" şarkısını söylediği eşi "Elektrikçi Başçavuş" Fethi Yüceses de, Atılay'da görev yapan denizaltıcılar arasındadır!

Atılay, batan ilk denizaltımızdır. Ayhan Hünalp'in, Dumlupınar'ın batışının hüznüyle yazdığı "Teğmenim" adlı şiirde, Çanakkale'de batan bu iki denizaltı birlikte anılır:

Gemilerin de kardeşliği vardır Teğmenim
Gemilerin de kaderi vardır
Şimdi biz omuz omuzayız
Birimiz Atılay birimiz Dumlupınar
Bir siperde iki Mehmet gibiyiz
Deryalar içinde maviler üstünde.

Ama, denizde ölen ilk denizaltıcılarımız Atılay'da görev yapanlar değildir!.. Oruçreis, Muratreis, Burakreis ve Uluç Alireis denizaltılarının mürettebatları, 1941 yılının 23 Haziran günü, denizaltıları İngiltere'den almak üzere bindikleri Refah vapurunun batırılması sonucu ölürler. Mersin Limanı'ndan hareket eden Refah vapurunun bordalarına ve güvertesine, İkinci Dünya Savaşı'nda tarafsız bir ülke olan Türkiye Cumhuriyeti bayrağı çizilir. Bayraklar reflektörlerle aydınlanmış olsa da, kırk yıllık yaşlı gemi demir alışından beş saat sonra, saat 22:30'da, bilinmeyen bir denizaltı tarafından torpillenir. İskenderiye Limanı'na gitmekte olan Refah vapurundan ancak bir cankurtaran sandalı denize indirilebilir. Yeterli sandalın olmadığı va-

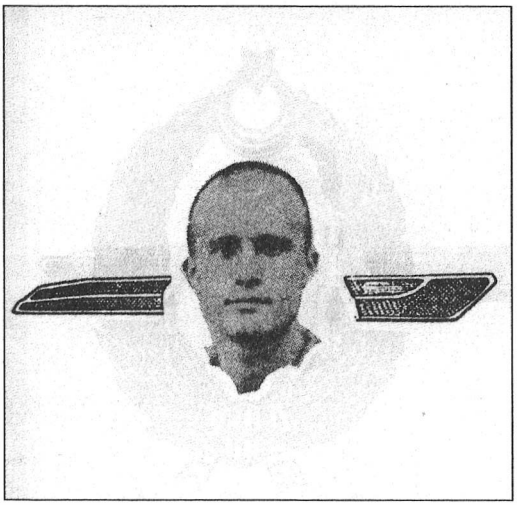


"Her yer karanlık..." Fethi Yüceses.

purda, denizcilerle birlikte uçuş eğitimi almak üzere İngiltere'ye gitmekte olan yirmi bir havacı da suya atlamak zorunda kalır. Denizdekiler, vapurun batmadığını görünce tekrar güverteye çıkarlar. Ne var ki, makineleri ve telsizi çalışmaz durumda olan Refah, su üstünde ancak dört saat kalabilir.

Refah'ın battığı haberi, yirmi sekiz kazazedenin bindiği sandalın karaya ulaşmasıyla duyulur. Otuz altı saat geçmiştir aradan. Havadan ve denizden yapılan aramalarda dört kazazede daha kurtarılır. Refah, 167 insana mezar olur!..

Vapurda yeteri kadar cankurtaran sandalının bulunmayışı suçlamalarına, Mersin Liman Reisi Zihni Koçak, şilepteki cankurtaran sandallarının mürettebat sayısından fazla olduğunu, binecek subay, astsubay ve er miktarının gizli tutulup, kendilerine bildirilmediğini söyleyerek karşı çıkar. Mersin'e gitmek üzere yola çıktığı İstanbul Limanı'nın reisi de, savunmasında, Refah'ta kendi mürettebat



Refah'tan Atılay'a!... Kemal Dağaşan.

sayısından çok fazla "tahlisiye vesaiti" bulunduğunu, İstanbul'dan ayrıldıktan sonra da, asker taşıyacağından asla haberleri olmadığını bildirir. Mahkeme, kafile kumandanı Yarbay Zeki Işın ile şilebin kaptanı İzzet Dalgakıran'ı, "bir kaza vukuunda kafilenin ne suretle hareket edeceğini, geminin içinde ne gibi tahlisiye vastalarının bulunduğunu; mevkilerini öğrenmek ve yüzme bilen bilmeyenleri ayırıp ona göre tertibat aldırmak ve her şahsın hareket tarzını tayin eylemek gibi gerekli vazifelerden hiçbirini yapmadıkları" gerekçesiyle suçlu bulur. Zeki Işın ve İzzet Dalgakıran boğulanlar arasındadır!

Refah faciasında canını kurtarmayı başaran otuz dört şanslı insandan biri de Astsubay Kemal Dağaşan'dır... Dağaşan, kazadan sonra Atılay denizaltısında görevlendirilir... Ve 14 Temmuz 1942'de, bir daha geri dönmemek üzere yaklaşık bir yıldır göremediği arkadaşlarının arasına dalar!..

Soyadında Yüzen Şilep

1924 hükümetinin adalet bakanı olan Mahmut Esat Bey, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nde verdiği derslerde, aydınlanmadan ödün vermeden "ileri-geri" konuşur: "Egemenlik haklarına dayanarak bir milletin gerileme, geri gitme hakkı yoktur. Çünkü geriler, ilerilere nispetle birer kötülüktür. Hayat gerilerde değil, ilerilerdedir. Hayat kötülüklerde değil, ilerilerde, iyiliklerdedir. Gerilerde ölüm vardır. Bir millet öleceğim diyemez. Yaşama ve yaşatma ilerilerdedir. Bir milletin yaşama ve yaşatma hakkı vardır. Bir millet yaşayacağım diyebilir. Cumhuriyet'ten hilafete, saltanata, krallığa inmek şöyle dursun, meşrutiyete bile dönmek bir milletin hakkı olamaz. Çünkü böyle bir durumda millet, kendi egemenliğinden kısmen olsun feragat etmektedir."

İstanbul Limanı'ndan, 30 Temmuz 1926 tarihinde "Bozkurt" adlı kömür yüklü bir şilep hareket eder. Hasan Kaptan yönetimindeki şilep, 2 Ağustos gününün gecesi, Midilli Adası açıklarında, Beyrut'tan İstanbul'a gitmekte olan Fransız yolcu vapuru "Lotus"la çarpışmaktan kaçamaz. Bozkurt kısa sürede batarken, Lotus hasar görür ama suyun üstünde kalır. Gökyüzü son derece karanlık ol-

duğundan, Bozkurt mürettebatından ancak on kişi kurtarılabilir. Geri kalan denizcileri gece, siyah peleriniyle gizler.

Lotus, İstanbul Limanı'na geldiğinde, çarpışma sırasında gemiyi yöneten 3. Kaptan Jan Demons, Hasan Kaptan'la birlikte, birçok insanın ölümüne neden olmak suçuyla tutuklanır. Bu olay gerek Fransa'da, gerekse Türkiye'de büyük yankı uyandırır. Fransızlar, kaptanın derhal özgür bırakılmasını isterler. Türk basını da, Hasan Kaptan'ın tutukluluğunun kefalet karşılığında sona erdirilmesinde ısrar eder. *Yeni Ses* gazetesinin de sahibi olan Trabzon Milletvekili Nebizade Hamdi Bey'in çabalarıyla, Bozkurt şilebinin kaptanı dört duvar arasından kurtulur. Batan geminin sahibi Nef'i Bey, Fransızlardan uğradığı zararın karşılanmasını isterken, Lotus'un sahibi "Mesajeri Maritim" şirketi de gemilerinin uğradığı hasarın ödenmesi gerektiğini ileri sürer. Her iki taraf kazadan birbirlerini sorumlu tutar. Amiral Vasıf Paşa başkanlığında hazırlanan bilirkişi raporuna dayanarak, savcı Cemil Bey, her iki kaptanın da suçlu olduğuna karar verir ve "cinayet" suçuyla yargılanmaları yönünde mahkeme yolunu açar.

Gelişmeler üzerine Fransızlar tarafından, çarpışmanın Türk karasularının dışında olduğu belirtilerek, davanın kendi mahkemelerinde görülmesi gerektiği iddia edilir. Ankara'dan, sorunun Türkiye Cumhuriyeti mahkemelerine aksettiği ve bundan da Fransa hükümetinin haberdar edildiği belirtilir ve istenirse davanın Lahey Adalet Divanı'na götürülebileceği yönünde açıklama yapılır. Bu arada, "Lotus-Bozkurt" davası on beş gün gibi kısa bir sürede sonuçlandırılır. 15 Eylül 1926 tarihli karara göre, Kaptan Jan Demons "iki ay yirmi gün ağır hapis ve 225 lira para cezası ödemeye" Hasan Kaptan ise "dört ay ağır hapis ve 33 lira para cezası ödemeye" mahkûm edilir. Ancak, Lahey Adalet Divanı'na taşınan dava farklı bir seyir alır.

Fransızlar, Türkiye Cumhuriyeti mahkemelerinin bu davaya bakmaya yetkili olmadığını ve Kaptan Jan Demons'un tutuklanmasından dolayı kendisine tazminat ödenmesini talep ederler. Günlerce süren davada Türkiye, Adalet Bakanı Mahmut Esat Bey tarafından temsil edilir.

1927 yılının 7 Eylül günü, Lahey'den gelen telgraf sevince boğar, 4 yaşındaki Türkiye Cumhuriyeti'ni. Lahey Adalet Divanı, Türkiye'nin Lozan Antlaşması'na uyduğu ve uluslararası hukuk kurallarına aykırı davranmadığı kararına varır. Böylelikle, bir yıl önce verilen kararın doğruluğu onaylanır. Kaptan Jan Demons'un hayalleri de Bozkurt'un yanını boylar. Atatürk, davadaki başarısından dolayı, soyadı kanunu çıktığında Mahmut Esat Bey'e "Bozkurt" soyadını verir. Birçok kanunun yanı sıra, Deniz Ticaret Kanunu'nu da hazırlayan Mahmut Esat Bey, Ege Denizi'ndeki bir batıktan almaktadır soyadını!..

1927 yılında, çalıştığı sigorta şirketinden istifa eden Atıf Bey, okul yıllarında tutulduğu tiyatro sevdasından daha fazla kaçamaz ve Dârülbedayi'de alır soluğu. *Hamlet*'te küçük bir rol üstlenerek başladığı sahne yaşantısının üçüncü yılında *Kaçakçılar* adlı filmle sinemaya geçer. 1932'de yönetmenliğini Muhsin Ertuğrul'un yaptığı *Bir Millet Uyanıyor* filminde Ercüment Behzat Lav ve Ferdi Tayfur'la birlikte önemli rollerin birinde görürüz Atıf Bey'i. Kurtuluş Savaşı sırasında, İstanbul'dan Anadolu'ya adam ve silah kaçıran Yahya Kaptan'ı canlandıran Atıf Bey, İstanbul hükümetinin işkence yaparak öldürdüğü yürekli kaptanı başarıyla yansıtır beyazperdeye. Böylelikle, Mustafa Kemal Atatürk'ün *Nutuk* adlı kitabında "Meydana getirebildiğimiz ulusal birliklerin en önemlisi ve güçlüsü 'Yahya Kaptan' diye tanınmış olan bir özverili yurtseverin birliğiydi" sözleriyle andığı Yahya Kaptan, sinemaseverler tarafından da tanınmış olur.

Soyadı kanunun çıkmasıyla Atıf Bey de, filmdeki başarısından dolayı "Kaptan" soyadını alır ve adını sinema afişlerine "Atıf Kaptan" olarak yazdırır.

Balinaların Batırdığı Gemiler

Yunus'tan beyuk baluk... Helbet var. Canavar var. Beyuk canavar. Deniz devi. Buralarda yok, ben görmedum."

13 yaşındaki Oktay Sönmez, dedesi Şükrü Reis'in bu sözlerinin ardından Karadeniz'e çevirir bakışlarını. Fatsa Feneri'nin ışığı yanıp sönmeye başladığında dedesinin dudaklarından dinleyeceği ilk balina öyküsü dökülmeye başlar...

Bir değil, birçok kitapçı gezdikten sonra, arka raflarda belki bulabileceğiniz bir kitap vardır: *Güneşi Hüzünlüdür Kutup Denizlerinin*... Bu kitap "deniz devi"ni, yani balinayı anlatır. Kapağında, sizin kitabı bulmanız için ayıracağınız zamandan, alacağınız yoldan çok daha fazlasını katederek kitabı yazan "Oktay Sönmez"in adını okursunuz: "Gemilere yalnız dumanlarını görebilecek kadar uzaktan baktığım Karadeniz'in sıcak beyaz kumlarına yüzükoyun uzanıp, gözlerim ufuk çizgisinde düşünüp durduğum günlerde onu kocaman elli dedemin anlattıklarından ve bazı kitaplardan biliyordum. Ama onu ilk kez kafasında yapışık kabuklu deniz böcekleriyle çok yakından Cape Cod açıklarında bir tekneden gördüm. Yanımda o zaman 12 yaşındaki küçük kızım vardı ve o gün Deniz Devi'yle ilgili bir kitap yazmaya karar verdim."

Lydia, Two Generals, United States, Pauline... Balinanın saldırısı sonucu batan birkaç geminin adları bunlar. Ne var ki, bu gemiler masum yolcuları değil, balina avcılarını taşımaktaydılar. Sırtında zıpkınların açtığı yaralardan boşalan kanlarla kaçmaya çalışan ama kurtulamayacağını anlayınca geri dönüp saldıran balinaların intikam defterinde yazılıdır bu gemilerin adları. 1858'de "Prince zıpkını"nın bulunuşuyla amansız bir savaş başlar balinayla insanoğlu arasında. Bir fırlatıcıdan atılan bu zıpkın balinaya saplanmakla kalmaz, içindeki patlayıcıyla da onu ağır yaralar. Prince zıpkınının kullanımı için balinaya yaklaşmak gerektiğinden, zavallı deniz devi ölmeden önce peşindeki filikalara saldırma olanağı yakalar. Ama 1937'de, Norveçli Sven Foyn, doksan metre uzaklıktan fırlatılan zıpkını icat edince balinaların soyu da tükenme noktasına gelir. "150 yıl savaşları" adı verilen süreçte katledilen her yedi yüz balinaya karşılık, yalnızca bir denizci ölmüştür!

1807 yılında, kaptanlığını Edmund Gardner'in yaptığı "Union" adlı balina gemisi, Asor Adaları açıklarında deniz devinin saldırısı sonucu sulara gömülür. On altı kişilik mürettebat üç filika içinde kurtulsa da, balinanın darbesiyle biri kullanılmaz duruma gelir ve batar. Balinanın saldırdığı filikada Kaptan Gardner bulunmaktadır! Deniz tarihçisi Obed Macy'ın, Union olayını anlattığı *The History of Nantucket* adlı kitabı, 1825 yılında yayımlandığında, Herman Melville 6 yaşında bir çocuktur. 1932 yılında babasının iflası ve ölümüne kadar mutlu bir çocukluk geçiren Melville, çalıştığı bir iki işin ardından deniz tutkusunu yenemeyip balina avcılarının arasına karışır. Güney Pasifik'te geçen yıllarında, çalıştığı geminin koşullarına dayanamayınca Marguessas'ta gemiyi terk eder. 23 yaşındaki Melville tutsak edilir, Typee yerli-

leri tarafından. Kendisini kurtaran bir balina avcı gemisinin kaptanına karşı gelince de tutuklanır ama kaçmasına göz yumulur. Havai Adası yöresinde zıpkıncı olarak balina kovalayan Melville, ülkesine döndüğünde, 1846 yılında, deneyimlerini aktardığı ilk kitabı olan *Typee*'yi yayımlar. Ama onun ölümsüz eseri hiç şüphesiz ki *Moby Dick* adlı romanıdır.

Melville'i *Moby Dick*'i yazmaya iten, 12 Ağustos 1819'da Nantucket'ten ayrılan ve bir daha geri dönmeyen "Essex" adlı geminin yaşadıklarıdır. Kaptan George Pollard'ın yönetimindeki Essex, tıpkı Union gibi bir balinanın saldırısı sonucu denizin dibini boylayan bir avcı gemisidir. Melville "Acushnet" adlı balina avcı gemisinde çalışırken, denizin ortasında karşılaştıkları "Lima" adlı gemide görev yapan William Chase'la tanışır. 16 yaşındaki bu çocuk Essex'in ikinci kaptanı olan Owen Chase'ın oğludur. İki gemi ayrılırken, Melville'in elinde William Chase'ın kendine verdiği, babası tarafından yazılan Essex olayının hikâyesini anlatan kitap vardır. 1852 yılının temmuz ayında, Kızılderili dilinde anlamı "çok uzak yer" olan Nantucket'e gelen Melville, Kaptan George Pollard'la görüşür... Ve, Owen Chase'ın yazdığı kitabın bir sayfasına el yazısıyla şunları yazar: "Bir gün Nantucket'te Kaptan Pollard'ı gördüm. Biraz konuştuk. Adalılar için o pek önemli biri değil, ama benim için tüm hayatımda tanıdığım gösterişten tümüyle uzak, alçakgönüllü ve en etkileyici insan."

Belki büyürüm günün birinde
Derim kalınlaşır korur içimi
Sıcak denizlerden buzlu sulara
Yıllarca bir üzgün balina

Belki beni bir avlayan çıkar
Ahab zıpkınıylā kanatır beni
Binlerce mekik ve iplik sırtımda
Diplere kaçırırım katilimi

Ta derinlerde o nefretiyle
Ben kılıfımla baş başa
Ne güzel ölüler ağır ağır
İş bitip gemi batınca

Köpüren dalgalar sessiz derinler
Ölü gemicilerin hepsi düş
Pekod'un peşinde kıyıya vurdum
Kimseler beyaz demesin bana

Barış Pirhasan'ın "Moby Dick" şiirinde adı geçen Ahab, Melville'in ünlü kitabının kahramanıdır. Yelkenli bir geminin kaptanı olan Ahab, bir bacağını koparark sakat kalmasına neden olan "Moby Dick" adlı beyaz balinadan öcünü almak üzere denize açılır. Kaptan Ahab'ın, sırtına bağlandığı beyaz balinayla birlikte denizin dibini boylamasıyla son bulan trajik öyküsü beyazperdeye John Huston tarafından aktarılır. Bu filmde Kaptan Ahab rolünü Gregory Peck üstlenir. Talihsiz denizci, Şükran Kurdakul'un "Ahab Kaptan" adlı şiirinde de başroldedir:

Niye bendim... sonsuza bırakılmış sürgün
Ama bendim geleceğin ötesini gören.
Yarıştan başka ne gelirdi elimden
Moby Dick'in görkemine çarpıldığım gün.

İstanbul'a gelen nice yazardan biri olan Melville, yaptığı yolculuk sırasındaki gözlemlerini şöyle aktarır: "12

Aralık Cuma. Öğlene doğru hafif bir esinti sisi dağıttı. Sonunda, çevremizdeki sis kalkınca, kendimizi ansızın, bir sihirin içinde gibi, Prens Adaları'nın arasında bulduk; bizimki gibi zor durumda bir sürü gemi vardı çevremizde. Unuttum yazmayı, sis sırasında çanlarımızı duyan kayıklar sarmıştı çevremizi. Onlar da sisten yollarını yitirmişti. İstanbul'dan denize çıkmış kayıklardı. Biri bir oğlan çocuğunundu, kayığını gemimizin kıç tarafına bağlamış, sis mis demeden uykuya dalmıştı."

Melville'in, Bizanslı yazar Prokopios'un MS 1100'lerde yazdığı kitaptan haberi yoktur. Eğer olsaydı, İstanbul'a gelişini anlattığı sayfalarda, Prokopios döneminde bir balinanın Marmara Denizi'nden geçen gemilerin korkulu rüyası olduğundan söz eder ve sulara başka bir gözle bakardı!..

Balina Katili

1923 yılının sıcak bir yaz gününde, Cenova Limanı'ndan demir alan "Thomasso di Savoia" adlı gemi, Birinci Dünya Savaşı'nın ardından yaşanan ekonomik sorunlardan kaçan birçok insanı Buenos Aires'e taşır. Bini aşkın göçmen, küçük geminin içinde, çok zor koşullarda tamamlar yolculuğu. Atlas Okyanusu'nun dalgalarına bakıp zengin olma düşleri kuranlardan biri de, 17 yaşında bir Rum genci olan Onassis'tir.

1906 yılında İzmir'de doğan ve Anadolu'nun işgalden kurtuluşu sonrasında İzmir'den ailesiyle birlikte ayrılan Onassis, sahip olduğu Arjantin pasaportuyla tütün işine girer ve de türlü taklalar atarak kısa zamanda çok para kazanır. Ama, asıl şöhretini 1930'da yaşanılan buhrana borçludur. Bir Kanada şirketine ait olan altı gemiyi son derece ucuz bir fiyata satın alan Onassis, böylelikle de armatörlüğe ilk adımını atar.

İkinci Dünya Savaşı kapıya gelip dayandığında Onassis de, Kosta Grastos adlı Yunanlı ortağıyla balina avcılığına soyunur. Balinaların göç yollarını inceleyen bir bilim kuruluşundan dışarıya sızdırdıkları bilgilerle sürünün yerini günü gününe öğrenen iki ortak, kiraladıkları teknelerle

balinaların kanını içerek para kazanmaya başlar. Bu işi öylesine severler ki, "Olympic Challenger" adlı bir fabrika gemisini 1952'de denize indirerek, balina katliamına hız verirler.

Okyanusta, avcı gemilerin öldürdüğü balinaları işleyen Olympic Challenger, İkinci Dünya Savaşı teknolojisinin bir ürünüdür. Müttefikler'in akaryakıt ikmallerini yapan "Hermen F. Whiton" adlı T-2 tipli bir tanker olan geminin kaptanı Norveçli Lars Andersen'in de geçmişi karanlıktır. Almanlar Norveç'i işgal ettiğinde, Nazilerle işbirliği yapan Andersen, savaş bittiğinde Arjantin'e sığınan bir faşisttir!..

Balina avcılığı konusunda uluslararası kuralları hiçe sayan Onassis'in gemilerine 1954 yılında, Peru hükümeti tarafından el konulur. Balina filosunun Paita Limanı'na hapsedilmesiyle zengin işadamının sonunun geldiğini sananlar çok geçmeden yanıldıklarını anlarlar. Onassis, Olympic Challenger ve diğer gemilerinin kaçak balina avlayarak kendine kazandırdığı paranın daha fazlasını sigorta şirketinden alır. Balinacılık işinin herhangi bir nedenden dolayı kesintiye uğraması halinde gün başına büyük bir miktarda para ödemek zorunda kalan sigorta şirketinin imdadına İngiliz hükümeti yetişir ve Peru makamlarıyla yapılan görüşmeler sonucunda gemiler serbest bırakılır.

Olympic Challenger, bu olaydan sonra da balinaların korkulu rüyası olmaya devam eder. Ancak, Norveç'te yayımlanan *Norsk Hvaltangst-Tiende* adlı gazetenin Onassis'in bir balina katili olduğu yönünde yayımladığı haberler işin seyrini değiştirir. Norveç hükümeti, geminin Hamburg Limanı'nda tahliye ettiği 6.300 ton balina yağının kaçak ve yasadışı olduğunu iddia ederek dava açar. Tutuklanan Olympic Challenger'den kurtulmanın yollarına bakan Onassis, Japonlara satar tüm filoyu. Ve Olympic

Challenger'in adı silinerek yerine "Kyokuyo Maru II" yazılır!..

Onassis, zengin ülkelerden tayfa bulmanın zor olacağını biliyordu. Bu yüzden yoksul ülkelere atar çengeli. Denizcilere şirin görünmek amacıyla, 1936'da, "Ariston" adlı gemisine tayfalar için bir havuz yaptırır. Ve hatta işi daha da abartarak bir de kuyruklu piyano koydurtur.

Katlettiği onca balinanın kesilen kuyruklarından ise hiç etkilenmez. Ünlü yatı "Christina"nın salonundaki bar sandalyelerini balina penislerinden yüzülmüş derilerle kaplatır. Barın ayak dayayacak yerlerinde ise balina dişleri göze çarpar!..

Olympic Challenger'i sattıktan sonra Monte-Carlo'da kumarhane işleten Onassis, çok sevdiği oğlunu bir uçak kazasında kaybeder. Çocuk yaşta demeden yıllardır birçok balinayı katleden, öldürttüğü dişi balinaların karnındaki yavrularını da satan "işadamı" evlat acısını yaşadıktan sonra şunları söyler: "Dünyanın en yoksul, en acınacak, en mutsuz ve hiçbir şeyi olmayan insanıyım ben şimdi."

Öğlen Namazını Müteakip...

İngiltere'nin York kentinde tanınmış bir aile olan Robinsonların kızı, Almanya'nın Bremen kentinden gelen Kreutznaer soyadlı bir yabancıyla evlenir. Çiftin üçüncü çocuklarına ailesinin ve babasının soyadlarından oluşan "Robinson Kreutznaer" adı verilir. Ancak, babanın Almanca olan soyadı İngilizce'de "Crusoe" diye okunur. Böylelikle, bütün ıssız ada kahramanlarının kralı sayılan Robinson Crusoe doğmuş olur.

Daniel Defoe, her ne kadar ünlü kahramanın doğuşunu kitabın ilk sayfalarında yukardaki gibi anlatsa da, okurun önüne bir temcit pilavı koyduğunu çok iyi bilir. Çünkü, ıssız bir adada tek başına yaşamak zorunda kalan bir insanın öyküsü, o dönemde en çok işlenen konuların başında gelir. Defoe'nun 59 yaşındayken yarattığı ünlü kahramanın, "Cinpue Porte" adlı geminin mütettebatından Alexander Selkirk olduğu söylenir. 1703 yılında, İngiltere'den Atlas Okyanusu'na açılan geminin kaptanı Charles Pickering, Brezilya'da ölünce, onun yerine geçen Thomas Stradling ile Selkirk, sürekli olarak kavga ederler. 1704 yılının eylül ayında, Stradling'den kendisini Şili açıklarındaki Juan Fernandez Adası'na bırakmasını isteyen Selkirk,

"Duke" adlı gemi tarafından, 1709 yılının şubat ayında kurtarılana kadar bu ıssız adada kalır.

Alexander Selkirk, ünlü bir roman kahramanı olacağından habersiz ülkesine dönerken, ıssız adada yaşadığı olayları geminin kaptanı Woodes Rogers ve gemide görevli subaylardan Edward Looke'a anlatır. Bu iki denizcinin, anlatılanlardan etkilenip birer kitap yazmalarının ardından, dönemin ünlü yazarlarından Richard Steele de, bir denemesinde Selkirk'in öyküsüne yer verir. Daniel Defoe'nun, 1719'da, *Robinson Crusoe*'yu yayımlamasından yedi yıl önce okura sunulan *Güney Denizleri ile Dünya Çevresinde Bir Yolculuk* adlı kitapta da, Selkirk başından geçenler anlatılır. Bu kitabın yazarını, kitabı okumamış olsak da yakından tanırız: Kaptan Cook!..

Görüldüğü gibi Daniel Defoe'nun, kahramanı ıssız bir adada yaşayan romanı gerçek bir temcit pilavıdır. Ama ne Defoe'dan önce ne de sonra yayımlanan bu tür roman kahramanlarından hiçbiri Robinson Crusoe kadar ünlenebilir. İngiliz yazarın hakkını verirken, 12. yüzyılda yaşamış Endülüslü Arap Filozof İbn Tufeyl'in *Hayy İbn Yekzan* adlı öyküsünün, 1708 yılında, İngilizce olarak yayımlandığını da şuracığa yazmış olalım. Bu öyküde, insanların dışarıdan hiçbir bilgi almaksızın doğa olaylarını çözümleyebileceğine inanan İbn Tufeyl, ıssız bir adada yaşayan bir insan sunar okura. Defoe, Selkirk ıssız adasında kurtarılmayı beklerken ülkesinde yayımlanan bu kitaptan etkilenmiş olabilir mi?.. Kim bilir; belki evet, belki hayır.

Robinson Crusoe ilk kez okurla buluştuğunda 9 yaşında bir çocuk olan Jean-Jacques Rousseau, Defoe'nun romanını uygarlığın yeniden üretilmesi ve doğanın yeniden alt edilmesinin bir başarısı olarak görür. Eşitsizliğin nedenini özel mülkiyetin kurulmasında gören ve eğitimin emeğe saygı gösteren bir anlayışla gerçekleşmesini savunan

Fransız düşünürün etkilendiği Robinson Crusoe'dan bir bölüm okuyalım: "Ekini biçmek için bir orak ya da tırpan yokluğu çekiyordum. Tek yapabildiğim şey gemiden kurtardığım silahlardan büyük bir kılıcı tırpan yerine kullanmak oldu."

Defoe'nun roman kahramanı, Selkirk gibi kendi rızasıyla ıssız adaya bırakılmaz. O, gemisinin batması sonucu yüzerek ulaşır adaya. Orada da, barış içinde yaşamaya başlar. Öyle ki, insan öldürmek için üretilen kılıcı bile tırpan yerine kullanmaya başlar. Kılıcın amacından çok farklı bir şekilde kullanımına tanık olduktan sonra, oturup iyice düşünmek kalır, biz okurlara!.. Yanıt arayacağımız soru şudur: Barış, iki savaş arası olarak anılmaktan ne zaman kurtulacak?

Yanıt ise uzaklarda değil, Robinson Crusoe'dadır elbette. Ne diyordu Robinson: "Tek yapabildiğim şey gemiden kurtadığım silahlardan büyük bir kılıcı tırpan yerine kullanmak oldu." Silahların emek araçlarına dönüştüğü, emeğin saygınlık kazandığı bir dünyada barış gerçek yerini bulacaktır. Sorun, tüm dünya Robinson'un adasına dönüşünce çözülecektir. Robinson Crusoe'daki şu sözlerin değerini anlamadıkça sürüp gidecektir savaşlar: "Bu sırada bulduğum geminin marangoz sandığı benim için bir hazine değerindeydi."

İnsanlığın gerçek hazinesi emektir. Savaşları çıkartan da, emeği sömüren kapitalistlerdir. Bu gerçeğin ayrımında olan Haldun Taner şunları yazar: "Bir ada arıyorum. Rakamlardan uzak mı uzak. Para, pul, zarar konuşmak yasak. Bir ada ki bankeri yok, yüksek faizi yok. Tahvil, senet, karşılıksız bono, sertifika, çifte faiz bilinmez. O adada akıllılar yolunu bulup safdilleri sömürmez. Dargelirli her fırsatta okkanın altına gitmez. Dargelirli yok ki zaten, herkes eşit, tokgözlü. Tüketim hırsı yok edilmiş."

Edebiyatta "ada" denildiğinde akıllara ilk gelenlerden biri de *Define Adası* adlı ölümsüz eserdir hiç şüphesiz. Bu kitabın yazarının yüzünü aydınlatmak için İskoçya kıyılarındaki deniz fenerlerini kullanmalıyız. Çünkü, fenerlerin çoğu yazarın büyükbabası tarafından, bölgenin en önemli, en tehlikeli yerlerine yapılmıştır. Yazarın babası da fener yapımını sürdürür. Ama, amatörce şiirler, romanlar da yazmaya çalışır. Bir kitabında kendisine masallar anlatan dadısı Cummy'den "ikinci annem, birinci karım ve çocukluk günlerimin meleği" diye söz eden, dünya edebiyatına *Define Adası* gibi yüzyıllar geçse de ışığı sönmeyecek bir fener armağan eden yazarımız ise Robert Louis Stevenson'dur.

Büyükbabasının adını taşıyan oğlunun da, kendi mesleğini sürdürmesini isteyen Thomas Stevenson, mühendislik eğitimi alması için onu Edinburgh Üniversitesi'ne kaydettirir. Bu eğitimi son sınıftayken bırakan Stevenson, hukuk fakültesini bitirse de, barodan gelen çağrıyı reddeder. Doğuştan zayıf olan akciğerleri nedeniyle sürekli olarak öksürük krizlerine yakalanan yazar, hastalığına aldırmadan geziler yapar. Serüven tutkunluğu Barbizon'da, kendisinden on yaş büyük olan Fanny Osbourne'la tanışmasına yol açar. Tanıştığında Bayan Fanny evlidir. Kadının kocasından boşanıp, Stevenson'la evlenmesiyle de *Define Adası*'na doğru ilk adım atılır.

Stevenson, bir gün üvey oğluna öyküler anlatırken, çocuğun isteği üzerine kâğıda bir ada resmi çizer ve bu ada üzerine bir öykü anlatır. Böylelikle de, 1883'te yayımlandığında büyük yankı uyandıracak olan *Define Adası* ortaya çıkar. Stevenson, Defoe'nun ünlü eseri *Robinson Crusoe*'dan etkilenmediğini söylese de, *Define Adası*'ndaki kahramanlardan biri olan Long John Silver'in papağanı için şu açıklamayı yapar: "Hiç şüphesiz

bir zamanlar Robinson Crusoe'nundu." Akşit Göktürk de, *Edebiyatta Ada* adlı kitabında, *Define Adası*'nın kahramanlarından Ben Gunn'ın adada Tanrı yolunu bulması, keçi postu giymesi ve keçi beslemesiyle Robinson'a olan benzerliğinin altını çizer. Yazar ayrıca, Ben Gunn'ın adaya ceza olarak bırakıldığını belirterek, Stevenson üzerindeki Defoe etkisine dikkat çeker. Göktürk, şu düşüncesiyle de, gemicilik tarihinde bir yer biçer Stevenson'un kitabına: "*Define Adası*, buhar çağından sonra gemiciliğin büyük değişikliklere uğradığı 19. yüzyılda, eski deniz kurtlarının, çoktan tarihe karışmış korsanların serüvenli dünyasına bir dönüştür."

Casco adlı yelkenlisiyle, hastalığının ilerlemesi üzerine, doktorların önerisine uyup İskoçya'dan ayrılan Stevenson annesi, karısı ve üvey oğluyla birlikte Pasifik adalarına doğru yelken açar. Samoa Adaları'na yerleşen yazarın sağlığı düzelse de, 3 Aralık 1894'te, beyin kanaması sonucu yaşamını yitirir. Kendisini çok seven yerliler tarafından büyük bir törenle adada bulunan bir tepeye gömülen ve malikânesi devlet başkanlığı konutu olarak kullanılan Stevenson'u unutmayanlardan biri de Cemal Süreya'dır. İşte, şairin iki dizesi:

Ben bu şiiri yazdım bir akşamüzeri,
Aklımda "Define Adası"nın ilk sözleri

Ama, hiç kimse Altan Armutak kadar tutkunu olamaz Stevenson'un. Armutak'ın ünlü yazarla tanışması 10 yaşındayken ağabeyinin kendisine *Define Adası*'nı armağan etmesiyle başlar. Anlatımın etkisinde kalan çocuk, kısa sürede değişik tarihlerde yapılan baskılarını satın alır kitabın. Bununla da kalmaz, ortaokuldayken, İngilizce, Almanca ve Fransızcalarına da sahip olur. Altan Armutak,

bir yandan Stevenson hakkında bilgiler toplarken, öbür yandan *Define Adası*'nın büyük bir haritasını çizerek odasının duvarına asar. Lise yıllarına geldiğinde ise Stevenson kitaplarından oluşan özel köşe daha da genişler. Öyle ki, bir şeref defteri de konulur Stevenson kitaplarının yanına.

Armutak, yazarın doğum günü olan 13 Kasım ve öldüğü gün olan 3 Aralık'ta bir şeyler yazar deftere. Evdekilerin de yazmalarını ister ama sayfalardaki el yazısı yalnızlığa terk edilir.

Altan Armutak, akciğer rahatsızlığı geçirdiğinde ailesi telaşlanırken o, havalara uçar mutluluktan. Ne de olsa Stevenson'a biraz daha yakınlaşmıştır. Radyoda yayınlanan "Çocuk Bahçesi" programında oyunlaştırılmış *Define Adası*'nı kasete kaydeder ve onu dinleyerek uyumaya başlar. Televizyonda ise Stevenson'dan bir uyarlama yayınlansa hiçbir zaman kaçırmaz. İnsanları da tanıştırmak ister yazarla. Evlerin posta kutularına el yazısıyla hazırladığı, Stevenson'u tanıtan broşürler bırakır. Biriktirdiği harçlıklarıyla aldığı yüzlerce kitabı armağan olarak dağıtır arkadaşlarına. Balkonunda baktığı güvercinlere *Define Adası*'ndaki insanların adlarını verir: Long John Silver, Billy Bones, Kaptan Flint, Ben Gunn...

Ve Altan Armutak, günlerden bir gün, bir gazetedeki ölüm ilanını okur: "Vefat... Romancı Robert Louis Stevenson'un ailesinden, müteveffa Edwin ve Anne Louis Norwick'in kızları, merhum Niyazi ve merhume Zahide Özdoğru'nun gelinleri, Rodney ve Melvin Ghre'nin kardeşleri, Debbie Lanthorn ve Sandie Kahm'in halaları, Füruzan ve Berna Özdoğru'nun yengeleri, Nüvit Özdoğru'nun sevgili eşi, Amerikan Başkonsolosluğu'ndan emekli Doroty Hediye Özdoğru vefat etmiştir. Cenazesi 9 Kasım 1989 Perşembe günü (bugün) öğle namazını müteakip Şişli Camii'nden kaldırılarak Zincirlikuyu Me-

zarlığı'na defnedilecektir... Ailesi... Not: Çelenk gönderilmemesi rica olunur."

Bir Stevenson tutkunu ve uzmanı olan Altan Armutak, gazetedeki ölüm ilanıyla karşılaştığında saatler öğleyi çoktan geçmiş, güneş pılısını pırtısını toplayarak, Samoa Adaları'nda doğmak üzere, Süleymaniye Camii'nin minareleri arkasından kaybolmuştur.

Zihinsel Yetisi Çok Az!..

İstanbul'da hava kirliliği arttığından beri şiire girmez oldu vapur dumanı. Gökyüzünü çamurlu su renginde bulutların kapladığı bir kentte yaşayan şairlerden de, vapur dumanının güzelliğine yazılmış bir şiir beklemek hata olur zaten. Hem yazılsa bile, hangi okur inanır böyle bir şiire?..

Oysa, şiirde de tüterdi vapur dumanı bir zamanlar. Elbette, gökyüzünün mavi olduğu yıllardan söz ediyoruz. O yıllarda başka bir kente giden sevgilisinin ardından yazdığı şiirde, "Sen de kaybolunca / Ben nasıl eve gider / Nasıl soyunup yatabilirim / Vapur dumanı?" diye sorar Necati Cumalı. Şüphesiz ki Can Yücel de, şu dizeleri solunan havanın insan genzini yakmadığı günlerde yazmıştı:

Kolay gelsin vapur dumanı!
İnersin sen de bir gün yeryüzüne
Benim gibi yağmur diye...
İy'de edersin!

Tangonun İstanbul'da duyulmaya başlamasıyla, Şirket-i Hayriye vapurlarının kanarya sarısı bacalarından yükselen dumanlar müziğin ritmiyle dans etmeye başlar. Nasıl et-

mesinler ki? Kaptan köşkünün üstüne konulan hoparlörlerden, Seyyan Oskay'ın seslendirdiği şarkılar, 1938 yılına kadar vapur dumanıyla tango yaparak yükselir gökyüzüne. 1938 yılında dansı biter vapur dumanlarının. Çünkü, Dolmabahçe'de yatan ve katıldığı her baloda dans eden adam ölüm döşeğindedir. O yıl, Kız Kulesi'ndeki, sisli havalarda vapurları uyaran çan da, Atatürk rahatsız olmasın diye susturulur.

Kore'nin Çongcu kenti yakınlarındaki köyden duyulan çan sesinin öyküsüne de kulak vermeliyiz. Kore Savaşı sonrasında, köyün genç rahibi, Amerikalılar tarafından atılan fakat patlamayan 250 kilo ağırlığında bir bombayı ortasından kesmeye karar verir. Danıştığı Amerikalı rahip Joe B. Hopper telaşlanarak, bombaya dokunmamasını ve askerlere haber vermesi gerektiğini söyler. Ama, yerli rahip sözünü dinlemez Hopper'ın. Bir demircide bombayı ortasından kestirir. Kesme işlemi yapılırken de ısınmayı engellemek için su döker. Bombanın içinden çıkan "beyaz saçmaları" balıkları sersemletmekte kullanılmak üzere balıkçılara satar. Böylelikle, bombanın taşınması ve kesilmesinde ortaya çıkan masrafları karşılamış olur. Bombanın bir yarısı Kat-tam, diğer yarısı da Çungung Kilisesi'nde çan olarak kullanılmaktadır. Üzerine tahta tokmaklarla vurulduğunda çıkardıkları sesler, beş kilometre uzaktan bile duyulur!

Kanada'da bulunan Rosedale Metodist Kilisesi'nin rahibi Charles Morgan, bir pazar sabahı erkenden kalkarak, o gün okunacak ilahinin numarasını karatahtaya yazar. Ayine kadar biraz daha uyumaya karar veren rahip Morgan, dalgalarla boğuşan dev bir kütle görür rüyasında. Bir yandan da, çan sesleri arasından bir ilahi duyar. Sıkıntıyla uyanan rahip kiliseye giderek, karatahtaya yazdığı numarayı siler ve kulaklarında çınlamakta olan ilahi-

nin numarasını yazar onun yerine. Çanların insanları dua etmeye çağırmasının ardından, pazar ayini için kileseye gelenler, ilahiyi hep bir ağızdan okurlar: "Duy, kutsal baba, sana denizde tehlikede olanlar için dua ediyoruz." O günün gecesi Titanic, karşısına çıkan buzdağına çarpmaktan kurtulamaz!..

Lambach, Avusturya'da Tuna Nehri'nin kollarından biri olan Traun'un kıyısında kurulan şirin bir kenttir. Bu kentteki manastırın giriş kapısının üstünde, bir zamanlar kilisenin tüm işlerini yapan adamın kabartma heykeli yer alır. Sarkık bıyıkları ve gür kaşlarıyla görenlerin dikkatini çeken bu adam Ali Lambacher'dir. Bir savaş sırasında Osmanlı ordusundan esir alınan Ali, Lambach'a getirilir. Kilisenin rahibi yeniçeriyi, "Sen benim esirim değil, çalışanım ol, kiliseye hizmet et" diyerek himayesine alır. Bodruma yerleşen Ali, kiliseyi süpürür, bahçesindeki ağaçları budar ve din değiştirdikten sonra da kilisenin çanını çalar, törenlerde armasını taşır. Öldükten sonra da kapının girişine konur heykeli.

Lambachlı Ali'nin heykelinin altından kim bilir kaç kez geçen bir öğrenci, bahçede sigara içerken yakalanınca manastırdan kovulur. "Halk Okulu"nu zar zor bitirince Viyana'daki sanat akademisiıin sınavlarına girer. Ressam adaylarından cennetten kovulmanın resmini yapmaları istenir. Sonuçlar açıklanınca rahip olmadığı gibi ressam eğitimine de kabul edilmediğini öğrenir. Değerlendirme sonucunda kâğıdına şu not düşülür: "Zihinsel yetisi çok az."

1914 yılında orduya yazılır gönüllü olarak. Arkadaşlarıyla konuşmak yerine bir köşeye çekilerek ünifoRmasındaki en küçük lekeyi temizlemek için saatlerce uğraşır, kendisinden üst rütbeli olanların çamaşırlarını yıkar. Birinci Dünya Savaşı sırasında alay karargâhında adına mektup gelmeyen tek asker de odur!..

Politikaya atıldığı yıllarda yığınları kadınlara benzetir. Ona göre, konuştuğu kitlede sağlıklı düşünceden çok, duygusallık ve duyarlık ön plandadır. Birlikte olduğu dört kadın da intihar eder, yalnızca biri kurtulur. Gençlik yıllarında poliste bulunan dosyasında "cinsel sapık" diye yazsa da sermayenin desteğiyle seçimleri kazanır ve iktidar olur. Transatlantikleri propaganda aracı olarak kullanır. Kendi partisine üye olanlar öncelikli olmak üzere sendikaları kapatılan işçileri dünya turuna çıkarır gemilerle. "Eğlenceyle güçlenme" adını koyduğu gezilere "Robert Ley" adlı gemiye binerek katılır.

Öylesine nefret ettirir ki kendisinden, en çok insanın öldüğü deniz faciasının da anılmamasına neden olur. Çünkü, ölenlerin tümü de beyinlerini yıkadığı, kandırdığı insanlardır. 1945 yılında, Baltık Denizi'nde batar söz konusu gemi. "S-13" borda numaralı Sovyet denizaltısının saldırısı sonucu, asker taşıyan "Wilhelm Gustloff" adlı gemide yedi binden fazla insan ölür. En büyük deniz faciası denilince Titanic gelir akıllara. Wilhelm Gustloff'u ise kimse anımsamaz. Ne de olsa, faşizmin, yani zihinsel yetisi çok az olan Adolf Hitler'in bayrağını taşımaktadır!..

Tayfun Olsun; Daha İyi...

Bertolt Brecht'in ilk kez 1923 yılında sahnelenen *Kentlerin Fundalığında* adlı oyununda şöyle bir bölüm yer alır: "Bir geminin içine, gemiyi patlatırcasına insan doldurursanız, ortaya öyle bir yalnızlık çıkar ki, hepsi donar."

Brecht'in oyunlarında pek rastlamadığımız gemi yolculuğu, şiirlerinde daha çok çıkar karşımıza. Bunlar arasında, "Oskawa" adlı şilebin kendi tayfaları tarafından hurdaya çıkarılışını anlattığı şiir en ilginç olanıdır. Şampanya ve likörden oluşan yükünü alarak Hamburg'dan, Rio de Janerio'ya gitmek üzere yola koyulan geminin çalışanları, ücretlerinin azlığından yakınırlar. Kafası bozulan bir denizcinin, kazana gereğinden fazla mazot koymasıyla üst katlara yayılır alevler. Yangın söndürülür ama, kurtarma sandalları, kaptan köşkü ve harita odası yanmaktan kurtulamaz.

Birkaç gün sonra bakımsızlıktan dinamoları arızalanır, Atlas Okyanusu'nda seyreden Oskawa'nın. Gece başka gemilere çarpmamak için kullanılan gaz lambalarını, mutsuz yaşlılığını düşüne düşüne efkârlanan bir tay-

fa denize atar. Dinamolar çalışmadığından, soğuk depodaki etler çürümeye başladığı gibi, "dalgın bir denizci" de, tüm içme suyunu sintine suyu sanarak dışarı boşaltır. Şu aksiliğe bakın ki, kazanlarda deniz suyunun kullanımı sonucunda da, tuz boruları tıkayıverir!..

Emeklerinin karşılığını alamayan denizciler, yolculuk sona ermeden başarılarının doruğuna varırlar: Oskawa'nın yakıtı bitmiş, Hollanda açıklarında hareketsiz kalmıştır. Büyük bir bedel karşılığında Hamburg'a çekilen gemi hurdaya çıkarılır sonunda. Gemiyi yüzdürenin emekçiler olduğunu ustaca anlatan Brecht, Oskawa'nın başına gelenleri bir denizcinin ağzından okura sunduğu şiirini şu dizelerle bitirir:

Eh, bir çocuk bile anlayabilir artık
Ücretlerimizin gerçekten düşük olduğunu

Alman şairin yaşantısında "Annie Johnson" adlı küçük yük gemisinin apayrı bir önemi vardır. İkinci Dünya Savaşı'nın başlarında, Nazi gemilerinin Atlas Okyanusu'ndaki deniz trafiğini tehdit etmeleri üzerine, İsveç bandıralı bir gemi olan Annie Johnson, Pasifik Okyanusu'na gönderilir. Japonlar, geminin tarafsız bir ülkenin bayrağını taşıyan Sovyetler Birliği ile Amerika arasında mekik dokumasına izin verirler. Küçük gemi her yolculuğunda 51 mülteciyi Amerika'ya taşır.

1941 yılının 13 Haziran günü, Wladiwostock'tan hareket eden geminin yolcu listesinde, ailesiyle birlikte Bertolt Brecht'in ve arkadaşı Ruth Berlau'nun da adı yazılıdır. Danimarkalı bir tiyatro oyuncusu, yazar ve gazeteci olan Ruth Berlau, gemide yaşadığı bir olayı anılarında şöyle anlatır: "Boş kamara olmadığından hepimiz için sadece bir kamara bulabilmiştik. Korkunç! Ya yerlerimiz

geç ayrılmıştı ya da gemiye daha fazla insan almak için bu yöntemi uyguluyorlardı. Telsizciyle hemen arkadaş oldum. Kendi kamarası olmasına rağmen, telsiz anonslarını duyabilmesi için çalıştığı yerde kalması gerekiyordu. 'Kamaramı alabilirsiniz' demişti. Hemen kabul ettim. Bazı beklentileri olduğu açıktı, fakat kısa süre sonra, istediğimin kendisi değil, kamarası olduğunu anlamak zorunda kaldı. Hayatımda böyle bir düşman daha edinmedim sanırım."

Anılarını 1959 yılında, Brecht'in ölümünden sonra şairin arşivini yöneten Hans Budge'ye anlatan Berlau, rahat salonları ve yüzme havuzuyla güzel bir gemi olarak anımsar Annie Johnson'u. Brecht'in, yolculuğun başlamasından birkaç gün sonra, Nazilerin, Sovyetler Birliği'ne saldırdığını öğrenince üzüldüğünü ama sonradan her zamanki neşesine kavuşarak, kahverengi mayosuyla yüzdüğünü anlatır. Ama, kabakulağa yakalandığı yolculuğun süresini tam olarak bilemez: "Yanlış anımsamıyorsam iki ay sürmüştü." Kurutulmuş hindistancevizi yüklemek için beş gün Manila'da kalan gemi, California'da bulunan San Pedro'ya 21 Temmuz'da varır. Yolculuk 48 gün sürer.

Bertolt Brecht "Sürgünlük Manzarası" adlı şiirinde, Amerikan deniz kuvvetlerinin önemli limanlarından biri olan Pearl Harbor'un, Japonlar tarafından, 7 Aralık 1941'de bombalanmasından önce Pasifik'i en son geçen gemiye bindiğini iddia eder. Brecht, kıl payı kaçıp kurtulmasını sağlayan yolculuğunu "Talihsizlik Habercisi" adlı şiirinde de ele alır. Bu şiirde yunuslar ve "Mahkûm Edilmiş Manila"nın at arabalarından söz edilir. Ama, Annie Johnson'la yapılan yolculuk sırasında karşılaşılan batma tehlikesine "Tayfun" adlı şiirde tanık oluruz:

Hitler'den, o Badanacı'dan
kurtulmak için kaçarken Amerika'ya,
küçük teknemiz birden duruverdi.
Yatıp kaldı bir gün bir gece
Luzen açıklarında, Çin Denizi'nde
Kimisi korktu Alman korsan gemilerinden
Ama herkes, Almanlar olacağına
Tayfun olsun, dedi, daha iyi.

Ruth Berlau, geminin güvertesinden San Pedro'nun sondaj kulelerini görünce oldukça sevinir. Yolculuk sırasında Brecht'in "Gerçeği Yazmanın Beş Zorluğu" adlı makalesini daktiloda temize çekmek zorundaydı. Yazmayı ezberlemekten daha zor olarak değerlendiren sanatçı, Amerika'ya ulaşmalarıyla bu sıkıntıdan kurtulur. Annie Johnson'a ne mi olur?.. Bu sorunun yanıtını Berlau'nun anılarından öğrenebiliriz: "Annie Johnson ne yazık ki torpillenmiş ve bütün mürettebatıyla; kaptan ve bütün o neşeli insanlarla birlikte batmıştır."

Hurriyet... Hurriyet...

İkinci Dünya Savaşı'nda, okyanus ve deniz diplerinin yeni gemilerle tanıştığı yıllarda, Trabzon'un Boztepe Mahallesi'nde bir çocuk, her gece evlerinin kapısının önünde oturarak beklemeye başlar. Babası değildir beklediği. Tahsildar Şükrü Efendi uykuya dalmıştır çoktan. İşten eve yeni dönmüştür, eşiğin soğuk taşına oturan çocuk. Çırak olarak çalıştığı terzi dükkânı her gece olduğu gibi geç kapanmış ve ustasının kalıplarını, makaralarını, iğnelerini yerlerine kaldırıp, kumaş parçalarını süpürdükten sonra yorgun argın çıkmıştır, evin yokuş olan yolunu. Beklediği de bir bekçi ya da sarhoşun geçmesidir. Evin avlusuna açılan koca sokak kapısının mandalını kaldıracak güç, henüz kollarında yoktur.

Terzi çırağı, günün birinde bir gemi resmi çizer, babasının cep takvimine. Rüzgâr arkadan esiyor olsa gerek, dumanı burun istikametine doğru savrulmaktadır resimdeki geminin. Ay yıldızlı bayrağı taşıyan direği de küpeştesinde değil, burnundadır. Geminin adını yanlış olsa da yazmayı unutmamıştır: "Trapzon..."

1938'de, Danimarka'da yapılan gemiye önce "Elazığ" adı verilse de, sonradan "Trabzon" olarak değiştirilir.

Uzun yıllar yolcu taşıyan gemi 1970'te, Deniz Kuvvetleri tarafından satın alınır ve "Erkin" adı verilir. 1983 yılında, Aliağa'da sökülen gemiyle, resmini yaptığı terzi çırağı, büyüdüğünde kaç defa tıraş olmuştur, kim bilir?

Demokrat Parti'nin özgürlükleri kısıtladığı dönemde, bizim terzi çırağını bu sefer limanda beklerken görürüz. Çoktan büyüyüp, ustalığı dilden dile yayılan terziler arasına girmiştir Trabzon'un. Kendisine bordo renkli bir manto diktirmeye gelen güzel bir kızı da, birkaç kez numaradan provaya çağırmış ve kandırmayı başararak evlenmiştir.

O gün, "Tuncay Terzihanesi"nin kapısına kilidi vurduktan sonra eve gitmek yerine limana iner. Demokrat Partililer, kente gelen geminin yolcularından olan CHP'li Kasım Gülek'in karaya adım atmasına izin vermemektedir. Bu durum bir hayli kızdırır Terzi Tuncay'ı. Haksızlıklara sessiz kalmak yerine, topladığı birkaç arkadaşıyla limanın zürafaya benzeyen dev vinçlerinin altında ne yapılması gerektiğini konuşurken, rüzgâr alır götürür gür sesini. O, kapının mandalını kaldıramayacak kadar kolları zayıf olan bir çocuk değildir artık. İki metreye yakın boyuyla arkadaşları tarafından "Uzun" diye çağrılmaktadır.

Karaya çıkılmasına izin verilmeyen Kasım Gülek, bir gemiye ad vermiş olan politikacılardandır. Bu geminin adını öğrenmek için Mehmed Kemal'in "Öğle Rakıları" adlı şiirinin ilk dizelerini okumalıyız:

Buyurun içelim birer kadeh
Güzeldir öğle rakıları efendim
Unutulmaz
Bir kadından söz eder gibi
Utangaç, gizli, yasak
Burası Arnavutköy efendim,
Eskiden ne güzel yerler vardı

Bir şilep geçiyor, bir tanker,
Bu Tarsus gemisi bizim
Karadeniz'den, seferden dönüyor

1948'de satın alınan "Harry Lee" adlı gemiye "Edirne" adının konulması uygun görülür. Fakat, Kasım Gülek'in önerisiyle, 1931 yılında, Amerika'da yapılmış olan gemiye "Tarsus" adı konulur. Mehmed Kemal her ne kadar Karadeniz'den dönerken görmüş olsa da, gemi daha çok Akdeniz seferlerinde kullanılır. Amerika'ya turistik seferler de yapan Tarsus, bir kez sergi gemisi olarak da kullanılır. 1960 yılının 14 Aralık günü, "Peter Zoranic" adlı Yugoslav tankerinin "World Harmony" adlı Yunan tankeriyle Boğaz'ın Kanlıca açıklarında çarpışmasıyla çıkan yangın, Çubuklu önlerinde demirleyen Tarsus'un sonu olur. İki denizcinin yaşamını yitirdiği kaza sonrasında Tarsus hurdaya çıkarılır.

CHP'li politikacının Trabzon'a ayak basmasında kararlı olan limandaki bir avuç insan harekete geçer. Kasım Gülek'i omuzlarına alan "Uzun" önde olmak üzere kent meydanına doğru yürürlerken, bir yandan da, "Hurriyet... Hurriyet..." diye bağırmaya başlarlar. Demokrat Parti'nin baskısından bıkan Trabzonlular, koşarak katılırlar böylesi bir çağrıya. İstenilen olmuş, binlerce insan kent meydanında toplanarak üstlerindeki ölü toprağını atmıştır.

Ertesi gün, Terzi Tuncay, dükkânının önünde toplanan esnaf arkadaşlarına olanları anlatırken, Demokrat Parti'nin önde gelenlerinden biri de oradan geçer. Kalabalığı görünce durur ve laf atar: "Dün gece n'oldi size?.. Bağiriydunuz, 'Hurriyet, Hurriyet' diye... Hepinuz haksizsunuz. Bi tek Tuncay haklidur!.. O, Hurriyet diye bağirabilur..."

Herkes şaşkınlık içinde bakarken DP'li sözlerini tamamlar: "Çünkü, Kasım Gülek bindiydi oni!.."

Okyanusta Çarpışan Potkallar...

İstanbul Emniyet Müdürlüğü'nün bulunduğu Sansaryan Han'da sorgulanan adam ayakta zor durmaktadır. İki gün boyunca aç susuz bir şekilde bekletilen ve de uykusuzluktan gözkapakları kapanan adamın suçu şiir kitabı yayımlamaktır! Suçu yalnızca bu olsa iyi! Rus Konsolosluğu'na gidip *Stalingrad* adlı dokümanter filmi de izleyenler listesinde adı geçmektedir.

Emniyet müdür yardımcısı kitabı elinde sallayarak sorar: "Bu kitap ne?.." Sorgudaki adamın "şiir kitabı" yanıtını vermesi üzerine sesinin tonunu yükseltir: "Şu fincana dair şiir yazsana... Nedir o, açlık, sefalet?.."

Fincana şiir yazmadığı için kendini Emniyet Müdürlüğü'nde bulan adamın adı A. Kadir'dir. Şair, o yılları şöyle anlatır: "İstanbul'da o zaman Alman ordularının zaferini alkışlayan bir sürü çıkarcı, ırkçı, faşist, Turancı, yardakçı dergiler çıkardı. Reha Oğuz, Yusuf Ziya Ortaç, Rıza Nur, Atsız, Erkilet, Orhan Seyfi Orhon, Ali İhsan Sabis, Peyami Safa falan yöneticileri ve yazarlarıydı bu dergilerin."

Adı ilk sırada anılan Reha Oğuz Türkkan'ın *Yıllar Boyu Tarih* dergisinin Mayıs 1979 sayısında "Tarihte Büyük Yutturmacılar" başlıklı yazısı yayımlanır. Söz konusu yazı-

da bazı olaylar "sözde bilim insanlarının kasıtlı uydurmaları" olarak değerlendirilir. Bunlardan biri de "Masum Lusitania'nın büyük günahı" olarak sunulur okura: "Tarihler, Almanların Birinci Dünya Savaşı'nda torpilleyip batırdıkları Lusitania'nın masum bir yolcu gemisi olduğunu ve bu barbarlık olayının Amerika'nın savaşa katılmasını hızlandırdığını yazar dururlar. İngiliz tarihçisi Colin Simpson ise 1915'te yola çıkan bu Amerikan gemisinin hiç de masum olmadığını, savaş işlerine karıştığını ispatlıyor."

1915 yılının mayıs ayında, bir Alman denizaltısının torpidosuyla batırılan Lusitania, yolcu gemisi olarak kullanılmaktaydı. Amerika gibi emperyalist bir ülke tarafından savaş işlerinde görevlendirilmesi şaşırtıcı değildir. Asıl sorun, 1.198 sivil insanın ölümüne neden olan böylesi bir katliamı Reha Oğuz Türkkan'ın haklı gösterme çabasıdır! Geminin gizli kapaklı işlerde kullanılması onca masum insanın öldürülüşünü unutturabilir mi?

Lusitania'nın batırılması üzerine ünlü İrlandalı yazar Bernard Shaw'ın yorumuna kulak verelim: "Hüzünlü bir rahatlık duydum içimde. Savaşı görkemli bir İngiliz sporu sanan siviller, gerçekte çarpışanlar için savaşın ne demek olduğunu, acı tadı duyarak anlarlarsa, tüm askerler buradan bir anlam çıkarırlar diye düşündüm."

Bir bilim insanının ya da sanatçının görevi savaşın çirkinliğini gözler önüne sermek, onun tarih sayfalarına yazılmak üzere yapılan bir "spor" olmadığı konusunda insanlığı uyarmaktır. Bernard Shaw, Lusitania'nın batışını, savaşa duyarsız sivilleri harekete geçirerek bir kıvılcım olarak ele alırken, Reha Oğuz Türkkan olaya savaşları "spor" olarak görenlerin gözlükleriyle bakarak, insanlığa ne denli uzak olduğunu bir kez daha ele veriyor.

Lusitania'nın batırılışından bir yıl sonra, Kuzey Buz Denizi'nde yol alan bir İngiliz gemisinden, dalgalar arasın-

da batıp çıkan bir şişe görülür. Gemiye alındığında ise şişenin içine yazılı bir kâğıt konulduğu yani, denize atılan bir potkal olduğu anlaşılır. Mesaj Lusitania'dan gelmektedir: "Birkaç yolcuyla birlikte hâlâ güvertede bekleşiyoruz. Son cankurtaran sandalları da indirildi ve gitti. Hızla batıyoruz. Yanımda bir rahip var. Hepimiz dua ediyoruz. Belki bu not..."

Her potkal, Lusitania'da yazıldığı gibi yarım kalmayabilir. 1948 yılında, Vilkitski Boğazı kıyılarındaki kumlar üzerinde, bir Rus balıkçının bulduğu potkaldaki mesaj ise hem İngiliz hem de Norveç dilinde yazılmıştı. Çevirisi yapılan mesajdan bir anlam çıkarılamaz: "Beş tayfa 150 köpek kaldı. Saman, balık ve 30 kızak lazım. Ağustos başında dönmem şart. Baldwin." Mesajda adı geçen Baldwin, kutup kâşiflerinden birisidir. O halde denize atıldığı tarih 1902 olmalıdır. Baldwin, istekleri bir insan eline 46 yıl sonra ulaşmış olsa da, çok önceden kurtulmayı başarmıştır.

Ersin Tezcan, *Elele* dergisinin Eylül 1992 sayısında kendisiyle yapılan söyleşide ilginç bir iddia atar ortaya: "Ben istesem hiç 'e' harfini veya herhangi bir harfi kullanmadan uzun bir roman yazabilirim." Yazar beş yıl sonra *E'siz Potkal* adlı bir kitap yayımlar. Kitabın sayfalarında "e" harfine hiç rastlanılmaz!..

Okur, bir lipogramme'le, yani, bir harfin hiç kullanılmadığı bir metinle karşı karşıyadır. Türkçe'de bir kitap oylumunda ilk kez denenmiş olsa da, dünya edebiyatında lipogramme örnekleri vardır. Fransız yazar Georges Perec, 1969'da yayımlanan *Kaybolan* adlı kitabında "e" harfine küser. Vincet Wright'ın, 1939'da okurla buluşan *Gadsby* adlı romanında da, "e" yasaklı harftir. Lope de Vega, içlerinde sırasıyla a, e, i, o ve u harflerinin olmadığı beş öykü yazar. MÖ 3. ya da 4. yüzyılda yaşamış olan Larandalı

Nestron'un "İlyada"nın ilk şarkısında hiç kullanmadığı harf ise "a"dır.

E'siz Potkal bir aşk romanı. Bir adamın hiç tanımadığı bir kadından mektup almasıyla başlıyor. Mektup tek tümcedir: "Hâlâ yaşıyor musun?" Adam kadına mektup yazmakta gecikmiyor. Kadın düşlerini anlatırken, adam bitmeyen romanından söz ediyor. Roman, iki ayrı adada yaşayan ve birbirleriyle denize şişe içinde bıraktıkları mesajla haberleşen iki sevgiliyi içeriyor.

Ersin Tezcan'ın daktilosunun "e" tuşunu kırarak yazdığı kitapta bir de şiir var: "Mutsuzluğun Şiiri..."

ıssız bir adada potkalı boş bir şair gibiyim
konuşacaklarımız aynı, aynı bakışlarımdan kaçıyorsun
yorulunca molla gibi sözcük döküyorum yollara
harf balosunda intihar. bir ölü, iki yaralı.

Harfiyat uzmanı Ersin Tezcan, insanlar arasındaki iletişimsizliği anlatır kitabında. İşte bunun kitabın sayfalarında yer alan en başarılı örneklerinden biri: "Dünya ıssız ufak adalardan oluşsa. Dünyadaki insan sayısı kadar ufak ıssız ada olsa. Potkal trafiği hızlı. Kırılıyor potkallar, kırılmayanların da yazıtı ya boş ya silik. Aksilik bu ya!.."

Bir tümcenin anakiklik özelliği göstermesi için tersten de okununca aynı anlamı vermesi gerekir. Bu konuda, halk arasında en yaygın bilinen örnek "Anastas mum satsana"dır. Rekorun ise beş sözcük içeren "Ey edip Adana'da pide ye"de olduğu sanılır. Ersin Tezcan'ın kitabının 17. sayfasında yer alan şu tümce ise hem anlam hem de sözcük sayısı bakımından oldukça usta işidir: "Kıl arap iki namaz ama zaman paralık."

E'siz Potkal'ın son tümcesi ise zekice planlanmış bir intiharın mesajını veriyor: "Bir çığa bağıracağım adını."

Gemiden Kaçan Kedi

Güneşli bir mayıs sabahında, bir arkadaşı kaptan William Turner'a sorar: "Gazetedeki Almanların ilanını gördün mü?.." Kaptan Turner *The New York Times* gazetesini alarak okuduğu ilanın, Cunard Line şirketine rahatsızlık vermek amacıyla yayımladığını düşünür. Üstelik ilan, satılık eşyalar bölümünde yer almakta ve ancak çok dikkatli bakılırsa görülmektedir. Söz konusu ilanda, Alman İmparatorluğu şu uyarıyı yapar: "Uyarı!.. İngiltere ve onun müttefikleriyle girdiği savaştan dolayı karşımıza çıkacak olan gemiler batırılma tehlikesiyle karşı karşıyadır."

Amerika ve Avrupa'da birçok şirketi olan Alfred Gwynne Vanderbilt, Kaptan Turner'ın gemisiyle New York'tan Liverpool'a gitmek üzere bilet alan 291 birinci sınıf yolcusundan sadece biridir. Yolculuğa çıkmadan önce odasında "Lusitania batırılacak" yazılı bir not bulur. Kâğıdı buruşturup çöpe atsa da, oturduğu koltuktan bir süre kalkamaz. Üç yıl öncesini düşünür Vanderbilt... Yine bir gemi yolculuğu yapacaktır... Ama son anda bir işi çıkar ve biletini iptal ettirir. "Acaba aynı şeyi yinelesem mi?" diye sorar kendi kendine. İşadamlığı ağır basar. Öyle ya, kimin tarafından bırakıldığı belli olmayan küçük bir kâğıt parçası yüzünden işlerini ihmal edemezdi.

Yapımında dört milyon vidanın kullanıldığı Lusitania, Titanic'in kaderini paylaşmaması için otuz dört bağımsız bölümden oluşturulur. Buna rağmen, Atlas Okyanusu'na açılışının ilk dakikalarından itibaren kazancılar, başlarına bir uğursuzluk geleceğini düşünürler. Bunun nedeni ise, dört bacalı gemi limandan ayrılmadan önce, uğurları saydıkları dört yaşındaki kedileri "Dowie"nin kayıplara karışmasıdır!..

Lusitania'nın cankurtaran sandallarında sevişenlere rastlamanın sıradan bir olay haline dönüştüğü 1915 yılının 6 Mayıs gününde, denizaltıların görüldüğünü bildiren bir mesaj gelir telsizciye... O akşam, gün batarken ışıklar söndürülür. Karanlığa gömülen Lusitania'da her olasılığa karşı sandallar hazır bekletilir. 7 Mayıs günü uyanan yolcular, geminin güneşli bir havada ilerlediğini görürler. Hafif bir sis vardır. Bu yüzden Kaptan Turner düdük çalarak ilerleme emrini verir... Hava nemli olduğundan yolcuların tek kaygıları ıslak güvertede kayıp düşmeleridir. Lusitania İrlanda'ya doğru yaklaşmaktadır...

Old Head Feneri'nin bulunduğu kıyıda piknik yapanlar, saat 14:00'ü biraz geçe, denizden gelen bir patlamayla irkilirler. Kısa bir süre sonra gelen ikinci patlamanın ardından da gökgürültüsünü andıran bir kırılma sesi sahil boyunca duyulur. O gün, uygar bir ülkenin savunmasız bir gemiye saldırmayacağı inancının denize gömüldüğü gündür.

Bir denizaltı tarafından torpillenen Lusitania'da ilk patlamayı birinci sınıf yolcuları hafif hissederler. İkinci patlamayı ise tüm yolcular duyar. 1.959 insandan 764'ünün kurtulabildiği saldırıyı gerçekleştiren, komutanlığını Teğmen Walther Schwieger'in yaptığı Alman U-20 denizaltısıdır. Almanya'nın kuzey kıyısında bulunan Emden Limanı'ndan yola çıkan denizaltı, devriye görevi sırasında

"Candidate" ve "Centurion" gibi birkaç küçük gemiyi yutar ama karnı doymaz. Saat 13:20'de ise, periskoptan bakan Teğmen Schwieger'in gözleri fal taşı gibi açılır... Orada, az ilerde Lusitania yol almaktadır. Gemiyi takip etmelerini emretse de, hızla yol alan Lusitania'ya yetişemeyecekleri anlaşılır. Büyük bir avın kaçtığı düşünülürken, beklenmedik bir şey olur: Manevra yapan dev gemi, farkında olamadan, bir av olarak denizaltıya sunar kendini!..

Chirssie Aitken, sulara hızla gömülen Lusitania'nın güvertesinde, panik halinde koşarken, bir denizci kendisine seslenir: "Canyeleğiniz nerede bayan?.." O an, canyeleği olmadığının ayrımına varan kadının kaynar sular dökülür başından aşağı... Denizci "Benimkini alın" diyerek boynundan çıkardığı yeleği kadına giydirdikten sonra sandalı işaret ederek şöyle der: "Dalga geçmenin zamanı değil bayan, lütfen sandala binin..." Bayan Aitken, adını bilmediğinden, canyeleğini veren denizcinin kurtulanlar arasında olup olmadığını öğrenemez... Ama, yaşayan gemi görevlilerinin fotoğraflarını uzun yıllar basından takip etse de, o denizciyi aralarında göremez.

Okyanus Lusitania'yı on sekiz dakikada yutarken, zengin işadamı Alfred Gwynne Vanderbilt, odasında bulduğu notu ciddiye almadığı için alaycı bir şekilde gülümser. Şans bir kez daha kapısını çalmış ama o kapıyı açmamıştır. Vanderbilt'in üç yıl önce son anda iptal ettirdiği biletin üstünde ise "Titanic" yazıyordu!..

Sandala binmek isteyen Alice Lines, geminin hızla dik duruma gelmesi yüzünden dengesini kaybeder ve suya düşer. Bayılan kadın bir sandala alınarak kurtarılır. Ayılır ayılmaz sandaldaki bir Fransız'ın şu sözleriyle karşılaşır: "Sanırım kocanızı kaybettiniz. Ama merak etmeyin, ben çok zenginim, size bakarım..." Bayan Lines, bir gemi batarken evlenme teklifi alan ilk kadın olarak tarihe geçer.

Lusitania'nın batırılacağı yönünde haberler Amerika'dan hareket etmeden önce ortalığa yayılmıştı. Palamarını çözmeden batırılacağı söylenen dev gemiyi korumak üzere olağanüstü güvenlik önlemleri alınmıştı New York Limanı'nda. Yolculuk sırasında da üç kaçak yolcu yakalanır. Adamların ağzını bıçak açmamasından korkularak tüm gemi didik didik aransa da bombaya rastlanılmaz. Kaçaklar Liverpool'da sorgulanmak üzere bir odaya kilitlenirler.

Titanic iki saat su üstünde kalırken, Lusitania'nın rekor sayılabilecek bir sürede batması beyinlerde soru işareti bırakır. Denizaltı bir torpil atmıştı, duyulan ikinci patlama neydi? Her kafadan bir ses yükselmeye başlar. İddialar giderek Lusitania'nın "masum" bir gemi olmadığı, cephane taşıdığı yönünde güçlenmeye başlar. Bu işin arkasında Amerika'nın kendi saflarında Birinci Dünya Savaşı'na girmesini isteyen İngiltere'nin bulunduğu da söylenir. 1930'lu yılların ortalarında, Lusitania'ya dalan Jim Jarrat, teknik olanaksızlıklar ve ışığın yetersiz oluşu nedeniyle sorulara yanıt veremez. Batığı net göremeyen Jarrat, geminin iskele tarafına yattığını söyler. Oysa bu yanılgıdır. Lusitania, sancak tarafına dönerek yatmıştır ölüm uykusuna. Bu yanılgıyı düzelten de, 60'lı yılların başlarında Lusitania'ya ulaşan John Light'tır. Light, iskele tarafında dışa doğru açılan dev bir delik de görür üstelik. Böylelikle, torpidonun cephaneyi ateşlediği düşüncesi önem kazanır. 80'li yıllarda gerçekleştirilen dalışlara ünlü araştırmacı Robert D. Ballard da katılır. Ballard çalışmalarında, Lusitania'da cephane bulunmadığını, yalnızca resmi kayıtlarda da belirtilen bir miktar mermi taşıdığını, yol boyunca yakılan kömürden arta kalan tozun, torpidonun çarpmasıyla havaya kalktığını ve yanma gücü yüksek olan bu tozun oksijenle karışması sonucunda ikinci patlamanın gerçekleştiğini ortaya çıkarır.

Kurtulanlar arasında bulunan Kaptan Turner şu açıklamayı yapar. "Şunu söyleyeyim ki, her önlemi almıştım. Daha çok hayat kurtarmak için yapılacak bir şey kalmamıştı. Batıştan önceki gece sandallar suya inmeye hazır duruma getirilmişti. Tüm gemi denizaltı saldırısına hazırdı. 34 ayrı bölüm kapakları kapatılmıştı. Her ne kadar süratli gidersek gidelim denizaltılar bizi yakalardı. Çünkü onlar bizi bekliyor, biz onlara doğru gidiyorduk."

Sözlerinden de anlaşılacağı üzere Kaptan Turner, yargılanması boyunca bir denizaltının değil, en az iki ya da üç denizaltının olduğunu söyler. Denizaltıları atlatmak için neden zikzak yapmadığının sorulması üzerine de sözleriyle çelişen şu karşılığı verir: "Bana denizaltı görürsem zikzak yapmam söylendi... Ama ben, denizaltı görmedim!.."

Kaptan Turner'ı Lusitania'nın ardından söylediği sözler yerine, şu doğru tespitiyle analım: "Kaptan köşkü birinci sınıf yolculara ayrılan kamaraların olduğu yerdedir. Yıllarca, dünyanın en zengin insanları arasında bulundum. Onlar, karşıma çıkıp, beni selamlamak için gün boyu yolumu gözlediler. Amaçları, akşam yemeği için kendilerini masama davet etmemdi. Ama, beni sokakta görseler başlarını çevirecekleriṇi hiçbir zaman unutmadım!.."

Resimlerde Batan Gemiler

Katerina, "Vroum Maria" adlı geminin, Hollanda'dan Sen-Petersburg'a doğru yola çıktığını öğrenince çok sevinir. Daha da alevlenir Rus çariçesinin kalbinde, satın aldığı resim koleksiyonunu sarayın duvarlarında bir an önce görmek isteği. Ama, geminin Danimarka açıklarında kayalara bindirdiği haberi geldiğinde, Katerina, büyük bir hayal kırıklığı yaşar. Sığ sulara demir atan yaralı Vroum Maria, dört gün kalmayı başarır suyun üstünde. Bu arada, tabloların bir kısmı kurtarılır. Gemi batarken, paha biçilmez tabloların birçoğunu da beraberinde götürür.

1771 yılında yaşanılan bu kazanın ardından, batıktaki resimlerin çıkarılması için yoğun diplomatik ilişkiler başlatılır. Bir balıkçı, geminin enkazını bulduğunu söyler ama yapılan aramalardan hiçbir sonuç alınamaz. O tarihten sonra da yapılan nice araştırmada Vroum Maria'nın izine rastlanılmaz.

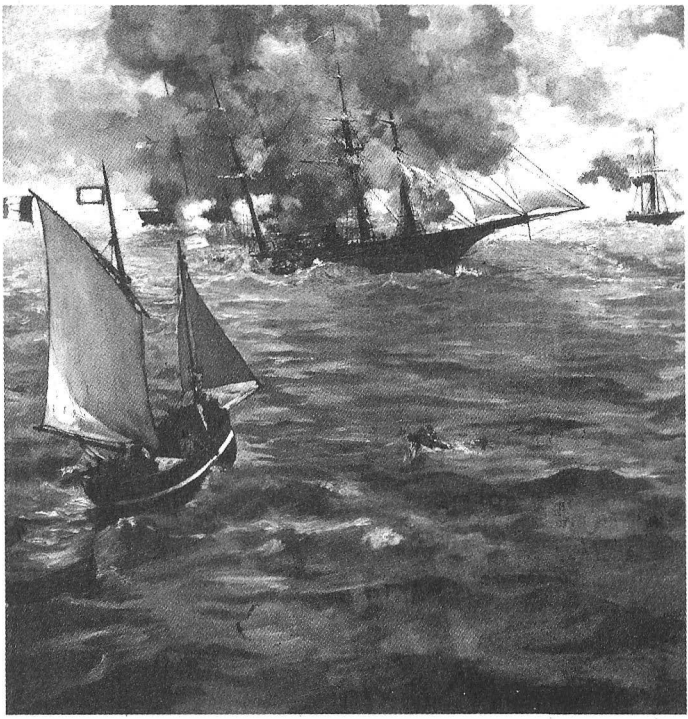
Bir batıktaki resimlerden, resimlerde batan gemilere geçiyoruz: Nâzım Hikmet, 1962 yılının 19 Nisan günü (ki, anne rahmindeki suda batık bir gemi gibi duran Sunay

Akın dördüncü ayını doldurmaktadır!) Moskova'da yazdığı "Severmişim Meğer" adlı şiirinde şu ayrımı yapar:

Meğer denizi severmişim
hem de nasıl
ama Ayvazovski'nin denizleri bir yana

Şairin, Ermeni asıllı ünlü Rus ressamı "bir yana" koymasının nedeni, Ayvazovski'nin tablolarında daha çok fırtınalı denize yer vermesidir. Gemileri yutan dev dalgaların ressamıdır Ayvazovski. Bu yüzden, devrilen yelken direğine tutunan denizciler, kayalıklara bindirmiş bir gemi, deniz savaşları ve filikalardaki yaşam kavgası birçok tablosunun ana konusudur. Resmini yaptığı kentlerin arasına İstanbul'u da katan bu ressam, felaket anıyla mı anılmalı yalnızca? Elbette hayır. Onun, şapkasını koyduğu kayalığa dayadığı sol eliyle yüzünü tutmuş bir halde, ufka bakan bir adamı çizdiği tablosunda oldukça durgun bir deniz vardır. 1880 yılında yapılan bu tabloda, ay ışığı altındaki adam ise Rus şair Puşkin'den başkası değildir. Ayvazovski, şairin değişik ülkeler görme özlemini de ustalıkla oturtur, Puşkin'in bakışlarına. Nâzım Hikmet'in, bu tabloyu, Ayvazovski'nin "sevmem" dediği deniz resimlerinden ayırdığına şüphem yoktur. Ben ise ressamın en çok 1889'da yaptığı *Dalga* adlı tablosunu severim. Bu tabloda, dev dalgaların azgın köpükleri arasında sulara gömülmekte olan bir geminin direklerinin yanı sıra, alabora olmamak için direnen bir filikanın içindeki insanlar ve kırılan direğin su üstünde kalan parçasına tutunan iki denizcinin dramı yansıtılır.

Ayvazovski, Osmanlı donanmasındaki "Mersin" ve "Fethi Bülent" adlı gemilerin resimlerini yaparken asıllarına sadık kalır. Oysa, Fransız ressam Manet'nin bir resmi,



Eduard Manet'nin tablosunda Alabama ve Kearsarge savaşı.

ağır eleştirilere uğrar bu konuda. Söz konusu tablo Amerikan İç Savaşı sırasında yapılır. Konfederasyon'a bağlı "Alabama" ile Birleşik Devletler'in "Kearsarge" adlı gemileri, 1864 yılının yazında, Fransa sahili olan Cherbourg açıklarında karşılaşırlar. Boulogne'de bulunan Manet, Cherbourg'a giderek, bir tekneden savaşı izler. Olayın etkisinden kurtulamayan ressam, tuvale yansıtır tanıklığını. Tabloda, alevler içinde kalan Alabama batarken görülür. Küçük bir tekne de, suyun üstündeki bir tahta parçasına tutunmuş denizciye doğru yaklaşmaktadır. Bazı tarihçiler,

Alabama'nın yelken iplerinin yanlış çizildiğini belirterek, Manet'nin iki geminin savaşına tanık olmadığını iddia ederler. Bu yaklaşımın, ressamın tablosunu değerlendirmede esas alınamayacağı barizdir. Çünkü, Manet'nin kaygısı, Albama'yı kusursuz çizmek değil, ön plandaki insanı kurtarmaya çabası ile, arka plandaki savaş arasındaki zıtlığı verebilmektir.

Manet, tuvalin büyük bir bölümünü denizin yeşil sularıyla doldurur. Gökyüzü adeta tablonun üst kısmına sıkışmış gibidir. 25 Mayıs 1872 tarihli *Le Journal Amusant*'da çıkan "Stop" imzalı bir karikatür, Manet'nin tablosunu alaya alır. *Kearsarge ve Alabama'nın Savaşı* adlı tabloda prespektif hatası olduğunu belirtmek amacıyla yapılan karikatürde, denizdeki adamı kurtarmaya giden küçük tekne, su altındaki balık olarak çizilir ve şu yorum yapılır: "Okyanusun bize dikey kesitini vererek ve bütün çerçeveyi okyanus sularıyla doldurarak adeta bize balıkların yukarıdaki savaşa olan şaşkınlığını gösterir gibi!.."

Jules Clareti de, bir geminin batışını gösteren tablolar arasından en çok eleştiriye uğrayanı olan Manet'nin çalışmasına yönelik şu yorumu yapar: "Prespektif hiç yok. Çok fazla Japon tarzına benziyor. Ben, savaş sırasında Cherbourg'daydım. Resim bana savaşın dramatik yönünü göstermiyor. Bir teknenin üzerinde birkaç insan birbirini bombalayan gemileri izliyor. Bir geminin kahvengi yeşil gövdesi, bir parça gökyüzü, biraz duman ve işte sana savaş!.."

Deniz savaşlarının dramatik yanını gösterme konusunda Ayvazovski'nin ustalığına şapka çıkarmak gerekir. Ressamın, 18 Kasım 1853 tarihli Sinop Deniz Savaşı'nı içeren tablosunda dram, yanan gemilerden gökyüzüne doğru yükselen ateşler ve dumanlar arasındaki martıların kanat çırpışıyla yansıtılır. Manet'nin saldırılara maruz kalan tablosunu sanatının olgunlaşma döneminde yapmış olduğunu



"Medusa'nın Salı" Theodore Géricault

düşünürsek, acımasızca yapılan eleştirilerin yanlışlığı gün ışığına çıkar. Çünkü o, eşyanın değil, zamanın ve duyuların resmini yapma çabasındadır. Resmin temel kurallarını, perspektifi, derinliği, boşluğu dolduran havayı renklerle verebileceğini düşünür. Dramatik, kötümser bir hava yerine, iyimserlikle doldurur tablolarını. Resim, kendi iç dünyasını dışa vurma yolunda bir araçtır yalnızca. Her şeyin renklerle anlatılabileceğine inanan Manet, empresyonizm akımının öncülerinden biri olarak tablolarını ünlü müzelere astırmayı başarır.

Medusa adlı gemiden, bir sal üstünde kurtulmayı başaran 15 insanın dramı ise, Géricault'nun tablosunda ölümsüzleşir. Satın aldığı büyük bir tuvali, 1818 yılının 24 Şubat günü, büyük bir stüdyoya taşıyan Gericault, resmi bir yılda tamamlar. Tabloyu inceleyen Fransız Kralı XVIII. Louis şunları söyler: "Mösyö Gericault sizin deniz kazanız hiç kuşkusuz bir felaket değil."

Ne var ki, Géricault'nun resmini "felaket" olarak yorumlayanlar da vardır. Ressam, çalışmaya başlamadan önce salın tam bir modelini yaptırır. Böylelikle, aynı kaygıyı sal üstündeki insanlar için duymadı diye saldırıya uğrar. Çünkü resimdeki kazazedeler son derece sağlıklı ve adaleli görünümdedir. Tabloyu görenler, günlerce açık denizde kalan, açlık ve susuzluktan yorgun düşen insanlar yerine, atletik yapılı bedenlerle karşılaşırlar. Hiçbirinin de üstünde yorgunluk, hastalık ve yara izi yoktur. Üstelik tablo, döneminin siyasal çalkantısını da yansıtmamaktadır. Oysa, Medusa'nın batışı, kral yanlısı donanmanın bozuk ahlakını ve egemen sınıfın kendinden aşağıdakilere kötü davranışını gözler önüne seren önemli bir olaydır. Öyle ki, kurtulmayı başaranlardan Saving ile Corread, hükümetten ölenlerin ailelerine tazminat ödenmesini ve de suçlu subayların cezalandırılmalarını isterler. İstekleri geri çevrilince de, ortaklaşa yazdıkları kitaplarında deniz kazasını anlatarak kamuoyunu aydınlatırlar. "Medusa'nın Enkazı" adını koydukları dükkânlarında kitap ve bildiri yayımlamayı sürdürürler. Adını okyanusun dibinde yatan bir gemiden alan dükkân, siyasi muhaliflerin toplanma yeri olur.

Saving ve Corread'ın anılarını okuyan Géricault, onlarla tanışır ve sorular sorar. Ressamın tuvale fırça değdirmeden önce yaptığı hazırlık dönemi takdirini toplar herkesin. Model olarak ölüleri kullandığını iddia edenler bile vardır. İddialar, ressamın olayı gözünde canlandırmak için ölüleri deniz kıyısına, dalgaların arasına taşımış olduğuna kadar gider. Gerçek olan ise, salın arkasındaki ölüler arasında yüzüstü yatan ve sol kolu ileriye doğru uzananın, Géricault'a modellik eden genç Delacroix olduğudur.

Ölüm döşeğinde, kendisine Medusa'nın salını anlattığı tablosunun sorulması üzerine Géricault şu yanıtı verir: "Ha, o mu, bir süs..."

Yelkene Konan Beyaz Kelebek

Denizciler yorgun bakışlarını yelkene konan beyaz kelebeğe çevirirler. Kimi, okyanusun ortasında karşılarına çıkan bu davetsiz misafiri Nuh'un beyaz güvercinine benzetir. Kimi de, kelebeğin rahat tavırlarıyla içinde bulundukları umutsuz durumla alay edildiğini sanır. Açlıktan gözü dönenler ise beyaz kelebeği midelerine indirmeyi düşünürler!..

Hugues Duroy de Chaumarey, denizcilik okulunda öğrenciyken Fransız İhtilali'nin boy göstermesiyle ülkeden ayrılır. Koyu bir kral taraftarı olan Chaumarey, geri döndüğünde, sadakatinden dolayı donanmaya kabul edilir ve amiralliğe kadar yükselir. 1816 yılının 17 Haziran'ında, Senegal'e doğru hareket eden "La Medusa" adlı amiral gemisinin güvertesinde görürüz, denizcilik eğitimi yarıda kalan Chaumarey'i.

Tavuk kafesi üzerine çıkarak bulundukları yeri belirlemeye çalışan nöbetçi teğmen Maudet birden irkilir. Hesapları doğruysa, okyanus açıklarında, su yüzeyinden altı kulaç aşağıda olan Arguin Kayalıkları'nın çok yakınlarındaydılar. Medusa, gemiler için bir tuzak olan bu kayalıklara her an oturabilirdi. Rengi değişen suyun üstünde yo-

sunlar yüzse ve bol miktarda balık tutulsa da, teğmenin uyarıları kulak arkası edilir. Ta ki, firkateyn büyük bir gürültüyle kayalıklara çarpıp, yan yatana kadar.

Kayalıklara deniz yükselmek üzereyken bindirmeleri büyük talihsizlikti. Bu durum, Medusa'nın kurtulmasını olanaksız kılar. Gemide altı adet cankurtaran sandalının bulunması büyük bir tedirginlik yaratır. Denizciler, böylesi bir durumda herkesin kurtulabileceği sayıda sandalın bulunmadığını çok iyi bilmekteydiler. Medusa'nın sökülecek tahtalarıyla büyük bir sal yapılmasına ve altı sandalın denizcileri taşıyacak bu salı çekmelerine karar verilir. 20 metre uzunluğunda, 7 metre genişliğindeki salın tamamlanmasının ardından, üstüne kimlerin çıkacağı kararlaştırılır. 150 kişiyi taşıyacağı hesaplanan sala 50 kişi çıktığında yaklaşık 70 santim suya gömülür. Un fıçılarının atılmasına karar verilir. Ama, 120 asker, 29 denizci ve 1 kadının bindiği sal, 1 metre suya gömülü olduğu halde, sandallar tarafından çekilmeye başlanır.

Gemide kalmayı tercih eden 17 kişi, beline kadar suya gömülü olan insanların uzaklaşmasını izlerken, kendilerinin kurtulma olasılığının daha büyük olduğunu düşünürler. Ama, üstündekilerin "Yaşasın kral" diye bağırdıkları sal, kayalıklara bindiren Medusa'dan 10 kilometre uzaklaşınca sandallar tarafından terk edilir. Amiral Chaumarey'in 3 muhafızı ve kürekçilerin dışında kimsenin binmesine izin vermediği sandalı ilk önce kaybolur gözden!..

Kürekleri ve dümeni olmayan bir salın üstünde, kendilerini kurtaracak bir gemiyi gözleyenlerin ellerinde ne bir pusula ne de bir harita vardır. Dalgalarla boğuşulan ilk gecenin ardından, kurtulamayacaklarına inanan üç insan vedalaşarak suya atlarlar. İkinci gece ise daha korkunçtur. Salın ortasındaki direğin etrafında toplanan subaylar, devrilmemeleri için askerleri bir o yana bir bu yana koşturur-

lar. Yaptıkları iş, Azrail'le köşe kapmaca oynamaktan başka bir şey değildir.

Tutunacak gücü kalmayıp denize düşen ve isyan ettikleri için öldürülenlerin ardından, üçüncü gün salın üstünde sadece 60 kişi kalır. Dalgalar yiyeceklerini de balıklara yem yapmıştır. Bir fıçı şaraptan başka içecekleri yoktur. Açlığa dayanamayanlar, ölen arkadaşlarının cesetlerini yemeye başladıklarında yükü azalan sal da, su üstüne çıkar.

Dördüncü gün, yemek için ayrılan bir ceset dışında diğer ölüler denize atılır. O gün öğleden sonra üstlerinden geçmeye çalışan bir uçan balık sürüsü sala takılır. Büyük bir ziyafet başlar böylelikle. Herkes o kadar açtır ki, payına düşen balığa insan eti katmayı da ihmal etmezler. Bu davranışı tiksindirici bulanlar bile insan eti yemeye başlarlar.

Beşinci ve altıncı günlerde, direğe asılı torbanın içindeki kıymetli eşyaları alarak, yakında olduğunu düşündükleri karaya ulaşmayı planlayan isyancıların öldürülmesiyle salda 30 kişi kalır. Aralarında yarası olmayan yoktur. Yaralara değen tuzlu su yüzünden iniltiler kaplar her yeri. Yedinci gün, fıçının arkasına gizlenerek, açtıkları delikten saman çöpüyle şarap içmeye çalışan iki askerin hilesi fark edilir. Okyanus sularına atılmaları kararına kimse itiraz etmez. Ardından alınacak en korkunç karara gelir sıra: Saydıklarında 27 kişi kaldıklarını görürler. 15'i kendilerinin yaşama şansı olduğunu belirleyerek, gücü kalmayan ağır yaralı arkadaşlarını son derece sınırlı olan yiyecek ve içecekleri tüketmemeleri için saldan atarlar. 15 insan, et kesmek için kullanacakları bir kılıç dışında tüm silahları da denize atmaya karar verirler. Güç kaybetmemek için salın üstüne uzandıklarında beyaz bir kelebek gelir ve yelkene konar!..

Susuzluk o denli dayanılmaz olur ki, hararetlerini biraz olsun dindirmek için çişleriyle ıslatırlar dudaklarını. Ama,

aralarından biri çişini içmekte zorlanır. Salın tahtaları arasında bulunan bir limon, otuz baş soğan ve alkollü su dolu iki şişe serinletici olarak kullanılır. Bir zamanlar gül esansı dolu olan boş bir şişeyi koklamak ise en büyük lüksleri olur!..

Onuncu gün, paylarına düşen şarabı içen birkaç kazazede salın etrafında dolanan köpekbalıklarına aldırmadan yüzmeye başlarlar. On üçüncü günde ise beklenen an gelir. Ufukta bir gemi vardır! İçlerinden biri güçsüz kollarıyla direğe tırmanmayı başarır ve küçük bayrakları sallamaya başlar. Bağırışlar sürerken, geminin yaklaşmakta ya da uzaklaşmakta olduğu tartışması yapılır. Geminin kendilerine doğru geldiğini iddia edenler kaybederler.

Umutlarının iyice tükenmesinin ardından, güneşe karşı korunmak için kurdukları tentenin altına yatarlar. Başlarından geçenleri yazıp altını imzaladıktan sonra direğe çivilemeye karar verirler. Birden, "Kurtulduk!" diye bir ses duyulur. Topçu subayının eliyle gösterdiği yönde bir gemi sala doğru yaklaşmaktadır!..

Fransız gemisi Argus, yaşamda kalmaları mucize olan 15 insanı ülkelerine geri götürür. Aralarından 5'i çok geçmeden ölür. Yüzlerinde son nefeslerini karada vermenin tebessümü vardır.

Medusa'da kalan 17 kişiye gelince: Aradan 42 gün geçmesine rağmen kimsenin kendilerini kurtarmak için geri dönmediğini görünce ikinci bir sal yaparlar. Ama, kendilerinden bir daha haber alınamaz. Julian Barnes *10½ Bölümde Dünya Tarihi* adlı kitabında gemide kalan 5 kişiden 4'ünün de yaptıkları salla denize açıldığını yazar. Barnes, Medusa'da kalan son kazazedenin ise Teğmen Maudet'nin üstüne çıkıp hesap yaptığı tavuk kümesine binerek gemiyi terk ettiğini anlatır. Yazara göre tavuk kafesi fazla uzağa gidemez ve sulara gömülür!..

Amiral Chaumarey'in cezalandırılması beklenirken kılına bile zarar gelmez. Kraliyet hükümeti geçmişte yaptığı hizmetlerden dolayı kendisini bağışlar.

1789 yılında, derebeyliğin ve Kilise'nin egemenliğine son vermek için başkaldıran Paris emekçileri yenilgiye uğrasalar da umutlarını kaybetmezler. Medusa gemisinin batmasınının ardından, sürüp giden bozuk düzeni yıkmak amacıyla iki kez daha ayaklanırlar. 1830 ve 1848 yıllarındaki girişimler de sonuçsuz kalır. 1871 yılına gelindiğinde, burjuvazinin egemenliğine karşı Cumhuriyetçi ve emekçi Komün yönetimi kurulur. Komün Meclisi'ndeki 120 temsilciden biri olan *Halkın Çığlığı* gazetesinin başyazarı Jules Vallès, direnişin kırılmaması için sokak savaşlarına katılır, emekçilerin yanında askerlere karşı omuz omuza çarpışır. Vallès, 28 Mayıs günü, sabah 5'te şunları yazar: "Belleville Sokağı'nın alt yanındaki Favre salonunun hemen önlerindeki, büyük, devce barikattayız. Top sesleri, sağa sola düşen gülleler. Şimdiye dek Versailles'lılardan çok, federeler beni yiyordu. Bu mahallede artık, bu özgür mahallede artık, yargılayacak ne zavallı var, ne hain. İşler kolay. Gemi batarken yelken direğinin çevresinde toplanıp batmaya hazır subaylar gibi bayrağın yanında durup onurumu korumak kalıyor bana."

O gün, barikatlar Versailles ordusu tarafından yıkılır ve kurşuna dizilen binlerce komüncünün ölüp ölmediğine bakılmaksızın atıldıkları ceset çukurundan uzanan eller toprakla örtülür.

Sinemada Batan İlk Gemi

Robert Houdini'nin tüm yaşamı, sahnenin ortasına koydurttuğu para kasalarının içinden çıkmakla geçer. Havasızlıktan boğulmasını bekleyen seyircilerin nefeslerini tutarak izledikleri gösterilerde bir tek kasa yetmez Houdini'ye. İç içe konulan iki kasanın içinden de çıkmayı başarır. Ünlü sihirbaz için en güvenilir, şifreli, çelik kasaların üstüne kapanmasıyla oluşan karanlıktan aydınlığa çıkmak, çocuk oyuncağına dönüşür. Dünyanın birçok kentinde sahneler gösterisini. Ve yıllardan sonra bir gün, kendisiyle röportaj yapan bir gazeteciye şunları söyler: "İnsanlar kasaların içinden dışarıya nasıl çıktığımı sordular hep. Yanıtı çok basit: Kasalar dışardan açılmamak için yapılır, bense hep içerdeydim!.."

Houdini'nin bir öğrencisi de, sinema dünyasında yaptığı sihirbazlıklarla ilklere imzasını atar. Onun yanına gitmek için yerimizden kalkalım ve yola koyulalım. Bu arada, ayakkabılarımıza bakarak, şu açıklamanın geçerli olup olmadığını kontrol edelim: "E3'teki iki basit kapalı eğri eşittir denebilir. Üç boyutlu uzayda birbirlerine homemorf, kapalı, basit eğrilere eşdeğer eğriler denir. Eğer kapalı basit bir J eğrisi, $X_1^2 + X_2^2 = 1$ $X_3 = 0$ denklemleriyle verilen

düzlem çemberine değerse J eğrisine çözülebilir eğri adı verilir."

Ayakkabılarımızın nasıl bağlandığının matematik diliyle anlatımını Houdini ile Georges Melies arasına koymamızın iki nedeni vardır. Birincisi, Melies'in babası bir ayakkabı atölyesi sahibidir ve annesi de Hollanda saray ayakkabıcısının kızıdır. İkincisi ise, Melies'in lise yıllarında en çok ilgilendiği iki ders matematik ve resimdir.

Matematik, resim ve sihirbazlığı birbirine ustalıkla bağlayacak olan Melies, 1861 yılının 8 Aralık günü dünyaya açar gözlerini. Askerliğini yaptıktan sonra Paris'ten Londra'ya gider. Bu kentte büyük bir mağazanın korse bölümünde çalışır. Tezgâhtar Melies, işten ayrı kalan zamanlarını "Maskeline" adlı sihirbazın gösterilerini izlemekle geçirir. Paris'e geri döndüğünde, ressam olmak isteğini babasına açsa da destek görmez. Babasının tek isteği, üç oğlunun en küçüğü olan Melies'in de ayakkabıcılık mesleğine gönül vermesidir.

Babasının ölümü üzerine tüm hisselerini kardeşlerine satan Melies bir tiyatro satın alır, 1888 yılında... Üç yıl sonra da "Hokkabazlık Akademisi"ni kurar. Ama, ne olursa 28 Aralık 1895 tarihinde, Paris'in Capucine Bulvarı'nda bulunan Grand Cafe'nin bodrum katında olur!

O gün, Lumiere Kardeşler'in gönderdiği daveti cebine koyarak Grand Cafe'ye girmek üzere yola koyulan Melies, yaşamının dönüm noktasına doğru yürüdüğünü bilemezdi elbette. İzlediği ilk sinema gösterisinin ardından, "Bu makineden bir tane de bana satın" der, Lumiere Kardeşler'e. Lumiere'lerin yanıtı son derece umut kırıcıdır: "Teklifini kabul etmediğimiz için bize teşekkür borçlusun delikanlı. Bu sinematograf yeni bir iş, ne garantisi var, ne de geleceği."

Melies, sinema için, "Bu iş bitti, yenisine bakalım" sözünün dolaştığı yıllarda bir sinema makinesine sahip olur.

Sinema tarihçileri bu makineyi Robert William Paul'den satın aldığını yazarlarken, Melies'in torunu Nadeline Mathete Melies, ilk makineyi dedesinin yaptığı iddiasını atar ortaya. Kesin olan bir şey varsa o da, sinemanın daha birinci yılında, Montrel'daki arazisinde yaptığı stüdyonun, dünyanın ilk film stüdyosu olduğudur.

Stüdyosunda birçok film çeken Melies, Opera Meydanı'na kurar kamerasını bir gün. Çekim yaparken alıcı aygıt bir ara tutukluk yapar. Arızayı gideren Melies çekime devam eder. Filmi izlediğinde, meydandan geçmekte olan bir otobüsün cenaze arabasına dönüştüğünü görür. Tamiratı yaparken akıp giden trafiğin hazırladığı bu sürpriz, şimşekler çaktırır Melies'in beyninde. 1896 yılında *Robert Houdini Tiyatrosu'nda Bir Kadının Ortadan Kayboluşu*'nu çeker. Bu filmde, peleriniyle gösteriler yapan bir sihirbaz, karşısındaki kadını aniden kaybeder. Bu görüntü, hiç şüphesiz ki, Melies'in "durun" diye bağırmasının ardından kadının kenara çekilmesi ve çekime yeniden devam edilmesiyle oluşur. Basit bir hile olsa da, Melies'in buluşu sinema tarihinde ilk olma açısından son derece önemlidir.

Sinemada birçok yöntemin kâşifi olan Melies, bir geminin batışını konu alan ilk filmin de yapımcısıdır. 1897 yılında çektiği *Havana Rıhtımında Maine Zırhlısının İnfilakı* adlı film, Amerika ile İspanya arasında savaş çıkmasına neden olan bir olayı anlatır. Melies, geminin patlayış ve batışında maket kullanır. Bu aynı zamanda maketin sinemada ilk kullanılışıdır. Beyazperdede bir geminin batışını konu alan ilk filme imzasını atan sanatçı, Dreyfus Davası'nı da izleyerek Fransa'da sağcılar ve solcuları karşı karşıya getiren bu olayın filmini çeker. Dava sırasında Yüzbaşı Dreyfus'u tutan solcular "İnsan Hakları Birliği"ni kurarlarken, sağcılar da "Fransız Vatan Birliği"nin çatısı altında bir araya gelirler. Sonunda, bir kişiye yapılan haksız-

lığın topluma yapılan haksızlık olduğunu savunan solcular kazanırlar. Mahkemede Alman askeri ataşesine gizli belgeleri ulaştıranın Dreyfus değil, Binbaşı Esterhazy olduğu anlaşılır.

Aya Seyahat, *Robinson Crusoe*, *Cinderella* ve *Gulliver* gibi masalları beyazperdeye aktaran Melies, ilk reklam filminin de yapımcısıdır. Ünlü sinemacı bu olayı şöyle anlatır: "Perdede bir doktorun, bir hasta çocuğa gelişi görülüyordu. Çocuk cılız, hasta, kavruk bir şey. Doktor çocuğun iyileşebilmesi için reklamını yaptığımız undan yemesi gerektiğini söyler. Anne, o unu kapta sulandırır, çocuk onu yer. Aradan bir süre geçtikten sonra doktor yine uğrar ve artık iyice tombullaşan çocuğun hâlâ unu iştahla kaşıkladığını görür. Tabii çekim sırasında iki çocuk kullanmıştık..." Ve Melies, reklamcılığın gerçek yüzünü daha ilk filmde gözler önüne seren şu açıklamayla devam eder sözlerine: "İştahlı yeme hissini verebilmek için de tombul çocuğun yediği kaba nefis bir krema koymuştuk."

Birinci Dünya Savaşı'nın çıkışıyla, Robert Houdini, tiyatrosunu kapatmak zorunda kalırken, Melies de ekonomik sıkıntı içine girer. Borçlarını kapatmak için her şeyini satan sanatçı 64 yaşında fakirliğe ve kimsesizliğe terk edilir. Tiyatro sahibiyken rol verdiği bir kadın Melies'le karşılaşınca, durumuna acıyarak, Montparnasse Garı'ndaki küçük dükkânında iş verir ona. Melies'in gün boyu oturduğu dükkânda oyuncak ve şekerleme satılmaktadır. Bir ayakkabıcı olmaktansa, sinemaya verdiği emekle dünyamızı renklendiren bu güzel insan, o küçük ama renkli dükkânda çalışırken çok kişi onu öldü sanır. 1932 yılında anımsanıp Orly şatosuna yerleştirilmesinden altı yıl sonra, 21 Ocak günü Melies, yaşama kapar gözlerini.

1946 yılına gelindiğinde, eski Houdini tiyatrosunun olduğu yere açılan sinemaya "Melies Sineması" adı verilir!..

Hitchcock Filikaya Nasıl Bindi?

1929 yılının 11 Kasım günü, Talat Artemel'in kullandığı otomobil Maslak yolunda devrilir. Otomobilde bulunan Sait Köknar'ın burnu kırılırken, Savak Karakaş olay yerinde son nefesini verir.

Aynı yıl, sinemanın Einstein'ı olan Alfred Hitchcock *Şantaj* adlı filmini tamamlar. Yönetmenin ilk sesli filmi olan *Şantaj*'da, stüdyodaki bir avizenin gölgesi kötü adamın yüzüne bir bıyık gibi düşer. Bu sahne, Hitchcock'un haşarılıklarından biridir. Sessiz filmlerde kötü adam bıyıklı olurdu genellikle. *Şantaj*'da ise kötü adamın bıyığı yoktur. Avizenin gölgesi bir rastlantı değil, Hitchcock'un sessiz sinemaya "eğlenceli" bir vedasıdır.

Hitchcock'a ikinci Oscar'ını kazandıran *Lifeboat* 1943'te çekilir. Filmin konusu, o günlerde içinde bulunulan İkinci Dünya Savaşı'nda geçer. Bir Alman denizaltısının torpillediği gemiden kurtulan kazazedelerin, filikadaki yaşam kavgalarını anlatan film Beyoğlu sinemalarında *Yaşamak İstiyoruz* adıyla gösterilir. Cankurtaran sandalında hemşire, zenci kamarot, moda yazarı, geminin telsizcisi, milyoner bir işadamı, bacaklarından yaralı bir denizci, sol görüşlü bir tayfa ve ölü çocuğunu bırakmayan bir anne ol-

mak üzere sekiz insan vardır. Çok geçmeden, çarpışmada aldığı yarayla batan Alman denizaltısından kurtulan bir denizcinin sandala doğru yüzdüğü görülür. Onu aralarına almak konusunda tartışsalar da, sandalı alabora olmaktan kurtaran Alman kendisini kabullendirmekle kalmaz, sandalın kumandasını da ele alır.

On gün!.. Hayır, bu sandaldaki kazazedelerin çaresizlik içinde kurtulmayı bekledikleri gün sayısı değil, dönemin ünlü köşe yazarı Doroty Thompson'un filmin gösterimden kalkması için verdiği süredir. Eleştiriler Alman denizcinin diğer karakterlerden daha üstün gösterildiği konusunda yoğunlaşır. Hitchcock şöyle savunur kendini: "O günlerde, yani 1940-41 yıllarında Fransızlar yenilmişti, Müttefikler'in durumu da pek iç açıcı değildi. Dahası, başlangıçta basit bir denizci olduğunu söyleyen Alman aslında bir denizaltı komandosuydu. Yani ötekilerden daha nitelikli olması ve kayığın komutasını üstlenmesi için her nedeni vardı. Ama eleştirmenler, iğrenç bir Nazi'nin iyi bir denizci olamayacağını düşünüyor olmalıydılar."

Yaşamak İstiyoruz'da kürk mantolu moda yazarı rolünü üstlenen Tallulah Bankhead çok başarılı bulunur. Orhan Veli'nin "Cımbızlı Şiir"indeki kadın gibi dünya umurunda olmayan Bankhead, filmin ilerleyen sahnelerinde insancıl bir kimliğe bürünür. Öyle ki, daktilosunu denize atmakla kalmaz, balık tutmakta yem olarak kullanılmak üzere altın bileziğini de verir.

Hitchcock filmin senaryosunu John Steinbeck'e yazdırır ilk önce. Ama ünlü yazarın senaryosunu beğenmez ve MacKinlay Kantor'dan aynı şeyi rica eder. Sonuç Hitchcock için yine hayal kırıklığıdır. Jo Swerling'in yazdıklarını da "şekilsiz" bulunca gerekli gördüğü düzeltmeleri yapmak üzere kolları sıvar. Film bir meydan okumadır aslında. Hitchcock, kamerayı film boyunca dar bir mekânda

tutarak, psikolojik filmlerde yakın çekimin önemini vurgular. Bunu yaparken de, seyirciyi sıkmadan koltuğunda oturtmakta hiç zorlanmaz. Ne var ki, her filmin bir sahnesinde mutlaka görünme tutkusu bu sefer ünlü yönetmenin başına dert olur. *Kiracı* adlı filminde küçük bir rolde oynamasının ardından, tüm filmlerinde mutlaka boy gösterir Hitchcock. *Şantaj*'da metroda gazete okuyan adamdır. *Cinayet* ve *39. Basamak* filmlerinde dikkatli seyirciler yoldan geçen adam olarak görürler onu. *Genç ve Masum*'da mahkeme çıkışındaki beceriksiz fotoğrafçıdır. *Kaybolan Kadın*'da tren istasyonunda bir an görünür. *Rebecca*'da yürüyerek geçer telefon kulübesinin yanından. *Yaşamak İstiyoruz* ile aynı yıl çektiği *Şüphenin Gölgesi*'nde trende briç oynarken poz verir kameraya. Ama kazın ayağı bu sefer yenir yutulur cinsten değildir. Okyanusun ortasında yüzen biri olamayacağına göre, ne yapmalı, ne etmeli de filmin içine girmeli diye uzun uzadıya düşünür. Sandalın yanından geçen bir ceset olmak aklına gelse de, sonunda, su üstünde kalmayı başaramayıp batacağından korkarak bu düşüncesinden vazgeçer.

Vazgeçtiği ceset olma düşüncesidir Hitchcock'un. Filmde görünme arzusunu bir seferlik rafa kaldırmak aklının ucuna bile gelmez... Ve tüm oyuncuların sandalda olduğu böylesine zor bir filmde görünmeyi başarır. Nasıl mı? Oyunculardan biri sandalda bulduğu gazeteyi alır eline... Açtığı sayfada "Reduco" adlı bir zayıflama ilacının reklamı vardır. Reklamda 150 ve 100 kiloluk iki adamın fotoğrafı yan yanadır. İkisi de aynı adamdır ve tahmin ettiğiniz gibi bunlar Hitchcock'un fotoğraflarıdır.

Fotoğraflarda hile olmayıp ikisi de gerçektir. Hitchcock, yaşantısının bir döneminde zorunlu bir diyete giren ve 50 kilo vermeyi başaran iradesi güçlü bir adamdır. Diyetin öncesi ve sonrasında çektirdiği fotoğrafları *Yaşamak İstiyo-*

ruz'da kullanmaya karar verir. Böylelikle hem filmde görünür, hem de iradesinin güçlülüğünü ölümsüz kılar. İşin garip yanı, yönetmenin seyircilerden en fazla mektup aldığı film bu olur. Mektupların hepsinde de uydurma bir ad olan Reduco ilacının nereden bulunacağı sorulmaktadır.

Ben ki, bir deniz feneri görsem yer göstericinin fenerini, sinemaya birkaç dakika geç gittiğimde biletimi uzattığım adamın tuttuğu fenerin ışığında yürürken de deniz fenerlerini anımsarım. Sinema gişesinden bilet alırken de, Heinrich Böll'ün *Bu Salı* adlı kitaba yazdığı sunuş yazısının ilk tümcesi gelir aklıma: "Bir tek sinema bileti için ödenen para karşılığında satın alınabilecek bu seçmeler, bugün Borchert'in ilk kez askeri tutukevini boyladığı yaşta olanlara sesleniyor."

Bu Salı, 26 yaşında ölen Wolfgang Borchert'in öykülerini topladığı kitaptır. Hamburg'da doğan Borchert, 1942'de Nazilere karşı geldiği için hapse atılsa da, sağlık sorunları nedeniyle affedilip savaşa gönderilir. Cephede hastalığı devam eden yazar çürüğe çıkarılır ve düşüncelerinden dolayı hapse konulur yeniden. Bu durumu Böll şöyle tanımlar: "Genelkurmay haritasına batırılan bir tek topluiğne, savaşa sürülmesi gerekli görülen on bin insan hayatını gösteriyor. Ama bu yönetimlerin kendileri özgür düşüncenin iğnelemelerine bir türlü katlanamıyorlar..."

Borchert, savaşın sona ermesiyle özgürlüğüne kavuştuğunda, elini çabuk tutar. Hastalığının kendisine yaşam şansı tanımayacağının ayrımındadır. İki yıl boyunca, sürekli olarak düşündüğü metinleri kaleme alır. 1947 yılının 20 Kasım günü, son nefesini verene kadar, cenaze töreninde taşınan bayrakların, havaya ateş etmelerin ve bandonun ölü asker için çiçekleri açtıramayacağı, fırınlarda ekmek pişiremeyeceği gerçeğine insanların dikkatini çekmeye çalışır. Borchert, *Bu Salı* adlı öykü kitabının basılışını göremez. *Kapıların Dışında* adlı tiyatro oyunu da ölümünden bir

gün sonra oynanır. Hitler'e kafa tutmaktan korkmayan bu gözü pek insandan geriye birkaç şiir de kalır. Zorla Nazi üniforması giydirilen insanlardan biri olan Borchert'in şu dizeleri, Hitchcock'un filikasına doğru yüzen Alman denizcinin yüzünü aydınlatırken, ünlü yönetmeni *Lifeboat* filminden dolayı eleştirenleri de haksız çıkarır:

Deniz feneri olsaydım
gecede, fırtınada
ışıktım balıklara,
vapurlara, kıyılara
ne yazık ki ben kendim
batmak üzere olan bir gemiyim!

Gelgelelim Maslak yolundaki kazaya: Basit bir kaza değildir o gün yaşanılan. Muhsin Ertuğrul, Hacıosman Bayırı'nda *Kaçakçılar* adlı filmi çekmektedir. Kaçakçı rolündeki Sait Köknar ve Savak Karakaş'ın kaçış sahnesine gelmiştir sıra. Kamerayı kullanan Cezmi Ar, hızlı giden otomobilin devrilişini kaydeder ama senaryoda böyle bir sahnenin olmadığını da çok iyi bilir!

Sinemamızda çekim anında ölen ilk oyuncu olan Savak Karakaş'ın asıl soyadı Gözüryan'dır. Ermeniler esmer insanlara "Karakaş" derler. Bu yüzden Savak Efendi, İstiklal Caddesi'nde, Ağa Camii'nin karşısında bulunan 153 no'lu dükkânın tabelasına "Foto Karakaş" diye yazdırmıştır. 23 Eylül 1929 tarihli *Cumhuriyet* gazetesinde ise söz konusu dükkânın satılacağını bildiren bir ilan çıkar. Savak Gözüryan kararlıdır: Dükkânını satacak ve yaşantısının geride kalan kısmını sinemaya adayacaktır. Talihsiz kazanın yaşandığı *Kaçakçılar* ilk ve son filmi olur Savak Efendi'nin. Cebinden çıkan kâğıtta şunlar yazılıdır: "Bugün ömrümün en mesut günü. Çünkü çok sevdiğim mesleğe ilk adımımı atmış bulunuyorum."

Bu Kadar Gürültü...

1979 yılının 15 Kasım sabahı, İstanbullular, geceden kurdukları çalar saatlerin sesinden önce, duydukları patlamayla uyanırlar. Bomba ve silah seslerine alışıktır İstanbullular o yıllarda. Ama, böylesini hiç duymamışlardır. Haydarpaşa önlerinde, Yunan gemisi "Evrenia"nın çarptığı Rumen tankeri "Independenta"da, patlama sonrası çıkan yangın güneşin doğuşundan önce bir meşale gibi aydınlatır İstanbul'u.

Kadıköy'de rıhtıma yakın birçok ev ve dükkânın camları kırıldığından, talan olayının yaşanmaması için güvenlik güçleri seferber edilir. Vapur seferleri yapılamaz birkaç gün. Karşı yakaya geçmek isteyenler uzun kuyruklar oluştururlar Üsküdar'a kalkan dolmuşlar ve otobüs duraklarının önlerinde. Kadıköy Meydanı'nı dolduran tüm yüzlerde aynı korku sezilir: Rumen tankerindeki korkunç yangın karaya sıçrarsa ne olur?..

İki geminin çarpışma anı Can Yücel'in "Patlayan Tanker" şiirinin her okunuşunda gözler önüne serilir yeniden:

Bana diyor ki: Sen de patlayacaksın bir gün Can
Olanca dikkatsizliğiyle ve bir Rum kosteri edasıylan
Güler tekrar gençmiş gibi geçtiğinde ihtiyar yanımdan
Öfkeden, kıskançtan, petrolden, rakıdan ve aşktan...
Derken incek bütün modalardaki manken ve cemakân
Ben de o Rumen tankerince berhava olacam o zaman

Bekir Yıldız, çatısına martıların konduğu Kadıköy Evlendirme Dairesi'nin önünde yanan Rumen tankerini evliliklere benzetir. İki geminin çarpışması sonucu çıkan yangının yanı başında kıyılan nikâhlarda, davetliler, bir kadın ve bir erkeğin çarpışmasına tanık olmaktadırlar. Yangın sönmeye yüz tutunca da enkaz yavaş yavaş görülmeye başlanılacaktır!

Independenta belki de, edebiyatçılarımızı en çok etkileyen gemidir. Metin Eloğlu'nun "Haydarpaşa önlerinde o yanık gemi / Den çevren'i süzersen eğer" dizelerindeki "yanık gemi" de, Rumen tankeridir. Zeynep Aliye'nin öyküsünde ise denizin çaresizliğini okuruz: "Yanıyor Independenta. Ne acınası, trajikomik... Suyun içinde ve yanıyor... Boğulmuyor, yanıyor... Sanki yaşamının en güzel kutlamasıymış gibi ışıl ışıl!.. Kendini sakin akıntıya bırakmış bir görüntü sunuyor. Deniz, dalgalanıp geminin en üst noktasına yükselemeyişinin, gemiyi acılarından, alevlerinden kurtaramayışının çaresizliği içinde, düşlerini lanetliyor, ısırıyor dudaklarını..." Aliye'nin öyküsünde anlattığı İstanbulluların çaresizliğidir aynı zamanda. Hüzün dalgalansa da yüreklerde, yangın söndürülemez.

Yunan gemisi Evrenia yaralanır ama batmaz. Kumkapı açıklarına çekilen gemide burnu kanayan bile yoktur. İçin için yanan Independenta ise 51 denizciye mezar olur. Bu mezarlık, Orhan Pamuk'un, Boğaz'ın sularının çekildiğini düşlediği *Kara Kitap*'ta da karşımıza çıkar: "Suların bir

anda çekildiği son günde karaya oturmuş Amerikan transatlantikleriyle yosunlu İon sütünları arasında açık ağızlarıyla tarih öncesinden kalma bilinmeyen tanrılara yalvaran Kelt ve Likyalı iskeletleri olacak. Midyeyle kapalı Bizans hazineleri, gümüş ve teneke çatal bıçaklar ve bin yıllık şarap fıçıları ve gazoz şişeleri ve sivri burunlu kadırga leşleri arasında yükselecek bu medeniyetin antik ocak ve lambalarını yakacak enerjiyi uskuru bir bataklığa saplanmış köhne bir Rumen tankerinden alacağını da hayal edebiliyorum."

Yangının sönmesinden sonra, İstanbul Boğazı'nın girişindeki Independenta bir hüzün maketini andırır. Artık, eskisi kadar konuşulmamakta ve yalnızca Kadıköy vapurunun yolcuları tarafından anımsanmaktadır. O yolculardan biri de Kemal Özer'dir:

İskeleden kalkınca vapurumuz
çay söylüyorum her sabah
ve açıp okumaya başlıyorum gazetemi
düşmanca bir bakışla karşılaşmadan
değişti diyeceğim her şey
gözüme iliştikçe tedirgin olmazsam
her gün biraz daha sulara gömülen
batık "Independenta"ya, eskisi gibi

Yangının sönmesiyle balıklara yuva olur Independenta. Siyah gövdesine martılar, karabataklar tünemeye başlar. Sahi, alevlerin görünmemesinin ardından Rumen tankerine ilk konan martı ne cesur, ne yürekli bir kuşmuş!.. Ve kim bilir, kaç martının ayakları yanmıştır ondan önce?

Gazetelerde görüntüsünün çevreyi kirlettiği haberleri çıkınca yavaş yavaş sökülür Independenta. Suyun üstünde yüzdüğü eski günlerdeki gibi, limandan ayrılırcasına gide-

rek küçülür ve sonra kaybolur gözden. Rumen tankerinin ardından nice kazaya tanık olur İstanbul Boğazı. Gemiler çarpışmaya ve petrol yüklü tankerler yanmaya devam ederler yine... Ama, hiçbiri Independenta gibi yakmaz İstanbulluların yüreğini.

15 Kasım 1979 tarihinde, Kadıköy Rıhtımı'ndan yanan tankeri seyredenler arasında Cezmi Ersöz ve Sunay Akın da vardır. O yıllarda, ceketlerinin ceplerinde yazdıkları ilk şiirleri taşımakta olan iki şair birbirini çok sonra tanıyacaktır... Ve Cezmi Ersöz şu olayı anlatır 62 tavşanına: Sabaha karşı evine sarhoş olarak dönen Özdemir Asaf, ayakkabılarını çıkararak evine hırsız gibi pencereden girmeyi dener. Adımını odaya atar atmaz duyulan korkunç patlama sesiyle de yere yuvarlanır. Şair, 1979 yılının 15 Kasım gününün ilk saatlerinde yaşanılan bu olayda başına toplanan ev halkına şöyle seslenir: "Ben, bu kadar gürültü yapacağımı sanmıyordum!.."

Andrea Doria'nın İkinci Yenilgisi

Özdemir Asaf *Dün Yağmur Yağacak* adlı kitabında yer alan kısa öykülerinden birinde, deniz yolculuğu yapan bir kurdu anlatır: "Ufak bir kurt Lizbon'dan kalkarak Brezilya'ya doğru giden XXX gemisindedir. Gemi kalktığı zaman geminin kıçındadır. Gemi Las Palmas'a uğradığında geminin o da burnuna varmıştır. Gemi ona göre, Lizbon-Las Palmas arasında bir köprüdür: Dünyanın en büyük köprüsü. Sonra gemi onun için de bir gemi olur. Brezilya'ya kadar."

Yazar, öykünün altına "26/7/1958" tarihini yazarak şu notu düşer: "Bu hikâyeyi yazdığım gecenin sabahında gazeteler Andrea Doria'nın battığını bildirdiler." Asaf'ın, böyle bir açıklama yapmasının nedeni de, öykünün adı okununca anlaşılır: "Andrea Doria'da Bir Kurt."

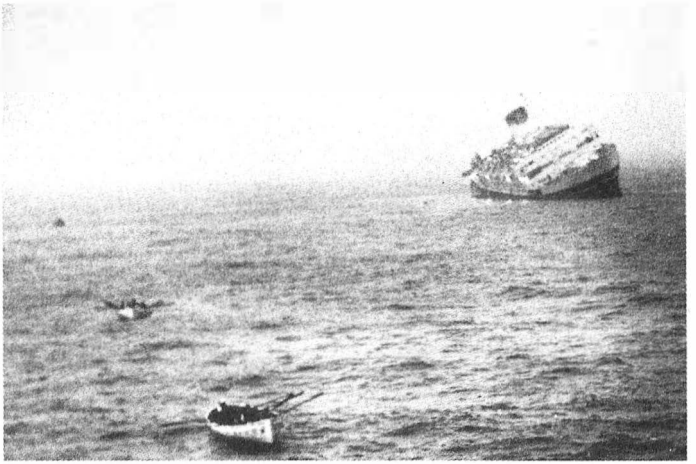
Atlas Okyanusu'nda batmak üzereyken, Özdemir Asaf'ın, içinde yolculuk yapan bir kurdun öyküsünü yazdığı Andrea Doria, İkinci Dünya Savaşı sonrasında yapılan transatlantiklerin gözdelerindendir. Savaş yıllarında kullanılan ve başarılı bulunan iki radar sistemine sahip olan geminin batması teorik olarak olanakdışı gösterilir. Çünkü, geminin içinde birbiriyle bağlantısı kesilebilen on bir ba-

ğımsız bölüm vardır. Bir kaza anında, bu bölümlerden ikisi su alsa bile gemi on beş derecelik açıyla yan yatacak şekilde yapılmıştır. Cankurtaran sandalları da, yirmi derecelik bir eğimde suya indirilebilme olanağına sahiptirler.

Andrea Doria, Cenova Limanı'ndan başlayan dokuz günlük yolculuğunun sonuna gelirken, rotası İsveç'e doğru olan "Stockholm" adlı gemi de New York Limanı'ndan yeni ayrılır. İtalyan filosunun gözbebeği olan Andrea Doria'nın güvertesinde Kaptan Piero Calamai vardır. 58 yaşındaki deniz kurdu yüzlerce kez geçmiştir Atlantik'i. Stockholm'ün köprüsünde ise 26 yaşındaki üçüncü subay Johan-Ernest Bogislaus Carstens-Johansen, 20:30-24:00 nöbetini tutmaktadır. Saat 22:00'de Andrea Doria, New York Limanı'nın giriş kapısı sayılan Nantucked Lightship bölgesinde, rotasını Ambrose Lightship noktasına çevirir. Bu durumda iki gemi paralel konuma gelir ama menzil dışında oldukları için birbirlerini radarlarında göremezler.

Öğle saatlerinden beri sis içinde yol alan Andrea Doria, hızını az da olsa azaltır. Önlem olarak da, on bir bölümünü birbirinden bağımsız hale getirir. Stockholm ise soğuk Labrador Current akıntısının Gulf Stream'le karşılaştığı yerde bir sis oluşumunu beklemesi gerekirken, hızında bir değişiklik yapmaz. Üstelik, açık havada yol alan Stockholm kendisine önerilen rotada değil, New York Limanı'na girişe hazırlanan gemilerin rotasında ilerlemektedir. Bunun nedeni de, mesafeyi kısaltmak ve daha kısa zamanda Avrupa'ya ulaşmaktır. New York'tan yola çıkan gemilerin çoğu kuralı çiğnemekte ve bu yola başvurmaktadır. Ters rotada olmalarına rağmen, Kaptan H. Gunnar Nordenson köprüye çıkmayıp, geminin yönetimini üçüncü subayın deneyimsiz ellerine bırakır.

Stockholm'den daha uzun menzilli radarı olan Andrea Doria, saat 22:45'te, üzerine doğru gelmekte olan gemiyi



Andrea Doria son yolculuğunda!

fark eder. Yaklaşmakta olan geminin rotası çıkarılınca burun buruna oldukları anlaşılır. Kimseyi endişelendirmez bu durum. Çünkü, rotayı değiştirmek için yeterli zaman ve mesafe vardır. Kaptan Piero Calamai için karşılarına ters rotaya girmiş bir gemi çıkması hiç de şaşırtıcı değildir. Bulundukları bölgede defalarca karşılaşmıştır böylesi bir durumla. Önlerine çıkan geminin kuzeye yönelmek için rotasını değiştireceğini düşünür.

İsveç gemisinde ise durum çok daha farklı olarak değerlendirilir. Andrea Doria'yı radarlarında gördüklerinde aralarındaki uzaklık 20 deniz milidir. Rota hesaplarını tamamladıklarında uzaklık 6 deniz milinin altına düşer. Güvertedekiler, radarlarına giren gemiyi çıplak gözle görememeyişlerine bir anlam veremezler. Ay ışığı altında yol alan Stockholm'de hiç kimsenin aklına önlerinde bir sis perdesinin olduğu gelmez. Hayalet bir gemiyle karşılaştıklarını düşünüp, şakalaşırlar!..

Saat 11:05'te, aralarında 2 deniz milinden daha az bir mesafe kala iki gemi birbirini görür. Çarpışmayı önlemek için her iki gemi de dümen kırar. Aynı noktaya yöneldikleri anlaşılınca, Kaptan Calamai, Andrea Doria'nın hızına ve yüksek manevra gücüne güvenip sola kaçma emrini verir. Stockholm'de ise "tam yol geri" emri duyulur ama bu çaresiz girişimler çarpışmayı önleyemez.

Andrea Doria, Titanic gibi sağ tarafından yara alır. Stockholm bir süre şişenin ucundaki mantar gibi, çarptığı gemiye yapışıp su almasını engellese de, Andrea Doria kendisini iter ve on bir bölümünün yedisine aynı anda su dolmaya başlar. Sabahın ilk saatlerinde New York Limanı'na girmeyi planlayan gemide Özgürlük Anıtı'nı görmek isteyen çocuklar uyumaktadırlar. Eğlence katlarında ise yolculuğun son gecesinin tadını çıkarmak isteyen yolcular dans etmektedir. Çalınan şarkı ise şudur: "Arrividerci Roma..."

Andrea Doria'nın sol tarafındaki kamaralarda yolculuk yapanlar yataklarından düşerlerken, sağ taraftaki 56 no'lu kamarada kalan Thure Peterson, bayılmadan önce Stockholm'ün burnunun kamarasının içinden geçtiğini görür. Ayıldığında ise karısı Marta'nın enkaz altında kalan cesediyle karşılaşır.

Stockholm'ün burnu, 52 no'lu kamarada kız kardeşiyle birlikte kalan, 14 yaşındaki Linda Morgan'ın yatağını, bir mancınık gibi havaya fırlatır. İsveç gemisinde olayın şaşkınlığını yaşayanlar, güvertede bir yatağın içinde, "Anne... Anne..." diye bağıran kız çocuğuyla karşılaşırlar. Linda Morgan, Andrea Doria'da uyuyup, Stockholm'de uyanan kız olarak tarihe geçer.

Kocasıyla birlikte yolculuk yapan Philadelphia belediye başkanının karısı Bayan Dilworth'un elinde *Unutulmayacak Bir Gece* adlı kitap vardır. Çarpışma anında okunan

kitap Titanic'i anlatmaktadır. Bayan Dilworth kocasına, "Galiba biz de Titanic gibi buzdağına çarptık" der.

Yirmi dereceden fazla yatan Andrea Doria'da, Kaptan Calamai, cankurtaran sandallarının suya indirilme emrini verir. 1.706 insandan ancak 1.004'ünün binebileceği kadar sandal çalışır durumdadır. İlk sandallara yolculardan çok mürettebat biner. Bu ilk sandallar Stockholm'e geldiğinde, Andrea Doria'ya yardım etmek için İsveç gemisinden indirilen sandallarla çok az sayıda mürettebat geriye döner. İtalyan gemisinin alt güvertelerinde bulunan yolcular, makine yağının karıştığı okyanus sularıyla dolu koridorlarda, bir buçuk saat yaşam kavgası vererek, yukarıya çıkmayı başarırlar.

SOS sinyalini alan "Ile de France" adlı gemi, Andrea Doria'ya çarpışma anından üç saat sonra ulaşır. Fransız gemisinin ardından pek çok gemi yardıma gelir. Kaptan Calamai, tüm mürettebata gemiyi terk etme emri vermiş olsa da, kendisi her saniye okyanusa daha da gömülmekte olan Andrea Doria'dan ayrılmayı kabul etmez. Gemi batmadan önce motorlar tarafından kıyıya çekilmeyi bekleyen Kaptan Calamai, Özdemir Asaf'ın şu dizelerini anımsatır:

Yalnız
Hem kaptanı
Hem de tek yolcusudur
Batmakta olan geminin...

Onun için
Ne sonuncu ayrılabilir
Gemisinden,
Ne de ilkin.

Kaptan Calamai, saat 05:30'da ayrılmak zorunda kalır gemisinden. 29 Temmuz günü, saat 10:09'da batan Andrea Doria, 46 ceset bırakır denize. Onarım görmek için New York Limanı'na dönen Stockholm'de ise 5 denizci yaşamını kaybeder.

Andrea Doria'nın batmasından iki yıl sonra, Boeing 707 uçağı ilk kez Amerika'dan Avrupa'ya hiç durmadan uçar. Böylelikle transatlantiklerin parlak dönemi sona erer. Öyle ki, aynı yıl, 1.200 mürettebatlı Queen Elizabeth, okyanusu 200 yolcuyla geçer.

Balıkçı ağlarının takıldığı Andrea Doria'da ise, gemiye adını veren ünlü İtalyan denizcinin salonda bulunan heykeli, Barbaros Hayrettin Paşa'yla olan savaşı anlatır balıklara!..

Kavun Kabukları

Denizi, sırları asla açıklamayan, kendisine anlatılan her şeyi içine alan bir sırdaş, bir dost olarak görür. Kristof Kolomb, Marco Polo ve Evliya Çelebi gibi birçok gezgin yazılarında denizden söz etmezken, dalgaların sesi hiç eksik olmaz onun şiirlerinden:

Kayalıkta çakılı yelkenli
sana bırakıyorum veda şarkımı.

Arkadaşıyla birlikte çıktığı yolculuk sırasında Şili'nin Valparaiso Limanı'na varırlar. Gemilerde ücretsiz çalışarak yolculuk yapma istekleri geri çevrilir. Bir tek yol vardır önlerinde: Gemiye kaçak binmek. Küçük olduğu için vinçler ulaşabilsin diye rıhtımla arasına birkaç metre mesafe bırakan "San Antonio" adlı gemiye göz koyarlar. Gece yarısını beklemeye koyulurlar. Vardiya değişimi nedeniyle gemi rıhtıma yanaşacak ve böylelikle binme şansları doğacaktır.

Soğuktan korunmak için girdikleri bir vincin sürücü kabininde sabahı ederler. Gemiye kaçak binmenin fırsatını tüm gece boyunca yakalayamazlar. Umutları tükenme noktasına geldiği an, şans yüzlerine güler ve kendilerine yardım eden vinç sürücüsünün talimatına uyarak gemiye

ulaşırlar. Subay bölümüne çıkan iki kafadar bir tuvalete kilitlerler kendilerini. Bundan sonrası, orda beklemek ve biri geldiğinde kısık bir ses tonuyla "meşgul" demektir!

Gemi öğlen saatlerinde hareket ettiğinde kıyıdan iyice uzaklaştıklarından emin olunca kendilerini dışarıya zor atarlar. Tıkalı olan tuvalet sıcağın etkisiyle dayanılmaz bir koku yaymaktadır. Kaçak yolcu olarak kaptanın karşısına çıkarıldıklarında perişan haldedirler. Kaptan, arkadaşını mutfağa patates soymaya gönderirken, şaire tuvalet temizleme görevini verir.

Üst üste yığılmış pisliklerle yeniden göz göze geldiğinde, "Bu dünyada adalet yok" diye geçirir içinden. Kokular arasında çalışırken, arkadaşı mutfakta atıştıracak ve sonra temizlediği yere pisleyecektir. Ertesi gün, arkadaşına yine mutfakta görev verilirken, o tahtaları arapsabunuyla ovalamak zorunda kalır. Gemi Antofagasta Limanı'na vardığında, şair de deniz macerasının ilk durağına gelmiş olur.

San Antonio, Valparaiso'ya geri döneceğinden, limanda inip bir başka gemiye kaçak olarak binerler. Gizlendikleri yer konusunda bir öncekiyle kıyaslanamayacak kadar şanslıdırlar. Güzel kokulu tonlarca kavunun arasındadırlar. Şair, yediği kavunların kabuklarını arkadaşıyla birlikte bir pencereden denize atar. Ama, geminin demir almasına bir saat kala ele verirler yakayı. O kadar çok kavunu mideye indirirler ki, denizin üstünde ipe dizilmiş gibi yüzen kabuklar kaptanın dikkatini çeker. Böylelikle de, şairin deniz yolculuğu ilk durakta sona erer.

Uzundu yol ve çok ağırdı dert
sürmektedir bende avare adımlarımın kokusu,
hâlâ batık bir gemidedir derinlerdeki özüm,
–kurtarıcı kıyılar görünse bile–
dalgalara karşı gönülsüz yüzüyorum
batık bir gemi oluşumu koruyarak.

"Gölgeli Otoportre" adlı şiirinde kendisini batık bir gemi olarak tanımlayan şairi, 1956 yılının 25 Kasım gününde, dalgalarla boğuşan bir yatta görürüz. Meksika'nın Tuxpan Limanı'nda kalkan "Granma" adlı yatın iki motorundan biri bozuktur üstelik. Küçük deniz taşıtları için son derece elverişsiz olan hava şartlarına rağmen, Karayib Denizi yedi günde aşılır. Aralarında şairin de bulunduğu yolcular açlık ve deniz tutmasına karşı direnirler. Granma 8 kişilik bir yattır ama Küba'ya doğru yol alırken 82 yolcusu vardır!

Playa de los Colorados'ta karaya çıktıklarında, yanlarında getirdikleri teçhizatın büyük bir bölümünü yitirdiklerinin ayrımına varırlar. Savaş uçaklarının saldırısıyla karşılaşınca çalılıkların arasına sığınırlar güçlükle. Şair o günü, "Bir çıkarma değil, bir deniz kazasıydı" sözleriyle anımsar.

Kayıpları bununla da kalmaz. 5 Aralık günü diktatör Batista'nın askerlerinin saldırısıyla karşılaşılır. Çatışma sonrasında 82 devrimciden 12 kişi kalır geriye. Yaralananlar arasında şair de vardır: "O gün doktorluğa olan sevgimle, bir devrim subayı olarak bana düşen görev arasında bir seçme yapmak zorunluluğuyla karşılaştım. Önümde ilaçlarla dolu bir sırt çantası ve bir sandık kurşun duruyordu. İkisi bir arada taşınamayacak kadar ağır bir yük meydana getiriyordu. Sandığı aldım, ilaç dolu çantayı orada bıraktım ve yürümeye başladım."

Yol bir efsaneye doğru götürür şairi. Adını "Ernesto Che Guevara" olarak yazdırır devrimin seyir defterine!.. Ve şair, sırdaşından çok uzaklarda, dalgaların deniz kabukları armağan edeceği toprakları olmayan Bolivya'da öldürülür.

Makarna

Brooklyn'de bulunan gemi tersanelerinin yakınlarındaki kenar mahalleler, 1880 yılından sonra, ülkelerinden göç eden İtalyanların akınına uğrar. Ailesiyle birlikte ısıtma tertibatı ve banyosu olmayan evlerden birinde kalan Gabriel, 26 Mayıs 1906'da Amerikan vatandaşlığına kabul edildiğini bildirir belgeyi eline alınca sevinir. Ama bu İtalyan'ın, New York argosuyla söyleyecek olursak "Ganzo"nun sevinci bir ay sonra daha da artar. Çünkü, Gabriel'in, eşi ve çocuklarıyla birlikte Amerikalı oluşundan bir ay sonra, İngilizce bilmeyenlerin vatandaşlığa kabul edilmeyeceği yönünde bir kanun çıkar. Napolili aile İngilizce bilmemektedir!

1893 yılında, bir gemi yolculuğunun ardından büyük umutlarla Amerika'ya gelen aile malvarlığını artıramasa da, yedisi erkek ikisi kız olmak üzere dokuz çocuk sahibi olur. Sand ve Navy sokaklarının birleştiği köşede düzenlenen açık hava konserlerini dinleyen insanlar arasında Gabriel ile ailesini de görürüz. Dramatik tenor Signor Tutino Giovanni'nin, laternacı Paolo Scotti eşliğinde söylediği aryalardan ailenin "Makarna" lakaplı dördüncü oğlu çok hoşlanır.

Sand Sokağı'nın ışıkları güneş doğuncaya kadar yanmaktadır. Seferden dönen denizciler bu sokakta alırlar soluğu. Bunun nedeni, ucuz içki satan barların ve yüzlerine aşırı makyaj yapan fahişelerin birbirleri ardına sıralanmalarıdır. Gecenin bir vaktinde paraları biten denizcilerin uğrak yeri olan rehinci dükkânlarının da bulunduğu Sand Sokağı'nın en ünlü fahişesi ise bütün dişleri altın olan "Denizaltı Mary"dir.

Makarna lakaplı çocuk Sand Sokağı'na hiç de uzak olmayan Adams Sokağı'ndaki ilkokula gider. Öğretmenin "suratsız, iri cüsseli, yaramaz bir çocuk" olarak anımsayacağı "Makarna" okuldan sonra rıhtımda dolaşmayı çok sever. En çok hoşlandığı da, donanmaya yeni alınan askerlere yaptırılan talimlerdir. Arkadaşlarının uygun adımına uymayan bir erin bu durumu fark edene kadar bütün bölüğün onbaşı tarafından talime devam ettirilmesine kahkahalarla güler "Makarna!.."

Her gün rıhtıma indiği için onbaşının numarasını öğrenen çocuk, bir gün dayanamayıp bağırır: "Hey, baksana, sırık bacaklı üç numara! Adımını değiştir, milleti bekletiyorsun!" Bu uyarıdan sonra adımını değiştiren acemi er, eğitim bittikten sonra çocuğun üstüne yürür. Çocuk, kendisinden iki üç kat iri olan eri dövüşe çağırırsa da onbaşı girer araya. Demir parmaklığın ardındaki çocuk hırsından köpürürken, şikâyetçi olup olmadığını soran onbaşıya şu yanıtı verir: "Kimseye rapor falan etme. Ama söyle o köpek oğlu köpeğe, erkekse parmaklığın bu yanına gelsin de canına okuyayım."

Onbaşının, korkusuz İtalyan çocuğunu çavuşa nasıl anlattığını öğrenmek için 27 Eylül 1947 tarihli *Brooklyn Eagle* gazetesini elimize alalım ve orada yayımlanan mektubuna bir göz atalım: "Bu çocuk esaslı bir bahriye subayının eline düşse, iyi yönetilse, donanmaya çok yararlı bir

adam olabilirdi. Böyle bir şey olmaz da ortalıkta kalırsa, er geç kanunsuz biri keşfedecektir bunu ve günün birinde adını dünyaya duyuracaktır."

Onbaşının kehaneti kısa bir süre sonra gerçekleşir ve berber Gabriel'in "Makarna" lakaplı oğlu yeraltı dünyasında "Bücür John" olarak tanınan John Torrio tarafından keşfedilir! Gabriel'in oğlu yıllar sonra Chicago'ya yerleşir ve seçimlerde kapatılan meyhaneleri açacağına dair söz veren, Cumhuriyetçi Parti adayı Bill Thompson'u destekler. Thompson, rakibi olan Dever'in atadığı eğitim müdürü McAndrew'i sert bir dille eleştirir: "Peki, McAndrew kim? Kral George'un uşağı. Müzelik savaş gemisi Old Ironsides'ın kurtarılması için, çocuklarımızın harçlıklarından artırdıkları paraları bağışlamalarını yasaklayan kim? O da McAndrew! Neden yasaklıyor? Çünkü vaktiyle, Old Ironsides, önüne çıkan bütün İngiliz gemilerini dağıtmıştı da ondan! Kral George, bu kötü anının yaşamasını hiç istemez kuşkusuz. Bu yüzden uşağı McAndrew'a gereken emirleri verdi. O da atalarımızdan kalma bu paha biçilmez anıtın hurdaya çıkarılmasını emretti."

Politikacılarla içlidışlı olan "Makarna" yaptığı onca kanunsuz işin ve işlediği cinayetlerin ardından yakalanır. Onbaşının dediği gibi esaslı bir bahriye subayının eline düşmüş olsaydı donanmaya yararlı bir denizci olacaktı belki de!.. Ama o, yaşamının son yıllarında, çocukken okul çıkışında seyrettiği deniz erlerinin elbiseleri arasında bulur kendini! Gönderilmiş olduğu ünlü Alcatraz Hapishanesi'nde bahriyelilerin elbiselerini yıkamaktadır!.. Ve yaşamının son yıllarında hiçbir haber San Francisco Körfezi'ne seferden dönen yeni bir savaş gemisinin daha demirlemiş olması kadar sinirlendirmez onu!..

Amerikan deniz erlerine giydirilen elbiselerden, yıkanmış olsalar da çıkmayacak olan bir özellik vardır. Bunun

ne olduğunu öğrenmek için de Bedri Rahmi Eyüboğlu'nun dizelerini okuyoruz:

Ne kadar da beyaz elbiseleri
Amerikan deniz erleri
Kocaman bir papatyadan yolunmuşlar gibi
Sütten duru buluttan beyaz
Beyazın böylesine ölüm yakışır mı dersin
Yakışmaz
Ama harbederken onlara
Bambaşka elbiseler giydirirler
Kan rengi barut rengi duman rengi
Kin tutar kir tutmaz

"Makarna" ünlü mafya babası Al Capone'dan başkası değildir!..

Evlilik Gemisi

Nice denizci, gemisiyle birlikte karanlık suların dibini boylarken, limana doğru gelen her gemiye umutla bakan birçok insan bırakmıştır geride. Victor Hugo "Okyanusta Gece'den" adlı şiirinde kıyıda bekleyenleri anlatır:

Ah tek dileği kalmış ne kadar ana baba,
Kumsaldan gözlerini dikip her gün ummana,
Öldüler, gidenlerin döndüğünü görmeden.

Yahya Kemal'in etkilendiği Fransız şairlerinden biri de Victor Hugo'dur. Bu etkilenim, "Sessiz Gemi" adlı şiirde yer alan şu iki dizeyle de, ele verir kendini:

Birçok gidenin her biri memnun ki yerinden,
Birçok seneler geçti; dönen yok seferinden.

Şairin "Yahya Kemal Müzesi"ndeki büstü, Mari Gerekmezyan adlı, pek tanınmayan bir heykeltıraşın eseridir. Sanatçının büstünü yaptığı bir başka şair de, Bedri Rahmi Eyüboğlu'dur. 1947 yılında, 34 yaşındayken ölen Mari'ye Bedri Reis "Karadutum, çatal karam, çingenem" diye seslenir bir şiirinde!..

Bedri Rahmi, Eren Eyüboğlu'yla evliyken abayı yakar Mari Gerekmezyan'a. İki sanatçı Narmanlı Han'daki atölyelerinde buluşurlar. Buluşmalar, Fikret Adil'in Asmalımescit'teki evinde de gerçekleşir. Aşkları dillerden düşmez olunca da, Mari, dedikodulara dayanamayıp kendisine hayran olan ve aynı yerde atölyesi bulunan Alman heykeltıraş Gross'la evlenir. Mari'nin ölümünün ardından, eşi ve Bedri Reis kapısını çalarlar Eren Eyüboğlu'nun. Gözyaşları içindeki iki adama Eren Eyüboğlu da katılır. Bedri Reis'in eşi büyük bir olgunluk göstererek rakı sofrasını hazırlar ve kadehler Mari'nin anısına kalkar.

Eren Eyüboğlu yıllar sonra davranışının nedenini şöyle açıklar oğluna: "Bak Mehmet, ben gururuma çok düşkünümdür. Benim evlilik gemisini o an batırmam gerekirdi. Ama sen vardın. Yıkamadım."

Şiirinde vapur dumanının eksik olmadığı şairlerden biri de Bedri Rahmi Eyüboğlu'dur. Şair *Karadut* adlı kitabında yer alan "Bir Gemi Vardı" şiirinde, savaş sırasında asker taşıyan bir gemiden söz eder:

Bir gemi vardı
Harp çıkınca ona bir hal oldu
Kırıldı kolu kanadı dili tutuldu
Taş kesildi yolları birer birer
Artık ne ılık denizlerde sefer
Ne yosma kıyılarından haber
Köstence limanı hayal
Yafa portakalları haram oldu.

1944 yılının 15 Ocak günü, Nâzım Hikmet Bursa Cezaevi'nde 42 yaşına girerken, Denizyolları Genel Müdürlüğü'nden alınarak, ordunun emrine verilen vapurlardan biri olan Trak, İstanbul'dan hareket eder. Taşıdığı askerlerle Gelibolu'ya ulaşan vapur geri dönüş yolunda bir tel-

siz emri alır. 18 Ocak 1944 tarihli telsiz emri, Bandırma Limanı'na demirleyen Çanakkale gemisinden gelmektedir. Bandırma'ya uğraması istenilen Trak vapurunun kaptanı Nedim Çimşit, denizin fırtınalı olduğunu, küçük teknesinin zorlanacağını bildirse de, Çanakkale gemisinden havanın Bandırma'da sakin olduğu ve mutlaka gelmesi yönünde ikinci bir telsiz gelir. Çağrının asker taşımak için yapıldığını çok iyi bilen Nedim Kaptan, azgın dalgalar arasında yol alan vapurun burnunu Bandırma'ya doğru çevirir.

O gün, şiddetli bir kar yağışı ve tipi vardır. Kuzeyden esen rüzgâr Kapıdağ Yarımadası tarafından engellendiğinden, Bandırma'dakiler denizdeki sert havayı algılayamazlar. 86 metre uzunluğundaki Trak vapuru, boş bir halde, gecenin karanlığında bir beşik gibi sallanarak güçlükle ilerler. Saat 23:55'te Çanakkale vapuruna SOS sinyali ulaşır. Yardım isteyen vapur Trak'tan başkası değildir!..

Tipi yüzünden görüş alanının sıfıra indiği denizde, Trak vapuru, Bandırma Limanı yakınlarındaki Fener Adası Feneri'nin önündeki kayalıklara bindirir. İskele tarafından, makine dairesi hizasında büyük bir yara alan vapur acılar içinde bağırarak soluna doğru yatar. Çanakkale gemisi aramadan eli boş döner. Sahile ulaşan kazazedelere fener bekçisi yardımcı olur. Dalgalarla boğuşan denizcileri ise yardıma giden bir başka vapur olan "Sus" kurtarır. Sus vapuru Trak'ın bir benzeri, yani kardeşidir. Donarak ölen denizciler Bandırma'ya getirilirler. Tüm dükkânlar kapalıdır kentte. Cesetlerin bir kısmı mezarlığa gömülür. Altı yaşındaki gemiye batışından on gün önce tayin olan Nedim Çimşit'in cansız bedeni İstanbul'a götürülerek Paşabahçe'de toprağa verilir. Fakat birkaç gün sonra gömülenin Nedim Kaptan değil, Trak'ın bir kamarotu olduğu öğrenilir. Talihsiz denizcinin ailesi Isparta'dan İstanbul'a gelse de, "Toprağı buradaymış" diyerek geri dönerler.

Deniz bulunamayan cesetleri kusmaya devam eder. Kazadan günler sonra Trak vapurunun kaptanı Nedim Çimşit Bandırma sahillerinde bulunur. Tanınmakta güçlük çekilen cesedin parmaklarına bakılır. Tırnaklarını yeme alışkanlığı ele verir Nedim Kaptan'ı!..

Batan Gemiden Kurtulan Ünlü Gezgin

Carlos Hollander'i tanır mısınız? Bağışlayın, tanımayacağınızı bile bile soruyorum. Ama, onun yakın dostu olan Pablo Neruda'nın adını mutlaka duymuşsunuzdur.

Eski bir denizci olan Hollander, şişelerin içine maket gemiler yerleştirmekte ustadır. Şilili şair, sabır ve hüner isteyen bir işle uğraşan dostunun, kıyı boyunca yaptığı yürüyüşün ardından vardığı evini "dünyanın en küçük tersanesi" olarak tanımlar. Carlos Hollander, gemi maketleriyle donatmıştır evinin her köşesini. Neruda, aralarında Manş Denizi'nde batan "Magna Prussia" adlı geminin de bulunduğu birçok maketi kendisine armağan eden ihtiyar denizcinin sırrını vermemekte kararlıdır: "Kendi dünyalarında yaşayan denizcilerin sırlarını ele vermeye hiç de niyetli değilim. Minicik gemilerin o incecik şişe denizciklerine nasıl girebildiğini de. Şişeden denizciklere nasıl girip sonra çıkabildiklerini, kuyu kazar gibi uğraşan gemi yapımcılarının esrarlı işini bir şiirimde ayrıntılarıyla anlattım. Fakat bilinmezlik sürüp gidiyor."

Benim, Carlos Hollander gibi yetenekli bir arkadaşım olmadığı için kütüphanemin raflarına dizili kitapların ara-

larını satın aldığım gemi maketleri süsler. Şişenin içinde olsun ya da olmasın, bir gemi maketi görsem sahip olmak isterim ona. Bunun nedeni, 6 yaşında, sünnetçinin karşısına oturtulmadan önce, fotoğraf çekimi sırasında uslu durmam için elime verilen oyuncak gemidir. Fotoğrafçı, kentin sokaklarında fotoğrafını çektiği tüm sünnet çocuklarına yaptığı numarayı bana da uygulamış, çekim sonrasında gözümün yaşına bakmadan oyuncak gemiyi almıştı elimden!

Gemi maketlerini seven şairlerden biri de Ceyhun Atuf Kansu'dur:

Sinop'tan aldım bir yelkenli
Arzu ile işlendiği belli,
Belli kişi denizi fazla özlemiş,
Bütün hasretini bu gemide gizlemiş,
Kendi kararlığında yapmış bu gemiyi mahpus,
Aydınlıkta yolculuk edenlere mahsus.

Şairin sözünü ettiği gemi maketi hiç şüphesiz ki, Sinop Cezaevi'nde yapılmadır. Sinop Cezaevi'nde gemi maketi yapma işini, İkinci Dünya Savaşı yıllarında, bir Rus mahkûmun başlattığı söylense de, bu becerikli adamın adı bilinmez. Cezaevinin adının geçtiği her yerde ise Sabahattin Ali'nin 1933 yılında, Sinop zindanlarında yazdığı "Hapishane Şarkısı" adlı şiirinin ünlü dizeleri anımsanır:

Dışarda deli dalgalar
Gelip duvarları yalar
Seni bu sesler oyalar,
Aldırma gönül aldırma

Cezaevindeki mahkûmları oyalayan Karadeniz'in hırçın dalgaları nice gemiyi yutmuştur. Öyle ki, derin düşüncelere dalan, yüzünde karamsar bir ifadeyle gezinen bir insana, "Ne o, Karadeniz'de gemilerin mi battı?" diye sorulur. Dev dalgaların yuttuğu gemilerden kurtulmayı başaranlardan biri de Evliya Çelebi'dir. Ünlü gezgin, *Seyahatname*'sinin ikinci cildinde, Karadeniz'de batan bir gemiden nasıl kurtulduğunu anlatır. Fırtınaya yaklanan gemide yolculardan kimi kusarken, kurtulmaları için dua edenlerin yakarışları her yerde duyulmaya başlanır. Yapağı çuvalları, papir hasırları, balık turşusu fıçıları ve gemi keresteleri denize atılır ama tüm bu çabalar yeterli olmaz. Üç gün üç gece süren fırtınada, Evliya Çelebi'nin anlatımına göre dalgalar geminin direğini bulutlara değdirdikten sonra denizin dibine indirerek en alt tabaka sayılan cehennem deresine ulaştırır!..

Batmakta olan gemiyi bir filikayla terk eden Evliya Çelebi, kayık içindeki kazazedelerin, kavuklarıyla su boşaltmaktan yorgun düştüğünü yazar. Ama, azgın dalgalara filika da dayanamaz ve devrilir. Suyun üstünde yüzen geniş bir tahtanın üstüne çıkan Çelebi, iki Gürcü çocuğun, iki Çerkez kızın ve bir Rus'un tahtaya doğru kulaç atarak kenarına tutunduklarını görür. Evliya Çelebi, "Ne hal eylesem de levha bana kalsa" diye düşünürken "biçare" Rus dalgaların arasında bir görülüp, bir kaybolan varile binmek için atılınca boğulup gider.

Bin bir zorluğun ardından, karaya ulaşmayı başaran Evliya Çelebi, İranlı şair Şeyh Sadi'nin şu dizelerini anımsar:

Denizdeki menfaatler hesapsızdır.
Selamet istersen kıyıdadır.

Glasgow 1859 Yüzer mi?

Salâh Birsel, 9 Kasım 1984'te, yeni bir sayfa açar yaşlılık günlüğüne: "Benim bir şiiri sadece bir dizesi ya da bir sözcüğü yüzünden sevdiğim olmuştur. Diyebilirim ki Ali Cengizkan'ın 'Haydarpaşa Burası' şiirini bana sevdiren de 'Glasgow 1859' sözü olmuştur."

Ali Cengizkan, "Kaç kere yanaştın bu minyatür iskeleye" dizesiyle başladığı şiirde, Haydarpaşa Garı'nın önündeki küçük iskeleye yanaşan bir vapura seslenir. Şiirin son dizeleri şöyledir:

Kaç kere yaşadın, duydun ve eskidin
Kaç kere merdivenlerden indin, Glasgow 1859.

İskeledeydim; atlarken gördüm yeşil denizi
Her yan yeşil, yine de kimlik denetimi...

Şairin *Yürüyüşler ve Duruşlar* adlı kitabında yer alan şiirin altında, "18 Kasım 1981" tarihi okunur. Bu tarih, 12 Eylül 1980 darbesinin ardından, İstanbul iskelelerinin çıkışında kimlik denetiminin yapıldığı günlere götürür bizleri. O günlerde tüm yolcular, iskele çıkışında kimliklerini

askerlere göstermek zorundaydılar. Şiirin son dizesiyle yazılış tarihi birbirini tamamlamaktadır. Ama, "Glasgow" sözcüğünden sonra gelen "1859" tarihi oldukça düşündürücüdür!..

Salâh Birsel'in, Ali Cengizkan'ın şiirini sevmesine neden olan "Glasgow 1859" sözü, şairin bindiği vapurun yapım yerini ve tarihini gösterir. İstanbul'un iki yakası arasında mekik dokuyan vapurların belirli yerlerine konulan plaketlerde bu tür bilgiler yer almaktadır. Glasgow, İskoçya'nın tersaneleriyle ünlü bir kentidir. Tarih boyunca Glasgow'da yapılan birçok vapur satın alınarak İstanbul'a getirilmiştir. Ali Cengizkan'ın bindiği, bu vapurlardan biridir. İyi, güzel ama 1859 yılında yapılan bir vapur, şiirin yazıldığı 1981 yılında nasıl olur da yüzmeye devam edebilir?.. 122 yaşında bir vapur olabilir mi?..

Glasgow tersanelerinde yapılıp, İstanbul martılarını peşinde koşturan ilk vapur, Şirket-i Mecidiye tarafından 1845 yılında satın alınan "Seyr-i Bahri"dir. Yandan çarklı olan bu vapur Abdülmecit'in kişisel geliri ve Hazine-i Hassa'nın gelirinden ayrılan paralarla alınmıştır. İzmir, Gemlik ve Tekirdağ'a seferler yapan Seyr-i Bahri, 1860'lı yıllarda hizmet dışı bırakılır. Sonraki tarihlerde birçok vapur gelir Glasgow'dan. Ama, Ali Cengizkan'ın bunlardan birine binmiş olması olanaksızdır. 1859 yılında yapılan bir vapurun sökülüp jilet olduğunu düşünsek bile, şairin o jiletlerden biriyle tıraş olabilmesi de olanak dışıdır. Üstelik o yıllarda Gillette adını taşıyan tıraş bıçağını da henüz bulamamıştı!..

1859 yılında, Glasgow'dan alınan bir vapur da yoktur üstüne üstelik! Söz konusu yılda, İngiltere'den yalnızca bir vapur satın alınır ve ona da "Bursa" adı verilir. Yelken donanımlı ve burnu bastonlu bir vapur olan Bursa'nın, Haydarpaşa İskelesi'ne yanaştığını da düşünemeyiz. Çünkü,

Haydarpaşa İskelesi'ne ilk vapur seferi, 23 Temmuz 1914'te düzenlenir. Bursa ise, 1871'de sökülmek üzere satılır. Bu bilgilerin ışığı altında, Ali Cengizkan'ın bindiği vapurun Glasgow'da yapılış tarihini yanlış anımsadığını ya da, 1859 tarihini bilerek kullandığını düşünebiliriz. Kesin olan bir şey varsa o da, şiirde künyesi verilen vapurun gerçekte yüzmediğidir.

Glasgow'da yapılıp İstanbul'a gönderilmek üzere parçalar halinde bir şilebe yüklenen iki vapurun öyküsü oldukça hüzünlüdür. Onca yolu kendi başlarına aşmaları olanaksız görülen, 55 baca numaralı Bebek ve 56 baca numaralı Göksu vapurlarını taşıyan şilep yarı yolda batar. İki vapur hiç yüzdürülmeden denizin dibini boylar böylelikle!..

İki yakası bir araya gelmeyen insanların yaşadığı İstanbul'un, iki yakasında yolcu taşıyan vapurlar arasında, Hale ve Seyyale adlı vapurların yerleri apayrıdır. Uzun, pirinç bacalarıyla kısa zamanda İstanbulluların sevgilisi olan bu iki vapura 1917 yılında ordu tarafından el konulur. Hale ve Seyyale hor kullanım sonucu oldukça yıpranırlar. Her iki vapur, 1917 yılında, birer enkaz yığını olarak hizmet dışı bırakılır. Hale ve Seyyale'nin askere alındığını bildiren "Osmanlı Ordu-yı Hümayun'u Başkomutanlık Vekâleti" antetli kâğıdın imzalandığı tarihe bir göz atacak olursak, 1980 yılında darbenin yapıldığı "12 Eylül" gününü okuruz. Emrin altında da, 1980 darbesinin ardından, yurtdışındaki mezarı ülkeye devlet töreniyle getirilen "Enver Paşa"nın imzası yer almaktadır!..

Şiirimizde Glasgow'da yapılan vapurlara Ali Cengizkan'ın dizelerinde rastlamıyoruz yalnızca. Örneğin, Attilâ İlhan'ın "O Eski Adamlar" adlı şiirinde yer alan "ufacık bir vapur tarzınevin üsküdar/beşiktaş yapıyor" dizesinde dumanı tüten Tarzınevin, 1903 Glasgow yapımıdır. 1967

yılında Boğaz'a veda eder Tarzınevin!.. Rıfat Ilgaz'ın "Çengelköy'de Temmuzlar" şiirindeki, "Şu Dilnişin'di bırakıp giden iskeleye beni" dizesinde karşımıza çıkan vapur da, Glasgow yapımıdır. Gözlerini dünyaya Glasgow'da açan vapurlar arasında Dilnişin'in bir ayrıcalığı vardır. Bir şiirin adında görürüz onu. İşte Metin Eloğlu'nun, sonuna "Üsküdar-Beşiktaş arasında işleyen külüstür bir vapurcuk" açıklamasını koyma gereği duyduğu "Dilnişin" adlı şiiri:

Çocuğun simidi düştü aşağıya, ne diyecektim
Susamına börtü böcek mi üşüşür, elbet üşüşür
Evet zaten bayattı, tımtıkızdı, canı mı çekti nedir
Uçmaz a canım, paçasından tutuyorum işte, annemde mi böyleydi
Olur kışa doğru bir entari yaparız beyaz
Ha, diyecektim ki
Üçüncü Cumhuriyet'i zor görür dedemin Dilnişin'i

60 ihtilalinin ardından yapılan "İkinci Cumhuriyet" tartışmalarını "ti'ye alan" Metin Eloğlu yanılmamıştır. Çünkü Dilnişin, 1967 yılında, sökülmek üzere satılmıştır. 90'lı yıllarda bir grup yazar, bilim insanı ve politikacı kendilerine "İkinci Cumhuriyetçiler" adını takarak boy gösterirler. Onların yanılgısı ise bir gemiyi batıracak kadar büyüktür. Metin Eloğlu'nun şiirindeki son dizede yer alan "Üçüncü Cumhuriyet" tanımını kullanmaları daha doğru olmaz mıydı?..

Atış alanımıza girmişken bir konuya açıklık kazandıralım: Bir denizaltının gemilerin birbiri ardına sıralandığı bir konvoya, iskele ya da sancak tarafından cephe oluşturmasıyla "T" harfi çıkar ortaya. Böylesi bir konum sonrasında denizaltı için tüm gemiler avlanacak keklik gibidir. Denizcilik dilinde bu duruma "ti'ye almak" denir.

1960 yılının mayıs ayında, Beyazıt Meydanı'nda gösteri yapan öğrencilere, polisin açtığı ateş sonucu Orman Fakültesi öğrencilerinden Turan Emeksiz öldürülür. Bir yıl sonra, Glasgow'da yapılan altı vapurdan birine "Turan Emeksiz" adı verilir. Üniversite öğrencilerini okullarına taşıyan vapur "Sönmezler" adlı şileple çarpışır; 1972 yılının 28 Temmuz gecesi... Sarayburnu önlerinde gerçekleşen kazada 4 yolcu ölürken, 25 kişi de yaralanır.

Turan Emeksiz vapurunun, bir iskelede "Aydın Güler" adlı vapurla yan yana gelmesi son derece anlamlı bir görüntü oluşturur. Çünkü Aydın Güler, 7 Aralık 1976'da, Okmeydanı'nda devriye gezerken, pankart asmalarına engel olmak istediği militanlar tarafından öldürülen bir polis memurudur!..

Turan Emeksiz, emperyalistlerin ülkemizde oynadıkları oyunları Aydın Güler'e anlatırken, iskelede buluşan sevgililer, öpüştükten sonra, kaçırmamak için el ele tutuşarak vapura koşuşurlar...

Şairler de Batık Gemiler Gibi...

1940'lı yılların İstanbul'undayız. Soğuk bir kış gecesinde, Gedikpaşa semtindeki bir Rum madamının evinin en üst katındaki odadan içeri giriyoruz. Küçük pencereden Marmara Denizi'ndeki gemilerin ışıklarının görüldüğü odada ne bir soba vardır ne de bir mangal. Yatağın başucundaki ders kitaplarından odada bir öğrencinin kaldığı anlaşılıyor. Yatak boş ama!.. Odadaki kiracı bu gece bir arkadaşına gitmiş olsa gerek. Kapıdan içeri girer girmez, gözümüze çarpan yük dolabına doğru yürüyoruz. Dolabın kapısı menteşelerin gıcırtısıyla açıldığında, içine serili döşekte uyumakta olan bir genç adam bize bakıyor, gözlerini açarak. Sonra, "Burası odadan daha sıcak" diyerek, bir yudum alıyor elindeki şarap şişesinden... Ve başlıyor bir şiirini okumaya:

Kar yağıyor İstanbul'a
Beni unutsun herkes
Dinsin şehrin gürültüsü
Odam kalsın öyle ıssız
Bu gece çekilip kendi içime
Ağlayacağım sessiz sedasız

Birçok şairin kitapları ya da şiirleri batık gemiler gibi bekler sahaflarda, eski dergilerin sayfalarında. Yukardaki şiir gemisinde yaşayan şairler, birbirlerinin boğazını sıkmaktan nefes darlığı çektikleri için diptekiler boşuna beklerler, kendilerine uzanacak bir eli. Odasına girdiğimiz şair de, bu batık gemilerden biridir. İstanbul Üniversitesi'nin Felsefe Bölümü'nde okuyan şairin, cebinde taşıdığı öğrenci kimliğinde "Nahit Ulvi Akgün" adı yazmaktadır. *Servet-i Fünun, Kovan* ve *Genç Nesil* gibi o dönemin dergilerinde ilk şiirlerini yayımlayan şair, 1945'te çıkardığı *Sebep* adlı kitabıyla da kendini kabul ettirmeyi başarır. Üstelik, yalnızca on altı sayfa olan kitabında arkadaşı Mehmet Serpin'in şiirlerine de yer verir.

Arkadaşları, "Genç neslin biricik aşk şairi sensin" diye seslenir Nahit Ulvi Akgün'e. O da, böylesi bir yakıştırmadan memnun olarak peşinden koşar aşkların. Seyir defterine yazdığı şiirleri de fısıltı halinde okur insanların kulağına. Sultanahmet'in kuytu köşelerinde görülür sevgilisiyle. Mavnalardan, vapur iskelesindeki insanlardan ve balıkçılardan söz etmeye başlayınca şiirlerinde, arkadaşları yadırgar bu duyarlılığı! Çünkü denizden korkmakta, sandala da hiç binmemektedir:

Mavnalar arkadaşımdır rıhtımda
Onlar takılmayacak yelkenlerini düşünür
Ben geri gelmeyecek saadetimi

Nahit Ulvi Akgün, her ne kadar denizi sevmese de, İstanbul onun şiirlerine de iyot kokusunu bulaştırmayı başarır. İyot deyince kalkıp Barbaros Meydanı'na gitmeliyiz. Vapurla Üsküdar'dan Beşiktaş'a geçenleri bu meydan karşılar ilkin. Osmanlı donanması, sefere Üsküdar ile Beşiktaş arasında toplanarak çıktığından, Barbaros Hayrettin

Paşa'nın türbesi burada bulunmaktadır. Ünlü denizcinin anısına konulan heykel de, 1944 yılından beri meydanı süslemektedir. Güzel Sanatlar Akademisi'nin hocalarından Hadi Bara ve Zühtü Müridoğlu tarafından yapılan heykelde, bir gemi pruvası üzerindeki Barbaros iki leventle birlikte görülür. İstanbul'a gelen Avrupalı ressamların çizdiği resimlerden yararlanılarak tasvir edilen leventler, Barbaros'un gerisinde dururlar. Anıtın kaidesinde Barbaros'u Kanuni Sultan Süleyman'ın huzurunda gösteren ve bir saray sahnesini anlatan iki kabartmanın yanı sıra, Yahya Kemal'in "Süleymaniye'de Bayram Sabahı" adlı şiirindeki şu dizeler de yer alır:

Deniz ufkunda bu top sesleri nerden geliyor?
Barbaros, belki, donanmayla seferden geliyor?
Adalardan mı? Tunus'tan mı? Cezayir'den mi?
Hür ufuklarda donanmış iki yüz pare gemi
Yeni doğmuş aya baktıkları yerden geliyor;
O mübarek gemiler hangi seherden geliyor?

Bol bol iyot almasını söyleyen doktorunun sözünü tutarak Beşiktaş'ta, deniz kıyısına yakın bir evde oturmaya başlayan Neyzen Tevfik, Behçet Necatigil'in, şiirini 1946 yılının son günlerinde yazmaya başlayıp 1947 Ocak tarihli *Sanat ve Edebiyat Gazetesi*'nde yayımladığı Barbaros Meydanı'nda gezinir. Gezinirken de Yahya Kemal'in dizelerini okur. Şiir ile heykel arasında bir bağ kuran hiciv ustası şöyle seslenir Yahya Kemal'e:

Edebi bilgini Hayrettin Kaptan,
Beş asır önceden biliyor gibi...
Ikına ıkına yazdığın şiire,
Barbaros kıçını siliyor gibi...

Neyzen Tevfik'in dörtlüğündeki eleştiriyi daha iyi kavrayabilmek için, Yahya Kemal'in dizelerinin, kaidenin, Barbaros'un kıçını döndüğü arka kısmında yazılı olduğunu bilmek gerekir. Ve tabii ki, Yahya Kemal'in bir şiirini çok uzun bir sürede tamamladığını da. Derler ki, Yahya Kemal on beş yılda tamamlamış "Açık Deniz" adlı şiirini. Bu söylenirken de, bir şiir yazmak için onca yıl beklemek marifetmiş gibi övülür. Benim lügatimde de, böylesi bir durum kabızlıktan başka bir şey değildir!..

Anıttaki Barbaros heykeli de ne gariptir ki, denize değil, otobüs duraklarına doğru bakmaktadır. Nedenini sorsanız, heykelin daha iyi görülebilmesi için, bir zamanlar meydana açılan en işlek caddenin karşısına konulduğunu ama caddenin sonradan ortadan kalkmasıyla bugünkü konuma gelindiği yanıtını alırsınız. Şiirimiz deniz kaçkını... Tamam da, ünlü bir denizcinin heykelindeki bakışların, denizden kaçırılmasına devam edilmesinden "Barbaros'un torunları" neden rahatsızlık duymazlar?

Bir de Şinasi...

Hakan Savlı'nın *Unutulmuş Çocuk Eskizleri* adlı kitabındaki "Menekşe yüklü batık bir gemi" dizesi son derece dikkat çekicidir. Çünkü, şiirimizde çiçek yüklü tek batık bu dizede çıkar karşımıza. Savlı'nın şiiri de, bedeni de Pablo Neruda'ya benzer. Şair, o denli iri cüsseli ve o denli ince ruhludur. Bir batığın en garip kullanımı ise Fatin Hazinedar'ın dizelerindedir:

Işıklı boğazın yakışıklı vapurları bilir
beyaz kepli martıların uçuştuğu
Kız Kulesi üniversitesini
balık öğrenciler
batık bir geminin
iskeletinden öğrenirler anatomi dersini

Akgün Akova'nın şiirinde batan gemi koyun yüklüdür. Ama, bu imge şairin her zaman yaptığı gibi hayal gücünden çıkmaz ortaya. 14 Kasım 1991 tarihinde, Filipin bandıralı "Madonna Lily" adlı gemiyle çarpışınca, taşıdığı yirmi bin canlı koyunla İstanbul Boğazı'nın sularına gömülen, Lübnan bandıralı "Rab Union 18"in dramını dizelere taşır Akova:

Ve karnında yirmi bin koyun ölüsüyle Rab Union 18
Koçların ders kitaplarına göre yirmi bin şehit

Batışıyla taşıdığı hayvanların boğulmasına neden olan bir başka gemiye de, Rus şair Boris Slutski'nin dizelerinde rastlarız. Slutski'nin "Atlar da bilir yüzmesini atlar / Ama güzel yüzemez uzağa gidemezler" dizeleriyle başlayan "Okyanusta Atlar" şiirinde batan geminin adı "Slava"dır. Denizciler at nalının okyanusta uğur getirmediğine inanırlar. Rus şairin şiirinde bu özelliğe tanık oluruz:

İsmiyle övünür bu gemi ve ilerler
Baş eğdirir koca koca okyanuslara.

Tam bin tane at vardır sintinesinde
Ve gece gündüz bir telaş atların kişnemesinde

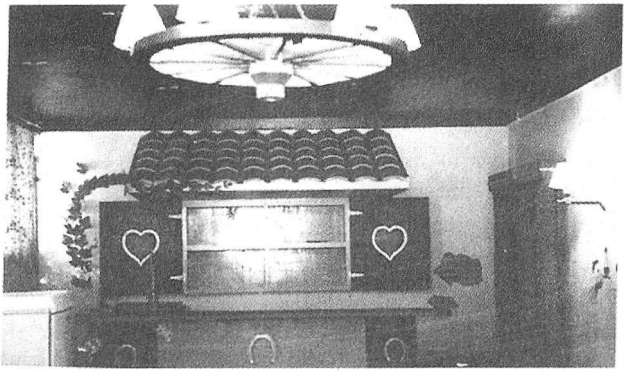
Bin at dört bin at nalı eder,
Ama at nalı denizde uğur getirmez derler!

Ve gün gelir geminin dibi delinir,
Uzakta göz alabildiğine uzakta kara görünür.

Doldurur sandalları insanlar,
Ama atların elinden yüzmekten gayrı ne gelir?

Slutski, kıyıya yüzme çabasındaki atların okyanusta bir ada oluşturduğunu belirttikten sonra, zavallı hayvanların kendilerini terk edip gidenleri kişneyerek protesto ettiklerini ve öylece boğulduklarını yazar.

Ankara'da yaşamakta olan Şinasi Baray, Hacı Bayram Camii'nin yanında bulunan anneannesinin evinin bodrum katını elleriyle düzenleyerek bir lokanta açar bu mekânda.



Şinasi'nin Üç Nal Lokantası!...

Her şey tamamlanınca da, anneannesinin elinden tutarak bodrum katına indirir. Yaşlı kadın, bir zamanlar ahır olarak kullandıkları yerin yeni halini görünce şunları söyler: "Biz şu direğe merkepleri bağlardık!.."

Şinasi Baray, anneannesinin sözünden etkilenerek lokantanın adını "Üç Nal Lokantası" koyar. Dekor işine lise yıllarından eli yatkındır Şinasi Bey'in. Lokantanın her köşesini özene bezene hazırlamıştır. Ankara Lisesi'nde okurken, tiyatro oyunlarının dekorlarının tasarımı da onun tarafından yapılmıştır. En yakın arkadaşları ise Orhan Veli, Oktay Rifat ve kendilerinden bir sınıf küçük olan Melih Cevdet Anday'dır. Evet, Şinasi, Garip üçlüsünün, Melih Cevdet Anday'ın "Fotoğraf" adlı şiirinde adı anılan arkadaşlarıdır.

Dört kişi parkta çektirmişiz,
Ben, Orhan, Oktay bir de Şinasi...

Sosyoloji eğitimi gören ve bir Sait Faik tutkunu olan Okan Konuralp, bu şiirdeki Şinasi'nin kim olduğunu merak edince kolları sıvar. İlk iş olarak, Şinasi'nin anneanne-

sinin Hacı Bayram Veli Camii'nin yakınlarında bir fırını olduğunu öğrenir. Çevre düzenlemesi sırasında Üç Nal Lokantası da fırın da yıkılmıştır. Kayıtlardan belki bir şey bulurum umuduyla Ankara Fırıncılar Odası'nın kapısını aşındırır ama eli boş döner. 50'li yılların Ankara'sının sosyal yaşamında önemli bir yer tutan lokantanın içkili olmasından dolayı belediye kayıtlarını karıştırır; sonuç yine hüsrandır. Konuştuğu eski Ankaralılardan da bir sonuç alamaz. Herkes "Sahi, bir de Şinasi vardı" der ama kimse bir şey anımsamaz. Öğle rakılarına düşkün olan Mehmed Kemal'le yaptığı telefon konuşmasında yardım sözü alsa da çok sevinemez. Çünkü kısa bir süre sonra yazarın ölüm haberini okur gazeteden!

Okan Konuralp en çok da, Ankara Lisesi'nin kayıtlarına ulaşınca hüzünlenir. Burada ne Orhan Veli ve arkadaşlarının ne de, Şinasi'nin adına rastlar. Sonunda Şinasi'nin soyadının "Baray" olduğunu öğrenerek telefon rehberinin başında alır soluğu. Evet, telefon numarası kayıtlıdır Şinasi'nin. Elleri titreyerek çevirir yazılı olan numarayı. Telefonu açan kadına "bir de Şinasi..."ye ulaşmak istediğini söyleyince şu karşılığı alır: "Evladım, Şinasi Bey'i maalesef 1989 yılında kaybettik."

Şinasi Baray'ın eşi Melek Hanım'dır telefonda konuştuğu. Melek Hanım, bu duyarlı insanı evine davet eder. Evde uzun uzadıya sohbet ettikten sonra Melek Hanım, "Sana bir hediyem var, okuduktan sonra geri verirsin" diyerek, bir defter uzatır Okan Konuralp'e. Genç adam, kapağına üç at nalının çakılı olduğu defterin sayfalarını karıştırdığında bunun Üç Nal Lokantası'nın "slava" defteri olduğunu anlar. Hoppalaa!.. Rus şair Boris Slutski'nin şiirinde batan gemiye neden geri döndük, diye sorduğunuzu duyar gibi oluyorum. Efendim, Rusça'da şeref sözcüğü'nün karşılığı "slava"dır.

Okan Konuralp, araştırma sırasında Şinasi Bey'in, şiirde kendisinden "bir de Şinasi..." diye söz etmesinden dolayı Melih Cevdet Anday'a biraz kırgın olduğunu öğrenir. Üç Nal Lokantası'nın şeref defterini incelerken de, Melih Cevdet Anday'ın küçümsendiğini sanan Şinasi Bey'e şunu yazdığını okur: "... bir de Şinasi."

Bir çocuk "Burasını çok sevdim" diye yazar, Üç Nal Lokantası'nın defterine. O çocuk, büyüyünce ünlü bir piyanist olacak olan İdil Biret'tir. Semih Balcıoğlu ve Altan Erbulak ilk karikatürlerini çizerler sarı sayfalara. Gülcemal vapurunun süvarilerinden Ratip Tahir de, çizgilerinin yanına şunu yazar: "İş dördüncü nalla bir ata kaldı, bir de meydana!"

Cahide Sonku'dan Nurullah Ataç'a, İbrahim Çallı'dan Yakup Kadri'ye kadar nice sanatçının el yazısını barındıran deftere, Cahit Sıtkı Tarancı, 20 Ekim 1953 tarihinde, şu dizeleri yadigâr bırakır:

Bu gece ilk defa ağladım
Bekâr odamın penceresinde
Hani ev bark? Hani çoluk çocuk
Elime ne geçti bu hayatın
Kerhanesinde meyhanesinde
Yatağım her gece böyle soğuk
Saadet bu ömrün neresinde

Melek Hanım, Orhan Veli'nin, 1950 yılının 10 Kasım gecesinde, Üç Nal Lokantası'nda içtiğini ve oradan çıktıktan sonra belediye tarafından yolda açılan bir çukura düştüğünü anlattıktan sonra şunu söyler. "Orhan o gece başka bir yere uğrayıp, içki içmiş olamaz."

Okyanusun Eski Gemileri

Hurdaya çıkmış gemilerden jilet yapıldığını öğrendiğim günden beri tıraş olmasını beceremem. Aynanın karşısına her geçişimde, hangi gemiden söküldüğünü düşünürüm elimdeki jiletin. Beynimdeki sorular birbirini kovalarken yüzüm pamuk tarlasına dönüşüverir. Şu küçük çelik parçasının, bir zamanlar nice yolculuklar yaptığı geminin adı ne idi? Hangi limanlara yanaşmıştı? Tanışmış mıydı okyanusun dev dalgalarıyla?..

Ama en çok da, yolcu ya da yük gemisi olup olmadığını düşünürüm. Jiletin bir savaş gemisinden sökülmüş olabileceğini de, tabii ki unutmamak gerekir. "Jilet" adlı şiirim her tıraş oluşumda yaşadığım böylesi düşüncelerin ürünüdür:

Kamaralarında çıplak
kadın resimlerinin asıldığı
savaş gemisinden
bozma bir jilet
her tıraş oluşumda
hem okşar
hem kanatır
tenimi

Yeni bir güne, eski bir geminin metal parçasıyla tıraş olarak başlamak ne garip bir duygudur!.. Akgün Akova'nın dizelerini okuyunca, onun da tıraş konusunda benim gibi beceriksiz olduğunu anladım:

Yüzümde
okyanusun eski gemileri

Akgün Akova, iki dizelik şiirine "Cilet" adını vermiş. "Tıraş bıçağı" da denilen bu keskin çelik parçası, adını mucidinden alır. Buluşuyla hurda gemilere yepyeni bir yolculuk olanağı sunan Judge King Gillette, bir şeyler icat ederek zengin olma hayalleri kuran amatör bir mucittir. Soyadı "Jilet" diye okunurken adı da, "Yargıç Kral" anlamına gelmektedir. Patronlarından biri olan William Paiter, içi mantarlı gazoz kapağını icat edip paraya boğulduğundan, onun 1885 yılında söylemiş olduğu şu sözleri ciddiye alır: "Yahu King, sen de, benim gazoz kapağı gibi kullanılıp atılan bir şeyler icat etsene. Müşteri yenisini almak için geldikçe para kazanırsın."

Sürekli olarak, kullanıldıktan sonra atılacak bir şeyin ne olabileceğini düşünen Gillette, bir gün Pennsylvania'daki bir otel odasının penceresinden sokağı seyre dalar. Dışarıda, bardaktan boşanırcasına yağmur yağmakta, at arabalarından ve insanlardan oluşan büyük bir tıkanıklık yaşanmaktadır. İşte, ne olursa o an olur!..

Devrilen bir manav arabasından yola saçılan sebzelerin, meyvelerin dünyanın nerelerinden gelmiş olabileceğini düşünen Gillette, bir kitap yazmaya koyulur. Yeryüzünün farklı köşelerinden gelip, aynı sonucu paylaşan yerdeki renklilikten yola çıkarak yazdığı kitap, 1894'te, *Human Drift* (İnsanın Sürüklenişi) adıyla yayımlanır. Sosyalistler tarafından ilgiyle karşılanan kitapta, Gillette'in dünya sa-

nayii hakkındaki düşünceleri şöyledir: "Sanayi, bir bütün olarak çalışan bir makine gibidir. İçinde, her ülkenin hükümeti ve bizim toplumsal ve sınai ekonomilerimizin toplamı bulunur."

Bir şeyler icat edip zengin olma hayallerini terk eden Gillette, dünyadaki üretimi tek bir çatının altında toplamayı düşünür. Büyük bir makine olarak kurguladığı dünyayı hükümetlerden kurtaracak olan şirketin adını da koymuştur: "Yirminci Yüzyıl."

Yine bir otel odasında uyanan yazarımız, tıraş olmak için eline aldığı usturanın iyice körleşmiş olduğunun ayrımına varır. Aynanın karşısında, kör bir usturayla öylesine dururken, beyninde birden şimşekler çakar: Kör bir usturayı berbere getirip biletmek yerine yenisiyle değiştirme olanağı sağlanırsa, bu büyük bir devrim olacaktır!..

Gillette, ilk jileti 1903 yılında piyasaya sürer. Ünlü biri olma sevdasıyla paketlerin üstüne kendi resmini koydurtur. Nickerson adlı mühendisle jileti ortaya çıkarışı sekiz yılını aldığından, öncelikle ütopik düşüncelerinin yüzünü tıraş eder ve yeniden kitaplar yazmaya koyulur. Ama, sosyalist düşünceli bir yazar yerine, jileti bulan insan olarak anılır.

Judge King Gillette'in, 1931 yılında ölümünden sonra bir Avusturyalı olan Erich Fried şöyle bir karar alır: "Almanların Viyana'ya gidişi ve babamın öldürülmesinden sonra eğer hayatta kalırsam babamın son yıllarında isteyip de başaramadığını gerçekleştirmeye karar verdim; faşizme, ırkçılığa, baskı ve masum insanların sürgün edilmesine karşı bir yazar olmak."

Erich Fried'in, Avusturya edebiyatının ünlü şairlerinden biri olduğunu belirlemekle kalmayalım ve "Tıraş Olurken" adlı şiirini de okuyalım:

Jiletin keskinliği oranında
genç oluyor
aynadaki görüntüm.
Ne kadar keskin olmalı ki
gençleştirsin beni
gerçekten

Amasralı Halil'in Karısı

Harita Genel Müdürlüğü tarafından yapılan bir çalışma sırasında Ağrı Dağı'nın pek çok fotoğrafı çekilir. Fotoğraflardan birinde, gemi biçimindeki bir iz dikkat çeker. Nuh'un Gemisi olarak yorumlanan fotoğrafın *Hayat Mecmuası*'na verilmesiyle, dergi bir fotoğrafçısını Ağrı Dağı'na gönderir.

1960 yılında, insanlık tarihi boyunca en çok konuşulan gemiyi aramak ve fotoğrafını çekmek üzere yola koyulan muhabirin adı Ara Güler'dir. Dünya, Nuh'un Gemisi'nin olduğu söylenen izi, Ara Güler'in uçaktan çektiği fotoğraflardan tanır. Sanatçı bu çalışmasını gazetecilik yaşantısı boyunca yaptığı üç önemli işin ilki olarak tanımlar.

Ara Güler, *Hayat Mecmuası*'na gemi fotoğrafı çekmek için dağlarda gezinmez sürekli olarak! Deniz kıyısında da görürüz kendisini. 1959 yılında, Fikret Arıt'la birlikte Kefken Adası'na giden Ara Güler, burada, Karadeniz'in gemileri yutan dev dalgalarının fotoğrafını çeker. Söz konusu röportaj şu başlıkla yayımlanır dergide: "75 yıl içinde 120 teknenin battığı, 1.100 canın kaybolduğu Kefken Adası."

Böyle bir yazının *Hayat Mecmuası*'nda yer aldığından Sunay Akın'ın haberdar olması, öncelikle anlatılması gereken bir öyküdür: Yolu bir gün Bartın'a düşen şair, bu kentte kendisi gibi 62 tavşanı olan Seyhan Erözçelik'in kardeşi Noyan'la tanışır. Sohbet sırasında sözü İstanbul'daki öğrencilik yıllarında arkadaşlarıyla birlikte aldıkları bir şarap şişesine getiren Noyan Erözçelik, şişenin sarıldığı kâğıdın *Hayat Mecmuası*'nın bir sayfası olduğunu anlatır. Atmadan önce kâğıdı okumaya karar veren kafadarlar, yazılanlardan çok etkilenirler ve sayfanın öbür yarısını da bulmaya karar verirler. *Hayat* mecmualarına bir kütüphanede ulaşmayı başarırlar ve 12. ciltte aradıkları yazının tamamını bulurlar. Böylelikle, itinayla saklanan Ara Güler ve Fikret Arıt'ın röportajı Sunay Akın'ın eline geçmiş olur.

Fikret Arıt "Karadeniz bu kış da iki geminin başını yedi" diye başladığı yazısında Doğu ve Uman şileplerinin karaya oturmalarından söz ettikten sonra, adanın ilk fenercisi Oflu Hasan Çavuş'un tanık olduğu bir faciayı, torunu Hasan Işık'ın ağzından aktarır: "1889 yılı mayıs ayının sonları idi. Bütün şiddetiyle bir ülker fırtınası başlamıştı. Ada altında kırk kadar yelkenliyle hükümete ait ahşap bir vapur demirliydi. Yelkenlilerde altı yüze kadar kimse, vapurlarda da üç yüzden fazla yolcu ve mürettebat vardı. Gece çok şiddetlenen fırtına karayelden denizleri dağ, taş haline getirmiş, liman içindeki teknelerin barınması imkânsız bir hal almıştı. Karanlık gecenin içinden feryatlar geliyordu. Gemici fenerini yakarak iki arkadaşımla adanın liman tarafındaki defneler altına gittik. Zincirlerini koparan yelkenliler birbirlerine çarparak ya oldukları yerde batıyor ya da karşı kıyıya sürükleniyordu. Elimizden hiçbir şey gelmediği için gözlerimiz yaşararak bu faciayı seyrediyorduk. Bir aralık feryatlar fazlalaştı.

Büyük bir yelkenli zincirlerini koparark vapura yaslanmış, onun da zincirlerini koparmasına sebep olmuştu. Vapur her ne kadar makinelerini çalıştırıyor idiyse de fayda etmeyerek o da kıyıya sürüklendi. Birkaç saat içinde kırk gemiden bir tane kalmamıştı. Fırtına üç gün sonra hafifledi. Karşı kıyıya gidebildik. Kıyı boyu cesetlerle doluydu. Gemi enkazından geçilmiyordu. Suların karaya attığı bir kadınla kundaktaki çocuğundan başka kimse kurtulamamıştı. Bu dokuz yüze yakın cesedin ancak üçte biri karaya vurmuş, öbürküler sularla Sakarya ağzına, Akçakoca ve Ereğli kıyılarına sürüklenmişti."

Ara Güler ve Fikret Arıt'ın röportaj yaptıkları yıllarda, Kefken Feneri'nde, Oflu Hasan Çavuş'un torunu Hasan Işık'ın ikiz kardeşi Osman Işık görevlidir. Osman Işık, babası Hüseyin Işık'tan sonra fener bekçiliğini yürütürken kardeşi hurdacılık, dalgıçlık ve balıkçılık yapmaktadır. Hasan Işık'ın bir marifeti daha vardır: Dedesinin, babasının anlattığı kazaları ve kendi gördüklerini bir deftere yazmak. İşte, o sayfalarda yer alan bir geminin batış öyküsü: "1948 yılı kasım ayının 27/28 gecesiydi. Şiddetli bir poyraz fırtınası vardı. Hava, kapıdan çıkılamayacak kadar kötüydü. Fırtına gece daha da şiddetlendi. Saat 23:30'da adanın batı dökümtüleri üstünden iki kısa vapur düdüğü duyduk. Pencereden baktık. Dökümtülerin olduğu yerde ışıklar vardı. Birkaç dakika içinde ışıklar söndü. Vapur batmış olmalıydı. Bizce yapılacak hiçbir şey olmadığından içimiz sızlayarak sabahı bekledik.

Sabah olunca, ada kıyılarına vuran can simitlerinden, batan geminin Sinop şilebi olduğunu anladık. Fakat hava dininceye kadar başka bir bilgi edinemedik. Sonradan öğrendiğimize göre, içinde yirmi dört kişi bulunan vapurdan yalnız iki tayfa, Rizeli Sabit ile Ordulu Fikri dalgalarla liman içine sürüklenmişler, oradaki teknelere alınarak kur-

tulmuşlardı... Kaza, gemi süvarisi Arnavut Ali Kaptan'ın fırtına yüzünden ada altına sığınmak istemesi, fakat dökün tülere bindirmesi yüzünden olmuştu."

Hasan Işık, *Hayat Mecmuası*'nda yayımlanan tanıklığında, kazadan iki ay sonra köye gelen bir kadından bahseder. Sinop şilebinde boğulan Amasyalı Halil'in eşi olduğunu belirten kadın sözlerine şöyle devam eder: "Biz yirmi iki sene evliydik. Beş çocuğumuz var. Bana bir gün acı bir söz ettiğini duymadım. Birbirimizi severdik. Onun için Halil'in kemiklerini alıp Amasra'ya, köyüme götüreceğim. Gemi acentesi boğulanların ailelerine beşer yüz lira verdi. Bu parayı ne kendim yerim ne de çocuklarıma yediririm. Onu Halil için harcayacağım. Mezarını yaptıracağım."

Kefken Adası'na gömülü eşinin mezarını açan kadın, çürümekte olan cesedi iki bavula koyar ve iki büklüm kaybolur gözden!..

Son Liman

Komşularının bahçesinden gözünü ayırmaz Şefik... Asker olan babasının görevi nedeniyle yeni gelmişlerdi Erzincan'a. Denizi hiç görmemişti ama karşısında bir gemi duruyordu. Denizciliğe meraklı olan komşuları taşlardan bir gemi yapmıştı bahçesine. Hem de 40-50 metre uzunluğunda!.. Üstelik komşuları, mahalledeki çocukların geminin içine girip oynamalarına, düşler dünyasına yelken açmalarına kızmıyordu...

Şefik, bir gün son kez oynadı taş geminin içinde. Kaptan köşkünü kimseye bırakmadı o gün. Babasının İstanbul'a tayini çıkmıştı... Trabzon'a geldiklerinde denizi gördü ilk kez. İstanbul'a hareket eden vapurun güvertesinde denizi hayranlıkla seyrederken, vardavelanın arasından kayıp düşmemesi için kendisini sürekli olarak uyaran annesinin, gemide tanıştığı bir kadına söylediği şu sözü duymuyordu bile: "Ah, şu oğlan bir ziraatçı olsa!.."

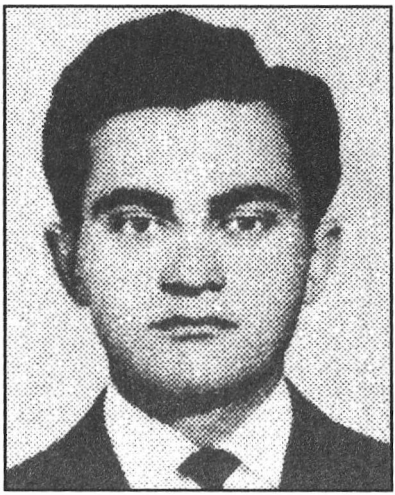
Kuzguncuk'ta bulunan "Kaptan Mektebi"ne kaydolur Şefik. Okulu "âlâ" derecede bitirdikten sonra Galata yatına tayin edilir. Ama o asıl şöhretini kaptan olarak atandığı Ankara gemisine borçludur. 1928 yılında, Ameri-

ka'da yapılan Ankara gemisinin ilk adı "Iroquois" idi. Iroquois, beyaz adam tarafından katledilen bir Kızılderili kabilesinin adıdır. Gemi, İkinci Dünya Savaşı sırasında "Solace" adını alarak hastane gemisi olarak kullanılır. 25.000 yaralıyı Pasifik adalarından San Francisco'ya taşır. Denizyolları tarafından satın alındığında, dümeninde Şefik Kaptan'ı görürüz. 1981 yılında sökülünceye kadar yunuslarla yarışır Ankara gemisi. Yarışırken de, nice insanı bir limandan öbürüne ulaştırır. Yahya Kemal Beyatlı'yı "Endülüste Raks" şiirine taşıyan da Şefik Kaptan'dır... Ve 1989 yılında ölen Şefik Gögen'den geriye şu söz kalır: "Hiçbir anne, biz denizcilerin fenerleri kolladığı gibi çocuğunu kollayamaz."

Antalya'da, Kaptan Eudemos'un lahti üzerinde yelkensiz, direksiz ve küreksiz bir gemi resmi vardır. Ölümü simgeleyen gemi resminin yanında da, son nefesini veren bir kaptanın ardından yazılacak en güzel dizeler yer alır:

Son limana girdi demirledi gemi çıkmamak üzere
Çünkü ne rüzgârdan ne de gün ışığından medet var artık
Işık taşıyan şafağı terk ettikten sonra Kaptan Eudemos
Oraya gömüldü gün misali kısa ömürlü gemisi,
kırılmış bir dalga gibi.

Taş mezardaki "Eudemos" sözcüğü yerine, Erzincan'daki bir evin bahçesinde, taşlardan yapılan geminin güvertesinde denizlere "merhaba" diyen Şefik Kaptan'ın adı yazılsa ne değişir?.. Şüphesiz hiçbir şey. Kaptan Eudemos da, Kaptan Şefik de şanslıdırlar sonuçta. Ziyaret edilecekleri bir mezarları vardır çünkü. Oysa, gül bitmez nice denizcinin mezarında. Onlar koynunda uyurlar, bir beşik gibi sallanan dalgaların. Çoğundan haberimiz bile yoktur. Turgut Reis denizaltısı Amerika'dan dönerken,



Atlas Okyanusu'nda kaybolan Öztürk Yıldırım.

köprü üstünde nöbet tutan Üsteğmen Öztürk Yıldırım'ı Atlas Okyanusu'nun dalgalarının yuttuğunu kaç kişi bilir ki?..

1964 yılının 22 Ocak günü, tamir için gittiği Amerika'dan dönen Turgut Reis denizaltısı, Atlas Okyanusu'nda seyrederken, vardiya nöbetini 27 yaşındaki Öztürk Yıldırım tutmaktadır. Saat 01:35'te, dev bir dalga, gecenin karanlığından uzanan bir el gibi köprü üstünden koparır genç denizciyi. Denizaltıdaki arkadaşlarının umutları, saatler süren aramalar sonucunda gecenin karanlığına ve Atlas Okyanusu'nun nice denizciyi yutan dev dalgalarına yenik düşer. Üsteğmen Öztürk Yıldırım'dan geriye yalnızca şu koordinatlar kalır: 35 derece 11 dakika kuzey, 69 derece 22 dakika batı!..

Kitabın sonuna geldin işte sevgili okur. Bil ki, bu kitap yazılırken, kaptanının kulağında sürekli olarak Gabriel Garcia Marquez'in şu sözleri çınlamıştır: "Ya-

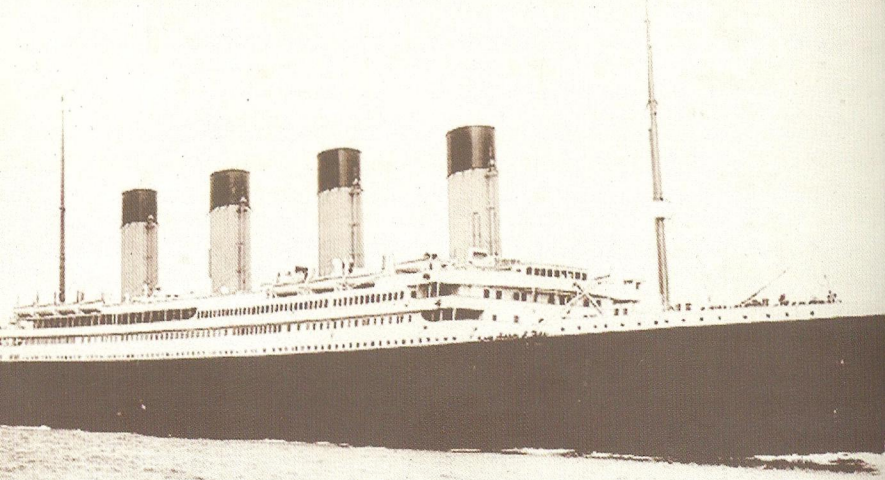
zarların denizin ortasında gemisi batmış bir denizci gibi her zaman yalnız olduklarına inanırım. Dünyadaki en yalnız meslektir yazarlık. Yazmana hiç kimse yardım edemez."

... Ve dalgalar, üstünde "Sunay Akın" yazan can simidini kıyıya ulaştırır!

Önce Çocuklar ve Kadınlar mı? Önce Kadınlar ve Çocuklar mı? Ya da kimse bu gemiyi terk etmek istemez mi?
Sunay Akın tarihimizin kıymetli batıklarını: gemilerini, şairlerini, gezginlerini, aşıklarını vd. okurunu saran, sarmalayan üslubuyla adeta karaya çıkarıyor kaleme aldığı öykülerde. Bu kitabı okurken çalan çanları, acele içinde koşuşturup bağrışan miçoları ve hatta ayaklarınızı ıslatan dalgaları bile fark edemeyebilirsiniz...

Telaşa lüzum yok, bu gemi hiç batmaz!..

"Heybeliada'da bulunan Deniz Harp Okulu'nun öğrencileri, her sabah martı çığlıkları altındaki rıhtımda sıraya dizilirler. Bölüğün sağında yer alan uzun boyluların en arkasında Dârüşşafaka'dan gelen, Yetim Orhan durmaktadır. Onun önünde ise cephede şehit düşen bir subayın oğlu olan Niyazi görülür. Niyazi'nin önünde tanınan biri vardır: Osmanlı sultanının yeğeni, Prens Vahit... Ve en ön sırada, Nâzım Hikmet, okul limanının bulunduğu koya demirli, bir zamanlar resmini yaptığı Yavuz Sultan Selim kruvazörüne bakmaktadır..."



9 789944 887625

KDV dahil fiyatı

www.sunayakin.com.tr
www.istanbuloyuncakmuzesi.com

KİTAPÇI
SKB 0306946 VVO