

Milliyet
YAYINLARI

tarih boyunca dünyayı sarsan **YANLIŞLAR**

Nigel Blundell

eskkitaplarim.com



eskikitaplarim.com

**Tarih Boyunca Dünyayı Sarsan
YANLIŞLAR**

NİGEL BLUNDELL



Nigel Blundell

**tarih boyunca
dünyayı sarsan
yanlıslar**

**Türkçesi:
MELEK KAYA**

**Milliyet
YAYINLARI**

MİLLİYET YAYINLARI: 18



**Yayın Hakkı (Copyright): ONK/
Milliyet YAYIN A.Ş.**



**Basıma Hazırlayan: Mehmet İlkörür
Kapak Resmi: İsmail Gülgeç
Kapak Düzeni: Aysel Uğur**

Birinci Basım: Haziran 1983

İçindekiler

Giriş	6
1. İnsanlar ve Yerler	8
2. Deniz ve Hava	66
3. Kötüler ve Kurbanlar	116
4. Yenenler ve Yenilenler	148

Giriş

Yeryüzündeki her başarıya karşılık bir de hata vardır. Her atılımın yanında bir de terslik yer almıştır. Her dehaya karşılık bir budala çıkmıştır.

Başarılar, hiç kuşkusuz, gelecek kuşaklar için sağlam kayıtlara geçirilmiştir. Dâhilerin adları anıtlara kazınmış, tarih kitaplarına yazılmıştır. Ama ya her şeyi yanlış yapanlar?... Küçük bir hata yüzünden olayların akışını değiştirenler?..

Bu kitapta, işte bu kayıtların düzeltilmesine çalışılmaktadır. Bu kitapta, en büyük hatalar, yanlışlıklar ve kötü rastlantılar yer almaktadır.

Bunlardan bazıları, hataları unutulup gidecek sıradan insanların gülünç olaylarıdır. (Gelini damat yerine sağdıçla evlendiren papaz gibi.) Bazıları ise, kötü yönetimin şaşırtıcı örnekleridir. (Yarım yüzyıl boyunca Sovyetler Birliği ile savaş halinde olan bir kasaba gibi.)

Arada aldatmacalar (İngiliz Donanmasını aldatan adam gibi) ve saflıklar (Beyaz Saray ve Özgürlük Anıtının satılması gibi) da bulunmaktadır.

Bunlara, yalnızca insanî, dolayısıyla çok anlayışla karşılanabilir bir şey olan yanılmaları da ekleyebiliriz. (Şirketinin 32 milyon sterlinini kaybeden adam, örneğin.)

Bu kitabın daha ciddi bir yanı da vardır. Burada tarihin akışını kesin bir biçimde değiştirmiş olan dev boyutlu hatalar da hikâye edilmektedir. Bunlar, çok ağır para, onur ve insan yaşamına mal olmuştur. Bunlar arasında Titanik'in batışı, R-101 uçağının düşmesi, Gelibolu Savaşı, Singapur'un savunulması ve Mafya'nın ortaya çıkışı sayılabilir.

Bu çok şaşırtıcı yanlışlık ve yanılma olaylarının kimine gülünebilir, kimine acı acı gülümsenebilir; ama bunların hepsinin inanılmaz derecede heyecanlı oldukları da kuşkusuzdur.

BİRİNCİ BÖLÜM

İnsanlar ve Yerler

Amerikan Başkanı, İngiliz fırıncısı,
Afrika yerlisi, İtalyan kâşifi,
İngiliz Donanması, Avusturalya'lı,
Brezilya'lı ve Kanada'lı plancılar...
Büyük boyutlu yanlışlar yapan insanların
listesi çok kapsamlı ve sonsuzdur.
Yanlış yapma, ne makama bağlıdır,
ne de ulusa...

Londra'yı Yakan Fırıncı

1666'da bir fırında çıkan yangın, kısa sürede yayılarak, 13 bin evi kül etti.

Farynor, Fransa'daki sürgün yaşamından sonra İngiltere tahtına geçmiş olan Kral II. Charles'ın fırıncısıydı. Alçak gönüllü bir zanaatkâr olarak özel bir onur ve ün kazanmıştı.

Krallık hizmetinde geçirdiği beş yılın sonunda Farynor, 1666 yılının bir akşamı, çok uzun ve yorucu bir gün daha geçirdikten sonra, Pudding Lane'deki fırının üstündeki odasına çıktı, mumunu söndürdü ve rahat bir uykuya hazırlandı. Ne var ki, o, böyle uykuya hazırlanırken alt kattaki fırında bir alev hafif hafif titremekteydi: Farynor, kendi ekmek fırınına tümüyle söndürmeyi unutmuştu.

Alev giderek büyüdü. O sabahın saat ikisinde, 2 Eylül 1666'da, fırındaki yangın, tarihin en büyük felâketlerinden birini, Londra Büyük Yangınına başlattı.

Farynor'un dükkânından yükselen kıvılcımlar, yakınlardaki Star Hanı'nın avlusundaki samanları tutuşturdu. Pudding Lane, eski Londra'nın aşırı kalabalık bir merkezinde bulunduğundan, az sonra binlerce mahallesi yangını görmeye çıkmıştı. Halkın kapıldığı korku

gereksiz değildi. Ahşap kentte yangın pek sık görülen bir şeydi. Daha bir yıl önce Kral Charles, bir buyrukla, belediye başkanından yangınla daha etkin mücadele edilmesini istemişti. Ancak, daha önceki yangınlar, kendi kendilerine sönüp gitmişlerdi ve bunun da, aynı yolu tutmayacağını düşünmek için hiçbir neden yoktu.

Pudding Lane, Eastcheap Pazarının çöp dökme yeri olduğundan, buralarda önemli kişiler oturmazdı. Ama öteki yanı Londra Köprüsüne giden anayola yakın olduğu için, sabahın erken saatlerinde, yangın belediye başkanına haber verildi. Belediye başkanı yangın yerine geldiğinde, gördüğü manzara karşısında doğrusu hiç etkilenmedi. «Hah! Bunu bir kadın bile işeyerek söndürür!» dedi.

Günlük yazarı Samuel Pepys de daha fazla etkilenmiş değildi: Tower Tepesinin çeyrek mil doğusunda sabah saat üçte hizmetçisi tarafından uyandırılmış ve yangın konusunda günlüğüne şöyle yazmıştı. «Kalkıp üstüme bir şey geçirdim ve pencereye koştum. Tahminime göre yangın Mark Lane'in arkalarında bir yerdedi, bunun üzerine dönüp uyudum yine.»

Yangın haberini saraya ileten kişi yine Pepys oldu. Kral da, öğleden az önce Whitehall'a geldiğinde, durumu ondan öğrendi. Ondan önce, kimse kalkıp da krala bir şey söylemeyi akıl etmemişti. Ne de olsa günlerden pazardı.

Ancak, yangının kısa sürede kendi kendine söneceğı düşüncesi suya düşmüştü. Pazar günü alevler Thames Nehrine vardı ve kereste, yağ, içki ve kömür dolu depolar birbiri ardından bomba gibi patlamaya başladı.

Rüzgâr da doğudan kuvvetle esmekteydi. Alevler, Pepys'in evine yaklaşmamakla birlikte, batıya doğru durdurulması olanaksız biçimde yayılıyordu. Pazar günü yangının bir ara durdurulması olasılığı belirdi. Ama



yangınla savaşan halk, kovalarını daha çabuk doldurmak için hortumları kesti ve böylece suyun yangın yerine ulaşması da önlenmiş oldu.

Cehennemi yangın pazardan arşambaya kadar sr-

dü. Bu süre içinde 13.000 ev ve 87 kilise yandı, 300 dönüm tarla kapkara kesildi. Londra Köprüsündeki dükânlar da alev almış, rüzgâr kıvılcımları Thames'in karşı yakasına taşıyarak Southwar'da küçük küçük yangınlar başlatmıştı. Kentin ticaret merkezi olan Guildhall ve Royal Exchange Borsası da yerle bir oldu.

En büyük felâket St. Paul Katedralinde meydana geldi. Sıcaktan taşlar patladı, eski mezarlar açıldı, mumyalaşmış cesetler ortaya çıktı. Katedralin eriyen damından, yan sokaklara kurşundan ırmaklar aktı.

Londra Büyük Yangınında yalnızca sekiz kişinin ölmüş olması inanılacak gibi değildi. Kentliler kaçacak zaman bulmuşlardı. Yollar, eline geçirebildiği malını el arabalarına yükleyip kentten kaçanlarla tıklım tıklım doluydu. Kentin çevresi kocaman bir göçmen kampını andırıyordu.

Kentten çıkanlar arasında Pepys de vardı. Günlüğünde şöyle yazar: «İnsan yüzünü rüzgârdan yana verince, bu dehşetli alevlerden fışkıran ateş damlacıklarıyla yanıyordu... üstelik öğle güneşini bile silen kapkara bulutlar vardı kentin üzerinde. Güneş, aradan kendini gösterecek bir fırsat bulduğunda kan gibi kırmızıydı.»

Yangının yayılmasını önlemek için çevredeki binaların yıkılmasını emreden kral sayesinde, çarşamba gecesi felâket bir ölçüde sınırlanabilmişti. Ama Londra, haftalar boyunca tüttü bundan sonra. Altı ay sonra hâlâ için için yanan bodrumlar vardı.

Fırmacı Farynor'un bu dalgınlığının yararı da olmadı denemezdi. Merkezî Londra'nın utanç verici mahalleleri bir hafta içinde yerle bir olmuştu. Ve yangın, 1665'te 100.000 can alan Büyük Veba Salgınının son izlerini de böylece Londra'dan silip süpürmüştü.

Doktorun Unuttuğu Hasta Kırk Yıl Yataktan Çıkmadı...

**Doktorun, «Ben dönmeden kalkma»
uyarısıyla 40 yıl yatakta kalan kadın
ayağa kalkınca, ancak üç yıl yaşayabildi.**

Bir doktor, görev aldığı bir kasabada, 40 yıldan beri «grip»ten yatmakta olan 74 yaşında bir kadınla karşılaştı. Kendisinden önceki doktorlardan biri kadına grip olduğu için yatmasını, kendisi dönene kadar kalkmamasını söylemiş, fakat bir daha da hastasını ziyaret etmeyi unutmuştu.

34 yaşındaki bekâr kadın, birkaç gün sonra iyileşmiş, ama yatağından çıkmayarak doktorun gelmesini beklemişti. Aradan birkaç hafta geçtiği halde doktor gelmemişti. Ama hasta kadın da, bu arada ekmek elden su gölden yaşamaktan pek memnun kaldığı için, yerinden kıpırdamamakta direnmişti.

Önceleri kendisine annesi bakıyordu. Ama annesi ölünce, bu işi bir enişte yüklendi. 40 yıl sonra Devon'un Taunton kasabasına gelen yeni bir doktor, hastalarını tanıma ziyareti yaparken, 74 yaşında bulunan kadının hâlâ ısrarla yatmakta olduğunu gördü. Doktor kadını bir kez de bir «yaşlı hastalıkları» uzmanına gösterdi.

Uzman Dr. Peter Rowe, «Kendisini muayene ettiğimde, istediği takdirde ayağa kalkabilecek durumdaydı,» diyordu. «Gücü kuvveti yerindeydi ve yerinden kıpırdamak bile istemiyordu.»

Dr. Rowe, olayı 1978'de İngiliz tıp dergilerinde ya-

yınladı, ancak meslek kuralı olarak kadının adını açıklamadı. Doktor, yazısında, yedi ay süren bir özendirme sonunda kadını yerinden kaldırabildiğini anlatıyordu. Kadın 'üç yılını' ayakta ve dipdiri geçirdikten sonra 77 yaşında öldü.

Amerika'yı Bulduğunu Bilmeden Öldü

İspanya'nın güney kıyısındaki işlek Palos limanından yola çıkan üç küçük, ahşap geminin yelkenleri hafif bir rüzgârla doluyordu. Günlerden cuma, tarih 3 Ağustos 1492'ydi.

Teknelerdeki 87 denizcinin korkmadıkları söylene-
mezdi. Bu, bir keşif yolculuğu olacaktı. Bilinen dünya-
nın ötesine gidiyorlardı. Önlerinde, geniş ve esrarlı At-
lantik Okyanusu uzanıyordu.

Ama 25 metre uzunluğundaki bayrak gemisi **Santa Maria**'nın kaptan köşkünden, uzaklaşan kıyı çizgisini seyretmekte olan bir tek kişi, bu bilinmeyene açılıştan hiçbir korku duymamaktaydı.

Cenova'lı bir terzinin oğlu olarak 1445 yılında dün-
yaya gelen **Cristoforo Columbo**, İspanya'dan Hindistan'
ın zengin baharat adalarına yeni bir deniz yolu açmak
isteyen gururlu, inatçı ve hırslı bir denizciydi. Yıllar
boyunca Portekiz ve İspanya kıyılarını dolaşırken, Af-
rika kıyısından Kanarya Adalarına inerken, hep Atlan-
tiği aşmayı düşünmüştü.

Kristof Kolomb, gününde pek tutulmayan bir inanç-
la, dünyanın yuvarlak olduğuna inanıyordu. Asya'nın

doğu kıyıları ile Doğu'nun zengin topraklarının, Avrupa'nın batısında, kolayca erişilebilecek bir yerde olduğuna emindi.

İşte sonunda İspanya Kralı Ferdinand ve Kraliçesi İsabella'nın korumaları altında yola çıkmıştı artık. (İlk denemesi sekiz yıl önce Portekiz Kralı II. John tarafından geri çevrilmişti) Herhangi bir kâşifin yaptığı en büyük yanlışı yapmak üzereydi... ve bunu yaparken de yeryüzünün en büyük keşfini yapacaktı.

Gemilerini önce Kanarya Adalarında San Sebastian'a çevirdi, sonra 6 Eylül'de, doğu rüzgârlarını kaçırmak istemeyerek küçük filosunu Atlantik Okyanusu'nun enginliklerine yöneltti. Dört köşe yelkenli gemiler, arkalarından esen rüzgârla gerçekten iyi yol yapıyorlardı. Ancak aradan on gün kadar geçip de kara hâlâ görünmeyince bir daha İspanya'ya dönemeyeceklerinden korkan denizciler endişelenmeye başladılar.

Kristof Kolomb da, Hindistan'a olan yolu iyi hesapladığından kuşkuya düşmüş olmalıydı. 19 Eylül'de yazmaya başladığı sahte seyir defterinde, tayfalarının korkularını giderebilmek için günlük seyir tahminlerini düşük tutmaya başlamıştı.

Santa Maria, Pinta ve Nina, kimi zaman azgın dalgalarla kuduran, kimi zaman da günlerce kıpırtısız kalan Sargasso Denizinin tehlikelerine göğüs gerdi. Kolomb, seferinin başarılı olmasının ne denli önemli olduğunu ve kral ile kraliçenin kendisini nasıl ödülle boğacağını bildiğinden, karaya yaklaştıklarını belirten her ize dört elle sarılıyordu. Umutlar sık sık yükseliyor ve kırılıyordu.

Kanarya Adalarını geride bırakmalarından 37 gün sonra, 2 Ekim sabahı saat 2'de **Pinta'nın** gözcüsünün

çığılığı duyuldu: «Kara!» O gün, Kolomb'un San Salvador adını verdiği bir adada demirlediler.

Kolomb seyir defterine şunları yazıyordu: «Orada çıplak yerliler gördük... Yemyeşil ağaçlar, çağıl çağıl akan ırmaklar ve çeşitli meyve ağaçlarından oluşan zengin bir manzara serildi gözlerimizin önüne.» Ertesi gün ise şunu yazmaktaydı: «Bazı adamların burunlarını delip içine bir parça altın geçirmiş olduklarını gördüm... İşaretlerle anlaşınca güneye gidersek, çok altını olan bir kralla karşılaşabileceğimizi öğrendim.»

17 Ekim'de seyir defterinde şunları okuyoruz: «Hindistan'da bulunduğum bu süre içinde hemen hemen her gün yağmur yağdı...» Hâlâ, Asya'nın doğu kıyısına erişmiş olduğuna inanmaktaydı.

Kolomb, Karayip Adalarında keşfe başlamış, Küba'nın kuzey kıyısına ve Hispaniola'ya gitmişti. Gördüklerinden öylesine etkilenmişti ki, 28 Ekim'de Küba kıyıları açıklarındayken seyir defterine şunları yazıyordu: «Büyük Han'ın dev gemilerinin buraya geldiklerini tahmin ediyorum, ana kıta buradan on günden fazla uzak olmasa gerek...»

Kristof Kolomb sekiz ay sonra İspanya'ya zaferle döndüğünde 'Okyanus denizi Amiralî ve Hindistan'da yeni bulunan adaların valisi' ünvanını kazandı. Bundan sonraki on yıl içinde Orta Amerika'ya dört keşif seferi daha yaptı ve ancak son yıllarında, Asya kıtasının doğu kıyısını gerçekten bulup bulmadığından kuşkuya düştü.

1498'de yaptığı üçüncü seferinde yeni bir kıta bulmuş olma olasılığı üzerinde düşünmeye başlamıştı. Atlantik'te daha güneyden tutulan bir rota, kendisini Trinidad adasına getirmişti. Yakınlardaki Paria Körfezini araştırırken Güney Amerika'nın büyük Orinoco Nehrinin denize aktığı noktaya geldi. 14 Ağustos 1498'de seyir defterinde şöyle yazmaktaydı: «Bunun, şimdiye ka-

dar bilinmeyen çok büyük bir kıta olduğunu sanıyorum.»

Daha sonraki yıllarda İtalyan serüvencisi Amerigo Vespucci ve diğerleri bu kuşkularını doğrulayacaklardı. Vespucci, Brezilya kıyılarının büyük bir bölümünü gezmişti ve sonunda keşifleri bu yeni büyük kıtaya kendisinin adının verilmesine neden oldu.

Ancak Kolomb, dördüncü yolculuğuna çıktığı 1502 tarihinde, ilk iki yolculuğunda keşfettiği adaların Asya'nın doğu kıyısındaki adalar olduğuna inanıyordu. Güneydeki büyük kıta ile bu adalar arasındaki bir geçitten Asya'ya gidilebileceğini hesaplamaktaydı. Bu seferinde de bunu bulmaya çalıştı. Ve farkında olmadan ikinci kez Amerika kıtasına ayak bastı.

Dokuz ay boyunca Honduras, Costa Rica ve Panama kıyılarında dolaştı. Sonra 1503 Mayısında, fırtınadan delik deşik olmuş ve batacak duruma gelmiş gemilerinin rotasını Hispaniola adasındaki yeni İspanyol yerleşim merkezi Santo Domingo'ya çevirdi. Bunu başaramadı ve Jamaica adasına düştü. Tayfaları ile kurtarılıp İspanya'ya götürülene kadar on iki ay burada kaldı.

Kristof Kolomb 20 Mayıs 1506'da öldü. Keşfettiği toprakların ıssız bucaksız Amerika kıtası olduğunu hiçbir zaman öğrenemedi.

25 Bin Kişiyi Ölüme Götüren Kehanet...

Nongqawuse'nin, insanı kendinden geçiren büyü-
lü bir yanı vardı. Öylesine tatlı dilliydi ki, bir Güney

Afrika kabilesini toptan ölüme götürmüştü. Bunu yaptığında da henüz 14 yaşında bir kızdı.

1856 yılının sıcak bir gününde Gxara Nehri kıyısında oturmuş durgun sulara bakarken, suyun içinde bazı yüzler gördüğünü sanmıştı.

Kız, koşa koşa köyüne gidip Gcaleka Xhosa kabilesinin büyüklerine, suda atalarının yüzlerini gördüğünü ve atalarının kendisiyle konuştuklarını söyledi. Eskiler, ülkelerini ele geçirmeye çalışan Avrupalılara karşı kutsal bir savaşın başına geçmek için dirilmeye hazır olduklarını söylemişlerdi.

Nongqawuse, atalarının yeryüzüne bir bedel karşılığında döneceklerini belirtti. Kabile, inancını göstermek için bütün dünyevi servetini yok etmeliydi. Ürünlerini yakacaklar, bütün hayvanlarını öldüreceklerdi. Aksi takdirde hepsi birer sürüngen ve böcek olacaklar ve bir fırtınada yok olacaklardı.

Ölü ataların, savaşmak üzere doğacakları gün, 18 Şubat 1857 olarak belirlenmişti. Gcaleka Xhosa'lar bu tarihe uydular. Yaklaşık bir yıl boyunca törensel bir öldürme ve yok etme işlemine giriştiler.

Sonunda büyük gün gelip çattı. Açlıktan içleri geçen yerliler vaat edilen mucizeyi kaçırma korkusuyla erkenden kalktılar. Nongqawuse, kendilerine güneşin doğuşunu ve gökyüzünde yükselmesini izlemelerini söylemişti. Güneş göğün ortasında duracak ve sonra geri dönüp doğuda batacaaktı.

Güneş saatler boyunca yolunda yürümeye devam etti. Gözleri kamaşmaktan körelmiş olan yerliler umutsuzlukla ağlaşıyorlardı. Güneş her zamanki gibi batıda kaybolunca umutsuzlukları öfkeye dönüştü. Şafakta olduklarından daha aç bir halde küçük kâhini aramaya başladılar. Ama kız kaçmıştı.

Nongqawuse, King Williams Town'daki İngilizlere sığınmıştı. İngilizler, kızı güvenliği için Robben Adasına yerleştirdiler. Daha sonra gizlice Doğu Eyaletine taşındı ve 1898'de ölene kadar orada yaşadı.

Liderliğini yüklediği kabilesi ise, onun kadar tarihli değildi. Ne yiyecekleri vardı, ne de yiyecek bulma umutları. Komşu kabilelerin ve Avrupalıların yardımlarına rağmen sonunda tam 25.000 kişi açlıktan ölmüştü.

İşler Ters Gitmeye Görsün...

**Ceza üstüne cezadan sonra evinde
bir sürprizle karşılaştı: Askerlik çağrısı**

19 yaşındaki Joe Ramirez New York'ta bir trafik suçu işlemiş, yargılanmak üzere arabasıyla mahkemeye gitmişti. Duruşması başlayacağı sırada park saatine yeniden para atması gerektiğini hatırladı. Yargıçtan, gidip para atmak için izin istedi. İsteği kabul edildi.

Joe, koşa koşa dışarı çıkıp karşı kaldırıma geçerken bir polis kendisini başıboş dolaştığı gerekçesiyle yakaladı. Hemen bir ceza makbuzu kesip eline tıktırdı ve uzun bir öğüt vermeye başladı. Öğüt o kadar uzun sürmüştü ki, park saatinin süresi dolmuş, trafik polisi cezasını yazmıştı.

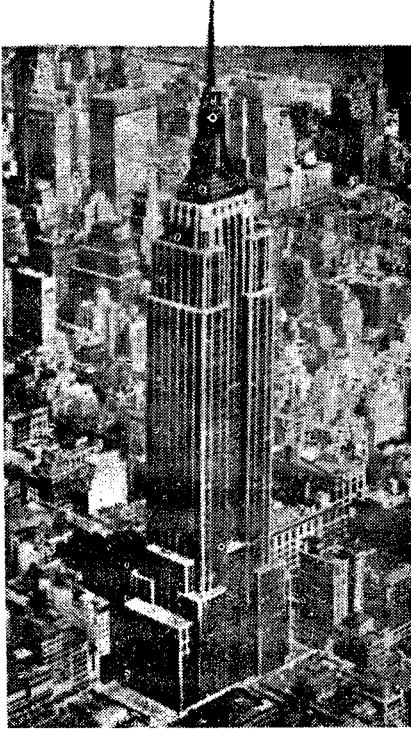
Ramirez mahkeme salonuna döndüğünde yargıcın öğle tatili vermiş olduğunu gördü. Tatil bitene kadar park saatine para attı. Yargıç dönünce daha önce işlediği trafik suçundan 5 dolara mahkûm oldu. Cüzdanını çıkardığında, park saatine para ata ata yalnız iki dolarının kaldığını gördü. Mahkeme kâtibi 2 doları ka-

bul etti, gerisini getireceğine de söz aldıktan sonra gen-
ci bıraktı. Artık beş parasız kalan Joe, arabasında ben-
zin de kalmadığından eve kadar yürüyerek gitti.

Evde kapının önünde kendisini bir mektup bekl-
yordu: «Askere alınmak üzere...»

Öldürmeyen Allah Öldürmüyor...

**Empire State binasından atlayan adam,
85. kata takılınca kurtuldu**



1977 Noelinde New York'ta aç ve yalnız bir ressam, kendini öldürmeye karar vermişti. Bunun için Empire State binasının 86. katına asansörle çıktı.

26 yaşındaki John Helms, bir an gözlem katının çevresindeki telörgüye dayandı. Kısa bir dua etti. Sonra, 300 metre aşağıda karınca ordusu gibi görünen arabaların üzerine bıraktı kendini.

Yarım saat sonra uyandığında 85. katın kenarındaki 75 santimlik taş çıkıntısının üzerindeydi. Başarısız ressam, dualarına yanıt

aldığına inanarak intihar fikrinden vazgeçti.

Önünde bulunduğu bir televizyon istasyonunun camını tıklatıp içeri girdi. İstasyonda çalışan Bill Steckman, «Gözlerime inanamıyordum,» diyordu. «85. katın penceresinden girene pek sık rastlanmaz bizim işte. Hemen sert bir içki doldurdum kendime...»

Helms, Noel'in yaşanmaya değer olduğunu da öğrendi bu olayın ardından. Yüzlerce aile kendisini tatil için evlerine çağırmişti.

Diplomatik Gaf!..

Başkan yardımcısı, Mısır Elçisinin eşinin göğüslerine bakarak, «Oldum olası piramitleri görmek isterdim,» dedi...

Washington'da diplomatlara verilen mükellef bir ziyafet... Yeryüzünün dört bir yanından gelen önemli kişilerle hepisi hazır... Erkekler smokin giymişler, kadınlar mücevherlerle ışıltılı...

Başkan Carter'ın yüksek düzey danışmanlarından genç ve yakışıklı biri, yüzyılın üzerinde en çok konuşulan diplomatik gafflarından birini yapmak için o geceyi seçmişti. Adımcağız şarabı biraz fazla kaçırdığından olacak, kravatını gevşetmiş, yakasının düğmesini açmıştı. Gerisini de konuklar şöyle anlatıyorlar: Tam o anda adamın gözü Mısır Büyükelçisinin eşi Bayan Eşref Gorbali'nin önüne hayli açık giysisine ilişmiş. Kadının elbisesini tutmak ister gibi elini uzatıp, «Oldum olası piramitleri görmek isterdim,» demiş.

Konuklardan pek azı bunu bir espri olarak almış-

larken, başkan yardımcısı biraz sonra da kalkıp 'işeme-ye gideceğini' söylemişti.

Hemen bütün dünyaya yayılan haberi, başkan yardımcısı, ertesi sabah kahvaltıda gazetelerini okurken öğrendi.

Ancak uluslararası ilişkileri alışılmadık yollarla kurmaya çalışan ilk diplomat o değildir. Kadınlara düşkünlüğü ile tanınmış ünlü devlet adamlarından birinin, önemli bir ziyafette bir Fransız büyükelçisinin eşine sevişmeyi önerdiği söylenir. Ama kadın, «Lütfen Mösyö, hiç olmazsa çorbadan önce değil!» diyerek daha usta bir diplomat olduğunu göstermiştir.

Yine bir ziyafette, bir Latin Amerikan liderine hitap eden bir İngiliz diplomatı, bir noktayı vurgulamak için elini salladı. Ne yazık ki bu hareketiyle evsahibinin eşinin başındaki perukayı düşürmüştü. Kadının başında tek tel bile saç yoktu!

Başka bir İngiliz de, Afrikalı bir devlet adamının cenaze töreninde, birden epey gürültülü bir hıçkırık nöbetine tutuldu. Adam bir anlık şaşkınlıktan sonra bu sıkıntıdan kurtuluş yolunu bulmakta gecikmedi. Omuzları titremeye başladı, yüzü buruştu, yanaklarından aşağı yaşlar süzölmeye başladı. Hıçkırık, diplomatik bir ağlamaya dönüşmüştü.

Diplomatça dolambaçlı konuşma yerine açık sözlülüğü yeğleyen bir başka protokol uzmanı da Edinburgh Dükü'dür. Ancak o da, bağımsızlık töreni için Kenya'da bulunduğu sırada bir gaf yapmaktan kurtulamadı. İngiliz bayrağı son kez olarak gönderden indirilirken Prens Philip eğilip yanındaki Kenya Başkanı Jomo Kenyatta'ya, «Bunu istediğinize gerçekten emin misiniz?» diye sordu. Ancak talihin kötü bir cilvesiyle, resmi plat-

formdaki mikrofonlar henüz kapatılmamış olduğundan, alanı dolduran kalabalık prensin sözlerini duymuştu.

Buna benzer bir olay da Başkan Jimmy Carter'in başına geldi. Carter, Hindistan'ı ziyaretinde Başbakan Morarji Desai ile yaptığı uzun bir toplantıdan sonra gazetecilerin önüne çıktı. İki adam fotoğrafçılara gülümseyerek poz verdikten sonra Carter konuşmaların dostça bir hava içinde geçtiğini söyledi.

Gerçekte, iki lider, Amerika'nın Hindistan'a nükleer yardım planları konusunda şiddetli bir tartışma yapmışlardı. Carter, açıklamasını yaptıktan sonra, yanında duran Dışişleri Bakanı Cyrus Vance'a konu hakkında pek de hoş olmayan bazı sözler fısıldadı. Ancak Carter, sözlerinin Beyaz Saray tarafından davet edilen televizyoncular tarafından banda alındığını unutmuştu. Bandlar daha sonra tüm gazeteciler tarafından şaşkınlıkla dinlendi. Başkan, 'Hint lideri üzerinde fazla etkili olamadığını...' söylüyor ve şunları ekliyordu: «Memleketeye dönünce ona çok ters ve çok açık bir mektup daha yazmamız gerektiği fikrindeyim.»

En büyük diplomatik gaf ise, birkaç gün önce A.B.D. Başkanının Polonya ziyaretinde olmuştu. Carter, Varşova Havaalanında özel uçağından iner inmez kendisini karşılamaya gelen 500 kişilik resmi heyete bir konuşma yaptı. Başkan'ın İngilizce demeci gayet dostane idi. Ancak çevirmeni sözlerini Lehçeye çevirdikçe kalabalık önce gülümser gibi oldu, sonra hakarete uğramış bir tavra girdi, en sonunda da belli bir şekilde öfkelen-di. Dışişleri Bakanlığı çevirmeni Rusça ile karışık pek eski bir Lehçe konuşmaktaydı.

Carter konuşmasına, «Birleşik Devletlerden yola çıktığımda...» diye başladı. Çevirmen bunu, «Birleşik

Devletlerden kaçtığımda...» diye çevirmişti. Ardından Başkan'ın Polonya Anayasasını 'gülünç' bulduğunu söylemişti.

Carter Polonyalılara, «Sizin gelecek için umutlarınızı anlıyorum,» demek istiyordu. Çevirmen ise, «Geleceğe olan şehvetinizi biliyorum,» diye çevirdi bunu. Bardağı taşıran son damla Carter'in şu sözleri oldu: «Sizin fikirlerinizi öğrenmek ve gelecek konusundaki isteklerinizi anlamaya geldim.» Buna karşılık çevirmen şunları söylüyordu: «Polonyalıları cinsel bakımdan arzuluyorum.»

O anda Polonyalılar kıkırdamaya ya da başlarını kaşımaya başladıklarında, bir çevirmenin parlak gelecekler vaat eden diplomatik meslek yaşamı sona ermişti.

Bir Avuç Dolar İçin...

İspanya'nın Los Alfaques kıyı kampında meydana gelen felâket, doğrusu hiç olmayabilirdi. 1978 Temmuzunda Tarragona'daki rafineriden basınçlı sıvı gaz taşıyan sekiz tekerlekli bir tanker Tortosa kasabası yakınındaki kıyı yolundan geçerken birden freni patladı. Tanker kampın duvarını delerek içeri girdi ve çeyrek mil yarıçapında bir alana alev alev yanan gazlar yayıldı. 70 metrelik bir alev topu, kıyıya doğru yuvarlanırken önüne çıkan çadır ve arabaları bir an içinde buhara dönüştürüyordu. Kumlarda güneşlenen yüzlerce kişi patlamanın şiddetiyle kendilerini denizde buldular. 20'si çocuk olmak üzere 170 kişi öldü.

Felâket öylesine korkunçtu ki, cesetler tanınmaya-

cak kadar yanmış, madenler erimiş, toprak kapkara kesi-
silmmişti. Cesetler arasında kadın erkek ayrımı yapmak
bile olanaksızdı.

Felâketin sonrasında kasabalılar, tankerlerin, ya-
kındaki paralı otoyol yerine trafiği yoğun olan kent-
lerarası yolu kullanmakta olduklarım, bundan da uzun
süredir yakındıklarım söylediler.

170 kişinin hayatı, yalnızca 1000 pezata (14 dolar)
ödenerek kurtulabilecekti.

Rahip, Gelinle Şahidi Evlendirdi

1920 yıllarında bir gün İrlanda'da Albert Muldoon
adında bir sağdıç, yanında damat olduğu halde Kileter
köyünün küçük kilisesinde mihraba doğru ilerliyordu.
Ama mihraba varınca Albert, damadın sağına geçece-
ğine soluna geçip durdu.

Gelin de gelince tören başladı. Albert'i solda gören
rahip sorularını ona yöneltti, Albert de bunları yanıtladı.
Rahip töreni sona erdirdikten sonra mutlu çiftin ka-
yıt defterini imzalamalarını istedi. Ancak rahip Albert'in
imzalamasını söylediği halde gerçek damat defteri im-
zalamaya kalkışınca yanlışlık ortaya çıktı.

Hemen ikinci bir tören yapıldı. Bu kez Albert sağa
geçti.

Albert sonradan şöyle diyordu: «Arkadaşım damat
Christopher konuşamayacak kadar heyecanlıydı, onun
yerine ben yanıtladım rahibi.»

Saatte 200 Kilometre Sürat Yapabilen Arabayı, Gösteride Yerinden Zor Kıpırdattılar

Yeni süper otomobili görmek için bütün dünya basını toplanmıştı. Saatte 140 mil yapan 32.000 sterlinlik Aston Martin Lagonda, Tavistock Markizi'nin Woburn Abbey'deki evine teslim edilecekti. Markiz, arabayı kocası Bedford Dükü'ne on yedinci evlilik yıldönümü armağanı olarak almıştı. Arabanın teslim töreni için de, basın ve televizyon muhabirlerini davet etmiş bulunuyordu.

Ancak Londra'daki 1976 Otomobil Sergisinde yer yerinden oynayacak kadar heyecan yaratan Lagonda, bir türlü o beklenen homurtusu ve acı fren sesiyle görünmek bilmiyordu. Arabanın yönetim düzeninde devrim yaratacak olan mini kompüterde üç ay önce bir arıza çıkmıştı ('biri kırmızı bir teli siyaha bağlamış olmalı' diyordu Amerikalı müdür Peter Sprague) ve şimdi tören zamanı gelmiş olduğu halde Aston Martin teknisyenleri, bir türlü arızanın yerini bulamıyorlardı. Böylece, dünyanın saatte 140 mil yapacak olan süper arabası, Woburn Abbey'e yüzleri utançtan kızarmış dört kişi tarafından itilerek saatte bir mil yapan süper araba unvanını kazanmış oldu.

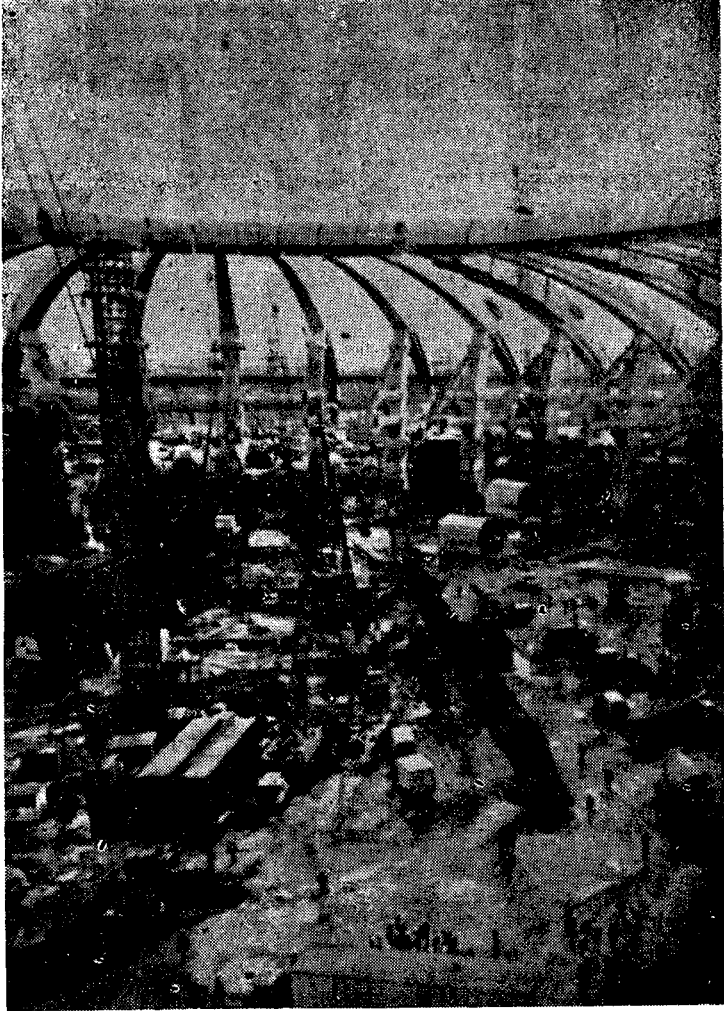
Akılsız Başın Cezası

MONTREAL OLİMPİYATLARI'NIN ZARARI ANCAK 20 YILDA ÇIKABİLECEK

1976 Olimpiyat Oyunlarının gururlu evsahibi Montreal oyunların sonunda bir milyar dolarlık bir faturay-

la yüzyüze gelmiştir. Oyunlardan sonra kente kalan bu borç, oyunlar için hesaplanan bütçenin sekiz katıydı.

Bir milyar dolarlık Olimpiyatların tahmini öylesine



Montreal Olimpiyat Köyü'nden bir görünüm...

yanlış olmuştur ki, Montreal gayrimenkul sahiplerine (borcun ödenmesini sağlamak için) 20 yıl için Özel Olimpiyat Vergisi alındı. Zararın geri kalan bölümünü Quebec Eyaleti yükledi; bunu ek tütün vergileri salarak ve bir piyango düzenleyerek ödemeye başladı.

Olimpiyat Oyunları bittiğinde Olimpiyat stadyumu ve iki Olimpiyat otelinin inşaatları henüz tamamlanmamıştı. Sendika anlaşmazlıkları, kötü hava, kötü planlama ve kötü para yönetimi içiçe geçmiş bir haldeydi.

Uluslararası atletler ülkelerine döndükten sonra gösterişli yapıların, kendi bakım masraflarını çıkaracakları hesaplanmıştı. Oysa 10.000 kişilik Velodrom'a ilk millî şampiyonada ancak 300 paralı seyirci gelmişti (Velodrom 50 milyon dolara mal olmuştu ki, bu, Kanada'nın elli lisanslı motosikletçisinin herbiri için 1 milyon dolar demektir.)

Savurganlığın örnekleri saymakla bitmiyordu: Örneğin, güvenlik kuvvetlerinin el telsizleri için 1.5 milyon dolar; daha önce banda alınmış müzik çalarken Montreal Senfoni orkestrasının çalışmış gibi yapması için de yarım milyon dolar ödenmişti.

Oyunlar sona erince 3700 ton elden düşme eşya inanılmayacak fiyatlarla satışa çıkarıldı. Bunlar arasında boksör ayakkabıları bağcıklarından 10.000 televizyona kadar akla gelebilecek her şey vardı. İstenmeyen eşya üç futbol sahası boyutlarında depoları dolduruyordu ve bunu nakledecek kadar kamyon, yalnızca Kanada ordusunda bulunmaktaydı.

Quebec Spor Bakanı Claude Charron sitenin Olimpiyat sonrası yıllık masrafının 5.5 milyon dolar olduğunu açıkladı. Oysa geliri ancak 2 milyon dolar olacaktı. Bakan, «Bu, korkunç bir masraftan doğmuş, sosyal açıdan haksız, ekonomik açıdan gerçekçi olmayan feci bir mirastır,» diyordu.

**MEÇHUL HIRSIZA, ÇALDIĞI
PARAYLA MEZARTAŞI YAPILDI**

**A.B.D.'nin Vermont eyaletinde, Sheldon kasabasında
1905'te soygunculuk yaparken öldürülen
kimliği bilinmeyen bir hırsızın mezartaşı:**

**BURADA BİR HIRSIZ
YATIYOR**

Bu taş, üzerinde bulunan parayla dikildi.

Saatte 3 Kilometre Yüzünden Trafik Cezası

Fransız topçu subayı Nicholas Cugnot'un üç önemli 'birinciliği' vardır. 1769'da ilk üç tekerlekli buharlı arabayı keşfedip yaptığında, yeryüzünün ilk motorcusu olmuştu. Ancak arabası birkaç metre gittikten sonra tuğla bir duvara çarpınca, hemen dünyanın ilk araba kazası kurbanı unvanını aldı.

Kazadan ağır bir yara almadan kurtulan yürekli mucit hiç de yılgınlığa uğramamıştı. Arabasının direksiyon ve fren donanımlarını geliştirerek sonunda dört kişiyi saatte iki mil hızla taşımaya başladı. Fransız Savaş Bakanlığı, kendisiyle, aracını askeri taşıma aracı olarak geliştirmesi için bir sözleşme imzaladı.

Ama Cugnot'un araçlarının yol deneyleri insanlar için öylesine tehlikeli oluyordu ki, birkaç denemeden

sonra bir 'birincilik' daha aldı: Tehlikeli araba sürmek-ten dolayı tutuklanan ilk insan.

Askeri taşıma aracı hiçbir zaman gerçekleşemedi ve Cugnot 1804'te unutulmuş bir insan olarak öldü.

Ayrılığın Faturası: 1200 Sterlin!

Bir pilot, sevgilisi olan güzel bir hostese Londra'da bir daire tutmuştu. Bir yıl kadar mutluluk dolu bir aşk yaşamından sonra, zaten evli olan pilot sevgilisine evi terk etmesini söyledi.

Kadın eşyalarını toplaması için birkaç gün izin istedi. Pilot bu isteğini kabul etti. Ve böylece de epey pahalı bir bedel ödemeye razı olmuş oldu.

Pilot dünyayı dolaşmasını gerektiren bir uçuşa çıkmıştı. Eve döndüğünde kızın gitmiş olduğunu ve giderken de ortalığı tertemiz, pırıl pırıl bıraktığını gördü. Yalnız bir şey vardı: Telefon açıldı.

Pilot telefonu kapatmak için kaldırınca, karşı tarafta Amerikalı bir sesin durmadan saati tekrarlamakta olduğunu duydu. Sevgilisi evden çıkmadan önce Washington'un zamanı bildiren numarasını çevirip telefonu açık bırakmıştı.

Bu yarıda kesilen aşk serüveninin bedeli 1200 sterlin oldu.

Sosyete Zengini İngiliz Donanmasını Aldattı

Londra'daki Dışişleri Bakanlığından, Dorset'te Weymouth açıklarında demirlemiş duran Dahili ve At-

lantik Filo komutanlarına gelen telgrafta, donanmanın en büyük gemisi olan **Dreadnought**'un bir grup Habeşistan prensinin ziyareti için hazırlanması emrediliyordu. Telgraf Dışişleri Bakan Yardımcısı Sir Charles Harding'in imzasını taşıyordu. Donanma konuklara gereken önemi gösterecek, onlara ziyafetler verecek, krallık kuvvetlerinin yenilmezliği ile genelde kendilerini etkileyecekti.

Telgrafın gerçekliğinden bir an bile kuşkuya düşmeyen gemi subayları hazırlıklara giriştiler.

Bu sırada, Londra'nın Paddington İstasyonunda sildir şapkalı ve smokinli bir adam istasyon müdürüne emirler yağdırmaktaydı. Adam kendisinin Dışişleri Bakanlığından Herbert Cholmondesly olduğunu ve bir grup Habeş prensini Weymouth'a götürmek için özel bir tren istediğini, gecikecek hiçbir vakti olmadığını söylüyordu.

İstasyon müdürü Cholmondesly'nin bir sahtekâr olabileceğini aklına bile getirmeden hemen önemli kişilere ayrılan vagonu hazırlamaya koştular.

'Dışişleri Bakanlığının adamı' gerçekte, Londra sosyetesinin zenginlerinden, müthiş bir şakacılık anlayışı olan William Horace de Vere Cole idi. Telgrafı gönderen de oydu. Paddington'da trene binen dört 'prens' de arkadaşlarıydı: Ünlü romancı Virginia Woolf, yargıcın oğlu Guy Ridley, sporcu Anthony Buxton ve ressam Duncan Grant. Makyaj uzmanı Willy Clarkson hepsinin üzerinde uzun uzun çalışmış, sakallar takmış, elbiseler uydurmuştu. Yanlarında 'çevirmenleri' olarak Virginia Woolf'un kardeşi Adrian ile Cole vardı.

Grup, Weymouth'da bir şeref kıtası tarafından resmi törenle karşılandı. Ziyaret nedeniyle bayraklarla donatılmış **Dreadnought**'a bando eşliğinde çıktılar. Donan-

ma ne bir Habeşistan bayrağı bulabilmişti, ne de Habeşistan milli marşının notasını. Tören komutanı göndere Zanzibar bayrağının çekilmesini emretti, bando da o ülkenin milli marşını çaldı. Ancak bunun için o kadar üzülmelerine gerek yoktu; 'prensler' de aradaki farkı bilmiyorlardı.

Gemiye gezen grup Swahili dilinde yazılmış kartlar dağıtıyorlar ama gayet güzel Latince konuşuyorlardı. Gördükleri her şeyi neşeye 'Bunga bunga!' diye bağırarak karşılamaktaydılar.

Donanmanın tüm konukseverliği sunulmuştu kendilerine. Onlar da buna karşılık olarak üst düzey subaylarından bazılarına Habeşistan askeri rütbeleri vermeye çalıştılar. Güneş batarken dua etmek için namaz seccadeleri istediler. Ama 'dini nedenlerle' her türlü yiyecek ve içeceği reddettiler — makyajcı Clarksson, bir şey yemeye kalkıştıkları takdirde takma dudaklarının düşeceğini söylemişti!

Aldatmaca iki kere açığa çıkar gibi oldu. Bir keresinde Anthony Buxton aksırınca bıyığının yarısı uçtu (ama o, kimse görmeden bıyığı yakalayıp yerine yerleştirmişti), ikincisinde de, grup Virginia Woolf'un akrabası olan ve aynı zamanda Cole'u iyi tanıyan bir subayla tanıştırmıştı. Ama subay Virginia'nın makyajı altında kim olduğunu anlayamadı ve Cole'e baktığı halde kendisini tanıyamadı.

Kraliyet grubu ziyaretlerini aceleyle sona erdirdiler, fotoğraf çektikten sonra Londra'ya dönüp bu inanılmaz aldatmacalarını açıkladılar. Tüm operasyon Cole'a o gün için çok büyük bir para olan 4000 sterline mal olmuştu.

Ancak Cole bir şaka için her bedeli ödemeye hazırdı. Bir keresinde bir işçi gibi giyinip Londra'nın merkezindeki Piccadilly Alanının bir yerinde bir çukur kaz-

dı. Sonra bir kenara çekilip birkaç gün bir sürü şaşkın belediye görevlisinin çukura bakıp bakıp gitmelerini seyretti. Belediye, oyuna getirildiğini anlayıp da çukuru doldurana kadar bir hafta geçmişti.

Cole başka bir gün Westminster'de bir Parlamento üyesi ile dolaşırken adama on metre geriden başlamak şartıyla bir köşe ilersine kadar yapacakları bir yarışta kendisini geçeceğini söyledi. Parlamenter, Cole'un kendi altın saatini cebine koyduğunu farketmeden yarışı kabul etti. Parlamenter koşmaya başladığında Cole, «Durdurun! Hırsız kaçıyor!» diye bağırdı. Hemen oradaki bir polise koşup 'kaçığın' üzerinin aranmasını istedi. Saat Parlamenterin üzerinde bulundu ve adam en yakın karakola götürüldü. Ve orada hepsinin bir oyuna kurban gittiklerini kanıtlayınca kadar da akla karayı seçti.

Cole'un en sevdiği şakalar kılık değiştirmeye ilişkin olanlardı. Cambridge Üniversitesinde öğrenciyken Zanzibar Sultanı kimliğine bürünmüş ve kendi fakültesine 'resmi bir ziyaret' yapmıştı. Kendisine, kendi kaldığı oda bile gezdirilmişti.

Ünlü kılık değiştirme olaylarından birinde de ileri gelen sendika liderlerinin bir toplantısına katılıp onlara hitap etmişti. Topluluk İngiltere'nin ilk İşçi Başbakanı Ramsay MacDonald'ı beklemekteydi. Cole ise ayna karşısında saatler geçirdikten sonra tıpatıp benzemişti Başbakana.

Gerçek MacDonald ise Cole'un yardımcılarından birinin sürücülüğünü yaptığı bir takside Londra'da yolunu 'kaybetmiş' bulunuyordu. Bu arada Cole da sendika liderlerine daha az paraya daha çok çalışmalarını öğütlemekteydi. Başbakanın konuşmasından kimse hoşnut kalmadı.

Amerika'da , Arıların Kasaba Üzerinde Uçmasını Bile Yasaklayan Yasalar Var.

Charles Dickens'in klasiği **Oliver Twist**'in kahramanlarından Bay Bumble «Yasa bir eşektir, bir aptaldır,» der. Bay Bumble Kuzey Amerika'nın genç devletlerini ziyaret etmiş olsaydı bu önyargısında haklı olduğunu görecekti. Orada gerçekten de yasa koyucular gayet 'eşekçe' yasalar çıkartmaya uğraşmaktaydılar.

Bu yasalar, yıllar geçtikçe giderek artmış ve bürokratik şavsaklamalar yüzünden (uygulanmasalar bile) günümüze kadar gelmişlerdir. New York eyaletinin Greene kasabasında bir konser verilirken fındık fıstık yemek ve geri geri yürümek yasaktır.

İndiana'nın Muncie kasabasında mezarlıkta oltta taşımak, New Jersey'de lokantada ağzını şapırdatarak çorba içmek yasalara aykırıdır. Tennessee eyaletinin Memphis kentinde, yerel bir yasaya göre, önünde elinde kırmızı bir bayrak taşıyan bir erkek yürümedikçe, bir kadının araba sürmesine izin verilmez.

Milwaukee halkı, fillerini sokakta gezdirirken boyunlarına bir ip bağlamak zorundadır. Oklahoma'da, bir balığı sarhoş etmek ya da kentin göllerinde balina avlamak da, cezayı gerektiren suçlardır.

Böcekler bile, yasa koyucularının hışmından kaçmamışlardır. İllinois'nin Kirkland kasabasında arıların kasaba üzerinden geçmeleri yasaklanmıştır.

Kentucky'nin Lexington'unda, cepte dondurma külahı taşımak da yasalara aykırıdır.

Oregon'un Corvallis'inde, bir genç kızın saat altıdan sonra bir fincan kahve içmesini de yasaklamışlar-

dır geçmişin yasa koyucuları. Massachusetts'de Lynn'de, lokantalar bebeklere kahve veremezler. Nebraska'nın Waterloo kasabasında ise, berberlerin sabah yedi ile akşam yedi arası soğan yemeleri kesinlikle yasaklanmıştır.

Ancak yasa çılgınlığı ödülü

ton'un Thurston ilçesine verilmelidir. İlçe yöneticileri pazar günleri çalışan polis ve itfaiyecilere fazla mesai ücreti vermek istemiyorlardı. Bunun için hukuk uzmanları kolları sıvayıp çalışmaya girdiler ve sonunda şu çözümü buldular: Ücret eşitliği amacının sağlanması için bundan sonra haftadan pazar günleri kaldırılmıştır.

Suyu Boşalan Kanal

Jack Rothwell ile arkadaşları, Nottinghamshire'da Retford Kanalının epey işlek bir bölümünü temizlettiler. Suyun içindeki çamurun dibinden paslı bisikletleri, bebek arabalarını ve buzdolaplarını çıkarmak, kendileri için epey zahmetli olmuştu. Şimdi de kanalın dibinde yatan kalın bir zincirle başları dertteydi. Ağır zinciri çekip çıkarmaları olanaksızdı.

Ustabaşı Jack'ın aklına bir fikir geldi. Zincirin ucunun tarak dubasına bağlanmasını emretti. Duba makinisti Kevin Bowskill vinci çalıştırdı ve engel ortadan kalktı. İşçiler zinciri ve öteki ucuna bağlı büyük bir tahta bloku çekip çıkardılar, sonra da bir çay molası verdiler.

Onlar çay içmeye gittiklerinde oradan geçen bir polis, normal olarak sâkin olan kanalda şiddetli bir girdap görünce şaşırıp kalmıştı. Diğer yandan su düzeyinin de hızla düşmekte olduğunu gördü. Koşa koşa tarama eki-

bini aramaya gitti. Hep birlikte döndüklerinde kanalda bir damla su kalmamıştı.

Olanları ancak o zaman anladılar. Jack ile adamları kanalın tıpasını çıkarmışlardı. Bir buçuk millik kanal suyu delikten akıp gitmişti.

Kanala, 200 yıl önce James Brindley tarafından yerleştirilen tapa, Jack ile ekibi ortaya çıkana kadar, yani 1978 yazına kadar görevini sürdürmüştü. Şimdi milyonlarca galon su, yakınlardaki Idle Irmağına boşalıyordu. Geride, tarak dubası ile birlikte, çamurlar üzerinde kalmış bir dizi tekne bırakmıştı.

Unutulan Kent, Rusya İle Yüzyıl Savaş Halinde Kaldı

Basit bir yanlışlık, bir İngiliz kentinin yeryüzünün en güçlü devletlerinden biriyle yüzyıldan fazla savaş halinde kalması sonucunu doğurmuştur. Uzun fakat sakin savaş, Rusya ile Berwick upon Tweed sınır kenti arasındaydı. Yüzyıllar boyunca Berwick, İskoçya ile İngiltere arasında 13 kere el değiştirmişti. Sonunda 1482'de İngiltere'ye bağlandı. Ancak tarihteki özel yeri dolayısıyla kente tüm resmi devlet belgelerinde geleneksel olarak atıf yapılmaktaydı.

Kırım Savaşı çıktığında İngiltere, Büyük Britanya, İrlanda, Berwick upon Tweed ve bütün İngiliz Dominyonları Kraliçesi Viktorya adına Rusya'ya savaş ilân etmişti. Savaş 1856'da sona erdi. Ancak o yıl yapılan Paris Barış Antlaşmasında Berwick'in adı geçmiyordu.

Böylece kent, tam 110 yıl Rusya ile resmen savaş halinde kalmış oldu. 1966'da bir Sovyet yetkilisi barış

ilân etmek için Berwick'e bir iyiniyet ziyareti yapmanı kadar!

Kasabanın belediye başkanı Robert Knox'un bu ziyarete yanıtı şuydu: «Lütfen Rus halkına bundan sonra geceleri yataklarında rahat uyuyabileceklerini söyleyin.»

Merihliler Dünyayı İstila Etti.

**Amerika'yı paniğe sokan radyo haberi,
Orson Welles'in bir radyo oyunuydu**

30 Ekim 1938'de pazar gecesi saat sekizi birkaç dakika geçe radyo yayını kesen ciddi bir ses Amerikalıları uyarıyordu: «Bayanlar baylar, çok ciddi bir haber sunmak zorundayım...»

Bunun ardından söylenen sözler, tüm Birleşik Devletlere yayılan bir programda inanılmaz panik sahnelerine neden olmuştu. Ciddi haber, Merihlilerin Kuzey Amerika'ya indikleri ve bir dizi kanlı savaşla her türlü direnişi kırarak ilerlemekte oldukları yolundaydı. ABD uzaydan gelen insanlar tarafından istilâ ediliyordu.

Bildiri, bir radyo oyununun bir parçasıydı. Ancak öylesine gerçekçiydi ve öyle bir tiyatro dehası tarafından hazırlanmıştı ki, duyanlardan çoğu bunu gerçek sanmışlardı.

Programın başlangıcında dramatik hiçbir şey yoktu. Saat sekizde şu program sunuşu yapılmıştı: «Columbia Broadcasting System ve ortak istasyonları Orson Welles ile Mercury Tiyatro Grubunun H.G. Wells'in **Dünyalar Savaşı'nı** sunarlar.»

Ardından Orson Welles'in boğuk sesi duyuldu: «Şu anda 20. yüzyılın başlarında bulunmaktayız, dünyamız insandan çok daha büyük zekâya sahip yaratıklar tarafından dikkatle izlenmektedir.»

Orson Welles'in sesi sıradan bir haber veren spiker tarafından kesildi: «Bu akşam hava raporunu veriyoruz... Önümüzdeki 24 saatte hava durumunda bir değişiklik olmayacaktır. Nova Scotia üzerinde beklenmedik bir atmosfer değişikliğinin yarattığı alçak basınç alanının kuzeydoğu bölgelerine yağış getirmesi beklenmektedir. Hafif rüzgârla birlikte yağmur yağacağı tahmin ediliyor. En yüksek ısı 30, en düşük 9 derece olacaktır. Bu hava raporu Devlet Hava Bürosundan verilmiştir.

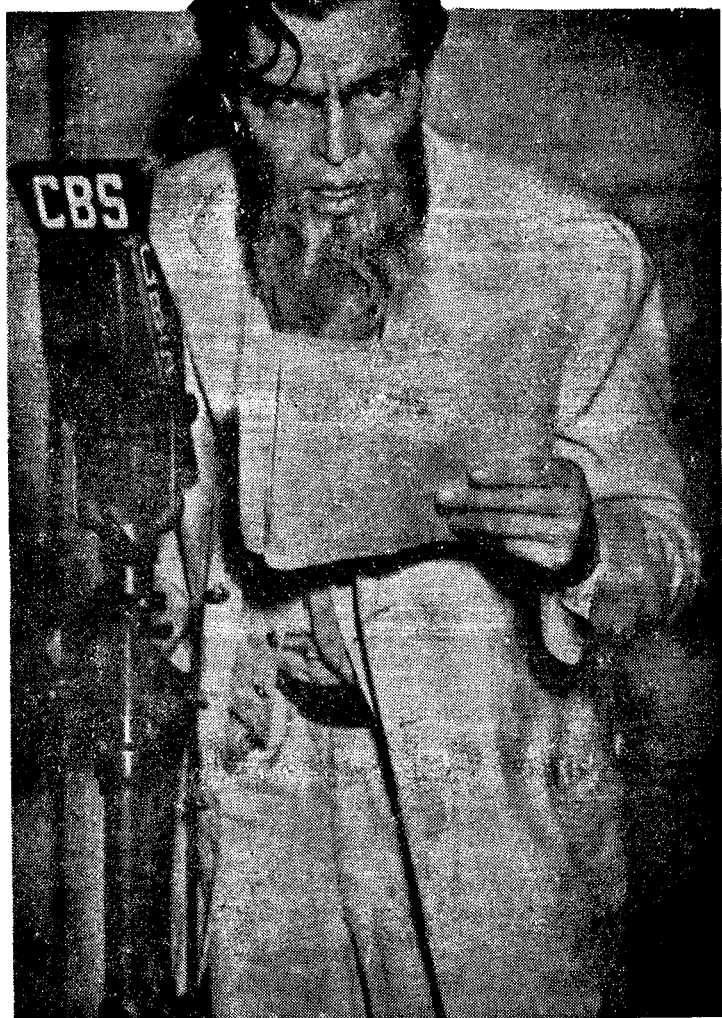
«Şimdi New York'ta Park Plaza Otelinin Meridian Salonuna geçiyoruz... Ramon Raquella orkestrasını dinleyeceğiz...»

Bu aşamada ortalığı telaşa verecek bir şey yoktu. Ama istenen hava kurnazca yaratılmaktaydı. Radyolarını programın başında açmış olan dinleyiciler, bir radyo oyunu dinlediklerini unutacak duruma getirilmişlerdi bile.

Aslında pek çok dinleyici de yoktu. 16 tane Mercury Tiyatrosu oyunundan sonra CBS yetkilileri bu dram serilerinin tutmayacağına inanmışlardı. Mercuri Tiyatrosu dinleyicilerden ancak yüzde üçüne hitap ediyordu. Halkın çoğu pazar geceleri rakip bir istasyonun Charlie McCarthy Şovunu dinlemekteydiler.

İşte Welles de bu yüzden bütün yeteneğini bu Dünyalar Savaşına vermişti. Eğer paralı bir destekleyici bulamazsa CBS'nin, programı kaldıracığından kuşkusu yoktu. Daha fazla dinleyici çekemezse, parayı verecek kimseyi de bulamayacaktı.

Wells ile Mercury Tiyatrosundan Paul Stewart ve John Houseman oyunu beş gündür prova ediyorlardı.



Senaryoyu yeniden yazmışlar, arka arkaya provalar yapmışlardı. Çarşamba gecesi oyun yayınlanmadan provalarının kayıtlarını dinlemişlerdi. Durumdan hiç de memnun değillerdi.

Aynı süre içinde New York'ta bir oyunun provalarına da hazırlanan Welles ayakta uyur gibiydi. Yüzünden düşen bin parça oluyordu. «Tek şansımız oyunu gerçekmiş gibi göstermek,» diyordu. «Bunun için akla gelebilen her hileye başvuracağız.» Ekip sabaha kadar uyumayıp senaryoya sesli bölümler kattılar. Stewart ertesi günü uygun ses efektleri üzerinde çalıştı: Paniğe kapılmış kalabalıkların gürültüsü, silah sesleri, çığlıklar...

Pazar gecesi, sekiz saatlik bir provanın sonunda yere atılan karton bardaklar ve yemek artıklarıyla stüdyo tam bir çöplüğe dönmüştü. Saat 19.59'da Welles, mikrofona çıkmadan son bir bardak meyve suyu içerken, herkes bu programın bir şansı olduğunu düşünüyordu... Charlie McCarthy'den dinleyici çalacaklardı... Mercury Tiyatrosu kendinden söz ettirecekti.

Bundan sonraki 24 saat Mercury Tiyatrosu ve özellikle Orson Welles gerçekten kendinden söz ettirdi. McCarthy Şovundan dinleyici çaldılar, hem de Welles'in düşündüğünden daha kısa bir sürede.

Bir rastlantı eseri McCarthy Şovunda o gece yeni bir şarkıcı vardı. Tanınmayan biri. Adam saat sekizi on geçte mikrofona çıkınca, dinleyiciler daha iyi bir program bulma umuduyla radyolarının düğmelerini çevirmeye başlamışlardı. **Dünyalar Savaşı**'na, açılışından sonra yetiştikleri için dinlediklerinin bir oyun olduğunu anlayamadılar. Doğu kıyısında garip bir şeyler olduğunu biliyorlardı sadece. Spiker öyle söylüyordu...

«Bayanlar baylar, şimdi size ciddi bir haberim var.

Bu akşamüzeri New Jersey'de Grovers Mill'e düşen garip nesne bir göktaşı değildi. İnanılmayacak gibi gelmesine rağmen, bu şeyin içinde, Merih gezegeninden gelen bir ordunun öncü birlikleri olduğu sanılan garip yaratıklar bulunuyordu.»

Haberin ardından hafif bir müzik çalınmaya başladı. Halkı heyecanlandırmak, huzursuzlaştırmak için. Neler olup bitiyordu?

Spiker yine araya girdi. Sesindeki panik iyice seziyordu artık. Çirkin, meşin derili yaratıklar olan Merihliler yayılıyorlardı. New Jersey polisi onları durdurmak için harekete geçmişti.

Sonra yine müzik, ardından yeni bir haber, insanın tüylerini ürpertici sessizlikler. Millet koltuğuna yapışmış kıpırdayamıyordu. Radyolarını dinlemeleri için komşulara da haber verilmişti. Uzaktaki akrabalar telefon edilip uyarılmışlardı. Tüm Amerika'da, büyük bir panik başlamak üzereydi.

Birden spikerin sesi bir daha duyuldu: «Şimdi İçişleri Bakanının ulusal tehlike durumu özel mesajını dinlemek için Washington'a bağlanıyoruz.» Ciddi bir ses halkı paniğe kapılmaması için uyarırken kendilerine Merihlilerin yalnızca New Jersey'e inmediklerini de söylüyordu. Uzay araçları Birleşik Devletlerin her yanına inmeye başlamışlardı. Binlerce sivil ve asker ışın tabancalarıyla öldürülmüştü.

Görgü tanıklarıyla konuşmalar başladı bundan sonra. Burada da ünlü aktör Joseph Cotten rol almıştı. Tanıklar alevler saçan nesnelerin içinden çıkan çirkin yaratıkları anlatıyorlar, ışın silahlarının bir anda binlerce kişiyi öldürdüğünü, yaratıkları durdurmanın olanaksız olduğunu söylüyorlardı.

Welles'in aktörlerinden biri Birleşik Devletler Başkanının sesini taklit ederek Amerikan halkını tehlikeye karşı uyardı. Program, bir spikerin CBS gökdeleninin tepesinden Manhattan'ın istilâ edilmekte olduğu çılgınlığıyla sona erdi.

Ancak o anda radyolarının başında pek az insan kalmıştı. Programı sonuna kadar bekleyenler bunun bir oyun olduğunu öğrendiler. Beklemeyenler ise gözleri panikten hiçbir şey göremeyecek durumdaydılar.

Merihlilerin ilk indikleri yer olduğu söylenen New Jersey'de yollar tepelere doğru kaçmaya çalışan arabalarla silme dolmuştu. Aileler, başlarına havlular sarmış, evlerinden kaçıyorlardı. Mobilyalar ve değerli eşyalar kamyonlara dolduruluyordu. Çılgın panik başlamıştı.

Panik bir bölgeyle sınırlı kalmadı. New York'ta lokantalar boşaldı. Otobüs terminalleri ve taksi durakları bir an önce ailelerinin yanına gitmek isteyenlerle dolup taşmaya başladı. Kadınlar meyhane meyhane kocalarını aramaya çıktılar. Ve söylenti de giderek yayıldı.

Birleşik Devletler Donanmasına bağlı New York limanındaki gemilerin mürettebatı, Amerika'yı Merihlilere karşı savunmak üzere görev başına çağırıldılar. Los Angeles'ten Boston'a kadar 'göktaşları' indiği haberleri yağmaya başladı. Bazı insanlar da Merihlileri gerçekten gördüklerini iddia ediyorlardı.

Eyalet yedek birlikleri karargâhlarına telefon ederek dünyayı savunmaya hazır olduklarını bildirdiler. Günayda kadınlar sokaklarda dualar ediyorlardı. Ülke boyunca kiliselerde âyinler kesilip cemaatlara haberler iletildi. Bir kişi intihara kalkıştı.

Gazetelerin ve radyo istasyonlarının santrallerinde hat bumak olanaksızlaşmıştı. Ancak Orson Welles'in,

çıgıllıklar ve sıkıyönetim ilânıyla programım sona erdir-
mekte olduğu CBS stüdyolarında panikten eser yoktu.
Welles ile Cotten'e istasyona yağın telefonlardan söz
edilmişti ama Cotten, «Bunlar kaçıklardır, her zaman
olur,» demişti. Oyunun sonlarına doğru iki polis memuru
stüdyoya geldiler, ama ortada yalnızca bir oyun ol-
duğunu görünce, sokaklardaki panikten kimseye söz et-
meden oyunun sonunu seyretmeye koyuldular.

Welles bu aşırı gayretinin sonucunu ancak ertesi
sabah evinden çıkınca gördü. **New York Times** binasının
tepesindeki ışıklı haberlerde kendi adı vardı: «Orson
Welles Paniğe Neden Oldu.» Hemen gazeteleri alıp baş-
lıklarına baktı: «Radyoda Merihlilerin Saldırısı Oyunu
Binlerce Kişiyi Korkuttu» ve **New York Times**'in man-
şeti «Radyo Dinleyicileri Panik İçinde: Merihlilerin Gaz-
lı Saldırılarından Kurtulmak İçin Çok Kişi Evini Terk-
etti.»

Daha 24 yaşındayken ünlü bir aktör olan Welles, bu
düşüncesizce hareketi ile ABD'nin yarısını dehşete dü-
şürmekle suçlandı. Gazeteler bu sorumsuzluğu için ken-
disini bombardımana tuttular. Aleyhinde kamu davası
açılması bile istendi.

Düzünelerce kişi CBS aleyhine davalar açtı, toplam
olarak radyo şirketinden 750.000 dolar isteniyordu. Ama
sonunda bütün davalar geri alındı, CBS patronları da
Amerika'nın hakkında en çok konuşulan aktörünü işe
aldıkları için kendi kendilerini öve öve göklere çıkardı-
lar. Mercury Tiyatrosunun izlenme oranı birden arttı.
Hatta bir de malî destekleyici buldu.

Radyonun en büyük blöfü tutmuştu.

Sustalı Maymun Gibi

Gökbilgini, İngilizleri hoplattı...

BBC'nin kendisine 'Beeb Teyze' denmesine yol açan bir ağırbaşlılığı vardır. Ancak bu ünü bile, radyo ve televizyonun zaman zaman dinleyici ve izleyicilerine şakalar yapmasını önlememiştir.

1976 yılında bir sabah gökbilgini Paatrck Moore BBC radyo dinleyicilerine saat tam 9.47'de Plüton gezegeninin Jüpiterin ardından geçeceğini ve bunun çok aşırı bir çekime neden olacağını söyledi.

Moore göğün bu artan çekimi yüzünden insanların kendilerini daha hafif hissedeceklerini anlatarak bir havada uçma duygusunu yaşamaları için tam o saatte havaya sıçramalarını salık verdi. İşte 1976'nın o 1 Nisan günü İngiltere'de binlerce insan bu yüzden saat 9.47'de havaya sıçradılar. Daha sonra BBC'ye telefon eden yüzlerce dinleyici sıçrama deneyinin başarıyla gerçekleştiğini bildiriyorlardı.

10 Sterline Satılan Büyük Altın Madeni

1886 yılının temmuz ayında bir gün, cebinde beş parası olmayan George Harrison adında bir altın arayıcısı, yeryüzünün en zengin madeni üzerinde bulunuyordu. Yerden sarımtırak bir maden parçası almıştı. Bunun altın olduğundan hiç kuşkusu yoktu.

O on yıl içinde Güney Afrika'da binlerce kişi yüzbinlerce kazma kürek sallamış, altın uğruna ellerini par-

çalamışlardı. Oysa Harrison altın külçesini kazanmak için, eğilip almaktan başka bir şey yapmamıştı. Bir rastlantı eseri, Güney Afrika'nın Ana Damarının Witwatersrand'da toprak yüzüne çıktığı noktada bulunuyordu.

Avusturalya'da altın aramış olan Harrison, külçeyi alıp o toprağın sahibi Gert Oosthuizen'e götürdü. Oosthuizen hemen Başkan Paul Kruger'e bir mektup yazdı. Mektupta Harrison'un adı Afrikaans dilindeki biçimiyle geçiyordu:

Klipplaatdrif, 23 Temmuz 1886

Sayın S.J.P. Kruger

Size Bay Sors Hariezon'un bana gelip damarın işlenebilir durumda olduğunu söylediğini bildirmek isterim. Bu yüzden onu size gönderiyorum. Kendisiyle siz konuşun.

*Dostunuz ve hizmetkârınız
G.C. Oosthuizen*

George Harrison'un Cumhurbaşkanı ile görüştüğü kuşkuludur. Ama kendisini bir memur karşılamış ve bulduğu madeni bir tutanakla saptamasını istemiştir:

Adım George Harrison, Kliprivier ve özellikle Gert Oosthuizen adında birinin çiftliğinde yeni bulunan altın damarından geliyorum. Avusturalya'da altın madenlerinde uzun deneyimlerim olduğundan, bu yeni damarın çok kârlı olacağını tahmin edemekteyim.

Bu basit tutanak, dünyanın en büyük altın damarının bulunduğunu belirtmekteydi. Bundan sonraki 90 yıl boyunca Harrison'un bulduğu damarda açılan ma-

denlerden yılda bir milyon kiloya kadar altın çıkarıldı. Yani Batı dünyasının altın üretiminin yüzde 70'i!

Harrison'un tutanağı imzalamasından iki gün sonra hükümet Oosthuizen'in toprağına el koyup, burasının 'kamuya açık altın damarı' haline getirildiğini bildirdi.

Yargıçlar altın arama dilekçelerini kabul edip işleme koydular. Harrison'a 5/19 Numaralı' bölge verildi. Ruhsatı alınan yerler çevresinde bir köy kuruldu. Burası da, daha sonra Johannesburg olmuştur.

Bu hummalı çalışmalara rağmen Harrison'un yeni damardan pek umudu yoktu. Ruhsatını 10 sterline satıp Witwatersrand'dan ayrıldı. Büyük bir olasılıkla şansını, o zaman Transvaal'in en büyük kenti olan Barberton'da aramaya gitmişti. Ona ne olduğunu kimse bilmiyor. Bir aslan tarafından yendiği söylentileri de yayılmıştı bir ara.

1886'da 10 sterline sattığı ruhsat, üç ay sonra 50 sterline satıldı. Bunu alan Alfred Hepple ruhsatı bir süre sonra Little Treasure Altın Madencilik Şirketine 1500 sterline, hisselerini de 150 sterline sattı. 30 Eylül 1887'de de Little Treasure Şirketi, aynı ruhsatı Northey Altın Madencilik Şirketine 2000 sterline, hisselerini de 8000 sterline sattı.

Harrison'un bulduğu damar, değeri günden güne artarak sonunda bölge Güney Afrika altın madencilik sanayiinin çekirdeğini oluşturdu.

Kendini Ele Veren Aşk

Margaret, Townsend'in üniformasındaki tozu eliyle silkeleyince sırrını açığa vurdu

1953 yılında, Westminster Katedralinde Kraliçe II. Elizabeth'in taç giyme töreni. İki kişi dışında tüm göz-

ler oraya çevrilmiş. Bunlardan biri Kraliçenin kızkardeşi Margaret. Margaret kendisinden iki adım ötede duran bir adama hayranlıkla bakmakta. Diğeri ise gözlerini Prenses Margaret'ten ayırmayan Amerikalı bir gazeteci. Gazetecinin sonradan yazdıkları, krallık tarihinin akışını değiştirecekti.

Gazeteci, daha önce küçük prensesle babası olacak yaştaki adam arasında romantik bir bağ olduğu söylentilerini duymuştu. Adam eski bir Spitfire pilotu ve Britanya Savaşı kahramanı Yüzbaşı Peter Townsend'di.

Townsend, Margaret'in yaşamına 1945'te, kız henüz on dört yaşındayken girmişti. 11 Alman uçağı düşürmüş olan kahraman subay Kral VI. George'un şahsi hizmetinde bulunmak üzere Buckingham Sarayına alınmıştı. Küçük Margaret yakışıklı subaya 'âşık' olmuş ve yıllar boyunca bu duygusu eksilmemişti.

Saray'da ciddi ablasının her zaman gölgesinde kalan hoppa Margaret ile Townsend sık sık birlikte oluyorlardı.

Townsend 1952'de karısından boşandı. Sakin huyulu ve aslında epey utangaç olan havacı 1941'de bir tümgeneralin kızı olan Rosemary Pawle ile evlenmişti. İki oğulları oldu. Prenses Margaret gibi Rosemary de biraz eğlenceye düşküncü. Boşanma davasında Townsend karısının zengin bir bankerle ilişkisi olduğunu ileri sürdü. Boşanma kararını alan yakışıklı adam, genç prensesin aşkına karşılık verebilirdi artık.

İki âşğın kaderlerini mühürleyen bir olay da, Kral VI. George'un 6 Şubat 1952'de ölümü oldu. Margaret'in en yakın arkadaşlarından biri prensesin gerçekte o gece Townsend'e âşık olduğunu söylemektedir. Kral küçük kızını çok severdi. Margaret'in hayatının temel direği yıkıldığı için, avuntuyu kendisinden 16 yaş büyük olan Townsend'e dönmekle buldu.

Townsend ise doğası gereği çok ağır hareket eden bir insandı. Margaret'e karşı hissettiği derin aşkın evliliğinin bozulmasıyla arttığını ve Margaret'in duygularının da babasının ölümüyle yoğunlaştığını düşünüyordu. Ancak 22 yaşındaki prenses, aşkları konusunda hiç kararsız değildi.

Bu aşk aile içinde de yayılmıştı. Ailesi bu ilişkiyi sona erdirmeye çalışıyor, soylu dostları ise durumu onaylamıyorlardı. Eski kralın güvenilir hizmetkârlarından biri — orta yaşa yaklaşmış, boşanmış bir erkek — ile genç prenses arasında bir aşk ilişkisi olması akıllara sığmıyordu.

Genç çift, aşklarını kamuoyundan gizlemeye dikkat ediyordu. Taç Giyme törenine hiçbir şeyin leke sürmesine izin verilemezdi.

Hâlâ Saray hizmetinde olan Townsend krallık ailesiyle birlikte Westminster Katedralindeydi. İnce uzun boyuyla Hava Kuvvetleri üniforması içinde çok yakışıklıydı. Mücevherler içindeki Margaret tören boyunca gözlerini ondan ayıramıyordu. Hafifçe dönüp erkeğe dikkatle baktı, sonra beyaz eldivenli elini uzatıp, hiçbir şey düşünmeden, üniformasına yapışmış bir toz parçasını silkeledi.

Küçük bir şeydi bu. Ama kızın eli madalyaların üzerinden hafifçe geçerken bir gazetecinin keskin gözleri onları izliyordu. Aşklarının ilk olarak açık bir hareketle belirtilmesiydi bu.

Ertesi gün Amerikan gazeteleri bildikleri her şeyi yazdılar. Fakat İngiliz basını aşktan söz etmedi. Hatta resmi bir yalanlama bile yapıldı. Ama, on beş gün sonra, artık hikâye daha fazla saklanamayacağı için tüm İngiltere sevgililerin sırrını öğrendi.

Townsend Kraliçe'den, Saray hizmetinden bağışlanmasını istedi. Paris'te İngiliz Büyükelçiliğinde hava

ataşesi görevine getirildi. Margaret ile sürekli olarak telefonunda görüşüyorlar, Margaret sevgilisine her gün uzun mektuplar yazıyordu. Onunla evlenebilmeyi umuyor ve bunun için tüm krallık ailesi ayrıcalıklarından vazgeçmeye hazır bulunuyordu. Ama Townsend, hükümetin, İngiltere Kilisesinin, Krallık ailesinin ve özellikle Kraliçe'nin kocası Prens Philip'in bu birleşmeye karşı olduklarını biliyordu.

İngiliz kamuoyu ise aksi düşüncedeydi. Margaret Londra'nın East End kesiminden geçerken kadınlar, «Haydi, evlen onunla!» diye bağırıyorlardı.

Ama sonunda galip gelen resmi dünya oldu. Townsend ilk yıl İngiltere'den uzak kaldı. Bu süre sonunda da yenilgiyi kabul etti. Margaret'in kendisi için haklarından fedakârlık etmesini kabul edemezdi. Londra'ya döndüğünde birkaç kere buluştular, ama bunlardan ancak birinde başbaşaydılar. Ayrılmaya karar verdiler.

Townsend bir gece tek başına oturup Margaret için bir açıklama hazırladı. Margaret 31 Ekim 1955'te basına şu açıklamayı yapıyordu: «Yüzbaşı Peter Townsend ile evlenmemeye karar verdiğimin bilinmesini isterim. Tahttaki haklarımdan vazgeçtiğim takdirde bir evlilik yapabilme olasılığının bulunduğunu biliyorum. Ama Kilisenin, Hristiyan evliliğinin çözülmezliği konusundaki öğretilerini gözönüne alarak, bu düşünceleri ön plana almaya karar verdim.»

Bildirinin sonunda Townsend'in yazmadığı bir bölümü Margaret kendisi eklemişti: «Bu karara tek başıma vardım ve bunu yaparken de Yüzbaşı Peter Townsend'in sürekli destek ve bağlılığından güç aldım.»

Margaret bundan sonra kendini gezmeye verdi, Townsend de Fransa'ya yerleşmeden önce bir Land Rover'le dünya turuna çıktı. Yüzyılın en büyük aşklarından biri sona ermişti.

Kaybolan Cennet Tahiti, Nasıl Cehenneme Dönüştü?

Yeryüzünde cennete en yakın yeri hayâl etmeye kalkışırsanız, aklınıza mutlaka Tahiti adası gelir. Pasifik Okyanusunun uçsuz bucaksız sularının ortasındaki bu küçük nokta, yüzyıllardır oraya uğrayanlar tarafından yeryüzünün en güzel köşesi olarak nitelenir.

Tahiti'ye yaklaşan bir geminin güvertesinden bakıldığına ada, okyanusun ortasında periler ülkesinden bir hayal gibi belirir insanın gözüne. Ada, yalnızca 35 mil uzunluğunda olmasına rağmen 2500 metrelik dağın tepesi bulutlar arasında kaybolur. Dağın yamaçları tropik ormanların içinden akan ırmaklarla gümüş gibi parıldar.

Dağın eteğinde, mercan kayalıkları, gri volkanik kum ve dalgalarla çevrili bir düzlük vardır. Adanın tek yolunun iki yanındaki kulübelerin palmiye yapraklarından örülmüş duvarları, en hafif bir rüzgârda bile nazlı nazlı sallanır.

Günümüzde sevimli beyaz yatları ve beyaz derili tatilecileriyle Papetee limanı da vardır. Ama 200 yıl önce ne liman vardı, ne de beyaz insanlar. Yalnızca ilk denizcilerin 'İkinci Cennet Bahçesi' diye adlandırdıkları ada...

Tahitililer de cennette yaşayan insanlardı. Güneş yanığı tenleri ile güzeldiler, şehvet düşkünüydüler. Aşk doğal ve paylaşılan, gizliliği gerektirmeyen bir şeydi. İlk kâşifler arasındaki günlük tutanlar, erkeklerin parlak beyaz dişli, uzun boylu, pürüzsüz derili, kadınların da, özellikle aylarca kadın yüzü görmemiş denizciler için, kusursuz olduklarını yazarlar. Bu kadınlar parlak renkli

ve vücutlarının bütün güzelliklerini ortaya seren bol giysiler giymekteydiler. Genellikle göğüsleri çıplaktı ve uzun kara saçlarının arasına çiçekler yerleştirirlerdi.

Çiçek ve meyve boldu adada. Özellikle Hindistancevizi ve ekmekağacı meyvesi. Denizde de inanılmayacak kadar çok ve çeşitli balık vardı. İki yüzyıl önce adada yaşayan 40.000 Tahitilinin yaşamak için çok çalışmalarına gerek yoktu. Yiyecek ve içme suyunu doğa sağlıyordu. İklim ılımandı. Hastalık diye bir şey bilinmiyordu. Tehlike yoktu. Yaşam, aşk ve sevişme demekti. Hangi ölçüyle ele alınırsa alınsın, Tahiti gerçek bir cennetti.

Ama sonra beyazlar geldiler. 13 Nisan 1769'da Kaptan James Cook, **Endeavour** gemisiyle Papetee yakınlarında Matavi koyuna girip demir attı.

Gemi mürettebatı Tahiti'ye ayak basan ilk beyazlar değildi. Bir yıl önce Louis Antoine de Bougainville, **La Boudeuse** gemisiyle ikmal için adaya uğramıştı. 1767'de de İngiliz Donanmasından Kaptan Wallis komutasındaki **Dolphin** gelmişti. Ama Bougainville kıyıya ayak bile basmamış sayılırdı, Wallis ise yalnızca bir ay kalmış, bu sürenin de çoğunu hasta yatağında geçirmişti. Cook'un daha uzun süren ziyareti ve adaya bir daha dönüşü, Tahiti'yi sonsuza dek değiştirecekti.

Cook, otuz dokuz yaşında bir serüvenciydi. Denizcilik mesleğine Krallık Donanmasında tayfa olarak başlamıştı. Newfoundland haritasını çizince seyir subayı olarak ün yapmış ve bütün beklentilerin tersine Tahiti'de astronomik araştırmalar yapmak, sonra da ünlü 'Güney Kıtası'nı aramak üzere görevlendirilip **Endeavour'** un kaptanlığına getirilmişti.

Cook, Matavai koyuna demirlediğinde yanında doksan kişi vardı. Bunlar içinde, sefer harcamalarına büyük katkıda bulunan zengin amatör botanikçi Joseph

Banks da bulunuyordu. Banks, İngiltere'ye dönüşünde toplum tarafından övgülerle göklere çıkarılmış, Kaptan Cook'tan daha çok onurlandırılmış ve Kraliyet Derneğine başkan seçilmiştir.

Gemi, koya demir attığında, o güne kadar ancak kano kullanan Tahitililere çok büyük görünmüş olmalıydı. Ancak Krallık Donanması standartlarına göre pek o kadar etkin değildi. Otuz metre boyunda, on iki topu olan, 350 tonluk eski bir kömür gemisiydi. Endeavour, Plymouth limanından sekiz ay önce ayrıldığından, tayfalar taze yiyecek, heyecan ve kadın açlığı çekmekteydiler. Tahitili kızların efsaneleşmiş güzelliklerini duydukları için adalıların kanoları tekneye yaklaşırken heyecanla denize bakıyorlardı. Cook'un demir atmadan önceki son sözleri de kendilerini mutlu kılmıştı: «Tüm iyi yolları deneyerek yerlilerle dostluk kurun ve onlara insanca davranın!»

Tahitililer ilk başta utangaç davranıp barışçı niyetlerini belirtmek için palmye dalları sunuyorlardı. Ama kısa zamanda beyazlara güven duymaya başlayıp onları evlerine çağırmaya başladılar. Joseph Banks geldikleri yerin güzelliği karşısında dehşete kapılmıştı. Günlüğüne şöyle yazıyordu: «Karşımda gerçek bir cennet vardı ve biz de burasının kralları olacaktık.»

Cook'un ilk işi, kıyıda bir kamp kurmak oldu. Burada astronomik gözlemlerini yapacak, en önemlisi 3 Haziran'da Venüs gezegeninin güneşin önünden geçişini izleyecekti. Ancak yerlilerin küçük hırsızlıkları yüzünden çalışmalar aksıyordu. Gemide sürekli nöbetçi bulundurmamak zorundaydılar, aksi halde Tahitililer kayıklarlarıyla gelip sıkıca bağlı olmayan her şeyi götürüyorlardı. Yerlilerin reisinin evinde yemek yerken Banks'm teleskopu ve enfiye kutusu çalınmıştı. Cook da sonradan geri aldığı değerli yükseklik ölçen âletini çaldırmıştı.

Ama en ciddi, bir grup yerlinin nöbetçiden tüfeğini çalmalarıydı. Bunun üzerine bütün nöbetçiler ateşe başlamışlardı.

Cook, seyir defterinde olayın üzerinde pek durmamışsa da, adanın bitkilerinin çizimlerini yapmak üzere Banks'ın getirdiği ressam Sydney Parkinson olayların içyüzünü ayrıntılı olarak anlattı. Parkinson'a göre, ateş emrini alan nöbetçiler, 'sanki yaban ördeklerine ateş edermiş gibi emri sevinçle karşılamışlardı. Bir yerliyi öldürmüşler, pek çoğunu da yaralamışlardı'. Parkinson, «... uygar insanların silahsız ve bilgisiz yerlilere böylesine vahşi davranmaları ne acı,» demektedir. «Yerliler ürkmüş hayvanlar gibi ormana kaçtılar. Korkudan ne yapacaklarını bilemiyorlardı.»

Cennette ilk çatlaklar belirmeye başlamıştı.

İkinci darbe bir hafta sonra indi. İngilizlerle pek dost olan bir reis **Endeavour**'un aşçısının, karısını tehdit ettiğinden yakındı. Cook, aşçıyı direğe bağlattı ve reis ile ailesini gemiye, adamın cezalandırılmasını seyre çağırırdı. Ceza kırbaçlanmaktı. Tahitililer bunu görünce ağlamaya ve Cook'a adamı bırakması için yalvarmaya başladılar. Ama Cook kararında direndi ve aşçı, Tahitililerin ağlamalarına rağmen cezasını çekti. Yerliler beyaz adamın adaletinin anlamını öğreniyorlardı.

Tahitilileri en çok şaşırtan şey, konuklarının sevişmeye karşı tutumlarıydı. Adalılar arasında sevişmek yemek içmek gibi doğaldı ve özellikle 11-12 yaşlarında çocuklar herkesin gözü önünde sevişirlerdi. Tahitililer İngiliz denizcilerinin kadınları ormana götürmekte neden ısrar ettiklerini anlayamıyorlardı. Bunda utanacak ne vardı ki?

İlk başlarda beyazlara aşk karşılıksız sunuluyordu. Yerli kadınlar isteklerini, hatta kampın çevresindeki nö-

betçilere bile, açıkça belirtmekteydiler. Gemiciler kadınların bu verimkârlıklarından her fırsatta yararlanmaktaydılar. Hatta, yalnızca Cook dışında gemi zabitanı ile bilim adamlarının da böyle davrandıklarına inanmak için neden vardı.

Ne var ki, Wallis ve Bougainville'in gemileri, adalara uygar dünyanın ilk damgasını vurmuş bulunuyorlardı: Zührevi hastalıklar. **Endeavour** üç ay sonra adadan ayrılırken mürettebatın yarısı hastalık kapmıştı. Ve Tahiti'de aşk artık karşılıksız değildi. İlk başlarda sevişmenin bedeli bir çivi idi. Sonra iki çivi oldu. Daha sonra bir avuç. Sonunda tayfalar geminin bu çok gerekli ihtiyacını kullandıkları için cezaya çarptırılmaya başlandı.

Gemi yola çıkacağı anda iki denizci kaçıp yerli kızlarla dağlara çıktılar. İkisi de yakalanıp cezalandırıldı.

Endeavour 13 Temmuz'da Avusturalya ve Antarktika'ya doğru yola çıkarken çevresi kendilerine el sallayan ve ağlayan yerlilerle dolu kayıklarla sarılmıştı. Gemide, Cook'la birlikte gelmekte ısrar eden bir yerli reisi ile hizmetçisi de bulunuyordu. Ancak yerliler iki yıllık yolculuğa dayanamayıp yolda öldüler. **Endeavour**'un yer yüzünün her yanına taşıdığı hastalıktan ölen 32 tayfa da bir daha memleketlerini göremedi.

Cook, Pasifik'e iki yolculuk daha yaptı. 1773 Ağustosunda yine eski bir kömür nakliye gemisi olan **Resolution**'la, yanında 117 tayfası olduğu halde Matavai Koyuna demir attı. Wallis ile ilk Tahiti seferine katılmış olan Yüzbaşı Tobias Furneaux komutasındaki 83 kişilik **Adventure** gemisi ile birlikte gelmişlerdi. Cook ile Furneaux bu kez yalnızca 16 gün kalıp Antarktika ve Yeni Zelanda'yı keşfe çıktılar. Tahiti'ye bir daha 1774 Nisanında geldiler ve altı hafta kaldılar.

Antarktika'nın güç koşullarından gelip de adada yapacak önemli bir işi olmayan Cook, beyazlarla ilişkisinin yerliler üzerindeki etkilerini incelemeye başladı. Kendileri yokken adaya bir İspanyol teknesi uğramış ve adalılar zührevi hastalıkların yanı sıra gripten de ölmüşlerdi. Sevişmek bu kez çivi karşılığında olmuyordu. Çıplaklıklarının güzelliği ile gurur duyan kızlar, şimdi denizcilerden Batılı giysileri istiyorlardı.

Cook'un vicdanı rahatsız olmuştu. Şöyle yazıyordu seyir defterine: «Onların ahlâklarını bozduk, daha önce bilmedikleri hastalıklar ve istekler aşıladık kendilerine, mutluluk dolu huzurlarını bozduk...»

Resolution ve **Adventure** adadan ayrılırken yanlarında Omai adında yakışıklı bir genç vardı. Yerli, İngiltere'de Londra sosyetesine bir sirk maymunuymuş gibi gösterildi, hatta kral III. George'un huzuruna bile çıkarıldı.

Cook, karısı ile altı çocuğunun yanında bir yıl bile kalmadan yeniden denize açıldı. Tahiti'ye yaptığı bu son seferde yanında Omai de vardı.

Resolution 1777 Ağustosunda son kez Matai Koyuna demirledi. Uygar dünyanın elçisi olarak ulusuna dönen Omai, Tahitililere armağanlar ve kumaşlar getirmişti. Adalılar armağanları kabul ettikten sonra Omai'ye karşı bir horgörü havasına girdiler. Bunda, aslında şaşacak bir şey yoktu. Tahitililer, özellikle soylu olanları, artık çok değer verdikleri uygar dünyanın tüm önemlilik sembollerine sahip olmuş akrabalarını kıskanıyorlardı.

Omai, Cook tarafından yakınlardaki Huahine adasına yerleştirildi. Tayfalar burada kendisine küçük bir kulübe yaptılar ve adam bir Avrupalı beyefendinin gereksiz tüm eşyaları ile sarılı olarak burada yaşamaya

başladı. Cook Omai'ye, kendini kendi halkından koruması için silah da vermişti.

Bu ziyaret sırasında taraflar birbirlerinin yeni geleneklerini öğrendiler. Cook, kendisini epey etkileyen bir törene tanık oldu — dini bir tören gereği bir insanın sopa ile öldürülerek kurban edilmesi. Tahitililer de kendilerini çok şaşkırtan bir Avrupa ceza yöntemi seyrettiler — hırsızlık yaparken yakalanan birinin kulaklarının kesilmesi.

Cook, kendi yokluğunda adaya iki İspanyol teknesinin geldiğini öğrenmişti. Bunların amacı bir misyonerlik merkezi kurmaktı, ama adalıları din değiştirmeye zorlayamayınca bir yıl kalmadan gitmişlerdi. Geride derme çatma bir kilise kalmıştı. (Ancak misyonerler daha sonra bir daha gelecekler ve bu kez etkileri çok daha sürekli olacaktı.)

Cook, adadan 1777 Eylülünde ayrıldı. Oradan gittiği Hawaii adasında, henüz elli yaşındayken, yerliler tarafından mızraklanarak öldürüldü.

Cook, yaşadığı çağın gerektirdiği sertliğe sahip doğuştan bir serüvenci olmasına karşın, Pasifik adalılarını anlamada şaşılacak bir duygululuk göstermiştir. Günlüğünde şöyle yazar: «Benim düşünceme göre bu insanların bizim yaşamı rahat kılan kolaylık ve sanatlarımızı bilmemeleri çok daha iyiydi; çünkü bunu bir kere öğrendikten sonra, bir daha o özgün yetersizlikleri ile başbaşa bırakılamazlardı. Biz kendilerini keşfetmeden önce yaşadıkları o mutlu sıradan yaşama bir daha dönemeyecekler.»

Cook'un ardından gelen beyazlar Tahiti'nin 'soylu vahşi'lerine bir daha böyle anlayış ve acıma göstermeyeceklerdi.

1778'de Kaptan Bligh'in **Bounty**'si adada altı ay kalınca tayfalardan bir kısmı Tahitili kızlarla sürekli

bir ilişkiye girdiler. Fletcher Christian'ın başında olduğu bir grup gemi adadan ayrıldıktan sonra isyan edip **Bounty**'yi ele geçirdiler. Kaptan Bligh ve diğerleri bir filikaya konulup denize bırakıldılar. **Bounty** bundan sonra Tahiti'ye döndü. İsyancılardan bir kısmı orada kaldı, bir kısmı da Pitcairn adalarına gittiler.

1791'de Amirallik Dairesi, isyancıları aramak üzere **Pandora**'yı gönderdi. İsyancılar ise artık ada yaşamına iyice karışmışlardı. **Pandora**'nın tayfası, bu geçen süre içinde adaya yüzlerce Amerikan balina avcı teknesinin uğramış olduğunu öğrendi. Bunun adalılar üzerindeki etkisi korkunçtu. Tahitililer artık eski geleneklerini ve yaşam biçimlerini unutmuşlar, beyazların eski giysilerini giyen, yıkanmayı unutmuş sarhoşlar olmuşlardı.

1792'de Bligh Tahiti'ye dönünce adada çiçek, dizanteri ve zührevi hastalıkların kol gezdiğini bildirdi.

Cennet adaya son darbe, 1797'de, başlarında bağınaz Protestan Henry Nott'un bulunduğu dört rahip ve 34 İngiliz getiren **The Duff** gemisinin gelmesiyle indi. Bunların görevi adalıları Hıristiyan yapmaktı. Olmayan acımasını bağınazlığı ile gideren bir Hıristiyanlıktı bu.

Misyonerler bir kilise yapıp ilkönce bütün reisleri ele geçirerek adalıları Hıristiyanlığa kazandırdılar. 20 yıl içinde öylesine başarılı olmuşlardı ki, Hıristiyanlık adanın pek çok yerinde zorunlu olmuş ve 'dinsizler' kendi insanları tarafından öldürülmeye başlanmıştı. Evlilik dışı cinsel ilişki, dans, müzik ve hatta çiçek takma yasaklanmıştı. Tahitililerin hiç bilmedikleri suçluluk duygusu adaya getirilmişti artık.

Misyonerler ebedi hayat vaadi getirmişlerdi ama Tahitililerin yeryüzünde yaşam sürelerini uzatacak hiçbir şey yapmamışlardı. Kaptan Cook adaya ilk geldiği 1769'da nüfusu 40.000 olarak tahmin etmişti. Yüzyılım sonunda bu rakam 13.000'e düşmüştü. 1843'te ada Fran

sızlar tarafından ilhak edildiğinde nüfus 9000 kişiydi. Bir zamanların gururlu ve üretken ırkı giderek daha da azalacaktı.

Cook'tan yüz yıl sonra ressam Paul Gauguin, cennetin resimlerini yapmak üzere geldiğinde çok geç kalmış olduğunu gördü. Gauguin şöyle yazıyordu: «Her gün, göz göre göre eksiliyorlar. Avrupa hastalıkları halkı kırıp geçiriyor. Yerlilerin yalnızca içmekten başka yapacak ve düşünecek hiçbir şeyleri yok. Burada zamanında pek çok garip ve ilginç şeyler varmış ama şimdi bunlardan bir iz bile kalmamış. Hepsi yok olup gitmiş.»

Cennet sonsuza dek yitirilmişti.

Sahte Maymun Arkeologları Şaşırttı

Arkeoloji dünyasının en büyük yanılgısı, Piltdown İnsanı, insanın maymundan olan evriminin kayıp halkası olarak kabul etmesi olmuştur.

1912'de, bir avukat ve amatör jeolog olan Charles Dawson Sussex'te Piltdown'da bir taşocağında bulduğu kafatası parçalarını British Museum'a, insan tarihinin en önde gelen uzmanlarından olan Dr. Arthur Woodward'a gönderdi. İki adam, kazılara birlikte devam ederek topraktan çok sayıda diş, kemik ve tarihöncesi çağlara ait araç gereç çıkardılar.

Woodward buldukları şeyleri birleştirenince, 500.000 yıl önce yaşamış yarı insan, yarı maymun bir yaratığın kafatasına sahip olduklarını bildirdi. Kafatası bir kadına ait olmasına rağmen buna resmen **Eoanthropus Dawsoni** — Dawson'un İlk Adamı — adı verildi. Bu bul-

guyla, Charles Darwin'in evrim kuramı ilk kez kanıtlanmış oluyordu. Dawson dünya çapında üne kavuştu.

Dawson, Piltdown bölgesinde kazılarına devam etti ve birkaç yıl içinde ikinci bir kafatasını daha oluşturacak kemikler buldu. 1916'da 52 yaşında öldükten sonra kazılara devam edildi, ama bir daha hiçbir şey bulunamadı. Sonraları bunun hiç de garipsenecek bir şey olmadığı anlaşıldı. Piltdown İnsanı sahteydi.

Kafatası gerçekten bir insana aitti, ama dişler ve çenekemiği bir orangutandan alınmıştı. Dişler insan dişine benzetilmek için eğeyle inceltilmiş, kafatası toprağa gömülmeden önce boyanmış ve yıllandırılmıştı.

Bu sahtekârlık ancak 1953'te yeni deneme yöntemlerinin gerçekleşmesiyle anlaşılmıştır. Sahtekârlığı yapanın kimliği kesin olarak bilinmemekle birlikte bunun Dawson olduğundan kuşkulanmak için pek çok neden vardır. Dawson, akademik bir üne sahip olmak için her şeyi yapabilecek bir insandı. Bir gün, bir ziyaretçi laboratuvarına habersizce girdiğinde kendisini kaynayan bir kabın başında bulmuştu — kemik boyuyordu.

Taş mı, Tezek mi?

Güney Afrika'da elması ilk kez görenler, «devekuşu pisliği» sandılar.

Güney Afrika'da Hopetown'da ilk elmas bulunduğu anda, zenginler ve ünlüler gözleriyle gördükleri kanıtlara inanmamışlar ve böylece de daha zengin ve daha ünlü olma fırsatını kaybetmişlerdi.

İleri gelen uzmanlardan biri o bölgede elmas olmayacağını söylüyordu. Bulunan elmaslar, devekuşları

tarafından başka bir yerde yutulmuş ve sonra Hopetown bölgesinde pislikleriyle birlikte çıkartılmış olmalıydı.

Ama uzman yanılıyordu. 'Devekuşu pislikleri' sayısız yüzyıllardan beri oradaydı ve bunlar akıl almaz değerlerde elmaslardı.

Bölgede bulunan 'parlak taşlar' konusunda pek çok söylenti vardı. Eski bir haritanın üzerinde şöyle bir kayda rastlanılmıştı: 'Burada elmas vardır.' Bu tür hikâyeler kendilerine hatırlatılınca bölgede oturanlar kıs kıs gülerler, başlarını sallayıp geçerlerdi.

Çiftçi Schalk van Niekerk, diğerlerinden biraz daha az kuşkucuydu. 1866 Noeline yaklaşırlarken bir gün çocukların beştaş oynadıklarını gördü. Taşlardan biri diğerlerinden çok farklıydı.

Çiftçi bir avuç taş arasından gözüne ilişeni seçti. Çocukların oynadıkları toprağın sahibi kadına taş için para vermeyi teklif etti. Ama kadın güldü. Bir taş için para mı alacaktı? Al, senin olsun, dedi. Taşın bir Bushman'ın kazdığı bir çukurda bulunduğunu da söyledi. Orada daha pek çok taş vardı.

Van Niekerk'in bir yıl sonrasına kadar bu konuda hiçbir şey yapmaması da çok şaşırtıcıdır. Bir gün John O'Reilly adındaki gezgin bir satıcıya taşı gösterdi. Görür görmez taşın değerini anladığını daha sonraları iddia edecek olan O'Reilly, 'değerini öğrenmek için' taşı aldı.

Gezgin satıcı, Hopetown'da bir elmas bulduğunu söyleyince kendisiyle acımasızca alay ettiler. Böyle bir taşın bulunmasına karşı 'birasına' bahse giren tüccarların alay konusu olmuştu artık. O'Reilly taşı nehre atıp kurtulmaya bile karar vermişti. Ama bunu yapıp Colesberg'e gitti. Orada alayla karşılaştı. Sonunda, taşı Colesberg sivil müfettiş Lorenzo Boyes'e gösterdi. Kendisini ciddiye alacak birini bulmuştu artık.

Memur, «Bunun bir elmas olduğuna inanıyorum,» dedi. Ama diğerlerini inandıramamıştı. Yerel kimyager, bunun bir topazdan başka bir şey olmadığı konusunda Boyes'le 'yeni bir şapkasına' bahse bile girdi.

'Güzel taş'ın daha doğru bir incelemeden geçmesi, ancak onu bir uzmanın görmesiyle mümkündü. Neyse ki, 200 mil kadar ötede, Cape Colony'nin en ileri gelen jeologlarından biri yaşamaktaydı: Doktor William Guybon Atherstone.

Boyes taşı Atherstone'a gönderdi. Taş sıradan bir zarfa konmuş, üzerine adamın adı yazılmış ve doktorun bulunduğu Grahamstown'a posta arabasıyla gönderilmişti.

Posta, Atherstone bahçesinde otururken geldi. Zarfı açıp mektubu okudu. Sonra zarfın içine baktı, ama taşı bulamadı. Açarken yere düşürdüğünü sanıp kızını çağırdı; aramaya başladılar. Sonunda 'mat, yuvarlak ve nehirde suyun etkisiyle yıpranmış' taşı buldular.

Bütün deneyimine karşın Atherstone daha önce, yontulmamış bir elmas görmüş değildi. Ama taşı birçok deneyden geçirdikten sonra, bunun bir elmas olduğunda karar kıldı. Kanısının doğrulanması için taşı bir kez de komşusuna gösterdi. Daha sonra Grahamstown'un ilk Katolik piskoposu olacak James Ricards, taşı bildiği tek yöntemle kontrol etti — çalışma odasındaki cama adının baş harflerini kazıdı. (Bu cam şimdi Grahams-town Katedralindedir).

Atherstone Boyes'e bir mektup yazdı: «Bana gönderdiğin taş konusunda seni kutlarım. Bu 21 1/4 kiralat ağırlığında değeri 500 sterlin olan bir elmadır. Bulduğu yerde daha pek çok elmas olmalı...»

Elmas Copetown'a, oradan da Londra'ya gönderildi. Ünlü kuyumcu Garrards üç ay sonra taşın gerçek-

ten 500 sterlin ettiğini doğruluyordu. Ancak bu haber Cape'de ve Güney Afrika'da yeni bir heyecan dalgası canlandıracağı yerde, taşın kökeni konusundaki kuşku-
kuları arttırdı.

Bu sıralarda Paris'te Dünya Fuarı kurulmaktaydı. Cape Colony'nin temsilcisi olan Blades Curry, Garrards'ın elmas konusundaki kararını duyunca bu müthiş buluş için bir ortam yaratmak istedi. Ama o da O'Reilly gibi alay ve horgörüyle karşılaştı. **Illustrated London News** elmasın resmini basmayı kabul etmedi. Garrards, bir dolandırıcılığa âlet olduğunu öne sürerek elmasla bir ilgisi olmadığını bildirdi. Curry'ye şöyle diyordu: «Eğer piyasayı etkileyecek miktarda elmas bulursanız, pişman olabiliriz. Ama şimdi elimizdeki bilgilerle herhangi bir harekete geçmemiz olanaksızdır.»

Curry elmasın gerçekten Cape'de bulunduğunu kanıtlama çabası içinde İngiltere'nin en yüksek jeoloji uzmanı olan Sir Roderick Murchison'a başvurdu. «Sayın dostum,» dedi Murchison, «Eğer benden bu elmasın Umut Burnunda bulunduğuna inanmamı istiyorsan sana inanırım, ama böyle bir tek örnekten Cape'in elmas üretici bir yer olduğunu söylememi istiyorsan bunu yapamam. Hatta daha da ileri gideyim, Güney Afrika'da elmas damarı olmadığına, mesleki ünümü ortaya koyarım.»

Bunun hemen ardından elinde dokuz kıratlık yeni bir elmasla O'Reilly çıkageldi. Capetown'daki Fransız konsolosu Ernest Heritti, «Böylesine parlak, kusursuz ve güzel bir elmas görmemiştim bugüne kadar,» diyordu.

Dünya kamuoyu Hopetown elmas yatakları konusunda pek inançlı değildi, ama buna rağmen Cape Valisi Sir Philip Wodehouse, O'Reilly'nin iki elmasını biri 500, diğeri 200 sterlinden olmak üzere aldı.

Haber bir daha uzanmıştı Londra'ya kadar. 1868 kışında Londralı elmas tüccarı Harry Emmanuel, durumu yerinde incelemesi için madencilik profesörü James Gregory'yi Afrika'ya gönderdi.

Gregory, Vaal ve Orange Nehirleri kıyılarını dolaştıktan sonra bölgede bulunabilecek elmasların, devekuşlarının midelerinde çok uzaklardan getirilmiş olabileceğini söyledi: «Cape elmasları konusundaki her şey gerçek dışıdır. Sömürgede bu değerli taşın aranması, iş alanları ve sermaye yatırım alanları açılması için bir hileden başka bir şey değildir.»

Bu karmaşıklık ortasında uzmanlar, Profesör Gregory'nin önemsemediği 83 kıratlık bir elmasın üstüne atlamışlardı. Afrika Yıldızı olarak bilinecek olan bu elmas, Gregory'nin bütün ididalarını boşa çıkartıyordu.

Profesör Gregory'nin bulgularının unutulması uzun sürmedi. Ama uzmanın adı bir daha dillerden düşmedi. Yıllar sonra bile elmas konusunda yanlış ya da düzmece bir habere 'Gregory' deniliyordu. Dünyanın en büyük elmas yatağını 'devekuşu pisliği yuvası' diye niteleyen adamın anısına...

İskoçya Canavarı Ayı Balığı Çıktı

İskoçya'nın Loch Ness Gölünde yaşadığı bildirilen canavarın zaman zaman görölmesi haberleri, ta bin yıl gerilere kadar uzanır. Ama 1972'de, uzmanlar canavarı yakaladıklarından emindiler.

Fakat bilmedikleri bir şey vardı: Birkaç hafta önce Falkland Adalarından İngiltere'de bir hayvanat bali-

çesine canlı ayıbalıkları taşıyan geminin mürettebatı, hayvanlardan birinin ölmüş olduğunu görmüş ve leşini de denize atmıştı. Ayıbalığının leşi bir balıkçı ağına takılmış, balıkçılar da şaka olsun diye bunu Loch Ness'e atmışlardı.

Canavarı aramakta olan zoologlar, gölde buldukları bu beş metrelik hayvan leşini buzlar arasına yerleştirip bir kamyonu yüklediler ve bulgularını tüm dünyaya yayarak güneye doğru yollandılar.

Ancak yerel halk, canavarı çalan bilginlerin eylemlerini polise bildirmişlerdi. Bu kez tüm polis kuvvetine bir emir yayımlandı: «Nessie İskoçya'dan çıkarılmamalı. O, bize aittir.» Yollara barikatlar kuruldu, kamyon Forth Road Köprüsünde durduruldu ve polis 'Nessie'ye el koydu.

Yaratığın gerçek kimliği ortaya çıkarıldığında kamuoyu heyecandan kendinden geçmişti.

İKİNCİ BÖLÜM

Deniz ve Hava

İnsan doğa ile karşı karşıya geldiğinde,
zayıflığı açıkça ortaya çıkar.

Titanik'in batmasına neden olan şey
bir buzdağı değil, insan yanlılığıydı.

R-101 uçak gemisinin çarpmasının nedeni de
fırtına değil, insanın gururuydu.

Bu bölümde yeryüzünün en büyük
felâketlerinin yanı sıra, insanların denizi ve
gökyüzünü karşılarına aldıklarında
yaptıkları budalaca yanlışlıklardan
birkaçını göreceksiniz...

eskikitaplarim.com

Firavun'un Lâneti

'Firavunların uykusunu rahatsız eden herkes ölecektir...' 3000 yıldan sonra ilk kez 1923 Şubatında açılan, Luxor'daki Mısırlı çocuk kral Tutankhamun'un mezarında kazılı uyarıydı bu.

Eski mezarları ortaya çıkarmak için Mısır'a giden heyetin başında 57 yaşındaki İngiliz, Lord Carnarvon bulunuyordu. Firavunların Lânetini çok iyi bilirdi. 19. yüzyılda başka bir firavunun lâhdini İngiltere'ye getiren adamın başına gelenlerden haberliydi. Lord Carnarvon'un grubunda bulunan Arthur Weigall olanları anlatmıştı: «Lâhdi ele geçirdiği anda birden silahı patladı ve kolunu kaybetti. Lâhdi İngiltere'ye taşıyan gemi karaya oturdu. Lâhdin fotoğrafını çeken adam kendini öldürdü. Lâhdin saklandığı bina yandı. Lâhdin sahibinin bir hanım dostu denizde boğuldu. Lâhite ilişkin felâket ve kaza listesi giderek büyümektedir.»

Ama heyet Tutankhamun'un mezarına inmeden Weigall, Carnarvon'un Lânetle alay ettiğini duymuştu. «Eğer mezara bu havayla girerse ancak iki ay yaşar,» diyordu Weigall.

Carnarvon'un Lânet'le alay etmesi, belki de yalnızca bir gösterişti. İki ay önce zamanın ünlü mistiği Kont Hamon'dan bir mektup almıştı: «Lord Carnarvon mezara girmesin. Bu emre uymamak çok tehlikeli olur. Hastalık. İyileşme olasılığı yok. Mısır'da ölecek.»

İngiliz soylusu bu uyarıdan öylesine tedirgin olmuştu ki iki kez falcıya gitmişti. Falcı ikisinde de aynı şeyi söylemişti: Carnarvon esrarlı bir biçimde erken bir yaşta ölecekti!

Tutankhamun'un mezarına girdiğinden iki ay sonra, Lord Carnarvon gerçekten öldü. Bunun dışında, lâh-

din bulunduğu salon açıldığında, yanında bulunanlardan on ikisi de zamanından önce öldüler. Daha sonraki yıllarda, o seferde bulunan diğer kişiler de Firavunların Lânetinden kurtulamadılar. Bunlardan biri de, Carnarvon'u, kendisini bekleyen felâket konusunda iki kez uyar-
mış olan Weigall'dı.

Korkunç hikâye, 1923 Nisanında Carnarvon'un Kahire'deki otel odasında uyanmasıyla başladı. «Kendimi çok kötü hissediyorum,» dedi Carnarvon. Oğlu otele geldiğinde artık kendini kaybetmişti. O gece de öldü. Ölümü bir sivrisinek sokmasına bağlandı.

Babası öldüğü anda Carnarvon'un yan odada olan oğlu, «Bütün Kahire'de bir anda tüm ışıklar söndü, mum yakıp dua ettik,» dedi.

Bundan kısa bir süre sonra otelde yeni bir ölüm vakası oldu. Heyetin ileri gelen üyelerinden olan Amerikalı arkeolog Arthur Mace yorgunluktan yakındı, birden komaya girdi ve doktorlar teşhis koyamadan öldü.

Ölümler birbirini kovalamaya başladı. Carnarvon'un ölümünü duyan George Gould hemen Mısır'a koştı. Oraya gitmişken Firavunun mezarını ziyaret etti. Ertesi gün ateşi çıktı, 12 gün sonra da öldü. Tutankhamun'un mumyasının röntgen filmini çeken Radyolog Archibadl Reid de yorgunluktan şikâyet ediyordu. İngiltere'ye döndükten kısa bir süre sonra o da öldü. Carnarvon'un özel sekreteri Richard Bethell, kalp yetersizliğinden yatağında ölü bulundu. Mezarı ilk ziyaret edenlerden biri, İngiliz sanayicisi Joel Wool, bilinmeyen bir hastalıktan öldü. 1930 yılında mezara girenlerden yalnızca ikisi sağ kalmıştı.

Firavunların Lâneti, yarım yüzyıl sonra bile dehşetini sürdürüyordu. 1970'de, ilk seferden sağ kalan 70 yaşındaki Richard Adamson televizyonda ölüm lâneti 'ef-



sanesinin saçmalığını' anlatan bir konuşma yaptı. «Ef saneye bir an bile inanmadım,» diyordu. Norwich tele-

vizyon stüdyosundan çıktıktan sonra bindiği taksi bir traktöre çarptı, Adamson arabadan dışarı fırladı. Yoldan geçen bir kamyonun altında kalmaktan kıl payıyla kurtuldu.

Lord Carnarvon'un seferine güvenlik görevlisi olarak katılan Adamson'un, efsaneye son vermek için üçüncü girişimiydi bu. İlk seferinde karısı kırk sekiz saat sonra ölmüştü. İkinci seferinden sonra oğlu bir uçak kazasında belkemiğini kırdı. Üçüncü konuşmasından sonra hastanede yatarken, «Şimdiye kadar Lânet ile ailemin başına gelenler arasında bir bağ olduğuna inanmıyordum» dedi. «Ama şimdi yavaş yavaş inanmaya başladım.»

Bir yıl sonra Lânet yine kendini gösterdi, ama bu kez Tutankhamun ile ilgisi yoktu. İngiliz Ejiptolojisti Walter Emery, Piramitlerin yakınında Sakkara'da tıp tanrısı Imhotep'in mezarını aramak için kazılar yaparken, ölüm tanrısı Osiris'in bir heykelini buldu. Profesör heykel elindeyken beyin kanamasından birdenbire öldü.

Tutankhamun'un altın maskesi mezarın bulunuşunun 50. yıldönümü nedeniyle sergilenmek üzere İngiltere'ye götürülmek için hazırlanırken, 1972'de Firavunların Lâneti yeniden boy gösterdi.

Hazırlıkları Kahire Müzesinin eski eserler müdürü olan Dr. Cemal Mehrez yönetmekteydi. Dr. Mehrez, selefinin, Tutankhamun hazinelerinin Londra'ya gönderilmesi anlaşmasını imzalamasından birkaç saat sonra ölmüş olmasına rağmen Lânete inanmıyordu. «Ben, dünyada herkesten çok Firavunların lâhitleri ve mumyalarıyla içiçe yaşadım,» diyordu. «Hâlâ da yaşıyorum. Firavunlara ilişkin trajedilerin bir rastlantı olduğunun kanıtıyım ben. Lânete bir an bile inanmıyorum.»

3 Şubat 1972'de nakliyeciler Tutankhamun'un altın maskesini almak üzere Kahire Müzesine geldiler. Dr.

Mehrez o gün öldü. Henüz 52 yaşındaydı. Ölüm nedeni olarak dolaşım yetersizliği bildirildi.

Sergiyi düzenleyenler, bu ölümden de yılmadan çalışmalarını sürdürdüler. Paha biçilemeyen eserleri İngiltere'ye götürmek üzere Krallık Hava Kuvvetlerinden bir uçak ayrılmıştı. Bu seferden sonra beş yıl içinde uçak mürettebatından beş kişi ya öldü, ya da büyük talihsizliklere uğradı.

Uçuş sırasında Teknik Subay Ian Landsdowne Tutankhamun'un maskesinin bulunduğu sandığa bir tekme savurmuş, «Dünyanın en değerli şeyini tekmeledim,» demişti. Landsdowne bir süre sonra yürürken birden ayağı burkuldu ve beş ay alçı içinde kaldı.

Uçağın seyir subayı Teğmen Jim Webb, bir yangında evi yanınca tüm varlığını kaybetti. Uçakta bulunan bir kız, bir ameliyattan sonra tüm saçı dökülünce Hava Kuvvetlerinden ayrıldı.

Çavuş Brian Rounsfall ise şunları anlatmıştır: «Uçakta, sandığın üstünde iskambil oynuyorduk. Sonra hepimiz sırayla maskenin bulunduğu sandığın üstüne oturup şakalar yaptık. Saygısızlık falan etmiyorduk, biraz eğleniyorduk sadece.» Çavuş Rounsfall o sırada 35 yaşındaydı. Bundan sonraki dört yıl içinde iki kere kalp krizi geçirdi.

Pilot Rick Laurie ile uçuş mühendisi Ken Parkinson onun kadar talihli çıkmadılar. İkisi de kalp krizinden öldüler.

Parkinson'un karısı, «Kocam her yıl o uçuşa rastlayan günlerde bir kalp krizi geçirdi,» demektedir. 1978'deki son krizde öldüğünde 45 yaşındaydı.

Pilot Laurie, ondan iki yıl önce öldü. Karısı, «Tutankhamun'un Lâneti bu, onu Lânet öldürdü,» diyordu. Laurie öldüğünde 40 yaşındaydı.

Bu kadar insanın ölümlerinde mantıklı bir açıklama bulunabilir mi? Gazeteci Phillip Vandenberg yıllarca bu Firavunların Lâneti efsanesini araştırmıştır. **Firavunların Lâneti** adlı kitabında ilginç bir sav ileri sürmektedir. Vandenberg'e göre Piramitler, yüzyıllardır yeni ve bilinmeyen bakterilerin üremesi için ideal bir yerdir. Bu bakteriler, güçlerini günümüze kadar koruyabilmişlerdir.

Vandenberg, eski Mısırlıların zehir uzmanları olduklarını da belirtmektedir. Bazı zehirlerin öldürmesi için vücuda girmesi gerekmez, deriye sürtünerek de aynı öldürücü etkiyi gösterebilirler. Mezarların duvar resimlerinde zehirli boya kullanılmış olabilir. Ondan sonra bunların girişleri örülmüş ve havasız duruma getirilmiştir. Eski çağların mezar soyguncuları, mezarları açmadan önce duvarlarda küçük delikler açıp içeri temiz havanın girmesini sağlardı.

Lânetin en olağanüstü açıklamasını 1949'da atom bilgini Profesör Louis Bulgarini yapmıştır: «Eski Mısırlıların, kutsal yerlerini korumak için radyasyondan yararlanmaları olasılığı kuvvetlidir. Mezarların döşemesi uranyumla kaplı olabilir. Ya da mezarlarda radyoaktif kayalar kullanılmıştır. Altın ve uranyum içeren kayalar, 3000 yıl önce Mısır'da çıkartılmaktaydı. Böylesine bir radyasyon bugün bile insanları öldürebilir.»

Eski Firavunların 20. yüzyıl ölümlerinden sorumlu tutulabileceklerine inanılırsa, hepsini gölgede bırakan bir olay vardır. 1912'de, çok değerli bir Mısır mumyası taşıyan bir transatlantik Atlantik Okyanusu'nu geçmekteydi. Mumya, Tutankhamun'un kayınbabası Akhenaton döneminde yaşamış bir kâhine aitti. Mumyayla birlikte bulunan bir büyü yazısında şunlar okunuyordu: «Gördüğün bu düşten uyan ve sana karşı yapılanların intikamını al!» Mumya, çok değerli olduğu

için geminin ambarına değil de, hataları geminin batmasına neden olan kaptanın bulunduğu kaptan köprüsünün hemen arkasındaki bölmeye yerleştirilmişti. Bu geminin ve gemiyle birlikte 1513 kişinin batışı ayrıca hikâye edilecektir. Geminin adı **Titanik**'ti.

Titanik Faciası

Gözcü Frederick Fleet, buzdağını gördüğünde deniz bir havuz kadar düz, gökyüzü yıldızlarla pırlıl pırlıldı.

Telefonundan köprüye, «Tam karşımızda buzdağı!» diye seslendi. Ve 'batması olanaksız' **Titanik**'in 2300 yolcusu için korku ve dehşet dolu 40 dakika, böylece başladı. Buzdağının görülmesi ile dünyanın en büyük ve en güvenli olduğu sanılan transatlantiğin okyanusun buz gibi sularına gömülmesi, ancak bu kadar sürmüştü.

Gözcüden uyarı geldiğinde 14 Nisan 1912, saat 23.40'tı. Dev gemi hemen iskele tarafına dümen kırdı. Ancak çok geç kalmıştı. Titanik buzdağının yanına sür-tünmüştü.

Kaptan köprüsünde gemi subayları, tehlikeyi ucuz atlattıkları için birbirlerini kutluyorlardı; ancak su kesimi altında 70 metrelik bir yarıktan içeri su dolmaktaydı.

Titanik'in serdümenlerinden George Rowe çarpışmayı şöyle anlatmaktadır: «Teknenin garip bir biçimde titrediğim fark ettiğim anda tehlikeyi anlamıştım. Hava birden soğumuştü, soluğüm havada donuyordu. Sonra buzdağını gördüm... hiç unutamayacağım bir şeydir bu.

«Önce teknenin yanından kayıp giden beyaz bir ha-

yal görünce, yelkenli bir gemiye çarptığımızı sandım. Binlerce lomboz deliğinden taşan ışıktaki, buzdağının dümdüz yüzeyi ıslak bir yelkeni andırıyordu.

«Kenara koşup baktığımda, bunun bir buzdağı olduğunu fark ettim. Gökyüzünü örtecek kadar büyüktü. Diğer buzdağları arasında bir dev gibi yükseliyordu, kaptan köprüsünden bile yüksekledi.

«Birkaç saniye inanmayarak baktım. Elimi uzat-sam tutabilirdim. Sonra birden karanlıkta kaybolup gitti.»

Gemi süvarisi Kaptan Ernest Smith, dünyanın bu harika gemisinin teknesinin yara aldığı anlamış, ama telâşlanmamıştı. Ne de olsa Titanik 'batmaz'dı. Dört gün önce ilk seferi için Southampton'dan New York'a doğru yola çıkarken gururla söylenen tek şey buydu: Titanik batmaz.

Geminin 300 metrelik gövdesi 14 sugeçirmez bölmeden yapılmıştı. Karinası da çiftti. Dünyanın en güvenli teknesiydi. Gerçekten de Titanik, ilk dört bölümü su alsa bile batmazdı. Ancak buzdağı ilk beş bölümü yarmıştı. Teknenin yapımındaki bir gariplik yüzünden, beşinci bölme diğerleri kadar yüksek değildi. Bu yüzden ilk dört bölme su alınca geminin burnu batıyor, sular beşinci bölmenin üstünden altıncıya, oradan yedinciye ve sekizinciye geçiyordu. Suyun tüm bölmele-ri doldurması, ancak bir zaman sorunuydu.

Titanik'in batmazlığı insan yanılığının toplamından oluşan bir efsaneydi, yapımda hata olmasaydı, ne gemi, ne de 1513 kişi kaybolacaktı.

Bölgede buzdağlarının varlığı bilindiği halde Titanik neden 22 mil hızla gitmekteydi? Çarpışmadan hemen önce transatlantik 'tam yolla' ilerlemekteydi. Oysa aralarında Baltık'ın da bulunduğu diğer gemilerden alı-

nan telsizlerde, Titanik'in buzdağları bölgesine girmekte olduğu bildirilmişti.

Baltık gemisinden alman telsiz, şirketin yöneticisi George Ismay'a verilmiş, o da bunu yolculardan bazılarına gösterdikten sonra saat 19.15'te harita odasına astırmıştı.

Titanik neden diğer gemilerle telsiz bağlantısını kesmişti? Saat 21.40'ta son olarak **Messaba**, buzdağı uyarı mesajı göndermişti. Bu mesajın Titanik tarafından alındığı bilinmektedir. Ama alındığı belirtilmediği gibi, bu mesajın kaptan köprüsüne iletilmediği de kuşkuludur.

Bu mesaj alınmış ve Kaptan Smith'e iletilmiş olsaydı, 1513 kişinin yaşamı kesinlikle kurtulurdu. Çünkü bundan bir saat önce Smith, nöbetçi subayı ile buzdağı tehlikesini konuşmuş, gözcülerin çok dikkatli olmaları için buyruk vermişti. Ancak hız kesecek kadar ciddi bir durum görmediği de kuşkusuzdur.

Titanik'in 2300 yolcusuna karşılık, neden 1250 kişi alabilecek 16 can filikası vardı? Transatlantiğin 48 filika alacak yeri bulunuyordu.

Beyaz Yıldız Hattı, böylesine eksik sayıda filika almak için gerekli hukuki dayanaklara sahipti. Transatlantiğin denize açılma koşullarını kapsayan İngiliz Ticaret Odası kararname, 1894'te çıkarılmış olup o gün için artık çok eskimişti. Kararnamede can filikaları maddesi 10.000 tonun üzerindeki gemiler için düzenlenmişti. Ama ne var ki, o günden sonra transatlantikler çok büyük gelişme göstermişlerdi. Titanik 46.238 tonluktu.

Yanıtlanmamış sorulardan en büyüğü, daha önce Titanik'e buzdağı uyarı mesajı göndermiş olan **Californian**'a ilişkindir. Tehlike yüzünden Californian, Titanik'in battığı yerin yalnızca sekiz mil uzağında durmuş bu-

lunuyordu. Ne var ki, Titanik sulara gömülmeden yardıma gelebilmiş değildir.

6000 tonluk **Californian** olaysız bir gece geçirmekteydi. Akşam üzeri **Californian**'ın telsizcisi, Titanik'in gönderdiği mesajları keserek buz tehlikesini bildirmeye çalışmıştı. Kimse, sonunda nasıl bir mesaj gönderdiğini bilmemektedir. Ama bilinen şey, kaba bir biçimde karşılanmış olmasına kırıldığıdır. Telsizci, nöbeti sona erince telsizi kapatmış ve kamarsına gitmişti. Saat 23.30'du... Titanik'in çarpmasından tam on dakika önce.

Californian'm kaptan köprüsünde üçüncü süvari, Titanik'in hızla üzerlerine gelmekte olduğunu ışıklarından görmüş, durumu kaptana bildirmişti. Kaptan Stanley Lord ışıldakla transatlantik ilişki kurulmasını önerdi. Bu yolu birkaç kez denediler. Ancak Titanik, gönderilen ışıklı mesajlara da aldırmandan buzdağı bölgesine girdi.

Geminin hafifçe yana yatması, Titanik'in yolcularını korkutmaktan çok şaşırtmıştı. Ne olduğunu öğrenmek için güvertelere çıkarken, hiçbir panik belirtisi göstermediler. Hepsi geminin batmaz olduğuna inanmıştı.

Titanik buzdağına saat 23.40'ta çarptığı halde, 'Can filikalarının örtülerini çıkarın' buyruğu, ancak geceyarısını beş dakika geçe verildi. Tayfalar örtüleri çıkarırken gemi orkestrası da neşeli bir havaya başlamıştı.

Daha sonra tehlike roketi atıldığında, bir gürültü ve parıltı oldu. Yolcular ilk kez o zaman tehlikede olduklarını anlamaya başladılar. O zamana kadar filikalara binmek istememişlerdi. Kadınlar, kocalarıyla kalmak için tayfalara yalvarıyorlardı. Kocaları ise, filikalara binmeleri için karılarını zorlamaktaydılar. Süvariler 'Önce kadınlar ve çocuklar!' diye bağırmaya başladıklarında tüm tartışmalar kesildi.

Birinci mevki yolcularından Lady Duff Gordon, binmek için filika beğenmiyordu. Bir ara kocasıyla küçük bir filikanın yanında duran bir süvariyle karşılaştılar. Adam, yolcuları filikaya binmeleri için kandıramıyordu. «Lütfen buyrun, hanımefendi,» dedi. «Binerseniz size minnettar olacağım.» Lady Duff can filikasına bindi.

Amerikalı milyoner Benjamin Guggenheim, kama-rotun getirdiği kalm giysileri giymişti. Bir ara güvertede görünüp özel uşağını çağırdı, bir süre sonra da smokinini giymiş olarak yeniden ortaya çıktı. «Bir beyefendi gibi ölürüm bari,» diyordu.

O gece denize gömülenler arasında gemi kaptanı, geminin çizimcisi Thomas Andrews, milyoner İsadora Strauss, balayından dönen Albay John Jacob Astor ve ünlü gazeteci William Stead de vardı.

Stead, kendi uyarılarına uymuş olsaydı ölmeyecekti. 1892'de yazdığı bir hikâyede kuzey sularında binlerce kişiyle batan dev bir transatlantikten söz etmişti. Ruh çağırmaya inanan Stead, kendi ölümünü bilmmişti.

Ölüm artık gerçekten de Titanik yolcuları için çok uzak değildi.

Telsiz odasında John Phillips sürekli olarak 'CQD... CQD..' işaretini gönderiyordu. CQD, zamanın deniz imdat çağrısıydı. Ancak uluslararası bir komisyon bunun yerine SOS işaretinin kullanılmasına kısa bir süre önce karar almıştı. Phillips işaretleri değiştirmeye karar verdi ve tarihte ilk olarak SOS işaretini göndermeye başladı.

Beş altı gemi, olay yerine hareket etmişlerdi. Ne var ki, Titanik'e en yakın olan iki gemi imdat çağrısını almadılar. Tümüyle yol kesip duran Californian'da telsizci uyuyordu. 60 mil ötede Cunard şirketinin Carpathia transatlantiğinin telsizcisi odasında değil, kaptan

köprüsündeydi. Telsiz odasına döndüğünde saat geceyarısını geçmişti. Telsizci bölgede olduğunu bildiği yeni transatlantiğe selâm göndermek için telsiz başına geçtiğinde ilk duyduğu şey, 'SOS. Buzdağına çarptık. Derhal yardıma gelin,' oldu.

Saat ikide Titanik'in telsizcisi, «Gemiye terkedin... Herkes başının çaresine baksın,» buyruğunu aldı. Ama buyruğu dinlemeyip son dakikaya kadar 'SOS' göndermeye devam etti.

Titanik'i en son terk eden can filikalarından birinde, Amerika'ya kocasının yanına giden 24 yaşındaki Bayan Emily Richards ile kucağındaki on aylık çocuğu George da vardı. Daha sonraları kadın şöyle demiştir: «Gemiden ayrıldık. Deniz insan ve enkaz doluydu. Bazıları suya atlanmış ve imdat istiyorlardı. Su buz gibiydi. Onları almak istedik, ama filikamız zaten aşırı doluydu.»

Filikalar gemiden uzaklaşırken kurtulanlar ancak cehennemde hayâl edebilecekleri bu manzaraya bakıyorlardı.

Titanik, sıra sıra ışıkları hâlâ yanar bir halde, bir havuz kadar düzgün suda, buzdağları arasındaydı. Çarpıldığı buzdağına çok yakındı. Su kesiminden 50 metre yüksek olan bacaları, yıldızlarla bezenmiş göğe uzanıyordu. İnanılmaz bir açıyla denize yatmıştı tekne. Saat 2'yi 20 geçte Titanik hızla batmaya başladı. Orkestra hâlâ çalıyordu. Ama bu kez neşeli parça sona ermiş, yerine bir ilâhi başlamıştı. Kimi bunun **Autumn**, kimi de **Ne arer My God To Thee** olduğunu söyler. Pervaneler suyun yüzüne çıktığında, güvertelere ve küpeştelere tutunmuş yüzlerce insan görünüyordu. Bunlar da birer birer denize — ve kesin olarak ölüme — düştüler ya da atladılar.

«Uzaktan gökgürültüsü gibi bir ses duyuldu,» diyor Emily Richards. «Işıklar söndü, bir daha yandı ve

sonra yanmamak üzere söndü, geminin kığı havaya döküldü. Ve Titanik sessizce gözden kayboldu.»

Can filikaları şafak sökene kadar kaza yerinde dönüp durdular. Sabh **Carpathia** yetişip yolculardan 705'ini denizden topladı.

Kurtulanlardan çoğu, birinci ve ikinci mevki yolcularıydı. Can filikalarına binmekte bunlara öncelik verilmişti; bunların çocuklarının tümü kurtulmuştu. Üçüncü mevki yolcularının çocuklarının ise ancak üçte biri kurtulabilmişti.

Californian'ın köprüsündekiler Titanik'i dürbünle seyretmişlerdi. Kendileri gibi onun da buzlar arasında hareketsiz kaldığını görmüşler, uzaktan titreyen ışıklarına bakmışlardı. Işıldakla ilişki kurmaya çalışmışlar, ama yanıt alamayınca vazgeçmişlerdi. Saat 0.45'te roket atıldığını da görmüşlerdi. Bu hava fişeklerini pek garip bulmuşlarsa da araştırma gereğini duymamışlardı. Saat 2.20'de uzaktaki ışıkların söndüğünü fark etmişler, fakat yine bir şey yapmamışlardı.

Daha sonra İngiltere ve Amerika'da soruşturma açılmış, roket işaretlerine yanıt vermediği için **Californian** kaptanı Lord kınanmıştı. Lord, 1962'de ölümüne kadar, haklı olduğunu kanıtlamaya çalışmıştır.

Soruşturmada, Kaptan Smith'in de güneye dümen kırmamak ve hız kesmemekle hata işlediği saptanmıştı. Ancak, o zaman bu tür davranışlar yaygın olduğu için suçlu bulunmadı.

İngiliz soruşturma komisyonu bazı önemli öneri kararları da aldı. Bir geminin can filikası adedinin, tonuna değil de taşıdığı yolcuya göre hesaplanmasını, telsizin başında gece gündüz nöbet tutulmasını kararlaştırdı. Bundan böyle tam yolla buzdağı bölgesine girecek bir kaptan ihmalcilikle suçlanabilecekti.

Ama bütün bu önlemler kaybolanları geri getiremezdi.

Ne garip bir şeydir ki, bu felâket William Stead'in kısa hikâyesinden başka, 14 yıl önce yayınlanmış bir romanda da dile getirilmişti.

Morgan Roberstson, kitabında o güne kadar yapılmış en büyük ve en lüks transatlantiğin Southampton'dan New York'a çıktığı ilk seferinde Kuzey Atlantik'te buzdağına çarptığını, su kesimi altından yara aldığı ve yeterli can filikası bulunmadığı için çok büyük insan kaybına neden olduğunu yazıyordu.

Romandaki teknenin adı **Titan**'di.

Uçak Tekerleğinde Yolculuk

**İki kaçak yolcudan ancak biri,
4500 millik uçuşu tamamlayabildi**

Uçağa doğru koştuklarını kimse görmemişti. Havana Havaalanında bir rampa arkasına saklanmış olan iki genç, insanı bunaltan sıcakta koşup DC-8 uçağının kanatlarının gölgesine sığındılar. Uçak, ana pist üzerinde kalkış izni bekliyordu. İki genç tekerleklerle tırmanıp iniş takımı yuvasına girdiler.

Armando Ramirez ile George Blanco birkaç dakika sonra havalanmışlardı. İspanyol Havayolları'na ait DC-8, Madrid'e doğru uzun yolculuğuna başlamıştı. İniş takımı içeri alınırken, gençler ezilmemek için iyice kenara çekildiler. Altlarındaki kapak kapandı. Şimdi yalnızca karanlık, motor gürültüsü ve rüzgârın uğultusu vardı.

Ramirez ile Blanco, Fidel Castro'nun komünist rejiminden kaçmaya karar verdiklerinden bu yana, ilk kez rahat bir soluk aldılar. Yanlarına hiçbir şey almamışlardı. En küçük bir ağırlık bile, uçağa koşarak atlama-larını engelleyebilirdi. Üzerlerinde de ince bir pantolonla kısa kollu bir gömlek vardı.

Uçak havalanırken, Ramirez köşesine iyice sokuldu. Uzun ve soğuk bir yolculuk yapacağını anlamıştı. Blanco ise, içeri çekilmiş tekerleğin yanında, ilk uçuşunda kendisine rahat edecek bir yer arıyordu. Sonunda tekerleklerin üzerine uzandı.

Tam o anda pilot bölmesinde kırmızı uyarı işareti yandı. İniş takımında bir arıza vardı. Tam yerine oturmamıştı. Pilot bir düğmeye bastı, tekerlekler inmeye başladı. Blanco şaşkınlıktan ne yapacağını şaşır-dı. Uçağın gürültüsü arasında duyulmayan bir çığlık koparıırken, eli kurtuldu ve denize düştü.

İniş takımı geri çekildi, bu kez kırmızı ışık yanmamıştı. Pilot tatmin olmuştu. Ramirez için ise yolculuk bir karabasandı artık. Arkadaşını kurtarmak için hiçbir şey yapamamıştı. Uçak şimdi on bin metreye yükseldiği için, bulunduğu yer de dayanılamayacak kadar soğuktu. Artık soluk da alamayan Ramirez bayıldı.

İspanyol uçağının 4500 millik uçuşu boyunca Ramirez'in bulunduğu yerde ısı eksi 40 dereceye düşmüş, havada oksijen kalmamıştı. Ama genç Kübalı sağlıklıydı. DC-8 Madrid'e indiğinde bir an kendine geldi, yer personelinin şaşkın bakışları altında, iniş takımı bölmesinden pistin üstüne düştü.

Ramirez, yeğlediği sürgün yaşamına başlamak üzere bir daha gözlerini hastanede açmıştı.

Buza Düşen Pilot

Toronto'lu 20 yaşındaki Harry Griffiths için bu, uzun ve sıkıcı bir uçak yolculuğuydu. İkinci pilotluğunu yaptığı bombardıman uçağı, yerden 2000 metre yükseklikte Quebec gölü üzerindeydi. Uçağı bir havaalanından diğerine götürmekteydiler. 1942 Aralığında bu yolculukta, uçakta Griffiths ile Amerikalı pilottan başka kimse yoktu.

Griffiths'in, bomba bölümünü kontrol etmesi gerekiyordu. Dar bölmeye girip işini bitirene kadar bomba kapaklarının aralık kaldığını fark etmedi. Birden boşluğa basınca, kendini uçağın dışında buldu. Güçlkle kapaklardan birine asıldı ve çığlığı bastı.

Minnesota'lı pilot Sid Gerow, arkadaşının çığlıklarını duyuyor, ama gidip kurtarmak için uçağı bırakmıyordu. Bu yüzden uçağı St. Louis Gölünün donmuş yüzeyine yakın bir alçaklığa indirdi. Ne var ki motorun teklemesi olasılığına karşılık, hızı 100 milden aşağı indiremiyordu. Griffiths tutunduğı yeri bıraktı, beş metreden aşağı atladı ve buzun üzerinde 300 metre kadar kaydı.

Uçak yeniden havalandı, Gerow bir kurtarma ekibi gönderilmesini istedi. Ama genç pilotu bulan bir çiftçi oldu. Griffiths karlar arasında epey sarsılmış ve üşümüş bir halde oturuyor, ama gülüyordu. Birkaç yara bere dışında hiçbir şeyi yoktu.

1949'da Oklahoma'da, Tulsa'nın 800 metre üstünde uçan Eastern Havayollarının Dakota uçağının kabin memuru da, aynı derecede şanslıydı. Adam, kapının önünde dururken kapı birden açılmış ve kendisini havada bulmuştu. Ancak son anda ayağı kapı ile menteşe arasında sıkışıp kalmıştı.

Pilot, Tulsa'ya zorunlu iniş yaptı. Cankurtaranlar, yer personeli ve yolcular, kabin memurundan geriye ne kaldığını görmek için koşuştular. Adam pistin üzerinde yara beresiz, ama baygın olarak yatıyordu. Uçak indiği anda bayılmıştı.

Arızalı Zeplin Yanarak Düştü: 43 Ölü

Uçuş tarihinin en gereksiz fiyaskosunda R-101 havagemisinin başına gelen felâket, yalnızca 43 kişinin ölümlüyle sonuçlanan bir felâketin hikâyesi değildir. Bu, inanılmaz bir yeteneksizlik, beceriksizlik, gurur ve küçük hesaplar hikâyesidir.

İngiltere'nin en uzman havagemisi yapım şirketi Vickers, 1923 Muhafazakâr hükümetine, dev gemilerinin İmparatorluğun çeşitli köşelerine yolcu taşımacılığında kullanılmasını önermişti. Hükümet sipariş verecek, Vickers de yapacaktı.

Bir karara varılmadan Muhafazakârlar düştü ve 1924'te ulusallaştırma ve devlet kontrolü vaadleriyle, ilk işçi hükümeti başa geçti. Kapitalist Vickers'in yeni bir başarısı, hükümet planına uygun düşmüyordu. Ancak MacDonald'ın adamları, çok şaşkıncı bir karara vardılar. Aynı nitelikte iki hava gemisi sipariş edilecekti. R-100 kapitalist, R-101 sosyalist havagemisi olacaktı. Birini Vickers, diğerini de Hava Bakanlığı yapacaktı. Ondan sonra hükümet hangisinin daha iyi olduğuna karar verecekti.

Kapitalist grubun başhesapçısı, Nevil Shute Norway adında biriydi (şimdi Romana Nevil Shute olarak ta-

nmır). Felâketten yıllar sonra şöyle yazıyordu: «Kapitalizm ile devlet girişimciliği arasındaki karşıtlık pek çok açıdan tartışılmış, denenmiş ve mücadeleyle ortaya konmuştur; ama İngiltere'deki havagemisi atılımı, bunların en garibidir.»

1920'lerde iki geminin çizimleri bitirilip yapımlarına geçildi. R-100 Yorkshire'de Howden'de Birinci Dünya Savaşından kalma köhne bir hangarda yapılıyordu. Kaba işler yöreden sağlanmış ve bu da, kapitalist grubun başına hiç beklenmedik sorunlar açmıştı. Shute'a göre 'yöre kadınları huyca ve bedence pistiler, ayrıca çok kötü konuşuyorlardı. Her karanlık köşede sevişmekten başka bir şey bilmiyorlardı.'

İşçi hükümetinin havacılık bakanı Cardington Lordu Thomson ise, R-101'in yapımını Bedford yakınlarında, Cardington'da yürütmekteydi. Çıkan teknik sorunlar genellikle hasıraltı edilmekteydi.

Havacılık Bakanlığı, kendi havagemisi için benzin motorlarının güvenli olmayacağına karar vererek dizel motorları kullanılmasını istedi. Cardington ekibi buna karşı çıktıysa da sözünü dinlemedi. Böylece, lokomotifler için geliştirilmiş olan sekiz silindirli dizeller sipariş edildi. Bunlar, R-100'un benzinli motorlarından iki kat ağırdılar, müthiş titreme yapıyorlardı ve aynı gücü sağlayamıyorlardı.

R-101'e eklenen araç gerecin ağırlığı, hiç hesap edilmiyordu; öyle ki hava gemisi ilk kez şişirildiğinde kaldırma gücünün, olması gerekenin yarısı kadar olduğu görüldü. Ekip hemen o güne kadar yaptığı bütün eklentileri çıkarma yoluna gitti.

Sonuç korkunçtu. Havagemisi dengesizdi. Hidrojen torbaları balonun içinde yuvarlanıyordu. Uçuş sırasında gemi, insanı ürkütecek kadar sarsılıyordu. Dış göv-

de arka arkaya birkaç kez yarılmış, yamalar yapılmıştı. Kuyrukları çok düzgündü, ama sürekli olarak takılıyordu. Gaz valfları çok duyarlı yapıldığı için sürekli gaz kaçırmaktaydı. Pervaneler, ters döndüğü zaman parçalanıyordu. Bu yüzden havagemisinin kulesine, yanaştığı zamanlarda manevra yapabilmesi için ağır bir geri motor yerleştirilmek zorunda kalınmıştı.

Çizimci Barnes Wallis'in başında bulunduğu Vickers ekibi de bir sürü sorunla karşılaşiyor, ama bunların altından kalkabiliyordu. Ancak Wallis ile R-101'in başmühendisi Yarbay Victor Richmond arasında öylesine bir rekabet doğmuştu ki, beş yıllık yapım süresi boyunca iki adam ne bir kez yüzyüze geldiler, ne de karşılaş-tıkları ortak sorunları birbirlerine yazdılar.

Önce R-101 bitti. Kulesine bağlı olarak nazlı nazlı salınan dev balonun gösterilmesi törenine bütün ünlüler çağrıldı. İki yüz metre boyu ve 5 milyon fit küp hidrojeni ile R-101, gerçekten yeryüzünün en büyük havagemisiydi.

R-100'de, kardeş havagemisinin güzelliği yoktu, ama bir üstünlüğü vardı: Güvenle uçabiliyordu. Sardington ekibi, çaresizlik içinde kalınca havagemilerini ikiye kesti, ortasına yedek bir yakıt deposu yerleştirip parçaları birleştirdi ve gemiyi şişirerek kuleye bağladı. Birkaç dakika sonra, havagemisinin dış yüzeyi rüzgârda titremeye başlamış ve bir yanında 30 metrelik bir yarık açılmıştı.

Kamuoyundan özenle gizlenen bu kusurların giderilmesinden sonra R-101, 28 Haziran 1930'da bir hava gösterisinde yer almak üzere Hendon'a gitti. Havagemisi birden burnunu yere verip hızla daldı, son anda yeniden doğrulunca kalabalık dilini yutmuş gibi oldu. Zaten insanı huzursuz kılacak kadar alçaktan uçan balonun, bu manevrayı bir kez daha tekrarlaması ve

100 000 kişilik kalabalığın ancak 150 metre üstünde dalıştan çıkması, ortalığı yeniden heyecana verdi.

Seyircilerin bilmediği bir şey vardı: Bu, bir gösteri değildi ve pilot, bir felâketi önlemek için kan ter içinde kalmıştı.

Daha sonra R-101 kontrol edildiğinde, hidrojen torbalarında 60 tane delik bulunduğu da kamuoyuna açıklanmadı. Yüksek derecede yanıcı gaz, olduğu gibi dışarı dökülüyordu.

Cesur bir havacılık bakanlığı müfettişi raporunda şöyle yazıyordu: «Bu konu ciddi olarak ele alınıp düzeltilmedikçe, bugünkü uçuş izninin uzatılmasını ya da ilerde yeni bir uçuş izni verilmesini öneremem.»

Amirleri müfettişin raporunu hasıraltı etmişlerdi.

Cardington ekibi çılgına dönmüştü artık. Bu girişi kapitalizm ile sosyalizm arasında bir savaş olarak görüyorlardı ve savaşta, sosyalistler yenilgiye uğramak üzereydiler. Büyük deneme günü de yaklaşıyordu: R-100 Kanada'ya, R-101 de Hindistan'a gidip gelecekti. Cardington ekibi, her iki yolculuğun da ertelenmesini önerdi. Rakiplerinin sorunları karşısında zevkten sarhoş olan Howden ekibi ise, R-100'ün yolculuğunu ertelemeyi reddetti.

29 Temmuz 1930'da, Vickers'in, dev havagemisi projesini ortaya atmasından yedi yıl sonra, R-100 Kanada'ya kadar uçup geri döndü.

R-101'in Hindistan yolculuğu yaklaştıkça Cardington ekibi iyice birbirine düşmüştü. Çizimciler arasında görüş ayrılıkları vardı. Havacılık Bakanlığına, büyük denemeyi ertelemesi önerildi.

İşte tam bu sırada budalalık ve hırs, Havacılık Bakanı Thomson tarafından felâkete dönüştürüldü. R-101'in yapımı ve denenmesi sırasında, Lord Thomson per-

de arkasından projeyi ısrarla kovalamaktaydı. Sosyalist olmadan önce general olan Thomson 55 yaşında, bekâr ve kadınların ardında koştukları neşeli bir insandı. Ama aynı zamanda gururlu, hırslı ve inanılmayacak kadar inatçıydı.

R-101'in, daha fazla gecikmeden kendisini Hindistan'a götürmesini istiyordu. Hava gemisi Karaçi'ye indiğinde, görkemli bir etki yaratmak niyetindeydi. Gerçekte, Hindistan Genel Valisi olmak istiyordu ve bu gösterinin kendisine bunu sağlayacağını ummaktaydı.

Nevil Shute şöyle yazıyordu: «Bir kenarda çaresizce bekleyen bizler için, 1930 güzünde R-101'i Hindistan'a göndermek bir çılgınlıktan başka bir şey değildi... Thomson, felâketi yaratan örgütün başlıca sorumlusudur. Onun denetimi altında, havada güvenlik için gerekli her ilke, birer birer bir yana atılmıştı.»

2 Ekim'de Havacılık Bakanlığında yolculuk konusunda son bir toplantı yapıldı. Thomson, hemen ertesi gün Hindistan'a doğru yola çıkmak istediğini söyledi. Kendi kadrosu buna karşı koydu. Thomson üsteledi. Sonunda 4 Ekimde yola çıkılması kararlaştırıldı.

«Benim doğal sabırsızlığım ve endişelerim sakın sizi etkilemesin,» diyordu Thomson. Ama bu sözlerinde ciddi olduğuna kimse inanmamaktaydı. Ne de olsa projeye ilgili olan herkese bir yönerge yayınlamıştı: «Planlarımı ona göre yaptığım için, Hindistan programının eksiksiz olarak uygulanmasını istiyorum... R-101 bir ev kadar güvenlidir... bir kaza olasılığı en fazla milyonda birdir...»

4 Ekimde deneme uçuşları henüz tamamlanmış değildi. R-101'e uçabilir belgesi verilmediği için, Havacılık Bakanlığı kendi kendisine bir belge hazırladı. Kötü hava koşullarında deneme yapılmış da değildi. Havage-misi, tam güçle bir kez bile uçmamıştı.

R-100'ü Kanada'ya götürüp getiren Binbaşı H.G. Scott, R-101'in de mürettebatı arasındaydı. R-101 konusundaki uyarıların çoğunu duymuştu, havagemisinin güçsüz ve dengesiz olduğunu biliyordu. Ama o da, 'bir gezinti olsun diye' gitmeye karar verdi.

Önemli diğer bir yolcu da Hava Mareşali Sir Sefton Branckner'di. Sivil havacılık müdürü olan bu uzun boylu, tek camlı gözlüklü adam, kuşkularını dile getirmekten çekinmiyordu. R-101'in deneme raporlarını görmüştü. Hava gemisinin Hendon'da dalış yaptığı zaman parçalanma durumuna gelmiş olduğunu, birbirlerine ve geminin iskeletine sürtünen gaz torbalarında açılan deliklerden hidrojen sızdığını biliyordu.

«Korkuyorsan gitme,» dedi Thomson. Ama Sir Sefton, havagemisine bindi.

4 Ekim akşamı 18.30'da Thomson ile özel uşağı, R-101'e bindiler. 48 mürettebat ve 4 yolcu vardı. Hava yağışlı ve pusluydu. Sızıntılı hava gemisi aşırı yüklüydü ve havalanmak için safrasından dört ton su boşaltmak zorunda kalmıştı.

Saat 20.00'de Londra üzerindeyken yeni hava durumunu öğrendiler. Kuzey Fransa üzerinde, 40 millik rüzgârla birlikte bulutlu ve yağmurlu bir hava bekleniyordu. Binbaşı Scott, artık kendi korkularına kulak verip geri dönebilirdi. Ne de olsa R-101 o güne kadar yalnızca iyi hava koşullarında denenmişti. Scott hava raporunu Thomson'la tartıştı. Havagemisi yoluna devam etti...

Sabah saat ikide, Kuzey Fransa'da Beauvais üzerindeydiler. Yedi saatte ancak 200 mil gidebilmişlerdi ve çok alçaktan uçuyorlardı. Kontrol odasındaki nöbetçiler dışında herkes uyumaktaydı. İki yataklı kanıralar, motor gürültüsünden uzak olması için arka tarafta, iki katlı bir bölmenin üst katındaydı. Alt bölme, 20

metre uzunluğunda ve on metre eninde geniş bir salondu. Salon hasır koltuklar, masalar, çiçek saksılarıyla süslenmişti. Salonun dışında, geniş gözlem pencerele-riyle bir gezinti güvertesi uzanıyordu. Alt katta bir yemek salonu, bir sigara salonu, mutfaklar ve daha altta-ki kontrol odasına inen bir de merdiven bulunmaktaydı.

Saat ikiyi beş geçe, R-101'in burnu yere doğruldu. Sigara salonunda yalnız olan mühendis Henry Leech, oturmakta olduğu koltuktan kaydı; içki kadehi masa- dan aşağı devrildi.

Telsizci Arthur Disley uykudan uyanmıştı. Zaten, az önce İngiltere'ye son mesajını ilettikten sonra yat- mış bulunuyordu. Mesaj şöyleydi: «Mükemmel bir ye- mekten sonra ünlü konuklarımız son bir püro daha iç- tiler ve şimdi ayrılış heyecanlarını yatıştırmak üzere odalarına çekildiler.» Ama Disley, uyandığı anda işle- rin yolunda gitmediğini anlamıştı.

Kontrol bölümünde, seyir subayı, altimetrenin de- niz yüzeyinden 300 metre yüksekliği göstermesine rağ- men, havagemisinin yere çok yakın uçmakta olduğunu görüyordu. Beauvais, çevresindeki tepelerin bu kadar yüksek olacaklarını tahmin edememişti.

Mühendis John Binks ile Albert Bell, gezinti kori- dorlarından birinde gene çalışıyorlardı. Havagemisinin burnu yere doğrulduğunda ikisi de düştüler.

Alf Churck, mürettebata ayrılan bölümdeyken su- baylardan birinin, «Safrayı boşaltın!» diye bağırdığı- nı duydu. Hemen görev yerine koşup burundan yarım ton su boşalttı.

R-101 doğruldu, rüzgâr ve yağmuru önden yiyerek yoluna devam etti. Sigara salonunda Leech, yere düş- tüğünde kırılmamış kadehini alıp masaya koydu ve yi- ne koltuğunun arkasına yaslandı.

Beauvais'de saat, henüz ikiyi çalmıştı. Kentlilerden bir kısmı, pencerelerinden başlarını uzatmış, bu garip havagemisini seyrediyorlardı. Balon, yerden 70 metre kadar yükseklikte, kentın ortasından geçti. Bir ağaçlığın ardında kaybolurken iki yana sallanıyordu.

Ormanın kenarında Alfred Roubaille, bir iki tavşan kıştırıp ailesinin pazar yemeğini çıkartmaya çalışıyordu. Tuzaklarını kurarken, tepesinden gelen motor gürültüsünü duydu. Başını kaldırıp baktı, sonra hemen ağaçların arasına koştu. Orada tüm dünyayı sarsan felâketi, ta başından sonuna kadar izleyebilen tek kişi olmuştu.

R-101, çok alçaktan, ama düz bir hat üstünde uçuyordu. Havagemisinin burnu ikinci kez yere doğruldu. Dümenci Oughton, balonu kontrole çalıştı. Kuyruk kanatları çalışmıyordu. Havagemisinin burnunu örten ince örtü parçalanmıştı. İçeri rüzgâr doluyor ve hidrojen havaya karışıyordu.

«Havagemisi yere doğru inmeye başladı,» diye, Roubaille sonradan anlatmıştır. «Ağır ağır ileri giderken burnu yere dönüktü.»

Yarbay Atherstone kontrol odasının penceresinden, giderek yaklaşan toprağı görünce, havagemisinin sonunun geldiğini anladı. Dümenci Hunt'a, arkaya koşup herkese havagemisinin çarpmasının yakın olduğunu söylemesini emretti.

Telsizci Disley, Hunt'ın, «Düşüyoruz çocuklar!» diye bağırdığını duydu, ranzasından fırladı. Leech, sigara salonunda oturduğu koltuktan kalktı. Gövdenin altında asılı bulunan kontrol odasında Cook, Bell, Binks ve Savory, dehşetle kendilerine yaklaşan toprağa bakmaktaydılar.

«Havagemisi yere yaklaşırken şiddetli bir rüzgâr balonu daha hızla yere doğru itti,» diyor Roubaille.

R-101, tavşan avcısından yüz metre kadar ileride

ıslak toprağa düşmüştü. Bir an yalnızca kaçan gazın hı şırtısı duyuldu. Ardından patlamalar başladı.

Gözleri körelten bir parıltıyla aydınlandı gökyüzü. Ardından iki patlama daha oldu, bir zamanların görkemli havagemisi, bir anda inanılmaz beyazlıkta bir cehennem alevine dönüştü.

Mühendis Victor Savory, kontrol odasının açılan kapısından kendisini toprağa attı ve koşarak uzaklaştı olay yerinden.

Meslektaşısı Albert Cook da aynı yerden çıkmaya çalıştığı anda, balonun gövdesini tutan bir kirişle yolu kesildi.

«Pes edip yattım,» demiştir sonraları. «Ama yalnız bir an için.»

Cook, biraz sonra çıplak elleriyle, yanan kirişi tutup çekti ve kendini dışarı attı.

Kontrol bölmesi alevler içinde kalınca Binks ve Bell, hiçbir umutları kalmadığını sanmışlardı. Ancak birden bir mucize oldu... bölmenin hemen üstündeki su dolu safra deposu patladı. Sular bölmeye dolunca yangın söndü. İki adam kaçtılar.

Leech hâlâ sigara salonundaydı. Üzerine yanan tavan düşünce koltuktan kalkmış, yere yatıp duvarda açılan gediğe doğru sürünmeye başlamıştı. O da alevler arasından kendini dışarı attı.

Leech dışarı çıkınca, içerden bağırان Disley'in sesi ni duydu. Disley, gövdeyi dişleriyle parçalayıp kendine bir delik açmaya çalışıyordu. Leech, arkadaşına yardım için cehennem ateşinin içine koştı. Ama o anda gövdede bir delik açıldı ve Disley dışarı fırladı. İki adam koşarak kaçtılar.

Savory, Cook, Binks, Bell, Leech ve Disley. R-101'deki 54 kişiden kurtulanlar yalnız bunlardı.

«Enkaz içinden imdat çığılıkları geliyordu,» diyordu Roubaille. «Ben yüz metre kadar uzaktaydım ve ortalık korkunç sıcağı. Oradan bütün gücümle kaçtım.»

İnatçı bir gururla yapılan havagemisinin yolcuları için, ve özellikle hepsinin içinde en inatçı ve en gururlu olanı için, aç alevlerden kurtulmanın yolu yoktu.

İngiliz Botları 250 İngilizin Ölümüne Neden Oldu

Birinci Dünya Savaşı sırasında İngiltere dev bir denizaltı yapmaya karar vermişti. Bu, İtilâf Devletlerine deniz üstünde olduğu gibi deniz altında da üstünlük sağlayacak olan bir tür sualtı savaş gemisi olacaktı. Yeni denizaltılara, K-botları adı verildi.

1917 sonunda, iki K-bot filosu savaşa hazırды. Ancak, denemeler yapıldığında, bu buhar motorlu yüz metrelik devlerin suüstünde manevra kabiliyetlerinin olmadığı, dalışta çok hantal ve ağır oldukları ve bir kez sualtına indikten sonra su yüzüne çıkarılmalarının çok güç olduğu ortaya çıktı.

K-2, ilk dalışında bir yangın felâketiyle karşılaştı. K-3, yine ilk dalışında anlaşılmaz bir şekilde denizin dibine oturdu. Gemide, daha sonra Kral VI. George olacak olan Galler Prensi de vardı. Denizaltı uzun çalışmalarından sonra kurtarıldı.

Daha sonraları yine bir deneme sırasında K-6, K-3'e çarpıp batırdı. K-4 karaya oturdu. K-5 battı ve mürettebatından kurtulan olmadı. K-6 deniz dibinde sıkışıp kaldı. K-7, K-17'ye çarptı.

K-14, daha denize açılmadan su almaya başladı; daha sonra da Kuzey Denizi'nde K-22 tarafından yanlışlıkla batırıldı. Aynı manevrada denetimden çıkan K-17, bir kruvazöre ve K-7'ye çarptıktan sonra battı. K-22 bir kruvazörle çarpıştıktan sonra onarılmaz bir halde bir kenara atıldı.

K-botlar, 1918'de 250 İngilizin hayatına mal olduktan sonra donanmadan alındılar. 250 İngiliz'e karşılık bir tek Alman askeri bile ölmemişti.

Karaya Oturan Tanker Denizin Kirlenmesine Neden Oldu

18 Mart 1967 cumartesi sabahı Kaptan Pastrengo Rugiati kamarasında uyurken köprüden bir haber geldi: «Bishop Kayalığı tam 25 mil önümüzde.» Şafak sökmek üzereydi ve Scilly Adalarının batısındaki kayalık, gözle fark edilmemesine rağmen radarda görünmüştü.

Köprüde, kaptan sabah 2.30'da kamarasına gidince nöbete geçen Birinci Süvari Silvano Bonfigli'a vardı. Geminin ve İtalyan mürettebatın başında o bulunuyordu. Gemi, gece İngiltere'ye doğru yol alırken otomatik dümene bağlanmıştı. Rota, Bishop Kayalığının batısından geçiyordu. Ama Bonfiglia, saat 6.30'da durumu kontrol ettiğinde, tankerin rotadan çıkmış olduğunu gördü. Gemi Scilly Adalarının batısına değil, doğusuna doğru yol almaktaydı. Geminin burnu, adaları Land's End'den ayıran yirmi mil enindeki kanala dönmüştü.

İyi havalarda pek çok gemi, herhangi bir tehlikeyle karşılaşmadan o kanaldan geçebilirdi. Ama 120.000 ton ham petrole Kuveyt'ten gelip Güney Gallerde Milford

Haven'e gitmekte olan **Torrey Canyon**'un, dünyanın en büyük gemilerinden birinin, yapacağı iş değildi bu.

Bonfiglia, yanlışlığı fark edince kontrolü ele alıp gemiyi Bishop Kayalığına doğru çevirdi. Planına göre tanker bir saate kadar kayalığa yaklaşacak, sonra rotasını değiştirip kayalığın çevresinde dolaşacaktı.

Manevrayı tamamlayan Bonfiglia, durumu kaptana telefonla bildirdi. Ama Kaptan Rugiati plana karşı çıktı. Köprüye gelmeden, Bonfiglia'ya rotayı boğaza çevirmesini emretti. Bonfiglia, denileni yaptı ve tankeri yeniden otomatik dümene bağladı.

Rugiati, yarım saat sonra giyinip köprüye çıkmıştı. Bonfiglia, başka bir süvari ile konuştuktan sonra nöbeti bıraktı. Saat 8'de, boğaza daha 14 mil kala, kaptan geminin rotasını bir daha değiştirdi. Scilly Adalarının altı mil açığından geçeceklerdi. Yaptığı işin tehlikesini biliyordu. Kara ile adalar arasında, yüzyıllardır yüzlerce tekneye mezar olan Yedi Kayalar bulunuyordu. Yedi Kayalar, genellikle gözle görülmelerine rağmen, deniz kopardığında dalgalar altında kalırdı. 18 Mart 1967 sabahı hava açık, görüş iyi, deniz sakin ve kabarıktı. Kaptan Rugiati rotasından iki mil kadar şaştığı takdirde, doğruca Yedi Kayaların üstüne bindirebilirdi.

Saat dokuzu birkaç dakika geçe Yedi Kayaları bekleyen işaret gemisinin mürettebatı, **Torrey Canyon**'un, bir mil genişliğindeki kayalığa doğru yol almakta olduğunu gördü. İşaret gemisinin uyarı bayrağı çekildi, roketler atıldı. Tankerden yanıt alınmadı.

Kaptan Rugiati, kayalara doğru yol almakta olduğunu biliyor da, bilmiyor da olabilirdi. Boğaza girerken dümeni iskele tarafına kıracaktı, bunu yaptı da. Köprüde olduğu halde, otomatik dümendeki çıkardı tekneyi, burnunu kuzey yönünde çevirdi, sonra yine oto-

matik kontrole geçti. İlersindeki iki balıkçı teknesi yüzünden gemiyi daha çok batıya çevirememişti.

Torrey Canyon, saatte 16 mil olan tam yoluyla kayalıklara doğru ilerliyordu şimdi. Rugiati, son anda, karşı karşıya bulunduğu tehlikeyi fark etti. Dümencisine, hemen dümen başına geçip gemiyi iskele yönüne döndürmesini emretti. Dümenci dümeni çevirdi... ama hiçbir şey olmadı. Tayfa kaptana seslendi. Rugiati, otomatik kontrolden çıkarmayı unuttuğu için, dümenin çalışmadığını anladı. Hemen yanışını giderdi, dev tankerin burnu dönmeye başladı. Ancak çok önemli saniyeler kaybedilmişti. Saat 8.50'de **Torrey Canyon**, Yedi Kayaların birincisi olan su altındaki Pollard Kayasına çarptı ve sıkıştı kaldı.

Rugiati, bir an ne olduğunu anlayamadı. Dev tankerini — ki en iyi koşullar altında bile yönetimi çok güçtü — tam yolla ilerlerken, dümen başında olmadan, çok iyi bilinen kayalara bindirmişti. Kaptan hasar raporu istedi. Gelen haberler en kötü kuşkuslarını doğruluyordu. Çok kötü sonuçlar yaratacak bir hata işlemişti:

Ama hepsi bu kadar değildi...

Saat 9.00: **Torrey Canyon** gövdesinin yarısı boyunca yarılmıştı. Tankerin 23 dolu deposundan denize saatte 6000 ton petrol boşalmaktaydı. Rugiati, yakıtı tüümüyle boşaltarak geminin su üstünde kalmasını sağlamak istedi. Yüku boşalan geminin kayalardan kurtulacağını düşünüyordu. Pompalar tonlarca yakıtı denize boşaltmaya başladı..

Saat 11.00: **Torrey Canyon**'un üzerinde bir Deniz Kuvvetleri helikopteri dolaşiyor. Helikopter mürettebatı, dünyanın en büyük deniz kirliliği olayı ile karşı karşıya olduğunu anlıyor.

Saat 12.00: Hollanda kurtarma gemisi **Utrecht** olay

yerine geliyor. Kurtarma uzmanları **Torrey Canyon**'a çıkıyorlar ve tankerin üçte ikisinin kayalığa oturmuş olduğunu saptıyorlar.

Saat 15.00: Deniz Kuvvetlerinden iki gemi ile iki römorkör geliyor. Giderek genişleyen petrol tabakasının çevresine deterjan sıkılmaya başlanıyor. Bu arada Londra'da Savunma Bakanlığı, Batı Kıyısı sahillerine doğru yol alan petrol tabakasını durdurmak için, Plymouth'da acil durum karargâhı kurulmasını kararlaştırıyor.

Saat 21.00: Sabah dokuzdan bu yana denize 30 ila 40.000 ton petrol boşaltılmış. Tankerin makine dairesine su dolunca pompalar duruyor.

19 Mart: Deniz Kuvvetlerinin diğer gemileri de, **Torrey Canyon**'u çevreleyip deterjan sıkma işlemini sürdürüyor.

20 Mart: Deniz Kuvvetleri kurtarma komutanı, geminin Amerikalı sahipleri Union Oil Şirketi temsilcileriyle tankere çıkıyor. Kurtarma uzmanları hava iyi gittiği ve tekne parçalanmadığı takdirde tankerin kurtarılma umudu olduğunu bildiriyorlar.

21 Mart: Tankerin arka bölümünde bir patlama oluyor, Hollanda kurtarma ekibinin başkanı ölüyor. Yeni patlama olasılığına rağmen çalışmalar sürdürülüyor. Bu arada Kaptan Rugiati ve üç süvari dışında **Torrey Canyon**'un mürettebatı, bir can filikasıyla Scilly Adalarında St. Mary'ye götürülüyor.

22 Mart: Scilly Adalarında bir yazlık evi olan Başbakan Harold Wilson, kıyı şeridini kurtarmak için hükümet danışmanları ile bilim adamlarının acele toplanmasını istiyor. Deniz kabardığı için **Torrey Canyon**'un yanındaki kurtarma gemilerinin durumları tehlikeli.

23 Mart: Kazadan sonra kuzeybatıdan esen rüzgârın hızı saatte 20 deniz miline çıkıyor. Şimdi denize deterjan sıkılan yirmi dört gemi var. 26 ve 27 Mart günü **Tor-**

rey Canyon'u, denizin yükseldiği saatlerde yüzdürmek için son hazırlıklar yapılmakta.

24 Mart: Rüzgâr güneybatıdan esmeye başlıyor. Geniş petrol tabakası Cornwall kıyılarına doğru sürüklenmekte. Kazadan bu yana denize 50.000 ton petrol boşaltılmış. Torrey Canyon'da daha 70.000 ton petrol var.

25 Mart: İlk petrol dalgası kıyıya vuruyor. Kıyılar, liman duvarları, tepe yamaçları, gezinti motorlarının gövdeleri kalın, kara ve yapışkan petrolle kaplanıyor. Petrolle birlikte ölü ya da ölmek üzere binlerce deniz kuşu kıyıya vuruyor. Kirlenen kıyıdan on altı mil uzakta üç romorkör Torrey Canyon'u çekme denemesine hazır, bekliyorlar. Teknenin yüzmesini kolaylaştırmak için depolarına pompayla hava dolduruluyor. Ancak römorkörler, tekneyi yalnızca sekiz derece oynatabiliyor.

26 Mart: Bahar yükselmesinin ilk günü. Denizde fırtına çıkıyor. Öğleüzeri fırtına biraz hafifleyince dört romorkör tankeri yeniden çekmeye çalışıyorlar. İki römorkörü tankere bağlayan ana kablo kopuyor. Birkaç dakika sonra da tanker kayalara çarpıp ikiye bölünüyor. Denize 50.000 ton petrol daha boşalıyor. Tankeri kurtarma çabasından vazgeçiliyor.

27 Mart: Land End'den Newquay'e kadar olan kıyı, tümüyle ham petrol kaplı. Bu yalnızca başlangıç. Büyük petrol tabakaları, İngiltere ve Fransa kıyılarına doğru yol alıyor. Deniz de 50 yıldır görülmemiş derecede yükselmiş.

28 Mart: Havanın bozmasına rağmen tankerin çevresindeki petrolü yakma çabası, sonuç vermiyor. Kaptan Rugiati ile uzmanlar ve kalan tayfalar tekneyi terk etmeye karar veriyorlar. Gemi dalgalarla biraz daha parçalanıyor. Londra'dan Savunma Bakanlığından emir geliyor: **TORREY CANYON'U BOMBALAYIN!**

Üç gün süre ile, Hava Kuvvetleri bombardıman

uçakları, şimdi artık üçe bölünmüş olan tankere bomba yağdırıyorlar. Pilotların görevleri çok güç. 500 kiloluk bombalarla güvertede delikler açılacak ve sonra depolarda kalan petrol tutuşturulacak.

Pilotlar görevlerini tam olarak yapıyorlar. İlk dört isabetten sonra alev ve duman 800 metre yüksekten bombalamayı olanaksız kılıyor. Ama yine de atılan 40 bombadan otuzu hedefi buluyor. Petrolün sürekli yanmasını sağlamak için, Hava Kuvvetlerine bağlı uçaklar, kendi yakıtlarını, cehennem bir ateşle yanan tankerin üzerine boşaltıyorlar.

Ertesi gün tankerden hâlâ petrol sızdığı saptandığı için, uçaklar geri gelip napalm ve yüksek patlayıcı bombalar atıyorlar. Üçüncü gün de süren bombardımandan sonra, artık yeni yangın görülüyor. Petrolün tümü yanmış.

Ancak kıyılar ve denizler petrole yıkanmış gibi. **Torrey Canyon**'dan akan petrol 6 Nisan'da Channel Adalarına, 9 Nisanda Brittany kıyılarına geliyor. Altı mil genişliğinde petrol tabakasının kalınlığı on beş santim. Fransa kıyıları mahvoluyor. Kıyıda 5000 ton petrol toplanıyor, geri kalanı, felâketten üç ay sonra, Fransız Deniz Kuvvetlerinin kullandığı deterjanla Bıçayne Körfezinde 'batırılıyor'.

Bu arada, tankerin bağlı bulunduğu Liberya'da toplanan soruşturma komisyonu da şu raporu hazırlıyor:

«Bu kazadan sorumlu tek kişi kaptandır. Scilly Adalarının doğusundan geçmek kararını o vermiştir. Scilly Adaları ile Yedi Kayalar arasından geçme kararını o vermiştir. Bu kararları yardımcılarına danışmadan ve kararlarından onları haberdar etmeden vermiştir. Bu komisyon, kaptanın iyi bir denizcilik örneği göstermediği ve doğru karar vermediği sonucuna varmıştır. Kaptan durumun gerektirdiği kararları alamamıştır.

«Komisyon, kaptanın ilk başta kararlaştırıldığı gibi Scilly Adalarının batısı yerine doğusundan geçmeye kalkışmasını tedbirsizlik olarak kabul etmektedir. Kaptanın, adanın doğu suları konusunda deneyimsiz olduğu ve **Torrey Canyon**'un çok büyük ve yüklü bir tanker olduğu göze alındığında, gemisini kolayca kaçınılabilecek gereksiz bir tehlikeye attığı anlaşılmaktadır.»

Soruşturma komisyonu, Kaptan Rugiati'yi, 'geminin özgün rotasından çıktığı bildirildiğinde derhal kaptan köprüsüne çıkmamakla' da suçlamaktadır. Kaptanın suçlanan bir davranışı da, 'karaya oturmadan önce tam yol gitmek... ve dümeni Scilly Adaları yakınında otomatik kontrole bağlamak'.

Kaptanlığı elinden alınan Rugiati, Cenova'daki evine döndüğünde, artık yıkılmış bir insandı. Zatürree ve bunalım tanısıyla hastaneye kaldırıldı. Karısı ile iki oğlu dışında kimseyle görüşmüyordu. Ancak çektiği ıstırap öğrenilince, hastaneye günde 200 mektup yağmaya başladı. Mektuplardan çoğu iyi dilek iletiyor ve İngiltere'den geliyordu.

Rugiati bir süre sonra kaza hakkında konuşmaya başladı. Dostları kendisiyle karşılaşınca şaşkınlıklarını gizleyemiyorlardı. Saçları kırlaşmış, beli bükülmüş, sakalı uzamış, sürekli titreyen bir insan vardı karşılarında. «İngiltere'den gelen o mektuplar, bana bir parça güven verdi,» diyordu Kaptan Rugiati. «Olanların tek sorumlusu benim. O günden beri suçluluk duygusundan gözüme uyku girmedi. İşin en kötü yanı, manevra yapabilecek 30 saniyem olsaydı gemiyi kurtarabilecek olmam. Gemi kayalara bindireceği anda dümeni çevirdim. Ama dümen otomatik kontrole bağlıydı ve benim yönetimimde değildi. Hiçbir şey yapılamazdı... Otuz saniyemi daha olsaydı!..»

Ölüme Yolculuğun Bedeli: 2000 Dolar

27 Mart 1977'de, Kanarya Adalarının Santa Cruz Havaalanı, yolcu dolu iki Jumbo jetinin çarpışması sonucu, dehşetten tüyleri diken diken eden bir facia yaşadı. Yoğun sisin ve hava trafiğinin neden olduğu faciada, 582 kişi hayatını yitirdi.

Kaza, Santa Cruz'da haftanın en kalabalık günü olan pazar günü oldu. Bu tatil beldesinde pazar günleri, günde 180 uçak inip kalkmaktaydı. Bu pazar günü de, Tenerife'deki eski volkanın çevresinde, her zaman olduğu gibi, hava sisliydi. Santa Cruz Havaalanında trafik o gün epey yoğun, ortalık karışıktı. Komşu Gran Canaria adasının Las Palmas Havaalanında, Kanarya Adaları Özgürlük Hareketi teröristlerinin yerleştiği bir bomba patladığı için Las Palmas Havaalanı kapatılmıştı; uçaklar Santa Cruz'a indiriliyordu. Bunların arasında iki Boeing 747 jumbo jeti de bulunmaktaydı: Amsterdam'dan kalkan Hollanda KLM uçağı ile, New York ve Los Angeles'ten gelen Pan Am uçağı.

Öğleden hemen sonra Santa Cruz Havaalanı beklenenden de kalabalıktı. Pistte, uçuş izni bekleyen on iki uçak vardı. Terminal binası yanındaki kulede görevli üç hava trafik kontrolörü, bu karmaşıklığı çözmeye çalışıyorlardı. Sis de giderek yoğunlaşıyor, ana pistin ışıkları yanmıyordu.

Diğer bir sorun da, havaalanının üç radyo frekansından ikisinin çalışmamasıydı. Uçaklar bir tek frekansdan kalkış izni beklemekteydiler. Kısacası felâket için ortam hazırды.

Pan Am uçağında 370 Amerikalı yolcu sabırsızlanıyordu. Las Palmas'tan başlayacak olan turistik sefer

için adam başına 2000 dolar ödemişlerdi. Bomba haberi duyulduğu ve uçakları Santa Cruz'a indirildiği zaman, kendileri için ayrılmış olan yolcu gemisi limanda beklemekteydi. Havaalanının tüm uçaklara yetecek merdiveni bulunmadığı için iki saattir uçakta oturuyorlardı.

KLM uçağında da, 229 Hollandalı yolcu sabırsızlık içindeydi. Onlar da aslında Las Palmas'a ineceklerdi.

KLM'in kaptan pilotu Jaap van Zanten, ünlü bir kişiydi. KLM'nin kadrolarının işinin ehli olduğunu ve uçaklarının güvenliğini belirten reklâmlarında, hep onun yakışıklı yüzü yer almaktaydı. Van Zanten gerçekten deneyimli bir pilottu: 27 yıldır KLM şirketinde çalışıyordu. Havayollarının en kıdemli üç pilotundan biriydi. Van Zanten, bu deneyimliliği nedeniyle, izin verildiğinde Las Palmas'a inip orada yakıt almak için kuyrukta bekleyeceğine, daha sonra ihtiyacı olacak yakıtı Santa Cruz'dan almaya karar vermişti... bir süre sonra tüm uçağı alevden bir cehenneme çevirecek olan yakıtı...

Pan Am'in kaptan pilotu ise İkinci Dünya Savaşı'nın yıldızlarından 56 yaşındaki Victor Grubbs'dı. Önünde yakıt almakta olan Hollanda uçağının yanından geçip piste çıkamadığı için canları sıkılan yolcularını gruplar halinde pilot bölmesine alıyordu.

Görüş mesafesi artık 500 metreye inmişti. Ancak bu da kalkış için yeterliydi. Ne var ki, sisin giderek yoğunlaşacağı anlaşıldığından ve kimse geceyi Santa Cruz'da geçirmek istemediğinden, iki jumbo jetin mürettebatı, bir an önce Las Palmas'a gidebilmek için sabırsızlanıyordu.

Santa Cruz'un ana pisti, iki mil uzunluğunda olup denizden 700 metre yüksekliktedir. Pist doğudan batıya doğru uzanır. Buna paralel olan ikinci pist, terminal

binasına gelip giden uçaklar tarafından kullanılır. Bu iki pist, iki uça ve ortada dört ara yolla birleşir.

Saat 17.00'den birkaç dakika önce Van Zanten ile Grubbs, kuleden uçuş için hazırlanma talimatı gelince derin birer soluk aldılar. İkinci pist çok dolu olduğu için, her iki pilota da, uçaklarını ana piste çıkarmaları söylenmişti. KLM ile Pan Am jetleri, ana pistin doğu ucuna aynı anda vardılar. Kontrol kulesi, iki jetin batıya doğru gidip öteki uçtaki kalkış noktasına ilerlemelerini istedi. KLM uçağı önde olmak üzere iki uçak hareket etti.

Bu manevralar, üç hava kontrolörü tarafından görülmüyordu. Sis havaalanını iyice örttüğünden ve Santa Cruz'da yer radarı bulunmadığından, kontrolörler yerde ağır hareket eden uçakların ne yaptıklarını seçmiyorlardı. Bunun için, yalnızca tek kanaldan çalışan telsizleri vardı ellerinde.

Kontrol kulesi KLM uçağına «Doğruca pistin sonuna kadar git ve dön,» buyruğunu verdi. Van Zanten'in dev jeti ağır ağır yola koyuldu.

Grubbs da kuleden talimat almıştı — ileri gidecek ve soldaki arayola saparak pisti terk edecekti.

Santa Cruz'un ana pistinden sola ayrılan üçüncü arayol, C-3 diye anılır. Buradan 130 derecelik bir dönüşle terminal binasına gidilir. Bu, bir Pan Am Jumbo jeti için epey ağır ve güç bir manevraydı. Dördüncü arayol — C-4 — ise bir daire çizip ana pistin baş tarafına geliyordu ki, burada KLM jeti, şimdi kalkış için dönüşünü tamamlamaktaydı.

Kaptan Pilot Van Zanten manevrasını tamamladı ve uçağın burnunu, önündeki iki millik uçuş pistini kaplayan sise çevirdi. Ancak sisin ardında da ağır ağır kendisine doğru gelmekte olan Pan Am uçağı vardı.

Pan Am jeti C-3'ü geçip C-4'e doğru yol alıyordu. Kaptan Pilot Van Zanten'in ikinci pilotu da o anda kontrol kulesine şu mesajı iletmekteydi: «KLM 4805 kalkışı hazır. Kalkış izni istiyoruz.»

Kule: «Anlaşıldı. Kalkış için beklemede kal. Haber vereceğim.»

Kule bunun üzerine Pan Am uçağına pistten çıkıp çıkmadığını sordu. Pan Am'dan henüz pistten çıkmadığı yanıtım alınca da, Pan Am ikinci pilotuna pistten çıktığının hemen bildirilmesini söyledi. Ancak birkaç dakika sonra KLM uçağı harekete geçmişti...

Bir jumbo jeti 240 ton ağırlığındadır, kanat açıklığı 60 metre, uzunluğu 75 metredir ve kuyruk bölümü yedi katlı bir bina yüksekliğindedir. O pazar günü saat 17.07'de bu boyutlarda iki uçak, biri çok ağır, diğeri saatte 150 mil hızla, birbirlerine yaklaşıyorlardı.

Hollanda jetini ilk gören, Pan Am ikinci pilotu Robert Bragg oldu. «Sisler arasında bir ışık gördüm. Önce bunu pistin ucunda duran KLM sandım. Ama birden ışıkların üzerimize doğru geldiğini fark ettim.»

«Pistten çık! Pistten çık!» diye bağırdı Bragg. Kaptan Pilot Grubb ise, «Pistte biz varız! Pistte biz varız!» diyordu.

Grubbs, gelen uçaktan kaçınmak için, uçağını 30 derecelik bir açıyla çevirmeye girişti. Ama çok geç kalmıştı. KLM çok hızlı geliyordu. Ne durabilir, ne de herhangi bir yana sapabilirdi. Dönüşü olmayan noktayı aşmıştı.

Kaptan pilot Van Zanten, son anda uçağının burnunu havaya dikti. Pan Am jetinin üzerinden sıçramak isterken, Hollanda uçağının kuyruğu pistin bir parçasını koparmıştı. Ama çabası boşunaydı. Havalandıktan iki saniye sonra KLM uçağı saatte 160 mil hızla Pan Am'a bindirdi. KLM'in burnu diğerinin pilot bölmesi-

ne çarptı, pilot bölmesi ile birinci mevki bölümünün tavanını parçaladı. Kanatların altındaki dev motorlar, hemen ardından Amerikan uçağına çarptılar. İskele motorları arka bölmeleri parçalarken yolculardan çoğı anda öldüler.

KLM uçağı Pan Am'ın üzerinden geçip piste düşerken binlerce parçaya ayrıldı. Hollanda uçağından kimse kurtulamadı.

Pan Am'dan kurtulanların tümü ya en önde, ya da çarpışmanın aksi yönü olan solda oturuyorlardı. Çarpışmanın şiddetiyle uçağın sol yanı da parçalanınca yolcular ya yere atılarak, ya da darbenin şiddetinden dışarı fırlayarak kurtuldular.

Bu birkaç saniye süren felâketten kulenin haberi olmamıştı. Tenerif üzerinde uçan bir İspanyol uçağı kulenin konuşması arasında araya girerek iniş izni istedi. «Lütfen araya girmeyin!» diye azarladı kule, uçağı. «KLM'i çağırıyorum.» Ama KLM diye bir şey kalmamıştı.

Birden esen rüzgâr sisi aralamıştı. Kontrol kulesindeki karşılarında alevler içinde bir jumbo jet gördüler. Birkaç saniye sonra ikinci bir aralıktan Boeing'in enkazı görüldü.

Telsizlerde karmakarışık sesler vardı şimdi: «Bir jumbo yanıyor»... «Hayır, iki tane.»... «Pan Am 1736 ile konuşabiliyor musun?»... «Kontrol kulesi, pistteki yangını gördün mü?»... «İtfaiyeler! İtfaiyeler!»

Havaalanında görevli küçük kurtarma ekibi hemen olay yerine koştu. Ancak yapabilecekleri bir şey yoktu. KLM, parçalanmış bir enkazdı. Pan Am ise, cayır cayır yanıyordu. Kaçabilen herkes, ilk bir iki dakikada kaçmıştı.

Kazanın kahramanı Pan Am hosteslerinden New Hampshire'li Dorothy Kelly idi. Felâket konusunda şun-

ları anlatmaktadır: «Büyük bir gürültü oldu, ortalık uçan şeylerle doluydu. Eski haline benzeyen hiçbir şey kalmamıştı çevrede. Her şey yalnızca kırık maden parçaları ve döküntüydü. Ortalık biraz yatışır gibi olunca, başımın üzerinde gökyüzü olduğunu gördüm ve hâlâ uçakta olduğumu anladım. İlk önce kimseyi göremedim. Arkamdan patlama sesleri gelince tek çıkış yolunun tavadan olduğunu düşündüm. Ben çıkarken döşeme çöküyordu.»

Bayan Kelly, yedi metreden aşağı atlayıp bir süre koştuktan sonra arkasında alev alev yanan uçağa baktı. Bir dizi patlamadan sonra uçağın içinden çığlıklar geldiğini fark edince yeniden uçağa koştu.

«Kaptan pilot hiç kıpırdamadan dizleri üstünde duruyordu. Bacaklarının kırıldığını sandım. Çevrede bacakları kırılmış pek çok insan vardı. Pilotu kollarından yakalayıp çekiştirdim. Tavanın üzerimize çökeceğinden korkuyordum. Çok şiddetli bir patlama oldu. ‘Çabuk gidelim buradan,’ dedim. Pilotu itip çekerek kenara getirdim ve aşağı piste attım.»

Bayan Kelly, Pilot Grubbs’ın hayatını kurtarmıştı. Patlamalar birbirini izlerken kadın içeri doğru koşuyor, önüne geleni yakalayıp enkaz dışına çekiyordu. Canlı kimsenin kalmadığına emin olana kadar bu işi sürdürdü. Daha sonra yüzü yara bere içinde, kolları alçılanmış, gözleri mosmor yatarken, «Muhammed Ali ile 20 ravund yapmış gibiyim,» diyordu. Kendisine bu yürekliliği yüzünden kahramanlık madalyası verildi.

Yolculardan çoğu çarpışmadan sonra bile, şaşkınlıktan donakalmışlar ve güvenlik kemerlerini çözmedikleri için alevler içinde can vermişlerdi. Pan Am’ın 370 yolcu ve 16 mürettebatından 300’den fazlası, çarpışmanın ilk birkaç dakikasında ölmüşlerdi, 60 da ağır yaralı vardı.

Ama KLM'in 239 yolcu ve 15 mürettebatının tümü ölmüştü. Bunların içinde Hollandalı bir kadın da vardı. Amsterdam'da uçağa binen kadın, kocasına arkadaşlarıyla İspanya'ya tatile gittiğini söylemişti. Oysa kocasının en iyi arkadaşı ile ölümüne gitmişti.

Kazadan sonra bir yalan daha ortaya çıktı: Hollandalı bir işadamı, karısına İsviçre'ye iş için gittiğini söylemişti. Oysa sevgilisiyle Las Palmas'ta felekten bir hafta çalmak niyetindeydi. Adam yola çıkmadan önce karısına bir kart yazmış ve Zürih'ten postalaması için bir arkadaşına vermişti. Sevgi dolu sözlerle dolu olan kart, adamın ölümünden iki gün sonra geldi.

27 Mart 1977'deki bu olaylar zincirini başlatan insan, ne demektir bütün bunlara? Kanarya Adaları Özgürlük Hareketi lideri Antoni Cubillo, sürgün hayatı yaşadığı Cezayir'de şöyle konuşmaktadır: «İspanyollar, tatile gelenlerin Las Palmas'daki hasarı görmelerini istemediler. Uçakların kaza yapmasının suçu tümüyle İspanyol makamlarınındır. Ben vicdanımda 582 ölümün yükünü taşıyorum.»

Fedakâr Amca

**Köpekbalıklarına yeğeni
için boşuna yem oldu**

Küçük sal, Pasifik Okyanusu'nda bir noktaydı. Solda, 48 yaşındaki Bill Quinlan ile 18 yaşındaki yeğeni David Lucas vardı. David, geçecek bir geminin kısa bir sürede kendilerini görebileceğini umuyordu; ama amca-

sı bu kadar umutlu değildi ve içinde buldukları durumdan kendisini suçluyordu.

İki çocuklu evli bir adam olan Quinlan, yeğeni ile, California'da San Diego'dan Galapagos Adalarına gitmek üzere 4000 millik bir yolculuğa çıkmıştı. Ama 1000 mil sonra 15 metrelik yatları bir fırtınada alabora olmuş, iki serüvenci yatın altında kalmışlardı. Güçlülükle su yüzüne çıkmalarından az sonra Quinlan yine yatın altına girmiş, bir saatlik çalışmayla güverteye bağlı olan salın iplerini çözmeyi başarmıştı.

Bunun ardından batık yat kamarasından, içecek su ve yiyecek çıkarmak için dalmıştı. Lucas, amcasının beline bağlı ipin ucundan tutmuş beklerken, sular arasında kapkara bir kuyruk görmüştü. Quinlan'ın bacağından akan kanlar köpekbalıklarını bölgeye getirmişti.

Lucas, ipi çekip amcasını sala aldı. Köpekbalığı çevrelerinde dolaşırken ağır ağır kaza yerinden uzaklaşmaya başladılar. Ellerindeki kıt yiyeceklerle yetinmek zorunda olduklarını biliyorlardı.

Fırtına yatışınca ardından yakıcı bir yaz güneşi çıktı (1978'in Temmuzundaydılar). Sal, gemilerin genellikle geçtikleri yol üzerinde bulunmadığından, beş gün hiçbir gemiye rastlamamışlardı.

Quinlan ellerinde kalan yiyeceklere baktı. Bir matara su ile iki konserve kutusu. «Biri bizi görene kadar kimbilir daha ne kadar zaman geçecek,» dedi yeğenine. «Burada bir kişiye iki hafta yetecek kadar yiyecek ve su var. Sen daha on sekiz yaşındasın. Önünde koskoca bir yaşam var.»

Quinlan kendini suya bıraktı.

Lucas amcasını yakalamaya çalıştı, ama gençten daha güçlü olan adam yeğenini itti ve güçlü kulaçlarla saldan uzaklaşmaya başladı. Bir kere bile arkasına bakmamıştı.

«Ona dönmesi için çok bağırdım,» diye daha sonra Lucas anlatıyordu. «Ağladım da, ama bir kere bile dönmedi. Ben yüzmesini bilmediğim için ancak arkasından bakabiliyordum. Suyun içinde köpekbalıklarının görünce öldüğüne hiç kuşum kalmadı. Onun kadar yürekli bir insan daha olduğunu sanmıyorum.»

Ancak Quinlan'ın bu fedakârlığı boşunaydı. Ertesi gün bir Meksika balıkçı teknesi Lucas'ı kurtardı. Amcasının bıraktığı yiyeceklere elini bile sürmemiştir daha.

Lucas kurtulduktan sonra amcasının California'da Arcata'daki evine gidip yengesi Vicki'ye Quinlan'ın bıraktığı iki şeyi verdi: Altın bir yüzük ve üzerinde 'Seni seviyorum, beni bağışla' sözleri kazınmış bir teneke parçası.

Ucuz Atlatılan Facia!

**İspanya'da düşen uçaktaki
hidrojen bombaları panik yarattı**

Amerika Birleşik Devletleri'ne ait bir B-52 bombardıman uçağı, 16 Ocak 1966'da saat onu yirmi geçe, Akdeniz'de İspanya kıyısı açıklarında uçan yakıt tankeri ile buluşacaktı. B-52'de dört adet 1.5 megatonluk hidrojen bombası vardı. 12 saattir Akdeniz üzerinde dolaşan uçak, şimdi havada yakıt ikmali yaptıktan sonra Birleşik Devletlere dönecekti.

B-52 pilotu, 10.000 metrede, yakıt uçağının yirmi mil ardında yerini aldı. Uzun ve sıkıcı bir görev sona ermişti. Yılın her günü ABD Stratejik Hava Komutanlı-

ğının Demir Perde sınırları boyunca yaptığı 100 uçuştan biriydi bu da.

Öndeki K-135 yakıt uçağında Binbaşı Emila Chapla, arkasındaki uçağın yerini almasını gözlerken düz bir rota üzerinde uçmaktaydı. Chapla, İspanya'da Seville'deki ABD üssünden havalanmıştı; uçakta 30.000 galon jet yakıtı vardı. Onun için de bu, günlük işlerdendi.

B-52, burun hortumunu tanker uçağın altındaki yuvaya sokmaya hazır olarak, aradaki mesafeyi kapatıyordu. Chapla, B-52'nin fazla hızlı ve fazla yüksekte uçmakta olduğunu düşünerek uçağı telsizle uyardı. Ancak mesajını daha tamamlayamadan, iki dev uçak havada çarpıştılar. B-52, tankerin altından girip karnına çarptı.

Binbaşı Chapla, ağır hasar almış uçağını güçlükle kontrol altına alıp alevler içinde üssüne döndü. B-52'nin pilotu uçağının kurtulamayacağını anlamıştı. Pilot bölmesi parçalanmıştı. Pilot ile mürettebattan iki kişi kendilerini dışarı attıktan bir an sonra, uçak havada parçalandı. Dev bombardıman uçağı binlerce parçaya ayrılarak döne döne yere düşmeye başladı.

O sabah İspanya kıyılarına yağın uçak enkazı arasında dört tane yedişer metrelik hidrojen bombası da vardı.

Bombalar, Palomares köyü yakınlarına düştü. Hiçbiri patlamamıştı. Zaten daha önce B-52'deyken hazırlanmadan, patlamaları da olanaksızdı. Ancak yere çarpma nedeniyle dinamit patlatıcılarının, bombaların gövdelerini yarmış olmasından korkuluyordu. Radyoaktif plütonyum ve uranyumun, Palomares halkı üzerinde nasıl bir etki yaratacağını kesin olarak kimse bilmiyordu.

Kazanın hemen ardından toplanan bir askeri kaza ekibi İspanya'ya doğru yola çıkarıldı. Bu arada İspanya'daki Amerikan askeri danışmanları, durumu Madrid

yetkililerine bildirdiler. Palomares, yüksek düzeyli subay ve politikacı akınına uğradı.

Kamuoyuna yapılan açıklamada, bir Amerikan uçağının düştüğü ve sivil halktan ölen olmadığı bildirildi. Nükleer silâhlardan söz edilmemişti. Palomares köylüleri, nasıl bir tehlike içinde bulduklarından habersizdiler. Ancak Amerikan kaza ekibinin gelmesi ve bölgenin çok sıkı güvenlik kontroluna alınması üzerine gazeteciler bir şeyler olduğunu anlamışlardı. Düşen uçağın B-52 olduğunu öğrenince, uçağın nükleer bomba taşıdığını ve şimdi bu bombaların İspanyol topraklarına saçılmış olduğunu düşünmeleri, fazla uzun sürmedi.

Gazeteciler, bölgeye girmeleri engellenmiş olsa da, kazanın oluş biçimini ortaya çıkarmışlardı. Palomares’de olup bitenler büyük manşetler halinde dünya kamuoyuna sunuldu. Ama köylüler hiçbir şey bilmiyorlardı. Kendilerine köylerinden çıkmaları yasak edilmişti, tarlalarına bile gidemiyorlardı. Askerler ve keşif uçakları çevreyi didik didik ederlerken Palomares’in 2500 köylüsü, giderek artan bir korkuya kapılmışlardı.

Nasıl bir tehlike içinde olduklarını bilselerdi, paniğe kapılacakları kuşkusuzdu. Köyün yakınlarına düşen üç bomba gerçekten yarılmış, havaya plütonyum ve uranyum karışmaya başlamıştı. O gün, çok hafif esen rüzgâr, ortalığa gözle görünmeyen bir zehir saçmaktaydı.

İlk bomba, keşif uçaklarınca görüldü. Dinamit patlayınca küçük bir krater açılmış, parçalanan bomba gövdesi yarı yarıya toprağa gömülmüştü. Ancak çok az sızıntı olmuştu. Diğer bir bomba da Palomares’in üç mil ötesinde bulundu.

Üçüncüyü bir köylü, evinin yakınlarında buldu. Bu da yarı yarıya toprağa gömülmüştü ve içinden dumanlar çıkıyordu. Köylü bilmiyordu ama dumanın yanı sı-

ra radyoaktif toz da çıkmaktaydı. Şaşırın İspanyol parçalanmış bombayı dikkatle inceledi, üstüne çıkıp bir tekme savurdu. Sonra bu esrarlı cismin ne olduğunu anlatacak birini aramaya gitti. Amerikalılar bombanın bulunduğunu ancak birkaç saat sonra haber aldılar.

Üç bomba bulunmuştu... ama dördüncüsü neredeydi?

Bunun yanıtı da, balıkçı Simo Orts'dan geldi. İki uçak yedi bin metre yükseklikte çarpıştıklarında balıktı Orts denizdeydi. Çarpışmadan birkaç dakika sonra iki paraşüte bağlı uzun bir maden parçasının, kayığından birkaç metre ilerde denize düştüğünü görmüştü. Orts oraları doladıysa da nesnenin izine rastlayamadı. Avlanmaya devam ettikten sonra köyüne döndüğünde, arkadaşlarına tanık olduğu garip şeyden söz etti. Durumu yerel polise haber vermeyi kararlaştırdılar. Ancak Kırık Ok kod adlı operasyon öylesine gizli tutuluyordu ki, İspanyol polisi bile neler olup bittiğinden habersizdi.

Amerikalılar hikâyeyi duyunca Orts'u bulup sorguya çektiler. Balıkçının anlattıkları, gerçeklere uyuyordu. Bomba, hedef üzerinde kalmasını sağlayan paraşütüyle birlikte düşmüştü. İkinci paraşüt, bir güvenlik önlemiydi. Orts uzmanlar ekibini alıp bombanın denize düştüğü noktaya götürdü. Ancak açık denizde kesin bir yer saptamak olanaksızdı. Uzmanlar bombanın on mil karelik bir alanda bulunduğunu anlamışlardı. Bu bölgede denizin derinliği 30 ila 150 metre arasında değişiyordu.

Palomares açıklarında 20 gemi, 2000 denizci ve 125 balıkadamdan oluşan bir araştırma grubu toplandı. Ayrıca iki minyatür denizaltı ile bir de denize dalma aracı vardı. Bombanın kumlara gömülmeden bulunması emredilmişti.

Bomba bulunmadığı takdirde, güvenlik takımı zamanla çürüyebilir ve radyoaktif maddeler tüm Akdenize

yayılabilirdi. Hatta bir patlama İspanya kıyılarında öldürücü bir nükleer bulut oluşturabilirdi. Ayrıca Rusların bombayı bulma ve sırrını çözme olasılığını da gözden uzak tutmamalıydı. Bomba her ne pahasına olursa olsun bulunacaktı.

Sonunda bulundu da. Uçak kazasından iki ay sonra, 15 Martta mini denizaltı Alvin'in mürettebatı, 800 metre derinlikte kumlar arasında bir oyuk görmüştü. Ne gariptir ki, su yüzeyine çıkıp bir daha dalınca, aradıkları yeri bulamadılar. Bir gün sonra izi yeniden bulup deniz yatağında bir paraşüt gördüler. Paraşütün iplerini izleyince bombayı da buldular. Bomba, 150 metrelik bir uçurumun kenarındaki dar bir çıkıntının üzerindeydi.

Bombayı yerinden oynatmadan sağlama almak işi tam üç hafta sürdü. 7 Nisan 1966'da tehlikeli pek çok andan sonra hidrojen bombası hasar görmeden çıkarıldı. Bu arada Palomares halkının radyoaktivite tehlikesinden arındırılması da bitirilmiş, kaybettikleri ürün için tazminat ödenmesi konuşmaları başlamıştı.

Akıl almayacak boyutlarda nükleer bir felâket, önlenmiş oluyordu.

3.5 Milyarlık Uçak Hurda Fiyatına Gitti

İngiltere uçak fabrikaları, 1942 yılında hiç durmaksızın bombardıman uçakları ürettiyordu. Ancak savaşın ağır baskısına rağmen ortalıkta hâlâ düş görenler vardı ve bunların büyük bir bölümü, havacılık öncüsü Lord

Brabazon'un başkanı olduğu bir komitede toplanmış İngiliz uçak sanayiinin geleceğini kararlaştırmaktaydı.

Bu bilge insanlar, Londra'dan New York'a hiç durmadan uçacak dev bir yolcu uçağının yapımına başlamasını önermekteydiler. Uçağı yapmak büyük paralar gerektirecekti, ama savaş sırasında bu iş için ayrılacak para yoktu. Ayrıca bu iş çok önemli olan bazı fabrikaları meşgul edecekti ki, buna da hiç olanakları yoktu. Ama yine de 1943 Martında bu dev uçağın — Bristol Brabazon diye adlandırılmıştı — iki prototipinin yapılacağı, Parlamentoda ilân edildi. Yüzyılın prestij uçağı olacaktı bu. Paranın önemi yok, deniyordu.

Bristol yakınlarındaki Filton'da, uçak yapımcıları hemen kolları sıvadılar. Boş 70, yüklü 140 tonluk olan, kanat açıklığı 70, yüksekliği 16 metre olarak tasarlanan 20.000 beygir güçlü motora sahip dev uçağın çizimine geçildi.

Prototipleri monte etmek için yepyeni bir hangar yapıldı. Filton köyünün büyük bir kısmı istimlak edilerek pist uzatıldı, yeni bir asfalt yol gerçekleştirildi. Uçağın komik denecek kadar kusursuz bir de modeli yapılmıştı. Bütün ayrıntıları tamam olan modelde kadınlar tuvaletinin sabunlukları bile takılıydı. Barları, gezinti yerleri ve yatak bölümleri olan uçak, 75 yolcu alacaktı. Oysa Amerikalılar aynı günlerde 150 yolcu taşıyacak uçakların yapımına başlamışlardı bile.

Lord Brabazon'un raporundan yedi buçuk yıl sonra Bristol Brabazon, dünya basını önünde Filton'da ilk uçuşunu yapıyordu. Uçuş başarılı geçti. Ama altı ay sonra dev uçağın maden yorgunluğu geçirdiği anlaşıldı. Uçak parçalanmaya başlamıştı. Uçuş yaşamı, ancak iki yıl olabilirdi.

1952 Eylülünde Avam Kamarasında, Bristol Babazon projesinden vazgeçildiği bildirildi. Proje 12,5 milyon sterline mal olmuştu. Yalnızca bir uçak yapılmıştı. Ve sonunda dünyanın bu en büyük uçağı, hurda olarak 10.000 sterline satıldı.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

Kötüler ve Kurbanlar

Parası olan her insana karşılık,
onun bu parasını elinden almak için
planlar kuran biri vardır.

Herkese güvenen her insan için,
kendisini biraz daha akıllı kılacak biri çıkar.

Saflar yanıldıklarını anladıklarında,
genellikle iş işten geçmiş olur.

Bu sayfalarda bir tek yanlış bedelini
çok pahalı ödeyen insanlarla tanışacaksınız.

eskikitaplarim.com

Dünyanın En Büyük Tren Soygunu

**Glasgow-Londra posta treni soyuldu,
iki buçuk milyon sterlin çalındı**

İngiltere'de mevsim yaz, tarih 3 Ağustos 1963, yer de Buckinghamshire'da Sears Crossing'de Bridego Köprüsüydü. Dünyanın hayâl gücünü ele geçirecek ve 'Büyük Tren Soygunu' olarak anılacak suç, işte burada işlenecekti.

O ağustos günü sabahın saat üçünde, 15 kişi Glasgow - Londra gece posta trenini soyduktan sonra 120 posta torbasını bir kamyonla doldurdular. Torbalarda 2.5 milyon sterlin vardı.

'Büyük Tren Soygunu' kusursuz yapılmış bir soygundu. Hemen hemen. Çok büyük bir yanılğı yüzünden bu kusursuz cürüm bir felâkete dönüşmüş ve soygunu yapanları dünyanın en kötü ünlü suçluları arasına katmıştı.

Soygun planı 1963 Ocak ayında hazırlandı. Her şey Londra'da bir avukat kâtabi ile Güney Londra'nın suçlular 'şirketi'nin ileri gelenlerinden Gordon Gody arasındaki konuşmayla başladı. Randevu yeri de ülkenin en ünlü

mahkemesi olan Old Bailey'di. Kâtip burada Goody'ye, tanıdığı birinin, çok büyük para 'kaldırılması' konusunda bildikleri olduğunu söyledi.

Goody ilgilenmişti. Arkadaşı Ronald 'Buster' Edwards'a durumdan söz etti. Bir iki günlük bir çalışma ve gizli buluşmalardan sonra inanılmaz proje kendilerine açıklandı.

Muhbirlere göre İskoçya'nın bütün bankalarından toplanan eski yıpranmış banknotlar imha edilmek üzere trenle Londra'ya gönderilmekteydi. Para her zaman Glasgow'dan kalkıp Euston'a giden gece posta treninin Yüksek Değerli Paket Vagonu denilen vagonunda bulunmaktaydı. Dizel motorunun bir arkasına takılan bu vagona, beş Posta İdaresi memuru bulunuyordu. Katarın öteki vagonlarında ise mektup ayıran düzinelerce memur vardı. Dizel lokomotifinin hemen ardındaki vagona ise yalnızca paketler bulunmaktaydı. Bu vagona insan yoktu. Yüksek Değerli Paket Vagonunda taşınan para miktarı değişik olurdu, ama genellikle tatil gününü izleyen günde, bu çok yüksek bir toplama ulaşırdı. Örneğin 6 Ağustos'ta 4 milyon sterlin olabilirdi. Bütün sorun, treni nasıl soyacaklarıydı.

İşi nasıl yapacak olurlarsa olsunlar, Goody ile Edwards bunun altından tek başlarına kalkamayacaklarını anlamışlardı. 1963 baharı boyunca ortaklığa, uzmanlaşmış kişiler alınarak çete genişletildi. Ekipte o sırada Londra'da iş yapan rakip bir 'firma'nın elemanları bile vardı.

Çete epey renkli kişilerden oluşuyordu: Giyime ve kızlara pek düşkün olan 32 yaşındaki Goody; ailesine çok bağlı olan 30 yaşındaki şişmanca kulüp sahibi Edwards; yine 30 yaşında, evli ama sosyetik yaşamı seven Bruce Reynolds; Reynolds'un epey yetenekli bir sabıkalı dostu, 32 yaşındaki Charlie Wilson; 42 yaşındaki

eski komando Jimmy White; Güney Londra'da bir gece kulübü sahibi ve ikinci 'şirket'in üst düzey yöneticilerinden 34 yaşındaki Bob Welch; onun arkadaşı kumar oynatıcısı Tommy Wiesby ve Londra'nın Soho kesiminde bir lokanta işleten 30 yaşındaki Jim Hussey.

Çete üç de uzman bulmuştu: Kuyumcu ve araba yarışçısı olan Roy James; demiryolu işaretlerini 'düzeltmede' usta olan 38 yaşındaki çiçekçi Roger Cordrey ve bir de emekli bir tren makinisti. Son anda da küçük çapta bir hırsız ve dekoratör olan Ronald Biggs'i de yanlarına aldılar. Biggs'in sevimli ve güzel karısı, adamın altından kalkamayacağı kadar lüks yaşam düşkünüydü.

İskoç demiryolu, Buckinghamshire'ın tarlaları arasında döne döne geçerek Bridego Köprüsüne varır. Çete, treni bu noktada soyacaktı. 2 Ağustos'ta köprüden 26 mil uzaktaki büyük ve boş Leatherslade Çiftliği'nde toplandılar. Herbiri komando erleri gibi giyinmişti. Gece talimi yapan asker görünümünün dikkati çekmeyeceğini hesaplıyorlardı. Görüntüyü tamamlamak için iki Land Roverle bir kamyonu, asker yeşiline boyamışlardı.

Saat geceyarısına doğru bu 'askerler' çiftlikten yola çıkıp pusulalarını hazırlamak üzere konvoy halinde Bridego Köprüsüne geldiler. Ellerinde kazma sapları, coplar ve kompartımanın kapısını kırmak için de bir balta vardı. Ufak tefek Cordrey, biri köprüye yakın, diğeri ondan birkaç yüz metre öteye, iki uyarı lâmbası yerleştirmişti. Rayların hemen yanına yerleştirilmiş birincisi, geçen herhangi bir trenin ani fren yapmasını sağlar, direğe takılan ötekisi ise treni durdururdu. Çete, yakın çiftliklere ve demiryolunun kenarındaki telefonlara uzanan tüm hatları da kestikten sonra beklemeye başladı.

Tren sabahın saat üçünde köprüden görünecekti. Daha önce birkaç kez saat tutup bunu saptamışlardı. İs-

koçya treni, 3 Ağustos sabahı tam zamanında geldi. Gözcü diğerlerine durumu telsizle haber verdi, hepsi demiryolu kenarındaki yerlerini aldılar.

Tren makinisti Jack Mills, rayların kenarındaki yeşil lâmbayı görmek için başını uzatmıştı. Ancak, bu gece yeşil yerine sarı yanıyordu. Hemen freni çekip güçlü dizel motorunu ağıra aldı. O anda da yukardaki ışık görünmüştü. O da kırmızı yanıyordu. Mills, treni tam ışığın altında durdurup yardımcısı David Whitby'e, tren yolunun yanındaki acil durum telefonundan ne olup bittiğini sormasını istedi.

Whitby karanlıkta kayboldu. Mills onun birine, «Ne oluyor, ahbap?» diye sorduğunu duydu. Sonra bir sessizlik çökmüştü. Whitby demiryolu boyunca yürüyen Buster Edwards'a rastlayıp masum sorusunu sormuş, bir an sonra da kendini hendeğin alt başında, yaşamı boyunca gördüğü en vahşi adamın kolları arasında bulmuştu.

Lokomotifteki Mills ise iki yandan saldırıya uğramıştı. İçeri girmeye çalışanları tekmeleyerek aşağı atmaya çalışmışsa da, arkasından gelenler kafasına iki darbe indirince kendinden geçmişti. Gözlerini açtığında, yardımcısı Whitby ile elleri kelepçeleniyordu.

Çete treni ele geçirmişti, ama daha paranın yüzünü görmemişti. Bundan sonraki adım, lokomotifle ilk iki vagonu katarın geri kalan vagonlarından ayırmak ve yükün boşaltılacağı Bridego Köprüsü'ne götürmekti.

Bu iş bittikten sonra çetenin 'ağır topları', Yüksek Değerli Paketler Vagonuna saldırıya geçtiler. Balta, demir levyeler ve tahta sopalarla vagonun kapısı ve camları kırıldı. İçerdeki beş posta memuru bir ordu karşısında olduklarını sanmış, donup kalmışlardı. Soyguncular posta torbalarını elden ele dışarı taşıyıp kamyonlarına yüklediler.

Ondan sonra askeri konvoy halinde Leathersdale Çiftliği'ne döndüler. Soygun, makinist Mills'in kafasına inen darbe dışında kusursuz uygulanmıştı. Ancak bu küçük olay ilerde büyük iş açacaktı — soyguncular yargılanırken, bu yüzden şiddete başvurulduğu ileri sürülecek ve Mills birkaç yıl sonra öldüğünde, ailesi sağlığının soygundan sonra hızla kötüye gittiğini öne sürecekti.

Yıllar sonra Piers Paul Read'in yazdığı **Tren Soyguncuları** kitabında Goody, kısa dalga radyosunda polis yayınlarını dinlerken içki içmekte olduğunu anlatacaktı. Bir polisin arkadaşına şöyle söylediğini duymuştu: «Biliyorum bana inanmayacaksınız, ama az önce bir tren çalındı.»

Soyguncuların hepsi olay saatinde başka bir yerde bulduklarını kanıtlamak için gerekli önlemleri almışlardı ve ortalık yatışınca kadar ganimetten kendilerine düşen payı saklamaya söz vermişlerdi. Çiftliği terk edip herbiri derin bir güvenlik duygusuyla kendi yollarına gittiler. Ancak bu çok kısa sürecekti...

Hemen hemen hepsi Leathersdale Çiftliği'nde pek çok iz bırakmışlardı. Parmak izleri, giyecek eşya ve araçlar vardı. Ama soyguncular bundan fazla endişelenmemişlerdi. Bir tanıdıklarının, kendileri çiftlikten ayrıldıktan sonra oraya gidip binayı tepeden tırnağa temizlemesi için anlaşmışlardı. Binde bir olasılıkla polis orayı arayacak olursa saçlarının bir telini bile bulamayacaktı.

Ama bu iş hiçbir zaman yapılmadı. İşi üstlenen kimse çiftliğe gitmedi. 'Kusursuz cürüm' de berbat oldu...

Polis çiftliğin soyguncular tarafından kullanıldığını anlayınca hepsi kaçmaya başladılar. Detektifler parmak izlerinden, hepsinin kimliklerini saptamıştı. Bir Monopol oyunu tahtası, parmak izi uzmanları için ma-

den olmuştu. Kısa bir süre sonra soyguncuların fotoğrafları İngiltere'nin her köşesine asıldı.

Soygundan bir yıl sonra çetenin büyük bir kısmı tutuklanmıştı. "Topluma karşı işlenen suçlardan" verilen 30 yıllık cezalar, soyguncuları şaşkına çevirmenin yanı sıra kamuoyunda lehlerine bir ölçüde sempati de yaratmıştı. 30'ar yıla mahkûm olan Goody, Welch, James, Wisbey ve Hussey cezalarının 12 yılını çektikten sonra salıverildiler. 14 yıla hüküm giyen Cordrey 7 yıl sonra serbest kaldı. Polisin başına dert açanlar ise Reynolds, Buster Edwards, Wilson, White ve Biggs oldu.

Eski bir komando olan White, karısını ve henüz bebek olan oğlunu alıp İngiltere içinde yok oldu. Üç yıl kadar adaletin pençesinden kurtulmayı başardıysa da parasının 'dostları' tarafından çalınması, hatta şantajla kendisinden para sızdırılması sonunda, yakalandığına memnun olacak hale gelmişti. Kent kıyısında çalışırken yakalandı ve 1965'te 18 yıla hüküm giydi. Dokuz yıl sonra o da salıverildi.

Adları ve yüzleri İngiltere'nin tüm polisince bilinmelerine rağmen Reynolds ve Edwards yakalanmamayı başardılar. Bir yıl kadar Londra'da gizlendikten sonra karılarını ve çocuklarını alıp Mexico City'ye kaçtılar. Edwards yüzünü değiştirmek için bir plastik ameliyatı geçirdi. Ancak paraları korkunç bir hızla erimeye başlamış, sürgün yaşamları da çekilmez bir hal almıştı.

Sonunda ikisi de İngiltere'ye döndüler. Edwards, 1966 sonlarında gidip polise teslim oldu. 15 yıllık cezasının dokuz yılını çekti. Reynolds, soygundan beş yıl sonra, 1968'de Torquay'da tutuklandı. O da 25 yıla mahkûm olup 1978'de salıverildi.

Tren soyguncuları için cezaevi yaşamı da rahat değildi. İkinin kaçması yüzünden, hepsi çok sıkı güvenlik önlemleri altında tutuluyorlardı. Wilson 1964'te 30

yıla hüküm giymişti. Cezaevinde ancak bir yıl kaldı. Birmingham'daki Winson Green Cezaevinden kaçtıktan sonra Mexico City'ye, diğer iki arkadaşının yanına gitti. Ancak arkadaşları gibi o da oradan sıkılınca karısı ve üç kızıyla birlikte Montreal'de takma bir ad altında yaşamaya başladı. 25 Ocak 1968'de Başmüfettiş Tommy Butler kapıyı çaldı. Ardında ve evin çevresinde Atlı Kanada Polisinden 50 memur bulunuyordu. Wilson, 30 yıllık cezasını çekmek üzere Londra'ya götürüldü. O da 1978'de salıverildi.

Çetenin hiç yakalanmayan birkaç üyesi dışında, Wilson ve Reynolds'un yakalanmaları ve Edwards'ın teslim olmasından sonra, polisin aradığı bir kişi kalmıştı. Yüzyılın soygunu ile başı dönen küçük çaplı hırsız Biggs de Goody ve diğerleriyle birlikte 30 yıla hüküm giymişti. Ancak 1965 Temmuzunda Biggs, Londra'nın Wandsworth Cezaevi'ni basan silâhlı bir çete tarafından 'salıverildi.' Biggs, karısı ve çocuklarıyla Avusturalya'ya kaçtı. Polis orada izini bulunca da, ailesini bırakıp Brezilya'ya gitti.

1974 başlarında bir Londra gazetesinin muhabiri Biggs'i bulup hikâyesini yazmaya hazırlanıyordu. Ancak gazetecinin haberi olmadan gazetenin yöneticileri olayı Scotland Yard'a haber verdiler. Bunun sonucunda 1 Şubat 1974'de Başmüfettiş Jack Slipper ile bir memur Biggs'i tutuklamak üzere Rio de Janeiro'ya gittiler.

Ancak Scotland Yard'ın atladığı bir nokta vardı: Brezilya'nın İngiltere ile, suçluların geri verilmesi konusunda imzalanmış bir anlaşması yoktu. Rio polisi, Biggs'i vermiyordu. Biggs'in sevgilisi, hamile olduğunu söyledi. Brezilyalı bir çocuğun babası, sınırdışı edilemezdi. Müfettiş Slipper Londra'ya eli boş olarak döndü. Böylece Büyük Tren Soyguncularının sonuncusu, yakalanmaktan kurtulmuş oluyordu.

Sahte Ressamlar Gerçeklerinden Daha İyi Kazanıyor

**Aslından farksız bu yapıtlara,
müzeler milyonlarca dolar ödedi.**

David Stein, bir öğleden sonra New York'ta bir sanat galerisine kolunun altındaki üç suluboya tabloyla girerken, kendinden pek emindi.

Galeri sahibi tabloları çok beğenmişti. Gerçeklik belgeleri ve tablolardaki 'Marc Chagall' imzası, kendisini çok etkilemişti. Para konusunda bir pazarlıktan sonra 10.000 dolarlık bir çek el değiştirdi.

Her iki adam da mutluydular: Galerisi sahibi tabloları ucuza kapatmıştı, Stein ise birkaç sahte tabloyu daha elden çıkarmış bulunuyordu.

Bu üç 'Chagall', yedi saat önce yeryüzünde yoktu bile. Stein, o sabah saat altıda uyandığında öğleden sonra saat birde galeri sahibi ile randevusu olduğunu hatırlamış ve hemen sahte tabloları yapmaya koyulmuştu.

Üç tabaka kağıdı soğuk çayla 'yaşlandırmış', sonra uygun bir konu düşündükten sonra bir an bile duraklamadan işe koyulmuştu. Ardından çerçeveciye koşmuş, resimlerin çerçevesizliğini beklerken de, üç gerçeklik belgesi hazırlamıştı. Sonra da galeri sahibi ile randevusuna yetişmişti.

O gün Chagall stilinde çalışmıştı; ama isteseydi, Renoir'dan Gauguin'e kadar on, on beş ressamı taklit edebilirdi. Stein bunların hepsini denemişti. Zaten aksayan yanı da bu oldu sonunda.

Daha sonraları, «Yalnız ölümlerle yetinmeliydim,» diye yakmıyordu. Üç sahte yağlıboya tabloyu sattığı sıra-

da Chagall, New York'ta bulunuyordu. Ünlü ressam, Metropolitan Opera Sarayına iki büyük duvar tablosunun asılmasını görmeye gelmişti. Galeri sahibinin de kendisiyle bir randevusu vardı ve adam, o gün aldığı tabloları büyük ustaya götürdü. Chagal, resimlere yalnızca bir kez baktı ve «Şeytanca bir kopya!» dedi.

Polis hemen o gece Stein'in evine koştu. «Onlar ön kapıya geldiklerinde ben elimde içki bardağıyla arkadan kaçtım,» diye anlatır Stein. Sahtekâr, California'ya kaçtıysa da orada tutuklandı.

Sanat sahtekârlarının kralı olan Stein'm dört yıllık hükümdarlığı sona ermişti. 31 yaşındaki ince ruhlu, kibar görünüşlü adam, 97 ayrı sahtecilik suçundan hüküm giydikten sonra New York cezaevinde on altı ay yattı. Cezaevindeyken de, polise bir 'sanat sahtekârlığı masası' kurulmasında yardımcı oldu.

Yarı İngiliz yarı Fransız olan Stein, 1968'de cezaevinden çıkınca bu tehlikeli meslekten vazgeçmeye karar verdi. Amerika'daki üç sanat galerisini, New York'taki dairesini ve yıllık 500.000 dolar gelirini bırakıp Avrupa'ya göçtü. Ancak ne yazık ki orada kendisini yeni suçlamalar beklediğini bilmiyordu. Bir Fransız cezaevinde de iki buçuk yıl yattı.

Oradan çıktığında, artık dünya çapında üne kavuşmuştu. Sahte 'Eski Ustalar'ı çok aranan birer meta olmuşlardı. Ama Stein artık kendi stilinde, kendi adı altında çalışmayı yeğledi. Bir anda başarı kazandı, Paris ve Londra'da birer iş merkezi kurdu, birer ev satın aldı.

Stein, en çok, sanat dünyasının gösterişçi bilgisizlerini, gerçek sahtekârlar olarak nitelemektedir:

«Tablo satın alan ve yanıldıklarını anlayan kişiler, kendi bilgisizliklerini ortaya vurdukları için öfkelenirler aslında. Şu anda piyasada benim iki üç yüz eserim orijinal olarak bilinmektedir. Bunları kataloklarda, ga-

lerilerde ve hatta müzelerde görmekteyim. Sanat dünyasının pek çok eseri sahtedir.»

Müzelerdeki ve sanat galerilerindeki eserlerinin ne kadarının gerçek, ne kadarının sahte olduğunu hiç bilemeyeceğiz. Sanat sahtekârları, çoğunlukla, uzmanları ceplerinden çıkartacak kadar kurnazdırlar.

Amerika'da Cleveland Sanat Müzesi, 13. yüzyılda İtalya'da yapıldığı sanılan ve en değerli eserlerinden biri olan tahta bir Madonna ile Çocuk heykelini sergilemekten vazgeçmişti. Aslında heykel, 1920'lerde İtalyan sanat onarımcısı Alceo Dossena tarafından yontulmuş bulunuyordu. Eserin sahte olduğu, 1928 yılında, heykel röntgenle incelenip de, tahtada çağdaş çivilere rastlanınca ortaya çıkmıştı.

Müze, Madonna ile Çocuk heykelini bodruma kaldırıp yerine asmak için piyasada başka eserler aramaya başladı. Üç hafta sonra 120.000 dolara mermer bir Athena heykeli aldı. Onu da Dossena yapmıştı.

New York Metropolitan Sanat Müzesi, 1918'de Roma çağından beri toprak altında kaldığı söylenen iki metrelik bir Etrüsk heykeline 40.00 dolar ödemişti. Savaşçı heykelinin bir kolu ile diğer elinin bir parmağı kopuktu.

1960'ta Alfredo Fioravanti, 50 yıl önce heykeli yapan altı kişiden biri olduğunu müzeye itiraf etti. Sözlerinin doğruluğunu kanıtlamak için de eksik parmağı çıkartıp verdi. Parmak kırık yere tam olarak uyuyordu.

Aynı müze, 1975'te, en çok ilgi çeken parçalarından biri olan güzel bir 'Yunan' bronz atını, sahte olduğunun anlaşılması üzerine, kaldırdı.

Bu yüzyılın sanat sahtekârlarından en ünlüsü, bir ayyaş olan Hans van Meegeren'dir. Bu becerisi, İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra Nazilere yardım ettiği suçla-

masıyla yargılandığı sırada ortaya çıkmıştır. Van Meegeren, Hollandalı usta Vermeer'in olduğu söylenen bir tabloyu, Hermann Goering'e 150.000 dolara satmıştı.

Van Meegeren'in düşmanla suç ortaklığı yaptığı iddiasına karşı verdiği yanıt, 'kendisinin, Vermeer'in değil, Van Meegeren'in tablosunu sattığı' oldu. Sattığı tablo sahteydi. Ve bu, dünyanın çeşitli yerlerinde çok büyük paralara sattığı düzinelerce tablonun yalnız bir tanesiydi.

Yargıç ilk önceleri adama inanmadı, ama yine de ressama iddiasını kanıtlamak için bir fırsat tanıdı. Van Meegeren Amsterdam'daki stüdyosuna bir nöbetçi eşliğinde götürüldü ve burada kendisinden, uzmanları aldatacak yeni bir Vermeer yapması istendi. Ressam sınavı başarıyla atlatınca salıverildi.

Usta sahtekârın özgürlüğü uzun sürmedi. Ortaya yeni yeni Van Meegerenler çıkınca yeniden ve bu kez sahtekârlık suçuyla yargıç önüne çıkarıldı. 12 aya hüküm giydi, ama cezasını tamamlayamadan öldü.

Büyük usta Mikelanj'ın bile, gençliğinde parasız kalınca yaptığı bir Cupid heykelciliğini, önceleri toprağa gömüp eski havası verdikten sonra Romalı bir kardinale sattığı söylenir.

En verimli heykel sahtekârı da, 1868'de ölümünden önce bir sanat galerisine, sipariş üzerine düzünelerce toprak heykel yapan Giovanni Bastianini'dir. Bunlar Rönesans heykellerinin kusursuz örnekleri olarak kabul edilmiş ve Floransa'lı sahtekârın eserleri dünyanın çeşitli müzelerinde sergilenmiştir. Londra'nın Victoria ve Albert müzelerinde bunlardan hâlâ birer tane bulunmaktadır.

1977'de tahtadan bir diz çökmüş geyik heykeli,

Londra'nın ünlü Harrods mağazasının sanat bölümüne yerleştirilmişti. Bir Fransız şatosundan geldiği ve 1580'lerde yapıldığı söylenen heykelin fiyatı 9.800 sterlindi.

Bir gün, uğraşı tahta yontmak olan 47 yaşlarındaki boru ustası Frank Sedgwick mağazaya gelerek, «Ben bunu yaptım,» dedi.

16. yüzyılın kusursuz ustalığını sergilediği söylenen heykel, Sedgwick tarafından on beş günde yapılmıştı. Sedgwick, geyiği beş yıl önce, Petham'ın Kent köyündeki evinde yontmuş ve 165 sterline satmıştı. Heykel o günden sonra birkaç el değiştirmiş, her el değiştirişinde de antikalığı ve fiyatı artmıştı. Sedgwick'in iddiasından sonra Harrods, heykeli satmaktan vazgeçti.

Bugün Louvre Müzesinde, dünyanın hiç kuşkusuz en iyi bilinen ve en çok sevilen tablosu sergilenmektedir. Bu, aynı zamanda, en çok kopya edilen tablodur da. Mona Lisa. Ünlü Gülümseyen Kadın tablosu 1911 yılında çalınmıştı. İşçi tulumları giymiş üç kişi, bir akşam müze kapanmadan içeri girip bodrumda bir odaya saklandılar. Ertesi gün Louvre, temizlik için kapalıydı. 'İşçiler' tabloyu asılı olduğu yerden çıkartıp çerçevesiyle birlikte taşıyıp götürdüler.

Üç adamdan yalnızca biri, daha önce bu tür işlere karışmıştı: İtalyan hırsız Vincenzo Perugia. Yardakçıları, sahtecilik tekniklerini Güney Amerika'da geliştirmiş olan sanat sahtecileri Yves Chaudron ve Eduardo de Valfierno idi. Bunlar, orada bir koleksiyoncu ya da galeri sahibiyle, belirli bir müzedeki belirli bir tabloyu kendilerine teslim etmek üzere anlaşmışlardı. Sonra ikisi, sanat uzmanları kimliğiyle müzeye gidip tabloyu yakından incelemek için yerinden indirtirlerdi. Daha sonra tablonun tıpatıp bir kopyasını yaparlar, bunu esas tablonun arkasına tuttururlardı. Ardından müşterisini mü-

zeye çağırıp istediği o eserin tuvalinin arkasına gizlice bir işaret koymasını söylerlerdi. En sonra da, kendi yaptıkları sahte tabloyu çıkartıp müşteriye götürürlerdi. Adam tuvalin arkasında kendi işaretini görünce 'gerçek' malı aldığına inanırdı.

Müze ya da galeri sahipleri, orijinal tablo ellerinde olduğundan, bu durumdan hiç haberdar olmazlar, müşteri için farkına vardığı takdirde de gidip polise şikâyet edemezdi.

Chaudron ile Valfierno, harekât merkezlerini dünyanın sanat başkenti Paris'e taşımışlardı. Burada, aldatmacalarını daha da ileri götürdüler. Haberlerinde çalınan ünlü tablolardan söz edilen sahte gazete basıyorlardı. Bu hikâyeleri saf koleksiyonculara gösteriyor, kendilerine 'çalınan' eserlerin sahtelerini satıyorlardı.

Sonunda, en büyük işlerini yapmaya karar verdiler. Mona Lisa'yı kopya edeceklerdi. Ama bu kez, müşterinin tablonun aslını görüp de aldatıldığını anlamasını istemiyorlardı. Bunun için de orijinali çalacaklardı.

Aralarına Perugia'yı da aldılar. Şaşırtıcı hırsızlıklarını başardıktan sonra, altı adet Mona Lisa yapıp tanesi 300.000 dolardan Amerikalılara sattılar.

Chaudron ile Valfierno, gerçek tabloyu saklamışlardı. Bunu yok mu edeceklerdi, yoksa satacak ya da geri mi vereceklerdi, bilinmiyor. Ama ortakları Perugia, tabloyu onlardan çalıp İtalya'ya kaçtı ve eseri burada kendisi satmaya kalkıştı. Çete yakalandı ve Mona Lisa yine Louvre'a asıldı. Bugün kalın bir cam ardında, çevresi elektronik alarm düzenleri ve nöbetçilerle sarılı olarak orada durmaktadır.

Gerçek Katil 15 Yıl Sonra Ortaya Çıktı

1953 Martında kiralık bir ev arayan biri, Londra'nın Notting Hill semtinde Rollington Alanındaki eski bir apartmanın zemin katına girdiğinde, mutfak dolabından geldiğini sandığı pis bir koku duydu. Dolapta bulduğu şey, adamı en yakın telefona koşup polisi aramaya yöneltti.

Polis gelince evi baştan aşağı aradı. Mutfakta üç fahişenin cesedi bulunmuştu. Arka avluda, gömülmüş olarak iki kadın cesedi daha bulundu. Oturma odasının döşemesinin altında da, dairenin bir önceki sahibi Reginald Christie'nin karısının cesedi vardı.

Christie ile karısı Ethel, daireye 15 yıl önce taşınmışlardı. Komşulardan hiçbiri, adamın daha önce, biri bir kadına saldırmak olmak üzere, beş suçtan hüküm giydiğini bilmiyordu. Christie, savaş sırasında polis memurluğu için başvurmuş, sabıka kayıtları kontrol edilmediği için işe alınmıştı. Savaştan sonra da kısa bir süre bir fabrikada çalışmış, sonra da postanede bir iş bulmuştu.

Komşuları kendisini, pek hoşlanılır bir kimse olmakla birlikte, çalışkan ve saygın biri olarak kabul ediyorlardı. Sağlık konularında sık sık fikirlerine başvuruyorlardı. Christie'nin bu konuları iyi bildiği ve hatta bir kadının hamileliğini sona erdirebildiği söyleniyordu.

Eski evinde cesetlerin bulunmasından sonra, Christie cinayetleri işlediğini itiraf etti. İngiltere tarihinin en çok ilgi çeken ve dehşet verici yargılanmasında, cinsel doyuma yalnızca ölü kadınlarla erişebildiğini açıkladı. Christie, suçlu ve akıl hastası bulunacağını umuyordu, ama ölüme mahkûm edildi.

Hikâye burada bitmemişti. Christie, eski komşusu Timothy Evans'ın karısını da öldürdüğünü itiraf etmişti. Üç yıl önce küçük kızını öldürmekten idam edilmiş olan Evans da, karısını öldürdüğünü söylemişti.

Aynı cinayeti iki kişi nasıl itiraf ederdi? Bugün bile iki adamdan hangisinin, Beryl Evans'ı öldürdüğü bilinmemektedir. Ama kesin olan bir nokta vardır: Adli tıp tarihinin en trajik yanlışlığı olmasaydı, hiçbir jüri Timothy Evans'ı bu suçtan dolayı mahkûm edemezdi.

Evans, 30 Kasım 1949'da Güney Galler'de Merthyr Tydfil karakoluna girmiş ve nöbetçi memura, «Teslim olmak istiyorum, karımın cesedini ortadan yok ettim,» demişti.

Evans, okuması yazması olmayan saf bir kamyon sürücüsüydü; Christie'nin etkisi altındaydı. Detektiflere karısının cesedini, üst katında oturdukları Rillington Caddesi 10 numarada, kanalizasyon içinde bulacaklarını söyledi.

Ama polis, cesedi orada değil de, evin arkasındaki küçük çamaşırlıkta buldu. Boğularak öldürülmüştü — Christie'nin bütün kurbanları gibi. Ancak çamaşırlıkta ikinci bir ceset daha vardı. Evansların henüz bebek olan kızları Geraldine.

Evans, ölü kızının ortaya çıkmasıyla iyice şaşırılmıştı. İlk başta her iki cinayeti de kendisinin işlediğini itiraf etti, ama yargılanması sırasında itirafını geri alarak cinayetlerden Christie'yi suçladı. Karısının hamile olduğunu ve Christie'nin ona kürtaj yapmayı önerdiğini söyledi. Evans buna razı olmuş ve ikisini yalnız bırakmıştı. Daha sonra Christie, Evans'a karısının cesedini göstermiş ve kürtaj sırasında öldüğünü söylemişti. Evans'a karısının giyim eşyalarını ortadan kaldırılmasını ve bir süre için Londra'dan ayrılmasını söyledi. Bu arada Chris-

tie, Geraldine'i, tanıdığı bir çifte evlâtlık olarak verecekti.

Evans'ın bu hikâyesine jüri inanmadı. Eski polis olan Christie, mahkemede, daha inandırıcı bir tanıktı. Daha önce kadınlara saldırdığı için hüküm giydiği, mahkemede dile getirilmemişti. Savcılık kendisinden 'bu masum adam' diye söz ediyordu.

Saf Evans, yalnızca bebeğinin öldürülmesinden hüküm giyip asıldı. Christie, bir daha mahkeme önüne çıkana kadar üç yıl serbest kaldı ve bu arada dört cinayet daha işledi.

Bunun üzerine, Evans davası konusunda tartışmalar başladı.

Kanıtlara rağmen büyük bir adli hata yapılmıştı. Ancak 1966'da davanın yeniden görülmesine karar verildi. Yargıç Brabin'in kararı şöyleydi: «Evans'ın Beryl Evans'ı öldürdüğü konusundaki kuşkular, Geraldine'i öldürdüğü konusundaki kuşkulardan daha azdır.»

Evans yanlısı olanların bekledikleri karar değildi bu. Ama yine de kızını öldürdüğü için asılan Evans'ın bağışlanabileceği anlamına gelmekteydi. Evans'ın cesedi Pentonville Cezaevi mezarlığından çıkartılıp kutlanmış bir yere gömüldü.

Ancak yanıtlanmamış bir çok sorun kalmıştı. Kent polisi, nasıl olup da, daha ilk baştan beri Christie'yi suçlamaya yetecek kanıtlar bulamamıştı? Evans'ın suçlamalarını araştırırken, nasıl olup da, Christie'nin daha önceki beş sabıkasını ciddiye almamıştı? Christie'nin fibrosis hastalığı nedeniyle ağır yük taşıyamadığı savını kabul ederek, nasıl olup da, onun Beryl Evans'ın cesedini ortadan kaldırmada suçortaklığı yapabileceği olasılığını bir yana atıvermişti?

Polis araştırmasının üstünkörü yapıldığının diğer bir kanıtı da, Rillington Caddesi 10 numaraya Bayan

Evans'n cesedini aramak üzere iki kere gitmişler ve ikisinde de çamaşırılığa bakmamışlardı. Cesedi ancak üçüncü ziyaretlerinde bulmuşlardı. Ve buna da, ancak Christie ile arka avluda durup cesedin küçük bahçeye gömülmüş olup olamayacağını tartıştıktan sonra akıl edebilmişlerdi.

Bahçeyi kazsalar mı Bayan Evans'ın değil ama Christie'nin eve kandırarak getirdiği, sonra boğup gömdüğü diğer iki kadının mezarlarını da bulacaklardı.

O soğuk aralık sabahı, 1949'da, detektifler Christie ile konuşurlarken iki kadının cesetleri üzerinde duruyorlardı. Onlar konuşurlarken Christie'nin köpeği ayaklarının dibini kazmış ve bir kadın kafatası ortaya çıkarmıştı. Christie köpeği kovalamış, kanıtı ayağıyla toprağı eşeleyerek örtmüştü. Detektifler bunu da görmemişlerdi.

Kafatası, bir daha, ancak 1953'te, Christie tutuklandıktan sonra ev ve bahçe didik didik aranınca ortaya çıkmıştı.

Ancak o zamana kadar da Timothy Evans ve dört kadın ölmüş bulunuyorlardı.

Sahte Yaşam Öyküsünün Bedeli: 1.5 Milyon Dolar

«Hey! Bakın aklıma ne geldi!» Bunları söyleyen Akdeniz'de Ibiza Adasında, arabasıyla bir bara gitmekte olan yazar Clifford İrving'di. Eski gri Simca arabasında, arkadaşı Richard Susskind'e, son on yılın en büyük yayıncılık olayından söz ediyordu: Dünyanın en zengin

adamı olan efsaneler kahramanı Howard Hughes'un yaşamöyküsü.

Hughes'i, çok az da olsa, bir konuşturabilselerdi, hiç kimsenin yapmaya bile cesaret edemeyeceği bir şeyi başaracaklar, ayrıca büyük servet ve ün kazanacaklardı.

Ama mültimilyonerle görüşmeyi başaramadılar. Irving son on yılın en büyük yayıncılık olayını değil, ama yayın yoluyla en büyük sahtekârlık olayını gerçekleştirdi.

Howard Hughes kendisiyle konuşmayı reddedince, Irving aklına gelen düşünceyi uygulamaya koyuldu. Hughes'un otobiyografisini, konuların çoğunu uydurarak, bir kısmını da Hughes hakkında yazılmış şeylerden yararlanarak, baştan sonra kendisi yazdı.

Irving'in düşüncesi kendince çok tutarlıydı. Hughes yaşlıydı, hastaydı, büyük bir olasılıkla uyuşturucu kullanıyordu ve en önemlisi, dünyanın çeşitli yerlerindeki otel dairelerinde kendisine bakan ve koruyan Mormon tarikatından erkek hastabakıcıların dışında kimseni yanına yaklaştırmıyordu. Herhangi birinin kendisi hakkında yazdığı bir şeyi yalanlamak isterse, mahkemeye çıkmak zorunda kalacaktı. Hughes ise, yıllar süren geniş hayatını bozup bunu yapmazdı.

Şu halde, Hughes'un otobiyografisini yazıp bunu bir servet karşılığı satmasını önleyecek ne engel vardı önünde?

Oldum olası bir romantik olan Irving'in düşgücü her zaman ahlâk ilkelerinden önde giderdi. 1930'da New York'ta doğmuş, bir sanat okuluna gitmişti. Burada, ilerki yıllarda kendisini sahtekâr rolüne hazırlayacak olan bir yetenek göstermişti. 1951'de Cornell Üniversitesinden mezun olduktan sonra dünyayı görmeye çıkaçağını ilân etmişti. Usulanmaz bir serüvenci olarak Atlantığı aşmış, California'nın beatnikleri ve Keşmir'in

esrarkeşleriyle yaşamış, sonunda sarışın karısı Edith ile İspanya'nın Ibiza adasına yerleşip yazmaya başlamıştı.

İrving'in kitaplarını New York'un McGraw — Hill Yayınevi basıyordu. Yayınevi yazarına iyi bakmaktaydı. Parası bitince avans veriyor, cesareti kırılınca da kendisini moral olarak destekliyordu. Bu yüzden İrving büyük 'eseri'nden ilk olarak onlara söz etti.

Yazdığına göre, eski kitaplarından birini Hughes'a fikir sormak için göndermişti. İnzivada yaşayan adam mektubu yanıtlamış, bunun üzerine kendisi de Hughes'a otobiyografisini 'yazmak' önerisinde bulunmuştu. Hughes bunu kabul etmişti. McGraw — Hill, bu kitapla ilgilenir miydi?

McGraw — Hill, bununla elbette ilgilenirdi. Anlaşma yapıldı. Konuşmaların banda alınması için Hughes'a belirli bir para ödenecekti. Ayrıca İrving'e de epey yüklü avanslar verilecekti.

Sonunda gerek Hughes gerekse İrving için gönderilen ve toplamı yazarın cebine giren para, 1.5 milyon dolar oldu. İrving ile arkadaşı Susskind parayı Avrupa'da, Karayiplerde ve Orta Amerika'da güzelce yediler. İrving her gittiği yerde Hughes ya da yardımcılarıyla gizli buluşmalar yaptığını söylüyordu. Oysa en iyi otellerde kalıyor, en iyi yiyecekleri yiyor, en güzel kadınlarla birlikte oluyor, kısacası sanki modası geçecek bir şeymiş gibi para harcıyordu.

Aylar boyunca MacGraw — Hill'in sorularını, Hughes'un gizliliğe olan aşırı tutkusunu belirterek yanıtladı. Yayınevine Hughes tarafından imzalanmış mektuplar, adamın özel yaşamından şaşırtıcı ayrıntılar ve örnek sayfalar göndererek herkesi uyutuyordu.

İrving'in yazdım dediği sayfalar, yalnızca yalanlarla doluydu. Bunlar, sözümona, Hughes'un İrving'le yaptığı görüşmelerde ses kaydı yapılmış bantların açıklama-

masıydı. İrving bunların arasına gazetelerden kestiği yarı gerçekleri ve söylentileri serpiştirmiş bulunuyordu.

Hughes imzalı mektuplar ise, doğrudan doğruya İrving tarafından yazılmıştı. Ancak Hughes'un elyazısı o kadar ustalıkla taklit edilmişti ki, bunları New York'un ileri gelen elyazısı uzmanlarına gösteren McGraw — Hill'e, mektupların gerçek oldukları söylenmişti.

İrving'in, inziva hayatı yaşayan adamın özel yaşamı konusundaki ayrıntıları, bu büyük sahte eserin tek gerçek noktalarıydı. Ancak o güne kadar yayımlanmamış bu açıklamalar Hughes'un ağzından çıkmadığı gibi, İrving'in kendi özel araştırmaları sonunda da sağlanmıştı. Bunlar, Hughes'un eski bir yardımcısı olan Noah Dietrich'in anılarından yürütülmüştü. Dietrich tarafından bir kitap olarak düzenlenmeyi bekleyen bu anıları İrving gizlice 'ödünç' almıştı.

Yayıncılar İrving'in ceplerini dolduruyorlardı. Hughes adına yazdıkları çekler İsviçre'deki bankadan hemen çekilmekteydi. H. R. Hughes adına olan bu hesabı Edith İrving kocasının hazırladığı sahte bir pasaportla açtırmıştı.

Altın madeni, 1971'de birden tükenir gibi oldu. İnlanılmayacak bir rastlantı ile, başka biri de İrving'in düşündüğünü yapmak üzere harekete geçmişti. Rakip bir yayınevi, Hughes'un resmi otobiyografisinin basılmakta olduğunu bildiriyordu.

Gerek McGraw — Hill'de, gerekse İrving'in kitabını çok büyük paralar ödeyerek tefrika etme hakkını almış bulunan Time - Life bürolarında panik başlamıştı. İrving, yine sahte imzalı bir Hughes mektubu ortaya çıkardı. Mektupta son ses bandları için yüklüce bir para isteniyor, rakip firmanın kitabı sahte olarak niteleniyordu. McGraw — Hill, bir kez daha İrving'in içtenli-

ğine inandı. Ancak artık, ilk kez olarak, Hughes kitabının varlığı konusunda içlerinde ufak da olsa bir kuşku belirmişti.

İşler iyice karışmıştı. Hughes şirketi bir basın toplantısı düzenledi. Toplantıda köşeye çekilmiş milyarderi yıllardır izlemiş olan gazetecilerin, telefonla Hughes'un kendisiyle konuşmaları sağlandı. Aynı zamanda İsviçre yetkilileri de Zürih'te H. Hughes hesabından bu kadar para çekmiş olan Edith İrving ya da diğer adıyla 'Helga Hughes' hakkında soruşturmaya başladılar.

İrving elinden geldiğince dayandı. Ama sonunda Danimarkalı güzel şarkıcı Nina, İrving'in Hughes'u gördüğünü öne sürdüğü bir zamanda, aslında kendisiyle birlikte olduğunu açıklayınca, durum bütün çıplaklığıyla ortaya çıktı.

İrving suçunu itiraf etti. Susskind altı aya mahkûm oldu. İrving 4000 sterlin para ve iki buçuk yıl hapis cezası yedi. Karısı da aynı cezaya çarptırıldı.

Clifford İrving, romantik melodram havasını sonuna kadar sürdürmüştür. Edith'in cezaya çarptırıldığını duyunca, «Karımı tehlikeye attım,» demiştir. «Oysa çok acı çekmişti. Geceleri hep ağladığımı duyardım.» Bunun ardından yeni bir servet getirecek projeye başladı: 1.5 milyon dolarlık süper uçkağıtçılığının içyüzü hakkında bir kitap.

Sonsuz servetine tamahkârlık düşlerini gerçekleştirerek ulaşan bu insan ne mi oldu? Hughes, Meksika ile Texas arasında uçağında öldü ve bu beklenmeyen ölüm, kendisiyle birlikte esrarlı hayatının gerçek hikâyesini de, söylenmeden götürdü.

Asamayınca, Cezasını Hapse Çevirdiler

John Lee, bir dizi yanlışlık sonucu cellâtm elinden kurtulup hayatının sonuna kadar rahat rahat yaşamıştır. Lee, tarihe asılamayan adam olarak geçmiştir. Katil Lee, tam üç kere 23 Şubat 1885'te Exeter Cezaevinin yeni yapılan darağacı üstünde durmuş ve üç keresinde de kapak açılmamıştı. 19 yaşındaki Lee, her seferinde geri götürülmüş, mühendisler kapağı incelemişlerdi. Cellât kolu çektiği zaman kapak açılıyor, mekanizma kusursuz çalışıyordu.

Lee'nin ölüm cezası yaşam boyu hapse çevrildi. 22 yıl sonra salıverilince de Amerika'ya göçtü.

Lee'nin bu inanılmaz talihinin nedeni hakkında şunlar söylenmektedir: Mahkûmlar darağacının yapımı için çalışırken, döşemenin altına hafifçe eğik bir kereste yerleştirmişlerdi. Bu kalas, mahkûm ipin altındayken papazın durduğu yere isabet ediyordu. Papazın ağırlığı ile kalasın öteki ucu kalkıyor ve kapağın açılmasını önlüyordu.

Mühendisler, denemelerinde papaz yerinde kimseyi bulundurmadıkları için, sistemin kusursuz işlediğini saptayabilmişlerdi.

Korku Tarikatı, Her Yıl 48 Milyar Dolar Topluyor

Mafya sözcüğünün kökeni kesin olarak bilinmemektedir. Cesaret, yüksekte atma, caka satma anlamı-

na gelen bir Sicilya diyalekt terimi olacağı gibi, övünme demek olan Arapça 'mehia'dan da gelmiş olabilir. Ama başta ne demek olursa olsun, Mafya şimdi yalnızca bir anlam taşımaktadır: Korku.

Mafya yeryüzünün en geniş ve en başarılı suç örgütüdür. Yalnızca kurbanları ve müşterileri için değil, kendi üyeleri için de korku kaynağı olmaktadır.

Mafya örgütü, ilk kez 13. yüzyıl Sicilyasında bir direniş hareketi olarak başlamıştır. Yüzyıllar boyunca Sicilyalıları bir dizi istilâciya karşı koruyan gizli bir tarikat olarak geliştirdi. Adalılar, yabancıların zorbalıkları yerine Mafyanın çarpıtılmış adalet düzenini yeğliyorlardı. 1940'larda Mafya öylesine güçlüydü ki, İtalya Ordusunu 'elinde oynatıyor' ve Batı Sicilya'nın tümünü tek el silâh atılmadan Müttefiklere teslim edebiliyordu.

Şu anda Mafya'nın gücünün en korkunç olduğu yer Amerika Birleşik Devletleridir. Bu ülkedeki terör egemenliği yarım yüzyıl arayla ABD hükümetlerinin iki iyiniyetli, ama acıklı yanılışıyla mümkün olabilmiştir.

İlk yanılışı 1890'da New Orleans'da 11 göçmen Mafya üyesinin linç edilmesiyle yapılmıştı. ABD hükümeti asılan adamların dul eşlerine safça bir hareketle 30.000 dolar ödedi. Ancak, ilk tehditle para alma örgütünü başlatmak üzere, Mafya tarafından paraya el konuldu.

İkinci yanılışı da, 1930'larda İçki Yasağı dönemindeydi. 'Kuru 'Amerika'nın Bunalım sıkıntılarını atmak için kaçak içkiye olan ihtiyacını sağlama fırsatını, Mafya kaçırmadı. İçki yasağı yasası 1933'de kaldırıldığında Mafya kadın ticareti, kumar ve 'koruma' iş alanlarına da el atmış bulunuyordu. Yasadışı içki pazarı kapanınca örgüt, elindeki büyük serveti dışardan saygın görünen işlere yatırdı.

Mafya aileleri korku aracılığıyla hüküm sürerler — genellikle de birbirlerinin korkusuyla. 1930'larda çete savaşları, Amerikalıları karşı karşıya buldukları sorunun boyutları hakkında bir fikir sahibi olmaya zorlamıştır. 1931 Eylülünde eski bir Mafya ailesinin babası Salvatore Maranzano, 40 adamıyla birlikte öldürüldü. Ancak bu cinayetler, Mafya örgütünü de, kendilerinin bu kanlı güçlerini ilân etmenin tehlikeleri konusunda uyarılmış oldu.

Atlantik'ten Pasifiğe kadar Mafya gruplarının liderleri bir 'Komisyon' kurmak üzere bir araya geldiler. Bu, ülkenin 24 Mafya 'ailesini' temsil eden on iki kişilik bir gruptu. Başlarında Patronlar Patronu, 'Il Capo di Tutti Capi' bulunuyordu. Bu liderin ödevi, daha genç ve daha ateşli üyeleri frenlemektir.

Il Capo di Tutti Capi'nin rolü, Carlo Gambino'nun hayatını konu alan 'Baba' filminde açıkça dile getirilmiştir. Gambino'nun sert, ama diplomatik yönetiminde Mafya gelişmiştir. Gambino, açık cinayetleri hoş karşılamaz, aileleri gözüdünmüş gençlerden temizlerdi. Onun yönetiminde törensel yeminler de epey azaltılmıştı: Yeni bir üye, avcunda bir kâğıt yanarken, «Bu ailenin sırlarını açığa vurursam ben de böyle yanacağım,» derdi örneğin.

Carlo Gambini 1976'da 73 yaşındayken rahat döşesinde öldü. Yerini almak için yeni ve daha az saygın kişiler harekete geçti. Bağlılık yemini etmek üzere elli yeni üye alındı. 1930 çete savaşları boyutlarında olmasa da, cinayetler yeniden başladı.

ABD polis ve hükümet yetkilileri Mafya'nın son yıllardaki durgunluğundan kendilerine bir avunma payı çıkarmışlardır. Ayrıca bunlar, şu gerçeklerden de cesaret almaktaydılar: 1970'lerde 800'den fazla Mafya üyesi

hapse girmişti. Şikago'da 1974 ile 1978 yılları arasında aileler arasındaki savaşta 22 kişi ölmüştü. New York'ta Mafya, suç alanlarının büyük bir bölümünü elinden çıkarıyor gibiydi.

Ancak bu zafer aldatıcıdır. Örgüt öylesine güçlüdür ki, hükümet, tanıklık etmeye hazır 2000 'muhbir'i Mafya katillerinden korumak için yılda 20 milyon dolar ödemektedir.

Üstelik, ülke çapında 3 ila 5 bin adamı olan Mafya, yılda sekiz on üyesini FBI ya da polise kaptırmaktan korkmamaktadır. Yılda tahmini 12 milyar dolar kâr eden 10.000 yasal işyerine de sahip olduğundan, kadın ticareti ve uyuşturucu işinden ettiği kârları rahatça sineye çekebilmektedir. Bu 12 milyar dolarlık kâr, Amerika'nın en büyük sanayi kuruluşu olan Exxon'un yıllık kârının beş katıdır.

Bugün Birleşik Devletlerde insanlar yaşamlarına Mafya tarafından üretilmiş çocuk bezleri içinde başlarlar, bir Mafya plak şirketinin müziğini dinlerler, lokantada Mafya üretimi eti yerler, Mafya satıcısından almış arabalarına binerler, Mafya'nın işlettiği bir otelde tatillerini geçirirler, bir Mafya kooperatifinden aldıkları evde otururlar ve sonunda Mafyanın yönettiği bir cenazeevi tarafından gömülürler.

Bu işlerden elde edilen 12 milyar dolar, örgütün suç yollarından elde ettiği paranın yanında bir hiçtir. Time dergisi yaptığı geniş kapsamlı bir araştırmada Mafya'nın yılda en az 48 milyar dolar topladığını, bunun 25 milyar dolarının vergisini ödemediğini ortaya çıkarmıştır. Ve yalnızca bu yüzden sıradan bir yurttaş aldığı her eşya için yaklaşık olarak fazladan bir yüzde iki ödemektedir.

İşte, saf bir hükümetin 1890'da 30.000 dolara satın almak istediği sorunun bedeli budur.

Sahte Yüzbaşı Belediye Başkanını Tutukladı

Tarihte pek az sahtekâr Wilhelm Voigt kadar ün ve sevgi kazanmıştır. Diğer yandan, onun küstahlık ve gösteriş düşkünlüğü ile alaya kalkanlar da, çok az olmuştur.

1906 yılında Almanya'da Kayzer, ordusu, hükümeti ve memurları çok güçlüydüler ve askerlerle bürokratların pek çoğu da, kendilerini olduklarından önemli görüyorlardı.

Bir kundura tamircisi olan, ama aslında 57 yılının yaklaşık yarısını cezaevinde geçirmiş ve son olarak hırsızlıktan dolayı çektiği 15 yıllık cezasını bitirmiş olan Voigt'in pasaportu ve kimliği, otoriteler tarafından alınmıştı. Otoriter bir devlette de, bunlar olmadan pek bir şey yapılamaz.

Ama Voigt, düzenin karşısında pes edecek insan değildi. Aklına cüretkâr bir fikir geldi. Prusyalıların otoriteden korkuları yüzünden, başarıma olasılığı olan bir fikirdi bu.

Voigt Berlin'de bir mağazadan elden düşme bir üniforma alıp kendini Kayzer hizmetinde bir yüzbaşı yapıverdi. Şimdi komuta edeceği askerlere ihtiyacı vardı. Bir kışlanın önünde durup bir onbaşının beş kişilik bir mangayla yürümekte olduğunu gördü.

«Onbaşı, bu erleri nereye götürüyorsun?» diye bağırdı.

«Kışlaya dönüyoruz, yüzbaşım.»

«Dönün ve hemen beni izleyin. Kayzer'den aldığım bir emri yerine getirmek için onlara ihtiyacım var.»

Voigt, küçük ordusuyla yola çıktı. Karşısına çıkan dört eri de onlara katmıştı. Dokuz adamıyla başlıbaşına

bir kuvvetti şimdi. Bu yüzden bir otobüse el koyması güç olmadı.

Berlin'in dış mahallelerinden Kopernick'e gidiyorlardı. Oraya varınca, birliğini sıraya dizip teftiş ettikten sonra belediye binasına doğru yürüyüşe geçirdi. Birlik belediye başkanının odasını kırar gibi açıp içeri girdi. «Tutuklusun,» dedi Voigt başkana.

«Tutuklama emri nerede?»

«Tutuklama emri, emrimdeki adamlardır!» diye gürledi korkusuz 'yüzbaşı'.

Belediye başkanı da eski bir yedeksubay olduğundan emirlere karşı gelecek değildi. Yüzbaşı, apoletleri ters dikilmiş ve rütbesine göre biraz yaşlı da olsa.

Voigt, adamlarından birkaçını belediye başkanının karısını almaları için gönderdi; kendisi de belediyenin mali işler bürosuna girdi. İlçenin maliye şube müdürünü tutuklayıp, «Bütün paralarınıza el koyuyorum,» dedi. Adamcağız da kasayı açıp içinde bulunan 4000 markı, kendisine sahte bir makbuz imzalayan Voigt'e teslim etti.

Voigt, adamlarına tutukluları dışarda beklemelerini emrederek başkanın odasında bir pasaport ve kimlik kartı aradı. Ama hiçbir şey bulamamıştı.

Yine de 400 markı vardı cebinde. Üstelik belediye başkanını, memurlarını ve orduyu aptal yerine koyabilmişti. O günlük işinden memnun kalan Voigt soluğu tren istasyonunda aldı.

İstasyonda, daha önce emanete bıraktığı sivil elbiselerini giydi, üniformasını kolunun altına sıkıştırdı ve Berlin trenine bindi.

Ertesi günün bütün gazeteleri, yetkilileri gülünç düşüren esrarengiz adamın yaptıklarıyla doluydu. Voigt mutluymuştu artık. Ama günler geçip de kimse tutuk-

lanmaymca, kazandığı ünün hakkının verilmediğini düşünmeye başladı. Polisin kendisini bulması için bir fotoğrafını gösterdi, on gün sonra da sabah kahvaltısında tutuklandı.

Voigt'in yargılanması olaylar yarattı. Hem orduda, hem hükümetin gösterişçiliğinde küçük de olsa bir gedik açan Voigt, ulusal bir kahramandı artık. Dört yıla hüküm giydiğinde cezanın ağırlığı hakkında pek çok söylenen oldu. Ama Voigt cezanın tümünü çekmeyecekti. Olayı duyduğunda 'sevimli haydut' diye mırıldandığı söylenen Kayzer, kamuoyunun sempatisine dayanamayıp 20 ay sonra Voigt'i bağışladı.

Voigt, zengin bir Berlinli kadının kendisine yaşam-boyu bağışladığı aylığa güvenerek Luxembourg'a yerleşti ve 1922'de ölene kadar orada kaldı.

Eyfel Kulesini Hurdacıya Sattılar

Gerçekten her dakika bir aptal doğuyorsa, karşılığında onu biraz daha akli başında yapacak bir üçkağıtçı da doğuyordur.

Bütün zamanların en olağanüstü üçkağıtçılarından ikisi, Fransız Bayındırlık Bakanlığında çalışan Avusturyalı Kont Victor Lustig ile küçük çaplı bir Amerikan sabıkası olan Daniel Collins'tir. Bu ikili ünlü, Eyfel Kulesini tam iki kere satmışlardır.

Kont, bu işi başarmak için 1925 yılında bir Paris otelinde daire tutmuş ve beş işadamını görüşmek üzere oraya çağırmişti. İşadamları geldiğinde, herbirine sözlerinin gizli kalacağı konusunda yemin ettirmiş, sonra

da Eifel Kulesinin yıkılma tehlikesinde olduğunu ve sökülmesi gerekeceğini söylemişti. Ünlü anıtın hurda demirleri için teklif istiyordu. Kont, bakanlığın böylesine sevilen ulusal bir anıt için kamuoyunun tepkisi büyük olacağından, böyle gizli bir toplantı ve yeminlere başvurduğunu da açıklamıştı.

Bir hafta içinde teklifler verildi ve Kont, hurda tüccarı Andre Poisson'unkini kabul etti. Anlaşma yapıldı. Kont'un 'sekreteri' Collins'in de tanıştırıldığı son toplantıda, iş için kaparo olarak banka çeki verildi.

Üçkağıtçılar, bunun ardından ustaca bir darbe daha indirdiler. İş kolaylaştırmak için rüşvet vermeleri gerekeceğini söylediler. Hurdacı buna da razı oldu ve bu kez rüşveti nakit olarak verdi. İçinde bir parça kuşku varsa, o da giderilmişti artık. Rüşvet, adamların gerçekten bakanlıktan olduklarının kanıtıydı.

Lustig ile Collins, 24 saat içinde ülkeyi terk ettiler. Ama sahtekârlıklarının ardından kopmasını bekledikleri gürültü gelmeyince, dışarda fazla kalmadılar. Aldatıldığını anlayan hurdacı, utancından dolandırıldığını polise bildirmemişti.

İki kafadar Paris'e döndüler; aynı oyunu bir kere daha tezgâhlayıp Eifel Kulesini bir başka hurdacıya daha sattılar. Bu kez adam polise başvurdu, üçkağıtçılar da selâmeti kaçmakta buldular. Hiçbir zaman adalet önüne çıkarılmadıkları için, kaç para kaldırdıkları da öğrenilemedi.

Lustig, bu dolandırıcılık fikrini İskoçyalı Arthur Ferguson'dan almış olabilir. Ferguson, 1923'te iki ay içinde Londra'nın ünlü anıtlarını ayrı ayrı Amerikalı turistlere satmıştı. Buckingham Sarayı 2000, Big Ben 1000 ve Nelson Anıtı da 6000 dolarlık kaparolarla satıldı.

Ferguson, 1925'te Amerika'ya göç etti. Washington' da Beyaz Saray'a hayran hayran bakan bir Teksaslı görünce yanına yaklaştı, kendisinin hükümet memuru olduğunu söyleyip, yönetimin masrafı kıstak için çareler aradığından dem vurmaya başladı. Texas'lı, Beyaz Sarayı 100.000 dolar gibi bedava bir fiyata kiralamak ister miydi?.. Ferguson işe başlamıştı.

İskoçyalı, New York'a geçip orada bir Avusturalyalıya New York limanının genişletilmesi gerektiğinden Özgürlük Anıtının sökülüp satılacağını anlattı. ABD için büyük bir kayıptı kuşkusuz, ama anıt Sydney Limanında ne kadar görkemli dururdu...

Avusturalyalı, uçkağıtçının anıta karşılık istediği 100.000 doları bulup buluşturmaya başladı. Ancak bankacıları, bu işi iyice kurcalamadan harekete geçmemesini söylediler; polise haber verildi.

Ferguson tutuklanıp beş yıla hüküm giydi. Cezasını bitirdiğinde de, eski anıtlar işini terkederek 1938 yılında ölene kadar kazandığı paraları California'da keyifle yedi.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

Yenenler ve Yenilenler

**Japonlar Pearl Harbour'a baskın yaptıklarında,
savunucuları hazırlıksız yakalamışlardı.**

ABD'nin 7. Süvari Birliği,

Öturan Öküz'ün kampına saldırıya geçtiğinde,

savunucular beklenmedik

derecede hazırlıklıydılar.

Savaş hikâyeleri yanlışlıklarla doludur...

Boşuna kaybedilen canlara mal olan

yanlışlıklarla...

eskikitaplarim.com

Singapur Blöfle Ele Geçirildi

15 Şubat 1942 pazar günü, Singapur'a kara yağmur yağıyordu. İstilâcı Japonların eline düşmemesi için İngilizlerin yakılma emri verdikleri benzin depoları, alev alev yanmaktaydı. İngilizlerin artık benzine ihtiyaçları yoktu; teslim oluyorlardı.

'Geçilmez' Singapur doğal kalesinin teslimi, Japonlar için uzun bir istilâ yolunun sonuydu. Ama bu, İngilizler için daha da uzun bir yolun sonu oluyordu. Kendisinden daha kurnaz, daha savaşçı düşmana Singapur'u teslim eden Müttefik kuvvetleri, bu hareketleriyle İngiltere'nin Asya'yı denetimlerini de elden çıkarmış olmaktaydılar. Böylece Britanya İmparatorluğunun sona ermekte olduğu, önceden açıklanıyor gibiydi — İngiltere'nin, uzak sömürgelerini her düşmandan koruyabilecekleri efsanesi yıkılmıştı.

Ama bu, böyle olmayabilirdi. Japon istilâ kuvvetleri karaya çıkıp da Malaya Yarımadasından aşağı inmeye başladıklarında, karşılarındaki İngiliz, Avusturalya ve Hint kuvvetleri kendilerinden kat kat üstündü. General Tomoyuki Yamaşita'nın komutasındaki Japonların, havanları ve deniz topçusu yoktu, zırhlı kuvvetleri de çok zayıftı. Ama düş gücü, kararlılık ve vahşetle bunları örtbiliyorlardı.

Japonlar direnişten, yanlardan kayarak kurtuldular. Müttefikler yeni savunma hatları kurdukları zaman, Japonlar hemen çalıntı teknelerle denize açılıyorlar ve onların gerisinde yeniden karaya çıkıyorlardı. Krallık Donanması görünürlerde yoktu. Malaya ile İngiltere'nin Uzak Doğudaki en büyük deniz üssü olan Singapur'a, savunma için vaad edilen gemiler gelmemişti. Vaad edilen hava desteği de. Japonları durduracak hiçbir şey yoktu.

Japonlar Singapur'a inerlerken, daha önce geçilmez sanılan balta girmemiş ormanların patikalarında bisiklet kullanmaktaydılar. Ellerinde okul atlasları vardı. 1942 Şubatında Malaya Yarımadasının uç noktası olan Johore'a geldiler ve daracık Johore Boğazının karşısındaki Singapur'a baktılar.

Singapur on mil eninde, yirmi mil boyunca bir ada olup kıtaya dar bir yolla birleşir. Adanın güneyinde, deniz kıyısında Malayalılarla Çinlilerin doldurduğu Singapur kenti bulunur. Kuzeyde, kara yanmda ise, o zaman dünyanın en güçlü askeri kalelerinden biri olduğu sanılan Krallık Deniz Kuvvetleri üssü bulunmaktaydı.

Singapur, yüz yıldanberi İngiltere'nin Uzak Doğudaki üstünlüğünün temel taşıydı. 'Britanya İmparatorluğunun Kalesi' ve 'Doğu'nun Cebelitarık'ı' adları verilmişti. Ama bunların ikisi de değildi. İngiltere'nin savaş yılları liderlerinin pek çoğunu etkilediği görülen garip askeri körlük yüzünden, Singapur denizden gelecek bir saldırıya karşı tahkim edildiği halde, Johore Boğazından gelecek bir çıkartmaya karşı açtı.

Singapur, kendisini istila etmeye hazırlanan vahşi, kadınların ırzlarına geçen, ganimet peşinde koşan ordunun saldırısına hazırlıklı olamayacak kadar uzun bir uyku içindeydi. İngiliz Malaya Komutanı Tümgeneral

Percival, ancak 1941 Noelinden iki gün önce savunma çalışmaları yapılmak üzere adanın kuzey kıyılarının incelenmesini emretmişti. Ancak bu emri, iki hafta yerine getirilmedi.

Winston Churchill de, bölgenin başkomutanı olarak atanan General Wavell'den 16 Ocakta bir telgraf alana kadar, Singapur'un içinde bulunduğu tehlikeli durumdan habersizdi. Churchill genel kurmay başkanlarına âcil ve uzun bir direktif gönderdi:

«Wavell'in telgrafının beni şaşırttığını itiraf etmiydim... Yalnızca denize karşı savunmaya sahip olup geriyl korumak için, kale ya da sabit savunma noktaları yapılmamış olması kesinlikle bağışlanamaz. Sizi bunun, uçığa çıkacak olan skandalların en büyüğü olacağı konusunda uyarırım.

«Johore'da savaş devam ederken, elden ne geleceği konusunda hemen bir plan yapılsın. Plan şunları içermelidir: Barut hakkı azaltılarak kuzeydeki kale toplarını kullanma; çıkartma yapılma olasılığı olan yerlere mayın dögenmesi; butaklıklara bubi tuzakları yerleştirilmesil, Boğuzun iki ucuna sahra topları konulması; Johore'dan geri çekilecek birliklere destek olmak üzere üç veya dört çevik karşı saldırı yedek birliğinin hazırlanması, kentin tüm erkeklerinin savunma çalışmalarında kullanılması

«Singapur Adasının, yalnızca her yolla da olsa, savunmaya çalışmak yetmez; her birim ve her siper tek tek ele geçirilinceye kadar savaş sürdürülmelidir. Singapur kenti, bir kale oluşurlularak ölene kadar savunulmalıdır. Teslim olmak düşünülmemelidir.»

Ancak, Singapur savunucuları çok geç kalmışlardı. Savunma hazırlıklarına başlamak için zaman, çok geçti. Sivil halk öylesine bir karışıklık içindeydi ki, pek

az Şeye baŐlanabiliyordu. İŞçiler kaçmıŐlardı. İngiliz ve Avusturalyalı askerlerden bir kısmı da başka adalara kaçmıŐ bulunuyorlardı. Singapur kentinde Japon iş-adamlarından oluşan g¼çlü bir beşinci kol vardı. Askeri bir felâket için sahne hazırđı kısacası.

Wavell, Johore kaybedilse bile Singapur'un aylarca dayanabileceğine inanıyordu. O zamana kadar Amerikan uçak gemileriyle birlikte destek kuvvetleri bölgeye yetiŐeceklerdi. Japon ilerlemesini böylece geciktirmek, Hollanda Doğu Hindistanından başlatılacak bahar karşı saldırısı için zaman kazandıracaktı.

Yamaşita ise, kendi 25. Ordusu için başka planlar kuruyordu. Amacı bir r¼zgâr gibi inip Avusturalya'yı istilâ etmektir. Hedefleri, Sidney ve Brisbane'dir ve bunun için önünde önemli bir engel görmüyordu. Ama önce Singapur'u ele geçirmesi gerekti. Yamaşita, Singapur'un çok çabuk alınması gerektiğini biliyordu; aksi halde epey uzun olan ikmal yolları, saldırıyı beslemeye yetmeyecekti. Askerlerinin adam başına ancak yüzer mermisi vardı.

31 Ocakta son İngiliz ve Avusturalyalı askerler de, Johore'dan adaya geçtiler. Kendilerini Argyll ve Sutherland Highlanders birliklerinin iki gaydacısı uğurlamıŐtı; gaydacılar alayının yarısından fazlası güneye doğru çekilme sırasında ölmüşlerdi.

Son birlikler de geçtikten sonra 20 metre enindeki yolun köprü kısmı, dinamit yerleştirilip atıldı. Yol kesilmiŐti. Ancak sular çekildiğinde yolu inceleyen Japonlar, çöken köprünün yalnızca bir metre derinde yattığını gördüler. İstedikleri takdirde suyun içinden yürüyerek geçebilirlerdi.

Yamaşita, karargâhını Johore Sultanının sarayının kulesinde kurdu. Oradan, İngiliz uçaklarından on kat fazla olan Japon uçaklarının, savunma hazırlıklarını

tamamlamaya çalışan İngiliz ve Avusturalyalıları bombalayışını seyrediyordu. Bir düşmanın çok belirli bir hedefi olacağı düşüncesiyle, Yamaşıta'nın kulesi hiç bombalanmadı. İngilizler Japon komutanının orada olabileceğine ihtimal bile vermemişlerdi. Japon generali harekâtı kendi gözleriyle izlerken, Wavell ise çok uzaktaki Cava karargâhında kötü muhabere koşullarıyla boğuşmaktaydı. Singapur'un savunma taktiği General Arthur Edward Percival'e bırakılmıştı.

Percival, Japonların adaya ayak basmadan önce püskürtülebilmeleri için kuvvetlerini kuzey kıyısına yaydı. Churchill'in, düşman adaya ayak bastıktan sonra püskürtülmesi için vurucu bir güç hazırlanması planı, Percival'in kanısınca pek tutarsızdı. Askerlerin morallerinin çok bozuk olduğunu biliyordu. Sivil halk ise daha da kötü durumdaydı. Ancak askerler, savunmak için o kadar çarpıştıktan sonra, düşman eline geçmemesi için, deniz üssünün kendileri tarafından havaya uçurulduğunu gördüklerinde, morallerini daha da yitirdiler.

Percival'in Singapur'daki 85.000 askerinden 15.000'i savaşa katılmıyordu. Karşılarında, boğazın öteki yakasında 30 ila 50 bin usta asker vardı. Ateşgücü açısından iki taraf da eşitti. Ama diğer bütün bakımlardan üstünlük Japonlardaydı. Havalara onlar egemendi. Moralleri yüksekti; zafer kazanıyorlardı ve önlerinde, Singapur'u beyaz sömürgecilerden 'kurtarına' görevi vardı.

Wavell, 20 Ocakta Singapur'a gelip Percival'le, adanın savunma planlarını gözden geçirdi. Wavell, düşmanın adanın kuzeybatısına çıkartma yapacağı fikrindeydi. Percival ise, aynı kanıda değildi. O, saldırının kuzeydoğudan geleceğine inandığı için taze güçlerini oraya yerleştirdi. Savaş yorgunu olan Avusturalyalılar, kuzeybatı kıyısını savunacaklardı. Şiddetli bir hava ve kara bombardımanından sonra 8 Şubatta Wavell haklı çıktı.

Japonlar 22.30'da kuzeybatı kesimine çıkartma yaptılar. Karşılarında Avusturalya Tugayı vardı. O kesimde kıyının ışıldaklarla taranması gerektiği halde, birliklere, yerlerini belli etmemek için ışıldakların söndürülmesi emredilmişti. Topçu ateşi bütün telefon hatlarını kestiği için, bunun aksine bir emir iletilemedi. Düşman, görünmeden karaya çıkıp güçlü bir köprübaşı oluşturdu. Sabahın üçünde dört millik bir ilerleme kaydetmişlerdi. Avusturalyalılar önceden belirlenmiş hatlara çekildiler, ancak karanlık ve kargaşalıkta birlikler dağıldığı için, karşı saldırı planından vazgeçilmek zorunda kalındı.

Percival haberi alınca çok sarsılmıştı. Ama iş burada bitmemişti. Bir dizi çıkartma haberi daha geldi. Haberleşme olanaksızlıkları yüzünden, kuşatılacakları korkusunda olan birlikler, saldırıya bile uğramadan güçlü mevzilerinden çekildiler. Tüm cephe çöküyordu. Sonunda Singapur kenti yolunda, ilerleyen düşman tankları da görüldü.

Savaş birkaç saat içinde kaybedilmiş gibiydi. Ama Japonlar, Boğazdan ikmal malzemesi getirtmek için saldırıyı kestiler. 9 Şubat akşamı küçük tekneler, kayıklar ve hatta sallarla 25.000 Japon askeri Johore Boğazını geçmişti. İçlerinden çoğu da yüzerek gelmişlerdi adaya. Savaş yorgunu Avusturalyalılar her şeye rağmen karşı koydular, ama artık düzen kalmamıştı. Yanı başlarında çarpışan ve Japonlardan nefret eden Çinli sivil savunma birlikleri, askeri birlikler çekildikleri halde çarpışmaya devam ediyorlardı.

Savaşın bir aşamasında, Avusturalyalılar bataklıklara benzin depolarını boşaltıp ateşe vererek, Japonların karaya çıkılmalarını engellediler. Düşman askerleri yanmaya başlayınca, Japon istilâsı gecikti. Japonlar da, intikam olarak 200 yaralı askerin başını kestiler.

Bunun ardından, Singapur'un kaderini bağlayan iki yanlışlık üstüste yapıldı. 27. Avusturalya Taburunun şiddetli direnişi karşısında adayı karaya bağlayan yol yakınlarında bulunan mevzilerini terk etmek için Japon birlikleri izin isterlerken, Avusturalyalılar geri çekildiler. Bu kararın nedeni hiçbir zaman açıklığa kavuşmamıştır. Ancak açılan 4 kilometrelik gedikten düşman hiçbir karşı koyma görmeden içeri daldı. Diğer taraftan Percival, Singapur kentinin çevresindeki savunma hatlarına çekilmeyi öngören âcil durum planlarını hazırlıyordu. Planlar incelenecek, ama uygulanmayacaktı. Fakat yine haberleşmedeki aksaklık yüzünden, saldırının tüm yükünü taşıyan 22. Avusturalya Taburu, geri mevzilere çekildi. Yalnız kaldığını gören 12. Hindistan Taburu da çekilmek zorunda kaldı.

O gün Singapur'daki son İngiliz Hava Kuvvetleri uçağı da adadan ayrıldı. Uçaklar kalmış olsaydı, Japonlar havaalanlarını bombaladıkları zaman, hepsinin yitirileceğı söyleniyordu. Bunun üzerine havalarda tek başlarına kalan düşman uçakları, şimdi göçmenlerle, nüfusu bir milyonu aşmış olan Singapur kentini bombalamaya başladılar. Sıkışık bir yerleşme merkezli olan kent yandı, sokaklardan dereler gibi kan aktı. Kentin suyu da kalmamıştı. Cesetler sokaklarda yatıyordu. Her an salgın bir hastalık çıkabilirdi.

10 Şubat'ta Wavell, Cava'dan son kez gelerek bir karşı saldırı emri verdi. Percival buna karşı çıktı. Ama Wavell'in ısrarı üzerine saldırı başlatıldı ve başarısızlığa uğradı. Karşı saldırıya geçmekte çok geç kalınmıştı.

Churchill bunun üzerine Wavell'e şu telgrafı çekti:

«Bizim Singapur durumunu nasıl gördüğümüzü bilmenizi isterim. Percival, 100.000 askeri olduğunu söylüyor. Japonların, bütün Malaya Yarımadasında bu sayı-

da askerleri olduğu pek kuşkuludur. Buna göre, sayıca Japonlardan çok üstün olan savunucular, iyi hazırlanmış bir savaşta onları yok edebilirler. Bu aşamada, askeri kurtarmak diye bir düşünce olmamalıdır. Britanya İmparatorluğunun ve Britanya Ordusunun şerefi söz-konusudur. Ülkemizin ve ırkımızın tüm ünü ortaya konmuştur.»

Churchill'in 100.000 tahmini, aşırı bir abartıydı. Ama savaş liderinin öfkesi Percival tarafından subaylarına yansıtıldı: «Bazı birliklerde erat, Britanya İmparatorluğuna yakışan savaşçı ruhunu göstermemiştir. Sayıca bizden çok az olan kurnaz gangsterlerden oluşmuş bir ordu tarafından yenilgiye uğratılırsak, bu çok utanç verici bir şey olur.»

Wavell de fikrini belirtmekte gecikmedi: «Singapur'daki askerlerimizin, Boğazı geçen Japonlardan kat kat üstün oldukları kesindir. Onları yok etmeliyiz. Bütün savaşçı ünümüzü ve Britanya İmparatorluğunun şerefini ortaya koymuş bulunuyoruz. O kadar övünç duyduğumuz Singapur kalemizi, bizden az olan düşmana bırakmak utanç verici bir şeydir.»

Ama bütün bu sözler boşunaydı. Malaya Yarımadası boyunca, öylesine cesaretle çarpışmış olan askerlerden çoğunda, artık savaşma isteği kalmamıştı. Asker kaçakları sokaklarda dolaşp mağazaları yağma ederlerken çirkin manzaralar oldu. Singapur limanından ayrılan son gemide, kadınların yanı sıra, bir yer bulmak için onlarla kavga eden askerler bile vardı.

Singapur Valisi Sir Shenton Thomas, düşmanı yenilgiye uğratan Japon askerlerinin sarhoş olarak bir cinayet ve ırza geçme dalgası başlatmamaları için, kentte tüm içkilerin imha edilmesini emretti. Percival Japonların beyaz kadın tutsaklarının kaderini paylaşmalarını için, Askeri Hastane Birliğinin boşaltılmasını is-

ledi. (Japonlar Singapur kenti dışında bir hastaneyi ele geçirdiklerinde hastaları ve hastane kadrosunu süngüleyerek öldürmüşlerdi.)

13 Şubatta Percival, 3. Hintli Kolordusundan Korgeneral Sir Lewis Heath ile 8. Avusturalya Tümeninden Tümgeneral Gordon Bennett'i çağırttı. Her iki general de, bir karşı saldırının başarısızlığa uğrayacağını söylediler. Yine her ikisi de, teslim olmayı önerdiler.

Percival, bir mucize umarak bekledi. Japonlar, ikmal malzemesi azaldığı takdirde kenti felce uğratan bombardımanı keserlerdi; böylece İngilizler de, denizden gelecek yedek birlikleri bekleyecek zaman kazanabilirdi. Ama Çinlilerin Yeni Yılının ilk günü olan 15 Şubat öğleden sonra, bütün umudunu yitirdi. Bir Japon uçağı karargâhın yanına bir paket attı. Paket yere inerken arkasından kırmızı beyaz kurdeleler dalgalanıyordu. İçinde Yamaşıta'dan bir mesaj vardı: «Bir şövalye ruhu içinde size, teslim olmanızı önermekle şeref duyarız...»

Percival, kentte yalnızca bir haftalık yiyecek ve bir günlük su kaldığını biliyordu. Savaşmaya devam edildiği takdirde, sivil halktan on binlerce kişi gereksiz yere ölecekti. Yamaşıta'nın mesajındaki gizli tehdidi de önemsemek zorundaydı: «Direnmeye devam edecek olursanız, insani açıdan daha fazla sabır göstermek güç olacaktır...»

Percival, kara dumanlar ve kente yağan kara yağmur arasından geçip adanın Ford montaj fabrikasında Japon komutanı ile buluştu. 55 yaşındaki İngiliz generali 'Britanya İmparatorluğunun Kalesi'ni, burada kayıtsız şartsız teslim etti.

Yamaşıta, saygı belirtisi olarak eğilirken gizliden gizliye de derin bir soluk alıyordu. Daha sonraları günlüğüne şöyle yazacaktı: «Singapur saldırım, aslında bir

blöftü. 30.000 askerimle üç katım bir bir düşmanla savaşıyordum. Biraz daha savaşmak zorunda kalsaydım, yenileceğim kuşkusuzdu. O yüzden, bir an önce teslim olmasını istiyordum. İngilizlerin, bizim sayıca azlığımızı ve ikmal malzemesi eksikliğimizi öğrenip, bizi sonu kötü olacak bir sokak çarpışmasına sürükleyeceklerinden korkuyordum. Ama bunu öğrenemediler, blöfümde başarılı oldum.»

Çanakkale Geçilmez

Çanakkale Geçilmez
Türk Savunması
İtilaf Devletlerine
«Pes» Dedirtti

Birinci Dünya Savaşı'nın en yürekli stratejik planıydı bu: Bir darbede, doğuda yeni bir cephe açarak Fransa siperlerindeki korkunç durumu ortadan kaldırmak. Planı yapan Birinci Amirallik Lordu Winston Churchill, Almanya'nın müttefiki Türkiye'ye saldırarak Kayzer Avrupasının 'yumuşak karın bölgesine' esaslı bir darbe indirebileceğini umuyordu. Bunu, Çanakkale Boğazını geçerek başaracaktı. Türklerle Almanlar arasındaki bağlantı kopacak, İngiltere ise Karadeniz'den müttefiki Rusya ile birleşebilecekti.

Bu parlak planın başarısı, Türkleri hem karada, hem de denizde şaşırtmakla mümkündü. Çanakkale Boğazı'ndan geçmek için, güçlü bir deniz kuvvetine; yani sıra, iki taraftaki tepeleri almak için de bir çıkartma birliğine ihtiyaç vardı.

Planın, kusursuzluğuna rağmen, gerçekleştirilmesi bir felâket oldu. Çünkü Türkiye, İngiliz planını önce- den haber almıştı.

3 Kasım 1914'te İngiliz donanmasına ait gemiler, Çanakkale Boğazına girerek Türk tahkimatlarını on da- kika kadar bombaladılar. Bu on dakika, karada pek bir hasar yaratmadıysa da, İngilizlerin oyununu ele vermiş oldu. Türkler, boğazı mayınlamaya ve Gelibolu Yarım- adasının sarp tepelerindeki savunma hatlarını gclen- dirmeye başladılar. İtilaf devletleri kendilerini üç ay s- re ile rahat bıraktıklarından, bu işlerini yapacak pek çok zamanları vardı.

19 şubat 1915'te daha büyük bir İngiliz ve Fransız deniz kuvveti, Türk tahkimatlarını yeniden bombardı- mana tuttu. Türkler, gemi toplarının menzilinden çıkıp bombardımanın sona ermesini beklediler, sonra yeniden mevzilerine döndüler. İtilaf devletleri bu saldırıyla çok az Şey kazanmışlar, karşılığında büyük kayıplara uğra- mışlardı:  Fransız ve İngiliz savaş gemisi mayınlara çarpıp batmış, diğer üç de hasar görmüştü. Başkomutan Amiral Fisher raporunda Şöyle diyordu:

«Çanakkale'de işler kötü gidiyor. Asker eksikliğin- den dolayı yerimizden kımıldayamıyoruz.»

Londra'da Savaş Kabinesi, Çanakkale'yi alma pla- nının uygulamaya değer olup olmadığını düşünmeye başlamıştı. Ama Churchill kararında kcsindi. Bir an bile duraksamaması, savaş liderlerinin büyük çoğunluğunu kendi safında toplamasını sağlamıştı.

Böylece ilk uyarı atışı yapıldıktan beş ay sonra, 25 Nisan 1915'te, o güne değin dünyada görülmemiş bir ka- ra-deniz gücü, Gelibolu kıyılarına doğru yola ıktı.

İlk saldırı dalgasında 1500 Avusturalyalı ve Yeni Ze- landalı vardı.  savaş gemisinden kk kayıplara bi-

nen bu birlik, sabahın dördünde kıyıya doğru kürek çekmeye başladı. Şafakla birlikte Arıburnu'na yaklaştılar. Ancak bekledikleri yumuşak meyilli tepeler yerine, karşılıklarına sarp yamaçlar ve çıplak tepeler çıktı. Tepelerin birinden bir işaret fişeği fırlatıldı, ardından üzerlerine bir kurşun yağmuru başladı. Askerler denize atlayıp kıyıya doğru yüzdüler. Ağır yükleri nedeniyle pek çoğu kıyıya ayak basamadı; ancak kıyıya çıkabilip de süngülerini takanlar, tepelerden aşağı koşarak inen Türkleri beklemeye başladılar. Daha sonraları Anzak Koyu olarak anılacak yerde, denizin hemen birkaç metre ilersinde, savaş başlamıştı.

Avusturalyalı ve Yeni Zelandalılar, Britanya İmparatorluğunu savunma çağrısına koşan gönüllülerdi. Acemi olduklarından sürekli bir çarpışma beklenmiyordu kendilerinden. Ama Anzak Koyundaki kahramanlıkları, inatçılıkları ve cesaretleri sonraları efsaneleşti. Türkleri kıyıda kopartıp süngü hücumuyla tepelere kovalayabildiler. Büyük savaş planı, artık yer yer kanlı çatışmalara dönüşmüştü. Sabahın ilerleyen saatlerinde Anzaklar bir mil kadar ilerlediler.

Ancak bu sırada Anzakların kahramanlıkları, liderlerinin beceriksizliği yüzünden boşa çıktı. Gelibolu seferinin başkomutanı olan yaşlı ve yeteneksiz General Ian Hamilton savaşı kıyıda üç mil açıktaki **Queen Elizabeth** gemisinden yönettiği için, iki komutanı ve kıyıda bir birlikleriyle bağlantı kuramıyordu. Komutanlar da kıyıda değildi. Onlara da, harekâtı açıktaki gemilerinden yönetmeleri için emir verilmişti. Haberleşme kısa sürede aksadığından, onlar da kıyıda neler olup bittiğini bilemiyorlardı.

Anzakların komutanı General Sir William Birdwood, yetenekli bir subay olmasına rağmen, işlerliği olmayan emirlerle bağlıydı. 29. İngiliz ve Fransız Tümeni komu-

tanı olan General Sir Hunter Weston'a ise, Hamilton çok umut bağlamış bulunuyordu. Weston'un birlikleri Geli-bolu Yarımadasının ucundaki Arıburnu'nda beş yere çıkartma yapmışlardı. Bunlar, Türk kuvvetlerini esas cep-heden çekmek için iki ayrı harekât daha başlattılar.

İlk 2000 kişilik İngiliz birliği, Seddülbahir'de kara-ya oturan **River Clyde** gemisiyle karaya çıktı. Anzak çıkartmasından bir saat sonra saldırı başladı. İngilizler, karaya gündüzün çıktıkları için, iyice mevzilenmiş Türk-lerin kurşun yağmuru ile karşılaştılar. Gemiden kara-ya çıkmakta olan askerler, kıyıya uzatılan iskelelerde, istif edilmiş sardalyalar gibi öldüler. Karaya ayak ba-san birkaç kişi de, teker teker vuruldu.

İlk çıkartmadan dört saat sonra, kıyıda sağ ola-rak yalnızca 200 İngiliz vardı. O sabah bölgenin üze-rinden geçen bir keşif uçağının pilotu denizi 'kana bu-lanmış' olarak anlatmaktadır. Seddülbahir savaşı, baş-lamadan kaybedilmişti.

Birkaç mil ötede Arıburnu'nda nisbeten başarılı olan dört çıkartma daha yapılmıştı. Bu üç kumsalda, İngi-lizler, pek az direnişle karşılaştıklarından tepeleri ele geçirip emir beklediler. Ama kendilerine herhangi bir buyruk gelmedi.

Dördüncü çıkarma yerinde ise, hiç direnme yoktu. İki bin asker karaya çıktılar, tepelere tırmandılar, hiç-bir düşmanla karşılaşmadan dolaşmaya başladılar. Yü-rüyerek bir saatlik uzaklıkta olan arkadaşlarının yok edilmelerini, oturdukları yerden duyabiliyorlardı. Bu çıkartma gücü, Türklerin Arıburnu'ndaki tüm kuvvetle-rinden sayıca daha üstündü. Düşmanı hemen o gün ku-şatabilir ve yok edebilirlerdi. Ancak subayları, ilerleme için izin istemişler ve bu istekleri reddedilmişti.

Kumsala çıkan bu 2000 kişilik güç, o kanlı gün ak-şama kadar hiçbir şey yapmadan buyruk bekledi. Akşam

üzeri gelen yedek Türk güçleri bunlara saldırdılar. Her an ilerleme emri bekleyen İngilizler, siper kazmayı düşünmemişlerdi bile. Türklerin saldırısı başlayınca, birliğin yarısı denize doğru koştu, üstlerinden hâlâ buyruk gelmediği için kumsalı boşaltmaya başladı.

Bu arada birliğin öteki yarısı, daha içeri doğru ilerleyerek gece boyunca çarpışmayı sürdürdü. Sabah olunca yalnız kaldıklarını fark ettiler, ancak çok iyi bir savaş vererek öğleye doğru Türkleri geri çevirebildiler.

Ama, zafer fırsatı kaçırılmıştı. Arıburnu'nda İtilaf askerleri sayıca Türklerden bire altı üstündüler, ne var ki, harekâtı yönetecek üst rütbeli subay yoktu. Bu yüzden üstünlüklerini sürdüremediler. İngilizler de, Türkler de geri çekildiler.

Harekâtın başarılı denebilecek tek olayı, Çanakkale Boğazının karşı kıyısında Kumkale'de Fransızların oyalama hareketiydi. Bir Afrika sömürge birliği ile takviye edilmiş olan Fransızlar, göğüs göğüse savaşta boğaz girişini koruyan bir Türk kalesini ele geçirebilmişlerdi. Türkler çekildiler. Ancak Fransızlara da çekilip Arıburnu'na gitme emri verildi. Kumkale harekâtı, ne de olsa bir gösteriş çıkarmasıydı.

26 Nisan'da Gelibolu Yarımadasına en az 30.000 kişi çıkmıştı... ve ellerinde olan zafere kavuşmaları, liderleri tarafından önlenmiş bulunuyordu.

Karaya çıkan ilk Anzak birliği 15.000 kişilik bir takviye kuvveti almıştı. Ama Türkler de bu arada boş durmayıp Anzakların çevresindeki tepelerde toplanmışlardı. O gün, günbatımında, Anzak birlikleri, sığınacak hiçbir yeri olmayan küçük kumsalda ateş altında kaldılar. Birdwood geceyarısında Hamilton'la bağlantı sağlayıp kıyıyı boşaltmak için izin istedi.

Raporunda şöyle diyordu: «Tümen ve tugay komutanlarım, adamlarının, sabahki kahramanca çarpışma-

larından sonra, akşama kadar şarapnel yağmuru altında kalmış olmalarından dolayı çok dağılmış olduklarından kuşkulandıklarını bildiriyorlar. Ateş hattından eksilen insanların bu engebeli arazide yeniden bir hat oluşturmaları olanaksız. Kısa bir süre önce çarpışmadan çıkan Yeni Zelanda Tugayı da ağır kayıplara uğradı ve bir dereceye kadar moral çöküntüsü içinde. Birlikler yarın da bu ateş yağmuru altında kalırlarsa bir fiyasko olacağı kuşkusuzdur. Ateş hattının gediklerini dolduracak kadar insan da yok elimde. Bu raporumun ciddiyetinin bilincindeyim, eğer gemilere döneceksek bunu, hiç zaman kaybetmeden yapmalıyız.»

Hamilton, Birdwood'un raporunu okurken binlerce hayat kurtulabilirdi. Ama Hamilton ne yanıt vereceğine henüz karar vermemişken, gelen ikinci mesaj, olayların akışını kendiliğinden değiştirdi.

Bu ikinci rapor, Avusturalya denizaltısı AE2'nin kaptanı Binbaşı Huw Dacre Stoker'den geliyordu. Denizaltı Çanakkale Boğazına girmiş, bataryalarını doldurmak için su üstüne çıkmış ve Türk kalelerinin önünden geçmişti. Topçu ateşi başlayınca da, denize dalıp Türk mayın tarlasının altından geçmeye karar vermişti. Kaptan, mayınlara çarpmayı göze alarak yerini saptamak için iki kere su yüzüne çıkmıştı. Her çıktığında, Türk topçusu kendisini bulmuştu. Ama sonunda mayınlı bölgenin ardında duran Türk donanmasının beklediği yere gelmiş, kruvazörlerden birine bir torpido savurmuş ve kruvazör kendisine bindirecekken dalmıştı. Torpido hedefini bulmuştu. Stoker, AE2'yi 16 saat su altında tutmuştu. Türkler kendisini aramaktan vazgeçtiklerinde de, boğazdan çıkmış ve başarısını **Queen Elizabeth**'e bildirmişti.

Kararsız olan Hamilton günün, bu tek umutlu ha-

berine sıkı sıkı sarıldı ve Birdwood'un kıyıyı boşaltma isteğine şu yanıtı gönderdi:

«Haberleriniz gerçekten çok ciddi. Ancak siper kazıp beklemekten başka yapacak bir şey yok. Sizi gemilere almak en az iki gün sürer. Bu arada bir Avusturalya denizaltısı boğazdan içeri girip bir kruvazör batırmıştır. Ağır kayıplarına rağmen Hunter Weston yarın ilerlemeye geçecektir ki, bu da sizin üzerinizdeki baskıyı bir ölçüde azaltacaktır. Erata buldukları yeri ne pahasına olursa olsun savunmaları için, özel olarak konuşun. İşin güç kısmı geride kaldı. Şimdi, yalnızca, güvenceye kavuşana kadar siper kazıp beklemelisiniz.»

Karadakiler de durmadan siper kazdılar. 100 metrelik kıyı şeridinde 200 ölü yatıyordu. Çevrelerindeki tepelerde de bir o kadar Türk. Anzaklar siper kazarlarken Türkler de aynı şeyi yapmaktaydılar. Büyük Gelibolu planı, daha harekâtın başlamasından birkaç saat sonra, Fransa'da milyonlarca hayatın sönmesine yolaçan o korkunç siper savaşına dönüşmüştü.

Anzak Koyu ve Arıburnu'ndaki Anzaklar, kazdıkları bu siperlerde tam sekiz ay kalacaklar, İtilaf devletlerinin kayıpları çeyrek milyona ulaşacaktı. Ta ki, liderlerinin gururları, kendilerine, yenilgiyi kabul edip çekilme emri verdirecek kadar kırılana dek.

29 Nisan'da Londra'ya, Gelibolu saldırısının umulduğu kadar başarılı olmadığı haberleri gelmeye başladı. Haber, saldırısı başarısızlığa uğradıkça kaçamaklı raporlara yönelen Hamilton'dan gelmemişti. Durumu bildiren, Krallık Deniz Kuvvetleri oldu.

Taze güce ihtiyaç vardı ve bunlar da mevcuttu. İlk vurucu gücün hazırlandığı Mısır'da, savaşa girmemiş birlikler boş boş oturup Gelibolu'ya çağırılmayı bekliyorlardı. Ama Hamilton bunları çağırmadı. Bunun nedeni, ya bu durumu bilmediğinden, ya da yardım istemeyi gu-

ruruna yediremediğinden olabilir. Bunu bilen yoktur. Sonunda, destek güçleri Londra'nın buyruğuyla yola çıktılar. Ancak o zamana kadar Türkler de, daracık cepheye en iyi alaylarını getirmiş bulunuyorlardı.

Çıkartmalardan iki hafta sonra Weston, Arıburnu'nda 6.500 kişi kaybetmiş ve karşılığında hiçbir şey elde edememişti. Askerleri, sağlık hizmetlerinin eksikliğinden ölüyorlardı; cephaneleri tükenmek üzereydi. Süngü saldırıları müthiş kayıplara neden oluyordu.

Anzak Koyunda durum, daha da berbattı. Sürekli bir saldırı karşısında olmadıkça, erata günde ikişer mermi veriliyordu. Düşman siperleri kimi yerde 30 metre uzaklıktaydı. Tepelerdekiler siperlerde fareler gibi yaşıyorlar, kıydakiler ise sürekli Türk topçu ateşi altında kırılıyorlardı.

Kampanyanın en kanlı savaşı 18 Mayıs'ta Anzak Koyunda oldu. Yeni yeni birlikler getiren Türkler, şimdi ayakta duran 12.000 Avusturalyalı ve Yeni Zelandalının üç katı güce sahiptiler. Saat 17.00'de, o güne kadar görülen en büyük baraj ateşi başladı. Askerler siperlere ve boy çukurlarına büzülmüş beklerken, topçu ateşi gecenin geç saatlerine kadar sürdü. Sabah saat 3'te Birdwood birliklerinin bir saldırıya karşı hazırlıklı olmalarını emretti. Birlikler yerlerini aldıkları anda ateş kesildi. Cephede çit çıkmıyordu. Bir boru sesi duyuldu. Ardından Türkler, bir duvar biçimindeki siperlerinden çıkıp Anzakların üzerine yürüdüler. İki hat arasına giren Türkler, bu daracık açıklığı geçmeden Anzakların ateşiyle düştüler. Geçebilen birkaç kişi de, Anzak siperlerinde süngülendi. Türk saldırısı dalgalar halinde sabaha ve sonra da öğlene kadar sürdü. Türklerin bir dalgası Anzak ateşi altında yere serilirken siperlerden, yani bir dalga kopup ölümüne koşuyordu.

Türk komutanları saldırıya son verdiklerinde, ço-

ğunluğu Anzak siperlerine birkaç adım kala yaşamını yitirmiş, 10.000 kayıp vermiş bulunuyorlardı.

Bundan sonraki saat ve günlerde, her iki taraf da siperlerine çekildiler; cephede genellikle bir sessizlik egemendi. Ama siperlerarası bölgede yaralananların çığlıkları, hiç kesilmeden sürüyordu. Cesetlerin çürümesiyle hastalık olasılığı arttığından, Anzaklar Hamilton'dan, ölülerin gömülmesini sağlamak için ısrarla ateşkes yapmasını istediler. Hamilton, bu isteğin Türklerden gelmesi gerektiğini söyleyerek, başvuruyu geri çevirdi.

Ancak 20 Mayıs'ta Anzaklar girişimi kendi ellerine aldılar, siperlerinden bir Kızılhaç bayrağı salladılar. Bayrak direği o anda Türk ateşiyle iki parça oldu. Tam o anda hiç beklenmedik bir şey görüldü.

Siperden insanın başını çıkarması, kesin kes ölüm demektir. Ama Türk siperlerinden bir Türk sıçramış ve Avusturalya siperlerine doğru koşmaya başlamıştı. Türk, düşman siperlerinin önünde durup bozuk bir Fransızcayla, ateş edildiği için özür diledi ve sonra yine koşma koşma kendi siperine döndü. Birkaç dakika sonra karşısındaki siperden de bir Kızılay bayrağı çıkarılmıştı. 1. Avusturalya Tümeni Komutanı General Walker, siperden çıkıp ağır ağır Türklere doğru yürüdü. Bir el bile ateş edilmedi. Kendisini karşılamaya çıkan beş Türk subayı ile bir süre Fransızca konuşup birbirlerine sigara ikram ettiler. On dakika sonra da, o akşam bir ateşkes görüşmesi yapmaya anlaşmış olarak, yerlerine döndüler.

24 Mayıs'ta, her iki tarafın da ölümlerini gömebilmesi için ateşkes ilân edildi. Düşmanlar omuzomuzaya durup mezar kazdılar. Ateşkes, 24 Mayıs saat 12.30'da sona erecekti. Saat dörtte Türklere İtilaf askerleri, birbirlerine sigara, meyve ve armağanlar verdiler. Gülümseyerek, el sıkışarak ayrılıp siperlerine döndüler. Saat 16.30'dan az sonra silâhlar yeniden patlamaya başlamıştı.

Bunu izleyen yedi ay boyunca da, böyle anlar olmuştur.

Hamilton, 6 Ağustosta Anzak mevzilerinin kuzeyinde Suvla Körfezine yeni bir saldırı başlattı. O günün sonunda Türkler 15'e karşı 1 azınlığa düşmüşlerdi. Ama İngilizlere ilerleme emri gelmediği için Türkler toparlandılar ve köprübaşını tuttular. Eski hikâyeye yeniden başlamıştı.

1915 yılı sürüp giderken Arıburnu'ndakiler bir cehennem hayatı yaşıyorlardı. Ordu, dizanteriden kırılıyordu. Haftada bin asker, tedavi için gemilere nakledilmekteydi. Anzakların dörtte üçü, dizanteriye tutulmuştu. Yarısından fazlası da, pis siperlerde yaşamaktan, deri hastalıkları çekiyorlardı. Yiyecekler berbattı. Anzak Koyunda içme suyu da yoktu — su 750 mil öteden getiriliyordu. Yaz boyunca kampı saran sinekler hastalığın daha hızlı yayılmasına neden olmuşlardı. Kış gelince yeni bir dehşet yaşandı: 15.000 asker, donma tehlikesiyle yüzyüzediler.

Ekim'de Hamilton geri alındı ve yerine General Sir Charles Monro atandı. Monro'nun Londra'daki Savaş Kabinesine raporu şöyleydi:

«Avusturalya ve Yeni Zelandalıların dışında, yarım adadaki birlikler, subaylarının deneysizlikleri, eratin da eğitimsizliği yüzünden uzun bir çarpışmaya girecek durumda değillerdir. Bu yüzden Türklere karşı başlatılacak yeni bir saldırının yararsız olacağı kanısındayım. Askeri nedenlere dayanarak yarımadanın boşaltılmasını salık veririm.»

Politikacılar, kasım ortalarına kadar konuyu tartıştıktan sonra büyük planlarından vazgeçmeye karar veribildiler. Churchill istifa etti. Monro'nun kampanyadaki rolü için şunları söylüyordu:

«Geldi, gördü, pes etti.»

Sıvı Körfezi ve Anzak Koyu 1915 Aralık ayında, Arıburnu da ertesi ayın başlarında boşaltıldı. Tarihin en pahalı yanılgılarından biri, böylece sona ermişti. İtilaf devletlerinin yarım milyon askeri sekiz ay süreyle yarım milyon Türkle çarpışmıştı. Sonuç, İtilaf devletleri için 252.000, Türkler içinse 251.000 kayıptı.

İki yanın da kaybı eşitti ama, bu savaş bir gerçeği ortaya koymuştu: Türkler, Birinci Dünya Savaşı'nın en yürekli stratejik planını engellemeyi başarırken, Çanakkale'nin de geçilmezliğini kanıtlamışlardı.

Amerikalıların Yüreğini Titreten Felâket

**Pearl Harbour'da, binlerce Amerikalının
ölümüne, uyarılara aldırmaçlık yol açtı**

7 Aralık 1941, Amerikalıların yüreklerini sonsuza dek acıyla dolduracak bir tarihtir. Başkan Franklin D. Roosevelt bunu 'şerefsizlik tarihinde yaşayacak bir gün' olarak nitelemiştir. Bu tarihte, Japon uçakları bir anda göklerin maviliğinde belirip Amerikalıların Pearl Harbour'daki donanmasını bombalamıştı.

Büyük bir uçak gemisi filosundan havalanan 400 uçak Hawaii'nin Oahu adasına hiç beklenmedik bir şekilde ölüm yağdırmıştı. Ancak uçaklar tümüyle uyarısız gelmiş değillerdi ve eğer bunlara kulak verilmiş olsaydı, o günün zararının yarısı kurtulabilirdi.

Japonların Pasifik'te Amerikalıları ağır bir yenil-

çliye uğratma planı, 1941 yılının kasım ayı ortalarında uygulamaya konulmuştu. Japonya'daki Amerikan ajanları, Japon donanmasının büyük gemilerinin, birer birer bağlı buldukları limanlardan ayrılıp kayıplara karıştıklarını bildirmişlerdi. Gemiler, Kuzey Japonya'nın buzlu sularında uzanan bir dizi adanın arasında Tankan Körfezinde toplanmaktaydılar.

26 Kasımda altı uçak gemisi, iki savaş gemisi, üç kruvazör, dokuz destroyer, sekiz tanker ve üç denizaltıdan oluşan filo yola çıktı. Beşi mini denizaltılar taşıyan 25 denizaltılık bir öncü kuvveti, daha önce yola çıkmıştı.

Filonun önünde, aşılacak koskoca Pasifik Okyanusu vardı ve görevin başarılması için filonun varlığının bile bilinmemesi gerekiyordu. Bu yüzden telsiz konuşmaları yasaklandı, denize çöp dökülmedi, az duman çıkaran yakıtlar kullanıldı ve karartma yasağına kesinlikle uyuldu. Japonya sularında kalan diğer gemiler, Birleşik Devletler ajanlarının, tüm filonun bölgede olmadığını anlamamaları için birbirleriyle haberleşmelerini arttırdılar.

1 Aralık'ta Tokyo'dan esrarengiz bir mesaj yayımlandı: «Niitaka Dağına tırmanın.» Bunun ne anlama geldiğini yalnızca vurucu filonun komutanı Tümamiral Chuichi Nagumo biliyordu. İmparatorluk Konseyi, savaş kararı almıştı. Pearl Harbour baskını yapılacaktı. Yine de komutana verilen emir kesindi. 6 Aralık gününe kadar filo görülecek olursa, sürpriz unsurunu kaybetmiş olacağı için, geri dönecekti. 7 Aralık günü görüldüğü takdirde, baskını yapıp yapmama kararı komutana bırakılıyordu. Baskın günü ve saati olarak 7 Aralık pazar, saat 08.00 seçilmişti.

Limanlardan bu kadar Japon gemisinin eksilmesi bir uyarıydı. Yanı sıra, Amerikalıların Pearl Harbour'da-

ki büyük felâketi önleyebilmelerine yardımcı olabilecek bir uyarı da, 5 Aralık'ta alınmıştı. Hawaii'de üslenmiş FBI ajanı, Tokyo ile Honolulu'da yaşayan bir Japon dış doktorunun telefon konuşmasını dinlemişti. Konuşmada, Pearl Harbour'daki gemi sayısı, uçaklar ve kentin savunmasından söz edilmişti. Ama genellikle çiçeklerden konuşulmuştu. 'Amber şimdi çiçek açtı,' diye bitmişti konuşma. Mesajın şifreli olduğu düşünülmüş, ama büyük bir önem verilmemişti. Ne de olsa, Japonların Pearl Harbour'a saldıracakları düşünülemezdi bile. Washington, Japonlardan savaş ilânı beklediğini bildirmişti, ama saldırıya Uzak Doğu'da, özellikle Borneo ya da Filipinlerde başlamaları bekleniyordu.

Washington savaş ilânına karşı hazırlıklıydı. Amerikalılar, Tokyo ile Washington'daki Japon Büyükelçiliği arasındaki haberleşme şifresini çözmüşlerdi. Japon elçisi tarafından kendilerine verilecek notayı da ele geçirmiş bulunuyorlardı. Bir savaş ilânı olan bu nota, Amerika'yı İkinci Dünya Savaşı'na sokacaktı. Hawaii'ye saldırdıkları anda notayı da vermek, o garip Japon şeref duygusunu tatmin etmiş olacaktı. Ancak notayı verme emrini, Tokyo'dan zamanında alamamışlardı.

Böylece, 7 Aralık sabahı Hawaii Adalarındaki Amerikalılar, Japonlar için bir hedef oluşturduklarını bilmiyorlardı. Savaş ilân edildiği takdirde Hawaii'nin sivil Japonlarının sabotajlara başlayacağından korkuluyordu. Ama Pearl Harbour'un ilk ateş hattında olması diye bir şey akla bile gelmezdi.

7 Aralık sabahı erken saatlerde Amerikan askeri personeli, Honolulu'nun cumartesi gecesi partilerinden ve danslarından yorgun dönüp yatmışlardı. Bu sırada, Japon öncü gücünün iki düzüne denizaltısı Pearl Harbour'u sarmaktaydı. Bunların görevi kaçmaya çalışan gemileri torpillemekti. Beş denizaltıdan çıkan ikişer kişi-

lik mini denizaltılarda, ikişer torpil bulunuyordu. Bunlar da uçak saldırısı başladığı anda limana girip gemileri torpilleyeceklerdi.

Amerikalıları uyandırması gereken bir uyarı daha vardı. Saat 3.30'da **Condor** mayın temizleme gemisi Pearl Harbour limanına doğru yaklaşan bir periskop görmüştü. Limanın hemen dışında devriye görevinde olan **Condor, Ward** destroyerine işaret vermiş, savaş alarmına geçmişti. Ama denizaltı bir daha görülmeyince bir saat sonra alarm kaldırılmıştı.

Sabah saat beşten az önce **Condor** devriye nöbetini bıraktı. Limanın ağzındaki denizaltı ağı, geminin girmesi için açıldı. Birkaç saat içinde limana girip çıkacak gemi olduğundan, ağ açık bırakıldı. Böylece Pearl Harbour'da yatan 96 savaş gemisine doğru zaten yol almakta olan mini denizaltıların yolu, tümüyle açılmıştı. Ne **Condor**, ne de **Ward** denizaltıyı gördüklerini bildirmedikleri için ağ kapatmak için bir neden görülmemişti.

Saat 6.00'da Oahu'nun 250 mil kuzeyinde altı Japon uçak gemisi burunlarını rüzgâra verdiler ve uçak filoları sevinç çılgınlıklarıyla havalandılar. Plâna göre iki dalga halinde 350 uçak, biri saat 6'da, diğeri 7'de olmak üzere havalanacaktı. Diğer 80 uçak ise, keşif ve donanmayı savunma görevlerini üstleneceklerdi.

Pearl Harbour'un büyük bir bölümü uykudaydı. Saat 6.45'te savaşın ilk mermisi atıldı. Hâlâ devriye nöbetinde olan **Ward**, liman girişinde bir mini denizaltı görmüş ve ateşe başlamıştı. Sonra denizaltıya bindirmek istermiş gibi üzerine doğru yol aldı ve yanından geçerken bir su bombası attı. Denizaltı havaya uçtu. On beş dakika sonra ikinci bir denizaltı daha görüldü. Atılan bombalarla bunun da batırıldığı sanıldı. Saat 7'yi birkaç dakika geçe ikinci Japon uçağı dalgası da havalan-

mıştı. Ancak Pearl Harbour'daki tek düşünce, açık havadaki sabah 'egzersizleri'nin, bir gece öncesinden hâlâ başları ağrıyanlara pek iyi gelmediğiydi.

Ward kıyıya, denizaltılarla çatışmasını, ikisi de şifreli, iki mesajla bildirdi. Fakat şifre çözmedeki gecikmeler yüzünden, ilk mesaj, Pearl Harbour'daki Amerikan deniz üssünde görevli tek kişiye, ancak saat 7.15'te gelebildi. Yedek yarbay Harold Kaminsky, üst rütbe subaylarından bir ikisini uyandırabilmek için yirmi dakika uğraştı. Pearl Harbour'daki savaş gemilerinde ise, yalnızca bayrak çekme işiyle uğraşılmaktaydı.

Saat yediden az önce gelen bir uyarı daha boşa çıktı. Oahu'daki kara kuvvetleri radar istasyonları kuzeyden gelen iki uçak saptamışlardı. Bunlar, hiç kuşkusuz diğer uçakların önünde uçan Japon keşif uçaklarıydı. Raporlar adanın haber merkezine iletildi. Ancak ne yazık ki, saat yedide herkes kahvaltıda olurdu. Bu yüzden bu bir saatlik tehlike uyarısı da savsaklanmış oldu.

Oahu adasının kuzey ucundaki Opana radar istasyonu, saat 7.05'te büyük bir saldırının başlamak üzere olduğu işaretini almıştı artık. Ekranda düzünelerce uçak görünüyordu. Opana'dakilerin de kahvaltıda olmaları gerekirdi, ama onlar 100 mil ilerdeki bu büyük tehlikeyi saptamak için ekranlarının başından ayrılmadılar. Raporlarını hemen haberalma merkezine ilettiler. Ancak merkez, kahvaltı için kapanmış sayılırdı; görevde olan iki kişiden biri telefon memuru, diğeri de gidip kahvesini içmek için sabırsızlanan bir subaydı. Opana'daki radarlılar, raporlarının önemsenmemesine kızarak radarlarını kapatıp kahvaltıya gittiler.

Japon uçakları kıyıya yaklaşmıştı artık.

Pearl Harbour'da yatan Nevada gemisinde bayrak çekilirken bando Amerikan ulusal marşını çalmaya başlamıştı. Tam o anda gökyüzünde, kanatlarında parlak

kırmızı birer daire bulunan bir uçak belirdi. Uçak daldı, bir torpil fırlatıp **Nevada**'nın güvertesini sıyrarak geçip gitti. Uçağın arka makineli tüfekçisi, bandoya ateş ettilyse de ancak bayrağı parçalayabildi. Bando, marşı bitirdikten sonra kaçtı. Pearl Harbour baskını başlamıştı. Saat tam 7.55'ti.

Saat 08.00'de Washington'a, Atlantik ve Pasifik Filolarına ve denizdeki bütün ABD savaş gemilerine bir mesaj yayınlanıyordu: «Pearl Harbour'a hava baskını yapıldı... Bu manevra değildir.»

Bundan sonraki iki saat boyunca dalga dalga gelen bombardıman uçakları, Pearl Harbour ile çevresindeki hava üslerini altüst etti. Çoğu yerde olmak üzere, 200'e yakın Amerikan uçağı yok edildi. Saldırının ortasında Oahu'ya bir görevden dönen bir Amerikan B-17 filosu, kendisini karışıklığın içinde buldu, imkân olan her yere inmeye çalıştı.

Japonlar 30 uçak, beş mini denizaltı ve bir denizaltı ile 100 insan kaybetmişlerdi. Baskın unsurunu çok iyi kullanabildikleri için kayıpları bu kadar azdı. Uyarılara aldırış etmeyen Amerikalıların kayıpları ise korkunçtu.

Pearl Harbour'da yanan petrolden yükselen kara dumanlar, olayı gözlerden saklamaktaydı. **Oklahoma** savaş gemisi beş torpil yemiş, batmıştı. **Arizona** bir tek bombayla havaya uçmuştu. 1100 kişi ölmüştü. Diğer üç savaş gemisi ağır yara almışlarsa da, daha sonra onarılabilmişlerdir. **West Virginia** altı torpil yiyerek batmıştı. Bir torpil ve iki bomba yiyen **Nevada** alevler içinde liman ağzından dışarı çıkmaya çalışmış, ama karayı oturmuştu. **Tennessee**, **Pennsylvania** ve **Maryland** savaş gemileri de hasar görmüşlerdi.

Hedef gemisi **Utah** batmıştı. **Helena** kruvazörül de. **Helena**'yı batıran torpil mayın gemisi, **Oglala**'yı da ba-

tırmıştı. **Shaw, Cassin** ve **Downes** havuzda batırılmışlardı. **Raleigh** isabet almış ama batmamış, **Honolulu** kruvazörü saf dışı kalmıştı.

O gün 68 sivil ve 2335 Amerikan denizcisi hayatlarını kaybetmişti. Amerikalıların yarısı **Arizona** ile sulara gömülmüş bulunuyordu.

Saldırı günü, öğleden sonra saat üçte Washington'dan, Hawai ABD Kara ve Hava Kuvvetleri Komutanı Tümgeneral Walter C. Short'a bir telgraf geldi. Telgrafta Honolulu saatiyle o gün sabah 7.30'da Japonların resmi bir savaş ilânına hazırlandıkları bildiriliyor ve 'Saatin böyle kesin belirtilmesinin nedenini bilmiyoruz ama hazırlıklı olun,' deniliyordu. Bu telgraf General'e daha önce verilebilirdi. Ama gerek şifre çözümü, gerek hava saldırısı ve gerekse günlerden pazar olması bu sonucu doğurmuştu. Telgraf o sabah saat 7.33'te alınmıştı.

Barış Gönüllüsü Alman'ı Deli Sandılar

İkinci Dünya Savaşı'nı sona erdirecek kesin başarı olacaktı bu. Adolf Hitler'in yardımcısı Rudolf Hess, Almanya'dan bir uçakla tek başına havalanıp paraşütle İskoçya'ya atlarken böyle düşünüyordu. Kral VI. George ile konuşacak ve iki ülke arasında barış önercekti. Ama işler hiç de umduğu gibi sonuçlanmadı.

Hess İngiliz toprağına ayak basar basmaz tutuklandı; bugün bile hâlâ tutukludur. 85 yaşında Berlin'in Spandau Cezaevinde ölümünü beklemektedir.

Hikâye 10 Mayıs 1941'de, Hess'in, Almanya içinde uzun menzilli uçuş denemeleri için ihtiyacı olduğunu söyleyerek bir Messershmitt 110 uçağı almasıyla başlar. Hess havalandıktan sonra uçağın burnunu Manş Denizine, oradan da İskoçya'ya çevirmişti. Saat 23.07 sularında bir ışıldak, Hess'in uçağını Glasgow'un sekiz mil güneyinde saptamıştı. Uçağın, motorunu kesmiş olarak iki kere kentin üzerinde dolaştığı görüldü.

İşıldağın başındakiler, uçağın kendi üzerlerine pike yaptığını görünce şaşırıldılar. Tam o anda bir paraşüt açıldı. Pilotsuz uçak ışıldaktan 250 metre uzağa düşüp parçalandı.

İki uçaksavar eri, pilotun paraşütle yere inişini seyredip iniş noktasının Glasgow'dan sekiz mil uzaktaki, Hamilton Dükünün malikanesine yakın Basil's Baird olduğunu hesapladılar ve o yana yürüdüler. Ancak onlar oraya gelmeden Hess, çiftçi David McLean ile karşılaşmıştı bile.

Çiftçi Baird yatmaya hazırlandığı sırada McLean, koşarak gelip çiftliğin arkasındaki tarlaya bir Nazi'nin paraşütle indiğini söylemişti. McLean'e göre esraren-giz Alman pilotunun ilk sözleri, «Çok özür dilerim, bana Hamilton Dükünün malikânesini gösterir misiniz?» olmuştu.

Ne Baird, ne de McLean Alman Hava Kuvvetlerinden yüzbaşı üniforması giyen adamın kimliğini bilmiyorlardı. Ancak iki gün sonra radyodan, buldukları adamın Hitler'in yardımcısı olduğunu öğrendiler.

Hess çiftliğe girdikten az sonra, iki uçaksavar eri olay yerine geldiler. Kapıda kendilerini McLean karşıladı, «İçerde,» dedi. «Yarım dakika önce geldi.»

Erlere içeri girince Almanı koltukta otururken gördüler. Adam boş ellerini göstererek, «İngiliz askerleri,»



dedi. «Silahım, bombam yok...» Admın Alfred Horn olduğunu söyledi sonra.

«Nereden geldin?» diye sordu erlerden biri. «Münih'ten,» dedi adam. «Dört saatta.» Hess'in boynunda bir fotoğraf makinesi, dizinde de bir yol haritası vardı. Daha önce İngiltere'ye gelmemiş olduğunu söylüyordu. «Ama Hamilton Düküne çok önemli bir haber getirdim,» diyordu.

Hess, erlere dostça davranıp onlara, o sabah birlikte olduğunu söylediği karısının ve oğlunun resimlerini gösterdi. Götürülmeden önce kendisine bir fincan çay ikram edildi, ama o bir bardak su istedi.

Bu arada düşen uçağın çevresi öylesine bir meraklı kalabalığıyla dolmuştu ki, bir manga er bunları dağıtmak için süngü takmak zorunda kalmıştı. Patlamanın gürültüsüyle olay yerine gelen meraklılardan çoğu, ceplerini uçaktan bir anı parçasıyla doldurmuştu.

Paraşütle indiği sırada ayağını burkan Hess, yerel Sivil Muhafızlar karargâhına götürüldü. Burada kendisiyle birlikte gelen topçulardan biri, tutuklunun yüzünün yabancı gelmediğini fark etti. Gazeteleri tarayarak Hess'in fotoğrafını buldu. «İşte, bu olduğuna eminim,» dedi. Ama arkadaşlarına bu düşünce öylesine olmayacak bir şey gibi gelmişti ki, alay ederek adamı susturdular.

Daha sonraları bir Hava Kuvvetleri haberalma subayı Hess'i diğer subaylar önünde sorguya çekti. Bir süre sonra Binbaşı Graham Donald sorgu subayına, «Evet, bu Rudolf Hess'tir,» dedi. «Onu savaştan önce Almanya'da görmüştüm.»

«Saçmalama,» dediler adama. «Hitler'in yardımcısının İskoçya'da ne işi var?»

Hess, daha sonra götürüldüğü Maryhill Kışlasında Hamilton Dükü ile görüşmeye geldiğini, aslında indiği yerden 12 mil ötedeki Dungavel'e inmek istediğini söyledi. Krallık Hava Kuvvetlerinde filo komutanı olan Hamilton Dükü, Hess'i görmeye geldi. Alman'ın isteği üzerine iki adam yalnız görüştüler. Hess ilk kez kimliğini açıkladı ve dük ile görüşmesinin nedeninin 1936 Berlin Olimpiyatlarında Hess'in evinde yemek yemele-ri olduğunu söyledi. Hess, Dükün kendisini Kral ile görüştürebileceğini umuyordu. Barış görüşmeleri yapmaya gelmişti.

Yıllar sonra Nürnberg Cezaevinde Hess Amerikalı bir askeri ruh doktoruna şunları söyleyecekti: «Kralla görüşmek için gittim. Onun Hitler'le barış görüşmeleri yapmak üzere Almanya'ya gelmesini istiyordum. Dünyayı Bolşeviklik tehdidinden kurtaracaktım. Hamilton Dükünü tanıyordum ve onun beni Krala çıkaracağım sanıyordum.»

Hess daha önce Düke buluşmaları için mektuplar göndermişti. Ama Dük bunları yanıtlamadan güvenlik kuvvetlerine teslim etmişti.

Hitler, Hess'in plânından habersizdi. Olanları duyunca öfke nöbetine kapıldı.

Olanları savaş sonunda Alman Hava Kuvvetleri Başkomutanı Hermann Goering şöyle anlatmıştır: «Hitler, Hess'in kendisine bıraktığı mektubu okurken ben de oradaydım. Bir an ses çıkarmadı, sonra birden yerinden fırlayıp bu uçuştan haberi olan herkesin tutuklanmasını emretti.»

Ama Hess sırrını iyi saklamıştı. Gideceğini yalnızca iki kişi biliyordu: Sekreteri ve yaveri. Plânından kârısına bile söz etmemişti.

«Hitler, Hess'in çıldırdığını sanmıştı,» diyordu Goering.

Nazi propaganda mekanizması, Hess'in Almanya'dan kaçışını açıklamak için çelişkili hikâyeler uyduruyordu. Hess'i deli olarak niteliyorlardı. Daha sonra da kötü bir İngiliz tuzağına düşmüş bir iedalist ve yurtsever, bir 'barış meleği' dediler onun için.

Berlin, ilk başlarda Hitler'in yardımcısının, Almanya'nın sırlarını bilmediğini öne sürdü. Daha sonra da, İngilizlerin, kendisinden sır sızdırmaya kalkışmayacak kadar centilmen olduklarını umduğunu belirtti.

Savaş sona erip de Hess diğer savaş suçlularıyla Nürnberg'de yargıç önüne çıkınca, hikâyesini anlattı. İngiltere'ye gitmeye, 1940 Haziranında Hitler'le konuştuktan sonra karar vermişti. Hitler şöyle demişti:

«Benim iktidarı ele almamın temelinde İngiltere ile anlaşma yatar. Bugün bile bu umudu yitirmiş değilim. Soylu bir ırkın aynı kuşağının, ikinci kere birbirlerini yok ettikleri bu savaşı, korkunç bir trajedi olarak görüyorum. Savaş ne kadar çabuk sona ererse o kadar iyi olacak. Ama bu sonuca varmak için İngiliz prestijini yaralayacak her şeyden kaçınmalıdır.»

Hess de, İngiltere'nin, tüm dünyaya Almanya ile konuşmalara girmek için görünür bir nedeni olduğunu gösterebilirse prestij yitirmeyeceğini düşünmüş ve 'bu yüzden İngiltere'ye gitmiş'ti.

«Gitme kararı, hayatımda verdiğim en güç kararlardan biridir. Ama İngiltere ve Almanya'da arkalarından acılar içinde anaların yürüdüğü sayısız tabutları hayâl edince bu kararı vermem kolaylaştı.

«Manş Denizinin iki yanındaki anaların benim bu hareketimi anlayacaklarına eminim.»

Hess Nürnberg'deki savaş mahkemesinde Hitler'in yardımcısı olduğu dönemde 'saldırgan bir savaş planlamak'tan suçlu bulunarak yaşamboyu hapse mahkûm oldu.

O günden beri de Berlin'in Spandau Cezaevindedir. 1967 yılından bu yana, 600 kişilik cezaevinin tek tutuklusudur. Karısı ve oğlunun yaptığı aylık ziyaretler dışında başka birisiyle konuşması yasaktır.

Kükreyen Fare Canından Oldu

Almanların dev savaş tankı, düşmana değil kendilerine zararlı oldu

Adolf Hitler mühendislerine dev bir tank yapmalarını emredince, bu projeye Fare adı verildi. En korkunç savaş aracına bu adı vermek, Almanların şaka anlayışını yansıtmaktaydı.

Fare karadan yürüyen bir savaş gemisi olacaktı. On beş metre uzunluğundaki gemi, etkili bir ateş gücüne, 1.500 beygir gücünde motora sahip olacak ve başka bir tankın çarpmasıyla etkilenmeyecek kadar kalın bir zırha bürünecekti. Ayrıca su geçirmez olup nehirleri suyun altından geçecekti.

Bütün bunları yapabilmek için tankın 180 ton olması gerekiyordu. 1944 yılında dev tankın çizimcisi, Volkswagen ve Porsche spor arabalarının yaratıcısı olan Dr. Porsche, aracı ilk denemeler için Almanya yollarına saldı. Ama tankın bir kere geçtiği yoldan bir daha geçilemiyor, çevredeki binaların temelleri çatlıyor, aracın titreşiminden camlar kırılıyor, altında yollar çöküyordu.

Aşırı kükreyen Fare hemen hurdaya çıkarıldı.

Savaş Biraz Aldatmacadır

«Önemli» belgelerle bulunan yüzbaşının cesedi gerçekte, başkasına aitti

Huelva kumsalındaki ceset, onu denizden çıkaran İspanyol balıkçısı için hiçbir anlam taşımıyordu. Ne de olsa 1943 Nisanında İkinci Dünya Savaşı sürüyordu. Denize düşen uçaklardan ve batan gemilerden her gün karaya cesetler vurmaktaydı.

Ama bu ceset farklıydı. Olmayan adamın cesediydi bu. Ve bugün pek çok Müttefik askerinin yaşamakta olmaları onun Almanları aldatması sayesinde.

Müttefikler Nazileri Kuzey Afrika'dan çıkartmışlardı ve Winston Churchill'in deyişiyle Müttefiklerin bundan sonraki istifâ hedeflerinin Sicilya olduğunu bilmek için 'aptal olmak' gerekiyordu. Ama Müttefikler de Hitler'i, çıkartmayı başka bir bölgeye yapacaklarına inandırmak zorundaydılar.

Amirallik dairesinin hazırladığı plan kusursuzdu: Nazilere, ele geçirmeyi düşünemeyecekleri belgeleri kuşku uyandırmayacak bir biçimde sunmak...

Zafer kazanmış Müttefik komutanlarına yönerge götüren bir kurye, Kuzey Afrika'ya uçacaktı. Uçağı düşecek, cesedi ve belgeler İspanya kıyısına vuracaktı. Tarafsız olduğunu söylemesine rağmen Franko hükümeti Alman yanlıydı ve ülkede belgelerin kısa zamanda Berlin'e gönderilmesini sağlayacak sayıda Nazi ajanı bulunuyordu.

Gerçek bir uçak kazası da gerekmiyordu. Denizde kaybolan uçaklar genellikle hiçbir iz bırakmadıkları için, İspanyol kıyısı açıklarında bir denizaltı tarafından suya bir ceset bırakılacaktı.

Sahte belgeleri hazırlamak kolaydı. Genelkurmay İkinci Başkanı General Sir Archibald Nye, 8. Ordu komutanı General Alexander'e bir 'mektup' yazarak Yunanistan'da Aroxos Burnuna yapılacak çıkartmanın planlarını 'açıkladı'. Ardından Amiral Lord Louis Mountbatten Kuzey Afrika'da Başkomutan General Eisenhower'e bir mektup 'yazarak' Nazilerin aklına Sardunya Adasını getirmek için sardalye balığı ile ilgili bir espri yaptı. Mountbatten 'mektubunda' kuryenin Birleşik Harekât Karargâhının güvenilir bir üyesi olduğunu da belirtiyordu.

Ancak bütün iş, Almanlara inandırıcı gelecek ölü bir kurye bulmaktaydı. Bu kişinin otuz yaşlarında olması ve bir uçak kazası geçirmiş olduğunun anlaşılması gerektiği düşünülüyordu.

Sonunda aranılan yaşta bir ceset bulundu. Zatürreden ölmüştü. Ana babası oğullarının cesedinin kullanılmasına razı oldular. Tek koşulları, kimliğinin açıklanmaması ve daha sonraları dinine uygun olarak gömülmesiydi.

Amirallik Dairesi, bulunan cesede yeni bir kimlik yaratmaya koyuldu. Deniz kuvvetlerinde pek çok Martin olduğu için adına Yüzbaşı William Martin dediler. 1907'de Cardiff'te doğduğunu belirten belgelerle 148228 numaralı kimlik cüzdanını verdiler. Kartın yeniliğini belirtmek için de, el yazısıyla bir satır eklediler altına: Kaybolan 9650 sayılı kartın yerine verilmiştir.

Yarattıkları kişiye biraz da renk katmak gerekiyordu: Cüzdanına bir 5 ve üç 1'er sterlinlik banknotlar, pantolon cebine ufaklık para, bir paket sigara, bir kutu kibrit, yarısı bitmiş bir kalem, iki eski otobüs bileti, birkaç anahtar, Londra'da Piccadilly Askeri Kulüpte altı gece kaldığını belirten bir makbuz ve iki tiyatro bileti koçanı koydular.

Özel bir yaşam sağlamak için de, Amirallikte çalışan bir kız 'nişanlısına' iki mektup yazdı. Kızın resmi, 53 sterlinlik bir nişan yüzüğü ve mektuplar da ceplere yerleştirildi. Oğlunun nişanlanmasını pek de sevinçle karşılamayan 'babasının' bir mektubu da unutulmamıştı.

Ölü kuryenin teslimi için her şey hazırды. Ceset morgdan çıkarıldı, üniforması giydirildi, can yeleği takıldı. Resmi belgeler bir çantaya yerleştirilip çanta bileğine zincirlendi. Sonra ceset özel bir kuru buz kutusuna konulup İskoçya'ya, Malta'ya gitmek üzere bekleyen denizaltıya götürüldü.

Bu aşamada durumu yalnızca denizaltının komutanı biliyordu. Üzerinde 'Optik cihazlar' yazan büyükçe sandık denizaltıya gelince, mürettebata bunun İspanya açıklarında denize atılacak olan hava kontrol şamandırası olduğu söylendi.

Denizde on gün kaldıktan sonra Seraph 30 Nisan sabah saat 4.30'da İspanya'nın güney kıyıları açıklarında su yüzüne çıktı. Seçilmiş subaylara görevlerinin ne olduğu son anda açıklandı. Yüzbaşı Martin'i sandıktan çıkardılar, can yeleğini şişirip Huelva Nehri ağzından bir mil açıktaki suya bıraktılar. Uçak kazası süsü vermek için ardından bir lastik bot ile bir de kürek attılar.

İspanyol balıkçısı cesedi o sabah bulduğunu bildirdi, ceset İspanyol deniz kuvvetleri devriye birliğine teslim edildi. Facia'nın haberi kısa bir süre sonra Madrid'teki İngiltere Büyükelçiliğine varmıştı. Yüzbaşının özel eşyaları da elçiliğe teslim edildi. Ancak belgelerden söz eden olmadı.

Ama Londra'nın ısrarlı istekleri sonucunda belgeler de 13 Mayıs'ta geri verildi. İstenilen olmuştu. Bilimsel deneyler zarfların açılmış olduğunu gösteriyordu.

Savaştan sonra ele geçen Nazi belgelerinde, bu mektupların en üst düzeyde incelendiği ve hatta Hitler'in bile Müttefiklerin Yunanistan ve Sardunya'ya çıkartma yapacaklarına inandığı kaydedilmiştir.

Alman Başkomutanlığı, istilâcılarını şaşırtmak için kuvvetlerini dağıtarak kendilerince hazır bir duruma geçtiler. Ancak Müttefikler Sicilya'ya yüklenip de karşılarında yalnızca bir İtalyan ve iki Alman tümeni bulduklarında, şaşkına dönen Almanlar oldu.

İstilâ başarılıydı, can kaybı beklenenden az olmuş ve Avrupa'ya doğru bir yol açılmıştı.

Ama günün kahramanı, bu konuda hiçbir şey öğrenemeyecekti. Olmayan adam. Huelva'da kendisinin Hitler'i aldatmasına bilmeden yardım ettiklerinin farkında olmayan kişilerce askeri törenle gömülen kişi.

Savaşın Bittiğini Ancak 29 Yıl Sonra Öğrendi

6 Ağustos 1945'te Hiroşima'da atom bombası patladığında kentin dörtte üçü yerle bir oldu, 80.000 kişi öldü. Dört gün sonra Nagasaki de aynı felâkete uğradı. 14 Ağustosta Japonlar teslim oldular. İkinci Dünya Savaşı sona ermişti.

Yıllardır yoksunluk ve tehlike içinde yaşayan tüm ülkelerin askerleri vatanlarına ve ailelerine döndüler. Ama Pasifik'te, birbirlerinden uzak küçük küçük adalarda, savaşın sona erdiğini bilmeyen Japon askerleri savaşa devam ettiler.



Bunlardan biri de, 1944'te 23 yaşında bir teğmen olarak Filipinlerin başkenti Manila'nın 75 mil güneyindeki Lubang Adasına, haberalma ve gerilla göreviyle gönderilen Hiroo Onoda'ydı. Kendisine verilen emir, birliği yok olsa bile savaşa devamdı. Teğmen Onoda da bunu yaptı. Savaş sona erdikten sonra 29 yıl daha çarpıştı.

Savaşın sonunda Japonya'nın teslim olduğunu bildiren kâğıtlar atılmıştı adalara. Bunların altında Onoda'nın genelkurmay başkanının imzası vardı. Onoda da bunlardan birkaç tane topladı, ama Amerikan propagandası diye aldırış bile etmedi.

Yıllar geçtikçe dünyada büyük değişiklikler oluyordu. Demir Perde Avrupayı ikiye bölmüştü. Uzaya ilk insan ayak basmıştı. Japon, şimdi ABD'nin güvenilir bir müttefiki olarak güçlü ve zengindi.

Ama Onoda savaşını sürdürüyor, giderek azalan cephanesini korumaya çalışıyordu. Genellikle muz ve hindistanevizi ile yaşıyor, arasıra da bir kuş ya da çalıntı bir inekle kendine ziyafet çekiyordu.

Adada, ilk yıllarında, öteki Japon gerillaları ile görüşmekteydi. Ama bunlar da birer ikişer ya teslim oldular ya da öldüler. Sonunda Onoda tek başına kalmıştı. Gördüğü anda vurmak için hazır olduğu düşmanlarınca çevresinin sarılmış olduğuna inanan bir tek asker.

Yerinin bulunmaması için sık sık mağara değiştiriyor, adalılara ateş ediyor, hayvan çalıyor, ekinleri ateşe veriyordu. Japonya'dan teslim olması için gönderilen polisleri ve araştırma gruplarını silâhla karşılamaktaydı.

Eski lastik parçalarından ve hasırlardan kendisine sandal örüyordu. Giyecekleri çürüyüp parçalanınca, bir telden oluşturduğu iğne ve bitki saplarıyla bir ça-

dır bezinden yamalar yapmıştı. Bambu ve sarmaşıklar dan barınaklar yapıyor, ama korkudan hiçbir yerde uzun süre kalmıyordu.

Açlık, yaşamının bir parçası olmuştu. Dev karınca lar, kırkayaklar, akrepler ve yılanlar yaşamı çekilmez hale getiriyordu. Ateş yakmak için eski mermilerden çıkardığı barutu, iki bambu kamışı birbirine sürterek parlatıyordu.

Dostları, ailesi ve eski silâh arkadaşları adaya gelip kendisine savaşın sona erdiğini söylüyorlardı. Onoda onları uzaktan görüyor, seslerini hoparlörlerden işitiyordu. Yüksek tepelerden aşağıdaki kasabaların ışıkları görünüyordu. Denizde ışıklar içinde parıl parıl giden transatlantikler vardı. Ama Onoda savaşın bitmediğinden bir an bile kuşkulanmamıştı.

1974'de, adaya ayak bastığından tam 30 yıl sonra, Onoda bir gün kamp kurmuş bir Japon öğrencisine rastladı. Genci vuracaktı ki, gazetelerden kaçak hakkında pek çok yazı okumuş olan Norio Suzuki, «Onoda-san, İmparator ve Japon halkı senin için çok endişeleniyorlar.» dedi.

Onoda silâhını bırakma emrini ancak komutanı, Binbaşı Yoşimi Taniguchi'den alacağını söyledi. Şimdi kitapçılık yapan Taniguchi, Lubang'a getirildi.

Üstü başı paramparça olan Onoda, Taniguchi'yi tanımır tanımaz selâma durdu. «Teğmen Onoda göreve hazır, komutanım!»

Böylece 10 Mart 1974'de saat 15.00'de Teğmen Onoda İkinci Dünya Savaşını sona erdirmiş oldu. Tam 52 yaşındaydı.

Başkan Marcos, Filipinlerdeki suçlarından dolayı Onoda'yı bağışladı. Japon askeri vatanına döndü, artık yaşlanmış ana babasını gördü. Ana babası, kendisine,

ormanda öldüğüne inandıkları zaman yaptırmış oldukları mezartaşını gösterdiler.

Onoda bir kahraman gibi karşılanmıştı. Dünya çapında üne kavuştu. Ama bu aşırı övgüye dayanamıyordu. Japonya adına tek başına çarpışmayı kabullenmiş olan adam, sonunda Brezilya'ya göçmeye karar verdi.

Yaşamının yarısını savaşta geçirdikten sonra biraz da barışa ihtiyacı vardı.

BİTTİ

Milliyet
YAYINLARI

SUNAR

GENEL KÜLTÜR DİZİSİ

METİN TOKER'İN NOT DEFTERİNDEN

Metin Toker - 350 lira

YARINI BİLEN ADAM (Nostradamus)

J. Charles de Fontbrune - 300 lira (Üçüncü baskı)

ŞIFALI OTLAR

Maurice Mességué - 350 lira

GUINNESS DÜNYA REKORLARI KİTABI

500 lira (İkinci baskı)

TÜRKLERDEN KALAN

Georg Schreiber - 350 lira

DOKUNMATİK TEDAVİ

Dr. Roger Dalet - 200 lira

ÇOCUĞUNUZU KÖTÜ EĞİTİYORSUNUZ

G. Saltman - 200 lira

NASREDDİN HOCA

Burhan Felek - 175 lira

BAY ALKOLÜ TAKDİMİMDİR

Halit Çapın - 250 lira (İkinci baskı)

DEĞİŞEN ÇİN

Samî Hohen - 250 lira

BUNDAN ÖNCE YAŞADINIZ MI?

L. Ron Hubbard - 275 lira

GÜZELLİK OTLARI

Maurice Mességué - 300 lira

GANDİ

Louis Fischer - 250 lira

24 OCAK Bir Dönemin Perde Arkası

Emin Çölaşan - 400 lira

ANADOLU'NUN ÖYKÜSÜ

İskender Ohri - 250 lira

İNCELEME DİZİSİ

ANAYASA VE SEÇİM KANUNLARI

Tarhan Erdem - Büyük Boy Birinci Hamur, 700 lira

ÇOCUK KİTAPLARI DİZİSİ

Teke Tek - Ömer Seyfettin

Çocuk Kral - Janusz Korczak

Bir Küçük Aslanık Varmış - Tarık Dursun K.

1001 Gece Masalları - Suat Taşer

Üç Ayaklı Sıpa - Mümtaz Zeki Taşkın

Yeşil Mağara - İbrahim Örs

Hayvanlar Çetesi - Fikret Arıt

Üçüncü Kattaki At - Sulhi Dölek

MAVİ DİZİ

Keloğlan ile Topal Dev - 150 lira

Nasreddin Hoca - 150 lira

Çıt Pıt Mavi Boncuk - 150 lira

Çember Tiyar - 150 lira

SARI DİZİ

Kurnaz Tilki - 150 lira

Üç Korkusuz Keçi - 150 lira

Dünya Çocuk Yazımından Seçmeler

Pinokyo

Tuf ile Puf

Küçük Gezgin

YEŞİL DİZİ

Karamba/Baramba - 150 lira

Bizler Büyüyünce - 250 lira

Şimdi Okullu Oldum - 250 lira

ANSİKLOPEDI DİZİSİ

- Keşifler Tarihi Ans. 1. cilt 500. - TL.
Keşifler Tarihi Ans. 2. cilt. 500. - TL.
Türklerin ve Türkiye'nin Tarihi Ans. 1. cilt. 500. - TL.
Türklerin ve Türkiye'nin Tarihi Ans. 2. Cilt. 500 - TL.
İnsanlık ve Uygarlık Tarihi Ans. 500. - TL.
Vücudumuz ve Organlarımız Ans. 500. - TL.

KÜÇÜK BURCU'NUN SERÜVENLERİ

- Burcu ile Gülüryüz - 150 lira
Burcu Okulda - 150 lira
Burcu'nun Doğum Günü - 150 lira

BOYAMA KİTAPLARI DİZİSİ

- Oyunlu Boyama
Hayvanları ve Bitkileri Tanıyalım / BOYAMA - 150 lira
ALFABE/BOYAMA - 150 lira
SAYILAR/BOYAMA - 150 lira
Bakarak/Boyama - 150 lira
Resim Bilgisi/Çiz ve Boya - 150 lira
-

eskikitaplarim.com

Yeryüzündeki her başarıya karşılık, bir de yanlış vardır. Her atılımın yanındaysa, bir terslik yer almıştır. Başarılar, hiç kuşkusuz gelecek için sağlam kayıtlara geçirilmiş, dâhilerin adları anıtlara kazınmıştır.

Ama ya her şeyi yanlış yapanlar? Küçük bir hata yüzünden olayların akışını değiştirenler?..

İşte bu kitapta, böylesine şaşırtıcı olayların bir derlemesi yapılmış, "gülünç" olduğu kadar da heyecanlı olan olaylar sıralanmıştır.

- MERİHLİLER DÜNYAYI İSTİLÂ ETTİ
- UÇAK TEKERLEĞİNDE YOLCULUK
- DÜNYANIN EN YÜKSEK BİNASINDAN ATLAYAN ADAM
- EYFEL KULESİ'Nİ SATIN ALAN ADAM
- İSKOÇYA CANAVARI AYIBALIGI ÇIKTI
- GELİNİ ŞAHİTLE EVLENDİREN RAHİP
- İNGLİZ DONANMASINI ALDATAN ADAM
- DOKTORUN UNUTTUĞU HASTA KIRK YIL YATAKTAN ÇIKMADI.
- UMUTULAN KENT, RUSYA İLE YÜZ YIL SAVAŞ HALİNDE KALDI
- TİTANİK FACIASI

Milliyet

YAYINLARI

300 TL.

eskikitaplarim.com

