

DUMLUPINAR ŞEHİTLERİ ANISINA

Nurten Bengi Aksoy

*“Ah bir ataş ver sigaramı yakayım
Sen salın gel ben boyuna bakayım
Uzun olur gemilerin direği
Ah yanık olur anaların yüreği
Ah çatal olur efelerin yüreği”*

Bu türküyü söyleyerek ölümü bekleyen, arkalarında yüreği yanık analar, babalar, eşler ve çocuklar bırakan denizcilerin; yani Dumlupınar Şehitleri'nin ölüm yıldönümü 4 Nisan. Tam altmış üç yıl önce onlar, tevekkülle “Vatan sağ olsun!” diyerek ölümü kucakladılar bir çelik tabutun, Dumlupınar denizaltısının içinde. İşte onların hazin hikayesi...



1953 yılının sisli, karanlık ve rüzgarlı bir gece yarısı... Ege Denizi'nde katıldığı NATO tatbikatından dönüş yolunda olan Dumlupınar denizaltısı, 3 Nisan'ı 4 Nisan'a bağlayan gece Çanakkale Boğazı'ndan içeriye girer.

Karanlığın içinde su üstü seyri yapan denizaltının rotası Gölcük'teki Denizaltı Komutanlığı ana üssüdür. Dumlupınar, tatbikat süresince iki gün su altında kalmış; üstün başarı gösteren gemi personeli, yerli yabancı tüm komutanların takdirini kazanmıştı. Kendilerine verilecek yeni bir göreve kadar sevgilileri olan denizden ve gemilerinden ayrılıp eşlerine, ailelerine kavuşmanın heyecanı içerisinde olan denizciler, yorgun ama bir o kadar da üstlerine düşen görevi layıkıyla yapmanın gururu içindedirler.

Ne var ki saatlerin 02.15'i gösterdiği sırada, Çanakkale Boğazı'ndaki Nara Burnu'nu dönerlerken, Türk denizaltıcılık tarihinin belki de en acı kazası gerçekleşir. Dumlupınar denizaltısı, İsveç bandıralı Naboland Şilebi ile Boğaz'ın orta yerinde çarpışır.



Denizaltının parçalanmış baş kısmından hücum eden karanlık ve soğuk sular, koca denizaltıyı seksen bir kişilik mürettebatıyla birlikte birkaç dakika içinde yutuverir. Zıpkın yemiş koca bir balina gibi acı dolu sesler çıkararak sulara gömülen denizaltının köprü üstünde nöbet tutan sekiz denizcisi de çarpışmayla birlikte sulara savrulur.

Denizin karanlık sularına savrulan bu sekiz kişiden ikisi, arkadaşlarının gözleri önünde Naboland'ın pervanesinde parçalanarak can verirken bir diğeri akıntıya kapılıp boğulur. Sağ kalan beş kişi ise olay yerine ilk yetişen Gümrük Motoru tarafından Çanakkale'ye götürülerek hastaneye yatırılır.

Günün ilk ışıkları etrafı aydınlatmaya başladığında, Boğaz'ın 90 metre derinliğindeki soğuk karanlıkta korkunç bir can pazarı yaşanmaktadır. Aldığı yara sonucu sulara gömülen ve manevra dairesinde yangın çıkan Dumlupınar'ın kış torpido bölümündeki yirmi iki denizci sağ kalmayı başarmış, kurtarılmayı bekliyordur.

O günün imkânlarıyla çok uğraşılmasına rağmen gemiyi ve içindeki seksen bir kişiyi çıkartmak mümkün olamaz. Çünkü Türkiye'nin elinde, denizin doksan metre altına gömülmüş denizaltıyı çıkartacak imkânlar ne yazık ki henüz yoktur. Denizaltı battıktan sonra battığı yerin bulunabilmesi için aşağıdan bir haberleşme şamandırası fırlatılır. Bu şamandıranın içinden irtibatı sağlamak için bir telefonla şu not çıkar:

“Dumlupınar burada battı, kapağı açın ve irtibat kurun!”



Facianın üzerinden yaklaşık dört saat geçmiştir. Denizaltının yerini belli eden ve kazazedelerle telefon irtibatı sağlamak üzere yüzeye bırakılan “denizaltı battı” şamandırası balıkçılar tarafından bulunarak gemidekilerle telefon vasıtası ile irtibat kurulur. Bu arada radyo bu konuşmayı verir. İlk telefon bağlantısında aşağıya, “Oğlum merak etmeyin... Sizi kurtaracağız...” mesajı gönderilir.



En zor dakikalar başlamıştır. Herkes ağlamaktadır, dakikalar hızla geçer; ama kurtarma çalışmaları bir türlü sonuç vermez. Aşağıdan konuşmalar, ezan ve tekbir sesleri gelmektedir; Kurtaran gemisi kazadan tam on saat sonra olay yerine gelmiş ve çalışmalara başlamıştır.

Boğaz'da akıntı çok kuvvetlidir, dalgıçlar on bir dalış yaparak kurtarma halatını denizaltıya bağlamaya çalışırlar. Fakat teknik yetersizdir, en son dalgıç seksen metreye kadar inebilir ve baygın halde yukarı çekilir. Ancak on beş saat sonra basınç odasında hayata döndürülür. Oysaki gemiye ulaşmaya daha on bir metre vardır ve başarılmaz, gemiye ulaşılamaz.

Kurtaran gemisi personeli aşağıdaki arkadaşlarını kurtarmak için büyük gayret gösterir ancak daha çalışmanın ilk adımı denizaltının battı şamandırası kopar ve Dumlupınar'la tüm bağlantı kesilir. Çan kılavuz teli olmayan denizaltıya ulaşmak daha da imkânsız bir hal alır. Eğer Dumlupınar'ın şamandırası kopmasaydı dalgıçlar telefon kablosuna tutunarak aşağıya inecek ve Kurtaran gemisindeki çan telini denizaltının kurtarma kapağına takabilecekti ama olmadı, olmadı...

Facia haberleri kısa zamanda radyo ve gazetelerden tüm yurda duyurulur. Milli Savunma Bakanlığı'nın yayınladığı yedinci ve son tebliğ ise tüm ümitleri tüketir: "Çanakkale'de Nara önünde batan Dumlupınar denizaltı gemisinde kalmış olan personelin kurtarılmasından tamamen ümit kesilmiştir..."

Nihayet çaresizlikle denizaltındaki subay, astsubay ve erlerin tümüne korkunç gerçek söylenir; kendilerini su yüzüne çıkaramayacakları, buna imkan olmadığı bildirilir. Artık, kendilerine başta söylenen "gerekmedikçe konuşmayın ve sigara içmeyin" telkininin yerine, "konuşabilirsiniz, türküyü söyleyebilir ve isterseniz sigara bile içebilirsiniz" denilir.

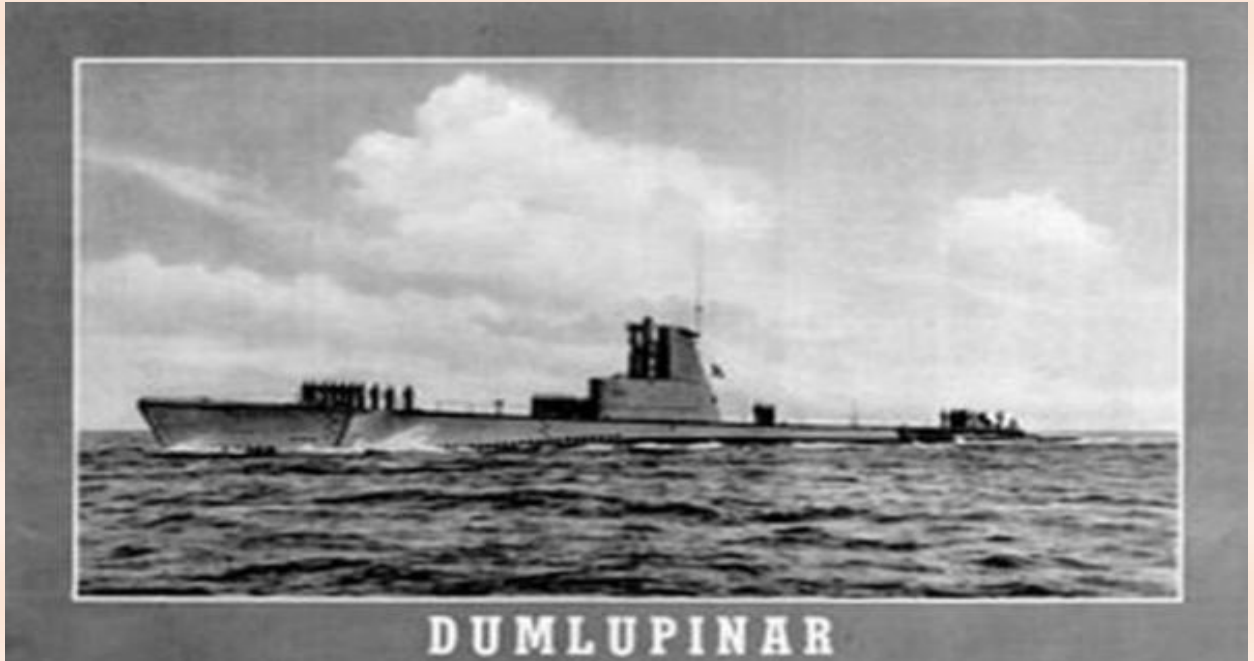


Bunu duyan kahraman ve çaresiz denizcilerin son sözleri "Sizler sağ olun! Vatan sağ olsun!" olur. O andan sonra, oksijen bitene kadar 72 saat hayatta kalırlar ve "Ah, bir ataş ver cigaramı yakayım, sen salın gel ben boyuna bakayım..." türküsünü söyleyerek büyük bir tevekkülle son nefeslerini verirler.



Şehit Astsubay Sait Yıldırım'ın kızı Berke İnel anlatıyor: “O gün okula gidecektim. Tam çıkacağım sırada geriye döndüm ve koşa koşa babamın yanına gelip sarıldım. ‘Babacığım ne olur gitme, ben senin gitmeni istemiyorum.’ dedim. Bana dönerek ‘Gitmem gerek. Bir gün anlayacaksın. Vazife çok kutsaldır ve ben bir askerim gitmem gerek.’ dedi. Gidiş o gidiş...”

Ne gariptir ki Türk Deniz Kuvvetleri'ne alınan ve adları Dumlupınar olan denizaltılardan üçünün de kaderi aynı olmuştur. Farklı yıllarda, farklı modellerde, farklı tersanelerde inşa edilmiş olsalar da, onları benzer kılan özellikleri kötü kaderleri ve adlarının “Dumlupınar” olmasıdır.



1931 yılında hizmete giren İtalyan yapımı 1. Dumlupınar denizaltısı Karadeniz'deki bir tatbikattan dönerken dümeni arızalanır ve Haydarpaşa'da bir gaz tankeriyle çarpışır. 1950 yılında hizmete giren 2. Dumlupınar, 4 Nisan 1953 tarihinde Nato tatbikatından dönerken, Çanakkale Nara burnunda İsveç bandıralı Naboland gemisiyle çarpışır ve 81 denizciye çelik mezar olur.

1972 yılında hizmete giren 3. Dumlupınar ise; 1 Eylül 1976 tarihinde Marmara'dan Çanakkale Boğazı'na gireceği sırada Sovyet bandıralı Sızık Vavilov gemisiyle çarpışır. Denizaltı mucize eseri batmaktan kurtulur, ancak daha sonra tersanede tamirdeyken yanar. Ve bundan sonra hiçbir gemi veya denizaltına "Dumlupınar" adı verilmez.

Dumlupınar denizaltısına, batışından 5 yıl sonra bir deneme dalışı ile zar zor inilebilinmiştir. Kazadan elli yıl sonra gelişen sualtı teknolojisi, böylesi zor dalışlar için yeterli gelişmişliğe ulaşmış ve bir belgesel çekimi için Dumlupınar'a inilerek 30 Mart 2003 tarihinde resimler çekilmiş, "Vatan Size Minnettardır" yazılı bir onur plaketi de gemiye çakılmıştır.



Her yıl 4 Nisan da İstanbul, Çanakkale ve Gölçük'te Dumlupınar Şehitleri'ni anma törenleri düzenlenir ve denize yeşil çelenk bırakılır.

HEPSİNİN RUHLARI ŞAD OLSUN

