

Keyifli Okumalar Dileriz

Binlerce kategoride milyonlarca PDF e-kitap, ders kitapları, dergiler ve romanlara platformumuz üzerinden ücretsiz ulaşabilirsiniz.

RESMİ WEB SİTEMİZ

<https://rantey.org>

Yedek ve Duyuru Kanallarımız

Sitemize erişim engeli gelmesi veya adres değişikliği durumunda aşağıdaki kanallardan güncel giriş adresine erişebilirsiniz:

- Telegram: <https://t.me/birkitapbir>
- WhatsApp Kanalımız : <https://whatsapp.com/channel/0029VbDHv8uE50Us4lvMoc0Y>

Peter Aughton

Çeviren: Deniz Berktay

DÜNYANIN ÇEHRESİNİ DEĞİŞTİREN SEYAHATLAR

TÜRKİYE  BANKASI

Ücretsiz PDF Kitap Arşivi - <https://rantey.org>

İnsanoğlu tarihin her döneminde dünyanın henüz keşfedilmemiş bölgelerine ilgi duymuştur.

Ya yeni yerleşim yerleri bulmak amacıyla ya da sadece macera tutkusuyla ufkun ötesine yelken açmak istemiştir.

Dünyanın Çehresini Değiştiren Seyahatler, insanlığın bilgi birikiminin artmasına, coğrafi keşiflerin yapılmasına ve dünya haritasının çıkarılmasına katkıda bulunmuş büyük seyahatlerin hikâyelerini anlatıyor.

Seyahatler ve keşifler hakkındaki çok satan kitaplarıyla tanınan Peter Aughton, Fenikelilerden Polinezyalılara, Bartholomeu Dias'dan Vasco da Gama'ya, Amerika'nın keşfinden dünyanın çevresinin ilk kez dolaşılmasına, Francis Drake'in *Golden Hind* gemisiyle yaşadığı maceralardan gerçek Robinson Crusoe'nun öyküsüne, Darwin'in *Beagle* ile seyahatinden Scott, Amundsen ve Shackleton'ın kutuplardaki keşiflerine kadar dünyanın çehresini değiştirmiş pek çok seyahati ve kahramanlarını konu alıyor.

Seyyahların da günlükleri ve seyir defterleri aracılığıyla anlatıya doğrudan katıldıkları, haritalar ve çeşitli görsel malzemelerle zenginleştirilmiş *Dünyanın Çehresini Değiştiren Seyahatler*, sürükleyici üslubuyla bir solukta okunabilecek bir kaynak kitap.

Peter Aughton, uzun yıllar havacılık ve uzay teknolojisi alanında bilgisayar mühendisi olarak çalışmış, bu arada dünyanın seston hızlı ilk yolcu uçağının yapımına da katılmıştır. Daha sonra öğretim üyeliğine geçen Aughton, 25 yılı aşkın bir süre West of England Üniversitesi'nde ders vermiştir. Çok satan seyahat ve keşif tarihi kitapları kaleme almıştır: *Endeavour* (2002); *Resolution* (2004); *The Transit of Venus* (2004).



Genel Yayın: 4367

İNCELEME ARAŞTIRMA

PETER AUGHTON
DÜNYANIN ÇEHRESİNİ DEĞİŞTİREN SEYAHATLER

ÖZGÜN ADI
VOYAGES THAT CHANGED THE WORLD

© PETER AUGHTON, 2007

İNGİLİZCE ÖZGÜN METİNDEN ÇEVİREN
DENİZ BERKTAY

© TÜRKİYE İŞ BANKASI KÜLTÜR YAYINLARI, 2014
Sertifika No: 40077

EDİTÖR
ALİ BERKTAY

GÖRSEL YÖNETMEN
BİROL BAYRAM

REDAKSİYON
SERKAN GÜNDÜZ

DÜZELTİ-DİZİN
NECATİ BALBAY

GRAFİK TASARIM UYGULAMA
TÜRKİYE İŞ BANKASI KÜLTÜR YAYINLARI

1. BASIM: OCAK 2019, İSTANBUL

ISBN 978-605-295-678-6

BASKI
AYHAN MATBAASI
MAHMUTBEY MAH. 2622. SOK. NO: 6/31 BAĞCILAR / İSTANBUL
(0212) 445 32 38
Sertifika No: 22749

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

TÜRKİYE İŞ BANKASI KÜLTÜR YAYINLARI
İSTİKLAL CADDESİ, MEŞELİK SOKAK NO: 2/4 BEYOĞLU 34433 İSTANBUL
Tel. (0212) 252 39 91
Faks. (0212) 252 39 95
www.iskulturbankasi.com.tr

Peter Aughton

Dünyanın Çehresini Değiştiren Seyahatler

Çeviren: Deniz Berktaş

TÜRKİYE \$ BANKASI
Kültür Yayınları

Simon James'e...

İÇİNDEKİLER

Giriş.....	1
İlk Gemiciler.....	5
<i>Fenikeliler gemiyle Afrika'nın çevresini dolaştılar, Polinezyalılar da Büyük Okyanus'u aşarak göç ettiler</i>	
Aziz Brendan'ın Mucizevi Yolculuğu.....	21
<i>İrlandalı bir rahibin Atlas Okyanusu'nu deriden, ufak bir tekneyle geçişi</i>	
Kızıl Erik ile Leif Eriksson'un İzlanda Destanı	31
<i>Kadim İskandinavlar, Kolomb'dan yüzlerce yıl önce Amerika kıtasına ayak bastılar</i>	
Madoc Ab Owen Gwynedd'in Atlantik Çevresindeki Seyahati	41
<i>Bir Galler prensi, Amerika üzerinde hak iddia ediyor</i>	
Ming Hanedanı'nın Efsanevi Seyahatleri.....	51
<i>Dört büyük Çin armadasının dünya okyanuslarında seyri</i>	
Denizci Henrique'nin Atlantik Adalarını Kolonileştirmesi.....	63
<i>Portekizli kaptanlar Ekvator'u geçip Afrika kıyılarını haritalandırdılar</i>	
Bartolomeu Dias'ın ve Vasco da Gama'nın Seyahatleri.....	71
<i>İki büyük Portekizli denizcinin doğuya yolculuğu ve Hindistan'a giden yaşamsal önemdeki deniz yolunu keşfetmesi</i>	

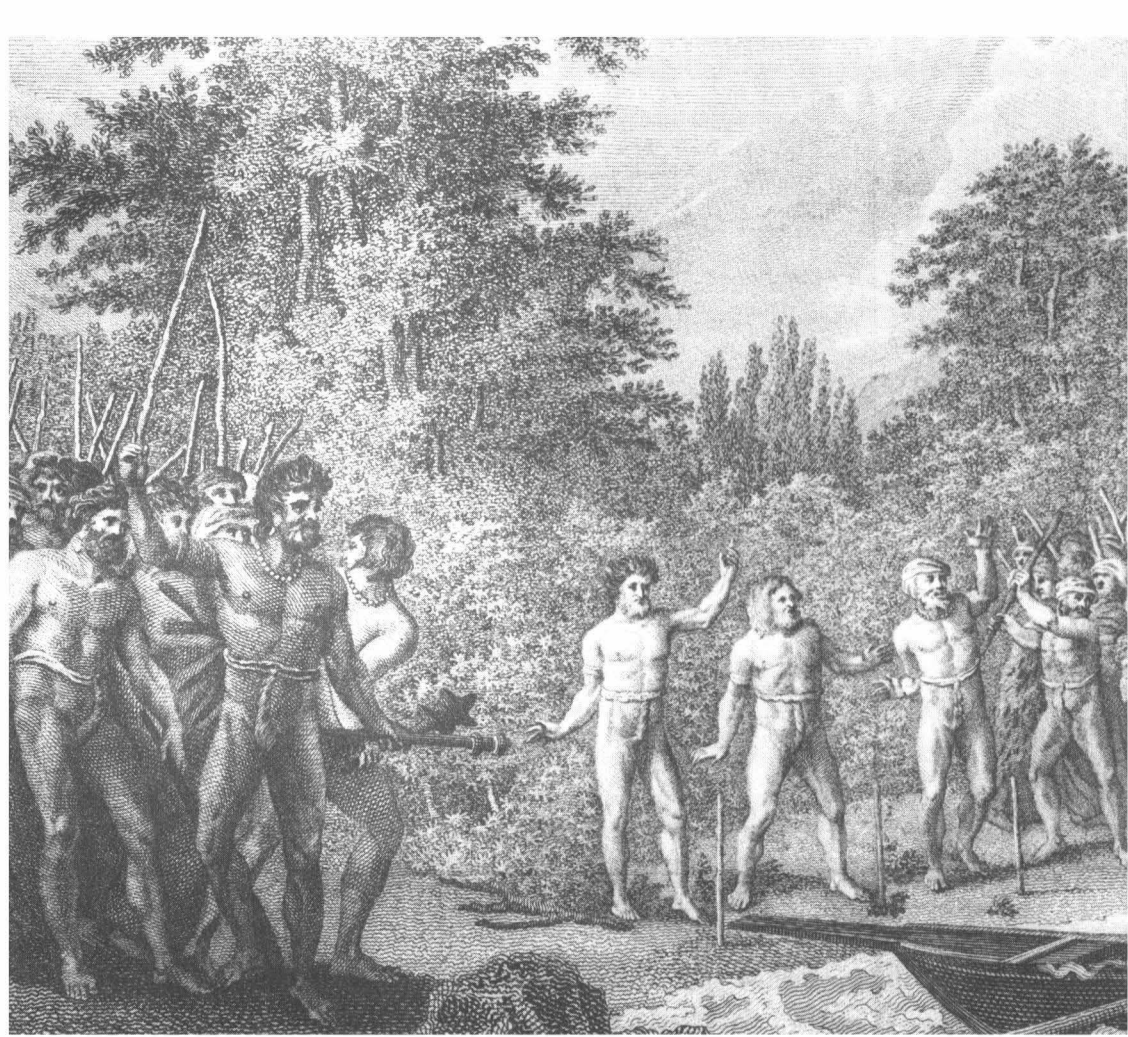
Kristof Kolomb'un Amerika'yı Keşfi	85
<i>Meşhur kâşifin, Hindistan'ı ararken Yeni Dünya'yı keşfetmesi</i>	
John Cabot'ın Kuzeybatı Geçidi'ni Arayışı	101
<i>Bir Venediklinin, Matthew gemisiyle Bristol'dan Newfoundland'a seyahati</i>	
Ferdinand Macellan ve Dünyanın Çevresinin İlk Kez Dolaşılması	113
<i>Kâşif, Amerika'nın güney ucunu gemiyle dolaşıyor</i>	
Fransızların Kanada Üzerindeki Hak İddiası Jacques Cartier Tarafından Sağlamlaştırılıyor	125
<i>St. Lawrence Nehri'nde seyreden ilk Avrupalı</i>	
İspanyol Hazine Gemileri Büyük Okyanus'u Baştan Başa Dolaşıyor	137
<i>İspanyol istilacılar Yeni Dünya'nın zenginliklerini yağmalıyor</i>	
Francis Drake ve Golden Hind'in Seferi	147
<i>Dünyanın çevresini dolaşan ilk ingiliz</i>	
Doğu'ya Doğru Bir Yol Arayışı	165
<i>Kâşifler, Kuzeydoğu ve Kuzeybatı geçitleri için yaptıkları araştırmada perişan oluyor</i>	
Mayflower'ın Tarihi Seyahati	177
<i>Pilgrimler, Kuzey Amerika'nın başarıya ulaşan ilk kalıcı yerleşimini kuruyor</i>	
Abel Tasman'ın Tasmanya'yı Keşfi	193
<i>Hollandalıların Güney Pasifik keşif seferi</i>	
Hakiki Robinson Crusoe ve İngiltere'nin Korsanları	201
<i>William Dampier'm, Woodes Rogers'm ve Alexander Selkirk'ün serüvenleri</i>	

Roggeveen'in Paskalya Adası'nı Keşfi ve Anson'ın Filosunun Altın Bulması	213
<i>Büyük güney denizlerinde yeni adalar bulma çabası</i>	
Louis-Antoine de Bougainville Pasifik'in Flora ve Faunasını Keşfediyor	231
<i>Bir Fransız, Tahiti Adası'ndaki doğal ortamda hayatın tadını çıkarıyor ve Büyük Set Resifi'yle karşılaşılıyor</i>	
Kaptan Cook'un Endeavour Gemisiyle Yaptığı Efsanevi Seyahat	247
<i>Yeni Zelanda'nın ve Avustralya'nın doğu kıyısının haritaya eklenmesi</i>	
Atlantik Aşırı Açgözlülük ve Ümitsizlik Seyahatleri	263
<i>Köle ticareti ve bu ticarete son verilmesi</i>	
John Harrison ve Boylam Arayışı	275
<i>Kendini işine adanayan saatçi 20.000 sterlinlik ödülü kazanıyor</i>	
İlk FILONUN Botany Körfezi'ne Varışı	287
<i>Avustralya'da bir ceza kolonisi kurulması</i>	
Charles Darwin ve Beagle'in Seyahati	299
<i>Evrin teorisine yol açan keşif seferi</i>	
Isambard Kingdom Brunel ve Atlas Okyanusu'nu Geçme Yarışı	313
<i>İlk büyük vapurların New York'a varma yarışları</i>	
Scott, Amundsen ve Shackleton'ın Dünyanın Uçlarına Yaptıkları Seyahatler	329
<i>Efsanevi kutup kâşiflerinin keşif seferleri</i>	
Denizler Altındaki Seyahatler	345
<i>Savaşlarda ve bilimsel keşiflerde denizaltıların gelişimi</i>	
Dizin	353

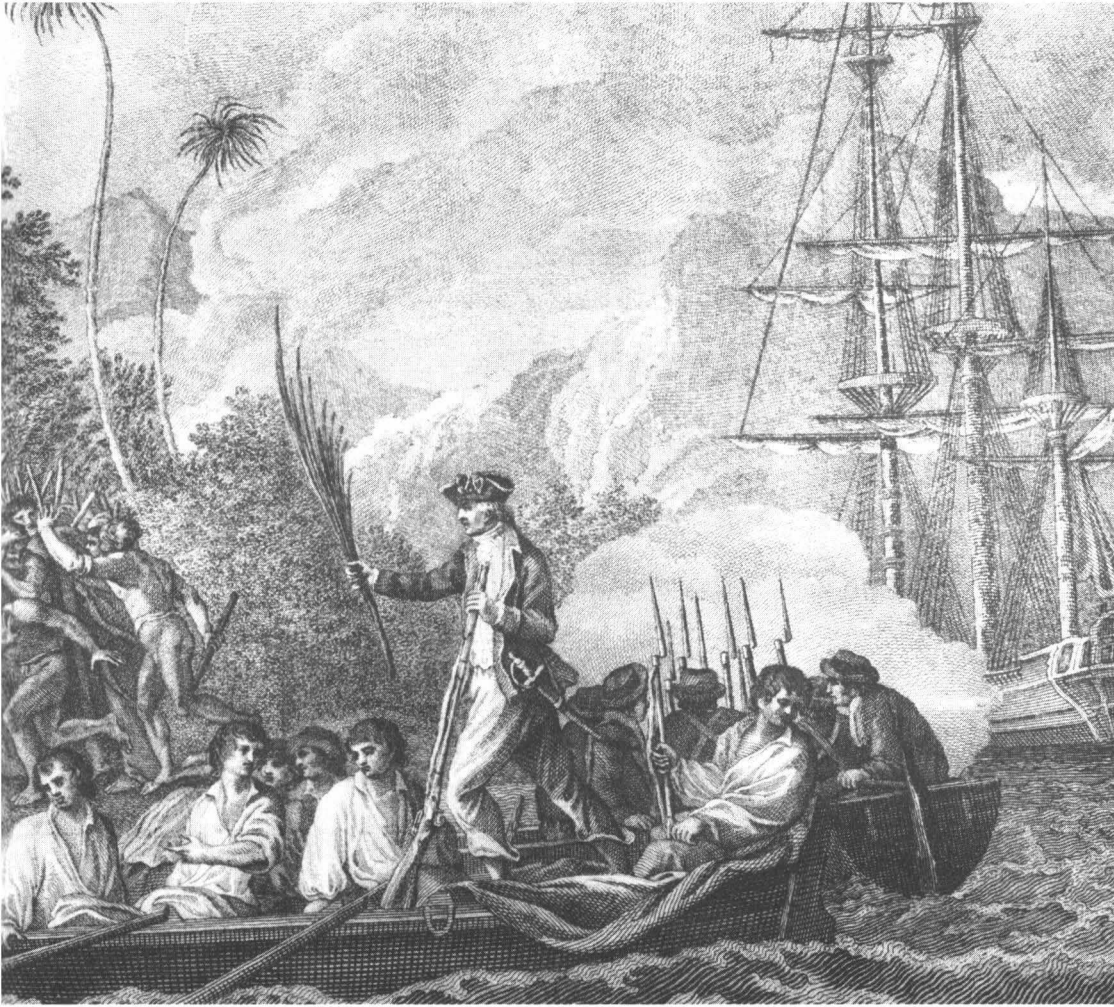
Giriş

İnsanoğlu tarihin her döneminde, dünyanın henüz keşfedilmemiş bölgelerine ilgi duymuştur. Ya yeni yerleşim yerleri bulmak amacıyla ya da sadece macera tutkusuyla ufkun ötesine yelken açmak istemiştir.

Batı dünyasında yaşayanlarımız, Eski Yunan ve Roma uygarlıklarının yükseliş devirlerinde, Akdeniz'i, dünya keşiflerinin başlangıç noktası olarak görürdü. Doğu dünyasında yaşayanlarsa, bu bakış açısını kabul etmez. Zira Roma İmparatorluğu'nun yükselişinden binlerce yıl önce, Asya'yı boydan boya geçen ve Endonezya'ya kadar uzanan göçler yapılmıştı. Bu göçlerin çoğu, binlerce kilometre süren ve ancak birkaç nesil geçtikten sonra tamamlanan kara seyahatleriydi. Kimi zaman da ıssız adalara yerleşmek amacıyla, ilkel deniz taşıtlarıyla, deniz seyahatleri düzenlenmekteydi. İsa'nın doğumundan önceki yüzyıllarda Çin, dünyadaki en büyük ve en gelişmiş ülkeydi. Buna rağmen Çinliler, yine kendileri gibi deniz ticaret filolarına sahip olan Japonlar, Hintliler ve Doğu'nun diğer antik hükümdarlıklarıyla rekabet etmek durumundaydı. Bu kavimler, açık denizde seyre uygun gemiler inşa etmiş, hatta bazıları eksiksiz donanmalar kurmuştu. Kıyıya yakın adaları keşfedip sömürgeleştirmişler ve Büyük Okyanus'un bazı bölgelerine seferler düzenlemişlerdi.



İpek Yolu, Asya'daki imparatorlukları birbirine bağlayan büyük ticaret yoluydu. Asya'dan geçtikten sonra, Akdeniz ülkelerine ulaşıyordu. Katır veya deve kervanlarının gidip geldiği bu yolun belli bölümlerinde, belli tüccarlar faaliyet gösteriyordu. Hiç kimsenin bu yolun tamamını tek başına kat etmesi söz konusu değildi. Mallar, kentlerde ve satış noktalarında el değiştiriyor, böylelikle Doğu ile Batı, birbiriyle ticaret yapıyordu. İpek Yolu'nun geçtiği yerlerde yaşayanların, ticaret yaptıkları diyarların kültürü hakkında sahip oldukları bilgi son derece sınırlıydı. Bu yolla aşağı yukarı aynı dönemlerde, bir de Baharat Yolu ortaya çıkmıştı. Baharat Adaları'na [Doğu Hint Adaları] uzanan bu deniz yolu Çin, Japon, Arap, Hint, Güneydoğu Asya sahillerine ve Endonezya takımadalarına uğruyordu. İpek Yolu'nun iyice canlandığı ileriki yüzyıl-



Kaptan Cook.

larda Avrupalı milletleri büyük seyahatleri finanse etmeye teşvik eden de egzotik Doğu'nun malları, ipek ve baharat olacaktı. Fakat keşif yapma arzusunu tetikleyen, ticaret dışında nedenler de söz konusuydu. Mesela, yeni diyarları keşfetme arzusu bunda rol oynuyordu. Bilgiyi arama isteğinin de etkisi vardı. Bunun dışında, yeni yerleşim alanları kurma isteğinin etkisi söz konusuydu. Doğu'ya seyahat etme düşüncesi, kâşifleri en fazla motive eden etken- di. Gerek Kolomb gerek Cabot veya Macellan gerekse Kuzeybatı Geçidi'nde keşif seferleri yaparken hayatını kaybedenlerin hepsi, Doğu'ya giden yeni ve kısa bir yol keşfetmeyi umuyordu.

Bu kitap, insanlığın bilgi birikiminin artmasına, coğrafi keşif- lerin yapılmasına ve dünyanın haritasının çıkarılmasına katkıda bulunmuş büyük seyahatlerin hikâyesini anlatmaktadır. Büyük

seyahatlerin pek çoğuna ilişkin görgü tanıklarının ve günlüklerin elimizde olması, bizim için büyük bir şans. Böylelikle, daha önce hiçbir geminin ulaşmadığı diyarlara yelken açmış kişilerin cümlelerini ve düşüncelerini okuma imkânına sahip oluyoruz.



İLK GEMİCİLER

**FENİKELİLER GEMİYLE AFİRKA'NIN
ÇEVRESİNİ DOLAŞTILAR, POLİNEZYALILAR DA
BÜYÜK OKYANUS'U AŞARAK GÖÇ ETTİLER**

MÖ 50.000 - MS 1150

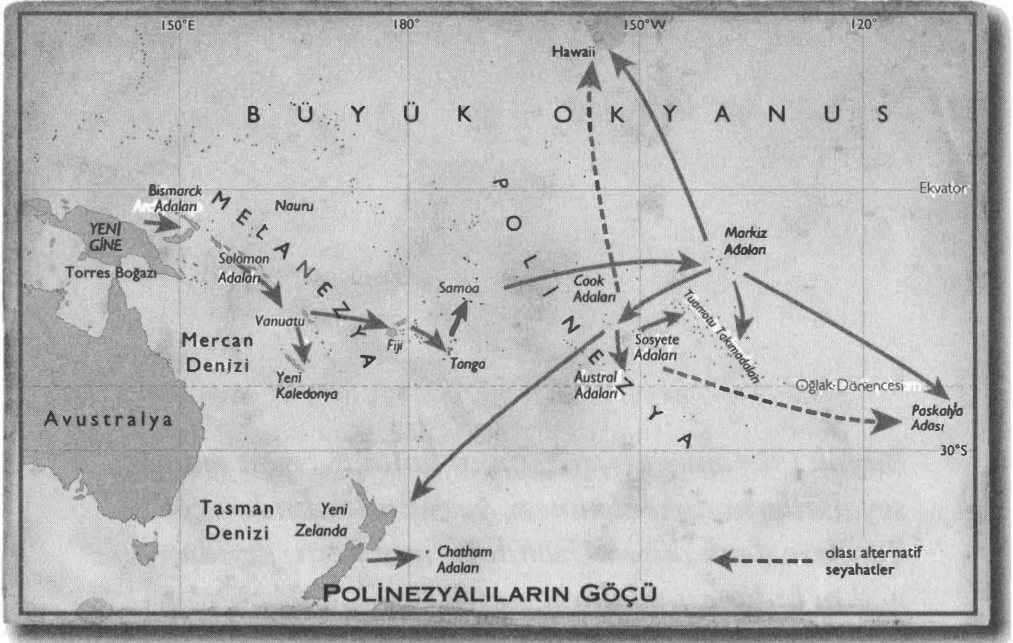
Fenikeliler dünyanın ilk büyük kurucularıydı; kentler ve güçlü devletler kurmuşlar, bu devletler denizlerde daha önce bilinmeyen yollar açmışlardı. İlk çağlarda insanoğlu yüzünü ne tarafa döneceğini bilemiyordu... ve talepte bulunan her kabileyi farklı bir toprağı ve iklimi paylaşsın diye uzaklara gönderdi. Birbirlerinden büyük mesafelerle ayrılmış milletler arasında açıkça görülen o büyük çeşitlilik böyle ortaya çıktı.

Elamli Dionysius, MS 3

Büyük Okyanus'ta yerleşim ve kolonizasyon amaçlı seyahatlerin düzenlenmesi, yazının icadından çok öncelere denk düşer. Uzakdoğu'nun keşfi, kıyıda açıkta bulunan adalarla sınırlı değildi.

Filipinler ilk keşfedilen topraklar arasında yer alıyordu. Keşifler ve yerleşimler güneye, Endonezya'ya doğru devam ediyordu. Örneğin Avustralya yaklaşık olarak MÖ 50 binli yıllarda Hint-Pasifik halklarının, Endonezya takımadalarından Kuzey Avustralya'ya yaptıkları ilk seyahatleri sırasında yerleşime açılmıştı. O zamanki deniz seviyesi, şimdikinden yaklaşık olarak 100 metre daha aşağıdaydı. Fakat bu durumun, Yeni Gine ile Avustralya arasında bir kara bağlantısı kurulmasına imkân verdiğini yine de söyleyemeyiz. Bu nedenle, Yeni Gine ile Avustralya arasındaki Torres Boğazı'nın teknelerle geçildiğini ve bu boğazı geçenlerin Aborjinlerin ataları olduğunu varsaymak, doğru olacaktır.

MÖ 10 binli yıllarda Endonezyalılar, Bismarck Adaları ile Solomon Adaları'na ulaştılar fakat bu bölgeler, uzun yüzyıllar boyunca, Büyük Okyanus'taki insan yerleşimlerinin sınırını teşkil edecekti. Fiji, Tonga, Vanuatu ve Yeni Kaledonya adalarında insan yerleşimlerinin kurulması için, MÖ 1200'lü yılları beklemek gerekecekti. Bu adalarda yerleşim oluşturanlar, bugün Melanezyalı olarak adlandırdığımız kişilerin atalarıydı. Göçler, yavaş biçimde,



batıya doğru devam etti. Fakat Sosyete Adaları'nın keşfedilmesi ve burada insan yerleşimlerinin kurulması, MÖ 1. yüzyılı buldu. Sosyete Adaları'ndaki yerleşimleri, Tuamotu ve Markiz Adaları'ndaki yerleşimler takip etti. Bu noktada, Polinezyalıların Melanezyalılarından farklı bir ırka mensup olduklarını belirtmek gerekiyor. Büyük Okyanus boyunca olağanüstü seyahatleri düzenleyenler de Polinezyalılar olacaktı.

Eldeki bulgular, Paskalya Adası'nın yaklaşık olarak MÖ 440 yılında iskân edildiğini gösteriyor. Gerek kültürel alanda gerekse dil alanındaki incelemelere göre, buraya yerleşenlerin Tubai ya da Sosyete Adaları'ndan geçerek gelen Polinezyalılar olduğu hakkında pek bir şüphe bulunmuyor. Açık kanolarla yaklaşık iki bin mil mesafeye yapılan seyahatin sonucunda bu toprakların keşfedilmesi tamamen tesadüf eseri olabileceği gibi, sistemli bir keşif çalışmasının da ürünü olabilir. Bundan yıllar sonra Sosyete Adaları'na ilk kez ayak basan Avrupalılar, Polinezyalıların mükemmel bir deniz ulaşım sisteminin olduğunu, ellerinde civardaki adaları gösteren haritaların bulunduğunu ve Polinezyalıların denizde yönlerini ta-

yin edebilmek için yıldızlardan yararlandıklarını göreceklerdi. Polinezyalıların Büyük Okyanus'u geçip Paskalya Adası'na ulaşmış ve burada istikrarlı bir topluluk kurmuş olmaları, gerçekten hayret edilecek bir başarı örneğidir.

Yeni Zelanda

Büyük Okyanus'ta bunun dışında iki göç hareketi gerçekleşmiştir ve her ikisini de başaranlar, yine Polinezyalılardır. Bunlardan birincisi, Hawaii Adaları'nın keşfidir. Hawaii Adaları'na ilk kez Markiz Adaları'ndan ulaşıldığı düşünülmekteyse de Sosyete Adaları üzerinden ulaşılmış olması da ihtimal dahilindedir. Gerek Markiz Adaları gerekse Paskalya Adası, hele de kanoyla yapılacak bir seyahat için Hawaii Adaları'na çok uzak mesafededir. Buna rağmen Hawaii Adaları'ndaki kültür ve dil özellikleri, buranın yerlilerinin Polinezyalıların soyundan geldiğini, şüpheye hiç yer bırakmayacak şekilde ispatlıyor.

Diğer önemli göç ise, çok daha ileriki bir tarihte, muhtemelen MÖ 1150 yılı civarında gerçekleşti. Bu, Yeni Zelanda'nın –yine Polinezyalılar tarafından– keşfiydi. Burada da, yine yaklaşık iki bin millik bir mesafenin kat edilmesi söz konusuydu ve her ne kadar Yeni Zelanda, yüzölçümü bakımından gerek Paskalya Adası'ndan gerekse Hawaii Adaları'ndan çok daha büyük olsa da, yine de burayı bulmak, ancak denizcilikte epey gelişmiş olanların başara-bileceği bir işti. James Cook, 1769'da Yeni Zelanda'ya ilk kez ayak basarken, yanında, Tupia adında bir Tahiti yerlisini getirmişti. Bu kişi, Yeni Zelanda'nın yerlileri olan Maorilerle gayet rahat konuşabiliyordu. Anlaşılacağı üzere, Maorilerin dili, bu topraklara yüzlerce yıl önce ayak basan atalarının konuştuğu dile göre ciddi bir gelişme göstermemişti.

Polinezyalıların ve Melanezyalıların seyahatleri, keşifler tarihinin en erken dönemlerine denk düşmektedir. Bu halklar, denizcilik konusunda belli bir aşama kat etmiş ve asıl memleketleri olan adalardan çok uzaklarda, yeni yerleşim yerleri kurmayı başarmıştı.

Tonga ve Fiji adalarına yapılan ilk seyahatler, Batı dünyasındaki ilk seyahatlerden daha erken bir döneme aittir. Fakat ne yazık ki elimizde, bu seyahatler ve bunları yapanların isimleri hakkında bilgi sahibi olmamızı sağlayacak ne yazılı kaynak ne de halk efsanesi veya hikâyesi bulunuyor.

Batı dünyasındaki ilk keşiflerse, Doğu'dakinden farklı olarak Büyük Okyanus gibi engin denizlere açılma hikâyeleriyle başlamıyor. Buna karşılık, dünyanın bu kesimindeki ilk seyahatlerden pek çoğuna ilişkin yazılı kaynağa sahibiz. Eski çağlarda Akdeniz, tam da Batı dillerinde sahip olduğu isme (*Mediterranean* – karalar arası) uygun şekilde algılanıyordu. O devirlerde yaşayanlar, Akdeniz'i, dünyanın ortasındaki deniz olarak görüyordu. Akdeniz'e kıyısı olan pek çok ülke, birbirleriyle deniz yoluyla ticaret yapabildiği gibi, Akdeniz'in uzağındaki bölgelerle de ticaret yapılabiliyordu. Doğu'dan gelen ipek ve baharat gibi egzotik mallar, karadan gelen İpek Yolu boyunca takas ediliyordu. Bu malların çok uzak mesafelere taşındığını ve nakliyatın yıllar sürdüğünü biliyoruz. Fakat tam olarak ne kadarlık bir mesafeye nakledildikleri ve bu nakliyatın kaç yıl sürdüğü konusunda kesin bir açıklama yapabilecek verilere sahip değiliz.

Antikçağ filozofları, elbette gördükleri ufku ardında nelerin olduğunu, dünyanın nerede başlayıp nerede bittiğini merak ediyorlardı. Dümdüz olduğuna inandıkları dünya, sonsuza dek uzayıp gidemezdi ve boşluktaki her şeyin yere düşeceğinden hareketle, dünyada herhangi bir yöne doğru uzun süre yol alındığında dünyanın ucuna varacaklarını ve o noktadan ileriye gitmenin mümkün olmadığını düşünmekteydiler. Yunan felsefesi, deneysel yöntemden ziyade, akıl yürütmeye ve söyleme dayanıyordu. Bu çerçevede, nasıl ki Akdeniz karalar tarafından çevrilmiş ise, karanın da engin bir okyanus tarafından çevrelendiğine inanılmaktaydı. Okyanus'un Herakles Sütunları'nın ötesinde bulunduğuna ve bilinen üç kıta olan Asya, Avrupa ve Afrika'yı çevrelediğine inanılıyordu. İsa'nın doğumundan önceki çağlarda, deneylere başvuran bazı gökbilimciler, dünyanın bir disk değil, küre şeklinde olduğunu savunmuş-

larsa da bu görüşlere fazla hoş-görü gösterilmemiş ve dünyanın düz olduğuna ilişkin yaygın görüş egemenliğini korumuştur.

Antik Yunanlar, denizde gece seyahat etmenin uğursuzluk getireceğine inanıyor ve gündüz de karayı gözden kaybetmeden yol alınması gerektiğini savunuyorlardı. Hesiodos'tan bir alıntı, deniz yolculuğu ile ilgili o zaman kabul gören kanaati gözler önüne sermektedir:

HERAKLES SÜTUNLARI

Antik Yunanlar Cebelitarık Boğazı'nı çok daha romantik bir adla, Cebelitarık Kayalığı'nın sütunlardan biri olarak kabul edilmesiyle, Herakles Sütunları diye bilirdi. Eski Yunanlar döneminde buramın ötesindeki denizlerin, fırtınalı ve seyahat edilemez olduğu düşünülüyordu. Platon, efsanevi kayıp şehir Atlantis'in Herakles Sütunları'nın ötesinde olduğunu anlatır ancak Atlantis'in tanımlanabilmesi için hiçbir inandırıcı ayrıntı vermez.

Zorlu denizleri aşmak arzusuyla bağrın yanımsa bil ki, Ülker Takımyıldızı, Orion'un muazzam gücünden kaçıp sis deryasına gizlendiğinde şiddetli rüzgârlar patlak verir. Ölümlülerin denize açılması için en uygun mevsim, yazın zahmetli günlerinin sona erdiği, yaz gündönümünden elli gün sonra başlayan zamandır. Böyle bir zamanda yelken açarsan, dünyayı sarsan Poseidon veya ölümsüzlerin kralı Zeus istemedikçe ne senin gemine ne de geminde yolculuk edenlere denizden zarar gelir.

Yunanların inanışına göre denizcilik sanatı, ya sadece sahil şeridini bilip takip etmek ya da Akdeniz boyunca sıralanan pek çok ada-nın birinden diğerine yol almaktan ibaretti. Herakles Sütunları'nın ötesinde Atlantik vardı; bu, tüm dünyayı çevreleyen okyanusun bir parçasıydı. Atlas Okyanusu, Akdeniz'e göre daha ağır ve zorlu bir denizdi. Devasa dalgaları ve muazzam fırtınaları, en büyük gemileri alabora edecek güçteydi. Esen sert rüzgârlar en güçlü yelkenleri lime lime edebiliyor, sert dev dalgalar sahildeki kayalıklarda kırılıyordu. Atlantik'in her yerinde hava nemli, rüzgârlı ve sisliydi. Üstelik gelgit hareketleri, Akdeniz'dekilere kıyasla muazzam boyutlardaydı.

Bununla birlikte, yine de milattan önceki yüzyıllarda Cebelitarık Boğazı'nın öte yanına, İber Yarımadası'nın kuzey sahilleri-

ni takip ederek Kuzey Avrupa'ya doğru ticaret yapılabiliyordu. İngiltere'deki Cornish madenlerinden elde edilen kalay, Atina ve Roma'da alıcılara ulaşıyordu. Afrika kıyısındaki yerleşim yerleri dolaylarında da ticaret vardı. Hatta Kanarya Adaları bile Romalılarca biliniyordu ve buraya, adalarda baskın durumdaki vahşi köpek ırkının ismini vermişlerdi.

Gerek Atlas Okyanusu'na doğru yelken açabilenler gerekse Akdeniz'de geceleyin seyahat etmeye cesaret edenler, geceleyin gökyüzünde görünen takımyıldızların farkındaydı. Bu kişiler, bütün yıldızların Kutupyıldızı'nın çevresinde dönüyormuş gibi göründüğünü biliyorlardı. Dolayısıyla, nasıl ki gündüz güneş onlara yol gösteriyor ise, geceleri de Kutupyıldızı'nın yol gösterdiğinin ayırındındaydılar. Güneş doğudan doğuyor, öğle vakti güney yönünden ilerliyor ve akşamları batıdan batıyordu. Açıkları ölçmeyi bilenler için güneş, günün her zamanında yol gösterici olarak kullanılabilirdi. Eski insanlar ayrıca, Kutupyıldızı'nın gemi direğine göre yüksekliğinin, Akdeniz'in farklı noktalarında değişiklik gösterdiğini de biliyordu. Gökyüzünde gündüz vakti güneşin yüksekliği mevsimlere göre değişiklik gösterse de eski insanlar, mevsimlerin dönüşümü takip edilerek bu değişimlerin önceden kestirilebileceğinin ve dolayısıyla seyahatlerine ilişkin hesaplamalarında bunlardan yararlanabileceklerinin bilincindeydiler. Homeros, eserinin bir bölümünde, Odysseus'un Tanrıça Kalypso'nun rehberliğinde denizde nasıl yol aldığını anlatır:

Ardından uğurlu, tatlı bir yel saldı, Odysseus da sevinç içinde açtı rüzgâra yelkeni. Dümenin başında güzel güzel yönetiyordu salı, bir damla uyku girmiyordu gözlerine, bakıyordu Ülker'le geç batan Büyükkayı burçlarına, Kutupyıldızı'na göre yön veriyordu sala, yerinde döner bu yıldız, boyuna Orion'a bakar, dalmaz sularına Okeanos'un hiçbir vakit. Öğüt vermişti ona Kalypso, yüce tanrıça, demişti o yıldız hep solunda tut. Denizlerde yol aldı on yedi gün, on sekizinci gün sisler arasında Phaiak toprağının dağları göründü, çok yakınlardaydı kara, duruyordu sisli denizde bir kalkan gibi.

Dünyanın En İyi Denizci Kavmi

İsa'dan önceki ikinci binyılda tarih sahnesine çıkan bir kavim, dünyada bilinen en başarılı denizci kavim olarak tanınacaktı. Bunlar, Fenikeliler idi. Kısa süre içinde bu kavim, Akdeniz'in egemen ticari gücü haline geldi. Fenikelilerin başlıca kentleri Sayda, Sur ve Berot'tu (bugünkü Beyrut). Ayrıca, ilk başlardan itibaren Kıbrıs da başlıca Fenike yerleşimlerinden biri haline gelmişti. Fenikelilerin zengin madenlere sahip İspanya'ya sıçrama tahtası olarak kullanacakları pek çok kent, batıya ve kuzeye giden kıyı rotası boyunca birbirini ardına kurulmuştu. Fenikeliler, batıya ve güneye doğru yaptıkları seyahatlerde hem Kuzey Afrika sahillerinde bulunan Kartaca hem de Anadolu gibi bölgeleri kolonize etmişlerdi. Kartaca, Batı Akdeniz'de, başlıca deniz ve ticaret gücü haline gelecekti. Ticaret, Atlantik sahilleri boyunca gelişecek ve Fenikelilerin bu bölgelere ihracatını oluşturan başlıca ürünler arasında sedir ve çam ağacı ürünleri, keten bezi, salyangozdan yapılma meşhur Sur mor boyasıyla boyanmış giysiler, şarap, nakış işlemleri, maden ve cam ürünleri, tuz ve kuru balık yer alacaktı.

Fenikeliler kendi ticaret yollarına, yaptıkları keşiflere ve rüzgâr ile akıntılara ilişkin bilgilerini büyük bir gizlilikle koruyorlardı. Gayet cesur denizcilerdi ve Herakles Sütunları'nın ötesine uzanıp ticaret yapmaktan çekinmiyorlardı. Gemileri öncelikle ticaret amacıyla yapılmışsa da gerektiğinde savaş gemisi olarak da kullanılabiliyordu. Duvar resimlerinden, çömleklerden ve diğer kaynaklardan elde edilen görsel verilere göre gemileri, kadirga tarzı olmakla birlikte, aynı zamanda rüzgâr gücünden de yararlanabiliyordu. Bu gemilerde kare şeklinde bir yelkenin olduğu tek bir direk ve teknenin her iki yanında dümen mevcuttu. Savaş kadirgalarının baş tarafları düşük, kış tarafları yüksekti ve su hizasının hemen altında, ağır bir zırhlı mahmuz taşıyorlardı. Bu mahmuzlar, sürat ve manevranın belirleyici olduğu muharebelerde başlıca silah durumundaydı. Kadirgalarda genellikle tek bir tarafta kürek vardı; fakat bazı tasvirlerde, kimi zaman hem iskele hem de sancak taraflarında küreklerin olduğu görülmektedir.

FENİKELİLER

Fenikeliler, eski dünyanın en usta denizcileri olarak hatıralarda yer etmiştir. Fenikeliler, Afrika'nın Atlas Okyanusu sahili boyunca ve kuzeyde Britanya adalarına kadar olan bölgede ticaretle uğraşmışlardır.

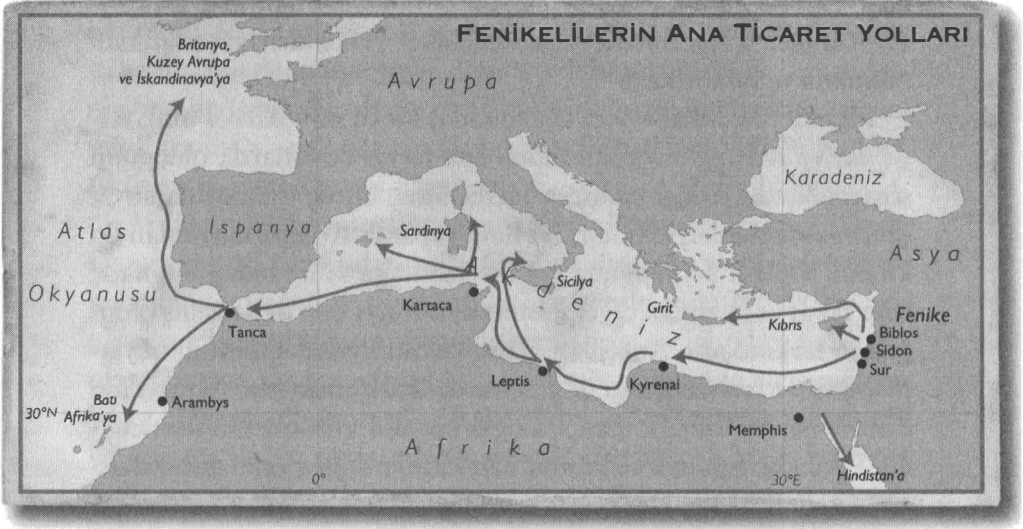
Fenikelilerin ününün tek kaynağı, ticaretteki başarıları değildi. Romalı tarihçi Plinius'a göre Fenikeliler, kumdan ve güherçileden cam yapmasını keşfeden ilk kavimdi. Fakat ünlerini borçlu oldukları en büyük husus, Fenike yazı sistemi idi; bu sistem, Batı dünyasının ilk alfabesini teşkil edecekti.

Eski dünyadaki bazı coğrafyacılar, Afrika'nın çevresini dolaşan bir deniz yolu olduğuna inanıyorlardı. Bu coğrafyacılar ayrıca, Avrupa ve Asya'nın çevresinin denizden dolaşılabilceği düşüncesindeydiler. Bu kıtaların çevresinin deniz yoluyla aşılmasına yönelik girişimler konusunda, en azından, Yunan tarihçi Herodotos gibi bir kaynağa sahibiz. Herodotos, Fenikelilerin Afrika'nın çevresini dolaşmaya yönelik en az iki girişiminin olduğunu nakleder.

Bunlardan biri başarıyla, diğeri-

se başarısızlıkla sonuçlanmıştı. Herodotos, başarısızlıkla sonuçlanan seyahati anlatmadan önce, başarıyla sonuçlanan seyahati anlatır. Ne var ki bizim açımızdan, başarılı olan seyahate bakmadan önce başarısızlıkla biten seyahati incelemek daha mantıklıdır. Herodotos, burada, nüfuzlu bir ailenin kızının ırzına geçtiği için bu ailenin gazabına maruz kalan Sataspes adlı bir İranlıdan bahseder. Hükümdar Kserkses (Serhas), Sataspes'i tecavüzden suçlu bularak onu kazığa oturtulmak suretiyle idama mahkûm etmiş. Sataspes'in annesi, oğluna idam dışında bir ceza vermesi için Kserkses'e yalvarmış. Bunun üzerine, Kserkses acımış ve Sataspes'e idam cezası vermek yerine, Libya'nın veya Afrika kıtasının çevresini dolaşmak gibi tehlikeli bir yolculuğa çıkmasını emretmiş:

Kral Kserkses'in emriyle kazığa vurulacaktı, anası araya girdi, Dareios'un kız kardeşi idi, kralın verdiği cezadan daha beterini vereceğini vaat etti, oğlunu bağışlattı: Libya'nın çevresini dolanacak, Arap [Aden] Körfezi'ne varıncaya kadar gemiden inmeyecekti. Kserkses bu şartları kabul etti. Sataspes, Mısır'a geldi, bir gemi aldı, denizciler buldu ve Herakles direklerine [Sütunları'na] doğru denize açıldı; direkleri geçti, Solunte Burnu denilen Libya

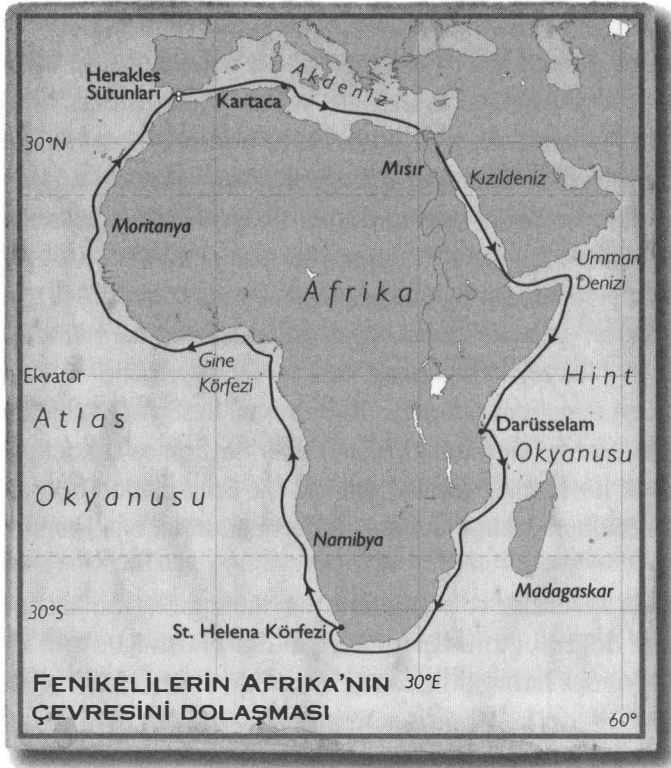


Burnu'nu dolandı ve güneye doğru yelken açtı; deniz üstünde uzun aylar boyunca uzun bir yol yaptı; ama hep daha uzağa gitmek gerekiyordu. Onun için dönüş yolunu tuttu ve Mısır'a geri geldi. Oradan Kral Kserkses'in yanına vardı, raporunu verdi: En uzak kıyılarda diyordu, kısa boylu adamlara rastlamışlar, bunların giyimleri palmiye yaprağındanmış; gemi ne zaman kıyıya yanaşsa kentlerini bırakıp dağlara kaçıyorlarmış; zaten kendileri de bunlara bir kötülük yapmıyor, yalnız sürülerini alıyorlarmış. Libya'yı tamamen dolanamamasının nedeni olarak, rüzgâr olmadığından geminin daha öteye gidemediğini ileri sürmüştü. Kserkses bu hikâyeye kanmamış; onu verilen işi yapmamış sayarak ilk cezayı uygulamış, kazığa çaktırmıştır. Bu Sataspes'in bir harem ağası vardı, efendisinin ölümü üzerine Samos'a kaçtı; yanında büyük bir hazine varmış, onu da bir Samosluya kaptırmıştır; bu Samoslunun adını biliyorum, ama hatırlamak bile istemiyorum.

Verilen ayrıntılar ve pigmelerle meydana gelen karşılaşma, anlatılanların doğruluğunu ispat eder gibidir. Hatta Sataspes'in, geminin ilerleyemez hale geldiğini söylemesi de doğru olabilir. Zira yılın bazı dönemlerinde, Ümit Burnu'nda ters yönden esen rüzgârlar ve

ağır hava şartları, küreklerle ilerlemeyi imkânsız hale getirmekteydi. Rüzgâra karşı hareket ederken, ilkel yelkenden yararlanmak mümkün olmuyordu.

Herodotos, hikâyesinin devamında, Libya'nın (Afrika'nın), Asya'nın ve Avrupa'nın birbirinden çok farklı boyutlarda olduğunu söylemektedir. Diğer taraftan Herodotos, bu üç kıtanın da suyla çevrili olduğundan emindir; bir hata yaparak Avrupa'nın, kalan iki kıtanın toplam uzunluğuna eşit bir uzunluğa sahip olduğunu ifade eder fakat öte yandan diğer kıtaların, Avrupa'dan daha geniş olduğunun farkındadır. Anlaşılan, uzun kavramından kastettiği boylama, genişlikten kastettiği de enleme denk düşmektedir. Avrupa'nın denizle çevrili olduğu inancı, doğal bir akıl yürütmenin sonucuydu; Portekiz, İspanya ve Fransa'dan kuzeye doğru yapılan seyahatler, gemileri Manş Denizi'nden ve Dover Boğazı'ndan yukarılara götürmüş ve hatta bazıları, bu şekilde İskandinavya ülkeleriyle



ticarete başlamıştı. Bu gezginler, Baltık Denizi'ne ulaşmışlardı fakat buralardaki sarp burunlar, onların kuzeye ya da doğuya doğru daha fazla ilerlemesine engel olmuştu. Bununla birlikte, Baltık Denizi'nin ilerisinde bir deniz geçidinin olduğu ve bu geçitten geçilerek Karadeniz'e ve buradan Çanakkale Boğazı aracılığıyla yeniden Akdeniz'e gelinebileceği düşüncesi, o dönemde görünüyordu.

Ardından Herodotos, Asya'nın büyük kısmının Dareios [Dara; Darayavahuş] tarafından keşfedildiğine ilişkin, abartılı bir hikâye anlatmaktadır. İndus adını taşıyan ve içinde tıpkı Nil Nehri'nde olduğu gibi timsahların yaşadığı bir nehrin varlığından haberdar olan Dareios, Scylax adında bir adamın önderliğinde bir keşif grubunu bölgeye göndermişti ve keşif ekibi, İndus'un yatağını güneye ve doğuya doğru takip ederek denize ulaşmıştı. Scylax, bir veya birkaç gemi satın almayı veya inşa ettirmeyi başarmıştı. Gemileri, batıya dönerek sahili takip etmişler ve otuz ay kadar süren bir seyahatin ardından Kızıldeniz'de Süveyş yakınlarında bir yere ulaşmışlardı. Dareios, Hint Okyanusu boyunca uzanan bu güzergâhı, Hindistan'la ticaret amacıyla kullanmayı başarmıştı. Dareios, kendisinin İndus Nehri'ni kullanmak yoluyla, bütün Asya'nın denizle çevrili olduğunu kanıtlamayı başardığını sanıyordu ama bu, İndus'un doğusunda yer alan toprakları hiçbir şekilde hesaba katmayan, tamamen hayal ürünü bir düşüneydi.

Yunan tarihini çalışan kişiler, Scylax'ın keşif seyahati ile yüzyıllar sonra Büyük İskender'in yapacağı büyük seferler arasında bazı benzerliklerin olduğunu fark edeceklerdir. Hiç şüphe yok ki Büyük İskender, Herodotos'un yazdıklarının etkisinde kalmış ve bu etkiyle, karşısında engel tanımayan ordusunu doğuya, İndus Nehri'ne doğru seferber etmişti. İskender, Hazar Denizi kıyılarına da ulaşmış ve burada, yanlış ama aslında akla yatkın bir şekilde, kendisinin Asya'yı kuzeyden ve doğudan çevreleyen geniş bir okyanus keşfettiği sonucuna varmıştı. Bu büyük sefer doğuda İndus Nehri'ne ulaştığında, İskender de aynı şekilde nehri, denize ulaştığı yere kadar takip etti ve o da sahili izleyerek geri döndü ya da en azından kendisi ordusunun başında, korkunç, susuz topraklardan geri dönerken, donanması bu güzergâhı takip etti.

Şimdi biz, Herodotos'un Fenikelilerin Afrika'nın –ki buradan “Libya” diye söz eder– çevresini başarıyla dolaşmaları hakkındaki hikâyesine geçebiliriz. Söz konusu keşif, daha önceden yapılmış ve başarısız olmuş girişimde kullanılan güzergâhın aksi istikamette, yani kıtayı saat yönünde, Ümit Burnu'nu doğudan batıya geçerek gerçekleştirilmişti. Bu konuda yazılan bölüm kısa olmakla birlikte, bu hikâye şaşkınlık verici bir tarihin, en büyüleyici bölümlerinden birisini oluşturur:

Libya, Asya ile sınır olan bölgesi dışında suyla çevrili görünüyor; bunu ilk olarak ortaya koyan, bizim bildiğimiz, Mısır Kralı Nekos'tur; Nil'den Arap Körfezi'ne akacak kanalın kazılmasını durdurduktan sonra, Fenikelilerden ayrılan bir keşif kurulumu gemilere bindirip gönderdi. Görevleri, Herakles direkleri [Sütunları] yoluyla Kuzey Denizi'ne kadar gitmek ve Mısır'a bu yoldan dönmekti. Bu Fenikeliler, Erythreia Denizi'nden [Kızıldeniz] yola çıktılar ve bu Güney Denizi'nde ilerlediler. Güz sonu geldiği zaman, gemileri Libya kıyılarının neresinde ise oraya yanaşıyorlar, toprağı ekiyorlar ve hasat zamanını bekliyorlardı; yazın ekini kaldırdıktan sonra yeniden denize çıkıyorlardı. Böylece iki yıl geçti ve üçüncü yıl Herakles direklerini aştılar ve Mısır'a ulaştılar. Ve –benim akıl erdiremediğim, ama belki başkalarının kabul edebilecekleri– bir şey anlattılar: Libya'nın çevresini dolanırken güneş hep sağlarındaymış [yani kuzey yönündeymiş].

Öncelikle, Mısır firavunlarının soyağaçlarından hareketle, birkaç yıl sürdüğü belirtilen bu deniz yolculuğunun tarihi konusunda tahminde bulunabiliriz. Firavun II. Nekos'un saltanatı, MÖ 610 ile 595 yılları arasındaydı. Dikkate değer ikinci bir nokta ise, bu son derece erken dönemde Nekos, bariz bir şekilde, Süveyş Berzahı yoluyla bir kanal açılmasını düşünüyordu. Bu kanalın, teknik olarak, Kızıldeniz'i doğrudan doğruya Akdeniz'e bağlamak yerine, Nil Nehri'ne bağlaması planlanmaktaydı. Bu plan, Mısırlıların teknoloji düzeyinin üstünde olmamakla birlikte, görünüşe bakılırsa o dönemde gerçekleştirmesi fazlasıyla maliyetli bir tasarıydı.

Seyahatin kendisiyle ilgili olarak bu rivayet, denizcilerin çıktıkları uzun seyahatte karınlarını doyurabilmek için kendi mahsullerini ekip biçtikleri yönünde çarpıcı bir hikâyeyi aktarmaktadır. Bu seyahatin ilk bölümünde, Kızıldeniz boyunca yerleşim yerleri mevcuttu ve denizciler, Hint Okyanusu'na açılncaya kadar yiyecek ve diğer ihtiyaç malzemelerini satın alma imkânına sahipti. Fakat Kızıldeniz'i geride bıraktıktan sonra, artık ihtiyaçlarını kendileri karşılamak zorunda kaldılar. Bu seyahat iki yıldan uzun sürmüştü ve bu nedenle iki kez ekim ve hasat yapmak gerekmişti. Seyahat süresince durup hasat yaptıkları bu bölgelerin nerede olduğu konusunda, kabaca tahminde bulunmak mümkündür. Bunlardan birincisi, muhtemelen, Ümit Burnu'na varmadan, Afrika'nın doğu sahilinde yer alıyordu. İkincisi ise Gine Körfezi yakınlarında bir yerlerdeydi.

Bununla birlikte, Herodotos'un hikâyesinin en çarpıcı bölümü, şu satırlardır: "Ve –benim akıl erdiremediğim, ama belki başkalarının kabul edebilecekleri– bir şey anlattılar: Libya'nın çevresini dolanırken güneş hep sağlarındaymış [yani kuzey yönündeymiş]." Biz burada, Yunan tarihçilerin en büyüğünün, konulara ne kadar profesyonelce yaklaştığını görüyoruz. Herodotos, güneşin gökyüzünde kuzey tarafında görüldüğü iddiasına inanmamakta, fakat Fenikeliler kendisine bu tuhaf hikâyeyi anlattıkları için, bunu yine de nakletmeyi tercih etmektedir. Herodotos, dünyanın yuvarlaklığı konusunda hiçbir bilgiye sahip değildi. Fakat Fenikelilerin kendisine anlattığı bu hikâyeyi nakletmedeki açıksözlülüğü, böyle bir seyahatin yapıldığı konusunda hiçbir şüpheye yer bırakmamaktadır.



AZİZ BRENDAN'IN MUCİZEVİ YOLCULUĞU

İRLANDALI BİR RAHİBİN ATLAS OKYANUSU'NU
DERİDEN, UFAK BİR TEKNEYLE GEÇİŞİ

MS 530

İrlandalı keşişler, manastırlarında durmaksızın yazıp okudular, okuyup yazıp aydınlandılar ve ardından da hayvan derisinden yapılmış teknelerine binip sefere çıktılar... Onlar muazzam insanlardı. Aziz Brendan, Kutsanmışlar Adaları'na [Eski Yunan coğrafyacıları tarafından Cebelitarık Boğazı'nın batısında kalan adalara verilen ad (Makaron Nesoi); hiç kış olmayan bu yarı-efsanevi adalarda Yunan mitolojisinin kahramanlarının, yani "kutsanmış, seçilmiş" kişilerin yaşadığına inanılırdı – ed. n.] ulaşmış ve Yahuda'yı bir kayaya zincirlenmiş olarak gördüğü cehennem kıyıları boyunca yol almıştı. Sonra bir gün, bir adada karaya çıktı, sahil boyunca ilerledi ve orada, bir deniz canavarına rastladı.

Umberto Eco, *Gülün Adı*

İrlanda, İsa'dan sonraki ilk yüzyıllarda, Hıristiyanlığın merkezlerinden biri haline gelmiş ve Tanrı'nın Kelamı, buradan diğer Britanya adalarına ve daha ötelere iletilmişti. Ne var ki, rahiplerin ve keşişlerin hiçbiri, Tanrı'nın Kelamı'nı, basit bir tekneyle Atlas Okyanusu çevresinde son derece hayranlık uyandırıcı bir seyahat yaparak üne kavuşan Aziz Brendan kadar uzaklara taşımamıştı.

Brendan, takriben MS 489'da, İrlanda'nın Kerry bölgesinde Tralee yakınlarında dünyaya geldi. Clare, Galway ve Kerry manastırlarını kurmuş, sonrasında Shannon Nehri kıyısındaki Clonfert Manastırı'nın başrahipliğine getirilmiş, 16 Mayıs günlerinde yortusu kutlanan İrlandalı bir azizdir. Seferini, MS 565 dolaylarında beş yıl içerisinde gerçekleştirdiği genellikle öne sürülse de, doğum tarihi doğru ise, bu seyahatleri yaptığı sırada Brendan'ın yetmişli yaşların sonunda olduğu sonucu ortaya çıkar. Yaklaşık olarak MS 530 yılı civarı, bu nedenle daha makul gibi görünmektedir

Aziz Brendan'ın menkıbeleri, ilk başlarda, tıpkı Eski Yunan'da Homeros'a atfedilen hikâyeler gibi, pazaryerlerinde kulaktan kulağa nakledilerek yayıldı. Bu hikâyeler, gezgin halk ozanları ve saz şairleri tarafından, manastırlarda, kuşaklar boyunca anlatılıp durdu. Zamanla, bu rivayetlerin içine, masalsı ve doğaüstü unsurlar

karıştı ve gerçek hikâyelerle iç içe geçti. Sonunda, bu menkıbeler yazıya döküldü ve bu elyazmaları, Hristiyan dünyasında, bir manastırdan diğerine gönderildi. Bu konuda yazılmış en eski metinler 9. yüzyıla, yani vakadan üç yüzyıl sonraya aittir. Öyleyse, söz konusu hikâyelere bu çok uzun süre boyunca efsanelerin karışması hiç de şaşırtıcı değildir. Öte yandan bu rivayetler, günümüze ulaşan en eski metinlerin yazılmasından önce de yazılı biçimde aktarılmış olabilirler. Brendan'ın maceralarına ilişkin metinler o kadar sık kopya ediliyordu ki bu seyahatlere ilişkin en az 120 yazma eser günümüze ulaşmıştır. Elyazmalarının en eskilerinden biri, Ducil tarafından MS 825 yılı dolaylarında yazılmıştı. Altı yüzyıldan daha uzun bir süre sonra, ilk matbu kitaplar ortaya çıktığında, Brendan'ın seyahatleri de matbaada basıldı. İçlerinde en eskisi ve en fazla atıfta bulunulana, Ducil'in eseriyle aşağı yukarı aynı tarihlerdeki bir elyazmasından hareketle, 1450 yılında matbaada basılan *Navigatio Sancti Brendani*'dir.

Bu seyahat, bizzat Brendan ve onunla aynı manastırda kalan birtakım keşişlerce gerçekleştirilmişti. Teknelerinin, öküz derisiyle kaplı meşe veya dişbudak ağacından bir iskeleti vardı ve üstü açıktı. Teknenin bir direği ve yelkeni vardı fakat sadece yelkenle rüzgâra karşı yol alınamayacağı için, bir takım küreğe de ihtiyaç bulunmak-

taydı. Seyahatin ilk ayağı, İrlanda'dan İskoçya'nın kuzeyindeki Faroe Adaları'na kadardı. Bu adalarda küçük çiftçiler yaşıyordu ve Brendan oralara, "koyun adaları" adını verdi. Brendan, daha fazla yer keşfetmek amacıyla daha batıya yelken açmaya karar verdiyse de şiddetli fırtınalar ve ağır hava koşulları, onu Faroeler'e geri dönmek zorunda bıraktı. İkinci girişimindeyse şansı daha yaver gitti ve elverişli rüzgârlar, teknesini Azor Adala-

AZİZLERİN YAŞAM ÖYKÜLERİ

Anglo-Norman yazını, aziz efsanelerinden yana zengindir ve Benedikt'in *Aziz Brendan'ın Seyahati* adlı eseri, tümüyle sekiz heceli beyitlerden oluşan ilk Fransız koşuğudur. Bu ölçü, daha sonra aziz yaşamöykülerinde kullanılan tek biçim haline gelerek örnek oluşturdu. 12. yüzyılda Anglosakson yazarlar, çoğu ilişkili oldukları tarikatların koruyucu azizlerini konu alan çok sayıda yaşamöyküsü kaleme almışlardı.

rı olduğunu tahmin edebileceğimiz, binlerce kilometre güneydeki bambaşka takımadalara götürdü. Kendisinin, Faroe Adaları'ndan Atlas Okyanusu'nun çok uzak bir noktasına uzanan bu uçsuz bucaksız mesafeyi aşabilmesi ve sonunda ayağını basabileceği bir toprak parçası bulabilmesi inanılmaz gibi görünebilir; ne var ki karaya çıkışına dair rivayet edilenler ve bundan sonra meydana gelen olaylar, bu iddiayı destekler niteliktedir. Brendan'ın hikâyesinde, aynı yerde bulunan ve biri sıcak diğeri soğuk, iki su kaynağından bahsedilmektedir. Bu, çok ender rastlanabilecek bir durumsa da Azor Adaları'ndaki Flores Adası'nın kaynaklarına tıpatıp uymaktadır. Brendan, burada yirmi dört kişiden oluşan küçük bir dini cemaat kurduktan sonra, Sao Miguel Adası'na uğramak üzere Flores'ten yola çıktı.

Brendan Azorlar'dan sonra, rüzgâr doğrultusunda seyahatine devam ederek, yeni bir bölgeye ulaştı. Buradaki yabancı otlar, denizin üzerini “kalın bir kütle halinde” örtmüştü. Bu tasvire uyan yer, Sargasso Denizi'dir. Buradan sonra, Batı Hint Adaları'na doğru yelken açtı ve vardığı bu topraklarda, içi kırmızı ve beyaz renkte, sarı kabuklu, on iki bölmeye ayrılmış ve bir libre [0,45 kg] ağırlığında bir meyveye rastladı. Keşfettiği bu meyve, Büyük Inagua Adası'nda bol miktarda yetişen greyfurttu. Yaptığı seyahat onu Bahama Adaları'na götürdü ve Büyük Bahama Sahili'ne vardı. Bu noktada deniz o kadar berraktı ki anlattığına göre, teknenin aşağısında balıklar ve denizin dibi, rahatlıkla görülebiliyordu:

Aziz Brendan, teknede Aziz Peter [Petrus] Yortusu'nu kutladığı sırada, deniz o kadar berraktı ki dipte ne olduğunu rahatlıkla görebiliyorlardı. Altırlarındaki derinliğin nice canavarlarını seyretiler böylece. Öylesine berraktı ki su, elleriyle denizin en derin noktalarına dokunabilecekleri hissine kapılmışlardı ve büyük sürüler halindeki balıklar, tıpkı çayırıldaki koyun sürüleri gibiydi, fırıl fırıl dönerek yüzüyor, başlarından kuyruklarına dek rahatlıkla görülebiliyorlardı. Frerler, dipteki canavarların yüksek sestense irkilip kendilerine saldırabileceği endişesiyle, ayini kısık sesle yapması için azize yalvarsalar da ermiş kişi onlara, “Sizin nasıl bu kadar ahmak olduğunuza şaşıyorum. Neden bu canavarlardan



ürküyorsunuz” yanıtını verdi. Bu şekilde konuştuğundan sonra aziz, ayini yüksek sesle yapmaya devam etti. Bu esnada frerler hâlâ büyük balıkları seyrediyordu ve bu büyük balıklar, azizin sesini duyduklarında, dipten fırlayarak teknenin çevresinde yüzmeye başladılar. Sayıları o kadar fazlaydı ki, frerler, etrafta yüzen balıklardan başka bir şey göremiyordu. Fakat bu balıklar, ayin boyunca teknenin çevresinde yüzmelerine rağmen, tekneye belli bir mesafede kalmaya devam ettiler ve ayin bittikten sonra, farklı yönlerde yüzerek gözden kayboldular. Sekiz gün boyunca, rüzgârın uygun yönden esmesine ve bütün yelkenlerin fora edilmiş olmasına rağmen, bu berrak denizden zar zor çıkabildiler.

Florida Kıyısı

Florida kıyısından uzaklara açıldıklarında, Gulf Stream’i takip etmeye başladılar. Bu akıntı, onları kuzeye sürükledi. Amerika anakarasından kesinlikle uzakta değillerdi. Fakat bu efsanede, kendilerinin bu anakarayı gördüklerine ilişkin hiçbir ipucu yok.

Seyahatin bir noktasında, büyük bir yaratıkla karşılaştılar ki bu yaratık, ancak bir balina olabilir:

Muhterem peder ve yol arkadaşları, okyanusa açıldılar ve tekneleri kırk gün boyunca yol aldı. Bir gün, devasa büyüklükte bir canavarla karşılaştılar. Bu canavar, bunları belli bir mesafeden takip ediyordu. Canavar, burun deliklerinden köpükler saçıyor ve dalgaları, büyük bir süratle, yutarcasına aşıyordu. Frerler bunu gördükleri zaman, Tanrı'ya, "Tanrım, bu canavarın bizi yemesi için bizi yanına al" diye yakarmaya başladılar.

Aziz Brendan, frerlere, "Korkmayın, sizi kıt imanlılar. Her zaman bizi koruyan Tanrı, bizi bu canavarın ağzından da alır, diğer tehlikelerden de uzak tutar" diyerek teskin etti.

Canavar, bunlara yaklaşıncaya, denizde muazzam dalgalar oluştu. Bu durum, frerleri daha da fazla korkuttu. Mübarek ihtiyar da avuçlarını göğse açıp, "Tanrım, Davud'u dev Golyat'ın elinden kurtardığın gibi, Yunus'u balığın karnından kurtardığın gibi, biz kullarını da kurtar" diye yakardı.

Kendilerini beladan kurtarması için bu şekilde dualar edilince, batı yönünden kocaman bir canavar ortaya çıktı ve bu dev hayvanın üzerine yöneldi. Ağzından alevler saçan bu canavar, derhal bu dev hayvana saldırdı. Aziz, kardeşlerine şöyle seslendi: "Bakın evlatlarım! Tanrı'nın büyüklüğünü görün! Bakın, canavarlar nasıl yaratıcılarının karşısında boyun eğiyor. Bu işin nasıl sonuçlanacağını dikkatle seyredin. Bu kavga, bize hiçbir zarar vermeyecek; sadece, Tanrı'nın büyüklüğünü gösterecek."

O, bu konuşmasını tamamladığı anda, İsa'nın kullarını rahatsız eden bu zavallı canavar, müminlerin gözleri önünde üç parçaya bölünürdü. Diğeriyse zaferinin ardından, geldiği yere geri döndü.

Bu efsanede bahsi geçen, köpükler püskürten hayvanın bir balina olduğunu tahmin edebiliriz. Öte yandan, balınayı öldürüp kâşiflerin hayatını kurtaran, ağzından alevler saçan canavar hakkında bir şey söyleyebilmek mümkün değil. Fakat hepimiz, denizcilerin bir zamanlar, deniz canavarlarına ve ağzından alevler püskürten

BRENDAN'IN HAYATI

Brendan'ın, 484 ila 489 yılları arasında, İrlanda'da, şimdiki Kerry sınırları içinde kalan Tralee'de doğduğu tahmin ediliyor. Kendisiyle aynı adı taşıyan diğer azizlerden ayırt etmek için, ona zaman zaman, Clonfert'li Aziz Brendan denmektedir. Brendan, Başrahibe Azize Ita tarafından, onun Limerick'teki erkek okulunda yetiştirilip eğitilmişti. Bunun ardından, Tuam'lı Başrahip Aziz Jarlath'ın yönetimi altında eğitim görmeye gitti. Yaptığı efsanevi seyahatler, 6. yüzyılın başlarında geçer.

ejderhalara ilişkin efsaneler anlattıklarını biliyoruz. Balınaya ilişkin anlatılanları gerçek olarak kabul etsek de deniz canavarına dair anlatılanlar, muhtemelen sonraki nesillerin eklediği, hayal ürünü bir hikâyedir. Bu masallar, hikâyemizi geliştirmek için burada ele alınsa da bunların, diğer taraftan, bizim peşinde olduğumuz gerçekliğe zarar verebileceklerini de göz önünde bulundurmak gerekiyor.

Bir hayli abartılan bir diğer hikâye ise, kuş cennetine ilişkin anlatılandır. Brendan'ın adamları, su almak için bir adada karaya çıkmıştı. Burada, üstü beyaz kuşlarla kaplı bir ağaç gördüler. Bu kuşlar, kâşiflerle konuşuyor ve kanatlarını çırparak şu şarkıyı söylüyordu: "Sion'da sana bir ilahi okunuyor, ey Tanrım ve Kudüs'te, sana bir adak adanacak." Hikâyeye göre kuşlar, bir saat boyunca bu şarkıyı söylediler. Burada, hikâyeyi daha sonra aktarıırken kendi yaratıcılığını işin içine sokan kişilerin parmağının olduğu ortada. Fakat yine de konuşan kuşlarla dolu bir ağaca ilişkin anlatılanlar, gerçekte yaşanmış bir olaya dayanıyor olabilir. Brendan belki de güneye doğru göç ederken dinlenmek için bir ağacı seçmiş olan bir göçmen kuş sürüsüyle karşılaşmıştı.

Buzdağı Mağarası

Gulf Stream tekneyi daha da kuzeye sürüklediğinde, teknedekiler, kendilerini Newfoundland sahili açıklarındaki sisli denizlerde buldular. Burada, bulutlara kadar uzanan büyük beyaz sütunlarla karşılaştılar. Bu gördükleri şeyler, kuzeyden gelen ve daha sıcak bir iklime geçtiklerinde erimeye başlayan buzdağlarıydı. Brendan'ın teknesi yaklaştığında, rahipler buzdağının içinde tavanında güzel sarkıtlar bulunan büyük bir mağaranın olduğunu gördüler:

Üç kez ayın yapılan bir gün, denizde bir sütun gördüler. Bu sütun kendilerinden uzaktaymış gibi durmuyordu ama bu sütuna ulaşmaları üç günü buldu. Sütunun yanına vardıklarında Aziz Brendan, bu sütunun tepesini görmeye çalıştıysa da buzdağının göğü deler görünen yüksekliğinden ötürü sütunun tepesini göremedi. Bu sütunun tepesi bir kubbeye kaplıydı. Kubbenin hangi maddeden yapıldığını bilmiyorlardı. Fakat kubbe, gümüş rengindeydi ve mermer gibi sertti. Sütunun kendisiyse, en parlak kristalden yapılmıştı. Aziz Brendan frerlere, küreklere asılıp yelkenleri ve direkleri indirmelerini söyledikten sonra da onların bir kısmını, sarkıtların kenarlarını tutmaya yöneltti. Bu sarkıtlar, sütundan itibaren bir mil boyundaydı ve hemen hemen aynı uzunlukla denizin derinliğine iniyordu.

Rahipler, daha iyi görebilmek için, teknelerini yaklaştırdılar. Büyük buzdağı güneşin altında parlıyor ve buzdağından duru su dökülüyordu. Kâşifler oyuktan içeri girdiler. Burada deniz, durgun gibiydi ve suyun altında, buz sütunların çok derinlere uzandığını görebiliyorlardı. Brendan burada ölçümler yaptı ve buzdağının boyunun ve eninin altı yüz metre olduğunu keşfetti.

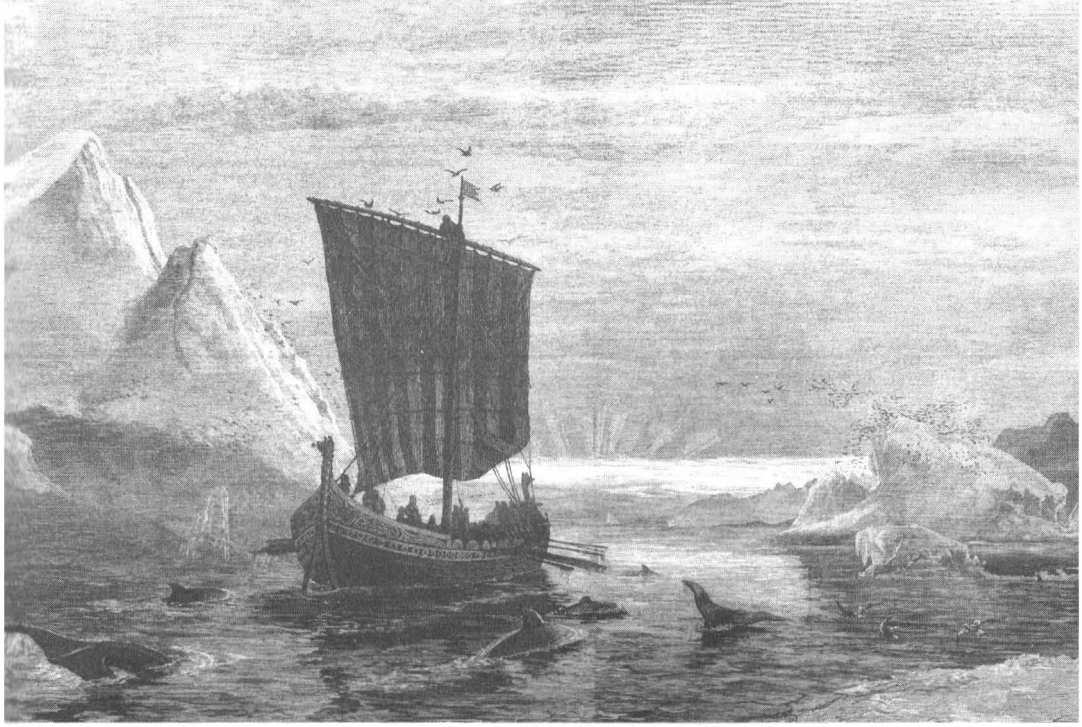
Her şey bu kadarla da kalmıyordu. Tekne batıya, eve doğru giderken, eşine çok az rastlanır bir durumla karşılaştılar. Deniz alevler içindeydi âdeta. Bu bir hayal ürünü değildi; İzlanda'nın volkanik sahilinin açığından geçiyorlardı ve bu sırada bir volkan patlıyordu:

Başka bir gün okyanusta kuzey yönünde, tepesinde puslu bulutlar bulunan heybetli ve yüce bir dağ gözlerine ilişti. Derken rüzgâr, tekneyi ansızın adaya doğru itmeye başladı; karaya vurmalarına ramak kalmıştı. Kömür gibi kapkara ve duvar gibi dümdüz o sarp kayalıklar öylesine yüksekti ki zirveyi güçbela görebiliyorlardı... Daha sonra, uygun yönden esen hafif bir esinti, tekneyi güneye doğru sürüklemeye başladı. Arkaya dönüp baktıklarında, bulutlardan arınan dağın doruğundan göğes alevlerin fırlayıp kendine geri dönüşünü seyrettiler. Dağ, alev alev yanan bir odun yığını gibi görünüyordu sanki.

Brendan, İzlanda'yı arkada bıraktıktan sonra, İrlanda'yı bulmak üzere doğuya doğru yelken açtı. Rockall'a vardı ve burada, balıkla beslenen bir münzevi keşişle karşılaştı. Birkaç gün sonra, İrlanda'ya dönmüştü.

Böylelikle, Kristof Kolomb'dan yaklaşık bin yıl önce gerçekleşmiş, sürükleyici bir Atlantik hikâyesini görmüş oluyoruz. Başka kanıtlar da mevcuttur. İzlanda'da, İrlanda kitapları ve el yapımı eserler bulunmuştur ve Grönland'ın Eskimoları arasında İrlandaca konuşan kavimlerin olduğuna dair hikâyeler vardır.

Brendan gibi bir insanın, Atlas Okyanusu'nu ahşap gövdeli, deri ile kaplanmış ve üstü açık bir teknede aşmasının mümkün olup olmadığı sorusu, zaman zaman sorulmuştur. Bu soruya yanıtı, 1976 yılında, eski geleneksel metotlarla bir tekne inşa eden Tim Severin ve arkadaşları vermişlerdir. Severin ve arkadaşları, meşe ağacı kabuğuyla tabaklanmış, balıkyacağı ile yağlanmış ve yirmi üç mil uzunluğunda keten ipliğiyle bağlanmış elli yedi adet öküz derisinden bir tekne inşa ettiler. *Brendan* adlı teknenin meşe ve dişbudak iskeletini bir arada tutmak için donyağı ve balıkyacağı ile yağlanmış iki mil uzunluğunda deri kayış kullanıldı. Severin ve dört kişiden oluşan ekibi, Aziz Brendan'ın seyahatinin ikinci etabını oluşturan Kuzey Atlantik boyunca, *Brendan* teknesiyle yol aldılar. Severin, sonunda, biraz şans ve iyi yönden esen akıntıların desteğiyle, Brendan'ın tasvir ettiği türden bir tekneyle 6. yüzyılda böyle bir yolculuğun gerçekten yapılmış olabileceğini ispatladı.



KIZIL ERIK İLE LEIF ERIKSSON'UN İZLANDA DESTANI

KADİM İSKANDİNAVLAR, KOLOMB'DAN
YÜZLERCE YIL ÖNCE AMERİKA KITASINA AYAK BASTILAR

MS 982-1000

Onlar (Vikingler), sahile vardıklarında aşağılarda ekin biten sahaları, yükseklerdeyse bağları gördüler... (yerliler) saçlarını zevksiz bir tarzda bağlayan, esmer, çirkin adamlardı. Büyük gözleri vardı ve geniş çeneliydiler.

Kızıl Erik Destanı

Kadim İskandinavların uzun gemileri, yaşadıkları dönemde dünyanın en iyi ve en hızlı gemileri arasında yer alıyordu. Bunlar, denize açılmaya uygun biçimde inşa ediliyorlardı. İskandinavya'nın ormanlarından elde edilen sert kerestelerden bindirme kaplamalı ve muhtemelen bakır çivilerle mihlanarak imal edilmekteydiler.

Bu gemiler, elverişli rüzgârlardan azami şekilde faydalanan kare yelkene sahipti. Rüzgârın gemiye aksi yönden esmesi halindeyse, yelken indirilip iskele ve sancak tarafındaki kürekler devreye giriyordu. Gemilerin ilerleyişini ancak en kötü hava şartları engelleyebilirdi. Gemilerin baş ve kıç tarafları yüksekti. Geminin baş tarafında, Keltlerin gösterişli ve girift stiliyle geçişerek oyulmuş, denizdeki kötü ruhları korkutup kaçırان bir hayvan figürü vardı. Kıç tarafında, geminin sağ tarafına *starboard* (sancak) adının verilmesine neden olan bir dümen bulunuyordu. Vikingler çalımlı savaşçılardı ve gemilerinin bordalarını birkaç tabakadan oluşan renkli kalkanlarla kuşatmaktaydılar. Kılıçları, kalkanları ve boynuzlu miğferleriyle karaya çıktıklarında kıyıdakilere dehşet saçıyorlardı. Vikingler olarak da bilinen kadim İskandinavlar Norveç, İsveç ve Danimarka'dan yelken açıp Kuzey Denizi'ni aşarak, bazen İngiltere'nin doğu yakasına, bazense Manş Denizi'ne varıp hem

İngiltere hem de Fransa sahillerine saldırıp talan ediyorlardı. Kimi zaman İskoçya'nın kuzeyine ilerliyor, sonra İskoçya'nın batı kıyılarına, İrlanda'ya ve İngiltere'nin batı sahiline çıkıyorlardı. Biscay Körfezi'nin kuzeyindeki hiçbir kıyı topluluğu, Vikinglerin akınlarına karşı güvende değildi. *The Anglo-Saxon Chronicle*'da, 793 yılında, Lindisfarne'e düzenlenen bir saldırıdan bahsedilir:

Bu yıl, dayanılmaz felaketlerin alametleri Northumbria diyarının üzerine çöktü ve biçare halkı dehşete düşürdü. Bunlar muazzam kasırgalar, yıldırımlardı ve ayrıca, gökte ateş saçan ejderler görülmüştü. Bu alametleri büyük bir kıtlık izledi ve hemen aynı yıl, Ocak ayının 8'inde, dinsizlerin düzenledikleri akınla birlikte gelen vahşi yağma ve cinayetlerin sonucunda, Lindisfarne'de Tanrı'nın kilisesi yerle bir edildi, 2 Şubat'ta Sicga öldü.

İzlanda

Kadim İskandinavlar, Atlas Okyanusu'nun kuzeyinde, güneşin battığı yönde günler süren seyahatle ulaşılabilen ıssız bir ada biliyorlardı. Buraya İzlanda adını vermişlerdi, zira adanın büyük kısmı kar ve buzla kaplıydı. Fakat adanın güney kısımlarında yer yer otlaklar vardı. Adadaki volkanik etkinlikler ve sıcak su kaynakları, yılın büyük bölümünde buranın sıcak kalmasına imkân tanımaktaydı. Buradaki araziler yeşil, verimli ve bol ürün verebilecek durumdaydı. 874 yılında, Norveç Kralı Sarışın Harald ile sorun yaşayan bir grup İskandinav kadın ve erkek, Ingolfur Arnarson'un öncülüğünde yerleşim kurmayı planladıkları İzlanda'ya doğru yola çıktılar. Hikâyeye göre Arnarson, Norveç'teki evinden getirdiği kocaman iki direği suya atarak evini, bu kazıkların sahile vurdukları noktada inşa edeceğini söylemişti. Karaya çıktıkları yere, koyun yakınında dumanları tüten volkanik kraterlere atıfta bulunarak, "dumanlı koy" anlamına gelen Reykjavik adını verdi. Ingolfur Arnarson, karısı Hallveig Fródadóttir ile birlikte çiftçilik yaptı. *Viking Books of Settlements*'da, ailesi, uşakları ve köleleriyle birlikte İzlanda'ya giden ve burada toprak üzerinde hak iddiasında



bulunan 400'den fazla yerleşimciden bahsedilir. Bu yerleşimcilerin çoğunluğu Norveç'ten geliyordu. Bununla birlikte bazıları diğer İskandinav ülkelerinden, birkaçı da Britanya adalarının etrafındaki dağınık Norveç yerleşimlerinden gelmişti.

İzlanda'da yerleşim kurma girişimi, büyük bir başarıyla sonuçlandı. Hızla artan nüfus, 10. yüzyıl ortalarına gelindiğinde birkaç bin kişiye ulaşmıştı. İskandinavya ve Avrupa'nın diğer bölgeleriyle ticari ilişkiler bulunuyordu ve buradaki ilk kuşaklar, daha batıya gitmeye istekli değildi. Bu durum, 10. yüzyılın sonlarına doğru Norveç'ten Thorvald adında bir adamın çıkagelmesiyle değişmeye başladı. Bu adam, cinayet suçundan ötürü sürgüne gönderilmiş ve yanında, Kızıl Erik olarak da bilinen oğlu Erik'i getirmişti. Bilinmeyen bir suç nedeniyle, babasının oğlu Kızıl Erik de 982 yılında İzlanda'dan üç yıllığına sürgüne gönderilmişti.

Batı İzlanda dağlarının doruklarından, batıda başka bir kara parçası olduğunu görmek mümkündü. Bu kara parçası, her ne kadar İzlanda sahiline 180 mil uzaklıkta olsa da iyi bir mürettebat ve bir Viking yelkenlisiyle buraya kolayca varılabilirdi. Kızıl Erik batıda yer alan bu toprağı keşfetmek istedi. 982'de, ailesi ve hayvanlarıyla birlikte yola çıktıysa da sürüklenen buzlar nedeniyle karaya

çıkamadı. Bunun üzerine, güneye doğru yelken açtı ve karanın güney burnunu döndü. Burada kıyıya çıkmayı başardı ve günümüzdeki Julianehåb kasabasının yakınında bir bölgeye yerleşti. Kızıl Erik'in üç yıllık sürgünü boyunca, yeni yerleşimciler başka hiç kimseyle karşılaşmadılar ancak o ilk birkaç yılı sağ salim atlattılar ve 986'da İzlanda'ya geri döndüler. Erik, Grönland dediği yeni ülkenin nimetlerini abarttı; adını, kulağa yeşil ve verimli gibi gelsin diye kasten seçmişti. Erik'in anlattıkları, pek çok kişiyi, batıda İzlanda'dan daha yaşanılabilir bir ülkenin varlığına inandırmıştı.

Grönland kolonisini kurmak için İzlanda'dan yirmi beş gemi engine açıldı ancak yalnızca 14 gemi ve 350 yerleşimcinin, sonradan Eystribygdh diye bilinen bölgede karaya çıktığına inanılıyor. 1000 yılı itibarıyla Grönland'ın nüfusu, tahmini bin kişiye yükselmişti. Ne var ki 1002 yılında baş gösteren bir salgın, nüfusun ciddi ölçüde azalmasına neden oldu. İzlanda'nın Kızıl Erik Destanı'nda sözü edilen Grönland kolonisi, zamanla ortadan kaybolduysa da Grönland'da başkaca İskandinav yerleşimleri sürdü ve yerleşimciler, 15. yüzyıla dek Norveç ile bağlantılarını korudular.

İskandinavlara ait iki destan olan Grönlandlılar Destanı ile Kızıl Erik Destanı, Amerika anakarasını ilk kez İskandinavların keşfettiği yolundaki İskandinav savının kaynağıdır. Grönlandlılar Destanı'na göre, Bjarni Herjulfsson adlı bir İskandinav, 985 yılında İzlanda'ya varmıştı. Bu kişi Kızıl Erik'in akrabasıydı ve Grönland'a akrabalarını bulmak amacıyla yelken açmıştı.

Amerika Anakarasındaki İlk Avrupalı

Yolda kendisine eşlik edecek tayfalar bulmayı başardı. Ne var ki bunlardan hiçbirisi daha önce Grönland'a gitmemişti. İzlanda'yı arkalarında bırakır bırakmaz gökyüzü bulutlarla kaplandı; karayı göremiyorlardı ve artık tamamen denizin insafına kalmışlardı. Bjarni Herjulfsson yolunu kaybetti ve bunun sonucunda kazara Amerika kıtasına ayak basan ilk Avrupalı oldu. Karayı gördüğü yerin Grönland olamayacak kadar fazla güney istikametine düştüğünün farkına vardı. Bu nedenle Kanada'nın Atlantik kıyısını

kuzeye doğru izledi. Gemi, onun Grönland olamayacağını bildiği alçak tepelerin ve yoğun ormanların bulunduğu bir diyarın açıklarından geçti. Daha sonra yüksek ve dağlık bir adaya vardılar ancak toprak çirilçiplaktı. Bir kez daha Grönland olmadığını anladı. Dört gün sonra, başka bir kara parçası görüldü. Vadilerden ve buzullardan tanıdı, burası aradığı yer olmalıydı. Düşüncesi doğrudu ve akrabası Kızıl Erik'in kurduğu yerleşimin yerini bulmakta biraz zorlandı.

Grönlandlılar, güneydeki topraklar hakkında anlatılanları ilgiyle dinlediler. Kendileri de o bölgeleri keşfetmek, hatta belki de oralara yerleşmek için yola çıkmak isteseler de hemen harekete geçemediler. Bu konuda ancak on beş yıl sonra harekete geçeceklerdi. Fakat artık Kızıl Erik, son derece uzun ve zahmetli olacağını bildiği böyle bir seyahate girişmek için kendisini fazla yaşlanmış hissediyordu. Oğlu Leif Eriksson'un bu keşif seferine önderlik etmesine karar verildi. 1000 yılında, Leif Eriksson'un komutasındaki otuz beş kişiden oluşan bir ekip, Bjarni Herjulfsson'un kazara keşfettiği toprakları bulmak üzere yola çıktı.

Herjulfsson'un güzergâhının aksi yönde giderek, bu adalar yeniden bulundu. Eriksson'lar, önce *Helluland* ya da "düz taşlar ülkesi" adını verdikleri buzlu, kıraç bir yere ulaştılar. Burası, Baffin Adası'ydı. Öylesine çıplak ve boş bir yerdi ki, keşif için oyalanmanın pek de anlamlı olmadığı sonucuna vardılar. Güneye doğru ilerlediklerinde, düz ve ağaçlıklı bir kara parçasıyla karşılaştılar ve buraya, "Ağaçlı Diyar" anlamına gelen "Markland"

İZLANDA EFSANELERİ

Landnámabók adıyla bilinen İzlanda'nın tarihi yazık eseri, İzlanda'daki soy kayıtlarını içeren, özgün bir eserdir. Bu eser, ilkin 12. yüzyılda Bilge Ari Thorgilsson tarafından derlenmiştir ve daha sonraki tarihlerden çok sayıda versiyonu günümüze kadar ulaşmıştır. Bu eserde, İzlanda'nın ilk sakinleri olan 400 kişinin isimleri, Norveç'teki kökleri ve soylarını devam ettirenler hakkında bilgiler yer alır. Bu kişilerin sahip oldukları mülkler de gerçeği birebir yansıtan net topografik ölçülerle belirtilmektedir. İsim listelerinde yer yer, bu kişilerin evlilikleri veya kan davalarına ilişkin hikâyeler ya da karakter tasvirleri yer almaktadır. *Landnámabók*, pek çok İzlanda efsanesine kaynak teşkil etmiştir. Grönland'a yapılan göçleri ve Amerika'ya keşfini, bunlar sayesinde öğreniyoruz.



adını verdiler. Beyaz kumlu sahiller vardı ve kara, hafif bir eğimle denize doğru uzanıyordu. Burada da çok fazla kalmadan, yeniden güneye doğru yollandılar.

Yalnızca iki gün sonra daha sıcak, daha yeşil bir yerdeydiler ve tekrar kıyıya çıktılar. Çiy düşmüştü çimenlere ve Atlantik'in tuzlu eziyetinin ardından bu, o güne dek tattıkları en tatlı su gibi gelmişti. Gemiye geri döndüler ve adaların arasındaki bir boğazdan geçerken kuzeye doğru uzanan bir burun olduğunu fark ettiler. Bu burnun etrafını döndüler ve bir nehir ağzının yakınında bir kez daha karaya çıktılar. Bu bölge o kadar hoşlarına gitti ki kış burda geçirmeye ve birkaç ev inşa etmeye karar verdiler. Burada yılın en kısa gününde gündüzün altı saat sürmesinden, yaklaşık enlemi hesaplanabilmektedir. Güneş dokuzda doğuyor ve öğleden sonra üçte batıyordu.

Eriksson, bulundukları bölgeyi daha derinlemesine keşfetmek niyetindeydi ancak adamlarına, evlerinden fazla uzaklaşmalarını

talimatını verdi. Mürettebattaki adamlardan biri, “Güneyli” olarak tasvir edilen, Tryker adında biriydi. Bu lakapla, Norveçli veya Grönlandlı biri için Tryker dünyanın herhangi bir yerinden gelme olabilirdi ancak eldeki bulgular, onun bir Alman olduğunu ortaya koyuyor. Tryker başını alıp gitti ve keşif gezisindekilerin geri kalanından daha güneye sokuldu. Eriksson, yanındakilerden birini kaybetmekten pek memnun değildi ancak Tryker’ın geri dönüp ekibe tekrar katılması çok uzun sürmeyecekti. Sırta kadem basmasına dair onu sorguladığında, Tryker gözlerini devirip somurtarak Almanca konuştu konuşmasına da söylediklerinden hiç kimse bir şey anlayamadı. Sonra Norveççe konuşmaya başladı:

“Sizden çok uzaklara gitmesem de verilecek havadisler var. Üzümlerin ve asmaların olduğu yerler keşfettim” dedi.

Leif Eriksson, “Bu doğru mu, babalık?” diye sorduğunda, Tryker, “Kesinlikle doğru. Ben, üzümün ve asmanın eksik olmadığı bir yerde doğdum” diye yanıt verdi.

Vinland

Bu, hikâyede açıklanması en zor olan kısımdır. Zira keşfe çıkan yerler, yabani üzüm bağlarının bulunmayacak kadar kuzeydeydi. Buralardaki böğürtlenlerin yanlışlıkla üzüm zannedildiği düşünülebilir ancak Tryker’ın da söylediği üzere üzüm asmasına aşınaydı ve bir hata yapma olasılığı pek yoktu. Vinland’da yabani üzüm yetiştiğine dair bu anlatılanlar, Grönlandlıları 130 kişiyle (veya destanlardan bir diğerindeki sayılara göre, bunun yarısı kadar adamlarla) keşif harekâtına sevk etti. Fakat grubun burada kışladığı üç yıllık sürede yerliler, kıt kanaat geçimlerini sağladıkları kaynaklarını Grönlandlıların kullanmalarına tepkiliydiler ve onlarla yürütülen ticari faaliyetler de her an savaşa dönüşme tehlikesini göstermeye başlamıştı. Haliyle koloniciler, yerleşim yerlerinden ayrılıp Grönland’a döndüler.

Günümüzdeki araştırmacılar, “Vinland” kelimesinin İngilizce de olduğu üzere “şarap diyarı” anlamına değil de “çayırlar diya-

rı” veya “otlaklar diyarı” anlamına geldiğini öne sürmektedirler. Newfoundland’ın en kuzey noktasındaki L’Anse aux Meadows’da, İskandinavlara ait bir yerleşimdeki ev kalıntılarının yanı sıra çeşitli eserler bulunmuş ve tarih saptama teknikleri, bu kalıntıların yaklaşık olarak MS 1000 yılına ait olduğunu kesin bir şekilde ortaya koymuştur. 1965’te, Yale Üniversitesi’nin yayınevi; Kıta Avrupa’sının, İzlanda’nın, Grönland’ın ve Vinland’ın ana hatlarını gösteren ortaçağa ait bir harita yayımlamıştır ve bu haritada Vinland hakkında, “Bjarni ve Leif’in beraberce keşfettikleri Vinland Adası” ifadesi kullanılmaktadır. Bu haritanın özgünlüğü hakkında şiddetli tartışmalar olsa da Leif Eriksson’un Kuzey Amerika’yı keşfettiği hiç tartışmasızdır. Amerikan anakarası, ilk binyıl sona ermeden önce kesinlikle keşfedilmişti. Amerikan anakarası üzerinde bir yerleşim de mutlak suretle kurulmuş, fakat bu, varlığını ancak birkaç yıl sürdürebilmişti.

ARKEOLOJİK KANITLAR

- 1960’lı yıllarda Kanada’nın Newfoundland Adası’nda L’Anse aux Meadows’da, Vikinglere ait bir yerleşim keşfedildi ve burada kazılar yapıldı.
- Bu yerleşim yerinde, aralarında bir demirhane ve bir kereste deposunun da olduğu, sekiz yapının kalıntıları bulunuyordu.
- Araştırmada bulunan eserler arasında, İskandinav tasarımına göre yapılmış yuvarlak başlı bir iğne ve ahşap oyma eşyalar vardı.



MADOC AB OWEN GWYNEDD'İN ATLANTİK ÇEVRESİNDEKİ SEYAHATI

BİR GALLER PRENSİ, AMERİKA ÜZERİNDE HAK İDDİA EDİYOR

yak. 1170

Sessiz ve düşünceli ve herkeslerden ayrı,
Durdu Madoc: Şimdi asil teşebbüsünü
Gururla hatırlıyor, şimdi umut düşlerinde artık,
Yakında olsa da bir dolu uğursuzluk ve şüphe ve korku,
Akşam adil davranıp gülümsedi ona ve uygun esen fırtına,
Çarmıklarda ısıklık çaldı ve oturluk gemi hızla,
Kükreyerek koştu dalgalar arasında.

Robert Southey

Coğrafyacı Richard Hakluyt, İngiliz keşif seferleri hakkında derlemeler yaptığı 1580'lerde, hiçbir şekilde İngilizceye ait olmayıp Gal geleneklerinde bahsi geçen, zamanının dört yüz yıl öncesinde Atlas Okyanusu'nun öbür yakasına düzenlenmiş tuhaf ve son derece ilginç bir seyahat hikâyesiyle karşılaştı. Bu hikâye, Gal bir ozanın anlatımına dayanıyordu. Ozan, bu hikâyeyi, Galler'deki yaşama ve Galler'in tarihine ilişkin hikâyelerin kaydının tutulduğu Conway ve Strata Florida manastırlarında okumuştı.

Rivayet, 12. yüzyılda, Kral Owen Gwynedd'in 1169'da ölümüyle ortaya çıkar. Kral öldüğünde, arkasında on dokuz erkek evlat ve belki bir o kadar da kız evlat bırakmıştı. Fakat bunların büyük kısmı gayrimeşruydü. Ölen kralın oğulları taht kavgasına girişince, Gwynedd Krallığı'nda kanlı bir içsavaş patlak verdi. Taht üzerinde hak sahiplerinden birisi, Madoc ab Gwynedd, gayrimeşruluk nedeniyle iddiası çok zayıf olduğundan akıllı bir yol izleyerek kendisini bu taht kavgasının dışında tuttu. Ayrıca Madoc, kendisini bir savaş adamından ziyade barış adamı olarak görüyordu. Madoc ve kardeşi Riryd, Galler'deki taht kavgasını terk edip yeni ve daha barışçı diyarlar bulmak üzere batıya doğru yelken açmayı kararlaştırdı.

tırdılar. Kardeşler, bu tehlikeli iş için *Gorn Gwynant* ve *Pedr Sant* adlı iki gemi edindiler. İsimleri dışında bu gemiler hakkında hiçbir bilgiye sahip olmasak da bunlar muhtemelen, Viking gemileri gibi üstü açık, kare şeklinde bir yelkeni bulunan, iskele ve sancaktaki çift sıra kürekle yol alan gemilerdi. Madoc önce İrlanda'ya vardı. Ardından, daha batıya doğru yol almaya karar verdi ve Atlas Okyanusu'nda elverişli akıntılardan yararlanarak güneye doğru gitti. Uzunluğunu bilemediğimiz bir zaman diliminin ardından gemileri, Florida Yarımadası'nın etrafından dolanıp Meksika Körfezi'ne girdi. Burada, daha sonra ABD'nin Alabama eyaletindeki Mobile kentinin yer alacağı noktada, Kuzey Amerika'nın en güney bölgelerinden bir yerde, bir nehrin ağzında demirlediler.

Seyyah ve tarihçi Thomas Herbert, 1638 yılında yazdığı eserinde, bu seyahat ve Madoc'un keşfettiği bölge hakkında bilgi vermektedir. Bu eser, olayların tarihlerinin Kitab-ı Mukaddes'in Tekvin bölümünde anlatıldığı şekilde dünyanın yaratıldığı zamandan itibaren hesaplanma alışkanlığının olduğu kısa döneme denk gelmektedir. Yazar, bu seyahatin, Âdem'in yaratılışından sonra 5140 yılında yapıldığını söylemektedir ki bu tarih, MS 1170 yılına denk gelmektedir. Buna göre yaratılış yılı, MÖ 3970 olmaktadır. Bu hesaplama, Başpiskopos Usher tarafından yapılan ve o dönemde geniş kabul gören, dünyanın yaratılış yılını MÖ 4004 olarak tespit eden hesaplamaya göre 34 yıllık bir fark içerse de bizim için önemli olan seyahatin 1170 yılında yapıldığını öğrenmek olduğuna göre, dünyanın yaratılış yılı konusundaki bu farklılığın üzerinde durmaya gerek yok.

Tespit ettiği yıl, Âdem'in yaratılışından sonra 5140 yılı, MS ise 1170 yılıydı. Seyahati sırasında rüzgâr ve deniz ona yardım ediyordu (şansının yaver gittiğinin alametleriydi bunlar). Böylelikle bir süre sabır gösterdikten ve haftalarca batıya doğru yol aldıktan sonra, güzel yiyeceklerin, tatlı suyun, temiz havanın, altının (üstelik en kıymetli türünün) olduğu bir diyara ulaştı. Burada, sağlık ve neşe dolu bir zaman geçirdiler. Fakat her şeye gücü yeten Tanrı'nın dünyanın her köşesinde böyle güçlü ve bağışlayıcı

olduğunu görmek, onu düşüncelere sevk ediyordu. Çıktığı sürgün yolculuğu, artık, keyifli bir yolculuğa dönmüştü.

Bilinmeyen Bir Diyar

Keşfettiği topraklar verimli fakat ıssızdı. Herbert'in anlatımına göre, Madoc, ilk seyahatinde, Amerika'da 120 kişi bıraktı ve kolonisinin savunması için tahkimatlar inşa etti. Bu ilk seyahatinde kadınların olup olmadığını bilmiyoruz. Fakat veriler doğruysa, bu durumda, dönüş yolculuğu sırasında çeşitli işlere koşturmaya ve kürek çekirtmeye yetecek sayıda adam olduğu düşünülürse, Galler'den ayrıldıkları sırada bu gemilerde en az 150 kişi vardı. Richard Hakluyt'un bulgularına dayanan daha eski bir eser, Dr. David Powel adında bir kişi tarafından 1584'te yayımlandı. Bu eserde, Madoc'un başka insanlarla birlikte yeni keşfedilen topraklara tekrar yelken açmak için Galler'e döndüğünden bahsedilmektedir. Owen Gwynedd'in ölümünü takip eden içsavaş, ülkede karamsar bir hava yaratmıştı ve muhاریplerin barış ve uyum içinde yaşayacakları yeni bir diyara yelken açma fırsatı, son derece cazip görünüyordu:

PRENS MADOC EFSANESİ

Owen Gwynedd 1169'da öldüğünde, Galler içsavaşa sürüklendi. Madoc, Gwynedd'in gayrimişru çocuğuydu ve bu nedenle, kendisinin taht üzerindeki iddiası son derece zayıftı. Taht kavgasından uzak durmaya ve batıda, denizlerin öte yakasında barışçı bir koloni kurmaya karar verdi. Efsaeye göre Madoc, bugünkü Alabama'nın Mobile kenti yakınlarında, bir yerleşim kurmayı başardı.

Madoc, pek çok tuhaf şeyle karşılaştığı, bilinmeyen bir diyara geldi. Bu diyara yaptığı seyahat ve buradan dönüşü, pek çok masala konu olabilir. Ve eve döndükten sonra kendisinin ıssız, güzel ve bereketli diyarlar gördüğünü; diğer taraftaysa kardeşlerinin ve yeğenlerinin birbirini öldürdükleri çorak, vahşi toprakların (Galler) olduğunu söyleyip birkaç gemi hazırladı; barış içinde yaşama arzusuna sahip adamlarla kadınları yanına aldı; dostlarını geride bırakarak yeniden yola çıktı. Bu topraklara ilk kez 1170 yılında varan Madoc, yanındaki insanların çoğunluğunu



burada bıraktı ve kendi milletinin, tanıdıklarının ve dostlarının daha büyük bir bölümünü bu bereketli ve geniş ülkeye getirmek üzere yeniden yola koyuldu.

Madoc'un, Amerika'daki koloniye doğru kendisiyle birlikte yola çıkmak için gönüllü bulması, biraz zaman almış olmalıydı. Bu sefer, yeni ülkeye yerleşmeye gidenler arasında kadınlar da vardı. 1170 yılında, Bristol Boğazı'ndaki Lundy Adası'nda, on gemi bir araya geldi. Gemilerin bu bölgede toplanması, bu yolculuğa katılımın sadece Gwynedd bölgesinden değil, bütün Galler'den olduğunu gösteriyor. Madoc'un yolculuk esnasında Kutupyıldızı'nı esas aldığı belirtiliyor. Bu, Atlantik aşırı, uzun bir seyahattir. Fakat seyyahların yolculuk esnasında kendi konumlarını Kutupyıldızı'na göre tayin edebildikleri ve Florida sahiline vardıkları varsayılırsa, bu durumda Meksika Körfezi çevresindeki toprakları takip ederek bugünkü Mobile kentinin bulunduğu yere gelmeleri çok da zor olmamıştır. Madoc, Atlas Okyanusu'nu ikinci kez başarıyla geçti ve şansına, Mobile'da karaya ilk çıktığı yeri bulmayı başardı. Fakat gemiler bu topraklara vardığında seyyahlar, Amerika'ya yerleştirilen kişilerin pek çoğunun hayatta olmadığını görecekler-

di. Thomas Herbert, Madoc'un verilerine dayanarak, olayı şöyle nakletmektedir:

Sevinçlerine diyecek yoktu fakat bir süre sonra sevinç, yerini kedere bırakacaktı. Zira çiftliğe geldiklerinde, burada bırakılanların pek azının hayatta kaldığını görecektlerdi: Kimisi aşırı yemekten, kimisi yeni topraklardaki hava ve iklime uyum sağlayamaktan (ki buraların havası, iyi olmakla birlikte, yine de yeni gelenlerde hastalıklara ve rahatsızlıklara neden oluyordu), kimisiyse barbarların saldırıları sonucunda hayatını kaybetmişti. Madoc, bu olanları, Hristiyanlara özgü bir metanet ve sabırla karşıladı ve koloninin şartlarını daha iyi hale getirecek önlemler almaya girişti. Kardeşleri Eneon ve Edwall'ın desteğiyle, her şeyi düzene koymayı, düşmanlara karşı güvenliği sağlamayı ve kolonide yaşayanları her yönden hoşnut edecek önlemleri almayı başardılar. Burada yaşayanlar, geldikleri yere dönmeyi düşünmediler. Zira burada ölecek olsalar, cennete, kendi memleketleriyle eşit mesafedeydiler... Bu nedenle Madoc ve yanındakiler, bir daha (Galler'e) dönmediler. Galler'den de bir daha oraya giden olmadı. Böylelikle, kısa bir süre sonra, bütün bunlar unutuldu.

Yeni Sakinler

Yeni yerleşimciler vardığında koloni, birkaç yıldan beri Georgia, Tennessee ve Kentucky ırmaklarının nimetlerinden yararlanmaktaydı. Yerleşimciler, bu nehirlerden içirilene doğru ilerlemiş, kimi yerlerde kaleler inşa etmiş ve nihayet, Missouri Nehri'nin kıyısında bir yerleşim kurmuş ve buranın yerlilerince memnuniyetle karşılanmışlardı. Bu konuda anlatılanlara göre Galler'den gelen bu yerleşimciler, burada Mandan kabilesi ile karma evlilikler yaptılar ve gidecek bu kabileyle bütünleştiler.

GAL OZANLARI

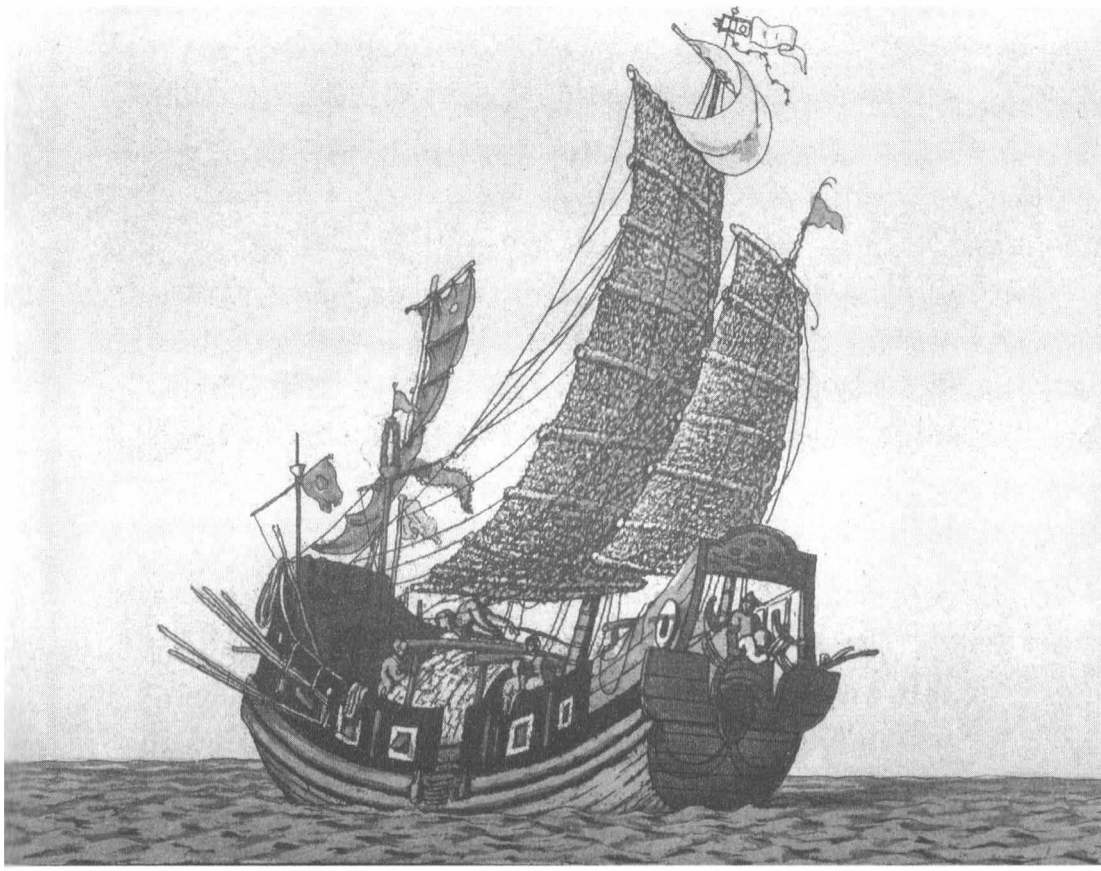
İngiliz şair Robert Southey'in, Prens Madoc'un hikâyesini anlattığı epik şiir "Madoc" 1805'te yayımlandı. Bu gerçeğe asırlar sonra geldi ancak görünen o ki Madoc'un hikâyesi gezgin Gal ozanları ve saz şairleri geleneğince altı yüzyıldan uzunca bir süre canlı tutulmuştur.

Madoc'un keşfinin gerçek olduğuna yönelik daha başka kanıtlar da ortaya konmuştur. 16. yüzyılda, İspanyolların Mobile civarındaki bölgeleri keşfettikleri sırada Cortes, bölgedeki yerlilerin, Avrupalılarinkini çağrıştıran bazı törenler yaptığını gördü. Bu yerliler, yaşadıkları kıyılara uzun yıllar önce tuhaf bir milletin mensuplarının ayak bastığını söylüyor fakat bu törenlerin adını veya bu tuhaf insanların nereden geldiklerini bilmiyorlardı. Madoc'un keşfinin gerçek olduğunu destekleyen başka bir hikâye daha var: 1666'da, Gal misyoner Peder Morgan Jones, bir yerli kabilesi tarafından tutsak alınmış ve idam edilmesine ramak kalmıştı. Bu sırada Peder Jones, kurtuluşu için yüksek sesle, Galce dua etti. Pederin bu yakarışını duyan yerliler, birdenbire tavırlarını değiştirdiler ve rahibe, bir onur konuğu gibi davrandılar. Peder, bu yerliler ile Galce rahatlıkla iletişim kurabildiğini fark etmişti. 16. ve 17. yüzyıllara ait çeşitli kaynaklarda, yine Galce konuşan yerlilerden, ayrıca açık tenli, hatta açık renk saçlı kabilelerden bahsedilmektedir.

Muhtelif yerli kabileleri arasında sekiz yılını geçiren 19. yüzyılda yaşamış bir ressam olan George Catlin de, Mandan kabilesindeki belirgin izleri görüp etkilenenlerden biriydi. Catlin'in kitabının 30. sayfasındaki açılış resmi, bazı erkeklerin soluk benizli olduğu bir Mandan okçuluk yarışmasını tasvir eder. Catlin şunları yazmaktadır: "Mandan köyündeki bir yabancı, çevresindeki kalabalıkta pek çok kişinin farklı ten ve saç renklerine sahip olduklarını hayretle görür ve neredeyse, bunların yerli olmadığını söyleyecek hale gelir." Ressam ayrıca, kalabalıktakilerin "ela, gri ve mavi gözlerle, hoş bir simetri ve orantı sergilediklerini" belirtmektedir. Catlin, Mandan kabilesinde geçirdiği uzun yıllar boyunca, bu kabilenin üyelerinin günlük yaşamlarının hemen her yönünü resmetmenin yanı sıra, gözlemlerini kaleme aldı. Catlin, bu ritüellerin ve âdetlerin yazılı ve resimsel anlatımını yapan tek beyaz adamdı. Bu gözlemlerine dayanarak Mandanların, Madoc ve adamlarının soyundan geldikleri sonucuna ulaşmıştı.

Madoc ab Owen Gwynedd'in hikâyesinde anlatılanların bazıları, Kutupyıldızı'na bakarak yön tayini ve ilk yerleşimcilerin yaşadıkları zorluklar gibi hususlar gerçek olabilir. Fakat buradaki

zorluk, bu anlatılanların doğruluğunu destekleyecek, 16. yüzyıl öncesine ilişkin hiçbir kesin kanıtın bulunmamasıdır. Kıyaslarsak; Brendan'ın seferi, hikâyenin elyazması nüshalarını yüzlerce yıl boyunca çoğaltan keşişler tarafından, baskı makinesinin kullanıma sunulduğu döneme dek yaşatıldı. Madoc'un hikâyesi basılmadan önce, Amerika hakkında çok şey keşfedildi ve bu, hem masalcıların daha fazla ayrıntı katmasını hem de anlatımın daha gerçekçi olmasını sağladı. Hikâyenin aslına sadık kalınsa bile, o zamanlar bu ancak nesilden nesle, ağızdan ağıza aktarımda bulunan halk ozanları ve saz şairleri tarafından canlı tutulabilirdi. Bu da, gerçekte yaşananların yazıya döküldüğü tarihe dek geçen yüzlerce yıllık zaman zarfında, aslının büyük olasılıkla değiştirildiği anlamına geliyor. Ancak bununla birlikte hikâyenin temelinde anlatılanların imkânsız olmadığını biliyoruz ki İzlanda efsaneleri yüzlerce yıl yazılı kayıt olmaksızın zamana direnmiş, *İlyada* ve *Odyseia* gibi klasik Yunan efsaneleri de benzer yollarla çok daha uzun sürede ebedileştirilmiştir. Madoc ab Owen Gwynedd'in efsanesi söz konusu olduğunda, Gal ozanlarının hikâyelerini tıpkı İzlandalılar ve Eski Yunanların yöntemiyle canlı tutmaması için hiçbir neden bulunmuyor.



MİNG HANEDANI'NIN EFSANEVİ SEYAHATLERİ

DÖRT BÜYÜK ÇİN ARMADASININ DÜNYA
OKYANUSLARINDA SEYRİ

1415-1421

Zheng He'nin gemileri, altıncı keşif seferlerine çıkarken, altı yüzyıla dayanan yıldız haritası çıkarma deneyimine sahiptiler ve 2. yüzyıldan beri Halley kuyruklu yıldızının dünyaya her gelişini önceden tahmin edip kaydediyorlardı. Dünyanın yuvarlak olduğunu biliyorlardı ve dünyayı 365 parçaya ve bir dizi enlemle boylama bölmüşlerdi.

Gavin Menzies

2001 yılında, Liu Gang adında Çinli bir avukat, Şanghay'da bir kitapçıdan antika bir harita satın aldı. Bu harita 1418 tarihliydi ve Kuzey ile Güney Amerika da dahil olmak üzere tüm dünyanın oldukça doğru bir çizimini içeriyordu.

Bu haritada, güney yarımkürede yer alan büyük bir ada bulunmaktaydı ki bu, ancak Avustralya olabilirdi. Eğer bu harita özgünse, 15. yüzyılın başı itibariyle neredeyse bütün dünyanın Çinliler tarafından keşfedilip haritalandırıldığı makul şüphenin ötesine geçer. Amiral Zheng He'nin 1415-1418 yılları arasında Pekin'den yola çıkıp büyük bir sefer düzenlediği biliniyor. Bu durumda, bu haritanın Zheng He ve filosunun yaptığı coğrafi keşiflerin bir kaydı olduğunu düşünebiliriz.

Gavin Menzies, Zheng He'nin izinden giderek, daha geç bir tarihte, 1421'deki seyahatleri anlatan *The Year China Discovered the World* [Çin'in Dünyayı Keşfettiği Yıl] adlı kitabını 2002 yılında yayımladı. Menzies'in kitabını yazdığı sırada söz konusu harita henüz keşfedilmemişti. Ancak Zheng He'nin seyahati, 1421 yılında yapılan seyahatleri etkilemiş olmalı. Menzies'in kitabı ayrıca, dünyanın keşifler tarihinin yeniden yazılması veya en azından, Çinlilerin iddialarına uyum sağlayacak şekilde yeniden gözden geçirilmesi gerektiğini gösteren bir dizi kanıt ortaya koymaktadır.

Bu kitap, hepsi de 1421 yılında başlamış olan dört seyahati ayrıntılı bir şekilde tasvir etmektedir. Bu seyahatler, aynı yüzyılın sonraki dönemlerinde Avrupa'dan başlayan bilindik coğrafi keşif seferlerinden epey farklıydı. Her biri, bir amiralin komutası altındaki yüzlerce gemiyle yapılmaktaydı. Bu filolara, dünyayı keşfetmeleri, keşiflerini haritaya geçirmeleri ve ayrıca yerleşim kurmaya elverişli yerlerde koloni kurmaları talimatı verilmişti. Bu büyük seferler, Ming İmparatoru Zhu Di'nin dünyayı keşfetme ve fethetmeye yönelik bir girişimiydi. Yeni yerler keşfetmenin yanı sıra bu filolara, bilinmeyen insanları ve medeniyetleri keşfetmeleri ve ticaret için yeni pazarlar kurmaları talimatı verilmişti. Çin filolarınca keşfedilen bütün yeni ülkelerin yerlileri de Ming imparatoruna saygılarını sunacaklardı. Yeni Çin kolonilerinin, kudretli Ming İmparatorluğu'nun refahını artırması için ayrıca vergi ödemesi bekleniyordu.

Hiç şüphe yok ki 15. yüzyılın başlarında, Çinliler, gemi inşası konusunda son derece ustalaşmış durumdaydılar. Büyük bir geminin nasıl inşa edileceğini ve nasıl su geçirmez kılınacağını biliyorlardı. En büyük gemilerinin boyu 100, en geniş yeriyse 50 metreyi buluyordu. Bu gemilerin en büyükleri, Çin yelkenlisi denen sınıftandı ve üzerlerindeki dokuz adet yelken direğinin her birinde, onar adet kırmızı ipek yelken taşıyorlardı. Büyük bir Çin yelkenlisinde yaklaşık yüz adet yelken bulunuyordu. Taşıyabilecekleri yüklerin değeri nedeniyle "hazine gemileri" olarak adlandırılıyorlardı.

Büyük Donanmalar

Menzies'in kitabında öne sürülen bulgular son derece şaşırtıcıdır. Bu büyük donanmaların hepsi de Pekin'den yola çıkıp, Hint Okyanusu'nu aşarak Afrika'nın doğu sahiline ulaşmıştı. Amiral Yang Qing'in komutası altındaki büyük bir armada, buradan sahil rotasını takip ederek Çin'e dönmüş fakat diğer üçü, Ümit Burnu'nu dolanarak batıya doğru yola devam etmişlerdi. Filolar, buradan

sonra da Atlas Okyanusu ve Büyük Okyanus'un akıntılarını izleyerek bütün dünyayı keşfe koyulacaktı. Amiral Hong Bao komutasındaki ikinci bir filo, Atlas Okyanusu'nu geçti ve Güney Afrika sahilini takip ederek Macellan Boğazı'na indi. Bu filo, Büyük Okyanus'a geçmek için Macellan Boğazı'na geldiyse de hemen ardından, güneye dönerek Güney Shetland Adaları'ndaki buzlu Antarktika kıyılarına ulaştı. Hong Bao, buradan sonra, 52. enlem boyunca doğuya doğru ilerledi ve filosunu Güney Atlas Okyanusu'nun ve Güney Hint Okyanusu'nun soğuk sularından, Batı Avustralya'ya getirdi. Avustralya topraklarında kısa bir konaklamanın ardından filosunu kuzeye yönelterek Çin'e ulaştı.

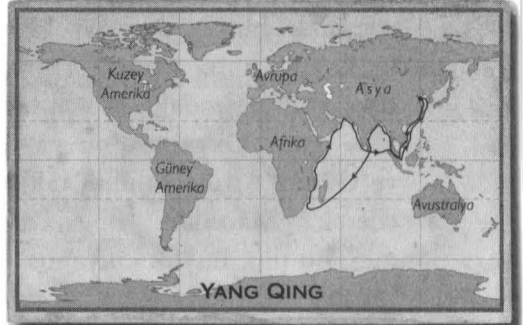
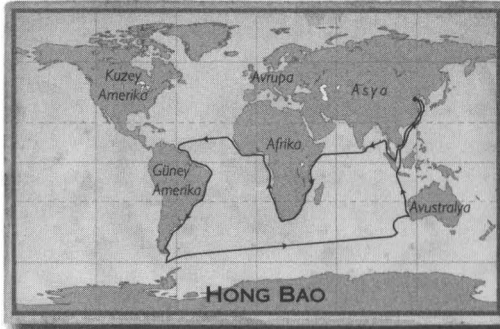
Amiral Zhou Man komutasında üçüncü bir filo da Macellan Boğazı'nı aştı. Fakat bu filo, diğerlerinden farklı olarak, kuzeye dönerek Şili ve Peru sahillerini takip etti. Çinliler, İnka medeniyetiyle temas kurdular. Filo, buradan sonra kuzeye doğru yol alarak Kaliforniya sahiline ulaştı. Ancak bu seyahatte, kuzeye doğru düz

1421 SEYAHATLERİNİN GERÇEKLİĞİNİN LEHİNDEKİ BULGULAR

- Liu Gang'ın 2001 yılında keşfettiği dünya haritası.
- Çin gemi sanatının yüksek standartlarda oluşu ve büyük çaplı gemilerin inşa edilmiş olması.
- Çinlilerin gökbilimi ve denizcilik alanında geniş bilgi sahibi olmaları.
- Kıyı hatlarını tam doğru şekilde betimleyen fakat boylamları hatalı olan haritalar.
- Genetik ipuçları.

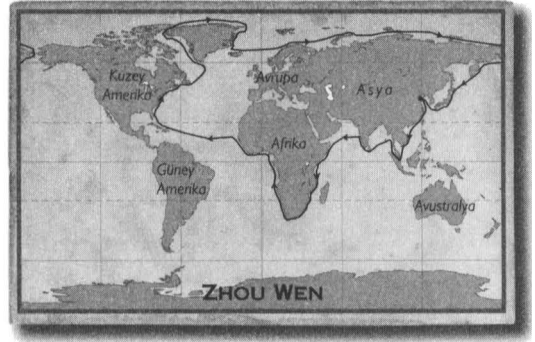
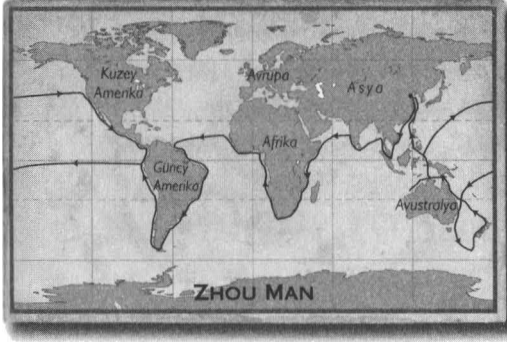
1421 SEYAHATLERİNİN GERÇEKLİĞİNİN ALEYHİNDEKİ BULGULAR

- Çinlilerin, keşifleri destekler nitelikte hiçbir iddiası yoktur.
- Çin yelkenlileri, rüzgâra karşı yol alabilecek yapıda değildi.
- Bu kadar fazla sayıda gemiye ve mürettebata taze yiyecek ve su sağlamak mümkün değildi.
- İskorbüt hastalığının yıkımından kaçınılamazdı.
- Denizcilikte iyidiler ancak iddia edildiği gibi Atlantik ve Pasifik'i aşıp bütün kıyı hatlarını haritalandıracak kadar da iyi değillerdi.
- Grönland'ın ve Asya'nın kuzeyini yelkenli tekneyle aşmak hiçbir zaman mümkün olmamıştır.
- Ne kolonizasyon, ne ticaret, ne de başka bir tür etkinlik vardı.



bir yönde ilerlemek yerine batıya doğru geniş bir kavis çizdiler ve böylelikle Avustralya'nın doğu sahilleriyle Yeni Zelanda'yı keşfettiler. Zhou Man, Avustralya sahillerinin büyük kısmının haritasını çıkarttıktan sonra filosunu Büyük Okyanus'un kuzeyine yöneltti ve okyanusu boydan boya geçerek, Kaliforniya'da karaya çıktı. Ondan sonra Büyük Okyanus'u üçüncü kez geçip Pekin'e dönmeyen önce Amerika kıyılarını, güneye doğru Panama'ya kadar haritalandırdı.

Eğer bu önemli başarılar henüz okuyucunun nefesini kesmemişse merak edilmesin, hikâyenin devamı da var. Amiral Zhou Wen komutasındaki dördüncü bir filo, daha da hayranlık uyandırıcı bir seyahate çıktı. Cabo Verde Adaları'nda diğer iki filo ile birlikte olan bu filo, Atlas Okyanusu'nu geçti ve Amerika'nın kuzeydoğu kıyıları boyunca seyretti. Armada, buradan Grönland'ın güney ucuna vardı ve gemiler, doğu sahili boyunca kuzeye doğru kıvrıldılar. Grönland'ın kuzeyinde inanılmaz yüksek enlemlerde mucize kabilinden dingin denizlerde yelken açarak kıyı şeridini izlediler. İzlanda'yı teğet geçtiler ve oradan Çin'e döndüler. Filo, bilinen güzergâh olan Ümit Burnu yerine zor yolu seçti. Büyük armada, Kuzeydoğu Geçidi'nden geçerek, buzlu denizlerde sadece rüzgârın gücüyle ilerleyerek, Asya'nın ve Sibirya'nın kuzeyinden dolandı. Bering Boğazı'ndan geçip Büyük Okyanus'un kuzeyine ulaştı.



Yanıt Bekleyen Sorular

Dahası var. Fakat buraya kadar anlatılanlar bile okuyucuyu bütünüyle hayrete sürüklemeye ve şüpheyi düşürmeye yeterli olmalı. Yanıtlanacak o kadar çok soru var ki nereden başlanacağını kestirmek çok zor. Çinliler, bu seyahatleri tamamlayabilecek gemiler yapmış olabilir miydi? Taze yiyecek tedariki ve eski çağlardaki seyahatlerin baş belası iskorbüt hastalığı sorunlarıyla nasıl başa çıkabiliyorlardı? Enlem ve boylamı nasıl buluyorlardı? Kutup bölgelerinin buzlu ve dondurucu soğukunda nasıl yol alabildiler? Yanıtlanması belki de en zor olan soruysa, neden Çin arşivlerinde bu seferlerin hiçbir kaydı yok? Çinli araştırmacılar, geçmişteki bu büyük başarıyı görmek konusunda neden bu kadar isteksiz?

İlk soruya gelirsek, erken dönemlerdeki Çin gemileri dünyayı dolaşacak yeterlikte miydiler sorusuna olumlu yanıt verilebilse de belli çekinceler var. Büyük boyutlardaki Çin yelkenlileri, engin okyanusları aşmaya elverişli yapıdaydı. 15. yüzyıl başlarında Japonya'ya karşı yürütülen savaşlar sırasında Çinliler, inşa ettikleri gemi filolarıyla o zamana kadar bir araya getirilenlerin en büyüğü olduğuna inanılan bir donanma oluşturdular. Nanjing tersanelerinde gemi yapımı bir tutkuya dönüştü. Bu faaliyetler ivme kazandıkça ve Japonya'ya karşı düzenlenen seferlerde deneyim kazanıldıkça edinilen birikim, Amiral Zheng He'nin efsanevi seyahatleri için

filoların inşa edilmesinde kullanılacaktı. Aynı uzmanlıktan, Zhu Di'nin armadalarının inşasında da yararlanılacaktı. Çin yelkenlileri rüzgâra karşı yol alabilecek yapıda değildi. Bu nedenle, Atlas ve Pasifik okyanuslarını sadece bir yönde geçebilirlerdi. Bununla birlikte, Çinlilerin rüzgârlar ve okyanus akıntıları konusunda geniş bilgi birikimi vardı. Dik rüzgârla karşılaştıkları bir durumdan her daim kaçınmazlardı ancak tüm yelkenlere camadan vurarak hâkim akıntılardan her zaman yararlanabilir ve istedikleri yönde ilerleyebilirlerdi. Bu yöntem, daha sonraki yüzyıllarda Avrupa gemilerinde yaygın şekilde kullanılacaktı.

Bu kadar çok gemiyle, bu çapta seferler yaparken, ne kadar yiyeceğe ve içme suyuna gerek duyulabilirdi? Bu soruya yanıt verebilmek için, bu seyahatlere kaç kişinin çıktığını bilmemiz gerekiyor. Çinliler, ikmale en az ihtiyaç duyacak derecede yeterli miktarlarda, bozulmayan gıda maddeleri bulundurmuş olabiliyorlardı. Ancak her biri yüzlerce gemi ve on binlerce kişiden oluşan filolar öylesine büyüktü ki hiçbir yerleşim, bu kadar çok aç boğazı besleyemez ve okyanus aşırı bir sefere daha yetecek gıda ikmalini sağlayamazdı. İçme suyu temini bile büyük adalar ve iskelelerin dışında çözülmesi neredeyse olanaksız bir sorun gibi görünüyor. Ayrıca, Çinlilerin iskorbüt hastalığına karşı bağışıklıklarının olmadığını da kabul etmek gerek. Uzun seyahatlerde bu hastalığın önüne geçmek mümkün değildi. İskorbütten ölenlerin sayısı son derece yüksek olmalıydı. Öne sürülen tezlerden birine göre, bu seyahatlerde gerek iskorbütten gerekse başka nedenlerden ötürü binlerce kişi ölmüş olabilir ancak seyahate katılanların sayısı o kadar fazlaydı ki bunların sadece bir kısmının hayatta kalması bile bu seyahatlerin başarıyla tamamlanmasına yetiyordu.

Mükemmel Gökbilimciler

Olumlu yönden bakarsak, Çinliler mükemmel gökbilimcilerdi ve Batı'daki gözlemlerden çok önce yıldızların ve gezegenlerin hareketlerinin kayıtlarını tutuyorlardı. Çinliler, Kutupyıldızı'na

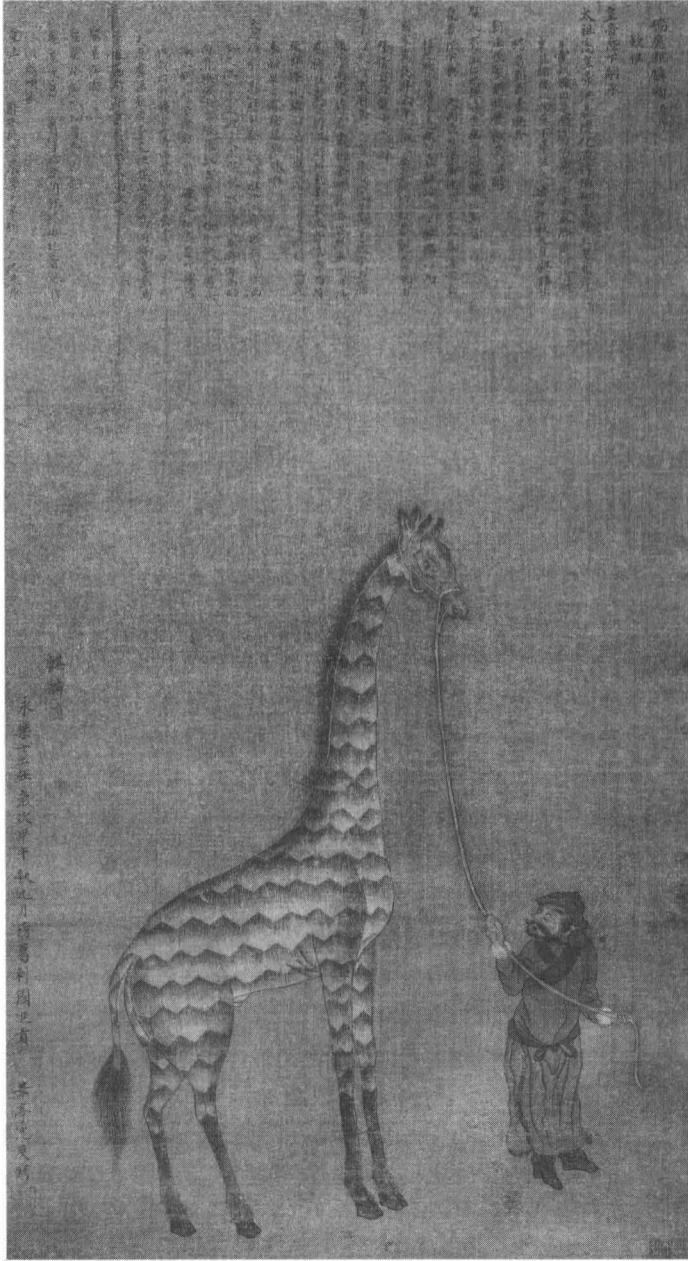
bakarak enlemin nasıl bulunacağını biliyorlardı ve güney yarımküredeyse, enlemi belirlemek için Süheyl Yıldızı'ndan (Canopus) nasıl yararlanacaklarını, yıldız Güney Kutbu'ndan biraz açıktaysa bile zamanla anladılar. Boylam başka bir sorundu. Boylamı tespit etmede ay tutulmasından nasıl yararlanacaklarını biliyorlardı, fakat ay tutulması çok sık rastlanan bir durum değildi. Bu nedenle, yaptıkları haritaların pek çoğu, boylamlar konusunda ciddi hatalar içerir. Bununla birlikte, çizdikleri kıyı hatları gerçeğe uymaktadır ve boylamların hatalı oluşu, aslında bu teorinin arkasında yatan hikâyeyi destekler niteliktedir.

Avrupalıların Atlantik'ten Büyük Okyanus'a açılan geçidi bulmaları için yüzyıllar gerekecekti. Asya'nın kuzeyinden, Kuzeydoğu Geçidi'nden geçilebildiğini keşfetmeleri içinse daha da uzun bir zaman gerekecekti. Bu geçidin keşfedilmesi, ancak 20. yüzyılda, buzkıranların ve motorlu gemilerin olduğu bir çağda mümkün olabilecekti. Bütün bir Çin filosunun, üstü açık yelkenli gemilerle, buzun ve iliklere işleyen soğukun insafına kalmış şekilde ve rüzgârda volta vuramazken buzlu sularda yol almaya kalkışmaları, imkânsız bir girişimdi. Çinlilerin böyle bir yolculuğa kalkışmasının, bir biçimde kitlesel intihardan farkı olmazdı. Yüzlerce yelkenliden oluşan bir filonun Kuzeydoğu Geçidi'nde yol alabilmesi, hiçbir şekilde mümkün değildir.

Vinland haritası, Grönland'ın kuzey hattının mükemmel bir çizimini gözler önüne sermektedir ve bu haritadaki kıyı hattının, Çinlilerin daha erken yüzyıllarda yaptıkları haritalardan alındığı iddia edilmektedir. Grönland'ın kuzeyindeki deniz, yazılı tarihte hiçbir zaman buzsuz olmamıştı ve kuzey yönündeki geçidi aşmaya, Grönland ve İzlanda'da yaşayanlar bile kalkışmamıştı. Bu durum, Gavin

MING HANEDANI

1368'den 1644 yılına kadar hüküm süren Ming Hanedanı, Moğol ve Mançu hanedanlıkları dönemlerinin arasında, yerel bir saltanatı temsil eder. Bu hanedan, Chu Yüan-chang adında, sonradan Hung-wu unvanını alacak olan, mütevazı köklere sahip bir kişi tarafından kuruldu. Ming Hanedanı dönemi, Çin'deki bütün hanedanlar içinde, en istikrarlı ama aynı zamanda en otoriter saltanat dönemlerinden birisidir.



Muhtemelen Çinliler, bu keşif seferlerinden dönüşte, beraberlerinde Çin'de daha önce belki de hiçbir zaman görülmemiş hayvanlar getirmişlerdi. Bu resim, Shen Tu tarafından yapılmıştır ve 15. yüzyılın başlarına aittir. Bu zürafa, Ming sarayına herhalde Afrika'dan getirilmişti.

Menzies'in anlattığı bütün seyahatlerin gerçek dışı olduğu anlamına gelmez; sadece, Çinlilerin keşiflerine ilişkin anlatılanların, fazla iyimser ve epeyce abartılı olduğunu söylemek gerekir.

İkna Edici Bir Bulgu

Dünyanın her tarafında çeşitli çağlardan kalma gemi kalıntıları vardır ve bunların pek çoğunun hangi döneme ait olduğu kesinkes tespit edilememiştir. Gavin Menzies, 1421'deki Çin keşif seferlerinden kaldıklarını iddia ettiği pek çok gemi enkazı bulmuştur. Bunlardan bazılarının orijinalliği tartışma götürür; bazılarıysa gerçek olabilir. Ancak resmin tamamı ortaya çıkmadan önce, çok daha fazla araştırma yapılması gerekir. Bu konudaki varsayımların pek çoğu ikna edici değildir. Fakat bu, seyahatlerin gerçek olabileceği yönündeki en güçlü kanıta götürmektedir bizi. Bunlar, o dönemden kalma ülke ve kıyı hattı haritalarıdır ve bu haritalar, muhtemelen kısa bir süre sonra Avrupa'ya ulaşmıştır. Bu haritaların tanıklıklarını reddetmek zordur. Çinliler, ancak bu seyahatleri yaparak haritaları bir araya getirebilirdi; bunları derlemenin başka yolu yoktu. Kıyı hattına ilişkin kısımlarda enlemlerin doğru, boylamların ise yanlış olduğu görülmektedir. Fakat yukarıda da belirtildiği üzere, boylamlarda bir miktar hata olması, bu haritaların orijinal olmadığını göstermez.

Büyük Çin keşifleri hikâyesinde hüznü bir son var. Görkemli başarılarının ardından bu filolar, en sonunda memleketlerine vardıklarında onları karşılamak için bekleyen kimse yoktu. Zhu Di'nin imparatorluğu zayıflamış ve yönetimi gözden düşmüştü. Bu seyahate ilişkin resmi kayıtlar hiçbir zaman yayımlanmadı. Sadece birkaç şanslı seyyah memlekette güzel bir karşılama bulmuştu. On seferin dokuzunda gemilerin geri dönüşü, sadece kayıp ve kayıplarla ilgili kötü haberleri getirdi. Bütün bu keşif seferi yok sayılacak ve Ming Hanedanı'nın tarihinde asla kayda geçmeyecekti. Bu büyük keşif seyahatine ilişkin bütün bulgular unutulacak, seferlerin haritaları yeniden keşfedilecekleri yüzlerce yıl sonrasına dek gün ışığına çıkmayacak ve daha sonraki tarihçilerce inceleneceklerdi.



DENİZCİ HENRIQUE'NİN ATLANTİK ADALARINI KOLONİLEŞTİRMESİ

PORTEKİZLİ KAPTANLAR EKVATOR'U GEÇİP AFİRİKA
KIYILARINI HARİTALANDIRDILAR

1394-1460

Şüphesiz ki İskender ve Sezar'ın ihtişamlı iktidarından bu yana,
fetihlerinin izi kendi topraklarından böylesine uzakta bulunan
herhangi bir prens asla olmamıştır dünyada.

Gomes Eanes de Zurara

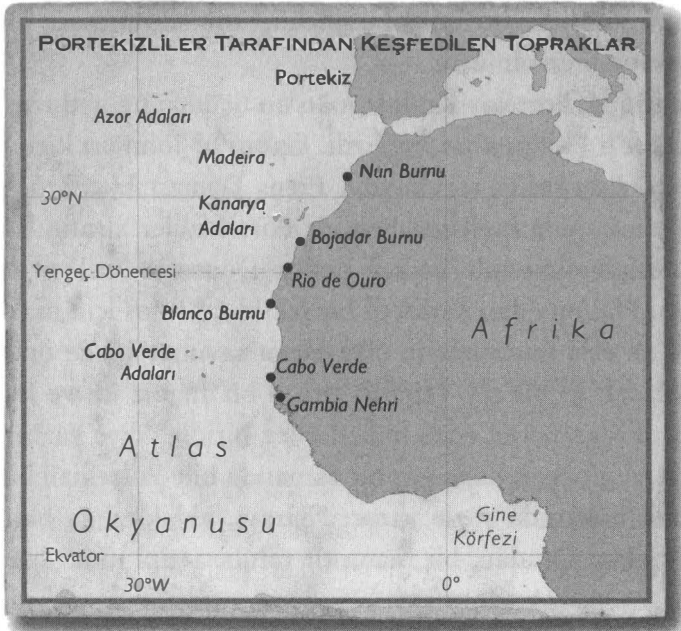
Prens Denizci Henrique 1394'te doğdu. Portekizliler, 15. yüzyıldaki en büyük keşif seyahatlerinden bazılarını başlatan kişi olarak onu baş tacı ederler.

Henrique, aslında hiçbir zaman bir gemiye kumanda etmemiş de olsa, denizcilik alanındaki yeni maceraların arkasındaki ana güçtü ve onun döneminde Portekiz'in keşiflerde ön plana geçmesi ve sonra kuşaklar boyunca bu öncülüğünü sürdürmesi, onun çabaları sayesinde olmuştu.

Henrique, Portekiz Kralı I. João'un üçüncü oğluydu ve annesi Lancaster'lı Philippa ise İngilizdi. Gaunt'lu John'un kızı, dolayısıyla III. Edward'ın torunuydu. Prens Denizci Henrique'nin seyahatlerinin hem İngilizler hem de Portekizliler tarafından hararetle sahiplenilmesinin nedeni budur. Dönemin kraliyet tarihçisi Zurara, Philippa'dan hararetli bir şekilde, "Tanrı için makbul bir kadın; ne asla imansızların çıkarlarını savunur ne de onların lehine olacak hiçbir şey yapardı zira o bir İngiliz idi ve İngilizler, imansızlardan nefret eden milletlerden biridir" diye yazmaktadır. 20. yüzyıl gibi çok daha geç bir zamanda bile Portekizli bir tarihçi, onun hakkında şöyle yazar: "Sarayı, ahlaksızlığa batmış bir halde buldu. Oradan, bir manastır rahibesi gibi iffetli bir edayla ayrıldı."

Meşhur Denizcilik Okulu

Henrique, kardeşleri Duarte ve Pedro ile birlikte sarayda yetişip eğitim gördü. Viseu Dükü ve Covilha Lordu oldu. Genç yaşta, ülkesi için, Kuzey Afrika'daki Müslümanlara karşı savaştı. Fakat 1419'da saraydan çekildi ve Portekiz'in en güney vilayeti Algarve'ya vali oldu. Orada, Sagres'ın kayalık sarp burnunda, Atlantik'in dev dalgalarının aşağıdaki kayaları durmaksızın dövdüğü Portekiz'in en güneybatısındaki burunda, Henrique meşhur Denizcilik Okulu'nu kurdu. Bilinen dünyanın önde gelen haritacılarını, gökbilimcilerini, coğrafyacılarını, zanaatkârlarını ve denizcilerini emrinde çalışmaları için getirtti. Henrique 1420'de, 26 yaşındayken papanın desteğinde Portekiz'de Tapınak Şövalyeleri'nin yerini alan Mesih Tarikatı'nın büyük üstadı oldu. Bu onur, Henrique'nin bekârlık yemini etmesine neden olmadı ancak yine de namuslu ve kutsal bir ömür sürmesinin beklendiği ortadaydı. Henrique'nin durumundaysa, "uçkuruna hâkim olma" konusunda aslında azıcık geç ka-



lınmıştı. Hanidir biraz tohum atmıştı etrafa ve gayrimeşru bir kız babasıydı. Fakat bu durum, onun karşısına bir engel olarak konmadı ve Mesih Tarikatı sayesinde Henrique'nin keşif girişimlerini desteklemek üzere mali kaynaklar sağlandı. Bu, karşılaştığı putpe-restleri Hıristiyanlığa döndürmeyi kabul etmesi koşuluyla idi.

Madeira ve Azor Adaları

Portekizlilerin dünyayı keşif seyahati, Atlantik ile başlamıştı. 1418'de, denizci João Gonçalves Zarco, fırtınayla savruldu ve rastlantı ona Madeira'yı yeniden keşfetmek için rehberlik etti. Ada önceki yüzyılda keşfedilmiş ancak üzerine hiç yerleşilmemişti. Henrique, Madeira'da Portekiz adına hak iddia edebilmek için derhal bir yerleşim kurmaya başladı. Sonraki on yıllık süre içinde Azor Adaları, Diogo de Silves tarafından keşfedildi ve oralara Portekizlilerin ilk yerleşimi 1432'de kuruldu. Bu keşif, onları yönlendirecek bir kıyı hattı olmaksızın Atlantik'te 800 millik bir seyri gerektirdi. Bir sonraki keşif, Kanarya Adaları oldu. Bu adalar, Romalılar tarafından biliniyordu, ancak Henrique'nin zamanına dek iskân edilmemişlerdi ve bundan dolayı onları Afrika sahillerine düzenleyeceği keşiflerde değerli bir açık deniz üssü olarak kullanma özgürlüğüne sahipti. 1450'lerde, Henrique'nin kaptanları, Cabo Verde Adaları'nı keşfetti ve bu, Portekizlilere Afrika'nın batı kıyılarını keşfedebilecekleri bir dizi ikmal üssü olanağı tanıdı. Adalar, bir nebze iklimden dolayı, bir de kolayca savunulabilmeleri nedeniyle bu amaç için anakaradan daha uygun durumdaydılar.

1433'te, Henrique'nin kardeşi Duarte kral oldu. Duarte, Henrique'nin planlarını destekledi ve sonuçta Henrique, kaptanlarını daha güneye, Afrika'nın bilinmeyen kıyılarını keşfetmeye doğru yola çıkmaya ikna edebildi. Buralarda onlarca yıl boyunca keşifler devam etti. Henrique'nin kaptanları, teknelerini güneye doğru hep daha ileriye yönlendirdiklerinden, gemiler her yıl yeni keşiflerle döndüler. İlk seferlerde Nun Burnu, denizcilerin gidebileceği

AFRİKA’NIN ATLANTİK KIYILARINDA PORTEKİZLİLERİN KEŞİFLERİ

Adalardan bazıları yeniden keşfedilmişti. Mesela, Kanarya Adaları Romolılınca da biliniyordu. Fakat adalarda ilk kez koloni kuranlar Portekizlilerdi ve bu, onların Afrika sahiline yönelik keşiflerini kolaylaştıracaktı.

- 1418 Modeiro
- 1427 Azor Adaları
- 1450 Kanarya Adaları
- 1456 Cobo Verde Adaları
- 1430 Nun Burnu
- 1434 Bojodor Burnu
- 1441 Rio de Ouro
- 1445 Blanco Burnu
- 1445 Cobo Verde
- 1456 Alvise de Cadomosto, Gombio Nehri’ne ulaştı.
- Lopo Gonçalves, Ekvator’u geçti.

en güney nokta durumundaydı. Daha uzağa gitmelerine imkân yoktu. Bir söylentiye göre, burun ötesine geçmeye kalkan hiç kimse geri dönemiyordu ve bu nedenle adı “Hiç Burnu” tabirinden bozmaydı. Tropikal bölgelerdeyse, denizi kaynatan ve insanları kapkara oluncaya kadar kavuran bir güneşin olduğuna inanılıyordu. Yerli halkın ten rengiyle kolaylıkla kanıtlanan bir “gerçek” idi bu.

Nun Burnu beklendiği gibi geçildi ve 1434’te Gil Eanes, 29. enlemdeki Bojadar Burnu’na vardı. 1441’de, Yengeç Dönencesi yönünde rota tutturan bir keşif gezisi, Rio de Ouro’ya ulaştı. Daha sonra, adını göz kamaştıran kumsallarından alan, 21. enlemdeki Blanco Burnu’na varıldı. Bir sonraki önemli burunsa, Ekvator’a 15 derece me-

safede yer alan Cabo Verde idi. Dinis Dias tarafından keşfedilmiş ve haklı olarak, Afrika’nın en batısındaki burun olduğu iddia edilmişti. Bu, Cabo Verde Adaları’nın keşfedildiği, Portekizlilerin Afrika kıyılarının açığında iskeleye kavuştukları dönemdi. Keşif, düzenli aralıklı yeni seferlerle sürdü. 1456’da, Alvise de Cadamosto ile Nuno Tristão, Gambia Nehri’ne vardılar; seyir defterleri, kâşiflerin bir filin etini yemelerini aktarır. Henrique’nin keşfettiği başlıca burun ve denize uzanan kara parçalarında, her birinin üzerinde Afrika’nın batı kıyılarına onun sahip çıktığını gösteren yazıtlar bulunan *padrão* denilen taş sütunlar dikildi.

Altın ve Baharatlar

Henrique bilginin peşindeydi ancak zamanının tüm kâşifleri gibi başlıca amaçlarından biri altın ve baharat bulmaktı. Altın ticari açıdan teşvik ediciydi fakat Henrique, destekçisinin isteğini dikkate alarak İsa'nın İncil'ini Afrika halkına yaymaya azmetti. O zamanlarda bütün Hristiyan âlemi, Af-

rika'nın çoğuna hâkim olan Rahip Johannes adında ulu bir Hristiyan hükümdarın varlığına inanmaktaydı. Efsanevi Rahip Johannes figürü, Marco Polo'dan yaklaşık iki yüzyıl önceye aitti ancak hayatta olduğu ve Afrika'nın iç bölgelerinde hüküm sürdüğü kanısı kuşaklar boyunca devam etti. Henrique'nin bütün gemilerinin yelkenlerinde kırmızı haç taşımasının nedeni, İncil'i öğretme dürtüsüydü; kâşifler kendilerini İsa'nın sözünü keşfedilmemiş dünyaya ileten Haçlılar olarak gördüler. Bununla birlikte Henrique'nin takdire şayan dini niyetlerinin, aynı zamanda köle ticareti yaptığı gerçeğiyle değer kaybettiği söylenebilir. Kazancının büyük kısmı, esir alınan Afrikalı yerlileri Avrupa'ya getirip Sevilla rıhtımı yanında ya da Akdeniz'deki diğer köle pazarlarında elden çıkarmaktan geliyordu. Zaman içindeki bu uzaklıktan bakarak, köleliğin “uygar” bir toplumda gerekli bir unsur olarak görülmesini kavramak zordur. Kimse kaş çatmamıştır ve bu ticaretin ahlaka uygunluğu, kilise ya da başka bir makam tarafından asla sorgulanmamıştır.

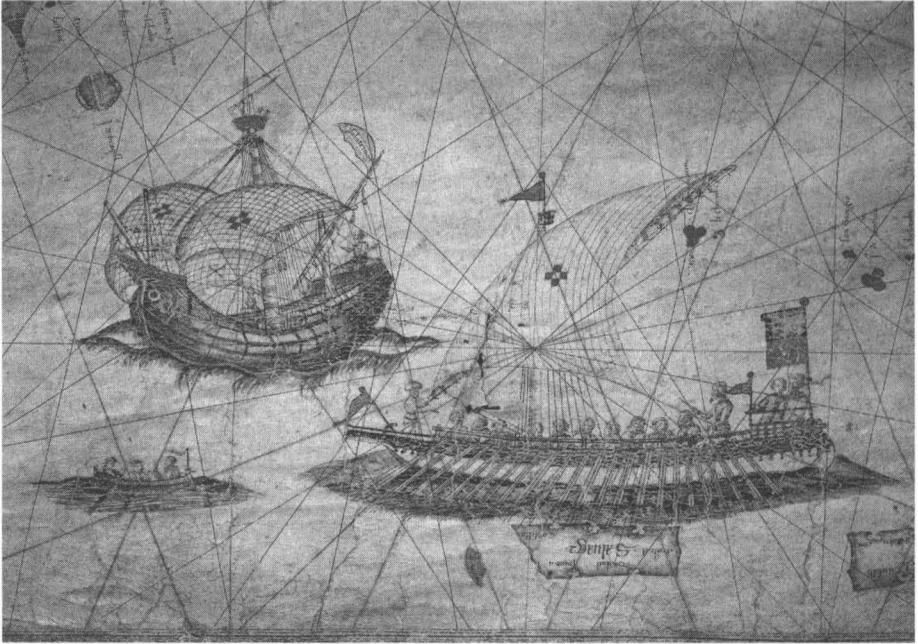
Denizci Henrique 1460'ta hayatını kaybetti. 1960'ta ölümünün 500. yıldönümünde, Portekiz'in deniz imparatorluğunun anısına “Keşifler Anıtı” (bkz. sayfa 63) açıldı. Henrique'nin başarıları, ardıllarıyla kıyaslandığında önemsizmiş gibi görünebilir ancak katkısı son derece değerliydi. Afrika kıyıları boyunca ticareti başlatmış ve sonraki nesillerin yapacağı büyük Portekiz keşifleri için gereken zemini hazırlamıştı. Ölümünden sonra, Afrika kıyılarının

RAHIP JOHANNES EFSANESİ

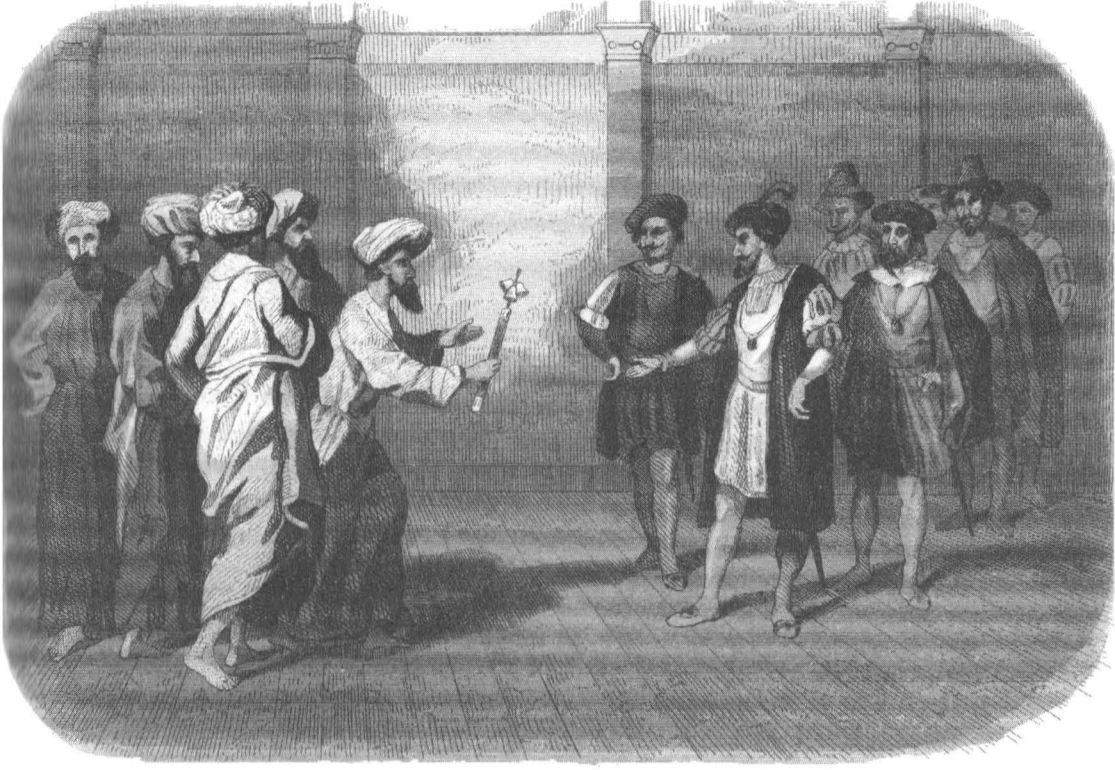
Rahip Johannes, Afrika'nın orta kısımlarını hâkimiyeti altında tuttuğu söylenen ve Müslümanlara karşı Hristiyanlara yardım edecek efsanevi Hristiyan hükümdardır. Efsane 11. yüzyıla, Haçlı Seferleri'nin ilk yıllarına dek uzanır. Öylesine iz bırakmıştır ki 500 yıl sonra, 16. yüzyılda, hâlâ Rahip Johannes'ın yaşadığına ve gerçekten var olduğuna inanılır.

keşfi özel girişimlerle devam ettiyse de bunlar, Henrique'nin kraliyetin desteğini alarak gerçekleştirdiği seyahatlerdeki coşkuyla yapılmadı.

Henrique'ye "Denizci Henry" lakabını verenler, İngilizler oldu. Henrique, sonraki dönemlerde yapılacak büyük seyahatlerin tohumlarını atmıştı. Portekizlilerin en önemli keşiflerinin yapılacağı, Afrika'nın çevresinden Hindistan'a ulaşan bir deniz yolunun keşfedileceği ve nihayet Doğu'ya ulaşılacağı zamanlara dek bir nesil geçmesi gerekcekti. Daha ileri görüşlüler tarafından, Avrupa'dan Doğu'ya bir deniz yolunun sadece doğuya giderek değil, batıya giderek de bulunabileceği dile getirilecek ve hatta bazıları, batı yolculuğunun daha kestirme olduğunu öne sürecekti.



Bir 15. yüzyıl haritası, Portekiz kalyonlarını yuvarlak lombozları ve şişmiş yelkenleriyle, iskelesinde tek kare yelkeni ve birçok kürekçisiyle bir başka kalyonun yanında resmediyor.



BARTOLOMEU DIAS'IN VE VASCO DA GAMA'NIN SEYAHATLERİ

**İKİ BÜYÜK PORTEKİZLİ DENİZCİNİN DOĞUYA YOLCULUĞU
VE HİNDİSTAN'A GİDEN YAŞAMSAL ÖNEMDEKİ DENİZ
YOLUNU KEŞFETMESİ**

1487-1497

Cumartesi (18 Kasım 1497) ilerleyen saatlerde, burnu (Ümit Burnu) gördük. Aynı gün, tekrar denize açıldık ve gece vakti kıyıya geri döndük. Pazar sabahı (19 Kasım) bir kere daha burna doğru ilerledikse de çevresini dolaşamadık. Nihayet, Çarşamba günü (22 Kasım) öğlen saatlerinde, rüzgârı arkadan alıp burnu aşmayı başardık ve sonra kıyı boyunca ilerledik.

Anonim, İlk Yolculuğun Seyir Defteri

Papa 1481'de, Kanarya Adaları'nın enleminin güneyinde kalan yeni keşiflerin Portekiz'e, bunun kuzeyindeki bütün yeni keşiflerinse İspanya'ya ait olacağına dair bir ferman yayınladı.

Portekizlilerce yapılan keşiflerin 1480'lerde yeniden canlanmasındaki ana etkenlerden biri buydu. İngiltere, Fransa, Almanya ve Hollanda gibi ülkeler açıkça yok sayılmıştı. Katolik ve Protestan ülkeler arasındaki büyük bölünmeler henüz yaşanmamıştı ancak papa, konu yeni topraklar bulmaya geldiğinde yalnızca İspanya ve Portekiz'in iki önemli güç olduğunu düşünüyor gibiydi.

Denizci Henrique, Afrika'nın batı kıyısını ticarete ve sömürüye açmıştı ancak keşfettiği bu yerler, Afrika'nın en güneyindeki burundan çok uzaktı. 1483'te Diogo Cão, Afrika'nın çevresini dolaşarak Hindistan'a ulaşan bir deniz yolu bulması için Portekiz Kralı II. João tarafından gönderildi. Denizci Henrique'nin gemilerinin kullandığı, üzerine Latince, Portekizce ve Arapça yazıtlar oyulan *padrão* adındaki taş sütunların aynılarından ona da verildi. Bunlar, kıyı boyunca tüm önemli burun ve noktalara dikilecekti. Cão, 1483'te Kongo Nehri'nin ağzına ulaştığında, bir *padrão*'yu buraya, bir diğerini de Ekvator'un yaklaşık 22 derece uzağında yer alan Haç Burnu'na dikti. Afrika sahilleri boyunca 1500 mil daha yol aldı. Fakat topraklar, sürekli güneye doğru uzayıp gidiyordu. Cão,

bu toprakların bir sonunu bulamadı. Doğuya bir yol asla bulamadı. O ve diğer birçokları, Afrika kıtasının Güney Kutbu'na kadar uzanıp gittiğine ve Afrika'dan doğuya ulaşmayı sağlayacak bir geçidin olmadığına ikna oldular.

Dört yıl kadar sonra, 1487'de, Bartolomeu Dias, tıpkı daha öncekiler gibi gizli tutulan başka bir yolculuğa çıktı. Dias'ın üç gemilik bir konvoyu vardı ve Cão'nun dört yıl önce vardığı noktadan da ötedeki Oğlak Dönencesi'ni geçinceye dek kıyı şeridini izledi. Şiddetli bir fırtına, gemilerini kıyıdan epey açıklara, karanın görüş alanı dışında kaldığı yerlere sürükledi. Dias, rüzgâr ve akıntılar onu tekrar doğuya getirinceye kadar, güneye doğru günlerce yelken açıp azimle ilerledi. Hâlâ karadan iz yoktu fakat Dias, gemilerini tekrar kuzeye döndürmeye karar verdi. Bundan kısa bir süre sonra, yeniden kara görüldü ve Dias, bugünkü Güney Afrika'nın Cape eyaletinde, Mossell Körfezi olarak bilinen yerde karaya çıkmayı başardı. Kıyıyı Mossell Körfezi'nden itibaren takip etmeye başladığında, kuzeydoğuya doğru yol almakta olduğunu hayretle gördü. Rüzgârın kendisini Afrika'nın en son



burnunun ötesine götürdüğünü anladığında, Bartolomeu Dias için harika bir andı. Gemisinin doğu kıyısı boyunca Hint Okyanusu'nda seyrettiğinin farkındaydı.

Dias, bu başarısından büyük bir mutluluk duymuştu. Fakat mürettebat, onun mutluluğunu paylaşmıyordu. Bu kadar çaba sonucunda gücü bütünüyle tükenen tayfalar, evlerinden böylesine uzaklarda, tuhaf ve fırtınalı sularda yelken açmaktan bıkmıştı ve daha ilerilere gitmekten korkuyorlardı. Kaynayan denizlerin ve büyük deniz canavarlarının olduğuna dair batıl inançlar tekrar hortlamış ve güvertede pek çok söylenti dolaşmaya başlamıştı. Dias'ın, bir sonraki kararını kendisine arka çıkanlara haklı göstermesi gerekiyordu:

İnsanlar, korkunç hava koşullarından dolayı çok yorulmuş, tümü şikâyet etmeye başlamış ve daha fazla yol almaları halinde bütün erzakları tükeneceği ve mahvolabilecekleri için, daha fazla ilerlenmemesi konusunda yalvarmaya koyulmuşlardı. Denizciler, o âna kadar bir tek seyahatte yeterince yerin keşfedildiğini ve gelirken büyük bir burnun açığından geçtiklerini, dönüş esnasında bu burnu keşfedebileceklerini söylüyorlardı. Bartolomeu Dias, mürettebatın şikâyetlerini yatıştırabilmek amacıyla, subaylarıyla görüştü ve onlardan, kralın şerefine yapılmasını uygun gördükleri şeyin ne olduğunu söylemelerini istedi. Bu subayların hepsi de geri dönülmesi gerektiğini söylediler. Dias, yine de bu subaylardan, birkaç gün daha ilerlenmesi konusunda kendisine şans tanımalarını istedi ve onlarla bir sözleşme imzaladı. Buna göre, birkaç gün daha sahil boyunca ilerlemeye devam edecekler ve şayet bu süre içinde kayda değer bir şey bulamazlarsa, derhal dönüş yolculuğuna başlayacaklardı. Bu iki-üç günlük sürede, Cross Adası'na yaklaşık yirmi beş fersah mesafede ve otuz ikinci enlemde yer alan bir nehirden başka bir şey keşfetmediler: Burada karaya ilk ayak basan kişi *St. Pantelam* gemisinin kaptanı Juan Infante olduğu için bu nehre onun adı verildi ve nehir, hâlâ "Rio de Infante" olarak adlandırılmaktadır. Dias, daha sonra, Cross Adası'na dümen kırdı ve maruz kaldıkları tehlikede kendilerine sığınma imkânı sağlayan bu adayı büyük bir üzüntüyle terk etti.

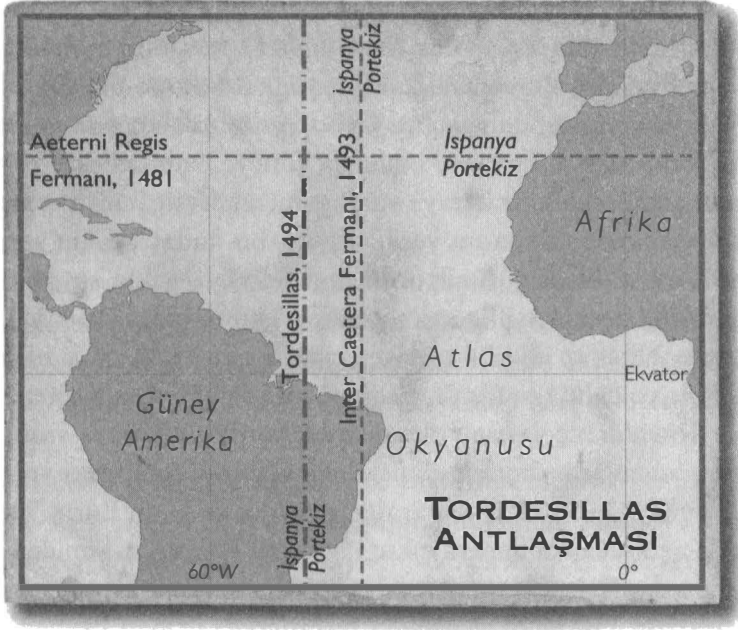
Ümit Burnu

Tayfalar hâlâ isyanın eşiğindeydi. Önlerindeki bilinmezden korkuyorlardı ve daha fazla ilerlemeyeceklerini bildirdiler. Bunun üzerine Dias, Hint Okyanusu'nun tam başladığı yerde, gemilerini döndürmek zorunda kaldı. Dönüş yolculuğu esnasında, Dias ve adamları, Afrika'nın en güneyinde yer alan burnu gördüler. Dias buraya "Fırtınalar Burnu" adını verdi fakat memlekete döndüklerinde kral, bunun önemli bir geçit olduğunun ve uzun zamandan beri araştırılan Hindistan deniz yolunun kapısı olduğunun herkesçe bilinmesi amacıyla oraya, "Ümit Burnu" adını verecekti.

Aynı güzergâhta yeni bir seyahate girişilmesi, Bartolomeu Dias'ın seyahatinden ancak on yıl kadar sonra gerçekleşecekti. Coğrafi keşiflerin hangi tarihlerde yapıldığını takip edenler, burada söz konusu olan 1490'lı yıllarda, batı yönünde son derece



Bartolomeu Dias'ın bir gravürü. Dias, gemisiyle Afrika kıtasının en güneyindeki burnu dolanan ilk Avrupalıydı. Adamları daha ileri gitmeye karşı çıktılar. Hindistan'a denizden ulaşan ilk kişi olma ayrıcalığı da Vasco Da Gama'ya kaldı.



önemli keşiflerin yapıldığını bilirler. Bu sürede, başka önemli gelişmeler de yaşanmıştı. Papa, 38 derece batı boylamı hattında dikkatlice karar kılıp, bu hattın batısındaki keşiflerin İspanya'ya, doğusundakilerin Portekiz'e ait olması gerektiğine hükmedince 1493 yılında bir ferman yayınlamıştı. Eğer yalnızca İspanya ile Portekiz olsaydı, bu çok adil bir paylaşım olurdu. Fakat Kristof Kolomb'un yaptığı seyahatlerin ardından papa, bu hattı batıya, 46 derece 37 dakika konumuna kaydırды. 1494'te yeni hattın kurulmasına Tordesillas Antlaşması deniliyordu. Güney Amerika'nın uzunluğu o dönemde henüz bilinmiyordu ancak yeni antlaşmanın, Portekiz'e Brezilya üzerine hak iddia etme fırsatı tanıması nedeniyle çok şanslı bir hamle olduğu kanıtlandı. Bir sonraki sefer, Bartolomeu Dias'ın izinden giderek umutla beklenen Hindistan yolunu keşfetmek için Ümit Burnu'nun etrafını dolaşmak üzere yola çıktıığında sene 1497'ydі. Bu kez de komutan Vasco Da Gama'ydı (bkz. s. 71; bugün Madras'a bağlı olan Sao Tome'deki "Hristiyanlarla" karşılaşmasını tasvir eden resim). Dört gemi yelken açtı Lizbon'dan: Da Gama tarafından bizzat kumanda edilen amiral

gemisi *San Raphael*, kardeşi Paulo Da Gama kumandasında *San Gabriel*, Nicolas Coelho'nun *San Miguel*'i ve ismini bilmediğimiz bir erzak gemisi. Bu yolculuğun ilk ayağına Bartolomeu Dias kılavuzluk yaptı. Dias, daha sonra Cabo Verde Adaları'nda onlardan ayrılırken, Atlas Okyanusu boyunca güneye, batıdan esen rüzgârlarının gemileri tekrar karaya yaklaştıracakğı Ümit Burnu enlemine kadar gitmeleri talimatını verdi. Kıyıya bu kadar uzakta seyahat etme fikri tehlikeli görünüyordu ancak kıyıya yakın seyretmekte ısrar eden önceki kâşifler için seferi zorlaştıran rüzgâr ve kıyı akıntılarıydı. Nitekim Dias'ın tavsiyesi doğru çıktı ve Vasco Da Gama, güzel bir yolculuktan sonra, günümüzdeki St. Helena Körfezi'nde, Cape Town'dan çok uzak olmayan bir yerde anakaraya vardı. Da Gama, adamlarını burada dinlendirip gemisini önündeki yolculuğa hazırladıktan sonra, tekrar denize açıldı ve Ümit Burnu'nu başarıyla aştı. Dias'ın karaya çıktığı Mossell Körfezi'ni yeniden buldu. Burada, Dias ile tam olarak aynı sorunu yaşadı. Kafile şiddetli bir fırtınaya rast geldi ve gemiler birbirleriyle irtibatı kaybetti. Sonunda gemiler bağırıldığında duyulabilecek kadar yakın mesafede tekrar bir araya geldiğinde, *San Miguel*'in kaptanı Nicolas Coelho, denizcilere seslendi:

"Kardeşlerim! Bu fırtınadan kendimizi kurtarmak için var gücümüzle çabalayalım. Size söz veriyorum ki baş kaptanla konuşma imkânı bulduğum anda, ona geri dönmesini söyleyeceğim ve siz de benim bunu ondan nasıl istediğimi göreceksiniz." Bu konuşma, mürettebatı memnun etti. Fırtına bu şekilde birkaç gün daha sürdükten sonra, Tanrı fırtınanın şiddetini biraz azalttı ve deniz sakinleşti. Böylelikle, farklı gemidekiler, birbirlerine seslenme imkânına kavuştular. Nicolas Coelho, bu durumdan yararlanarak baş kaptana şöyle seslendi: "Biz artık dönsek iyi olacak. Çünkü gemidekiler her an ölümü gözlerinin önünde görüyor ve eğer geri dönüş kararını kaptanlar almazsa, bu durumda gemilerin geri dönmesi için gözyaşlarıyla ve bağırışlarla yalvarıp duran mürettebat, bizi ya öldürür ya da tutsak alır ve geri dönerler ya da gemileri hayatlarını kurtarabilecekleri bir yere götürürler ki

kendi hayatlarını düşünmeye hakları var. Biz de bunu yapmak zorundayız ve şayet yapmazsak izin ver kurtarsınlar kendilerini. Bunun için kendi vicdanım adına düşeni yerine getiriyorum. Zira bunların hesabını Tanrı'ya veremem.”

Hindistan Seyahati

Da Gama'nın geri dönüş önerisiyle hiç ilgileneneği yoktu. Ümit Burnu'nu dönmeyi başarmıştı ve bu, hiçbir şeyin Hindistan'a yelken açmasını engelleyemeyeceği yönündeki ünlü iddiasını öne sürmesine olanak tanıdı. Rotasından bir kulaç geri dönmeyeceğini ilan etti.

Kıyı, Afrikalılar tarafından iyice yurt edinilmişti ve gemiler, burada mola verip erzak takviyesi yapma imkânına sahipti. Geldikleri ilk yer Mozambik, batı kıyılarında bıraktıkları Cabo Verde Adaları'ndan beri karşılaştıkları ilk medeniyet işaretiydi. Portekiz gemileri, Doğu'dan gelen Arap tüccarlarının gemilerinin yanında tuhaf ve yabancı kalmıştı. Portekizliler kendilerini Müslüman bir topluluğun içinde buldu ve pek dostane bir şekilde karşılanmadılar. Müslümanlarla Hristiyanlar arasında yüzyıllarca süren savaşlar ve Haçlı Seferleri hâlâ hafızalardaydı. Ayrıca, Müslümanların İspanya'nın güneyinden sürülüşüne ilişkin haberler, Müslüman dünyasında hızla yayılmıştı. Mozambik sultanı, ticaret için kendisine sunulan incik boncukları reddetmiş ve bunun yerine, Portekizlilerin yanında olmayan kırmızı giysi istemişti. Bu şekilde karşılanmak, Da Gama'nın moralini bozmuştu. Ama yine de kendisini kuzeye götürecek yerel bir rehber bulmayı başardı. Bu kez, Mom-basa'ya vardı fakat burada da yine düşmanca bir tavırla karşılaştı. Yerli halk Portekizlilerden uzak duruyordu. Arap tüccarlara göre, eğer söylendiği gibi tuhaf gemiler Hristiyan bir ülkeden yelken açıtsa, yeni gelenlerin Hindistan ve daha doğudaki ülkelerle yaptıkları ticaretin büyük kısmını ellerinden alması tehlikesiyle karşı karşıya kaldıkları apaçıktı. Bu da Arapların destekleyeceği bir şey değildi.

Malindi Sultanı

Mombasa'da, Portekizlilerin gemilerini çalma girişiminde bulundu. Fakat Portekizliler şans eseri bu girişimi önceden haber aldılar ve bundan kurtulmayı başardılar. Bu olaydan bir süre sonra, Da Gama'nın kulağına, kuzeye doğru sadece az bir mesafe kat etmesi halinde Malindi'de daha iyi şekilde karşılanabileceği söylentisi ulaştı. Tavsiyeye uydu ve bu söylentinin doğru olduğu ortaya çıktı. Malindi sultanı yeni gelenleri kollarını açarak içtenlikle karşıladı ve öyle sıcak bir misafirperverlik gösterdi ki Da Gama, onların Hristiyan olduklarını zannetti. Efsanevi Rahip Johannes'in varlığına hâlâ inanılıyordu ve Da Gama, kısa süre içinde bu kişi hakkında bir şeyler duyacaklarından, hatta onu bizzat göreceklerinden emindi. Aldıkları diğer bir iyi haberse, bir Arap kılavuzun gemiye binerek onlara bütün okyanus boyunca yolu gösterip Hindistan sahiline ulaştırılabileceğiydi.

TORDESILLAS ANTLAŞMASI

Papa, 1481 yılında, Aeterni Regis Fermanı'nı yayınlayarak Kanarya Adaları'nın güneyindeki bütün yeni toprakları Portekiz'e, kuzeyindeki toprakları ise İspanya'ya bağışladı. 1493 yılındaysa, Kristof Kolomb'un keşiflerinin ardından Inter Caetera Fermanı'yla, bu hattı enlem yerine boylama dönüştürerek, 38. batı meridyenini sınır olarak belirledi. Buna göre, bu hattın batısında yer alan keşifler İspanya'ya, doğusunda yer alanlar ise Portekiz'e ait olacaktı. 1494 tarihindeki Tordesillas Antlaşması'yla bu hat, batıdaki 46° 37' boylamına kaydırıldı. Dünya, İspanya'yla Portekiz arasında bölüştürülmüş, diğer ülkeler görmezden gelinmişti.

Malindi'den Hindistan'a, kuzeydoğuya doğru seyretmek fazlasıyla kolay bir konuymuş gibi görünebilir. Ne var ki Da Gama, farklı mevsimlerde akıntıların ve rüzgârların epeyce değişiklik gösterdiğini biliyordu. O dönemde, Hint limanlarının enlemleri hakkında güvenilir bilgi mevcut değildi; boylamlar hakkındaki verilereyse kesinlikle güvenilemezdi. Vasco Da Gama'nın tuttuğu kılavuzun adı, Ahmed ibn Mecid idi. Muson rüzgârları konusunda bilgi sahibiydi ve gemilerin yelken açmak için doğru mevsimi beklemeleri gerektiğini biliyordu. Ayrıca, rüzgârdan ve akıntılardan en iyi şekilde istifade etmek için

hangi güzergâhın izlenmesi gerektiğini de biliyordu. Kara arkalarında kaldıktan sonra, Da Gama'nın gemilerinin Afrika'dan Hint Okyanusu sahillerine ulaşması sadece yirmi üç gün sürdü. Vasco Da Gama 20 Mayıs 1498'de, Malabar sahilinde önemli bir ticaret merkezi olan Calicut'a (Kalküta ile karıştırılmamalıdır) vardı. Bir kez daha Avrupalılar, Hint limanının yöneticisi olan Zaromin'in misafirperverliğini gördüler.

Yerli Araplar ve Hintliler

Vasco Da Gama'nın zamanında, Batı'dan Hindistan'a giden ziyaretçilerin sayısı son derece azdı. Bu seyahatleri yapanlar, Akdeniz üzerinden gelip Süveyş'te karaya çıkıyor ve buradan Kızıldeniz yoluyla onları Hint Okyanusu'na ulaştıracak bir gemi buluyorlardı. Bu Batılı tüccarların sayısı, yerli Arapların ve Hintlilerin kurduğu ticari düzeni bozacak kadar fazla değildi. Gelgelelim, Vasco Da Gama'nın komuta ettiği türden büyük bir geminin güneyden gelerek Hindistan'a ulaşması, bu gemide çok sayıda ve değerli malların olma ihtimalini akla getiriyordu. Da Gama'nın Afrika kıyılarında karşılaştığı türden bazı Arap tüccarların bu gemilere kıskançça ve tepkiyle yaklaşmalarının nedeni de buydu. Gerek bu nedenlerden gerekse başka nedenlerden ötürü Da Gama, Calicut'ta, malları gemilerden indirmede sorunlarla karşılaştı. Hatta ilk başlarda, ona suikast düzenlemek isteyenler olduysa da neyse ki suikastçılar amaçlarına ulaşamadı. Öte yandan Portekizliler, Hintliler kendilerini kabul ettiği için, onların Hristiyan olduğunu düşünüyordular. Hindu tapınaklarından birisinin, bir Hristiyan kilisesi olduğuna bile inanmışlardı. Tapınakta, tanrıça Devaki'nin

LATİN YELKENİ

Dias'ın ve Da Gama'nın yaşadığı dönemde gemiler, bir önceki yüzyıla göre bir hayli gelişim göstermişti ve yelkenli gemiler rüzgâra 55 derece açıyla yol alabiliyordu. Bunu mümkün kılan, Latin yelkeniydi. Üçgen biçimindeki bu yelken, mizana direği adı verilen geminin en arka direğine takılıyordu. Latin yelkeni sayesinde gemiler, kare yelkenli gemilerin beş tramolayla yapabildiklerini üç tramolayla yapabiliyordu. Bu durum, Ümit Burnu gibi bir yerde, rüzgâra karşı yol alınabilmesini mümkün kılmıştı.

bir heykeli vardı. Da Gama, bunun Meryem Ana ikonu olduğunu zannetmişti.

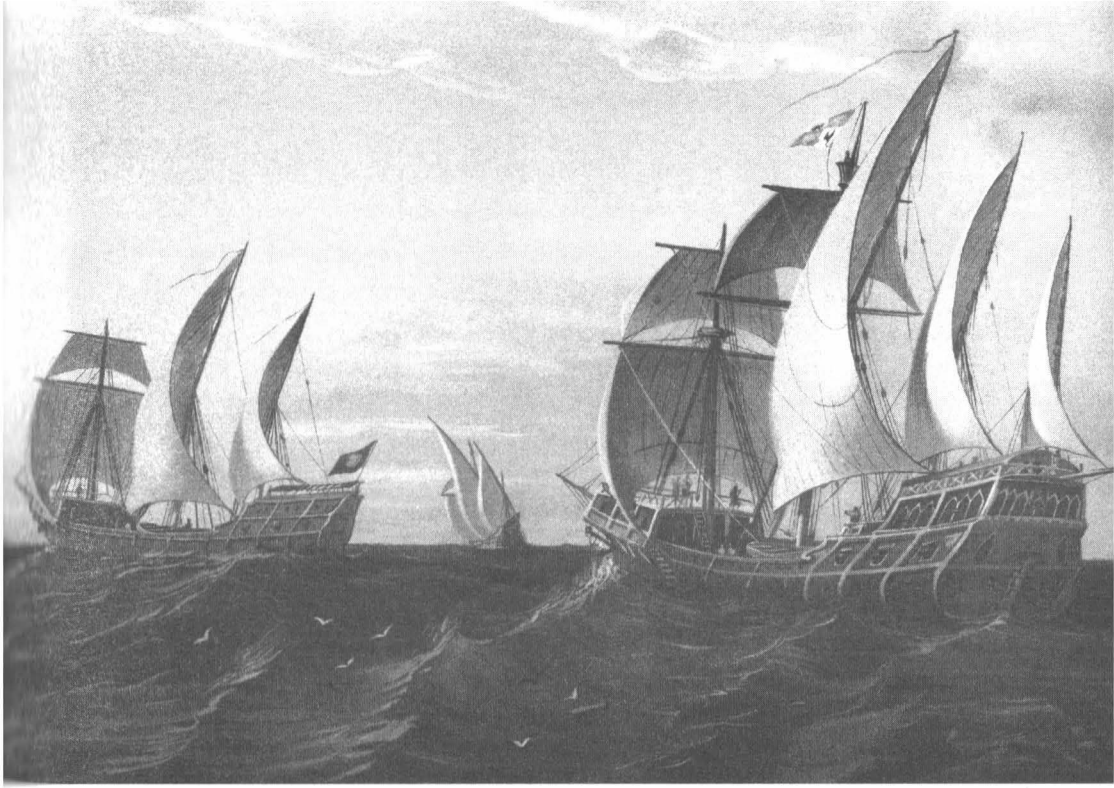
Bize, bu ülkenin Hristiyanlarının alınlarına, göğüslerine, boyun çevresine ve dirsekleriyle bilekleri arasına sürme gelenekleri olan beyaz topraktan verdiler ve üzerimize kutsal su döktüler... kilisenin duvarlarında, başlarında taç olan daha pek çok aziz tasvir edilmişti. Bu azizler, kimisi dişleri ağzından 2,5 cm kadar dışarı çıkmış halde, kimisiyse dört veya beş kollu olarak çeşitli şekillerde tasvir edilmişlerdi.

Portekizlilerin Hindu mabetlerini Hristiyan kilisesi sanması şaşırtıcı görünebilir. Fakat Portekizliler Malindi'de de benzer bir hata yapmışlardı. Karaya çıktıkları her yerde Hristiyanlığı yaymaya o kadar meraklıydılar ki karşılaştıkları diğer bütün dinlerin, sadece kendi dinlerinin farklı bir çeşidi olduğunu sanıyorlardı. Dil ve iletişim yetenekleri, açıkça görüldüğü üzere çok sınırlıydı ve iki kültür arasındaki dini farklara dair soyut fikirlerde görüş alışverişiinde bulunmaya yeterli değildi.

Gemiler, Ağustos'un sonuna kadar Calicut'ta kaldı. Ardından, doğu rüzgârlarından yararlanarak Afrika'ya doğru dönüş yolculuğuna çıktılar. Rüzgârlar, doğuya seyrettikleri zamanki kadar elverişli değildi ve Afrika kıyılarına ulaşmaları üç ay sürdü. Bu, seyahatin en felaketli bölümüydü. Adamlar hasta düştü ve bazıları iskorbütten yaşamlarını kaybetti. Denize her geçen gün daha fazla ceset teslim edildi. Afrika sahilini gördüklerinde çok azı yaşıyordu ki Da Gama, gemilerden birini bırakmak zorunda kaldı. Üçüne de yetecek sayıda tayfa kalmamıştı.

Gemilerin Lizbon'a güçbela ulaşması aylar sürdü. Yola çıkan ilk 170 kişilik mürettebattan sadece 44'ü geri döndü. Fakat kayıplarına rağmen Vasco Da Gama, Ümit Burnu'nu aşan ve koyduğu hedefi gerçekleştiren büyük bir kâşif ve denizci olarak görülmüştür. Da Gama, Doğu'ya denizden ulaşılabileceğini ispat etti ve üstün başarısı, onun bütün zamanların en büyük kâşifleri arasında yer almasını sağladı. Seyahati esnasında kat ettiği mesafenin toplamı,

dünyanın çevresine eşittir. Ümit Burnu'nun ötesinde başarılı şekilde karaya çıkmış ve Mozambik açıklarındaki şiddetli akıntılarda seyretmişti. Kaptanlıktaki yeteneği, bir isyan girişimini önlemeyi ve kendi hayatına yönelik birkaç suikast girişimini boşa çıkarmayı başarması kaptanlık ve komuta yeteneğini göstermektedir. Ve her şeye rağmen gemilerinden ikisini, Lizbon'a evlerine geri getirmişti. Hindistan'dan beraberinde pek çok el işi ürünün yanı sıra Doğu'nun yeni bilgi ve anlayışıyla geri döndü. Seferi, Doğu'ya giden ilk deniz yolunu açsa da bu hâlâ sadece bir başlangıçtı.



KRİSTOF KOLOMB'UN AMERİKA'YI KEŞFİ

MEŞHUR KÂŞİFİN, HİNDİSTAN'I ARARKEN
YENİ DÜNYA'YI KEŞFETMESİ

1492

9 Eylül Pazar (1492). O gün, 15 fersah (yaklaşık 45 mil) yol almıştı ve yolculuk uzun sürdüğü takdirde adamlar korkup cesaretlerini kaybetmesinler diye gerçekte kat ettikleri mesafeden daha azını bildirmeye karar vermişti.

Bartolome de Las Casas

Kristof Kolomb, 1451'de İtalya'nın Cenova kentinde dünyaya geldi. Babasının dokumacı olduğu dışında, gençlik dönemine ilişkin bilgiler son derece sınırlıdır. Oğlu Fernando, babasının Pavia Üniversitesi'nde eğitim gördüğünü söylese de kayıtlar bu iddiayı doğrulamıyor.

Bununla birlikte, okuryazar olduğu açıkça bilindiğine göre belli bir eğitim almış olmalıydı. On dört yaşında denize açıldığında, kısa sürede gemicilik tekniklerine vakıf oldu. Birkaç yıl boyunca kardeşi Bartolomeo'yla birlikte portolan haritası yapımcısı olarak çalıştı ve meslek yaşamının bu döneminde dünya coğrafyasına ilgi duymaya başladı. Oğlu Fernando, şöyle bir Kristof Kolomb eskali verir:

Orta boylu, yapılı bir adamdı. Uzun bir yüzü ve çıkık elmacikkemikleri vardı. Ne şişman ne de cılızdı. Kemerli bir burnu, açık renk gözleri ve diri, sağlıklı bir teni vardı. Gençken sarı şındı ama daha otuzuna vardığında saçları ağarmıştı. Giyimi son derece gösterişsiz ve mütevazıydı. Yeme içme konusunda ölçülüydü. Yabancılarla kolaylıkla iletişim kurardı ve genellikle ciddi biri olmakla birlikte evine, ailesine yönelik tutumu son derece iyiydi.

Kolomb, 13. yüzyılda Venedik'ten karayoluyla Uzakdoğu'ya giden Marco Polo'nun seyahatinin etkisinde kalmıştı. Marco Polo'nun seyahatnamesinden, onun doğuya doğru çok büyük bir mesafe kat ettiği Kolomb için apaçıktı. Kolomb, dünya bir küre şeklindeyse Asya'ya, Marco Polo'nun gittiği yönün tersi yönde, batıya yelken açarak ulaşılabilirliğinin ayırdındaydı. Doğuya deniz yolunun, Marco Polo'nun karadan aldığı yola göre çok daha kısa olduğuna emindi. Ne var ki Kolomb'un yanıldığı nokta, Asya kıtasını gerçekte olduğundan çok daha uzak bir yerde bulmayı düşünmesiydi. Onun yaşadığı dönemde, boylamları tam doğru şekilde ölçmenin imkânı yoktu. Eğer Çin'in ve Japonya'nın hangi boylamlarda olduğu konusunda elinde doğru bilgi bulunsaydı, o zaman Asya'ya batıdan ulaşmanın yolu varsa bile, en az doğudan ulaşmak kadar uzun sürdüğünü bilirdi.

Kristof Kolomb, bilinen ticaret yollarında deniz yoluyla etrafı dolaşarak son derece deneyimli bir denizci ve seyrüseferci olmuştu. Aklına gelen fikirler konusunda, derinlemesine araştırmalar yapıyordu. Bir seferinde, İzlanda'ya gittiğinde, orada iş yapan Bristol'lu kaptanlarla görüştü. Bu kaptanlar, Atlas Okyanusu'nun batısında yer alan, Yedi Şehir Adası ve Brasil Adası gibi görülmemiş yerlerden bahsetmişti.

MARCO POLO

Marco Polo, bir Venedikliydi ve İpek Yolu aracılığıyla Uzakdoğu'dan değerli ipeklerin, baharatların ve egzotik malların getirildiğini biliyordu. Marco Polo, ticaret yolunu takip etmeye ve Doğu'yu keşfetmeye karar verdi. On yedi yıl, Çin'de kaldı. Geri döndüğünde, o zamana kadar Avrupa'da efsanelerden başka hakkında hiçbir şey bilinmeyen yerleri ve yaratıkları tasvir etmesi beğeniyle karşılandı. Başladığı seyahatleri tamamlaması, yıllar sürmüştü. Marco Polo, Çin'in uzaklığını hesaplamaya çalıştı. Ne var ki yaptığı tahminler, gerçektekinden daha fazlaydı.

Kolomb, aklındaki fikirlerin doğruluğuna o kadar ikna olmuştu ki batıya yapılacak bir sefer için hükümdarlardan yardım istemeye girişti. Portekiz Kralı II. João onun başvurusuna olumlu yanıt vermeyince Kolomb, İspanya'nın başındaki Kral Fernando ve Kraliçe Isabel'e başvurdu. İspanyollar, yüzyıllar süren bir mücadele sonunda son Mağribileri de Granada'dan çıkarmayı başarmıştı. Granada'daki savaşlar, Hristi-

yanlık ve Müslümanlık arasında, her iki tarafın da diğerine en ufak bir sempati beslemediği uzun ve iç karartıcı mücadelenin bir parçasıydı. Ancak, Fernando ile Isabel, elde ettikleri başarıdan sonra yeni keşifler yapma ve koloniler kurmaya girişme konusunda yeterince güven hissediyorlardı. Kolomb'un batıya yelken açarak doğuya ulaşma girişimine destek olmayı kararlaştırdılar.

Yanlış Kanılar

Kristof Kolomb hakkında birçok yanlış düşünce baş gösterdi. Bunlardan biri, dünyanın yuvarlaklığına inanan çok az sayıdaki kişiden biri olduğu ve o dönemde yaşayanlar ile onunla birlikte denize açılan adamların dünyanın düz olduğuna inandıklarıdır. Aslında düz dünya teorisi, Kolomb sahneye çıkmadan çok önce alt edilmişti. Rubu tahtası ve usturlap gibi Kolomb'un üstünden ayırmayıp yararlandığı seyrüsefer gereçleri, yüzyıllardan beri kullanılmaktaydı ve sistemleri, dünyanın yuvarlak olduğu varsayımına dayanıyordu. Üzerinde dünya haritası bulunan küreler ortaçağda kesinlikle mevcuttu. Bu gereçlerle enlem ölçen herhangi bir denizci, bu gereçlerin dayandığı teorinin ne olduğunu ve bunların, Ekvator'un kuzey ve güneyine yönelik ölçümler yapabildiğini, gayet iyi bilirdi. Düz dünya yanlılarıysa, toplumun çoğunluğunu oluşturan cahillerle, hayatında hiç denize açılmaya cesaret edememiş birkaç filozoftan ibaretti yalnızca.

Yanlış bilinen bir diğer noktaysa, Kolomb'un dünyayı olduğundan çok daha küçük zannetmesidir. Aslında Kolomb, dünyanın çevresinin uzunluğunu yüzde 1'den daha az bir hata payıyla doğru biliyordu. Doğuya ulaşmak için denizden batıya gidildiğinde kat edilecek uzaklığın gerçek menzilden çok daha az olduğunu düşündüğü doğrudur. Fakat onun bu hatası, dünyanın büyüklüğü hakkında yanlış bilgi sahibi olmasından kaynaklanmıyordu. O ve onunla birlikte diğerleri, Çin ve Japonya gibi Uzakdoğu'daki ülkelerin karadan uzaklığının gerçektekenden çok daha fazla olduğunu zannediyorlardı. Bu nedenle Kolomb, batıya doğru yelken açarak bu ülkelere ulaşmanın, gerçekte olduğundan çok daha kısa sürece-



ği sonucuna varmıştı. Hiç şüphesiz, Kolomb, Avrupa ile Asya'nın doğusu arasında başka bir kıtanın daha bulunabileceğini hesaba katmamıştı.

Yanlış bilinen üçüncü bir husus ise, Kolomb'un gemilerine nite-likli denizciler almasına izin verilmediği ve bu nedenle mahkûmlarla donatılan bir gemiyi kabul etmek zorunda kaldığıdır. Şans eseri günümüze kadar ulaşan gemi mürettebat listelerine bir göz atmak, bunun doğru olmadığını kolayca ortaya koyacaktır. Elbette mürettebatın içinde hükümlüler bulunuyordu ancak uzun bir yolculuğa çıkacak her geminin mahkûm kotası vardı. Uzun bir sefere katlanacak adamlar bulmak o kadar zordu ki mahkûmların cezalarının bir parçası karşılığında gönüllü olmalarına izin veriliyordu. Kolomb'un da, bir miktar mahkûma yer vermeden gemilerini böyle zor bir yolculuk için yeterli sayıda adamla donatması son derece zor olacaktı.

Kolomb'a üç gemi verildi. Kolomb'un sancak gemisi, otuz dokuz kişilik mürettebatıyla, *Santa Maria* adlı bir karavelaydı. *Pinta* ve *Nina* adlı (bkz. s. 85) daha küçük boyutta iki tekne refakat ediyordu. İki geminin ismi de bunların sevgi içeren takma adlar olduğu izlenimini vermektedir. Nitekim "Pinta", alacalı midilli atı anlamına gelmektedir. "Nina" kelimesi, "küçük kız" anlamına geliyor.

Fakat bu isim aynı zamanda, geminin sahibi olan Juan Nino'nun ismi üzerinde bir kelime oyunu da olabilirdi. *Pinta* ve *Nina*'da, sırasıyla yirmi yedi ve yirmi iki kişilik mürettebat bulunuyordu. Bu rakamlar bize, bu üç geminin göreceli büyüklükleri konusunda bir fikir veriyor. Bu gemilerin her birinde, üçer direk bulunuyordu ve baş ile kık kasaraları yüksekti. Grandi direğinde bir mayistra ve bir gabya yelkeni, pruva direğinde bir kare yelken ve muhtemelen bir gabya yelkeni, mizana direğinde de eğik bir seren üzerinde üçgen bir Latin yelkeni taşıyordu. Karavelaların cıvadra altında bir yelken taşımaları da yaygın bir durumdu.

Seferin başını çektiği için Kristof Kolomb'a amiral unvanı verildi. *Santa Maria*'nın sahibi Juan de la Cosa, geminin seyir subayıydı ve dümençisi Peralonso Nino idi. *Pinta*'nın kaptanı ve seferin kumandan muavini Martin Alonso Pinzon'du. Onun gemisinin seyir subayı ise Francisco Martin Pinzon'du. Vincente Yanez Pinzon, *Nina*'nın kaptanıydı ve aynı zamanda geminin sahibi olan Juan Nino geminin seyir subayıydı. Pinzon'lar kardeşti ve açıkça görülebileceği üzere seferde, Nino ailesi kadar büyük pay sahibiydiler.

Görünüşe göre, denizcilerin cuma günleri denize açılmakla ilgili batıl inançları, Kolomb'un döneminde etkisini yitirmişti. Filosu, 3 Ağustos 1492 Cuma günü, küçük İspanyol limanı Palos de Frontera'dan yelken açtı. Cebelitarık Boğazı'nı geçtikten sonra gemiler, *Pinta*'nın dümeninde meydana gelen bir hasarın dışında ciddi bir sorunla karşılaşmadan, 8 Ağustos'ta doğruca Kanarya Adaları'na vardılar. Önlerindeki uzun seyahat için erzak almak ve *Pinta*'nın dümenini tamir ettirmek için durakladılar.

Sargasso Denizi

Kolomb 6 Eylül'de tekrar yelken açtı ve batı yönünde sabit bir enlem boyunca yola koyuldu. Her gün kat edilen mesafeyi ve pusula kerterizini girdiği bir günlük tuttu ancak geminin seyir defterine, alınan yolun gerçek uzaklıklardan daha az olduğu anlamına gelen farklı değerler girdi. Bu aldatmaca için gerekçesi iki yönlü gibi gö-



Kristof Kolomb'un Sebastiano del Piombo tarafından yapılan portresi, 1519. Kolomb, Kuzey Amerika'da anakaraya hiçbir zaman ayak basmadı. Buna karşılık, Karayip Adaları'nı keşfetti ve Atlas Okyanusu'nun öte yakasına dört sefer düzenledi.

rünüyor. Herhangi bir rakip gücün Atlantik'te onun izinden gide-
rek keşifleri üzerinde hak iddiasında bulunmasını istememesinden
başka, denizcilerin evden ne kadar uzaklaştıklarını öğrenmeleri
durumunda isyan etmelerinden de endişe duyuyordu. Seferin baş-
langıç kısmı, uzun ve olaysız geçti. 16 Eylül'e gelindiğinde konvoy
Sargasso Denizi'ne vardı ve geminin etrafında parlak yeşil yabani
otlar gördüler. 17'sinde tropikal bir kuş görüldü. 21'inde, başka
kara belirtileriyle karşılaştılar ancak gözetleme yerinden hiçbir şey
görülemedi. 25'inde, Martin Alonso, *Pinta*'nın direğinin üstünden
avaz avaz bağırdı, ileride karayı görüyordu sanki. Ortalık birden
hareketlendi ve Tanrı'ya dualar edildi. Oysa ki yanlış alarmdı ve
ertesi gün, Alonso'nun gördüklerinin sadece bir bulut kümesinden
ibaret olduğu açığa çıktı.

Eylül, Ekim'e döndü. *Nina*'dan "kara görüldü" haykırıışları
yükseldi bir daha ancak yine yanlış alarmdı. Kolomb, karadan bu
kadar uzaklara yol alındığı için huzursuzlanmaya başlayan müret-
tebatı açısından bir nebze endişeliydi. Kendi gerçek seyir defterin-
den, adamlarının düzmece seyir defterindeki rakamlardan aldık-
larını sandıkları yoldan çok daha fazlasını kat ettiğini biliyordu.
Tayfa isyanın eşiğine gelmişti. Kendilerini rahatlatacak herhangi
bir kara belirtisi olmaksızın batıya doğru maceraya atılmaktan
korkuyorlardı. İçlerinden bazıları, mürettebatın isyan ederek ge-
milerini Hint Okyanusu'ndan eve geri döndürme konusunda ısrar
ettiği Bartolomeu Dias'ın seferini herhalde biliyordu. Dahası, Ko-
lomb'un mürettebatının bir bölümünün, beş yıl önce Dias'ın sefe-
rine katılmış olması da mümkün. Kolomb bunlara biraz baskı yap-
tıktan sonra adamlar, batıya doğru dört gün daha devam etmeye
razı oldu. Mürettebat, bu dört günlük sürede sonuç alınamaması
halinde, gemilerin geldikleri yere geri dönmesini istiyordu.

Kolomb şanslıydı. Sonuçta bir isyanla karşılaşmadı. 11 Ekim
Perşembe günü gemiler, seferin başlangıcından bu yana görülme-
miş derecede kötü hava şartlarında, ağır bir denizde batı-güneybatı
kertesinde ilerliyordu. Geminin çevresinde fırtına kuşları uçuyor-
du ve etrafta, denizde yetişen yeşil kamışlara rastladılar. Deniz-
den, üzerinde kırmızı böğürtlenler bulunan ve daha yeni kesildiği

anlaşılan bir dal parçası çıkardılar. Bunlar, karanın yakın olduğu izlenimini veriyordu. Ne var ki tropik bölgelere özgü bir hızla hava kararırverdi ve bir süre sonra konvoy, gece karanlığında yol almaya başladı. Kolomb, saat onda, ufukta bir ışık gördüğünü düşündü. Bu, bir ateşin ışığı olabilirdi ve bir kandil ışığı gibi titreyiyordu. Subaylarından biri olan Pedro Gutierrez'i yanına çağırdı ve o da ışığı görebildiği iddiasındaydı. Üç gemiden en hızlı olanı, *Pinta*, diğerlerinin önüne geçti. Gece yarısını yaklaşık iki saat geçse, artık, gördüklerinin ateş olduğu konusunda hiçbir şüphe kalmamıştı. Rodrigo de Triana karayı gördüğünü iddia etti ve *Pinta*, kendisini arkadan takip eden gemilere işareti verdi. Bu kez yanlış alarm değildi. Cuma sabahı katile, bir adaya yaklaşmakta olduğunu fark etti. Adaya iyice yaklaştılar. Adada birileri yaşıyordu.

Çıplak insanlar gördük ve Martin Alonso Pinzon'u ve *Nina*'nın kaptanı, kardeşi Vincente Yanez'i yanıma alarak, silahlı adamlarla dolu bir sandalla karaya çıktım. Kraliyet bayrağını aldım ve kaptanların her biri de gemilerimin her birinin nişan olarak taşıdığı yeşil haçlı, üzerinde F ve Y harflerinin (Ferdinand ve Ysabella) nakşedildiği, haçların her iki ucunda taç tasviri bulunan birer sancak almışlardı. Karaya ayak bastığımızda güzel yeşil ağaçlar, her tarafta akarsular ve farklı meyve çeşitleri gördük. İki kaptana, filo kâtibi Rodrigo de Escobedo ile Rodrigo Sanchez de Segovia'nın da dahil olduğu diğerleriyle birlikte karaya ayak basmalarını söyledim. Onlardan, onların huzurunda bu adanın mülkiyetini efendileri ve hanımefendileri, kral ve kraliçe hazretleri adına devraldığıma tanıklık etmelerini istedim ve yazılı şahadetlerde ayrıntılı olarak kaydedilen beyanlarda bulundum.

Tarihi bir andı. San Salvador Adası'na çıkmışlardı. Bu küçük filo Atlas Okyanusu'nu geçmişti. Adalılar heyecanla bir şeyler söyleyerek yeni gelenlerin etrafında toplandılar. Kolomb kırmızı şapkalar, camdan boncuklar ve kolyeler dağıttı. Adalıların sandalların çevresine üşüşüp pamuk ipliği yumakları, mızraklar ve parlak renkli papağanlar hediye ettiler.

Tropikal bitki örtüsüyle kaplı ada verimliydi, yemyeşil ağaçların bazıları meyveyle doluydu ve tatlı su kaynakları vardı. Yerel halk, içleri oyulmuş ağaç gövdelerinden yapılmış ilkel kanolar kullanarak komşu adalara seyahat edebiliyordu. Basit kulübelerde, köylerde yaşıyorlardı ve görüldüğü kadarıyla adadaki tek vahşi hayvan papağanlardı. Avrupalılar her şeyden önce altın bulmayı arzuluyorlardı ve kadınlardan birinin burnunda küçük bir parça altın takı olduğunu fark ettiler. Kristof Kolomb, küçük teknelerinden birini alarak San Salvador adını verdiği adanın çevresini dolaşmaya karar verdi. Ada topraklarının verimliliği karşısında hayran kaldı:

Ayrıntılarını anlattığım adacığın civarında, gördüğüm en güzel ağaçlardan oluşan korular var ki yaprakları nisan ve mayısta Kastilya'dakiler gibi yeşil. Ayrıca bol bol su var. Bütün demirleme yerlerini keşfettikten sonra gemiye döndüm ve yelken açtım. O kadar çok ada gördüm ki hangisine önce uğrayacağıma karar veremedim.

Dil sorununa rağmen iletişim çok iyiydi. Yeni gelenler, kumanya için takas yapmayı başarıp ufkun ötesindeki adaları keşfedebildiler. San Salvador'un yalnızca ufak bir ada olduğu ortadaydı fakat yerli halk, yakınlarda çok daha büyük adaların bulunduğunu söyledi. Juana adını verdikleri, güneybatı yönüne düşen büyük ada, şimdiki Küba'ydı. Kolomb, Küba'ya gitmek üzere, San Salvador'dan yelken açtı. Gemiler önce Rum Cay Adası'ndan (Santa Maria de la Concepción), ardından da hamilerine atfen Fernando ve Isabel adlarını vereceği Uzun Ada ve Eğri Ada'dan geçti. Kolomb'un acelesi yoktu. Gemiler, tatlı su takviyesi ve keşif amacıyla durdular. Bunun ardından, Dağınık Adalar adını verdikleri bir takımadanın yanından durmadan geçerek güneybatıya doğru yol aldılar. Küçük filo 28 Ekim'de Küba'ya vardı. Kolomb buldukları karşısında yine hayrete kapıldı:

Daha hoş bir manzara görmedim: Her yerde, nehrin de etrafını çevreleyen, yeşil ve güzel ağaçlar... Bizimkilere benzemiyorlar ve her birinin çiçekleri ve meyveleri kendine has. İrili ufaklı

sayısız kuş tatlı tatlı şakıyor. Bizdekilerden ve Gine'dekilerden farklı, çok sayıda palmiye ağacı var; ortalama boydalar, dip-lerinin çevresinde çalılık yok, yaprakları çok büyük ve bunlar, evlerin çatılarını kaplamakta kullanılıyor. Zemin çok düz.

En Güzel Ada

Kolomb, bir tekneye binip karaya çıktı. Burada, iki balıkçının kulübesini buldu. Fakat balıkçılar, Kolomb'u uzaktan gördüklerinde korkup kaçtılar. Bir köpek vardı ama ısırılmıyordu. Bu evlerde ağlar, ipler, oltalar ve diğer balıkçılık malzemeleri bulunuyordu. Kolomb çevresinde gördüğü güzellikleri övmeyi sürdürdü:

Gemiye geri döndüm ve nehrin kaynağına doğru bir hayli yol aldım. Bütün bu ağaçları ve yeşilliği görmek çok keyifli ve etraftaki kuşları seyretmeyi bırakıp ayrılmak gerçekten çok güç. Burası, güzel koyları ve derin nehirleri olan, bu zamana kadar gördüğüm en güzel ada. Anlaşılan deniz asla fırtınalı olmasa gerek, çünkü sahilde otlar, neredeyse kıyı şeridine iniyor ki bu da fırtınalı denizlerin olduğu yerde görülmez. Şu âna kadar, bu adaların herhangi bir tarafında fırtınalı denizlere rastlamadım.

Kolomb, yolda ilgisini çeken her yerde durup incelemeler yaparak, Küba'nın kuzey sahili boyunca, doğuya doğru yol aldı. Kolomb'un anlattıklarına göre yerel halk, Avrupalıların cennetten geldiğini düşünüyor, gemilerin kesinlikle başka bir dünyadan geldiğine inanıyorlardı. Kalabalık yeni gelenlerin çevresini sarıyor, onlara dokunuyor, hatta gerçek olup olmadıklarını anlamak için onların bedenlerini öpüyordu. Kolomb halkı Hristiyanlaştırma azmindeydi ve yapabildiği her yerde çevredeki herkesin görebileceği haçlar dikiyordu. Bir yerde, toprağın üzerinde iki adet kalas gördü ve bunları haç haline getirtti. Kolomb ve tayfaları, bu haçın önünde diz çöküp dualar ettiler. Kolomb, Kübalıların bir bölümünü yanında İspanya'ya götürmek istiyordu ve bunun için kimseyi kaçırmamasına gerek yoktu. Zira böyle bir seyahate katılmaya hevesli çok kişi vardı:

Ertesi gün bize, içinde altı genç adamın bulunduğu bir kano yanaştı. Bunlardan beşi gemiye çıktı. Bunların zapt edilmelerini emrettim ve onları beraberimde götürdüm. Sonra tayfaları, nehrin batı yakasında bir eve gönderdim ve yanlarında bazı genç bazı da yetişkin yedi kadın, üç çocukla geri geldiler. Bunu yaptım, zira adamlar, İspanya'da kadınları yanlarındayken onlardan mahrum kaldıklarından daha iyi davranırdı. Gine'den Portekiz'e dil öğrenmeleri için sık sık adamlar getirildi ve iyi muamele görüp ödüllendirildiler ve onlar çalıştırılmak için kendi yurtlarına geri götürüldüğünde karaya çıktılar ve bir daha asla görünmediler. Diğerleriye farklı davranıyor. Eşi yanında olan bir kişi, kendisine verilen görevi yerine getirmeye çok daha istekli olacaktır. Kadınlar da bizim adamlarımıza, bu Hint adalarının hepsinde benzer olan kendi dillerini öğretecektir. Biri diğerince anlaşılmayan binlerce ayrı dilin konuşulduğu Gine'den epey farklı olarak, hepsi birbirini anlıyor ve kanolarında adadan adaya dolaşıyorlar.

Dün gece, bu kadınlardan birinin kocası, biri oğlan ikisi kız üç çocuğun babası, kanodan gemiye çıktı ve benden, kendisini de götürmemi istedi. Ben de onun bu isteğini memnuniyetle yerine getirdim. Şimdi hepsi daha mutlu. Bu sebeple hepsi akraba gibi görünüyor. Adam yaklaşık 45 yaşında.

Bahtsızlık

Tanomo Körfezi'ndeki üç gemi açık denize çıktı. Kolomb, kendi sancak gemisi ve *Nina*'yla geri döndü ancak *Pinta*'daki Alonso Pinzon, doğu ufkundaki Babeque Adası'na doğru bir başına kaçarcasına uzaklaştı. Kolomb, Espanola adını verdiği Haiti Adası'nı karşıdan görebildiği Küba'nın en doğu ucuna vardı. Noel günü Haiti'de *Santa Maria*, kötü şansla karşılaştı.

Tanrı'nın takdiriyle o gece, benim yatıp uyuduğumu bilen ve denizin bir kaptaki su gibi durgun olduğunu gören diğer herkes de uyumaya çekilmiş ve dümeni bir çocuğa emanet etmişlerdi. Akıntılar gemiyi yavaşça bir kıyıya doğru sürüklemeye başlamış-

tı. Neredeyse bir fersah mesafedeki kıyı, gece karanlığında bile görülebilirdi. Dümenin dibe sürttüğünü hissedip denizden gelen sesi işiten çocuk çığlık attı ve onu duydum ve diğerleri karaya oturduğumuzu fark etmeden önce kalktım. Ardından, vardiya zabiti olan seyir subayı güverteye geldi. Ona ve diğerlerine, bir çıpa alarak yedekte çektiğimiz sandala binip kış taraftan salmalarını söyledim. Kalabalık bir güruhla birlikte sandala atladı ve ben emirlerime uyduklarını düşündüm ancak bütün yaptıkları, karavelayı rüzgâr yönünde kürekle yarım fersah çekmekti.

Kolomb, adamlarının tahrip olmuş gemiden kaçtığını gördü. Gelgit, karaya oturmuş *Santa Maria*'yı kumsala doğru sürüklüyordu. Gemi büyük bir tehlikeyle karşı karşıyaydı ve marangozlara, ana direği kesip atarak gemiyi mümkün olduğunca hafifletmelerini emretmekten başka çaresi kalmamıştı. Gemiye yüzdürmeyi denediyse de gelgit deniz suyunu durmadan alçalttı ve gemi kesin olarak karaya oturdu. Su seviyesi alçaldıkça *Santa Maria* yana yatmış, sonra armuzları, desteklenmeyen ağırlığın baskısı altında açılmaya başlamıştı. Korkunç bir çatırtıyla kaplama tahtaları ayrıldı ve deniz suyu, su hattının altından hızla geminin içine aktı. Kolomb'un sancak gemisi *Santa Maria* yeniden yüzdürülemedi ve kurtarılamadı. Bir enkaza dönmüştü.

Sancak gemisini kaybetmek, korkunç bir felaketti. Adalılar kanolarıyla çıkageldiler ve geminin depolarının boşaltılmasına yardımcı olmak için var güçleriyle çalıştılar. Kristof Kolomb durumdan en iyi şekilde yararlanmaya karar verdi. Her zaman adalardan birinde geride bir koloni bırakma planı vardı ve mürettebatın içinde orada kalıp yerleşim kurmak isteyen gönüllüler vardı. Biraz şans eseri, geminin karaya oturduğu adanın bu bölümü, yerleşim kurmak açısından son derece uygundu. Savunmak kolaydı, tatlı su ve bir liman vardı. Burada yiyecek imkânlarının iyi olduğu görülüyordu ve toprak, ekime elverişli ve verimliydi.

Sancak gemisini kaybeden Kolomb'un elinde bu noktada, üçü arasında en küçüğü olan tek bir gemi kalmıştı. Babeque Adası'nı keşfetmek üzere tek başına yola çıkmış olan *Pinta*'nın kaptanı

Alonso Pinzon, sonradan yolunu kaybettiğini söyleyecek fakat Kolomb ona inanmayacaktı. Her iki adam da, Babeque Adası'nda büyük miktarda altın olduğu söylentilerini duymuştu ve Kolomb, Pinzon'un kendi menfaati için altınları bulmaya gittiğine inanıyordu. Kolomb ve tüm adamları, mal ticaretinden daha çok altın aramaya kafayı takmışlardı. Şanslıydılar zira adalarda gerçekten altın vardı ve yerliler, toprağı yıkayarak nasıl altın çıkarılacağını ve basit süslemelere nasıl işleneceğini biliyorlardı. Altın elışı eşyalarını seferdekilerin getirdiği aynalar ve çanlarla memnuniyetle değiştiriyorlardı.

6 Ocak'ta Kolomb, Alonso Pinzon'la *Pinta*'da yeniden bir araya geldi. Gemiler Haiti sahili boyunca ilerleyerek Samana Körfezi'ne ulaştı. Sonunda 16 Ocak'ta, *Nina* ile *Pinta*, eve geri dönmek üzere Batı Hint Adaları'ndan ayrıldı. Yol üzerinde, yalnızca kadınların yaşadığı Matinino adlı bir adanın olduğuna ilişkin rivayetler vardı. Erkekler bu adayı yılda bir kez ziyaret ediyor ve dokuz ay sonra bebekler doğuyordu. Erkekler bir yıl sonra geldiklerinde, erkek çocukları alıp götürüyorlar, kız çocukları ise ada halkıyla birlikte kalıyordu. Kolomb bu adayı asla bulamadı. Bu nedenle, elimizde bu ilginç sosyolojik deneyime ilişkin hiçbir kayıt bulunmuyor.

Kolomb, 37 derece enleminde olduğunu bildiği Azor Adaları'na yelken açtı. Buraya yaklaşıncaya kadar her şey yolunda gitti fakat daha sonra filosu seferin en şiddetli fırtınasına yakalandı. Deniz öyle haşınlaştı ki deneyimli denizciler, hayatlarında o kadar korkunç bir fırtına görmediklerini iddia ettiler. Gemileri, Santa Maria'da erzak ikmal etme imkânı bulduktan sonra, seyahatin son ayağında Lizbon'a uğradılar. Kolomb'un Lizbon Limanı'nda kalmasına izin verildi. Fakat bu bir İspanyol kafilesiydi ve bu şartlarda Kolomb, Lizbon'da daha fazla kalmayı doğru bulmadı. Kolomb, Lizbon'dan Palos'a döndü. Burada, yaptığı seyahatin izlenimlerini kaleme aldı ve ardından Kastilya'ya gelerek bulduğu şeyleri seyahatini finanse eden Kral Fernando ve Kraliçe İsaabel'e sundu. Yanında getirdiği Batı Hint Adaları yerlileri ve Karayipler'den getirilen muhteşem mallar ve hediyelik eşyalar herkesi şaşkına çevirmişti.

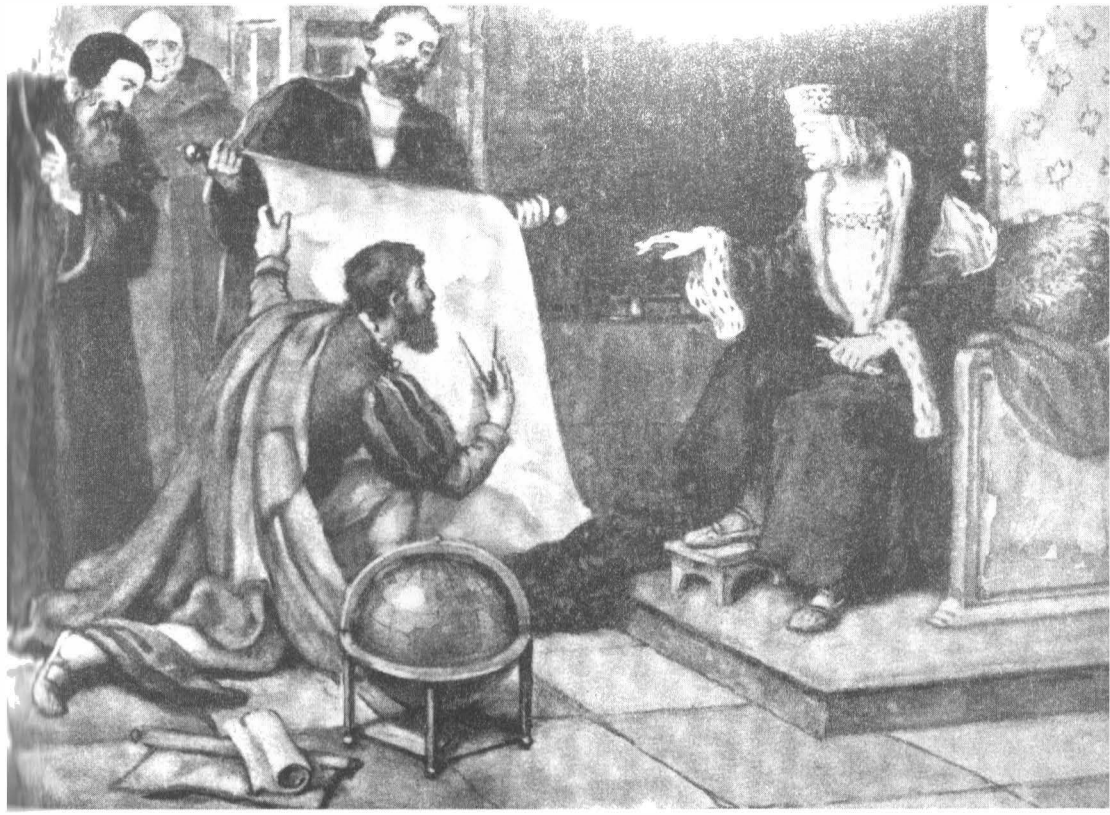
Üç Yeni Seyahat

Kolomb'un 1492 yılında gerçekleştirdiği ilk seyahat, onun herkesin aklında yer eden seyahatidir. Ne var ki Kolomb, Batı Hint Adaları'na üç seyahat daha gerçekleştirdi. 1493 yılının Eylül ayında, on yedi gemiyle yola çıktı ve Haiti'deki İsabel kolonisini kurarak, yüzlerce adamını burada bıraktı. Jamaika ve Porto Riko'yu keşfetmek üzere yola çıktıysa da seyahatin sonraki aşamasında ağır bir hastalığa yakalandı ve ölümün eşiğine geldi. İki yıl sonra, İspanya'ya tekrar dönebilecek kadar iyileşti.

Kolomb üçüncü bir seyahate parasal destek bulmakta zorluk çekti. Fakat 1498'de tekrar batıya açıldı ve Trinidad'ı keşfetti. Sonunda, Orinoco Nehri'nin denize döküldüğü yere yakın bir noktada, Güney Amerika'ya ulaştı. Hasımları onu, yeni sömürge San Domingo'yu iyi yönetememekle suçladı. Amerika'nın kâşifi, eve zincire vurularak getirildi ve yeniden itibar kazanabilmesi için biraz zaman geçmesi gerekecekti.

Kristof Kolomb, 1502 yılında düzenlediği son seyahatinde, Orta Amerika'daki Honduras sahillerine ulaştı. Kıyıyı takip ederek Panama'ya kadar ilerledi fakat Hindistan'a bir geçit noktası bulamadı. Kuzey Amerika'nın anakarasına hiçbir zaman ayak basamadıysa da Batı Hint Adaları'nı, Güney Amerika'yı ve Orta Amerika'yı keşfeden ilk Avrupalı idi. Bunun ardından İspanya'ya döndü ve 1505'te Valladolid kentinde hayata veda etti.

Kristof Kolomb, ölüm döşegindeyken, hâlâ keşfettiği yerlerin Asya'da olduğunu sanıyordu. Yaptığı seyahatlerin tümüyle yeni bir kıtanın keşfini sağladığından haberi yoktu. Bu sıralarda, kuzeye doğru başka keşif seferleri düzenleniyor ve başka milletler de Atlas Okyanusu'nun öte yanındaki topraklarda hak iddia etmeye başlıyordu.



JOHN CABOT'IN KUZEYBATI GEÇİDİ'Nİ ARAYIŞI

BİR VENEDİKLİNİN *MATTHEW* GEMİSİYLE BRISTOL'DAN
NEWFOUNDLAND'A SEYAHATI

1496-1499

Bizim memleketimiz olan ve yeni adalar keşfetmek için Bristol'dan gemiyle yola çıkan Venedikli döndü ve bu zamana kadar 700 fersah (2100 mil) civarında toprak keşfettiğini söylüyor... Kral, ilkbaharda memleketimizin emrinde silahlandırılmış on gemisi olacağına söz verdi... Kral ona, o zamana kadar oyalanması için para vermişti ve o şimdi Bristol'da... İsmi, John Cabot ve ona "Büyük Amiral" deniyor... Bu toprakların kâşifi, yeni keşfettiği yerlere büyük bir haçın yanı sıra, İngiliz bayrağını ve kendisinin Venedikli olması nedeniyle Venedik bayrağını dikti.

Lorenzo Pasqualigo'nun kardeşlerine yazdığı mektup

Papa, ilk olarak 1481 yılında, Portekiz ve İspanyol keşifleri arasında sınır olarak, Kanarya Adaları'nın üzerinden geçen enlem çizgisini belirlemişti. Buna karşılık, İspanya Sarayı'nın finanse ettiği Kristof Kolomb'un seyahatinden sonra İspanyollar, Kanarya Adaları'nın güneyinde ve dolayısıyla Portekiz sınırları içinde yer alan topraklar üzerinde de hak iddia etmeye başladılar.

Papalık danışmanları bu durum karşısında kısa bir süre içinde önlem alınması gerektiğini fark ettiler ve 1493'te bu kez 38 derece batı boylam çizgisini yeni bir sınır hattı olarak ortaya koydular. Bu sınır Batı Hint Adaları'nı İspanya'ya, Afrika sahilini ise Portekiz'e bırakıyordu. Vasco Da Gama'nın ve Kristof Kolomb'un keşiflerinden sonra bu bölüşümün akılcı bir bölüşüm olduğu düşünülüyordu. Ne var ki Portekizliler buna itiraz ettiler ve ertesi yıl Vatikan, onları yatıştırmak için Tordesillas Antlaşması'nda bu sınır çizgisini 46 derece 37 dakika boylamına kaydırды. Bunun isabetli bir karar olduğu görülecekti. 1500'de Pedro Alvarez Cabral, Vasco Da Gama'nın dümen suyunu takip etmek için Portekiz'den yelken açtı. Güneye doğru yöneldiyse de ters yönden esen rüzgârlar ve akıntılar nedeniyle epeyce batıya sürüklendi. Burada yeni bir kıyı hattı keşfetti. Ne var ki aldığı talimatlar, Hindistan'a yelken açmak

yönündeydi ve kıyı şeridi o kadar uzundu ki burayı keşfedecek ve haritasını çıkartacak zamanı yoktu. Cabral'ın tesadüfen keşfettiği bu yer, Güney Amerika kıyısıydı ve bu, Portekiz'in Brezilya üzerinde hak iddia etmesine imkân verecekti.

Papanın dünyanın henüz keşfedilmemiş bölümlerinin kime ait olacağı konusunda karar verme yetkisini nereden aldığı sorusunu sormak, yerinde olacaktır. Yeni keşfedilen alanların farklı ülkelere tahsis edilmesi konusunda birisinin hakemlik rolünü üstlenmesi gerektiği öne sürülebilir. Hristiyan dünyasında, otoritesi bütün Hristiyanları kapsayan papa, karar almak için mümkün olan en iyi kişiydi. Papa, keşfedilmemiş dünyanın tümünün İspanya ile Portekiz arasında bölüştürülmesi gerektiği izlenimindeydi. İngiltere, Fransa ve Hollanda gibi diğer ülkelerin tepkisi kolayca tahmin edilebilir. Güçlü denizcilik gelenekleriyle genişleyen bu ülkelere, dünyanın herhangi bir yerinde yapabilecekleri yeni keşifler üzerinde hiçbir hak iddia edemeyecekleri söyleniyordu. Bu dışlamanın Protestan mezhebiyle bir ilgisi yoktu, çünkü Roma Kilisesi içindeki ayrılık o sırada henüz gerçekleşmemişti. Basitçe söylemek gerekirse

Vatikan, öteki ülkelerin keşiflerle ilgili hiçbir hak iddiasını dikkate almadı. Bu nedenle 15. yüzyılın sonlarında İspanya ile Portekiz, yeni yerler keşfetme arayışında herhangi bir rekabetin bulunmadığını düşünüyorlardı. Ancak hâkimiyetlerine meydan okumak için hızla yükselen bir ülke vardı.

İngiltere'nin başkenti Londra, sadece ülkenin en büyük ticaret merkezi değil, aynı zamanda önemli bir limandı; ancak Londra sahili yapılacak yeni bir keşfin bulunmadığı İngiltere'nin doğusuna bakıyor-

15. YÜZYILDA BRISTOL

Bristol, Sakson yerleşimi olarak Brig-stow (köprü şehri — bridge town) adıyla kuruldu. Güneybatıdan gelip ada içine ve kuzeye giden yolcu trafiğiyle Güney İngiltere'den Güney Galler'e giden trafiğin kesiştiği noktada yer alıyordu ve bu özelliği sayesinde büyük bir ticaret merkezi haline geldi. Avon Nehri'nin üzerinde ve nehrin Severn'deki ağzına sekiz mil mesafede bulunuyordu ve ortaçağdaki deniz araçları, nehrin yukarı kısmına doğru Bristol Köprüsü'ne kadar yol alabilmekteydiler. Bristol, 15. yüzyılın sonunda York'u ve Norwich'i sollayarak, İngiltere'nin nüfus ve ticaret hacmi bakımından ikinci büyük şehri olmasına karşın, açık söylemek gerekirse şehir haline gelmesi 16. yüzyıl baloaktı.

du. 15. yüzyılda Londra'dan sonra en büyük üç şehir Norwich, York ve Bristol idi. Bu üç şehirden sadece Bristol'ın limanı vardı ve şehir, İngiltere'nin batı sahilinde kurulmuştu. Bristol, ticari açıdan önemli bir merkezdi ve Atlas Okyanusu'nu keşfetmek için son derece elverişli konumdaydı; erken ortaçağ ile geç ortaçağ arasında İngiltere'nin ikinci büyük şehri oldu. 1480'de Bristol'lı bir topograf olan William Worcester, buradaki ticaret ve gemi trafiğinin şaşırtıcı boyutlarını şöyle anlatıyordu:

Bristol'dan 4 mil mesafede Hungroad'ın ötesinde (diğer bir deyişle Avon Nehri'nin ağzının orada) Hollowbacks'teki Severn Nehri'nde gemi ve teknelerin suyun tekrar yükseleceği zamanı beklediği yerde siyah taşlar var. Ve gelgit Severn'den Bristol'a doğru yükselmeye başlayıp Kingroad, Hungroad ve Ghyston Kayalığı'nı aşır söz konusu küçük kayalıklar denizle kaplanınca, Hollowbacks'te bulunan bütün gemiler (İspanya'dan, Portekiz'den, Bordeaux'dan, Bayonne'dan, Gaskonya'dan, Akitanya'dan, Bretagne'dan, İzlanda'dan, İrlanda'dan, Galler'den ve diğer ülkelerden) demir alıyor ve Bristol'a doğru yelken açıyor.

Bristol'da suyun yükselmesi, muazzam bir etkinliğin sahnesiydi. Gün içinde, büyük gemilerin Avon Nehri'nden dikkatlice geçerek kireçtaşı boğazı üzerinden rıhtımlara ulaşabilmelerinin mümkün olduğu yalnızca birkaç saat vardı. Tüccar William Canynges 1474'te vefat ettiğinde, aralarında 500 tonluk *Mary Redcliffe* ve 900 tonluk en büyük gemisi *Mary and John* olmak üzere okyanusa uygun dokuz büyük gemiye sahipti. Bristol tacirleri Avrupa'nın tüm kıyı ülkeleriyle ticaret yaptı. Kristof Kolomb'un Bristol'a uğrayıp uğramadığını bilmesek de İzlanda'ya yaptığı seyahatte Bristol'lı kaptanların görüşlerini aldığını biliyoruz. Onu harekete geçiren neden, İzlanda'nın ötesindeki denizlerde Bristol gemicileri tarafından yapılan yeni keşifleri duymuş olmasıydı.

İzlanda'yla Ticaret

Bu dönemde Bristol ile İzlanda arasındaki ticaret epey gelişmişti. Bristol'dan getirilen malların başında kumaş ve işlenmiş ürünler yer alırken, dönüş yükü çiroz adı verilen, İzlanda'nın sığıklarından elde edilen "kurutulmuş balıktı." Bristol'lı denizciler, "Brasil Adası" [Atlas Okyanusu'nda, İrlanda'nın batısında bulunduğu ileiri sürülen ve bir müddet haritalarda da yer verilen efsanevi "ha-yalet ada" – ed. n.] dedikleri yerden geldiğini iddia ettikleri, Gulf Stream akıntısıyla sürüklenen çok sayıda koyu kırmızı odun parçasına rastladıkları İzlanda'nın batısındaki denizlerde adalar olduğuna inanıyorlardı. Ayrıca bu adadan da ötede, Yedi Şehir Adası adını taşıyan başka bir adanın olduğuna inanmaktaydılar.

Bristol'lı tacirlerden bazıları, Hindistan'a giden yeni bir rota konusunda romantik hevesler besliyordu ancak güçlü Hansa Birliği, İzlanda'yla kurutulmuş balık ticareti imtiyazlarına meydan okuduğundan daha gerçekçi bir sorunla karşı karşıyaydılar. Şayet batı denizlerinde adalar varsa Bristol'lılar yeni balıkçılık alanları bulabilir ve ticaretlerini Hansa Birliği'nden bağımsız şekilde yapabilirlerdi. Evlilik yoluyla William Worcester ile akraba olan Bristol'lı tacir John Jay, Temmuz 1480'de Brasil Adası'nı aramak için Atlas Okyanusu'nun batısına doğru açılan 80 tonluk bir geminin hazırlanmasına maddi destek

verdi. Geminin yolculuktan geri döndüğü gün William Worcestre, Bristol'da hazır bulundu. Yazdığı notlar tamamlanmamış ve kısmen okunaksız olsa da mesajın ana fikri kendisini açık şekilde ortaya koymaktadır:

Temmuz ayının 15. günü (1480), 80 tonluk (Joan ?) gemisi ve genç John Jay, Bristol Limanı'ndaki Kingroad'dan İrlanda'nın batısına, Brasil

HANSA BİRLİĞİ

Hansa Birliği, Kuzey Avrupa'ya hâkim ticaret kentlerinin oluşturduğu güçlü bir ittifaktı. 13. yüzyılda bir grup Alman şehri tarafından kuruldu ve 14. yüzyılın sonunda üye sayısı yüzü geçmişti. Ticaret yolları kıskançlıkla savunulmaktaydı ve Bristol gemileri İzlanda'yla ticarete hasılayınca Hansa Birliği üyeleri, bu durumu kuşkuyla karşıladılar. İlerleyen yüzyıllarda birlik zayıfladı ve son toplantısı 1669 yılında yapıldı.

Adası'na doğru bir yolculuğa başladı ve yolda, ...'nın (Basket Adası'nın ?) yanından geçti.

Ve ... tüm İngiltere'deki en bilgili denizci Lloyd, geminin kaptanıydı. Ve nihayet, Eylül ayının 18. günü, Pazartesi, gemiyle ilgili haberler Bristol'a ulaştı. Buna göre gemi, 9 ay boyunca (9 hafta demek isterken yanlışlıkla böyle yazmış) denizlerde dolaşmasına rağmen adayı bulamamış ve denizdeki fırtınalarla, geminin ve mürettebatın (yeniden düzenlenip) donatılması için İrlanda'da ... limanına çekilmeye zorlanmıştı.

Brasil Adası

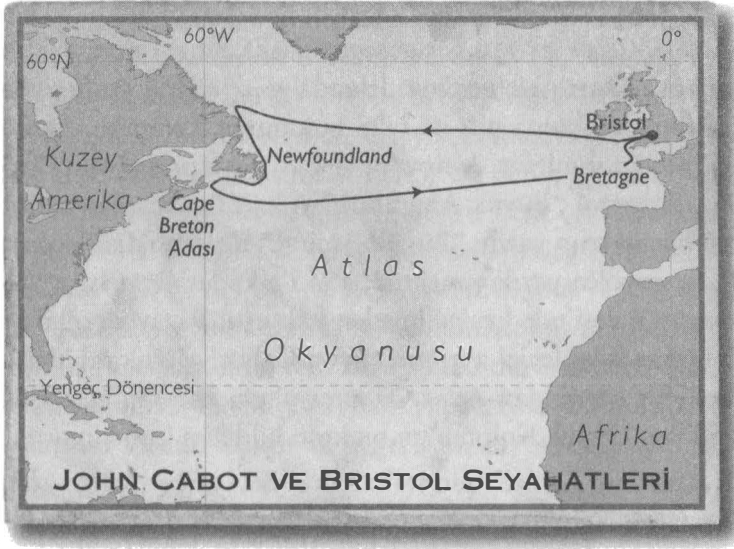
Bir sonraki yıl *Trinity* ve *George* adlı iki küçük geminin aynı şekilde, Brasil Adası'nı bulmak üzere yola çıktıklarına dair bir bahis var. Tuzla yüklüydüler ki bu da gemilerin epeyce morina balığı avlama niyetinde olduklarını gösteriyor. Bristol sicilleri, onların akıbeti hakkında sessizdir. Daha sonra meydana gelen olaylar, bu gemilerin gerçekten de o toprakları keşfetmiş olabileceklerine işaret etse de iddianın ispatlanabilmesi için hikâyenin daha fazla kısmının açıklığa kavuşturulması gerekiyor. Hiç şüphe yok ki Bristol'lı tacirler, Kolomb'dan on yıl kadar önce, Atlas Okyanusu'nda kara parçası arayışındaydılar ve Kolomb'un kendisinin Bristol'lı tüccarların bu girişimleri hakkında bilgi sahibi olması da son derece kuvvetli bir ihtimaldir.

1495'te, Giovanni Caboto adlı bir İtalyan tüccar Bristol'a ulaştı. Tesadüfen, Kolomb gibi o da Cenova'da doğmuştu. Bu kişi, İngiltere'de John Cabot adıyla nam saldı. O da, Bristol'lı tüccarların 1480'lerde John Jay'in Atlas Okyanusu'na yaptığı seyahatleri desteklediklerinden haberdardı. Kolomb gibi, Cabot da batıda toprak keşfetmekle ilgileniyordu ve 1496 Mart'ında İngiltere Kralı VII. Henry'den "Hristiyanların bu zamana kadar varlıklarını bilmedikleri bütün adaları, ülkeleri, bölgeleri veya illeri bulma, keşfetme, inceleme" konusunda kraliyet onayı aldı (bkz. s. 101). Bu izni aldıktan sonra Cabot fazla vakit kaybetmedi ve 1496 yazının sonlarında Atlas Okyanusu'na doğru ilk başarısız teşebbüsünü tek

gemiyle gerçekleştirdi. İngiliz simsar John Day'in yazdığına göre, "mürettebatı onun kafasını karıştırdı, erzakları tükendi, kötü hava şartlarına maruz kaldılar ve Cabot, bu şartlarda geri dönmek zorunda kaldı."

Ertesi yıl Cabot, ikinci bir girişimde bulundu ve aşağı yukarı 20 Mayıs'ta, *Matthew* adlı üç direkli karavela ve 18 denizciden oluşan mürettebatla batıya doğru yelken açtı. Seyahat ağır aksak başladı. Cabot'ın gemisi ağır hava şartlarıyla karşılaştı ve Galler sahillerine sığınmak zorunda kaldı. Bu kısa süreli gecikmenin ardından gemi, İrlanda'nın ötesine geçerek Atlas Okyanusu'na açıldı. *Matthew* güneşin battığı yöne doğru yol alırken ve Atlas Okyanusu'ndaki gecelerde Kutupyıldızı sancak tarafını takip ederken, günler günleri, haftalar haftaları kovaladı. Yazın ortalarında yapılan seyahatte yılın en uzun günü gelip geçti ve ortada hâlâ karadan eser yoktu. Fakat 24 Haziran'da gemide büyük sevinç vardı. Denizcilerin büyük bir şaşkınlıkla gördükleri üzere, deniz balık kaynıyordu fakat çok daha önemlisi ufukta yeni bir sahil hattı kendisini göstermişti. *Matthew* sahile yaklaştı ve karaya çıkacak yer aramaya başladı. Sonunda John Cabot karaya ayak bastı ve bu yeni keşfedilen toprağa İngiliz bayrağını dikti. Bu keşifle ilgili bulgular, John Day'in Kristof Kolomb'a yazdığı bir mektupta şu şekilde anlatılmaktadır:

... ve onlar (yani, Cabot'ın adamları), direk yapılan uzun ağaçlar ve daha kısa ağaçlar gördüler ve bu diyar yeşillik bakımından epey zengin. Lord hazretlerine anlattığım üzere, tam bu noktada iç bölgelere giden bir keçiyolu buldular, daha önceden ateş yakılmış olan bir yer gördüler, çiftlik hayvanı olduklarını düşündükleri hayvanların gübreleriyle karşılaştılar ve iki ucundan delinip oyulmuş ve üzeri kızılağaç boyasıyla boyanmış, yarım metre uzunluğunda bir sopa gördüler ve adada insan yerleşimine delil olabilecek başka işaretlerle karşılaştılar. Yanında çok az sayıda adamı olduğundan arbalet menzilinün ötesindeki iç bölgelere geçmeye cesaret edemedi ve içme suyu aldıktan sonra gemiye geri döndü. Bütün sahil boyunca, İzlanda'da açık havada kurutulan ve İngiltere'de ve diğer ülkelerde satılan balıklara



benzer balıklarla karşılaştılar. Bu balıklara, İngiltere’de “kurutulmuş balık” deniyordu. Sahili bu şekilde takip ederken birbirini koşarak kovalayan varlıkları fark ettiler. Fakat bunların insan mı yoksa hayvan mı olduğunu ayırt edemediler. Ve gördükleri bazı bölgeler onlara, buraların köy olduğu izlenimini verdi. Ve bir köy gördüler. Bu köyün yeşilliği, güzel görünüyordu.

Asya’ya Daha Kısa Bir Yol

Matthew, karaya çıktıkları noktadan güneye doğru uzanan kıyı hattını keşfetmeye yaklaşık iki hafta harcadı. Ardından gemi, doğuya doğru yöneldi ve hâkim rüzgârların yardımıyla yalnızca 15 günlük bir deniz yolculuğundan sonra Avrupa’ya vardı. Cabot’ın karayı gördüğü yer Bristol’ın epey güneyinde kalıyordu, İngiltere’de bile değildi, Bretagne kıyılarının açığına varmıştı. Bu durum, ya güneşin yüksekliğini ölçmek için gökyüzünün hiçbir zaman yeterince açık olmadığı ya da Cabot’ın enlemi tespit edebilmede yetenekli olmadığı anlamına gelir. Ancak Cabot, 6 Ağustos’a dek Bristol’a döndü ve ayın 10’una kadar Londra’ya gidip krala yeni keşiflerini anlattı.

Cabot, Kolomb gibi, Asya'ya giden kısa bir yol bulduğuna inanmıştı ve 1498'de bu kez beş gemiyle başka bir seyahate çıktı. Yalnızca kötü hasarlı bir geminin İrlanda'ya döndüğü bu keşif seferinin akıbeti hakkında pek az bilgi bulunuyor. Cabot'ın sefer esnasında öldüğü sanılıyor. Aynı yılın (1498) başlarında John Day adlı İngiliz, İspanyol "Büyük Amiraline" yukarıda aktarılan ayrıntıları içeren bir mektup yazdı; "Büyük Amiral" Kolomb'dan başkası değildi. İspanyolca yazılan mektup, 1955'e kadar Orta İspanya'daki Simancas Kalesi'nde keşfedilmeden kalmıştı. Rivayetler, hikâyeyle ilgili birkaç büyüleyici ayrıntı ekliyor. Cabot ve Kolomb'dan önce Bristol'lılar tarafından Atlas Okyanusu'nda karanın görüldüğünü ima ediyor. Üstelik Kolomb'un bu keşfi bildiğini kastediyor:

Lord hazretlerinin gayet iyi bildiği üzere, sözü edilen bu toprakların burnu, "Brasil"i keşfetmiş olan Bristol'lılar tarafından geçmişte bulunmuş ve keşfedilmişti. Buraya, Brasil Adası adı verildi ve burasının, Bristol'dan gelenlerin bulduğu anakara olduğuna inanılmaktaydı.

Cabot'ı başka maceraperestler de izledi ve 1501'de, Richard Warde, Thomas Assehurst ve John Thomas adlı Bristol'lı üç tüccar, Kral VII. Henry'ye bir mektup yazarak, kendilerine Portekizli üç tüccarla birlikte, "bizim nüfuz alanımızda" diye tasvir ettikleri bazı adaların araştırılıp keşfedilmesi konusunda onay vermesini rica ettiler. Aynı yıl, Bristol'da "Yeni Keşfedilen Yerlere Gidecek Maceraperestler Şirketi" kuruldu; keşif ve ilhak amaçlı seyahatler için imtiyaz belgeleri verildi.

Sebastian Cabot

John Cabot'ın, kendisi de kâşif olan Sebastian isminde bir oğlu vardı. Sebastian 1509'da iki gemi ve 300 adamıyla Amerika'ya gitmek üzere Bristol'dan ayrıldı. Amacı, babasının keşfettiği toprakların ötesindeki yerleri keşfederek Hitay'a [Çin] giden bir yol bulmaya çalışmaktır. Sebastian Cabot'ın seyahati hakkında elde

çok az miktarda belge bulunmaktadır. Bununla birlikte, Hudson Körfezi'ne girdiğine ilişkin bulgular vardır ki bu, Atlantik'ten Pasifik'e geçişi sağladığı varsayılan Kuzeybatı Geçidi'ni bulmaya dair birçok girişimin ilkiydi. Cabot, bir yol bulamadıysa da kuzeyde yaptığı keşiflerden sonra kıta boyunca bir deniz geçidi bulma çabasıyla, Amerika sahillerini güneye doğru keşif çalışmalarını sürdürdü. 1509'da Bristol'a döndüğünde, seyahatine finansal destek vermiş olan VII. Henry ölmüştü. Sebastian Cabot yaptığı keşifleri kaleme almadı ve yıllar sonra, babasının yaptığı keşifleri aslında kendisinin yaptığını iddia etti. Bu konuda dürüstlükten uzak tavrı, onu güvenilir bir bilgi kaynağı yapar. Kolomb'un, babasının başarılarının farkına varan ve değerli bir biyografi yazan oğluna karşılık, bahtsız John Cabot'ın, babasının keşifleri hakkında daha fazla bilgiye sahip olunması konusunda hiçbir çaba göstermediği gibi bunları kendine mal etmeye kalkışan bir oğlu vardı.

Kolomb 1490'larda Güney Amerika'nın yanı sıra Orta Amerika'da da karaya çıktı ancak John Cabot'ın seyahati esnasında Kuzey Amerika hakkında bilgisi bulunmuyordu. İngilizlerin iddiasını zora sokan husus, o vakitler kalıcı ticaret merkezi ya da yerleşim kuramamışlarsa da Amerika anakarasının Vikingler tarafından 10. yüzyılın sonunda keşfedildiği gerçeğidir. Cabot'ın seyahati, bu yeni diyarda yerleşim kurmayı amaçlamıyordu fakat Newfoundland'ın muntazam bir balıkçılık alanı ve Bristol gemileri için bir ticaret bölgesi olmasını sağladı. 16. yüzyıl boyunca, Newfoundland'dan morina balığı getirmek için her yıl Atlantik aşırı seferler yapılmıştır.

AMERİKA'NIN ADLANDIRILMASI

1507'de, Alman harita yapımcısı Martin Waldseemüller, batıda yeni keşfedilen yerleri tek bir isim altında "Amerika" adıyla gösteren yeni bir dünya haritası yayımladı. Böylelikle kıtaya Fransalı banker Amerigo Vespucci'nin adı veriliyordu ve bu ad hızla genel kabul gördü. Bu durum, yeni toprakların gerçek keşifi olan Kolomb ve Cabot gibi kişilere karşı büyük bir haksızlıktı. John Cabot, Newfoundland seyahatinden Bristol'a döndüğünde, kendisinin kraliyet mutemedinin ismi Richard Amerike idi ve bu durum, Amerika kıtasının adlandırılması konusunda alternatif bir teori olarak ortaya atıldı.



FERDINAND MACELLAN VE DÜNYANIN ÇEVRESİNİN İLK KEZ DOLAŞILMASI

KÂŞİF, AMERİKA'NIN GÜNEY UCUNU
GEMİYLE DOLAŞIYOR

1519-1522

Tam üç ay yirmi gün boyunca hiç taze yiyecek olmadan yola devam ettik. Peksimet yiyorduk fakat bunlara musallat olan kurtlar en iyi yerlerini yediğinden geriye kalana artık toz demek daha doğru olurdu. Haddinden fazla sıçan sidiği de kokuyordu. Günler boyunca, leş gibi kokan sapsarı suyu içtik... Sıçanların tanesi yarım dukadan satılıyordu. Adamlarımızın bazılarının üst ve alt damaklarındaki dişetleri şiştiğinden, bunlar artık hiçbir şekilde yemek yiyemiyor, bu nedenle de bir süre sonra ölüyorlardı.

Antonio Pigafetta, 1525

Ferdinand Macellan [Fernão de Magalhães], 19 yaşında bir gençken, Vasco Da Gama'nın Hindistan'a yaptığı müthiş seyahatin ardından Portekiz'e muzafferane dönüşüne tanıklık etti. Doğu ticareti yolunun denizden açılmaya başladığı zamanlardı. Bu olaylar, genç Macellan üzerinde büyük bir etki yarattığından gençlik döneminden itibaren Portekizli büyük kâşiflerin izinden gitmek ve kendi keşiflerini yapmak hevesindeydi.

Portekiz'in şarap bölgesindeki Sabrosa köyünün Macellan'ın doğum yeri olduğu iddia edilir. Yaklaşık 1480'de, önemsiz bir soylu ailenin çocuğu olarak dünyaya geldi ve 10 ya da 11 yaşlarındayken babasının ölümünün ardından Lizbon'a, Kraliçe Eleanor'un maiyetinde uşak olmak için gönderildi. Kraliçe Eleanor, kendi devrinde "mükemmel prens" olarak bilinen Portekiz Prensi II. João'ın eşi idi.

Bartolomeu Dias'ın Ümit Burnu'ndan döndüğü sırada Macellan Lizbon'da yaşamıyordu ancak Kristof Kolomb'un ilk Atlantik seyahatinden dönüşünü hatırlayacak yaşıydı.

15. yüzyılın son on yılı ile sonraki yüzyılın ilk 20-30 yılı, neredeyse her yıl yeni keşiflerin yapıldığı ve yeni ticaret yollarının

açıldığı bir dönemdi. 1500 yılında, Brezilya'nın doğu sahili Pedro Alvarez Cabral tarafından tesadüfen keşfedilmişti ve bu keşfin onuru da Portekizlilere ait olmalıydı. Amerika kıtasının doğu sahili-
linin hem kuzeyi hem güneyi hızla keşfedilip dünya haritasına işleniyordu. 1507'de Alman haritacı Martin Waldseemuller, Amerika kıtasına ilk kez adını koyan bir harita yayımladı. Waldseemuller, bu kıtaya, Floransalı banker Amerigo Vespucci'nin adını vermeyi tercih etmişti; zira Vespucci, kuzeydeki ve güneydeki toprakların aynı kara parçasına ait olduğunu ve Amerika'nın uzak kuzeyden güneyin derinliklerine uzanan bir kıta olduğunu ilk öne sürenlerden biriydi. Ne tam bir kâşif ne de seyyah olan Vespucci, bu yeni kıtaya kendi adı verildiği için çok şanslıydı ve onun nüfuzu kıtanın kuzeyine değil, yalnızca güneyine yayılmıştı. Waldseemuller'in haritası yayımlandıktan sonra, Atlas Okyanusu'nun öte yakasındaki Yeni Dünya, "Amerika" olarak adlandırılmaya başlandı. Kolomb ve diğer kâşifler, Amerigo Vespucci kadar onurlandırılmadılar.

1513'te kâşif Vasco de Balboa, Panama Berzahı'nı aştı. Tepeden tırnağa zırh kuşanmış Balboa, bir elinde kılıç diğer elinde Kastilya sancağıyla, bin bir güçlkle Büyük Okyanus'a ilerledi. Okyanusu, İspanya mülkü ilan etti. Avrupa ile Asya arasında başlı başına bir kıtanın olduğu giderek belirginleşmeye başlamıştı ve onun çevresini dolaşacak bir yol henüz keşfedilmemişti. Bu kıta, Kuzey Kutbu'ndan Güney Kutbu'na uzandığı izlenimini veriyordu. İki muazzam okyanus, Panama Berzahı civarında birbirine epey yaklaştığından, yakınlarda bir yerlerde, onları birleştiren bir boğaz ya da deniz yolu olduğuna kesin gözüyle bakılıyordu. Bu düşünce bir yanılgıydı. Amerika'nın kuzey ve orta bölgelerinde, Atlas Okyanusu'ndan Büyük Okyanus'a geçişi sağlayacak deniz yolu yoktu.

Yeni Keşifler

1517 yılına gelindiğinde Macellan artık orta yaşa yaklaşıyordu ve Hindistan'a, Doğu Hint Adaları'na yaptığı seyahatlerin ve Fas'ta katıldığı savaşın ardından hâlâ yeni yerler keşfetme arzusundaydı. Doğduğu ülkeye yıllarca sadakatle hizmet ettikten sonra,

aşırı derecede ihtiyaç duyduğu anda ona destek vermeyi reddeden Portekizlilerce hiçe sayıldı. Portekiz, Doğu'yla ticaretin gelişmesinde dikkate değer ilerlemeler sağlamıştı. Kolomb'un, Batı Hint Adaları'nın Hindistan kıyıları yakınında bulunduğunu varsayarken yanlışlığı açıktı ancak yine de Macellan, Uzakdoğu'nun Baharat Adaları'na ulaşmak için batıda bir deniz yolu olduğuna inanmıştı. Bu deniz yolunu keşfetmeye yönelik bir seyahate öncülük etmek istediye de ülkesi o esnada Ümit Burnu'nu dolanıp doğuya giden yol üzerine odaklanmıştı. Ona ihtiyaç duyduğu desteği vermeyi reddettiler.

1518 yılının kışında Macellan, Amerika'nın güneyinden Büyük Okyanus'a giden bir deniz yolu aramak için bir öneriyle Kutsal Roma-Cermen İmparatoru ve İspanya Kralı Şarlken'e başvurdu. Bu kez isteği kabul edildi. İspanya kralı tarafından, gereksinim duyduğu maddi destek ve beş gemilik bir filo bahşedildi. Ne var ki kral, bu gemilerin iyi denizcilerle donatılması için ödeme yapmayacak ve Macellan, yolculuk için adamlarını İspanya'nın Akdeniz sahilindeki limanlarda bulunan ayaktakımından toplamak zorunda kalacaktı. Bu, onun gözünü korkutup hedeflerinden vazgeçirmedi. Beş gemiye kumanda etmek için kendisine sadık çekirdek bir ekip topladı ve 1519 Eylül'ünde keşif seferi, önemli seyahatin ilk etabına yelken açtı. Bu beş gemi *Trinidad* (110 tonluk), *San Antonio* (120 tonluk), *Concepción* (90 tonluk), *Victoria* (85 tonluk) ve *Santiago* (yaklaşık 80 tonluk) idi.

Patagonya Devleri

Macellan, önce Cabo Verde Adaları'na yelken açtı ve buradan düz bir rotayla Atlas Okyanusu'nu geçerek Brezilya'ya ulaştı. Rio de Janeiro'daki körfezi keşfetti fakat kısa sürede batıya geçişinin olmadığını fark etti. Tehlikeli bir girişimde bulunarak daha güneye inip Rio de la Plata'ya ulaşırsa da sonuç yine olumsuzdu, denizden geçiş yoktu. Yine güneye yelken açtı fakat mürettebat, bilinmeyen sularda bu kadar uzaklara açılmaktan çok mutsuzdu. Bu bölgelerde Patagonyalılarla karşılaştılar. Bu insanlar o kadar uzun

PATAGONYA

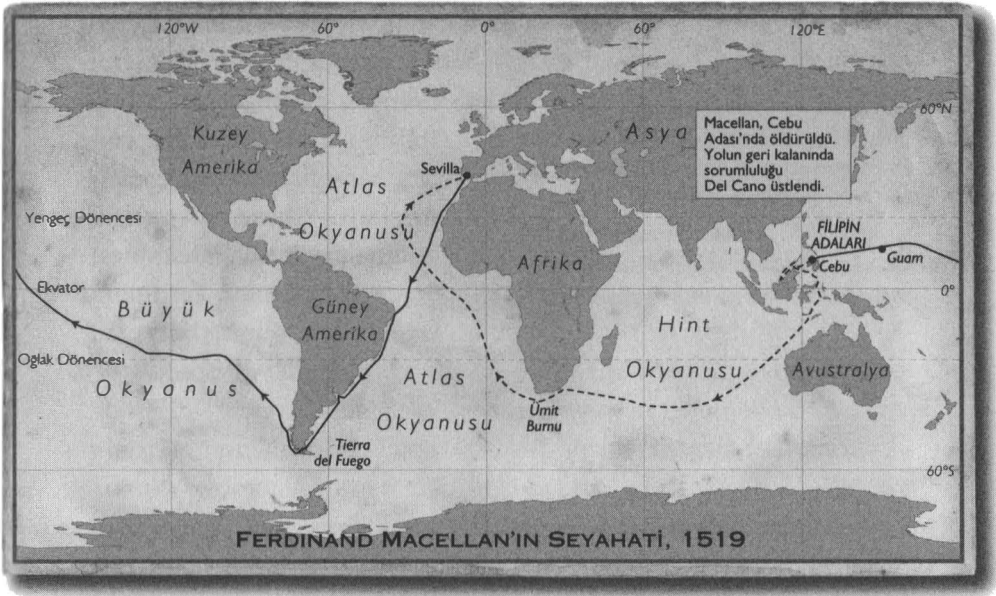
Patagonya, Macellan'ın Amerika'nın en güney bölgesine verdiği isimdi. Günümüzde Patagonya'nın doğu bölgeleri Arjantin'in, batı bölgeleri Şili'nin parçasıdır. Yüzyıllar boyunca, bu bölgenin yerlilerinin dev olduğu sanılmış, zaman zaman baylarının dokuz ayağı (2,7 m) bulduğu ileri sürülmüştü.

boyluydu ki Macellan onları dev diye tanımladı. Seyahatte resmi tarihçi olarak yer alan Antonio Pigafetta adlı İtalyan, Macellan'ın Patagonyalıları nasıl oyuna getirdiğini şu ifadelerle anlatır:

Onlara birçok bıçak, çatal, ayna, çingirak ve bardak veriyordu ve bütün bu şeyleri ellerine alıp inceliyorlardı. Ardından kaptan, bir miktar demir getirerek bunu bu melunların ayaklarının dibine serdi. Bu izbandutlar, demirleri görünce çok sevindiler. Fakat bunları nereye koyacaklarını bilemediler. Elleri başka şeylerle dolu olduğundan ve bu demir parçalarını ellerine alamadıklarından ötürü canları sıkıldı... (Macellan, bunların ayaklarına pranga vurdurmuştu...) öfkeden çileden çıktılar ve boğalar gibi ağızlarından köpükler saçarak, "Setebos", yani büyük şeytan diye feryat figan ederek onu yardıma çağırdılar.

Seyahat güneye doğru ilerledikçe, her şeyin yolunda gitmediği açıkça görüldü. Öncelikle denizciler, bir meçhule doğru daha fazla yol almaktan korkuyordu. 1520'nin Paskalya sabahında Macellan, gemilerden üçünün, *Concepción*, *San Antonio* ve *Victoria*'nın kaptanlarının talebiyle karşılaştı. Kumandanlarının otoriter tutumuna karşı çıkıyor ve gemilerinin hangi rotada ilerleyeceğiyle ilgili kendilerine danışılmasını istediklerini söylüyorlardı. Boşa uğraşarak gördükleri, düşman bir kıyı boyunca daha fazla ilerlemeye ve Amerika kıtasının içinden geçen bir geçit için kısır arayışa gönlüszdüler.

Durum, bir isyanın eşiğine geldiğini gösteriyordu. Ne var ki Ferdinand Macellan, bu durumla da başa çıkabileceğini ortaya koydu. Beş gemiden üçü ona karşıydı, sayı ve ateş gücü üstünlüğüne sahip olmamasına rağmen talebi reddetti ve kaptanları gemilerine geri gönderdi. Ardından karanlık çökünce, *San Antonio*'nun



hakkından gelmeleri için filikalarla silahlı adamlar gönderdi ve aynı anda *Victoria*'nın kontrolünü ele geçirmek için sadık adamlar sevk etti. *San Antonio*, demir zincirini keserek kaçmaya çalıştı ancak Macellan toplarını atışa hazırlamıştı ve ani bir yaylım ateşiyle gemiyi durdurdu. *Concepción* da bu durumu görünce teslim oldu ve gün ağarmadan önce Macellan'ın hızlı hamleleri, seferinin komutasını tekrar ele geçirmesini sağlamıştı. Diğer taraftan, en merhametsiz disiplinden başka hiçbir şeyin adamlarının kontrolünü elinde tutmasına izin vermeyeceğini iyi biliyordu. Sıkı disipline duyulan ihtiyacı gördü ve bu işlerde şakasının olmadığını göstermek için *Concepción*'un kaptanının kafasını, onun en sadık adamlarından birisine kestirtti. İsyanın elebaşlarından biri olan Luis de Mendoza'yı da kendi gemisinin seren direğine astırdı ve cesedini herkesin görmesi için uzun süre orada asılı bıraktı.

Baş gösteren bir sonraki sorun *Santiago*'yla ilgiliydi. Sığ bir kayalığa çarptığında güneye doğru keşif yapıyordu. Deniz öylesine çalkantılıydı ki gemi yön değiştirmeye imkân bulamamış ve dalgaların saatlerce dövmesinin ardından enkaza dönmüştü. Hava şartları o kadar kötüydü ki *Santiago*'nın kaybının haberi Macellan'a

dört ayda ulaştı; mürettebatı bulmak ve kurtarmak daha da uzun sürdü. Bu esnada mevsim kıştı ve kar yağmaya başlamıştı. Gemiler, soğuk ve hırçın bir denizde yol alıyordu ve bu deniz, ılıman Akdeniz ikliminde yetişmiş bu denizcilere, ıstırap verici derecede soğuk geliyordu. *San Antonio*'nun isyankâr mürettebatı, ellerine fırsat geçtiğini düşündükleri anda kaptanlarını etkisiz hale getirdiler ve Macellan'ın olayın farkına varıp duruma müdahale etmesine zaman bırakmadan memlekete doğru yelken açtılar. Ferdinand Macellan'ın artık üç gemisi kalmıştı ve elindeki mürettebatın birçoğunun hâlâ isyanın eşiğinde olduğunun farkındaydı.

Tierra del Fuego

Seyahate, elde kalan üç gemiyle devam etme savaşı veriyorlardı. Sonunda Macellan, batıya giden başka bir geçit buldu. Gemileri, her iki yakası sivri kayalıklarca korunan, suları hafif dalgalı bir boğaza girdi. Kayalıkları geçip tekrar ileriye doğru devam ettiler. Geceleri, bölgenin yerlileri tarafından yakıldığını anladıkları ateşler görüyorlardı. Macellan bu bölgeye, “ateş toprakları” anlamına gelen “Tierra del Fuego” adını verdi. Fuego'lularla temas kurdularsa da onları son derece ilkel ve yoksul buldular. Macellan'ın gemileri, 38 gün boyunca boğazda geceli gündüzlü yol alarak, 300 milden fazla yol kat etti. Nihayet, Ağustos ayının sonunda, boğazın bitimine ulaştılar. Macellan Boğazı, güzel, büyük ve durgun bir denizi gözler önüne sermişti. Macellan, denizin durgunluğu ve sakinliğinden o kadar etkilenmişti ki buraya, Pasifik Okyanusu [Büyük Okyanus] adını verdi. Hava şartlarından yana şansının pek az farkındaydı ve diğer zamanlarda karşısına dünyanın herhangi bir yerindekini aratmayacak kadar dalgalı ve tehlikeli bir deniz çıkacaktı. Fırtınalı güney geçidinden geçerek dünyanın en büyük okyanusuna giren ilk kişi olduğundan da habersizdi.

Macellan, kıyıya mesafeyi koruyarak, kuzeye doğru bin mil yol aldı. Daha sonra, bir kuzey-batı akıntısını keşfetti ve onu alıp sürükleyen rota yönünde okyanusu aşmaya karar verdi. Bu düşüncesizce bir karardı zira Pasifik'in ne kadar büyük ya da adaların

*Ferdinand
Macellan'ı tasvir
eden gravür.
Macellan,
düşünceli bir
şekilde uzaklara
bakıyor, bir elinde
rulo halinde harita
diğer elinde pergel
var. Macellan,
kendi adını verdiği
Macellan Boğazı'nı
ilk kez geçmiş ve
Büyük Okyanus'a
doğudan giren ilk
kişi olmuştu. Fakat
dünya turunu
tamamlamaya
ömri yetmedi.*



ne kadar az sayıda ve dağınık olduğunu bilmiyordu. Halihazırda karayı arkasında bıraktığı sırada çok az ikmal maddesi vardı fakat kıyıdan ayrılmadan önce erzak temin etme girişiminde bulunmadı. Elinde deniz haritaları yoktu. Düşüncesizce gemilerini sürdüğü, sudan ibaret uçsuz bucaksız boşluğun ölçeğini bilmiyordu.

Günler boyunca engin okyanusta ilerlediler. Haftalar boyunca kara belirtileri için ufka baktılar. Aylarca hayal kırıklığına uğradılar. Macellan çok şanssızdı, rüzgâr ve akıntıyla yol almaktan başka pek bir seçeneği yoktu. Ne var ki kendisini herhangi bir takımadaya doğru götürmeyen bir seyir izledi. Şayet Markiz, Tahiti veya Fiji adalarını keşfetselerdi, burada bol miktarda taze yiyecek ve stoklarını yenilemek için ikmal maddesi bulabilirlerdi. Nasıl olmuşsa

hayatta kalmalarına yetecek kadar suyu ellerinde tutmuşlardı fakat sıkboğaz eden sorun yiyecekti. Korkunç iskorbüt hastalığının baş göstermesi şaşırtıcı değildi. Tuzlu yiyecekleri daha az tüketme olasılıkları bulunmuyordu ve taze meyve ile sebze ikmali yapamıyorlardı. Kızarıp iltihaplanan dişetleri acıyla kanadı ve dişler döküldü. Denizciler, açlıkla baş edebilmek için seren direklerinin ucundaki derileri çiğniyorlardı. Adamlar iskorbüt ve açlıktan ölmeye başladı.

Bir grup adaya rastladılar ancak umutları kısa sürede altüst oldu zira ne insan yaşamı ne yiyecek bulunan adalar kıraçtı. Uğradığı hayal kırıklığı muazzamdı ve Macellan buraya Desaventuradas (Talihsiz Adalar) adını verdi. Ekvator'dan kuzey yarımküreye geçip kuzey ve batı yönünde ilerlemeye devam ettiler.

Sonunda, *Trinidad*'ın tabut gemiye dönmesine ramak kala, ufukta bir ada görüldü. Burası, Macellan'ın şükranla karaya ayak bastığı ve yiyecek ikmali yaptığı Filipinler'deki Guam Adası'ydı. Nisan'ın 7'sinde gemiler, Macellan'ın yerel kabile reisleriyle dostluk kurduğu Cebu Adası'na vardı. Macellan'ın faydalı bir ittifak olarak düşündüğü bu ahbaplık, aslında onun en büyük hatası olacaktı. Zira bu ada, komşu Macta Adası ile savaş halindeydi. Kabile reisi, savaşta kendisiyle yan yana çarpışması için Macellan'ın aklını çeldi. Hemfikir kalan Macellan, dostluğunu ve desteğini göstermeye hevesliydi ve çelik zırhı içinde kendisini yenilmez sanıyordu. Ancak zırhı konusunda yanılıyordu. Işıldayan çelik levhalar, onu düşman için yalnızca daha kolay bir hedef haline getirdi. Sonuçta, Büyük Okyanus'a ulaşan yolu keşfeden adam, ufak bir ada çatışmasında öldürüldü ve Ferdinand Macellan dünya turunu asla tamamlamadı.

Sebastian del Cano

Liderlerinin ölümüyle, hayatta kalanları uzun ve tehlikeli bir seyahat bekliyordu. Fakat en azından Büyük Okyanus'u upuzun bir yolculukla aşma kısmı geride kalmıştı. Geriye kalan üç gemi, yollarına Macellan olmadan devam etti. Seferin komutasını, ikinci komutan Sebastian del Cano devraldı.

Karşılaştıkları en büyük sorunlardan biri, ölen komutanın Portekizli olmasına karşı keşif yolculuğunun İspanyol bayrağı altında yapılmasıydı. Bu üç gemi, Portekizlilerin kendi suları olarak gördüğü yerlerdeki İspanyol yelkenlileriydi. Macellan'ın vatandaşları, gemileri gördüklerinde keşif gezisine merhamet göstermeyecekti ve bu nedenle, Baharat Adaları'ndan Ümit Burnu'na giden yol üzerinde Portekiz gemileriyle karşılaşmamak için, ana ticaret yollarının epey güneyinden yol almak zorunda kaldılar. Gemilerde çalışacak çok az adam kaldığından *Concepción* yakıldı ve mürettebatı *Trinidad* ile *Victoria* arasında paylaştırıldı.

Sebastian del Cano'nun komutası altındaki *Victoria* gemisi, Doğu Hint Adaları'ndan karanfil yüklenerek İspanya'ya doğru yoluna devam etti. O kadar şanslı olmayan *Trinidad*, öyle kötü bir durumdaydı ki Ümit Burnu'nun fırtınalı sularına dayanamayacağından korkuluyordu. Bu nedenle, Büyük Okyanus üzerinden gerisin geriye Panama'ya yollanmasına karar verildi. *Trinidad*, Panama yolculuğunu tamamlayamadan Portekizliler tarafından ele geçirildi ve mürettebatı tutsak alındı. Serbest kalmaları üç yıl sürdü ve sonunda Hint Okyanusu'nu aşarak eve vardılar.

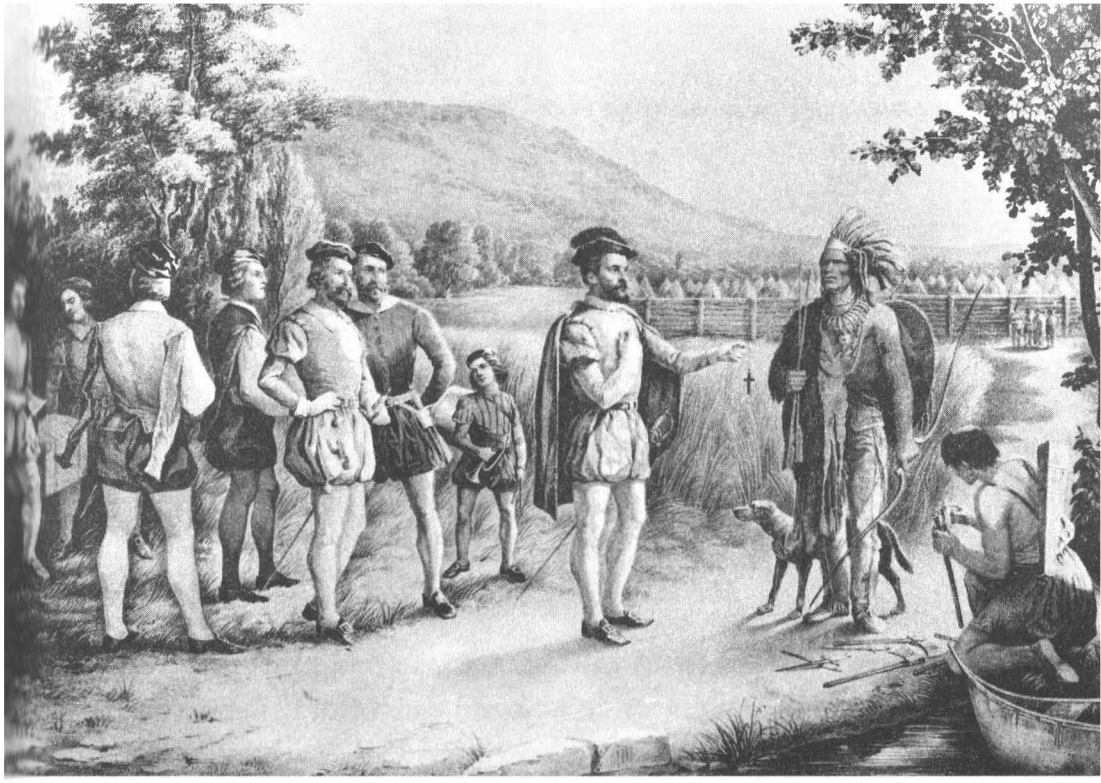
Victoria, Eylül 1522'de Sevilla'ya vardı. Gemideki karanfil ve baharat, altından daha değerliydi. Seyahat boyunca uğranılan bütün kayıplara rağmen baharatlar, bu keşfe arka çıkanlara yeterince kâr getirmişti. Bu ilk dünya turunu sadece 31 kişi tamamladı. *Trinidad*'ın yıllar sonra memlekete dönmesiyle, bu sayıya 4 kişi daha eklendi. İlk dünya turuna çıkan 280 kişiden sadece 35'i sağ kalarak turu tamamlayabilmişti.

Macellan'ın dünya turunun, dünyayı değiştiren bir seyahat olduğu asla inkâr edilemez. 113.

MACELLAN BOĞAZI

- Macellan Boğazı'nın toplam uzunluğu 350 mildir.
- Atlas Okyanusu girişi Virgenes Burnu ile Espiritu Santo Burnu arasındadır.
- Büyük Okyanus'a çıkış, Desolation Adası'ndaki Pillar Burnu'ndadır.
- Macellan'ın bu boğazı aşması, 38 gün sürdü.
- Macellan, sadece dünyanın en güney noktalarında görülebilen ve 150 bin ila 200 bin ışıık yılı mesafede yer alan galaksi kümelerini keşfetmiş ve bunlara, Macellan Bulutları adını vermişti.

sayfadaki gravür, onun başarısını mecazi bir şekilde övmektedir. Amerika'nın güneyinden geçip Büyük Okyanus'a açılan bir deniz yolu keşfetmiş ve Kolomb'un ortaya koymaya çalıştığı fakat sonuç alamadığı şeyi, batıya doğru yelken açarak doğuya ulaşılabilceğini ispatlamıştı. Ayrıca, coğrafyacıların kuşkulananmaya başladığı bir hususu, yani dünyanın zannedilenden çok daha büyük olduğunu, batıya doğru yolculuğun iyimserlerin tahmin ettiğinden çok daha uzun süreceğini ve dünyanın sularla çevrili olduğunu ortaya koymuştu. Dünyanın çevresini karadan dolaşmak mümkün değildi, dünyanın etrafı ancak deniz yoluyla dolaşılabilirdi.



FRANSIZLARIN KANADA ÜZERİNDEKİ HAK İDDİASI JACQUES CARTIER TARAFINDAN SAĞLAMLAŞTIRILIYOR

ST. LAWRENCE NEHRİ'NDE SEYREDEN İLK AVRUPALI

1534-1541

Bu sahilde (Newfoundland), gayet sağlam yapılı insanlar yaşıyor ancak halk vahşi ve yabani. Bunlar, saçlarını bir tutam bükülmüş kuru ot gibi kafalarının tepesinde bağlayıp çivi veya buna benzer bir şeyi bu örgünün ortasından geçiriyorlar ve onun içine çeşitli kuşların tüylerini takıyorlar. Hem erkekler hem kadınlar hayvan kürkleri giyiyor. Fakat kadınlar kürklerine daha bir sıkı sarılıyorlar; bellerine de kuşak sarılı. Hepsi kendini yanık ten renkleriyle boyuyor.

Jacques Cartier, *Seyahatler*

Giovanni da Verrazzano, Fransa Kralı I. François'nın emrindeki Floransalı bir denizci ve kâşifti.

1523'te, Amerika kıyılarını keşfetmek ve Asya'ya batıdan ulaşacak bir geçit bulmak amacıyla Atlas Okyanusu'nu aştı.

1524 yılının Mart ayı başlarında, gemisi *La Dauphine*, Florida Yarımadası'nda Korku Burnu'na ulaştı. Verrazzano buradan kuzeye doğru ilerleyerek Kuzey Amerika'nın doğu sahilini keşfe yöneldi. Bu seyahati esnasında keşfettiği çeşitli yerler arasında en önemli olanı, Long Island ve Hudson Nehri'nde yerlilerle karşılaştığı bugünkü New York Limanı'nın bulunduğu mevkiydi. Block Adası ile Narragansett Körfezi'nde keşfi sürdürdü. Verrazzano, gördüğü yerler ve sakinleri hakkında ilginç, fakat kimi zaman yanlış rivayetler kaleme aldı. Yaptığı seyahatin en önemli sonucu, Ekvator'un kuzeyinde ve güneyinde gerçekleştirilen keşifleri bir araya getiren ilk kişi olmasıydı ve böylelikle Amerika'nın doğu kıyısının hemen hemen tamamının haritalandırılması işini tamamladı. Kuzey ve Güney Amerika, her ikisi de kıtayı ve bunlar dar bir toprak parçasıyla birbirlerine bağlanmıştı. Verrazzano'nun araştırmasına göre, Doğu'ya giden kuzey rotasını bulmak için mümkün olan tek yol Orta Amerika'dan değil, Amerika'nın kuzeyindeki keşfedilmemiş soğuk denizlerden geçiyordu.



Verrazzano, 8 Temmuz 1524'te Fransa'ya döndü ve bu, I. François'ya, Yeni Dünya'da Meksika Körfezi'nin kuzeyinde hak iddiasında bulunmak için olanak tanıdı. Verrazzano, Amerika'ya iki sefer daha üstlendi ancak Küçük Antiller'de payına dehşet verici bir son düştü. Gemisini adalardan birinde, görünüşe göre Guadaloupe'ta demirleyip karaya çıktığında yakalandı, öldürüldü ve yamyamlar tarafından yendi.

Tehlikeli Bir Bölge

Jacques Cartier, Verrazzano'nun doğal halefiydi. 1491'de Breton'da St. Malo yakınlarında doğmuş ve Dieppe'de denizcilik eğitimi almıştı. 1534'te, Fransa Kralı I. François Amerika'nın kuzey kısımlarını keşfetmek üzere bir keşif ekibi göndermeye karar ver-

diğinde Cartier 43 yaşındaydı. I. François altın, baharat ve tabii ki bir türlü yeri tespit edilemeyen Asya'ya geçişi bulmak istiyordu. Cartier o sırada artık tecrübeli bir denizciydi ve görevi o aldı. 20 Nisan 1534'te, iki gemi ve 61 adamla St. Malo'dan demir aldı. St. Lawrence Körfezi'ni, Anticosti Adası'na kadar keşfetti. St. Lawrence Körfezi'nin ağzını ilk seyahati sırasında keşfedemediyse de, çevresindeki bölgeyi tanımladı ve doğuya doğru gemiyle gidilmesine imkân veren bir geçidin olduğu anlamına gelen güçlü akıntıları keşfetti. Labrador kıyılarındaki toprakların ve insanların son derece tehlikeli olduğu fikrine kapıldı:

Şayet buradaki toprak, limanlar kadar iyi olsaydı, bu bir lütf olurdu` ancak taşlardan ve korkunç engebeli kayalıklardan oluşan bu yere yeni topraklar denilmemeliydi; zira bütün kuzey sahili boyunca, daha bir at arabası yükü toprak görebilmiş değilim. Blanc Sablon dışında her yer yosunlarla ve kısa, bodur ağaççıklarla kaplı. Kısacası ben buranın Tanrı'nın Kabil'e verdiği topraklar olduğunu düşünüyorum. Bu sahilde gayet sağlam yapılı insanlar yaşıyor ancak halk vahşi ve yabani. Bunlar, saçlarını bir tutam bükülmüş kuru ot gibi kafalarının tepesinde bağlayıp çivi veya buna benzer bir şeyi bu örgünün ortasından geçiriyorlar ve onun içine çeşitli kuşların tüylerini takıyorlar.

Cartier'nin eksik yönlerinden biri, “yabani ve vahşi” olarak tanımladığı yerli Amerikalılarla iyi iletişim kurmamış olmasıydı. Fakat güneye doğru ilerlediğinde, kendi beğenisine çok daha uygun olan Prens Edward Adası'nı keşfetti. Güzel ağaçlar ve çayırarla kaplı kıyı boyu genel olarak deniz seviyesindeydi. Kıyı, sığ sular ve denizin içinde sıklık oluşturan tehlikeli kum yığınlarıyla hiç derin değildi. Cartier, büyük sandala binip sahilde pek çok yeri dolaştı. Ağaçlar son derece güzel kokuluydu ve Cartier burada sedir, porsuk, çam, karaağaç ve dişbudak gibi ağaçlarının varlığını saptadı. Bütün bu ağaçlar meyvesiz görünüyordu. Ağaçların olmadığı alanlarda son derece zengin toprak vardı ve Cartier burada bektaşıüzümüne, çilek ve ahududuna rastladı. Bu yerlerden birinde,

çavdar gibi yetişen vahşi yulaflar gördü. Bunlar ekilip sürülmüş gibi görünüyordu. Cartier, sıcaklığı “kayda değer derecede” diye tanımladı. Notlarının ilerleyen bölümlerinde Cartier, yerli Amerikalılarla nasıl başarılı bir pazarlığa oturduğunu anlatır. Bu yerliler Taş Devri’ndeydiler ve bu nedenle, ticaret amacıyla getirilmiş madeni nesneler onları adeta büyülemişti; bunları elde etmek için her şeyi yapabiliyorlardı:

Vahşiler, bu demir eşya ve diğer malları elde ettikleri için tarif edilmez bir sevinç duymuş ve sevinçlerini dans ederek ve başlarına elleriyle tuzlu su fırlatma gibi çeşitli yollarla göstermişlerdi. Ellerinde ne varsa değiş tokuş etmeye öylesine hazırdılar ki, hepsi üzerlerinde hiçbir şey olmadan, çıplak döndü ve yaptıkları hareketlerle, ertesi gün daha fazla kürkle geleceklerini ifade ediyorlardı.

Cartier, Gaspé’de ahaliden iki Amerikalıyı gemisinde Fransa’ya götürmek niyetiyle zorla alıyordu. Amacı, bir sonraki ziyaretinde kendisine yararlı tercümanlar haline gelsinler diye onlara Fransızca öğretmekti. Bulduğu şeylerle Fransa’ya geri döndü.

Baharatlar, Bakır, Gümüş ve Altın

Cartier’nin Fransa’ya döndüğünde sunduğu rapor I. François’ın merakını yeterince çekti ki kral ertesi yıl kendi gemisi *Grande Hermione*’un yanı sıra toplam 110 kişilik mürettebatla donatılan diğer iki gemiyle Cartier’yi tekrar geri gönderdi. Cartier’nin talimatları karada içeriye doğru daha ilerileri keşfetmek yönündeydi ve Atlas Okyanusu’nu tekrar geçtikten sonra aldığı buyrukları üstü kapalı olarak uyguladı. İlk seyahatinde alıkoyduğu iki Amerikan Yerlisi tercümanın rehberliğinde, St. Lawrence Nehri’nden yukarıya, Quebec’e kadar gitti ve bir Iroquois (İrokua) köyü yakınlarında üs kurdu. Eylül ayında küçük bir ekiple birlikte, nehrin çok hızlı aktığı kayalık kesimden geçerek daha yukarı seyredebileceğini anladığı Montreal Adası’na kadar devam etti. Burada,



Cartier, gemisinin pruvasından Yeni Dünya'ya bakıyor. Jacques Cartier, St. Lawrence Nehri'ni Montreal'e kadar keşfetti ve Kuzey Amerika kıtasının içlerine doğru bir yol bulan ilk Avrupalı oldu. Yaptığı keşifler, Fransızların Kanada üzerinde hak iddia etmesini sağladı.

İrokua sakinlerince gayet iyi şekilde karşılandı fakat onların içinde sadece birkaç saat geçirdikten sonra, kışı geçireceği üsse geri döndü. Yöre sakini Amerikalılardan, batıda daha iç kısımlara doğru uzanan iki nehir bulunduğunu öğrendi; yerliler orada bol miktarda baharat, bakır, gümüş ve altın olduğu konusunda güvence veriyorlardı. Cartier, daha ileri bölgelerde keşfe devam etmek istedi fakat mevsim bakımından artık geç kalmıştı ve kış yaklaşıyordu. Fransızlar, Quebec'in Paris'e göre daha aşağı enlemde bulunduğunu biliyordu ve bu nedenle, kış mevsiminin daha ılıman geçeceğini

sandılar. Fena halde yanılıyorlardı ve Kanada'nın kışının sertliği, Fransızları korkunç bir şoka uğrattı ki aslına bakılırsa, Vikinglerden beri hiçbir Avrupalı, Amerika kıtasında o kadar kuzeyde kışı geçirmemişti.

Kış boyunca taze yiyecek eksikliği, Fransızlar arasında iskorbüt hastalığının baş göstermesine neden oldu. Amerika yerlileri, iskorbütü iyileştiren, baldıran otundan yapılmış bir karışım hazırladıysa da Cartier'nin adamlarından yirmi beşi için artık çok geçti ve hastalıktan hayatlarını kaybettiler. Mayıs'ta, nehrin buzları çözülür çözülmez Cartier yine Paris'e geri dönme hevesine kapıldı. En kötü yüzünü gösterip, İrokua şeflerinden bazılarını haince ele geçirerek gemisine binmeye zorladı ve Fransa'ya doğru yelken açtı. Paris'e gelen Cartier, krala sunduğu raporda kıtanın iç bölgelerinde büyük servet kaynaklarının olduğunu ve Amerika'yı boydan boya geçip Asya'ya kadar uzanan 2000 mil uzunluğunda bir nehrin olduğunu söyledi. Büyük bir iş başarmıştı, fakat fırsatlardan istifade etme becerisini gösterememişti. Diploması yoksunluğu yüzünden, kâşiflerle yerli Amerikalılar arasında fena halde ihtiyaç duyulan güven duygusunu yok etmişti.

Kral, Cartier'nin hikâyesini ilgiyle dinledi. Cartier'nin tutsak alıp yanında Fransa'ya getirdiği 9 İrokua'dan biri olan kabile şefi Donnacona tarafından kendisine anlatılan olağanüstü masalları da dinledi. Kral I. François, Amerika'da bir yerleşim kurmak ve duyduğu masallarla ve Fransa'ya getirilen az miktarda altın topağıyla ortaya çıkan birçok olasılığı keşfetmek için daha da hevesliydi. Kral, Cartier'nin ortaya koyduğu çabalardan çok memnun oldu ve ödül olarak, *Grande Hermione* gemisini ona hediye etti. Cartier'yi, "Kanada ve Ochelaga'dan Saguenay ülkesine ... Asya'nın uçlarını da içeren" kontrol edilmemiş ülkeler dediği yerlerde daha fazla keşifler yapması için kaptan ve baş kılavuz olarak görevlendirdi. Fakat bunlar boş vaatlerdi. Keşif ve sömürgeleştirmeye ilgisine rağmen Fransa kralı, Jacques Cartier'yi daha fazla destekleyecek paraya sahip değildi.

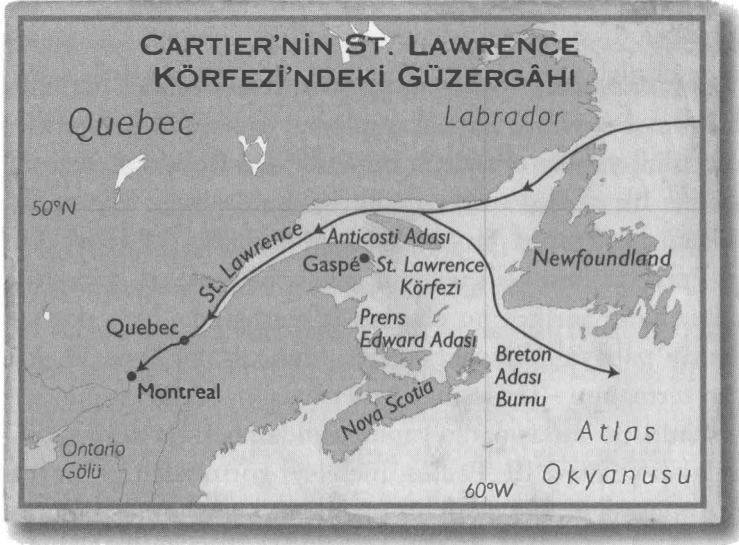
Bir Fransız İstilacısı

İşte bu noktada, Roberval Senyörü Jean François de la Roque adlı Fransız soylusu, kaynak toplama ve kolonileştirme girişimine öncülük yapma teklifinde bulundu. De Roberval, yetenekli ve maceracı bir askerdir. Madencilik hakkında biraz bilgisi vardı ve kendisini bir Fransız fatihi olarak görüyordu. 15 Ocak 1535'te, Kral François onu yeni ülkenin genel valisi olarak görevlendirdi. İspanya Kralı Şarılken bu planları öğrendiğinde, hiç vakit kaybetmeksizin papaya müracaat ederek, François'nın Papa VI. Alexander'ın fermanını –Tordesillas Antlaşması'nı– ihlal ettiğini söyledi. Bu esnada, bu antlaşmanın yapılmasından beri bir nesil geçmiş durumdaydı ve Papa III. Paulus, meseleyi görmezden gelmeyi tercih etti. Antlaşma ilk kez ciddi bir şekilde tartışma konusu olmuştu ve Fransa kralı, İspanyol elçisine, dünya İspanya'yla Portekiz'in arasında bölüşülürken neden Fransızların dışarıda bırakıldığını sordu. Bu, Avrupa'da birkaç hükümdarın sormak istediği bir soruydu. Alaycı bir şekilde, Adem Baba geride, İspanya ve Portekiz'i yegâne mirasçıları olarak tayin ettiği bir vasiyet mi bırakmıştı, sualini yöneltti. Fakat İspanyollar, Amerika kıtası üzerindeki münhasır haklarını koruma konusunda daha da sert bir tutum takındı. Buna karşılık I. François, bütün halkların "ortak deniz üzerinde seyahat etme" özgürlüklerinin bulunduğunu savundu ve toprağın etkin şekilde kazanılmasının mülke sahip olmanın tek ölçütü olduğu ilkesinde direndi. St. Lawrence'ta Fransız yerleşimlerinin kurulması sürecine desteğini sürdürdü.

Avrupa'daki savaşlar, François'nın 1541 yılına kadar, Yeni Dünya'ya yeni bir keşif

ST. LAWRENCE

Cartier, Kuzey Amerika'da yaptığı keşiflerin önemi konusunda hiçbir fikre sahip değildi. St. Lawrence Nehri, Ontario Gölü'nden kaynağını alıyor ve bu göl de, Niagara Şelalesi üzerinden, Erie Gölü'nden besleniyordu. Bu büyük göller, dünyadaki en büyük tath su sistemini meydana getiriyordu. Burası, zannedildiği şekilde Çin'e uzanan geçit olmasa da Amerika kıtasının bir hayli iç bölgelerine erişimi sağlamıştı. St. Lawrence Nehri'nde keşiflere devam etmek, Hudson Körfezi çevresindeki buzlu sularda yapılan seyahatlerden çok daha fazla şey kazandıracaktı.



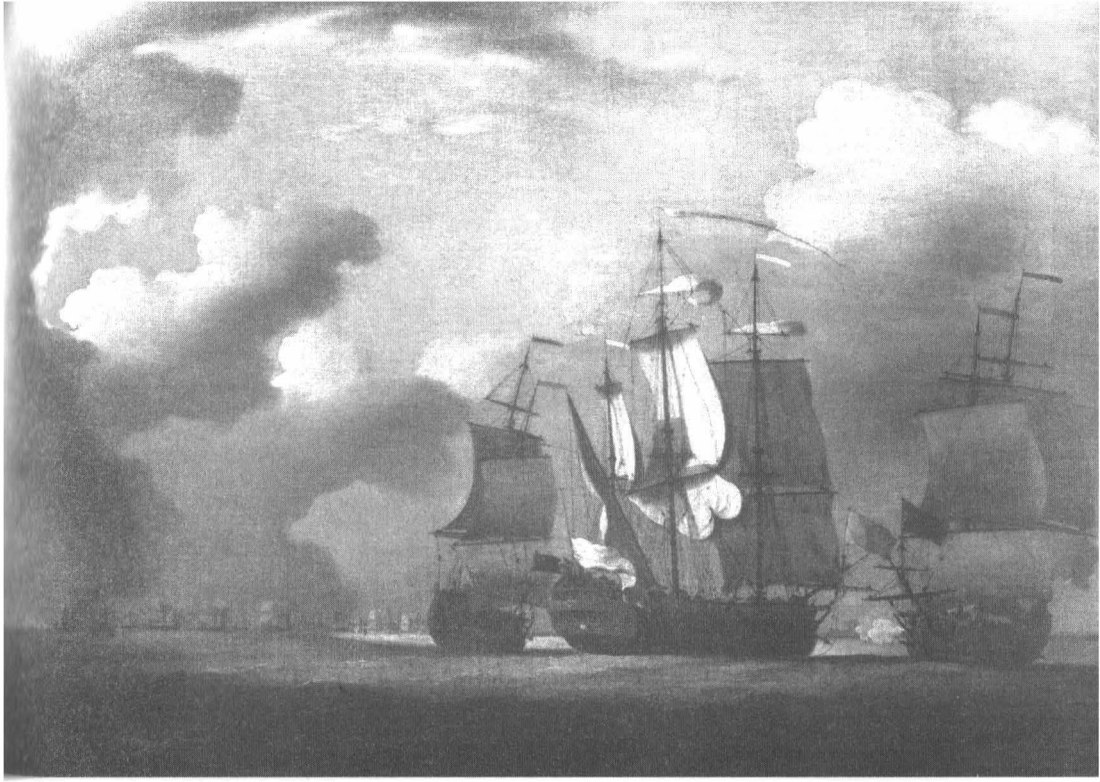
ekibi göndermesine engel oldu. Bu vesileyle, İspanyolların taleplerine karşı Fransızların haklarını güvenceye alması amacıyla Atlas Okyanusu'nu geçerek Cartier'nin keşfettiği topraklarda bir yerleşim kurması için Roberval Senyörü Jean François'yı görevlendirdi. Sonradan Cartier, de Roberval'in astı olarak atandı. İlk olarak Cartier Amerika'ya yelken açtı ve 23 Ağustos'ta Quebec'e vardı ancak de Roberval ertesi yıla kadar oyalandı. Cartier, Montreal'e yeni bir keşif seyahati düzenledi fakat önceki ziyaretinde olduğu gibi sadece birkaç saat kaldı ve St. Lawrence Nehri'nde akıntıların en hızlı olduğu noktaların ötesine geçmek için gereken birkaç mili bile kat etme girişiminde bulunmadı. Şayet bunu deneseydi, Ontario Gölü'nü keşfedebilirdi. Onun sağladığı bilgilere dayanarak hazırlanan haritalar, Ottawa ile St. Lawrence nehirlerinin birleşme noktasına kadar ilerlediğini göstermiyor. Quebec'in yukarısındaki yeni üssünde kış mevsimi, en az bir önceki kadar haşın geçti. Cartier kötü bir liderdi, görünen o ki adamlarının arasında disiplini sağlayamamıştı, yerlilerle ilişkileri zayıftı ve yaptıkları, yerli İrokoa kabilelerinin düşmanlığını yeniden uyandırdı.

Nehir kıyısında Fransızlar, insanın el tırnağı kalınlığında altın tabakaları ve elmas içerdiğini tahmin ettikleri kayalar buldular. On

fıçı sarı metalle birlikte yarım ton elmas taşı toplayıp yanlarında götürdüler. İlkbaharda Cartier, de Roberval'ın asıl yerleşimci kuvvetiyle birlikte varmasını beklemeden, üstün ayrılp Fransa'ya dönmeye karar verdi. Yolda, de Roberval'le karşılaştığı Newfoundland'da durdu ve amiri ona, Quebec'e geri dönmesini emretti. Cartier emre uymadı, gece vakti sessizce kaçarak Fransa'ya yelken açtı. Paris'e vardığında, altınının demir piriti, elmaslarının necef taşı olduğu anlaşıldı.

Lekelenmiş İtibar

De Roberval, Kanada'da Cartier'den daha başarılı olamadı. Bir kış sonra, yerleşim kurma planını terk etti ve o da Fransa'ya döndü. Bu başarısız girişimler büyük hayal kırıklığı yarattı ve Fransa'nın Kanada'ya tekrar ilgi göstermesi için yarım asır geçmesi gerekti. Cartier, kraliyetten yeni bir görev almadı. Kalan yıllarını, St. Malo yakınındaki malikânesinde ticaretle uğraşarak geçirdi. St. Lawrence Nehri'ni gemiyle seyir sınırlarına kadar araştırmıştı ancak yeterli zaman ve kaynaklara sahipken daha ileri gitmemesi, ününü lekeledi. Ayrıca emirlere itaatsizlikten ve de Roberval'i terk ederek Kanada'da kendi başının çaresine bakmaya bırakmaktan dolayı suçlu bulundu. Cartier'yi savunurken, Fransa'nın Kanada üzerindeki hak iddiasının temellerini onun attığının söylenmesi gerekir. Kanada'ya ismini o vermişti, fakat bu bir kaza eseri idi. Aslında İrokuaca "köy" anlamına gelen "Kanata" kelimesini bu ülkeye isim olarak tayin etti. Onun keşifleri olmasaydı, günümüzde Kanada'da belki de Fransızca konuşulmayacaktı.



İSPANYOL HAZİNE GEMİLERİ BÜYÜK OKYANUS'U BAŞTAN BAŞA DOLAŞIYOR

İSPANYOL İSTİLACILAR YENİ DÜNYA'NIN
ZENGİNLİKLERİNİ YAĞMALIYOR

1519-1600

Bataklıktan geçen geniş bir yola ulaştık ve yürüyüşümüze devam ettik...
ve suyun içinde ve toprağın üzerinde inşa edilmiş çok sayıda şehir ve
köyle karşılaşınca ve bu düz ve muntazam geçidin Meksika'ya doğru
ilerlediğini görünce hayrete kapıldık ve bunun, anlatılan büyüğü diyar
olduğunu dile getirdik...

Bernal Díaz Del Castillo

İspanya’nın Yeni Dünya’yı keşfetmede süratle aşama kaydetmesi asıl olarak, Kristof Kolomb’un seyahati ve Tordesillas Antlaşması sayesinde olmuştu. İspanyollar, Meksika ve Peru’da dikkat çekici medeniyetler keşfetti.

Aztekler ve İnkalalar karmaşık toplumlar geliştirmişlerdi, sanat ve mimaride ileri ve astronomide kusursuz derecede bilgiliydiler. İspanyollar, Yeni Dünya’nın halklarını Hristiyanlığa döndürme görevini taşıdıklarına inanıyorlardı ve Cortes, 1519 yılında 500 askeriyle buraya vardığında, iki yıl içinde bütün Meksika’yı fethetmeyi ve Azteklerle boyun eğdirmeyi başardı. Benzer durum Maya ve İnka uygarlıklarıyla da yaşandı. İspanyolların Peru’daki İnkalaları fark etmesinden sonra, Francisco Pizarro’nun bütün ülkeyi ele geçirmesi sadece birkaç yılı aldı. Bu, 16. yüzyılda ve Avrupa’da Rönesans’ın serpilmesine karşın istilacıların davranışları, ortaçağda barbarların yaptıklarından pek farklı değildi. Aztek ve İnka medeniyetleri, sanatlarıyla, eski ritüel ve gelenekleriyle birlikte on yıl içinde zalimce ve fiilen yok edildi. İspanyolların bazı alanlarda ilerleme getirdikleri söylenebilir. Hem Aztekler hem de İnkalalar ritüellerinde insan kurban ediyorlardı ve hayatlarının baharındaki genç kızlar ve genç erkekler tanrılarına kurban ediliyordu. Bu korkunç geleneğe İspanyolların son verdiği de kabul edilmelidir.

Değerli Madenler

İspanyol yerleşimleri, Orta ve Güney Amerika'da iyi yapılandırılmıştı. Son derece kârlıydılar ve Meksika'daki altın ve Peru'nun gümüş madenleriyle akçelendiler. Yerli halklar fiilen köle haline getirildi, madenlerde çalışmaya zorlanarak ürettikleri altın ve gümüşler, düzenli kalyon kabileleriyle Yeni Dünya'dan Eski Dünya'ya, İspanya'ya gönderildi; İspanya'nın muazzam zenginliği istikrarlı bir şekilde durmadan arttı. Değerli maden ticaretine, İngilizler, Fransızlar ve Hollandalılar gibi Avrupa'nın diğer milletleri tarafından fazlasıyla imrenildi.

İspanya, Yeni Dünya'da iki genel valilik kurdu. İlki, Orta Amerika'da kurulan Yeni İspanya ve ikincisi, Güney Amerika'da kurulan Peru idi. Macellan'ın seyahati sonucunda Amerika'nın güneyinde bir deniz yolunun keşfedilmesi, İspanyolları bu bölgede yeni keşiflere sevk etti. 1525'te, Garcia de Loaysa'nın önderliğinde, del Cano'nun (Macellan'ın yardımcısı) kılavuz olduğu bir keşif grubu, İspanya'dan

yola çıktı. Görevleri, Macellan Boğazı'ndan itibaren Büyük Okyanus'u keşfetmek ve Baharat Adaları'na varmaktı. Yedi gemiden oluşan bu kafilenin bahtı kapalıydı; üçü Macellan Boğazı geçişini yapamadı ve geri kalanlar, Büyük Okyanus'a vardıklarında birbirinden ayrıldı. Sadece Victoria görevini tamamladı ve baharat adası Tidore'ye kadar denizde yol aldı.

İspanyollar, Filipinler'i keşfetmişti ve sahip çıkma konusunda kararlıydılar fakat bu, Büyük Okyanus'un kuzeyini boydan boya geçen

TORDESILLAS ANTİMERİDYENİ

Hem İspanya hem de Portekiz, Tordesillas Antlaşması'nda belirtilen meridyen hattına uygun hareket etti. Sorun, dünyanın öbür tarafından, yani bu meridyenin dünyanın öbür ucundaki devamı olan 134 doğu meridyeninden kaynaklanıyordu. İspanya, Filipinler'in bu doğu meridyenin doğusunda kaldığını iddia ederken, Portekiz, Baharat Adaları'nın bu meridyenin batısında kaldığını öne sürüyordu. Her iki takımada da, aşağı yukarı aynı boylamda yer alıyordu. Dolayısıyla, birinin yanlış iddiada bulunduğu açıktı. Aslında, haklı olan Portekizlilerdi, fakat zamanla, boylam ölçümleri gerçeğe daha yakın şekilde yapılmaya başlandığında Tordesillas Antlaşması artık hiçbir önem taşımıyordu.



Cortes ile Aztek İmparatoru Montezuma'nın 8 Kasım 1519'da tarihi karşılaşması. Azteklerin zenginliği ve ihtişamı, burada güzel tasvir edilmiş. Aztekler, medeniyetlerinin çok geçmeden Cortes ve takipçileri tarafından yağmalanacağı ve yok edileceğini akıllarından geçirmemi.

düzenli bir ticaret yolu kurabilmelerinden birkaç on yıl önceydi. Miguel Lopez de Legazpi'nin Yeni İspanya'dan Filipinler'e yaptığı Büyük Okyanus seferi, ancak 1564'te gerçekleşmişti. Batıdan doğuya doğru ters yönde geçiş ilk kez ertesi yıl, 30 derece enleminin kuzeyinden seyreden Andres de Urdaneta tarafından gerçekleştirildi. Aynı yıl Alonso de Arellano, gemisiyle daha kuzeye yol alarak, geçişi daha kısa sürede tamamladı. İspanyollar, yavaş yavaş, Büyük Okyanus'taki rüzgârlar ve akıntılar hakkında bilgi sahibi oluyordu.

16. yüzyılın ortalarında, Büyük Okyanus'un kuzey bölgelerinde bazı keşifler yapılmıştı ancak Ekvator'un güneyindeki bölümler gizemini koruyordu. Güneyde keşfedilmemiş çok geniş bir alan olduğu belliydi ve keşfedilmeyi bekleyen bir kıtanın var olduğuna inanılıyordu. Bu kıtaya, "bilinmeyen güney kıtası" anlamına gelen *Terra Australis Incognita* adı verildi.

Büyük Güney Kıtası

İspanyolların büyük güney kıtasını keşfetmek ve orada bir yerleşim kurmak için arka çıktıkları ilk keşif girişimi, Peru'daki Callao'dan başladı. Kafile 1567'de, Alvaro de Mendaña'nın komutasında yola çıktı. Kendisine iki gemi verilmişti ve yanına kılavuz olarak Hernan Gallego'yu aldı. İşleri güney denizlerindeki dinsizleri Hristiyan yapmak olan dört Fransisken keşiş de yanlarındaydı.

Büyük Okyanus'ta izledikleri batı rotası keşif seferindekileri, Markiz Adaları ile Tuamotu Takımadaları arasına götürdü. Gemiler, her iki takımadada grubunu ıskaladılar ve bu nedenle batıya doğru yol aldıkları 62 gün boyunca karayı görmediler. Büyük Okyanus'un ortalarında ismini bilmediğimiz küçük bir ada istisnaydı fakat rüzgâr ve akıntı, onları karaya çıkma planı yapamadan adadan uzaklaştırdı. Kafile batıya doğru yol almaya devam etti ve 7 Şubat 1568'de, Solomonlar olarak bilinen takımadada Santa Isabel adını verdikleri bir adaya vardılar. Eski Ahit'ten bir ad verilmesinin nedeni, orada iyimser bir şekilde altın bulmayı ve Süleyman'ın [Solomon] zenginliklerini yeniden yaratmayı ummalarıydı. Adalar bu adı korusalar da hakkını veremediler ve hiç altın bulunmadı.

Solomonlar dağlık adalardı ve bu, Mendaña'yı büyük güney kıtası *Terra Australis Incognita*'nın yakınında karaya çıktığına ikna etti. Guadalcanal, Malaita ve San Cristobal adlarını verdiği komşu adaları keşfetti. Ancak araştırması anakarayı ortaya çıkarmadı ve bir grup adadan daha fazlasını keşfetmediğini kavradığında, Amerika'ya dönmek için hâkim rüzgârlardan yararlanabileceği Ekvator boyunca kuzeye doğru yelken açmaya karar verdi. Rotası onu Marshall Adaları'ndan geçerek Wake Adası'nın yakınına götürdü. Kaliforniya sahilini görmeden Aralık ayı gelmişti. İskorbütün korkunç etkisi sonucunda zayıf düşen ve görme yeteneğini yitiren cefakâr mürettebatıyla Amerika'da Colima Limanı'nda karaya çıktı.

Mendaña büyük bir komutan gibi görülmedi, keşif gezisi bilinmeyen kıtayı ortaya çıkarmamıştı ve başarısızlık olarak addedildi. Fakat güney kıtasını bulma umudunu yitirmedi ve uzun yıllar boyunca, ikinci bir sefer planladı. Çok fazla itiraza maruz kaldı.

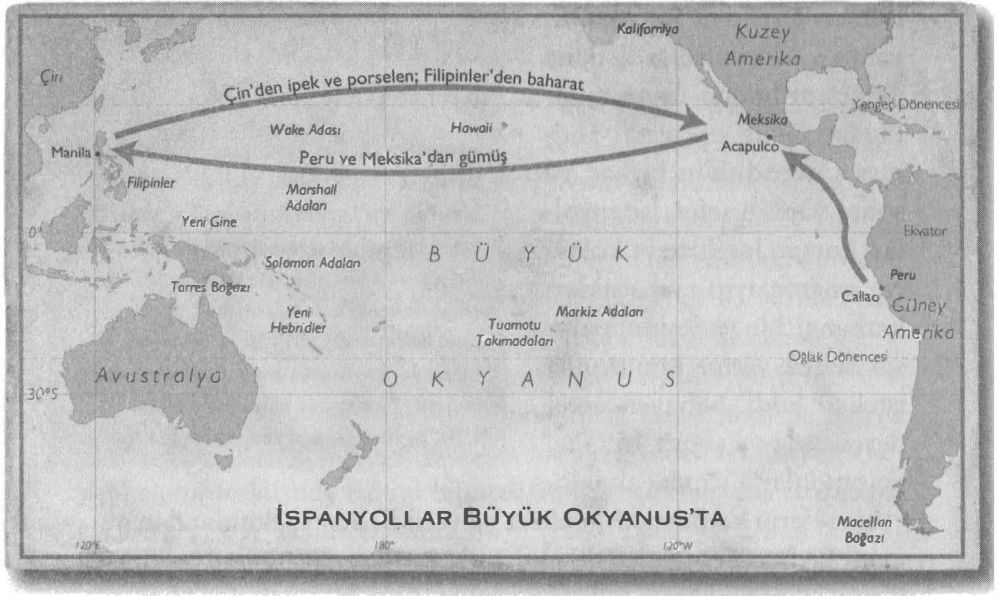
Francis Drake’in Büyük Okyanus’a düzenlediği yağma akını, ardından benzer bir İngiliz deniz eşkıyası Thomas Cavendish’in birkaç yıl sonra yaptığı sefer, İspanyolları korsan İngilizlerin kolayca yağmalayıp yıkacakları herhangi bir yerleşime parasal destek verme konusunda isteksiz kıldı. Nihayet, neredeyse otuz yıl sonra 1595’te, Solomonlar’a yapılacak ikinci bir seferin komutası Mendaña’ya verildi. Bu kez, kumandan muavini Pedros Fernandez de Quiros’la birlikte dört gemi verilmişti. Gemiler, uygarlıktan millerce uzakta yeni bir yerleşim kurmaya hazırlanmış olan 378 cesur erkek ve kadın taşıyordu.

Bu ikinci seyahatinin başlarında Mendaña, Markiz Adaları’nı keşfetti; hem o hem de mürettebatı ada sakinlerinin zarafet ve güzelliğinden fazlasıyla etkilendiler. Ziyaret canlı ticaret ve dostça ilişkilerle başladı ancak ada halkında özel mülkiyet kavramı yoktu ve gemilerin güvertesinde hoşlandıkları her şeyi almaya başladılar. Bu hırsızlıklar, silahların ateşlenmesine neden oldu ve Mendaña, 200 kadar adalının katledildiği kanlı bir baskına başvurdu. Mendaña’nın, hırsızlık sorununa toplu katliamdan başka çözüm bulamadığı gün sefere çıkmak uğursuz bir başlangıçtı.

Kafile batıya doğru yol alırken kâşifler, Santa Cruz Adası’yla karşılaştı. Mendaña henüz Solomon Adaları’na ulaşamadığının farkındaydı ancak bu adanın, yerleşim kurmak için uygun bir yer olduğuna karar verdi ve yanına umut dolu yerleşimcileri alarak karaya çıktı. Yerleşilmişti fakat burası o kadar kötü yönetildi ki sadece iki ay boyunca varlığını sürdürdü. Mendaña ve diğer birçokları öldü. Mendaña’nın kalyonlarından ilki kaybedilmişti ancak ikincisi Solomonlar’a ulaşmak üzere yelken açtı. Refakatçi gemilerinden bile daha kötüsü başına geldi ve tüm mürettebatın

İSPANYOLLAR KALİFORNİYA’DA

İspanyollar, Kaliforniya kıyısını keşfetti ve burada çok sayıda küçük yerleşim kurdu. Juan Fuca’nın kuzeye doğru keşifler yaparak, ismini taşıyan Juan Fuca Boğazı’nın bulunduğu Vancouver Adası’na kadar ulaştığı iddia edilse de bunu destekleyen hiçbir yazılı kanıt bulunamadı. 1540’larda, Francisco de Coronado, Rio Grande’nin yukarı kısımlarını keşfetti. Yöre seyrek nüfusluydu ancak 1598’de New Mexico vilayeti orada kuruldu.



kaybedilmesiyle birlikte San Cristobal'de enkaza döndü. Keşif seferi tamamen faciaya dönmüştü ve Mendaña'nın ölümüyle birlikte, Quiros komutayı üstlenebildi. Çok daha yetenekli bir liderdi ve sonunda, Peru'dan ayrılan 378 kadın ve erkekten geriye kalan, açlıktan kıvranan yüz kadar kişiyle birlikte gemileri Manila'ya geri getirmeyi başardı.

Dinsizleri Dine Döndürme

Mendaña'nın felaket dolu seyahatleri İspanyolları, Büyük Okyanus'ta sömürge kurma ve büyük güney kıtasını arama çabalarının hiçbir kazanç sağlamayan eylemler olduğu düşüncesine sevk etti. Fakat Mendaña'nın takıntısı Quiros'a geçti ve böylece o da yeniden yelken açma arzusuyla yanıp tutuştu. Tıpkı Mendaña gibi, Peru'ya dönüşünün ardında Quiros, diğer bir seyahate maddi destek bulmak için yıllarca çaba gösterdi. Quiros İspanya'da kampanya yürüttü ve papanın desteğini almak için Roma'ya kadar gitti. Quiros'un bu çabaları neredeyse on yıl sürdü, ancak 1605 yılının Aralık ayında amacına ulaştı ve kumandan yardımcısı olarak Luis

Vaez de Torres’le birlikte, komutasındaki üç gemiyle Peru’dan yelken açtı. Ayrıca, dinsizleri imana getirmek için altı Fransisken keşiş götürdü.

Quiros, Tuamotu Takımadaları belirlediğinde erken bir keşif yaptı. Burada karaya çıkmakla birlikte fazla oyalanmadı. İki ay daha batı yönünde ilerledi ve 7 Nisan’da tekrar karayı gördü. Bugün Yeni Hebridler olarak bilinen takımadalar içinde yer alan Australia del Espiritu Santo adını verdiği bir ada keşfetti. Adaya yaklaştıklarında, Espiritu Santo ve diğer komşu adalar yüksek dağ zirveleriyle etkileyici görünüyordular ve Quiros, erişilmez güney kıtasında karaya çıktığı ümidiyle heyecana kapıldı. Ekip karaya çıktığında daha ileriye keşfetme imkânı buldu fakat kısa sürede, ortada hiçbir kıtanın olmadığı anlaşıldı; su ve diğer doğal kaynaklar namına çok az şey vardı. Ada koloni kurmak için elverişli değildi.

Torres Boğazı

Yanlarındaki erzak tükenmeye yüz tutunca gemilerin medeniyetten daha fazla uzak kalamayacakları ortaya çıktı. Quiros kuzeye doğru yol belirledi, kendisini Yeni İspanya’ya götürecek batı rüzgârlarının olduğunu bildiği 38 dereceye doğru yelken açtı ancak Torres’in gemisi kafilenden ayrıldı ve denize açılmak yerine Filipinler’deki İspanyol üssüne gitmeye karar verdi. Torres gemisinin Yeni Gine yakınlarındaki sulara girdiğini tespit etti. Nerede olduğunu biliyordu ancak ters akıntılar yüzünden adanın doğu ucuna seyredeemedi. Rüzgâr ve akıntı onu Yeni Gine’nin güneyine yol almaya zorladı. Rastlantı sonucu, Avustralya’daki York Burnu ve Yeni Gine Adası arasında uzanan Torres Boğazı’na ulaştı. Avustralya hakkında çok az şey bilse de bu seferiyle, büyük güney kıtası eğer varsa Yeni Gine’den ayrı olduğunu kanıtladı.

Büyük Okyanus’ta yeni sömürgeler kurmaya yönelik bütün İspanyol girişimleri felaketle sonuçlanmakla birlikte; sıra kârlı, yeni ticaret yolları kurmaya geldiğinde İspanyollar çok başarılıydı. Filipinler’deki Luzon Adası, Doğu’yla ticaretin merkezi haline

geldi. İspanyollar, Doğu ülkelerinin gümüş ticareti yapmaya son derece hevesli olduğunu keşfetmişti ve bu durum onlara, Peru'nun madenlerini Avrupa pazarlarından daha kârlı bir pazara sunma imkânını sağladı. Gümüşe karşılık Çin ipeği ve porselen eşyalar değiş tokuş edildi. Böylece, Meksika ve Peru'dan gümüşle yüklenmiş Acapulco kalyonları, her yıl Amerika kıyılarından Filipinler'e doğru yola çıktı. Doğudan batıya ulaşmak, üç ay sürüyordu. Daha sonra yıl boyunca kalyonlar, Luzon Adası'ndaki Manila'dan ipek ve porselen yükleyerek yola çıkıyordu. Son derece kârlı bir ticaret söz konusuydu; İngilizler bu büyük hazine gemilerini öğrendiklerinde, bazı açgözlü ruhlar onların yolunu nasıl keseceklerini ve hazinelere nasıl el koyacaklarını planlamaya başladılar.



FRANCIS DRAKE VE GOLDEN HIND'İN SEFERİ

DÜNYANIN ÇEVRESİNİ DOLAŞAN İLK İNGİLİZ

1577-1580

Rabbim bize Tanrı korkusuyla dolu bir hayat bahşetsin ki yurtdışındaki savaşlarda olduğu kadar memleketteki muharebelerde de O'nun majesteleri kraliçenin yanında yer aldığıнын düşmanlar tarafından dile getirilmesini sağlayalım. Tanrı majesteleri kraliçeye uzun ve mutlu bir ömür ihsan etsin, onu Tanrı'nın ve majestelerinin düşmanlarına karşı ebediyyen muzaffer eylesin.

Sir Francis Drake, *Amiral Sir Francis Drake'in Hayatı, Seyahatleri ve Keşifleri*

Şubat 1573'te, bir grup Cimmaron Yerlisi ve küçük bir İngiliz topluluğu, Panama Berzalı'ndaki Cordilleras Dağları'nın yüksek geçitlerini keşfediyordu. Günlerce süren tırmanıştan sonra, bir dağ yamacına ulaştılar; Cimmaronlar dağın zirvesinin yakınlarındaki yüksek ağacı ve küçük düzlüğü işaret ediyorlardı.

Bu İngilizlerden ikisi, Francis Drake ile John Oxenham her yere bakmaları yönünde talimat aldıkları platoya tırmandılar. Bölgeye gelirken geçtikleri Atlas Okyanusu, kuzey ufkunda pırıl pırıl parlıyordu. Bu, yelken açtıkları ve iyi bildikleri bir okyanustu. Güneye baktıklarında şaşırtıcı bir manzarayla karşılaştılar. Orada uzakta, var olduğunu bildikleri fakat daha önce pek az İngilizin gördüğü başka bir engin okyanus daha vardı. Sisli ufukta kesik kesik parılayan sular, Büyük Okyanus'un sularıydı. Drake, günün birinde bu uzak denizlere yelken açmak için yüksek sesle Tanrı'ya dua etti. Büyük Okyanus'a yelken açacak ilk İngiliz gemisine kaptanlık etmeyi o anda aklına koydu.

Katır kervanları, Peru madenlerinden gümüşü alıp dağ sıralarının dar geçitleri boyunca taşıyordu. Bu kervanlar o kadar uzundu ki onlara askerlerin eşlik etmesine rağmen, İspanyolların bütün bir kervanı gözetip koruması mümkün olmuyordu. Her zamanki gibi, Francis Drake'in İspanyol Karayipleri'ni yağmalama planı, büyük

bir başarıyla amacına ulaştı. Drake ve adamlarının külçe yüklü katır kervanlarından yüz bin peso tutarında soygun gerçekleştirdiği ve bu ganimetlerle İngiltere'ye döndüğü söylenir.

Drake memleketine zengin bir adam olarak dönmüştü dönmesine ama paraya sahip olmak, Büyük Okyanus'u aşma planını gerçekleştirmek için tek başına yeterli değildi. İhtiyaç duyduğu şey kraliyet desteği idi. Kraliçe Elizabeth, Karayıpler'deki tüm korsanlık faaliyetlerinden haberdardı fakat Drake'in devletin izniyle korsanlık yapan biri mi yoksa sadece kendi çıkarları için İspanyol kalyonlarına saldıran basit bir korsan mı olduğu, hangi açıdan bakıldığına göre değişen bir meseleydi. Devonshire'lı önemsiz bir seçkin olarak doğmuş ve toplumun bir üst mertebesiyle bazı ilişkiler kurmuştu. Drake, kraliçenin hizmetinde değildi ama doğru yerlerde kulis yapmaya devam ederse planları için destek alabileceğini biliyordu. Kraliçenin gözdelelerinden, Essex Lordu Sir Francis Walsingham'ın ve ayrıca görevde kendisine eşlik etmek isteyen maceracı bir soylu olan Thomas Doughty'nin beğenisini kazandı.

Soylu Maceraperestler

Drake'in Büyük Okyanus'a yelken açma planı, 1577'ye gelindiğinde kraliyet çevresi tarafından kabul edilmişti. Sefer için beş gemi ile yeterli sayıda adam tahsis edildi. Sancak gemisi, yüz ton taşıma kapasiteli *Pelican*'dı. Seksen tonluk *Elizabeth*'in kaptanlığı Bristol'lı John Wynter'a ve elli tonluk *Swan*'ın kaptanlığı da John Chester'a verildi. Ayrıca, otuz tonluk *Marigold*'un kumandası John Thomas'a bırakıldı ve son olarak, Thomas Moon'un kaptanlığını yaptığı sadece on beş tonluk, küçük *Christopher* vardı. Denizcilere ek olarak, seferin son derece değerli bir kaydını tutan Francis Fletcher adlı bir Püriten vaiz de yolcular arasındaydı. Soylu maceraperestler kontenjanından, Kraliçe Elizabeth döneminin büyük denizcilerinden John Hawkins'in yeğenlerinden biri olan William Hawkins, aristokrat Thomas Doughty, ayrıca kraliçenin kuzenlerinden biriyle akrabalık bağı olan Gregory Carey ve babası

Londra belediye başkanlığı yapmış olan John Chester Drake vardı. Toplamda, Drake'in mürettebatı 164 kişiydi.

Drake'in gemisi *Pelican* (daha sonraları *Golden Hind* olarak da anıldı) hakkında ayrıntılı bir tasvir, Cabo Verde Adaları seferine katılma telaşı içindeyken bu gemiyi ilk kez gören Portekizli denizci Nuño da Silva tarafından kaleme alınmıştır:

(O) çok sağlam ve güçlü. Bu geminin, birbirinden mükemmel iki koruyucu kaplaması var. Savaş için gayet uygun durumda ve Fransız tarzında, iyi donatılmış bir gemi; gayet sağlam direkler, halat ve çifte yelkenlerle mükemmelleştirilmiş. Gayet iyi bir gemi ve dümeni düzgün. Gemi yeni değil; bakırla da kaplanmamış veya safra da konmamış. Her iki tarafında silahı yedişer adet lombos var ve içerideyse on üçü bronzdan, geri kalanları dökme demirden 18 pare top taşıyor... Gemi arkadan aldığı ve şiddetli olmayan rüzgârla seyrettiğinde suya dayanıklı ancak dalgalar büyüdüğünde suyla epeyce boğuşması gerekiyor. Bu durumlar da, gerek rüzgâra karşı yol alırken gerekse borina halatları dışarı çekildiğinde epey su alıyor. Fakat sonuçta bu gemi, Portekiz'den Brezilya'ya birkaç seyahat yapmaya elverişli.

İspanyolların Nefreti

Büyük Okyanus'a yapılacak sefer iyi korunan bir sırdı. Mürettebat, dünyanın çevresini dolaşacak bir seyahat için gemide toplandıklarını bilmiyordu ve onlara, geminin Akdeniz'deki İskenderiye Limanı'na yöneldiği söylendi. Gemideki maceraperest asilzadelerin seferin asıl amacını bilmediğine inanmak zor; tayfaların da subaylardan ve asilzadelerden, seyahatin mahiyeti ve nereye yöledikleri konusunda bilgi almadığına inanmak daha da zor. Drake'in geçmişi ve İspanyollardan nefreti sır değildi. Kafile tepeden tırnağa silahlıydı ve Drake'in yapmaya kararlı olduğu şekilde, İspanyollarla karşılaşılırsa ateş güçlerini kullanmayı hedefledikleri açıktı.

Birkaç gecikmenin ardından küçük filo, 15 Kasım 1577'de Plymouth'u terk etti. Fakat 27'sinde, başladıkları yere geri dönmek

İSPANYOL HAZİNE GEMİLERİ

Acapulco kalyonları her yıl, Peru madenlerinden elde edilen gümüşleri yükleyip Meksika'dan denize açılarak Büyük Okyanus'u aşardı. Manila'dan, Doğu'nun ipekleri, kıymetli taşları ve egzotik mallarıyla yüklenmiş olarak geri dönerdi. İngilizler bu kazançlı ticareti çok kıskandılar. Francis Drake, bir İspanyol hazine gemisini ele geçiren ilk İngiliz olmakla birlikte, tek İngiliz değildi:

1578 Francis Drake

1587 Thomas Cavendish

1710 Woodes Rogers ve William Dampier

1743 George Anson

zorunda kaldılar. Devon ve Cornwall'daki dalgalar o kadar yüksekti ki filo Manş Denizi'nden çıkamamıştı.

İkinci girişim daha başarılı oldu. Seyahatin ilk haftaları olaysız geçti. Francis Drake korsanlık faaliyetlerine ancak yeni yılla birlikte, İspanya ve Portekiz kıyılarını aşıp Kuzey Afrika'nın Akdeniz sahillerine vardıktan sonra başladı. 7 Ocak'ta, Rhir Burnu'nda üç İspanyol balıkçı gemisi ile karşı karşıya geldi. Sayıca üstün ve tam

teçhizatlı İngilizler karşısında hiç şansları yoktu. Drake, gözlerini korkutup bütün avlarına el koydu. Ardından, bu gemileri 900 mil boyunca kendisine eşlik etmeye zorladı fakat gönülsüzce boyun eğdikleri ortadaydı ve daha sonra, onları yeniden serbest bırakmaya karar verdi. Blanco Burnu'nu döndüğünde, burada demirli durumda çok sayıda Portekiz gemisi bulunduğunu gördü. Portekizliler yeni gelenlere korku ve şüpheyle baktılar; bu korkularında haklıydılar. Ağır silahlarıyla Drake, yolunun üzerinde karşısına çıkan her gemiyi sırayla yağmalayabilecek ve keşifte işine yarayacak her şeye el koyabilecek imkâna sahipti.

Cabo Verde Adaları'nda şans yüzüne güldü. *Maria Santa* isminde, tıka basa erzak, şarap ve yün kumaş yüklü bir Portekiz gemisi buldu. Gemiye ele geçirdi, kendi adamlarını geminin idaresiyle görevlendirdi ve adını *Mary* olarak değiştirdi. *Mary* gemisinde, Brezilya'ya giden en iyi rotayı ve aynı zamanda Güney Amerika kıyılarına yelken açmanın tehlikelerini bilen denizci Nuña da Silva vardı. Drake, da Silva'nın gönlünü hoş tutup ona iyi davrandı. Da Silva'ya kaptanın sofrasında yer verip en iyi barınma imkân-

larını sağladı ve böylelikle denizci, Drake'in hizmetine girmeye zorlandı.

Kafile, Atlas Okyanusu'nu geçmek üzere yola çıktı ve bir süre Ekvator civarındaki bunaltıcı, rüzgârsız denizlerde salındıktan sonra Brezilya kıyısını gördüler. Macellan'ın aksine Drake, Rio de Janeiro'da körfezi keşfetmeye zaman harcamadı ve Rio de la Plata'yı araştırmadı. Kıyı boyunca güneye, Macellan'ın Büyük Okyanus'a bir geçiş noktası bulduğunu bildiği enleme doğru yöneldi. Bu esnada, mürettebatın bazı üyeleri arasında, özellikle kaptan ile maceraperest asilzadeler arasında sürtüşmeler çıkmıştı; Drake'in amaçları ve nereye gittikleri hakkında kendilerine daha fazla bilgi verilmesi gerektiğini düşünüyorlardı.

Asilzadeler hizbinin başı, ganimet gemi *Mary*'nin sorumlusu olan Thomas Doughty'ydi. Doughty eğitilmiş biriydi, siyasi yönden dirayetliydi, prenslerle ve lordlarla görüşebiliyordu ve toplumsal açıdan aşağıda gördüğü bir adamın otoritesine boyun eğmek zorunda kalmaktan hoşlanmıyordu. Drake'in kafileyi bilinmeyen ve tehlikeli sulara sürüklediğini fark ettiğinde Doughty, kendisinin ve diğer asilzadelerin kafilenin gideceği yer konusunda söz hakkına sahip olması gerektiğini düşündü. Drake kabul etmedi. Seferin kumandanıydı ve her adımında Doughty'ye danışmak zorunda bırakılması halinde muhtemelen işini yapamazdı.

Sürtüşmeler artıyordu. Doughty'nin tavrı, sakın ve ikna ediciydi. Sadece ahababı olan yolcularla çene çalmıyor, ayrıca seyir subayları ve tayfalarla konuşarak Drake'i eleştiriyordu. Drake, Doughty'nin bu şekilde davranmaya devam etmesi halinde otoritesinin zedeleneyeceğinin farkındaydı. Planlarına destek bulmak amacıyla bir toplantı düzenledi ve onlara, Cebelitarık Boğazı'nı geçtiklerinde gün gibi açık hale gelen şeyi, geminin İskenderiye'ye gitmediğini söyledi. Macellan Boğazı'ndan geçerek Büyük Okyanus'a yelken açmak amacındaydı. Hava giderek soğumuştü ve adamlardan bazıları dizanteri ile hummadan mustarıptı. Doughty ve yandaşları, Büyük Okyanus'a giden tehlikeli geçide girmek istemiyordu. Denizcilerin korkularını kullanıyorlardı ve Drake, çok geçmeden el altından bir isyan çıkacağından endişeliydi.

Bir İdam Cezası

Thomas Doughty, Drake'le küstahça konuştuğunda, kaptan iki gün boyunca onu direğe bağlayarak karşılık verdi. Yöntem başarısız oldu. Doughty cezaya sabırlı bir şekilde dayandı ve hadiseyi zekice kendi lehine çevirmeyi bildi. Kafile, günümüzde Brezilya'da bulunan St. Julian Körfezi'ne, tam da Macellan'ın adamlarının isyan başlattığı ve kafiledeki gemilerden birinin onu terk ettiği yere varmıştı. Drake, otoritesini sarstığı ve sefer düzenini bozduğu için Doughty'yi yargılamaya karar verdi. Jüri, Doughty'yi suçlu buldu



1978 yılında, Drake'in dünyanın çevresini dolaşmasının 400. yıldönümü anısına Golden Hind'in tam ölçekli replikası inşa edildi. Drake'in yolculuğu onu Büyük Okyanus'a, kuzeyde San Francisco'nun olduğu bölgeye götürmüştü. Drake memleketine, bir İspanyol hazine gemisinden yağmaladığı servetle dönmüştü.

ve Drake cezayı belirleme yetkisine sahipti. Suçun cezasının idam olduğuna karar verdi. Doughty, Drake'in idam cezası hükmü verme yetkisine sahip olmadığını iddia etti. Drake, kraliçeden yetki aldığını öne sürdü. Doughty, yetki belgesini görmek istedi. Drake yazılı bir kâğıdı üstünkünkörü havada salladı, fakat kimsenin incelemesine izin vermedi.

2 Temmuz'da Thomas Doughty, geminin rahibi Francis Fletcher'a son kez günah çıkardı. Doughty ve Drake, beraber ayine katıldılar ve garip biçimde, aralarında bir olağandışılık yokmuş gibi göründü. Akşam yemeğini yiyip birbirleriyle neşeyle sohbet edecekleri kamaraya çekildiler. Ondan sonra tüm mürettebat, idamı seyretmek üzere körfezdeki bir adada toplandı. Doughty, cellada son sözlerini söyledi.

"Temiz ve düzgün vur zira boynum kısa."

Drake ise, "İşte hainlerin sonu böyle olur" dedi.

Thomas Doughty'nin boynu vuruldu. Drake buraya "Gerçek Adalet ve Yargılama Adası" adını verdi. Diğerleriyle "Kan Adası" dediler.

Ganimet olarak aldığı gemilerle Francis Drake hırs küpüne dönmüştü. Elindeki altı geminin hepsiyle birden Macellan Boğazı'ndan geçmeye yetecek sayıda denizcisi yoktu ve bu nedenle, bazı kökten değişikliklerde karar kıldı. Ganimet gemi *Mary*, tıpkı *Swan* ve *Christopher* gibi, yolunu ayırdı ve onu seyahatin geri kalanında yalnızca üç gemiyle bıraktı. Daha önce kimse Macellan Boğazı'nı ters yönden aşıp Atlas Okyanusu'na geçmemişti. O nedenle, gelinen noktada adamlar dünya çevresinde yolculuk için görevlendirildiklerinin çoktandır farkındaydı.

Drake, Macellan Boğazı'nı başarıyla geçti ve bu esnada gemisine, daha yaygın şekilde bilineceği ismi verdi: *Golden Hind*. Sadece on yedi günlük seyahatten sonra, 6 Eylül 1578'de üç gemisiyle Büyük Okyanus'a çıktı. Ne var ki bu esnada, Pasifik ismine uygun durumda değildi ve *Golden Hind* ile iki refakatçisi çok fırtınalı bir



denizle karşı karşıya kaldı. Üç geminin her biri, çok şiddetli rüzgârlar tarafından güneye sürüklendi ve bu beklenmedik olay sonucunda karanın güneye doğru uzanan açık denizle sonlandığını keşfettiler. Drake, Amerika'nın güneyini dolaşan başka bir deniz yolunun bulunduğu kararına vardı. Daha ileriye gidip araştırarak zamanı yoktu, fakat dolambaçlı Macellan Boğazı'na alternatif bir güzergâh olan Horn Burnu etrafındaki doğrudan deniz yolunu keşfetti. Drake ayrıca, kraliçenin şerefine Elizabeth Adaları adını verdiği, bir grup ıssız ada keşfetti. Bunlar, 57 derece güneyde, hemen hemen Horn Burnu'nun yakınındaydılar.

Horn Burnu yakınlarındaki denizlerde seyretmekteyken, gemilerin en küçüğü *Marigold* diğer ikisinden ayrı düştü. Büyük gemiler onu bulma umuduyla güney yönünü araştırdılar. Hepsisi boşunaydı. Mürettebat bir noktada, rüzgârın uğultusunun içinde acı çığlıklar duyduğu hissine kapıldı. Refakatçilerini göremeseler de su almakta olduğundan ve boğaz geçişinde epey yıprandığın-

dan haberdar olmuşlardı. Küçük *Marigold* batmış ve yirmi dokuz kişilik mürettebatının tümü onunla birlikte sulara gömülmüştü.

Geriye kalan iki gemi, hem kuzeye doğru ilerlemek hem de barınak bulmak amacıyla geri dönmeye çabaladı. Karanlıkta ayrı düştüler ve birbirlerinin fenerlerini göremeyecekleri kadar uzağa savruldu. Drake, geride kalan son refakatçi gemisini aramak için birkaç gün harcadı, ne var ki arama sonuçsuz kaldı. Yapılan idamlar, patlak veren fırtınalar ve kaybettikleri arkadaşlarının imdat çağrıları *Elizabeth* gemisinin mürettebatının canına tak etmişti. Francis Drake'i dünya çevresindeki seyahatte daha fazla takip etmeye istekli değillerdi. Firar edip Macellan Boğazı'ndan geçerek memlekete doğru yola çıktılar.

Drake'in filosunun tek gemiye düştüğü fark edildiğinde, *Golden Hind* gemisinde derin bir heyecan yaşanmış olmalı. Bir adamın başının kesildiğini görmüşlerdi. Yola beraber çıktıkları denizci arkadaşlarının bilinmeyen, haritalarda yer almayan bir denizde boğulurken attıkları acı çığlıkları duymuşlardı. Gemideki erzak azalmıştı ve geminin acilen kalafatlanmaya ihtiyacı vardı. Acaba *Golden Hind* İspanyolları, kendi mekânları olan Büyük Okyanus'ta kurnazlıkla alt etmeyi ve ateş üstünlüğü sağlamayı tek başına başarabilecek miydi? Drake, son derece tecrübeli bir korsandı ve hâlâ İspanyolları elindeki tek gemiyle bile yenebileceğine emindi.

Şili kıyısı boyunca seyir, Macellan Boğazı'ndan sonra, nispeten kolaydı. Güneye doğru yerleşim yoktu fakat kuzeye doğru yol aldıkça, medeniyet izleri görünmeye başladı. Çok geçmeden Drake, yöre sakinleriyle yiyecek ve su için pazarlığa başlamıştı. Kuzeye doğru keşfini sürdürdü. Buralardaki sahil köylerinde kulağına, İspanyolların hareketlerine ilişkin söylentiler geldi. Daha küçük gemiler, Drake ve tam teçhizatlı gemisi için kolay avdı, neredeyse istediği gibi yağmalayabilirdi. Yapamayacağı şey, gemileri ganimet olarak almaktı. Zira elinde, onları donatacak ve dünyanın çevresinin yarı yolunu kat edip İngiltere'ye kadar götürecek sayıda adam kalmamıştı.

Muazzam Bir Servet

Sonra, beklediği haberi işitti: Bir İspanyol kalyonu, *Nuestra Señora de la Concepción*, Lima'dan yelken açmıştı ve gümüş külçeler halinde muazzam bir serveti yüklenmiş olarak Panama'ya doğru yol alıyordu. Hazine gemisini izleyip bulmak Drake için çok zor oldu. San Francisco Burnu açıklarında kalyonla karşılaştı ve onu ele geçirmek için eski bir korsan hilesine başvurmaya karar verdi. Kız tarafından, içleri deniz suyu ile dolu, iple bağlanmış şarap fıçılarını geminin arkasından denize attı, sonra pupa yelken ilerledi. Şarap fıçılarını sürüklemek, *Golden Hind*'in seyrini ağırlaştırdı ve İspanyollar, onun yükü ağır, yavaş bir ticaret gemisi olduğu sonucuna vardı. İspanyolları yanıltmak için gemiye İspanyol bayrağı çekmek Drake için kesinlikle sorun değildi. Daha sonra, şarap fıçılarını sürükleyen ipleri kesip attı ve gemisi ileri doğru hızla fırlayınca hazine gemisine kolaylıkla yetişebildi. *Concepción*'un yakınına gelince *Golden Hind*'in topları kalyona nişan aldı ve yanaştığında kulakları sağır eden bir top gürlemesi duyuldu. Drake'in topçuları iyi iş çıkarmış, hazine gemisi ilk yayılım ateşinde mizana direğini kaybetmişti ve arka güverte parçalanmış tahta, kırık kemerler ve armalarla kaplıydı. Drake karışıklıkta, aborda ekibini, İspanyol gemisinin rüzgâraltı kısmına gönderdi. Eylem birkaç dakikada bitti, hazırlıksız yakalanan İspanyollar, tek el ateş etmeye bile vakit bulamadılar.

Drake bunun ardından bizzat *Nuestra Señora de la Concepción*'a çıktı ve ganimetini incelemek üzere güverteden aşağıya indi. Gümüş ve altın sikkelerle dolu on dört sandık, çok miktarda altın ve gümüş tabak; değerli taşlar ve mücevherat buldu. Ambarda, en az 1300 külçe saf gümüş ıslıl ıslıl parlıyordu. Gümüşün ağırlığı yaklaşık 26 tondur ve hazine gemisinden *Golden Hind*'e nakledildiğinde İngilizler, gözlerine inanmakta zorluk çektiler. Bu eylem, tarihteki en pişkin ve ölçüsüz hırsızlıklar arasında yerini almıştır.

Drake başlıca amaçlarından birisini gerçekleştirmişti fakat hâlâ hazinesini İngiltere'ye götürme işi kendisini bekliyordu. Bildiği kadarıyla, vurgunuyla birlikte memlekete varmasının üç yolu vardı. İlk seçenek, Macellan Boğazı'ndan geçerek geldiği yoldan dönmek-

ti fakat bu tehlikeli olasılığı göz ardı etmek için uygun gerekçeleri vardı. İkinci seçenek, Büyük Okyanus'u boydan boya takip ederek, Hint Okyanusu'nu geçip Ümit Burnu'nun etrafından dolanmaktı. Drake, üçüncü bir seçenek daha olduğunu düşünüyordu. Amerika'nın kuzeyinde, daha önce üzerinde hiç seyredilmemiş, Anian Boğazı denilen bir geçit olduğu söyleniyordu [Anian Boğazı yarı-efsanevi bir yerdi; eski haritacılar bu boğazın Kuzey Amerika ile Asya arasındaki sınır olduğuna ve Atlantik ile Pasifik okyanusları arasında bir geçit oluşturduğuna inanıyor, haritalarında da böyle gösteriyorlardı. Bazı haritalarda, Anian Boğazı Kaliforniya'da bile gösterilmiştir. İki kıta arasındaki gerçek boğaz 1728'de keşfedilip Bering Boğazı adını aldı – ed. n.]. Keşif seferleri, Çin'e giden Kuzeybatı Geçidi'ni bulmak amacıyla Amerika'nın doğu kıyılarını aramıştı. Arayış başarılı olmamıştı fakat Drake, talihin yardımıyla boğazın batı ucunu bulabilir, bu yeni ve daha kısa rota ile Atlas Okyanusu'na geri dönüş yoluna ulaşabilirdi.

Yaptığı vurgunla ilgili haberler Panama kıyısında duyulmadan önce suç mahallinden sıvışması gerekliydi. *Golden Hind*, Amerika kıyı şeridini kuzeye doğru günlerce takip ettikten sonra, Drake, daha kuzeyde sahile tekrar ulaşabileceğini umarak denize açıldı. Kıyıyı yeniden bulmakta başarılı oldu fakat kuzeye doğru sürekli yol almasına ve 49. paralele kadar kuzeyde ilerlemesine rağmen, aradığı deniz yoluna rast gelmedi. Şayet Amerika'nın kuzeyinde bir deniz yolu keşfedebilseydi, bu gerçekten muhteşem bir keşif seyahati olurdu.

Bu esnada *Golden Hind* fena halde su almaktaydı, teknenin su hattının altında kalan bölümünü midyeler kaplamıştı. Drake, karınayı kalafatlamak ve geminin direkleri ile donanımını onarmak için karaya yanaşacak güvenli bir yer bulmalıydı. Tarifine göre, 38 ile 48 derece kuzey enlemleri arasında herhangi bir yerde olabilecek bir sığınak buldu. Amerika'nın doğu yakasında, Roanoke'de bir İngiliz yerleşimi kurma girişiminden yedi yıl önce, bir İngiliz gemisinin Kaliforniya kıyısını keşfettiğine inanmak son derece zor. Drake'in Kaliforniya yakınlarında karaya çıkması, hiç şüphesiz yerleşim kurma amacıyla değildi, fakat yine de San Francisco'lula-

rın bu bölgenin İngilizler tarafından keşfedildiğini öne sürmelerine imkân vermiştir. Golden Gate'in kuzeyindeki "Drake Körfezi" denilen yer, büyük olasılıkla Drake'in karaya çıktığı, gemisini tamir ettiği ve Kuzey Amerika yerlileriyle dostane ilişkiler kurduğu bölgeydi. Drake'in San Francisco Limanı'nı keşfetmemiş olması, son derece şaşırtıcı bir durumdur. Ne var ki Drake notlarında sahilin sislerle kaplı olduğunu belirtmiştir. Bu nedenle Drake, burada keşfetmeye değecek bir şey olduğunun farkına varmadı. Dünyanın en güzel doğal limanlarından birinin yanı başından geçip gitmiş yegâne kaptan değildir. İki yüzyıl sonra James Cook, Sydney Limanı'nda tam anlamıyla aynı duruma düştü. Botany Körfezi ile Drake Körfezi'nin ortak bir noktası vardır.

New Albion

Drake, karaya çıktığı bu yere "New Albion" adını verdi. Kuzey Amerika yerlileri tarafından güzel karşılandı ve Richard Hakluyt'un seyahate ilişkin anlatımında belirttiği üzere, iki kültür buluştuğunda şarkı söylenip dans edilmekteydi:

Orada olduğumuza dair haber kısa sürede bütün bölgede yayıldı, civar bölgelerde yaşayanlar aşağı inip yanımıza geldiler. Bunların arasında, bizzat kral da bulunuyordu. Kral gayet yapılıydı ve cana yakın bir kişiliği vardı; yanındakiler de uzun boylu ve savaşıçı görünümlü adamlardı.

En önde, kralın önünde asa veya gürz taşıyan ve önemli bir şahsiyet olduğu belli olan biri vardı; bu asanın üzerine, biri daha küçük diğeri ise daha büyük olan iki taç, inanılmaz uzunlukta üç zincirle asılıydı. Taçlar, muhtelif renklerde kuş tüyleriyle süslenmiş örgülerden yapılmıştı. Zincirler, kemiksi bir maddeden yapılmıştı ve buradaki insanların pek azının bunları takmasına izin veriliyordu.

İstihkâmlarımızın ve çadırlarımızın olduğu yere gelirken asa taşıyan adam bir şarkı söylemeye, bu şarkıyla uyumlu bir dans yapmaya başladı; vakur duruşunu hiç bozmuyordu; kral ve muha-

fızı ve ardı sıra gelen her seviyeden erkek aynı tavır içinde şarkı söyleyip dans etti; kadınlar ise sadece dans ettiler, ama sessiz kaldılar. General onların bizim mevzilerimizin içine girmelerine izin verdi, orada da makul bir süre danslarına ve şarkılarına devam ettiler. Tatmin olduklarında generalimize oturması için işaret ettiler, kral ve çevresindeki muhtelif kişiler generale çeşitli konuşmalar yaptılar, daha doğrusu ricalarda bulundular. Yörelerini ve krallıklarını hâkimiyetine alıp kral-ları haline geleceğini, bütün topraklar üzerindeki hakları ona devredip kendilerini de ona teslim edip onun tebaası haline dönüşeceklerini anlatan işaretler yaptılar.

Drake, tekrar memlekete dönmek için tek yolunun, Büyük Okyanus'un kuzeyini takip etmek olduğunu kabullenmek zorunda kaldı. Kaliforniya sahilini geride bırakıp, keşfedilmemiş okyanusta fersahlar boyunca yelken açtı. Hawaii Adaları'na denk gelmesi şanssızlıktı ancak, izlediği rota onu güneye sürükledi ve alize rüzgârlarını arkasına alarak olaysız bir deniz yolculuğundan sonra, 1579'un Eylül ayının sonlarında, Caroline Adaları'na vardı. Büyük Okyanus'u altmış altı günde geçmişti.

SIR FRANCIS DRAKE

Francis Drake, Elizabeth dönemi İngiltere'sinin yaşamış en büyük denizcisi miydi, yoksa bir korsan ya da yağmacıdan daha fazlası değil miydi?

Büyük Denizci Drake

- Drake'in dünyanın çevresindeki seyahati, mükemmel bir denizcilik örneği idi.
- Drake olmasaydı, İngilizler muhtemelen İspanyol donanması tarafından mağlup edilirdi.
- Drake'e, kraliçesi ve ülkesi tarafından şövalye nişanı verilip onurlandırıldı.
- Gemisi *Golden Hind* o kadar itibar gördü ki Deptford'da muhafaza edildi.

Korsan Drake

- Drake'in Karayipler'deki korsanlık faaliyetleri, İngiltere ile İspanya arasındaki savaşı tırmandıran başlıca etkendi.
- Drake, Thomas Doughty'yi idam etme hakkına sahip değildi.
- Drake, Rahip Francis Fletcher'i rahiplikten çıkarma hakkına sahip değildi.
- Drake adamlarına, eline geçen kazancı paylaşma vaadinde bulunmuştu, fakat bu vaat yerine getirilmedi.

Uygun Yönden Esen Bir Rüzgâr

Drake şimdi çifte bela ile karşı karşıyaydı. Zira hem İspanyollardan hem de Portekizlilerden uzak durmak zorundaydı. Fakat Baharat Adaları’ndan geçerken dost canlısı bir kabile reisinin, gemisine taşıyabileceği kadar baharat yüklemesi teklifine hayır diyemedi. 1580 yılının Ocak ayında, *Golden Hind*’i Sulawesi Adası’nın tehlikeli mercan kayalıklarından geçirmeye çalıştığı sırada gemisi, hızla kayalıklara çarptı. Çıkan panikte, gemiyi tekrar yüzdürme umuduyla mevcut yükün tamamı gemiden atıldı. Fakat Drake gümüşünü boşaltmayı kabul etmedi. Kayıklar halatlarla gemiye bağlandı. Adamlar gemiyi kayalıktan kurtarmak için boş yere küreklere asıldılar ve bocurgata yüklendiler. Fakat *Golden Hind* kımıldamıyordu. Her manevra hayal kırıklığıyla sonuçlandı fakat Drake gümüşünü kaybetmeme azmindeydi. Umutsuzluk içinde, geminin rahibi Francis Fletcher’den uygun bir rüzgâr için Tanrı’ya dua etmesini istedi. Fletcher kaptanın ricasını kabul etti fakat öncelikle, geminin her mensubunun günahlarından nedamet getirmesi dileğinde bulundu. Şüphesiz bu, kaptanı da kapsıyordu ve Thomas Doughty’nin idamı sorunu tekrar gündeme getirildi. Kısa süre sonra, rüzgâr aniden değişiverdi. Sanki Tanrı kullarının isteğini duymuştu. Esinti gemiyi kayalıklardan kurtardı. Denizciler sefere devam edebilirlerdi.

Fletcher hizmeti karşılığında ödüllendirilmedi. Hatta aksine, ağır şekilde cezalandırıldı. Drake, Thomas Doughty meselesini gündeme getirdiği için Fletcher’a karşı öfkeliydi ve olay hâlâ vicdanına ağır geliyordu. Geminin tayfasını topladı ve Francis Fletcher’ı resmen Hristiyan Kilisesi’nden aforoz etti. Geminin kaptanı olarak Drake’in rahibi görevinden men etme yetkisi var mıydı? Kesinlikle yoktu fakat herkes bu kararı kabul etmek zorunda bırakıldı ve zavallı Fletcher alay konusu oldu; boynuna “Sen, yaşamış en büyük dolandırıcısın” yazılı bir levha asmaya zorlandı.

Seyahatin Endonezya’dan memlekete kadar olan bölümünün olaysız geçtiğini söylemek doğru olmaz. *Golden Hind*’in, Hint Okyanusu’nu boydan boya geçip, Ümit Burnu’nu dönmesi ve Afri-

ka'nın Atlas Okyanusu kıyısı boyunca kuzeye doğru seyretmesi bir yıl daha sürdü. Gemi Sierra Leone'de karaya yanaştı. Daha sonra Kuzey Afrika boyunca ilerleyerek, İber Yarımadası'nın etrafında ve Biscay Körfezi'nin çarpıntılı sularında son etabı tamamladı. *Golden Hind* nihayet Plymouth'ta rıhtıma yanaştığında tarih 26 Eylül 1580'di. Tersanenin yanındaki adamlara, "Kraliçe hayatta mı ve iyi mi?" diye haykırdı Drake.

Paha Biçilmez Yük

O günden itibaren, Drake'in gayet iyi bildiği üzere, kendisinin seyahatini ve aldığı kararları yargılayacak olanlar, İngiliz halkıydı. Başardığı şey, imkânsızmış gibi görünüyordu. Dünyanın çevresini dolaşmış olmak bile başlı başına büyük bir zaferdi. Horn Burununda ve Amerika'nın batı sahilinde keşifler yapmak da büyük bir başarıydı. Drake yanında, İspanyolların burunlarının dibinden çalınmış paha biçilmez bir gümüş yükü ile dönmüştü. Peki bu hazine seyahatin en büyük ödülü müydü? Drake'in seyahatine parasal destek veren kişiler, hiç şüphesiz böyle olduğunu düşünüyorlardı. Zira 5 bin sterlinlik yatırımları 600 bin sterlin kazandırmıştı!

Ülkesinin Drake'e duyduğu hayranlığın sınırı yoktu. Kraliçe Elizabeth'in tepkisi, Drake'i şövalye yapmak oldu (bkz. s. 147). *Golden Hind* ise, onarımdan geçirilip yeniden donatıldıktan sonra, İngilizlerin Sir Francis Drake'in seyahatini asla unutmayacaklarının bir göstergesi olarak Deptford'da bir limanda koruma altına alındı.



DOĞU'YA DOĞRU BİR YOL ARAYIŞI

KÂŞİFLER, KUZEYDOĞU VE KUZEYBATI GEÇİTLERİ İÇİN
YAPTIKLARI ARAŞTIRMADA PERİŞAN OLUYOR

1553-1631

Majestelerinin The Ayde adında iki yüz tonluk büyük bir gemisi ve her biri otuzar tonluk, birinin adı Gabriel, ötekinkiyse Michael olan diğer iki küçük barkayla donatılmış ve münasip surette mürettebat, cephaneye, erzak ve sefer için gerekli her şeyle beraber görevlendirilmiş Kaptan Frobisher, tayfasının kalanıyla birlikte, ilk rüzgâr ve ilk deniz kabarmasından (Tanrı'nın yardımıyla) istifade edebilmek amacıyla, Yüce Tanrımızın [MS] 1577 yılında, Mayıs ayının 25'inci günü, Blackwall'da yatan gemisine çıktı.

Richard Hakluyt, *The Principal Voyages, Traffiques and Discoveries of the English Nation*, 1598.

Robert Thorne 1527’de, “Kuzeyde keşfedilecek tek bir yol kaldı” diye yazdı. “Zira İspanya tüm Batı Hint Adaları’nı ve batı denizlerini, Portekiz de tüm Doğu Hint Adaları’nı ve doğu denizlerini keşfetti.”

İngilizler ve Hollandalılar gibi yayılmacı milletler, doğudan gelen ticarete dahil olmaya çok hevesliydi. Sadece baharat ticaretinden elde edilen kâr bile yeni ticaret yollarını bulma konusunda yapılacak çalışmaların parasını karşılamaya yeterdi fakat İngilizler ve Hollandalılar, İspanyol ve Portekiz egemenliğindeki sulardan dışlandıkları için, geriye kalan tek seçenek, Çin’e giden başka bir yol bulmaktı. Kuzey Avrupa’dan Doğu’ya başka rota varsa, o halde ancak Amerika’nın kuzeyinden batıya ya da Asya’nın kuzeyinden doğuya yelken açılarak keşfedilebilirdi.

Tarihsel olarak, Asya’nın kuzeyinden ilerleyen Kuzeydoğu Geçidi, ilk bakışta daha umut vaat eder gibi görünmüştür. Sir Hugh Willoughby, 1553 yılında, Maceracı Tüccarlar Şirketi tarafından finanse edilen ilk keşif seyahatinde, ikinci kaptan olarak Richard Chancellor’la birlikte bir geçiş aramak için, üç gemiyle İngiltere’den yola çıktı. Bu seyahatinde, Kuzey Kutup Dairesi içinde yer alan Lapland’da kışladı. İlkbaharda yeniden yola çıktıklarında, filosu kısa sürede fırtınalarla darmadağın oldu fakat Willoughby, Norveç’in en kuzeydeki burnu başarıyla aşarak, Novaya Zemlya

Takımadaları'na vardı. Bu yolculuğu yapması aylar sürmüştü ve yaz mevsimi sona ermek üzere olduğu için, kışı geçirdiği Lapland'a dönüp tekrar orada kışlamaya ve ertesi yıl başka bir keşif girişiminde bulunmaya karar verdi. Ne var ki, korkunç bir hataya düşerek dönüş yoluna çok geç çıkmıştı; bu nedenle gemileri buzun ortasında sıkışmış, üstelik erzakları da tükenmişti. Sonuçta, Sir Hugh Willoughby ve bütün mürettebatı, soğuktan ve iskorbüt hastalığından hayatlarını kaybetti. Halbuki, Richard Chancellor, Beyaz Deniz'den ilerleyip Rusya'nın kuzey sahilindeki Arhangelsk'e varmayı başardı. Buradan kara yoluyla seyahat ederek Moskova'ya ilerledi. Ruslar onu sıcak bir şekilde karşıladı. Richard Chancellor, Moskova'dan Volga Nehri üzerinden Arhangelsk'e ve oradan da Norveç'in kuzeyinden geçip İngiltere'ye ulaşan bir ticaret yolu kurmayı başardı.

Barbar Âdetleri

Geçidi bulmak için sonraki girişim, 1556 yılında, Stephen Burrough'un, *Searchthrift* gemisiyle gerçekleşti. Yegâne gemisi, sadece sekiz kişilik mürettebatla küçücük bir tekneydi. Burrough Kara Denizi'ne kadar yol aldıktan sonra, Novaya Zemlya Takımadaları ile Asya anakarası arasındaki boğaza ulaşmayı başardıysa da daha ileri gitmesine buzlar engel oldu. Burada, göçebe bir kavim olan Samoyedler ile temas etti fakat bunların barbar âdetleri gözünü o kadar korkuttu ki Burrough, bu kavimle dostça ilişki kurma konusunda hiçbir çaba göstermeksizin memleketinin yolunu tuttu. Beyaz Deniz'de, daha önceden Chancellor'un yararlandığı aynı yerde, Arhangelsk'te kışladıysa da, doğuya doğru daha fazla yol alamadı ve ilkbaharda İngiltere'ye geri geldi.

1580'de üçüncü girişim gerçekleşti. Bu kez, Jackman ve Pet'in komutasında iki gemi, 30 Mayıs'ta Harwich'ten yola çıktı. Ağustos'a kadar Kara Denizi'ne ulaşırlarsa da, kendilerinden önceki kâşifler gibi buzları aşmayı başaramadılar. Kendilerini yüzen buz kütlelerinin ortasında buldular ve mevsim ilerledikçe iki gemi ayrı düştü. Bu keşif girişimi de başka bir acınası başarısızlıktı. Pet,

da Hollanda'dan yola çıkan Willem Barents tarafından gerçekleştirildi. Barents, kendisinden önce kimsenin gitmediği kadar kuzeye ilerledi ve Novaya Zemlya Takımadaları'nın kuzey ucuna ulaştı. Fakat tıpkı İngilizlerin seferlerinde olduğu gibi deniz donmuştu ve daha ileriye gidecek yol yoktu. Gemisi buzların arasında kapana kısıldı ve Barents, kışı bölümün başlangıç resminde (s. 165) tasvir edildiği şekilde, adamlarıyla birlikte, bir buz kütlesi üzerinde geçirmek zorunda kaldı. Mürettebat şanslıydı, zira dalgalar tarafından sürüklenen ağaç dallarıyla kendilerini doğa şartlarından koruyacak bir kulübe inşa edebilmişlerdi. Ne var ki kış dönemi gerçek bir felaket oldu: Isınmak için çok az odun vardı ve ellerindeki yiyecek, son derece sınırlıydı. Barents kışı atlatamadı ve mürettebatının birçoğuyla birlikte hayatını kaybetti. Gemi, buzun basıncıyla yukarı kalkıp parçalandı ve sağ kalanlar, memlekete üstü açık bir tekneyle dönmeye mecbur oldular. Katlanmak zorunda kaldıkları çile, hiçbir suretle kimsenin sağ çıkamayacağı bir mucizeydi fakat Barents'in adamlarının yarıya yakını, sonunda Hollanda'ya dönmeyi başardı.

Martin Frobisher

Barents'in keşif seyahati, uzun yıllar boyunca Kuzeydoğu Geçidi'ni bulma girişimlerinin sonuncusu olarak kaldı. Genel kanı, geçişin çok daha kolay olacağı sanılan kuzeybatıya doğru hızla yönelmekteydi. Daha 1509 yılında Sebastian Cabot, sonradan Hudson Körfezi'nin girişi olduğu ortaya çıkacak bölgeyi keşfetmiş ve deniz yolunun doğu ucunu bulduğunu farz etmek olağan sayılmıştı. 1576'da, aşağı yukarı 70 yıl geçmemişti ki Martin Frobisher'in komutasındaki seferde, daha sonra Hudson Körfezi olarak bilinecek yer keşfedilmiş ve körfezi Büyük Okyanus'a bağladığı varsayılan Anian Boğazı aranmıştır. Seferi finanse eden para, keşiflerden iş imkânı ve kâr sağlamayı ümit eden, Michael Lok isminde zengin bir tüccardan gelmişti.

Frobisher'in, *Gabriel* ve *Michael* adlarını taşıyan iki küçük gemisi vardı. *Michael*'in mürettebatının seyahatin başlarında firar et-

mesiyle, sadece yirmi ton ağırlığında olan bu gemiyi kaybetmiş oldu. Hudson Körfezi'nden içeri giren Frobisher, burada İnuitler ile irtibata geçti. Körfezin sınırlarını araştırdı ve Anian Boğazı'nın girişi olduğunu düşündüğü yeri buldu fakat kış hızla yaklaşıyordu ve daha ileriye keşfetmek için daha fazla kalmayı göze alamadı. Bu nedenle yanında bir İnuit ve altınla karışmış olduğunu düşündüğü siyah kaya parçası örnekleriyle birlikte İngiltere'ye döndü. Bulduğu şey aslında, Hudson Körfezi'nin içinde yer alan küçük bir körfezden başka bir şey değildi. Ayrıca, kayalardaki altın konusunda da yanlış içindeydi fakat bu, daha fazla numune elde etmek uğruna Hudson Körfezi'ne başka seferler yapıncaya dek kanıtlanmadı.

Martin Frobisher, iki seyahate daha arka çıkacak kimseler bulmayı başardı. 1577 ve 1578 yıllarında Amerika'ya iki sefer daha düzenledi. Fakat bu seyahatlerde zamanını, Kuzeybatı Geçidi'ni araştırmaktan çok, altın cevheri olduğunu düşündüğü şeyleri aramakla geçirdi. Frobisher'in bıraktığı noktadan keşfi yürütme işi, bir bilgin olan ve kâr elde etmekten çok coğrafi keşiflere ilgi duyan John Davis'e kaldı. Davis 1585 yılında, Cumberland Boğazı'nı keşfetti. Bu bölgeye yaptığı üçüncü seyahatte, Baffin Körfezi'ne girdi ve 73 derece kuzey enlemine kadar kuzeye ilerledi. Bu yüksek enlemde bile Büyük Okyanus'a geçit bulamadı.

Tudor dönemi kâşiflerinin azmi, gemilerinin elverişsizliği ve seferlerinin zorluğu dikkate alındığında takdir edilmelidir. Frobisher ve Davis'in keşif seyahatlerinden sonra, Kuzeybatı Geçidi'ni bulmaya yönelik ilgi bir süreliğine söndü. Fakat hâlâ Çin'e giden kuzey geçidinin savunucuları vardı. 1610 yılında Henry Hudson,

İNUITLER

Hudson Körfezi çevresinde ve kâşiflerin araştırdıkları sahiller boyunca uzanan pek çok yerde, İnuit kabilelerine (o dönemde Eskimolar olarak biliniyordu) mensup insanlar yaşıyordu. Bu yerli halklar, kışın nasıl geçirileceğini, nasıl ısınacağını, kardan nasıl iglo inşa edileceğini ve kışın en sert zamanlarında bile nasıl yiyecek bulunacağını iyi biliyordu. Kâşifler, İnuitlerin tecrübelerinden pek az yararlandı. Eğer İnuitlerin yaşam biçimlerine daha fazla dikkat etselerdi, seyahatte karşılaştıkları sıkıntıları büyük ölçüde hafifletmiş olurlardı.



sonradan adıyla anılacak körfezin çevre uzunluğunu tetkik etti. Sadece buzla kaplı birkaç ada bulabildi fakat gemiyle geçilebilir boğaz yoktu. Güney yönünde James Körfezi'ni keşfettiysen de efsanevi Anian Boğazı'nın girişini bulamadığının farkındaydı. Hudson'un bu körfezde kışı geçirme ve bahar geldiğinde bir mevsim daha keşfe devam etme kararı alması, mürettebatın epey tepkisini çekti. Cefakâr denizciler için bu kadarı çok fazlaydı. Mürettebat isyan etti ve Hudson'u, oğlu ve ona sadık beş denizciyle birlikte, kendi başlarının çaresine baksınlar diye üstü açık bir kayığa bindirdiler.

Hudson ve yanındakileri bir daha gören olmadı.

Bu olayın, acı soğukta yapılan Kuzeybatı Geçidi'nin keşfine yönelik, araştırmaların sonu olacağı beklenebilirdi lakin hâlâ araştırmaya arka çıkanlar vardı ve 1631 yılında, iki rakip keşif grubu İngiltere'den yola çıktı. Bu

KUZEBATI GEÇİDİ

Kuzeybatı Geçidi için arayış 16. yüzyılda başladı ve neredeyse 20. yüzyıla kadar devam etti. Keşif girişimlerine muazzam miktarda para harcandı ve çok canlar yitirdi. Tüm başarısızlıklara karşın, Atlas Okyanusu'ndan Büyük Okyanus'a kuzeyden bir deniz geçişi vardı fakat buradan, sadece istisnai sıcak hava şartlarında geçmek mümkündü.

keşif ekiplerinden birisine, Bristol'lı Thomas James kumanda ediyordu. Yerel tüccarlarca desteklenen James'in gemisinin adı *Henrietta Maria* idi:

Büyük ilim adamı, denizcilikte epey deneyimli ve matematik bilimlerine vakıf, Kaptan James dedikleri biri, Doğu Hindistan'a Kuzeybatı Geçidi'ni keşfetmek amacıyla (Bristol Boğazı'nda bulunan) Kingroad'dan denize açıldı ... (gemi) tüm gerekenlerle iyice donatılmıştı ve 18 ay yetecek erzak tedarik edilmişti. Yalnızca 20 adam ve 2 erkek çocuk vardı.

Sürüklenen Buz Kütleleri

İkinci keşif girişimi Londralı tüccarlar tarafından destekleniyordu ve keşif heyetinin başında, epey görmüş geçirmiş bir Yorkshire'lı olan Luke Foxe vardı. Haziran ayı sonlarında, Thomas James, Hudson Körfezi'ndeki serseri buz kütlelerinin arasında yol alıyordu. Gemisi bu yüzen buz kütlelerini geride bırakıp açık denize çıkmayı başardıysa da, rahatları fazla uzun sürmedi. Zira batıya yol aldığı anda, bu sefer çok sayıda buz dağı ile karşı karşıya geldi. Bu esnada Luke Foxe da kuzeye doğru keşif çalışmalarını sürdürüyor ve bir geçit bulmaya çalışıyordu. Luke Foxe, Lancaster Boğazı'nın girişine kadar gelmeyi başardıysa da, buz kütlelerinin her yönde ilerleyişe engel olduğunu fark etti. İki gün sonra gemisi bir kayaya çarpıp yan yattı. Sefer faciayla sonuçlanmak üzereydi. Fakat mürettebat zamanında gemiyi kurtarmayı başardı ve yeniden yola koyuldular. 29 Ağustos'taysa, tarihsel bir karşılaşma meydana geldi. Thomas James komutasındaki *Henrietta Maria* gemisi, Luke Foxe komutasındaki *London* gemisiyle karşılaştı. Azılı rakiplerdi ama James memleketlilerine misafirperverlik gösterdi:

Sabahleyin Kaptan Foxe, arkadaşlarıyla birlikte benim gemimin güvertesine çıktı ve onları elimden gelen en iyi şekilde ağırlayıp, sahilden tedarik ettiğim taze etlerden ikram ettim. Akşam, adamlarına tütün ve diğer bazı ihtiyaçlarını verdikten sonra, Kap-

tan Foxe kendi gemisine gitmek üzere ayrıldı ve ertesi sabah, güney-güneybatı yönünde yola çıktı. O zamandan beri kendisini görmedim.

Foxe da, “Kaptan James bana güzel bir misafirperverlik gösterdi. Elindeki erzak ölçüsünde ikramda bulundu, birkaç da keklik ikram etti. Büyük kamara, bizleri ve yanımızda bulunanları alacak kadar geniş olmadığı için akşam yemeğini güvertede yedik...” diye yazmıştır.

James’in soğuk hava bastırmadan eve dönecek zamanı hâlâ vardı fakat o, Hudson Körfezi’nde kışlamakta kararlıydı. Foxe, onunla birlikte kalması için davet edildi ama kendisi İngiltere’ye dönmeye çoktan karar vermişti. James güneye doğru yelken açtı ve körfezde, adıyla anılacak bir demirleme yeri keşfetti. Gemisinin yelkenlerini ve seyrüsefer donanımlarını çıkarıp, sürüklenen buz kütleleri tarafından alınıp götürülmemesi için kısmen suya batırdı. Bu arada gemi dümenini kaybetti ve mürettebat, geminin bir daha denize açılmayacağı korkusuna kapıldı. Mürettebat, kıyıda inşa ettikleri ilkel kulübelerde kışlamak için, yanlarındaki erzakı buzların üzerinde bir milden daha uzak bir mesafeye taşımak zorunda kaldı. Thomas James, geminin nasıl terk edildiğini ve kışı buzların ortasında geçirmeye bırakıldığını şu dokunaklı cümlelerle anlatmıştır:

Adamlarımız sahile çıkmıştı. Soğuk ve acıdan ölümün eşiğine gelmiş bu adamlar sahilden bize, bizim sefilliğimize, aynı zamanda da kendi sefilliklerine bakıyordu. Biz de onlara bakıyor, böylece birbirimizi, kederli kalplerle seyrediyorduk. Gece-nin karanlığı çökerken ben sandalı çıkarmaya çalışıyor ve sevgili yol arkadaşlarıma, binmelerini söylüyordum. Onlarsa (reddetme anlamına gelen bazı ifadelerle) bana gönülden bağlı olduklarını söylüyor, fakat isteksiz davranıyorlardı. Amacımın sahile onlarla çıkmak olduğunu söyledim. Böylece, sonunda, gemimi terk ettim.

Kafilde yiyecek, özellikle taze meyve ve sebze kıtlığı baş gösterdi. Korkunç iskorbüt hastalığının mürettebatı fazlasıyla etkile-

diğini ayrıca belirtmeye gerek yok. Yakacak odun bulmak zordu. Zemin üç metre derine kadar donmuş durumdaydı. Pek çokları hastalandı ve kuzeyin zehir gibi kışında dört adam hayatını kaybetti. Sonunda ilkbahar gelip buzlar erimeye başladığında, geminin hâlâ denize açılabilir durumda olduğunu görüp dümeni deniz tabanından kurtarmayı başardıklarında mürettebatın yüreğine âdeta su serpildi. James kuzeye, 65°30' enlemine kadar çıktı fakat burada kendisini buz kütlelerinin arasında buluverdi. Yaz aylarını, Hudson Körfezi'ni keşfederek geçirdi fakat sonunda, araştırmayı sona erdirip memlekete dönmeye karar verdi; böylece yorgun adamlarının da içi rahatladı. Hem James'in hem de Foxe'in seyahatleri, cesaret ve zorluğa katlanma timsali diye nitelendirilmiştir. Fakat öncekiler gibi bu iki girişim de Çin'e giden o bulunmaz Kuzeybatı Geçidi'ni keşfedememiştir. James ve Foxe bu arayışta kendi nesillerinin son temsilcileriydi.

Yenilgiyle Sonuçlanan Mücadele

Çin'e giden kuzey yolunu bulma girişimlerinin tamamı, bir felaket ve mahrumiyet hikâyesidir. İster Asya üstünden ister Amerika üstünden geçiş olsun, sonuç her zaman aynıydı. Zehir gibi soğuk, açlık ve iskorbüt hikâyesi. Hava şartlarının en olumsuz olduğu yerlerde, taze yiyecek olmadan uzun kışlar geçirildi. Bu, doğa şartlarına karşı yenilgiyle sonuçlanan bir mücadelenin hikâyesidir. Bu girişimlerin sonucu, fırtına ve buzun yok ettiği çok sayıda gemi ve en üzücü koşullarda kaybedilmiş yüzlerce yaşamla birlikte, yürek parçalayıcıydı. Geçidi bulmak için bakılmadık tek bir yer kalmamış ama sonuç her seferinde acı bir hayal kırıklığı olmuştu.

Peki, bu seyahatler dünyayı değiştirdi mi? Başarılı olsalardı hiç şüphesiz değişikliğe yol açarlardı fakat sonunda muazzam yatırımlardan elde edilen tek sonuç, Amerika kıtasının en sert iklim koşullarına sahip kuzey kesimi hakkında zor kazanılmış bilgiler olmuştu.



MAYFLOWER'IN TARİHİ SEYAHATI

**PİLGRİMLER, KUZAY AMERİKA'NIN BAŞARIYA
ULAŞAN İLK KALICI YERLEŞİMİNİ KURUYOR**

1620

Tanrı'nın adıyla, Amin. Biz, aşağıda isimleri yazılı olanlar... Tanrı'nın
şanına mazhar olmuş, Hristiyan inancına sahip ve Kralımızın ve ülkemizin
onurunu taşıyan kişiler olarak, Virginia'nın kuzey bölgelerinde ilk yerleşimi
kurmak üzere bir seyahate girişmiş bulunuyoruz...

Mayflower Sözleşmesi, 1620-1647

Kristof Kolomb'un seyahatinden kısa bir süre sonra, Atlas Okyanusu'nu geçmek gitgide yaygınlaşmıştı. 16. yüzyılın sonlarında Amerika kıtasına seyahat artık sıradan bir olay haline gelmiş ve 17. yüzyıla gelindiğindeyse, bu seyahatler o kadar düzenli bir hal almıştı ki Atlas Okyanusu'nu her geçişi kaydetmenin imkânı kalmamıştı.

Daha önceden İngilizlerin ve Hollandalıların yeni yerleşimler kurmak için pek çok girişimlerine ve doğu kıyı şeridinin büyük bölümünün keşfedilip haritalandırılmış olması gerçeğine rağmen, 1600 yılına kadar Yeni Dünya'da henüz kalıcı bir yerleşim kurulmuş değildi. O tarihlerde, Büyük Okyanus'ta yapılan büyük seferlerle karşılaştırıldığında, Atlas Okyanusu'nu geçmek artık küçük çaplı bir seyahat olarak görülüyordu. Buna rağmen, Atlas seferlerinin dünyayı değiştirebilmesi hâlâ mümkündü. Nitekim 1620 yılında, Yeni Dünya'da kendine yeterli bir koloni kurma amacıyla olduğunu açıkça ilan ederek Plymouth'tan yola çıkan *Mayflower* bu değiştirici seyahatlerden birini yapacaktı.

Kraliçe Elizabeth'in hükümdarlığının son yıllarına doğru, Kuzey Avrupa'daki dini yaklaşımlarda da çok sayıda köklü değişiklik meydana gelmişti. Protestanlar, Roma'yla bağlarını koparmış ve çok sayıda yeni dini akım ortaya çıkmıştı. İngiltere'de Presbiter-

yenler ve Püritenler, dinlerini basitleştirip sunakları, haçı ve dini rölikleri ortadan kaldırmak niyetindeydi. Kraliçe Elizabeth 1603 yılında hayatını kaybettiğinde, Püritenler kendi basit usulleriyle ayin yapmaları konusunda İskoçya Kralı VI. James'ten destek alacakları ümidine kapıldılar.

Zulüm Korkusu

Nottinghamshire'daki Scrooby hanında bir grup Reformcu, her pazar günü ibadetlerini yapmak üzere bir araya geliyordu. Liderleri, Büyük Kuzey Yolu üzerinde önemli bir konaklama noktası olan, Scrooby köyündeki hanı işleten William Brewster idi. Reformcuların içinde, onların fikirlerini destekleyen ve vaizlik yapan iki ya da üç rahip vardı fakat bu dini toplantılar, idari makamların tepkisini çekti. Kovuşturma korkusu, onları sıcak bir şekilde karşılanacaklarından ve diledikleri gibi ibadet etmelerine izin verileceğinden emin oldukları Hollanda'ya göç etme fikrine sevk etti. 1608 yılında, onları Lincolnshire'daki Boston yakınlarında bir yerden alıp Kuzey Denizi üstünden Hollanda'ya götürecek bir gemi ayarladılar. Bu plan ele verildi: Gemilerine bindiklerinde kralın görevlileri, onları tutuklamak için beklemekteydi. Malları yağmalandı ve elebaşları bir ay hapis yattı.

Fakat Pilgrimler, Hollanda'ya ulaşma planından vazgeçmedi ve daha sonraki bir tarihte, başka bir geminin kaptanıyla, Humber Nehri üzerinde bir yerde buluşup oradan kendilerini gizlice Amsterdam'a götürmesi konusunda anlaştılar. Scrooby'den buluşma noktasına kadar olan yolu kendi başlarına aşacaklardı. Buna göre, erkekler karadan gidecek fakat kadınlar ve çocuklar, bir tekneyle Idle Nehri'nden Trent Nehri'ne ve Trent'ten de gemilerine binmeyi umdukları Humber'a gideceklerdi. Kadınları ve çocukları taşıyan tekne, Immingham yakınlarında bir yerde Humber'a ulaştı ve her ne kadar buluşma noktasına çok yakın olsalar da suların çekilmesinden ötürü çamura oturdu. Pilgrimler bir kez daha ihanete uğramışlardı. Sahneye süvariler ve piyadeler çıktı. Adamların bir kısmı gemiye çıkmayı başarmıştı, karıları ve çocukları askerlerce

derdest edilip sürüklenirken, ellerinden olayı aciz bir biçimde seyretmekten başka bir şey gelmedi. William Bradford, gemiden görünen manzarayı şöyle tasvir etmiştir:

Hollandalı (geminin kaptanı) süvarileri ve yaya askerleri görünce duasını etti ve elverişli bir rüzgârın yardımıyla demir aldı, yelkenleri fora etti ve denize açıldı. Fakat gemideki zavallı adamlar, karıları ve çocukları götürülürken bu manzarayı seyretmekten başka bir şey yapamamanın perişanlığı içindeydi. Aslında, kendileri de acınası durumdaydı; zira, üstlerindeki giysiden başka giyecek bir şeyleri yoktu; yanlarındaki tek şey, ceplerindeki az miktarda para idi. Bu durum karşısında, gözlerinden yaşlar boşanmıştı. Mümkün olsa, ellerindeki her şeyi, yeniden sahile çıkarmak için verirlerdi. Fakat yapacak bir şey yoktu. Bu şartlarda, üzüntüden perişan olmuş halde, denize açıldılar.

Kadınlar ve çocuklar, bir süre hapis tutulduktan sonra, serbest bırakıldılar ve sonunda, Amsterdam'a varmış olan kocaları ve babalarıyla duygusal bir kavuşma yaşamayı başarabildiler. Reformcular Amsterdam'da yaklaşık on iki ay kaldı. Bunun ardından, daha iyi bir gelecek umuduyla üniversite kenti Leiden'a gitmeye karar verdiler. Girdikleri işlerde çok yoğun şekilde çalıştılar ve Leiden'da yaklaşık on yıl kaldılar. John Smyth burada doktor olarak görev yaparken, William Brewster üniversitede İngilizce dersleri verdi. Dini tercihlerine müdahale etmeyen Hollandalılara büyük saygı duyuyorlardı fakat yine de hayatlarından memnun değillerdi. Çocuklarının İngilizce konuşulan bir ortamda büyümesini istiyorlardı ve aradan birkaç yıl geçtikten sonra, İngiltere'ye dönme konusunu tartışmaya başladılar.

İbadet Özgürlüğü

İlerisi için en iyisinin ne olduğuna dair hayli tartışmanın ardından, olası bir çözüm yolu buldular. Virginia Şirketi'ne, Kuzey Amerika'da 34. ve 45. enlemler arasında kalan büyük bir top-

rak parçası verilmişti. Reformcuların Amerika kıyılarındaki bu enlemler arasında bir noktada yerleşim kurmalarına dair şirketle anlaşmaya varıldı. Pilgrimler, varacakları topraklarda balık avlama, toprak sürme ve Kuzey Amerika yerlileriyle ticaret yapma yoluyla geçimlerini sağlamak gibi devrimci bir fikre kapılmıştı. Onlar için en önemlisi, Amerika'da yeni keşfedilen bu topraklarda kendi kendine yeten başarılı bir yerleşim kurabilmeleri halinde, istedikleri ibadet özgürlüğünü de elde edecek olmalarıydı.

Planlarını en ince ayrıntısına dek ve dikkatlice yaptılar. Delftshaven'da *Speedwell* adındaki gemiye bindiler. Hollanda'ya veda ederek, Manş Denizi'ne açıldılar ve Southampton'da karaya çıktılar. İngiltere'deki dostları da bu girişimde yer almaya karar vermişti. Ülkenin dört bir yanından geldiler. Topluluktakilerin sayısı, kadınlar ve çocuklar da dahil edildiğinde, yüzün biraz üzerindeydi.

Bu gruptan pek çok kişi Scrooby'dendi ve William Brewster'ın ilk baştaki Reformcu grubuna dahildi. William Bradford ve eşi Dorothy ise, Scrooby'ye sadece birkaç mil mesafede bulunan fakat Yorkshire ilçe sınırının öte tarafında yer alan Austerfield'dan idi. John Carver ve eşi Katherine Notthingham/Derby bölgesindendi. Edward Winslow ve eşi Elizabeth Worcestershire'daki Droitwich'tendi. Christopher Martin ise, Essex'in Great Burstead kasa-basındandı. William Mullins ve ailesi Surrey'deki Dorking'dendi. Kızları Priscilla, gemiye Southampton'da katılan John Alden ile evliydi. John Howland Huntingdonshire'daki Fenstanton'dandı. Edward Fuller, Norfolk'tandı. Myles Standish ve eşi Rose Lancashire'dan geldi. O, bir Pilgrim değil, yerleşimin savunmasına yardım etmeye gelen bir profesyonel askerd. Edward Tilley'in bir yaşındaki kızı Humility kafiledeki en küçük yolcuydu fakat seyahat esnasında, iki bebek daha dünyaya gelecekti. William White'in eşi olan Susanna hamileydi ve çocuğu seyahat esnasında doğdu. Stephen ve Elizabeth Hopkins'lerin çocuğu da bu deniz yolculuğu esnasında doğdu. Isaac ve Mary Alerton, üç küçük çocuklarıyla birlikte Leiden grubunun parçasıydılar. Dört yaşındaki kızları Mary 1699 yılına kadar yaşadı ve *Mayflower* seferinin sağ kalan

son üyesi oldu. Pilgrimler çok geçerli nedenlerden ötürü, yaşlı, dayanıksız ve yatalakların Atlas Okyanusu'nun öte yanına yapılacak ilk seyahate katılmamaları ve İngiltere'de bırakılmaları gerektiğine karar vermişlerdi:

İlk olarak cemaatin bir kısmının yani en genç ve en güçlülerin gitmesinin ve diğer kısmının kalmasının en iyisi olacağı yönünde bir karar aldık. İkincisi, gitmiş olanlar gönül rızasıyla ortaya atılmalıydı. Üçüncüsü, büyük bölüm gittiyse rahip, aksi haldeyse sadece yaşça en büyük olan onlarla gidecekti. Dördüncüsü, şayet Rabbimiz amellerimizi uygun görmediyse, o zaman oraya gitmiş olanlar dönmeli ve burada kalan kardeşlerimiz de onlara yardımcı olmalı, fakat eğer Tanrı bunlara yardımcı olmaya karar vermişse, o zaman karşı tarafa varmış olanlar, burada kalan ve yola çıkmayı isteyen zayıf ve yaşlılara yardımcı olmalıydı. Bu hususlar üzerinde anlaşmaya varıldı, rahiple birlikte büyük bölümü orada kaldı.

Arkada kalanlardan biri olan John Robinson şunları yazmıştır: “Onların ah edip hıçkırma hıçkırma ağlamalarını ve araya karışan duaları dinlemek, her bir gözden yaşların nasıl sel olup aktığını, etkili konuşmaların kalpleri nasıl dağladığını seyretmek, bu kederli ayrılığa tanık olmak gerçekten ıstırap vericiydi.” Southampton’da *Speedwell* gemisine, *Mayflower* adında, onları Atlas Okyanusu’nun öbür tarafına götürecek ikinci bir gemi daha katıldı. Küçük katile, önlerindeki uzun seyahate yönelik son hazırlıkları yapacakları Plymouth’a yelken açtı. Hazırlıklarını tamamladılar ve 5 Ağustos’ta yeniden yola çıktılar. Manş Denizi’ni yavaş yavaş geçerlerken dalgalar giderek büyüdü ve *Speedwell*’in kaptanı gemisinin çok su aldığını, daha ileri gitmeye cesareti olmadığını bildirdi. Gerekli onarımları yapacakları Dartmouth’a geri dönmek zorunda kaldılar. Ardından gemiler, Manş Denizi’yle yeniden boğuşmak üzere, yola çıktılar. Sonunda İngiltere’nin en batı ucunu da geride bıraktılar ama *Speedwell*’den bir yardım çağrısı daha geldi, kaptan ge-

ERZAK DURUMU

1620'li yıllarda 200 kişiyle Atlas Okyanusu'nu geçen bir geminin normal erzak stoku:

- 4000 kg tuzlu sığır eti
- 1400 kg tuzlu domuz eti
- Bir miktar sığırdili
- 300 kg tuzlu balık
- 15.000 adet esmer peksimet
- 5000 adet beyaz peksimet
- 30 kile yulaf ezmesi
- 40 kile kuru bezelye
- 1,5 kile hardal tohumu
- 1 varil tuz
- 11 fıçı tereyağı
- 1 büyük fıçı sirke
- 4000 litre bira
- 1500 litre su
- 2 büyük fıçı elma şırası

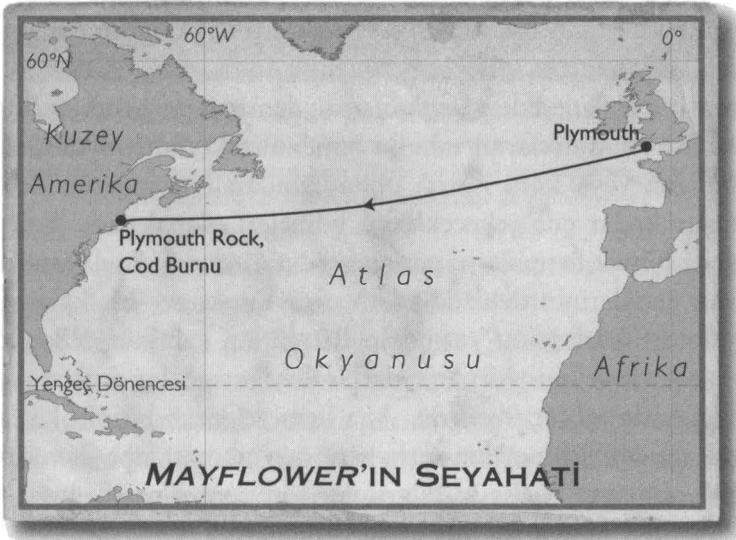
misinin su aldığını ve bu halde Atlas Okyanusu'nu aşacak kadar dayanamayacağını bildirdi. İkinci kez limana geri dönmek zorunda kaldılar. Acaba Atlas Okyanusu'nu geçmeleri mümkün olacak mıydı? Tersanedeki ustalar, *Speedwell*'in grandi direğinin fazla yüksek geldiğini ve çok fazla yelken taşıdığını saptadılar. Bu da geminin üzerinde fazladan zorlama yaratmış ve teknenin armuzlarının açılmasını çabuklaştırıp su almasına neden olmuştu. Uygun bir grandi direği takıldıktan sonra gemi, yeniden denize açılabilir hale geldi fakat Amerika'ya doğru yol almadı. Yanlış ebatlı direk, *Speedwell*'in seyir subayının ve adamlarının bir komplosuydu; yola devam etmek istemiyorlar-

dı. Bütün hadiseyi öyle bir tertiplemişlerdi ki İngiltere'de kalabileceklerdi.

Sadık Pilgrimler *Speedwell*'den, *Mayflower*'a geçtiler. 6 Eylül'de bu kez aşırı yüklenmiş durumdaki gemi üçüncü kez İngiltere'den ayrıldı. Bütün bir ay gecikmeler ve hayal kırıklıklarıyla boşa gitmişti. Yaptıkları planın epey gerisine düşmüşlerdi fakat nihayet, elverişli bir rüzgârdan yararlanma imkânını buldular ve epey yol kat etmeyi başardılar. Böylesi seyahatlere alışkın olmayan yolcular, *Mayflower* gemisi Atlas Okyanusu'nda baş kış vurdukça deniz tutmasından mahvoluyorlardı.

Şimdi artık, yeni topraklarda yeni bir hayata başlama ümidiyle yola çıkmış yüz civarında Pilgrimi taşıyan geminin özelliklerini belirtmenin vakti geldi. Bu geminin yapısına ilişkin olarak bir araya

getirilip bir tablo ortaya çıkarmamıza yardımcı olabilecek bilgiler, son derece sınırlıdır. Diğer taraftan, William Bradford'un notlarında belirtildiğine göre gemi, “dokuz 20’lik yük ağırlığına sahipti” ya da başka bir deyişle 180 tonluktu. Genellikle bu anlatımdan yola çıkarak geminin çok küçük olduğu aktarılmıştır fakat buna kıyasla Drake’in *Golden Hind*’i sadece 100 tonluktu. Seyir halindeyken yirmi beş kişiyi taşıyabilen küçük bir şalopanın, “güverteler arasında” tutulduğu anlatıldığına göre, *Mayflower*’ın en az iki güvertesinin olduğunu biliyoruz. Aynı şekilde, eski bir gemi olduğunu; “sızıntılı ve ağır” olarak tasvir edildiğini ve kemerelerinden birinin “eğri ve kırık” olduğunu biliyoruz. İngiliz kayıtlarında “Mayflower” isimli gemilerle ilgili pek çok araştırma yapılmıştır ve bu isimde çok sayıda gemi vardır fakat çoğunluğu, bu tanıma denk düşemeyecek kadar küçük ya da uygunsuz yaşta olduğundan göz ardı edilebilir. Bununla birlikte en olası aday, 1588’de İspanyol armadasına karşı savaşan *Mayflower* adlı gemidir. Bu durumda Atlantik seferi sırasında en az 30 yaşındaydı. Kurucu Pilgrimleri Amerika’ya götüren geminin İspanyol armadasına karşı savaşmış emektar bir harp gemisi olduğunu düşünmek insana gerçekten heyecan veriyor.



Açık deniz gemilerinin inşası hakkında genel bilgiler olduğu gibi, *Mayflower*'ın boyutu da herkesçe bilinmektedir. Gemi yaklaşık 27 m uzunluğundaydı ve en geniş yeri 7,5 m geliyordu. Grandi direği ve pruva direği üzerinde mayistra ve gabya yelkenleriyle birlikte üç direkliydi. Geminin önünde floklı bir açevela gönderi bulunuyordu ve mizana direğinde büyük ihtimalle geminin rüzgâra karşı zikzak seyirde manevra kabiliyetini artıran Latin yelkeni vardı. Önde yelkencilerin zanaatlarını sergiledikleri üst güverte ile birlikte ana güverte doğa şartlarına açıktı. Geminin kış tarafına yerleştirilmiş bir kış güverte ile dümen bölümüne doğru bir yarım güverte mevcuttu. Alt güverteler, yolcular için doğa şartlarına karşı barınak sağlasa da, her zaman yalpa yapıp baş kış vuran gemide, karanlık ve kasvetli, berbat yerlerdi. Ana güverteye yolculara daha fazla yaşam alanı sağlamak amacıyla bir yelken bezi yerleştirildi. Silah güvertesi sancak ve iskelede dörder top taşıyordu. Silah güvertesinin aşağısı ve su kesiminin altı geminin ambarıydı. Bütün erzak ve ihtiyaç malzemeleri burada saklanıyordu. Yiyecekleri ısıtmak ve hazırlamak için gemi mutfağıyla birlikte su fıçıları, bira fıçıları ve besin stokları buradaydı. Hiç durmadan erzakları kemiren geminin sıçanları da burada yaşıyordu.

Mayflower, Eylül ayında epey iyi yol aldıktan sonra ağır hava şartlarına maruz kaldı ve günler boyunca batıya doğru çok az ilerleme kaydederek rüzgâra karşı boşuna volta vurup durdu. Boylamı tespit etmek neredeyse imkânsızdı; denizcilerin parakete hesabı, ne kadar yol aldıklarını tahmin etmenin tek yöntemiymi. Seferde hiçbir ada veya kara işareti olmadığından Pilgrimlerin, denizde daha ne kadar çile çekeceklerini bilmeleri olanaksızdı. Yolcular, denizde büyük fırtınaların patlak verdiğini ve pek de dayanıklı olmayan gemilerinin denizde adeta suya bırakılmış bir kabuk gibi çalkalanıp durduğunu yazmıştır. Rüzgârlar, geminin yelkenlerini parçalayıp lime lime ediyor; halatlar ile iskarmozlar protesto kabilinde gıcırdayıp çatırdıyordu. Ana kemerelelerden birinin kırılarak büyük bir çatlağa meydan verip yerinden çıkması, dehşet verici bir hadise olmuştu. Neyse ki Pilgrimler son derece pratik insanlardı ve gemideki büyük bir bocurgatı kullanarak, çatlayan kemereyi



Mayflower, Atlas Okyanusu'nda batrya doğru yol almaya çalışırken. Marshall Johnson'un gravürü. Mayflower'inkiyle kıyaslanabilecek başka bir okyanus aşırı seyahate rastlamak mümkün değildir. Öncü Pilgrimler, Yeni Dünya'da kendi kendine yeten bir yerleşim kurmanın mümkün olduğunu kanıtlayan ilk kişilerdi.

yeniden yerine kaldırılabilipt taktılar. Kırılan kemereyi yerinde tutabilmek için yeni bir ahşap dikme kesildi.

Fırtınaların azdığı günlerde, yolcuların pek azı yukarıdaki güvertelere çıkmaya cesaret ediyor ve zamanlarının büyük bölümünü, aşağıda karanlıkta bir arada geçiriyorlardı. Fakat yolculardan John Howland adında genç bir adam, temiz havaya ihtiyaç duydu ve yukarıdaki ana güverteye tırmandı. Bu esnada büyük bir dalga geminin üstünden aştı ve onu bordanın üzerinden alıp götürdü.

Büyük bir şans eseri, bir ipi yakalayabildi ve can havliyle asıldı. Su seviyesinin epeyce altında kaldıysa da ipi bırakmamayı başardı ve sonunda tayfalar da onu tekrar gemiye çekebildiler.

Ekim ayında, Elizabeth Hopkins'ın bebeği dünyaya geldi. Bir oğlandı ve ona Oceanus adını verdiler.

Nihayet Kara Göründü

Mayflower nihayet karayı gördüğünde tarih 11 Kasım'dı; geçiş altmış altı gün sürmüştü. Gemi, Cod Burnu açıklarından geçiyordu ve umduklarından çok daha kuzeyde olduklarını keşfetmişlerdi. Güneye ilerlemeye kalktılar fakat burada kumlara oturma tehlikesiyle karşılaşınca Cod Burnu'ndaki büyük körfezin sakin sularında demirlemeye karar verdiler. Çok geçmeden, iki aydan beri ilk kez karaya ayak basabildiler. Günlerce, çevresinin otuz mil uzunluğunda olduğunu tespit ettikleri körfezin civarındaki bölgeyi keşifle uğraştılar. Uzun deniz yolculuğu geride kalmıştı fakat şimdi, onları karşılayan vahşi yaşamda ev kurmak zorundaydılar. Yaşadıkları birçok gecikmeden ötürü, gemi karaya neredeyse yılın en kötü zamanında ulaşmıştı. Kış yaklaşıyordu ve o kadar soğuk bir rüzgâr esiyordu ki, giydikleri elbiseler sırtlarında donuyordu. Burada onları ağırlayacak hiç kimse yoktu. Ev yoktu. Mahsul yoktu. Geldikleri gemi dışında sığınacakları hiçbir yer yoktu. Ormanlarda vahşi hayvanlar vardı ve ara sıra Amerikan Yerlileri ortaya çıkıyordu. Amerikan Yerlileri, yakında karşılaşacakları bambaşka bir tehlike olacaktı.

Yerleşimciler koloni kurmaya uygun gibi görünen korunaklı bir liman buldular. Plymouth Rock adını vermeyi seçtikleri bir yerde karaya ayak bastılar. Dizlerinin üstüne çöktüler. Toprağı öptüler ve kendilerini "engin ve öfkeli" okyanusun öte yakasına ulaştırdığı için Tanrı'ya şükrettiler.

Pilgrimler yetenekli ve becerikli erkekler ve kadınlardı. Silahları yerleştirecek ve ibadet etmeye yarayacak bir depo ve bir istihkâm inşa ettiler. Noel yaklaşmaktaydı ve ilk konutlarını inşa etmeye başladılar. Bunlar, sazdan çatılı ahşap evlerdi; yemek pişirmek için ocaklı şömineler ve dumanı dışarı çekmek için bacalar vardı. Kör-

fezde bol miktarda balık mevcuttu fakat ağları, orada gördükleri yüzüp duran küçük balıklara göre fazla büyük delikliydi. Yiyecekleri yavandı fakat dikkat ve tayına bağlamayla beraber bir sonraki hasada ulaşınca kadar yeterli olması gerektiğinin farkındaydılar. Avcılık girişimlerinde son derece başarılıydılar ve yöre sakini Amerikan Yerlileri tarafından toprağın altına gömülmüş mısır yığınının keşfettiler.

Nihayet işler düzeliyor gibiydi. Yerli Amerikalıların çok uzakta olmadığını biliyorlardı ve onlarla temasa geçip niyetlerinin dostça olduğunu gösterme konusunda pek hevesliydi. Edward Winslow, ortaya çıkma konusunda son derece isteksiz olan Amerikan Yerlileri peşinde çıkılan bir keşif seferini betimlemiştir:

Dalların ve çalıların arasından, tepelerden ve vadilerden geçerek ilerledik. Böyle bir yolculuğun sonucunda zırhlarımız paramparça olmuş, fakat onlardan hiç kimseye rastlamadığımız gibi, ne evlerini görebilmiş, ne de çok ihtiyaç duyduğumuz su kaynaklarına rastlayabilmiştik... Beraberimizde ne bira ne de su getirmiştik ve erzakımız peksimet, Hollanda peyniri ve küçük bir şişe içkiden ibaret olduğundan korkunç derecede susamıştık. Aşağı yukarı saat onda, patika izlerini keşfedip bir geyik gördüğümüz ve tüm yaşamımız boyunca hiç içmediğimiz kadar büyük zevkle ilk New England suyumuzu hemen oracıkta oturup, sonsuz sevince kapılarak içtiğimiz tatlı su kaynakları bulduğumuz fundalıklar ... ve uzun otlarla kaplı derin bir vadiye ulaştık.

Kış mevsimi soğuk ve yağışlıydı. Dahası, bütün çektikleri yetmezmiş gibi ve onca çabanın ardından yerleşimciler arasında feci bir salgın baş gösterdi. Bu hastalığın sonucunda gruptan pek çok kişi, aç geçirmek zorunda kaldıkları ve bölgedeki ilk kışları olan 1621 kışında hayatını kaybetti. Deniz seyahati esnasında sadece biri hayatını kaybetmişken, bu korkunç kış esnasında hayatını kaybedenlerin sayısı elli biri buldu. Yeni dünyalarına ulaşmak için çektikleri onca ıstıraptan sonra bu en acı darbeydi.

İlk Hasat Yemeği

Sağ kalmayı başaranlar, Mart ayında ilk hasadın tohumlarını ektiler. Yüz yirmi dönüm alana mısır ve yirmi dört dönüm alana ise arpa ve bezelye diktiler. Nisan ayında, İngiltere'ye dönmek üzere limandan ayrılan *Mayflower* ile vedalaştılar. 4 Kasım 1621 tarihinde, yani Amerika topraklarına varmalarından yaklaşık bir yıl sonra, ilk şükran yemeği merasimini düzenleyebildiler. Bu esnada Pilgrimler yöre sakini Yerli Amerikalılarla temas kurmuştu, ilişkiler iyiydi ve onlar da ilk hasat yemeğine davet edilmişlerdi. Yemek için yabani hindi ve lezzet katması için böğürtlenleri vardı. Yeni yerleşimciler, ayrıca kabaklı pasta yapmışlardı. Yerlilerse, bu şölen için yanlarında geyik eti getirdiler. Edward Winslow'un aktardığına göre, şükran günü yemeğine doksan Amerikan Yerlisi katıldı ve orada üç gün kaldılar. Sayıca az olan yerleşimciler için bu kadar boğazı üç gün doyurmak biraz pahalıya mal olsa da, yerlilerle iyi ilişkileri geliştirmek istedikleri için, böyle bir misafirperverlik göstermeye değerdi.

Sonraki on yıl içinde, başka gemiler Amerika'ya doğru Pilgrimlerin peşinden gitti. Doğu İngiltere'nin Püritenleri, Plymouth'taki yerleşime epey ilgi gösterdiler. Onlar da başkalarından müdahale görmeden, istedikleri gibi ibadet edebilmek için Yeni Dünya'da bir yerleşim kurmak istediler. Suffolk'tan Groton'lu John Winthrop'a, Amerika'da, Massachusetts Körfezi Kolonisi ya da Massachusetts

Körfezi Kumpanyası olarak bilinecek bir koloni oluşturması için İngiliz sarayı tarafından izin verildi.

Böylece 1630'da Amerika'daki ilk kitlesel yerleşimi fiilen oluşturmak için 11 gemilik bir filo toplandı. İngiltere'nin her tarafından Püritenler, Winthrop'un girişimine katılmak üzere akın etti ve 1630 yılında yola çıkan filoda

PLYMOUTH KOLONİSİNE İLİŞKİN KAYITLAR	
Plymouth'tan yola çıkanlar	100
İlk yıl hayatını kaybedenler	51
Ciaayet nedeniyle idam edilenler	1
1679 yılı itibarıyla hayatta olanlar	12
1690 yılı itibarıyla hayatta olanlar	3
Hayatta kalan son kişi, 1699 yılında ölen Mary Cushman (doğduğunda soyadı Alerton) idi (1620 yılındaki <i>Mayflower</i> yolculuğu esnasında dört yaşındaydı).	

on bir gemi ve 700 müstakbel yerleşimci vardı. O dönemde bu kabile, o zamana kadar yeni bir kıtanın kolonizasyonu amacıyla oluşturulmuş en büyük filoydu. Sancak gemisi, adını V. Lincoln Dükü'nün kızı Arbella Clinton'dan alan *Arbella* idi. Winthrop, Püriten geleneğinde yer alan "Tepenin Üstündeki Şehir" adlı vaazını, *Arbella*'da vermiştir: "Zira bizim bir tepenin üzerindeki bir şehir olacağımızı göz önünde bulundurmamız gerekiyor. Tüm insanların nazarı üzerimizdedir."

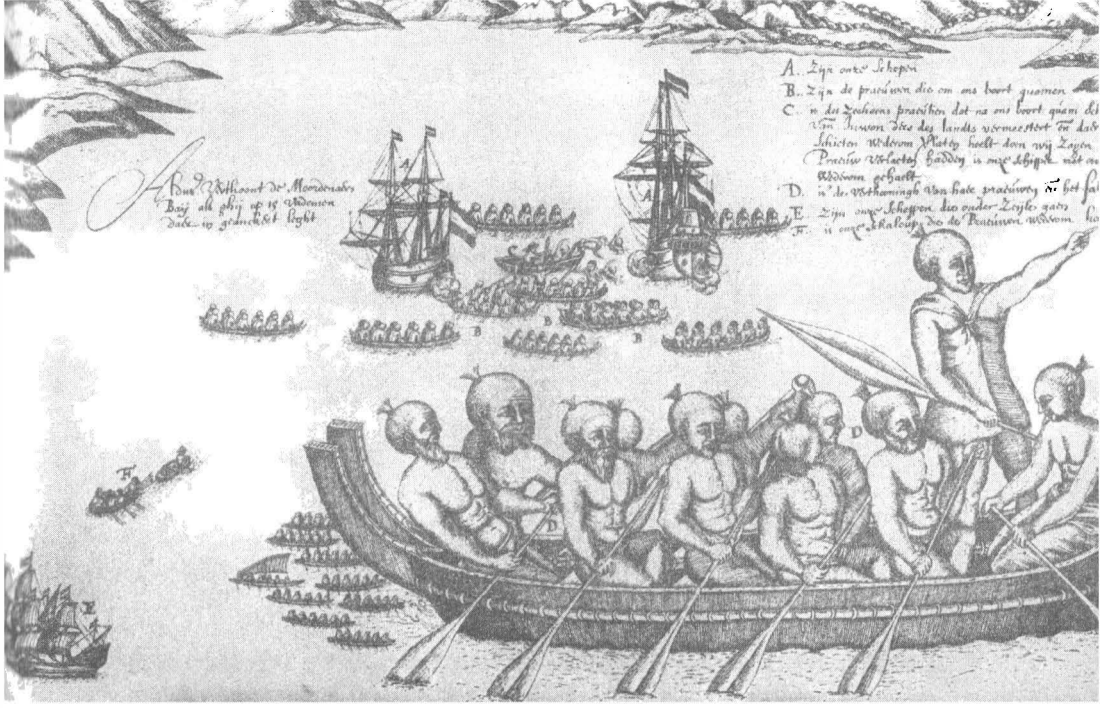
Yeni Yerleşimciler

Arbella'ya; *Ambrose*, *Jewel*, *Talbot*, *Whale*, *Success* ve *Mayflower* gemilerince eşlik edildi (sonuncusu, Plymouth'a Pilgrimleri götüren ilk gemiyle karıştırılmamalıdır). Diğer dört gemi de yeni yerleşim için eşya ve çiftlik hayvanı taşıdı. Filo, İngiltere'den 1630 yılının Nisan ayında ayrıldı ve Temmuz ayında Massachusetts'e vardı. Atlas Okyanusu'nu geçiş esnasında en az iki yüz kişinin hayatını kaybettiğini düşünecek olursak, bu yolculuk tam bir cehennem azabına dönmüştü. Bunun dışında, yolculardan yüz kadarı, vardıkları yerdeki ilkel koşullardan bıktığı için, kendilerini memlekete geri götürecek bir gemi bulur bulmaz ayrıldı ve geride 400 yeni yerleşimci kaldı.

Yeni koloni için seçilen yere Salem adı verildi fakat burası yerleşim için ideal bir mevki değildi ve bu nedenle pek çok kişi, Boston ve Watertown'da yerleşimler kurmak üzere yola devam etti. Boston, en büyük yerleşim ve yeni koloninin asıl merkezi haline geldi. Boston'dan Plymouth'a mesafenin kısa olmasına karşın, yeni yerleşimin Plymouth'lu ayrılıkçılarla çok az bağlantısı vardı ve koloniler birbirlerinden bağımsız şekilde gelişti. Boston'daki yerleşimin tarihsel gelişim sürecine ilişkin çok sayıda belge bulunmaktadır. Burası hızlı bir şekilde büyüyecek ve sonradan Massachusetts eyaletinin başkenti olacaktı.

Winthrop'un filosu, Kurucu Pilgrimler'in izini takip edecek pek çok filodan biriydi. Plymouth'a varan ilk Pilgrimler şükran yemek-

lerini verdiklerinde, kendilerinden çok uzun süre sonra milyonlarca aile tarafından takip edilecek bir örnek oluşturdıklarından haberleri yoktu. Onları kaç kişinin Amerika'nın Yeni Dünya'sına dek izleyeceğinin farkında değillerdi. Kaç neslin, yüzyıllar öncesindeki ataları olduklarını iddia ederek onlarla gurur duyacağını bilmiyorlardı. *Mayflower*'ın seyahatinin dünyayı ne kadar değiştireceğini ise hiç bilmiyorlardı.



ABEL TASMAN'IN TASMANYA'YI KEŞFİ

HOLLANDALILARIN GÜNEY
PASİFİK KEŞİF SEFERİ

1642-1643

Zeehaen'in kılavuz kaptanı ve yardımcı kaptanı, durumu şu şekilde bildiriyordu: Sözüünü ettiğimiz yerin çevresinde tam bir mil kürek çektikten sonra, yeşilliklerin olduğu (bunlar ekilmemiş olan, Tanrı'nın ve doğanın bahşettiği yeşilliklerdi), yüksek ve düzgün bir araziyle karşılaşmışlardı. Burada, meyve dolu ağaçlara, akarsuya ve pek çok boş vadiye rast geldiler. Buldukları su, gerçekten iyi suydü. Fakat suyu alabilmek çok zordu. Üstelik o kadar ağır akıyordu ki, bir kaptan fazlası alınamıyordu.

Abel Janzoon Tasman'ın Seyahat Notları'ndan

Kuzeydoğu ve kuzeybatı yönünde deniz yolları bulma konusunda başarısız olmalarına rağmen İngilizler ve Hollandalılar, baharat ticaretine doğrudan müdahale etmeye hâlâ son derece istekliydiler. Her ikisi de bu konuda izlenmesi gereken en iyi yolun, kendi gemilerine sahip bir şirket kurmak ve Uzakdoğu'ya yelken açıp buralarda ticaret yapmak olduğu sonucuna vardı. Bu doğrultuda en iyi güzergâhın Ümit Burnu'nu dolaşan yol olduğunu biliyorlardı.

Hollandalılar 1602 yılında, kısa adı VOC olan Vereenigde Oostindische Compagnie adlı şirketi kurdu. İngiliz rakibi, Doğu Hindistan Kumpanyası önceki yıl Londra'da kurulmuştu. Fakat Hollandalılar, kendi şirketlerinin sermayesi olarak 540.000 sterlin topladılar ki bu, İngilizlerin topladığı sermayenin sekiz katıydı.

Hollandalılar, Cakarta Adası üzerinde, Batavia adını verdikleri yerde bir üs elde etme konusunda Bantam sultanı ile başarılı bir müzakere yürüttüler. Eski Romalılar Hollanda'ya bu ismi vermişti. 1620'li yıllara gelindiğinde Hollandalılar, Endonezya'ya gayet sağlam biçimde yerleşmişlerdi. Bu dönemde, pek çok defa, güneyde bir toprak parçasının olduğu görülmüştü. Bu toprak parçasını ilk görenler Hollandalılar olduğu için, oraya Yeni Hollanda adı verildi. 1606'da, Willem Jansz, *Duyfken* (Küçük Güvercin) adlı



gemisiyle, Yeni Gine'nin güney kıyısı ve güneyi boyunca ilerleyerek, York Burnu Yarımadası'nın batısına ulaştı. Bu nedenle Jansz, Avustralya'yı keşfeden ilk Avrupalı olduğunu söyleme hakkına sahipti fakat başarısından tümüyle habersizdi. 1616'da *Eendracht* gemisindeki Dirk Hartog, Yeni Hollanda'nın batı kıyısının bir kısmının haritasını çıkardı ve 1627'de *Gulden Zeepard* gemisindeki Pieter Nuyts, güney kıyısının haritasını 35 derece enlemde yaklaşık bin mil ilerleyerek yaptı. Bu göz temaslarından güneyde büyük bir toprak parçasının bulunduğu fark edilmişti fakat kıyı şeridi çorak ve sarp, geçit vermez bir yapıdaydı. Hollandalılar bu toprak parçası üzerinde resmen hak iddia etmediler ve burayı kolonize etme yönünde hiçbir girişimde bulunmadılar.

1642 yılında, Anthony Van Dieman'ın Batavia'nın genel valisi olduğu dönemde, güney denizlerini keşfetmek üzere bir sefer hazırlanmasına karar verildi. Hedefler çift yönlüydü. Biri, güneyde yeni keşifler yapmak ve diğeri de güneydeki uzak enlemlerde seyrederek Batavia'dan Horn Burnu ve oradan da Avrupa'ya daha kestirme bir deniz yolu bulmaktı. Keşif seferinin başına seçilen adam Abel Tasman idi. Emrine *Heemskerck* ve *Zeehaen* adlı iki gemi, kuman-

dan yardımcısı olarak ünlü kılavuz ve araştırmacı Franchois Visscher ve 110 kişilik mürettebat verildi.

Bu seyahatin ilk etabı, daha önceden iyi haritalandırılmış sulara gerçekleşti. Tasman bu esnada batıya doğru ilerleyerek, Hint Okyanusu'ndaki Mauritius'a kadar gitti. Ardından, Oğlak Dönencesi'ni aştı ve 40. enlemi geçinceye kadar güneye ilerledi. Talimatları, 52. enlem ile 54. enlem arasında güneye devam etmekte fakat o ve mürettebatı kararı görmeyeli o kadar uzun zaman olmuştu ki bu yönde daha fazla gitmek istemedi. Bilinmeyen sulardaydı ve herhangi bir kara işareti yoktu. Ancak keşfettiği şey Kükreyen Kırklar'dı ve bu elverişli rüzgârların yardımıyla doğuya doğru epey yol aldı [güney yarımkürede 40. ve 50. enlemler arasında esen güçlü batı rüzgârları]. Avustralya anakarasının epey güneyinde bulunduğundan, Yeni Hollanda namına hiçbir şeye rast gelmedi. Derken, hiçbir kara izi görmeden geçen birçok aydan sonra, Van Dieman'ın Diyarı adını verdiği bir kara parçasının güney sahiline ulaştı. Tasman, keşfini Batavia'daki amirine atfen cömertçe isimlendirmişti fakat gelecek kuşaklar, onu keşfeden adama izafeten Tasmanya olarak adlandırılması gerektiğinde karar kıldı. Abel Tasman, karaya çıkabileceği bir nokta aradı. İyi bir yüzücü olan geminin marangozunu, köpüklü sert dalgaların arasından yüzerek geçip, Hollanda adına toprağa el koyulduğunu tescilleyen bir yazıtı dikmesi için kıyıya gönderdi. Kendi çiziminde üzeri açık bir teknede betimlediği yerel sakinlere karşı ihtiyatlıydı (bkz. s. 193). Yakıt ve tatlı su bulmayı başardıysa da yiyecek bulma konusunda şansı o kadar yaver gitmemişti. Burada sadece on gün kaldı fakat bu süre zarfında kıyı şeridinin bir bölümünün haritasını çıkarmayı başardı.

Tasmanya'dan ayrıldıktan sonra doğuya doğru aynı enlem boyunca seyahat etti. 13 Aralık'ta, kendisinin en büyük keşfi olan yeri gördü. Ufukta, büyük dağların ve yalçın kayalıkların olduğu başka bir kara parçası görünüyordu. Bu görüntü o kadar ürkütücüydü ki, gemiyi sahile daha fazla yanaştırmaya cesaret edemedi. Sözü edilen o büyük güney kıtasını keşfettiğinden emindi. Misafir kabul etmeyen uçurumlar boyunca yol aldı ama karaya çıkacak hiçbir yer bulamadı. Sonunda, gemilerini demirleyebilip karaya çıkabildiği bir körfeze ulaştı.

Savaşçı Maoriler

Tasman, yerli halkın savaşçı tutumunu hesaba katmamıştı. Maoriler, sahilllerinde böylesine büyük ve tuhaf bir tekne ile kıyıya doğru kürek çekerken ters oturmuş ve vücutlarını tuhaf bir şekilde örtmüş adamları görünce ürkmüş ve hayrete düşmüşlerdi. Topraklarını koruma kaygısına düşen Maoriler, savaş çıgıllıkları atarak, ellerinde silahlarıyla sahile koştular. Kumsalda iki tarafın kuvvetleri arasında meydana gelen şiddetli çatışma sonucunda, Tasman'ın adamlarından dördü hayatını kaybetti. Tasman bu yere, Katil Körfezi adını verdi. İşte bu talihsiz ve can sıkıcı olay, Tasman'ı içerilere doğru keşif yapmaktan alıkoydu ve Yeni Zelanda'nın iki adadan oluştuğunu fark edememesine neden oldu. Engin bir körfez zannettiği yer aslında iki ada arasındaki bir boğazdı. Tasman "körfez"den ayrıldıktan sonra kıyı şeridini en uçtaki buruna kadar izledi. Kuzey Adası'nın kuzey sahilinin haritasını çıkardıysa da yeniden karaya çıkma girişiminde bulunmadı. En kuzeydeki burnun ötesinde, Noel'den sonraki on ikinci gecede bulunmaları şerefine bu ismin uygun olacağını düşündüğü için, "Üç Kral Adaları" adını verdiği üç ada vardı.

Tasman'ın teorisini ispatlayacak kadar uzağa seyahat edecek zamanı olmadığı gibi, kendisine bu yönde talimat da verilmemişti. Öte yandan, kendisinden istenen şeyi ispat etmeyi başardı. Kük-

reyen Kırklar'ın yanı sıra Şili, Güney Amerika ve Ümit Burnu'na giden alternatif bir rotayı keşfetmişti.

Tasman, Yeni Zelanda'ya "Baş Eyalet (Hollanda) Toprağı" anlamına gelen "Staten Land" adını verdi. Bu toprakların Horn Burnu'na kadar uzandığından ve ondan yirmi yedi yıl önce, vatandaşları Jacob Le Maire ve Willem

TASMANIA

Abel Tasman, Tasmanya'yı keşfettiğinde, amiri Anthony Von Dieman'dan hareketle burayı Van Dieman'ın Diyarı olarak adlandırdı. Kendisinden sonraki nesil ise, buraya Tasmanya adını vererek, tarihsel adaleti sağlamış oldu. O dönemlerde Tasman, Yeni Hollanda kıtasına bir parçasını keşfettiğini sanmıştı. Tasmanya'nın gerçekte bir ada olduğu, ancak iki yüz yıl kadar sonra fark edildi.

Schouten tarafından keşfedilen başka bir “Eyaletler Toprağı” ile birleştikinden emindi. 1616’da Le Maire ve Schouten, onlara Horn Burnu’na doğru geçiş veren, şimdi Le Maire Boğazı olarak bilinen bir boğaz keşfetmişti. Hollanda’daki doğum yeri nedeniyle Hoorn Burnu adını veren Le Maire’di ancak burnun çevresinde kısmen boynuz biçimli mıntıka yüzünden yaygınlaşan İngilizce yazımı, “Cape Horn” oldu. Boğazın doğusunda kalan topraklara Staten Land adını vermişler ve Tasman gibi, onlar da burasının güneydeki büyük kıtanın bir parçası olduğunu sanmıştı.

Tehlikeli Dev Dalgalar

Tasman Yeni Zelanda’dan ayrılırken kuzeye dümen kırdı ve iki yeri daha keşfetti. Bunlardan ilki, Tonga Adaları’nın en güneyindeki adalardan biri olan Tongatapu idi. Adalılar onu görünce şaşırdılar. Yerliler büyük konukseverlik gösterdiler ve gemilerine yiyecek ve tatlı su sağladılar. Uzun zaman boyunca denizde seyahat etmiş ve pek çok sıkıntıya göğüs germek zorunda kalmış denizciler için cennet gibi bir on gün oldu. Tasman daha sonra, Pasifik adalarındaki en büyük tehlikelerden birine, keskin kayalar ve dev dalgalara sahip mercan kayalıklarına rast geldiği Fiji’yi keşfetmeye yöneldi. Gemilerini zorlukla mercan kayalıklarından geçirdi ve karaya çıkmayı başardı. Yolculuğunun dönüş ayağında, başlangıç noktası olan Batavia’ya dönmeden önce, Yeni Gine’de karaya çıkmasının ardından, Yeni Britanya ve Yeni İrlanda olarak bilinecek adaları da içeren yeni yerleri keşfetmeyi hâlâ sürdürmekteydi.

Tasman, tüm kıyı şeridinde hiçbir şey görmeden Avustralya’nın çevresini dolaştı. Hayranlık uyandıran bir yolculuktu bu. Öte yandan, Tasman’ın diğer Avrupalı gezginler karşısındaki en önemli avantajı, seyahatinin başlangıç ve bitiş noktasının Batavia olmasıydı. Böyle büyük bir turu sadece on ayda tamamlamıştı. Seferinde sadece on adam kaybetti. Hollandalılar, 1642-43 yıllarındaki bu seferlerin ardından, 1644 yılında yeni bir sefer düzenlediler. Bu ikinci keşif gezisi, birincisine göre çok daha kısa sürdü fakat Tasman, Carpentaria Körfezi’ni ve Avustralya’nın kuzey kıyısının iki

SCHOUTEN ve LE MAIRE

1616'da Willem Schouten ve Jacob Le Maire'in öncülüğünde Hollandalılar tarafından düzenlenen keşif seyahatinde, Hornu Burnu'nun çevresi dolaşıldı ve bu burna ismi bu seyahatte verildi. Tierro del Fuego ile Stoten Land (Eyaletler Toprağı) adını verdikleri bir ada arasında yer olan ve günümüzde Le Maire Boğazı olarak bilinen boğazı keşfettiler. Bu toprağın güneydeki büyük kıtanın bir parçası olduğuna inandılar. Abel Tasman da, Yeni Zelanda kıyısına çıktığında, burasının Le Maire'in keşfettiği yerin bir parçası olduğu inancıyla, buraya "Eyaletler Toprağı" dedi. Bu olay, güneydeki büyük kıtanın varlığına yönelik inancın ne kadar güçlü olduğunu ortaya koymaktadır.

bin millik bölümünü haritaya ekledi. Ayrıca, Torres Boğazı'na kadar ilerlediyse de, boğazın varlığını kanıtlayamadı, sığ bir körfeze vardığını sanmıştı.

Sözünü ettiğimiz bu dönemde Hollandalılar, Avustralya ve Yeni Zelanda'yı tamamen görüş alanlarının içine dahil etmiş gibi görünseler de, bir nedenden ötürü Tasman'ın keşiflerini sürdürmeyi yeğlemediler. Batavia'daki üsleri, Büyük Okyanus'un öte yanına yaptıkları neredeyse tüm seferler için bir kalkış noktasıydı ve bu sayede, Büyük Okyanus'taki adaları ve büyük kara parçalarını keşfedip kolonileştirme konusunda diğer herhangi bir Avrupa ülkesine göre daha iyi durumdaydılar. Şayet Hollandalılar bu ke-

şiflerin devamını getirseydi, dünya tarihi çok daha farklı olurdu. James Cook'un Avustralya ve Yeni Zelanda'ya ilişkin çalışmalarını tamamlaması ve güney yarımküredeki kara parçalarının gerçek yapısını ortaya koyması ise, Hollandalıların bu keşiflerinden en az yüz yıl sonra gerçekleşecekti.



HAKİKİ ROBINSON CRUSOE VE İNGİLTERE'NİN KORSANLARI

WILLIAM DAMPIER'IN, WOODES ROGERS'IN VE
ALEXANDER SELKIRK'ÜN SERÜVENLERİ

1680-1709

Bu ülkenin yerlileri, dünyanın en sefil halkı durumunda. Monomatapa'lı Hotmadod'lar (Hotanto'lar, Namibya'nın yerlisi olan Nama'lar) pis bir halk olsalar da refah düzeyi bakımından, bunların yanında beyefendi kalırlar...

William Dampier, Dünyanın Çevresinde Yeni Bir Seyahat

Abel Tasman'ın keşiflerinden sonra 17. yüzyıl boyunca dünyada başka önemli keşif yapılmadığını söylemek, meseleyi fazla basitleştirmek olurdu. Fakat önceleri keşiflere yönelik var olan büyük heyecanın, bu esnada artık sönmeye yüz tuttuğunu belirtmek gerekir. İspanyollar ve Portekizliler sadece kârlı baharat ticaretiyle ve Büyük Okyanus'ta konumlarını sağlamlaştırmakla ilgileniyordu.

Hollandalılar da baharat ticaretindeki paylarını artırma azmindeydiler ve Batavia'daki üslerini genişletmek istiyorlardı. İngilizler gözlerini Amerika'da hızla gelişmekte olan kolonilere çevirmişti. Fransızlar da, benzer şekilde, Kanada ve Lousiana'da kurdukları kolonileri geliştirmek niyetindeydi. Kıta içlerine doğru keşifler, özellikle Kuzey Amerika'da batı yönüne doğru keşifler konusunda hummalı faaliyetler görülüyordu. Buna karşılık deniz yoluyla keşif faaliyetleri yavaşlamıştı.

İngiliz korsanı William Dampier 1680'li yıllarda Büyük Okyanus'ta boy gösterdi. Dampier dışadönük ve karmaşık bir kişiliğe sahipti fakat dünyanın en uzak ülkeleri hakkındaki bilgimizin artmasında, kuşağının diğer kâşiflerinden daha fazla katkısı olmuştur. Dampier, 1652 yılında Somerset'teki Yeovil yakınlarında East Coker'da yaşayan bir çiftçi ailesinin çocuğu olarak dünyaya geldi.

Eğitimli biriydi ama maceraya atılma isteği duyuyordu ve on altı yaşında öksüz kaldığında, bir Weymouth gemisine miço yazılıp denize açıldı. Ticari gemilerde çalışarak hayata atıldı ama sonrakı yaşamında deniz subayı oldu. Kendisinden daha üst bir sınıfa mensup olan ve Grafton düşesinin akrabası olan Judith adında bir kızla evlendi. Fakat bu evlilik çok kısa sürdü ve Dampier'ın eşi ile birlikte vakit geçirdiğine ilişkin hiçbir kanıt bulunmamaktadır.

Korsanlar ve Deniz Haydutları

Donanmada on yıl kadar çalıştıktan sonra Dampier, kendi yoluna devam etmek üzere donanmadan ayrıldı. Oduncu olarak çalışmaya başladığı Meksika Körfezi'ndeki Campeche'de çiftlik yöneticiliğine yükseldi. Orada, Orta Amerika'daki İspanyol Karayipleri boyunca yasadışı faaliyetlerini sürdüren bir haydut topluluğuna katılmayı zengin olma fırsatı olarak gördü. Yerleşim yerlerini yağmalayarak, gemileri ele geçirerek ve yasadışı yükleri kaçıarak yaşamının birkaç yılını korsanlarla geçirdi. Hayatının bu bölümü, 1670'li yılların çoğunu kapsamaktadır.

Dampier son derece yetenekli biriydi ve korsanlık faaliyetlerine katılarak ismini lekelemesi için hiçbir somut neden yoktu. Fakat Dampier aynı zamanda, karşısına çıkan fırsatlardan hemen yararlanmaya meraklı biriydi. Bir günlük tutmaya başlamıştı ve burada, gördüğü halkları ve bunların âdetlerini, ayrıca, her ülkedeki vahşi yaşamı ve bu ülkelerin coğrafyasını not ediyordu. Ziyaret ettiği yerlerin doğal tarihini ve yaşam biçimlerini betimleme konusunda çok büyük bir yeteneğe sahipti. Bu günlük, onun sahip olduğu en değerli şey idi ve gelecek nesillere bırakacağı en değerli miras olacaktı. Notlarında, günlüğüne nasıl özen gösterdiğini şu satırlarla anlatır:

İlerleyeceğimiz yerlerde sürekli nehirleri geçmek ve büyük kısmı bataklık olan yerleri aşmak zorunda kalacağımızı öngördüğüm için, gemiyi terk etmeden önce, büyük bir bambu kamışı aldım ve buna su sızmasını önlemek için, iki ucunu da balmumuyla kapattım. Böylelikle, sürekli yüzmek zorunda kalacağım bu yolculukta, günlüğümü ve diğer yazıları ıslanmaktan koruyabildim.

*William Dampier’in
Thomas Murray
tarafından yapılan
portresi.*

*Dampier, pek çok
vesileyle, parlak
bir adam olduğunu
kanıtlamıştır.*

*Dünyanın çevresinde
üç kez seyahat
etmiş ve çok satan
seyahatnameler
kaleme almıştır.*

*Doğayı araştırmakla
çok ilgiliydi ve
keşfettiği adalar ile
bunların doğasına
ilişkin notlar
tutmuştur. Bu
portrede değerli
seyir defterini elinde
tutarken görülüyor.*



Dampier’in günlüğünün eriştiği boyutu ve uzunluğunu düşünecek olursak, bu bambu kamışının çok sayıdaki kalın parşömen kâğıdını içine alacak kadar hacimli olması gerektiği ortaya çıkar. Sonraki yıllarda Dampier, günlüğünü muşamba bir örtüye saracak ve gemisinin batma tehlikesiyle karşı karşıya olduğunu düşündüğü anlarda ilk işi, kamarasına inip günlüğünü korumaya almak olacaktı.

1680’li yıllarda, İngiliz Deniz Kuvvetleri Komutanlığı tarafından, dünyanın daha az bilinen bölgelerinin haritasını çıkaracak keşif ekibinin başına getirildi. Rüzgârın ve hava koşullarının deniz yolculuğundaki önemini biliyordu ve dönenceleri kastettiği, “Sıcak Kuşak” rüzgârları, fırtınaları, mevsimleri, gelgitleri ve akıntılarına



ilgi duyuyordu. Bilgisi dikkate değerdi ve yaklaşımı son derece bilimseldi; denizcilerin dönencelerdeki rüzgâr ve akıntılardan azami yararlanmalarına yardım etmek için haritalar ve seyir talimatları yayımladı. Galapagos Adaları ziyaretinde, daha geç dönemden bir bilimadamı gibi, dev kaplumbağalar karşısında büyülenmiş ve onların kur yapma alışkanlıklarını gözlemlemişti:

Bunların üreme süresinin dokuz gün olduğu görülmektedir ve suyun içinde erkek dişinin arkasına geçer. Bu süreç esnasında, erkeklerin dişilerinden kolay kolay ayrılmadıkları görülmektedir. Üreme süreci esnasında gidip erkeği yakaladım. Erkte hiç utanma duygusu olmadığı için, bu esnada çok kötü bir nişancı bile bunların ikisini birden vurabilir. Tekneyi gören dişi kaçır ama erkek, onu ön bacaklarından tutar ve alıkoymaz.

Anılarının bir başka yerinde, Karayip Adaları'nda keşfettiği ve insanın parmağını ısırp koparabilecekmiş gibi görünen dev örümceklerden bahseder. Burada, örümceklerin 17. yüzyıldaki bazı mide bulandırıcı kullanım şekillerini de anlatır:

Burada, ayrıca, devasa boyutlarda bir örümcek türü mevcuttur. Bazıları neredeyse yumruk büyüklüğündedir ve İngiltere’deki örümcekler gibi, uzun ve küçük bacaklara sahiptir. Dört veya beş cm boyunda, birbiriyle orantılı kara kehribar gibi simsiyah, cam gibi pürüzsüz ve uçları diken gibi sivri, düz olmayıp eğik iki adet dişi veya daha doğru ifadeyle boynuzu vardır. Bu dişleri genellikle muhafaza ediyoruz. Bazılarımız bunları, pipolarını temizlemek için tütün keselerine koyuyor. Bazıları, özellikle diş ağrısı çekenler, diş ağrısını geçirdikleri rivayet edildiği için bunları kürdan olarak kullansa da kendi bilgimle bunu doğrulayamam. Bu örümceklerin arkalarıysa, kadife gibi yumuşak olan koyu sarımtırak renkte tüylerle kaplı. Bazıları bu örümceklerin zehirli olduğunu söylerken, bazılarıysa buna karşı çıkıyor. Bunun doğru olup olmadığı konusunda bir şey söyleyemeyeceğim.

Dampier’in seyahatleri onu 1688 yılında Avustralya kıyısına veya o zamanki adıyla Yeni Hollanda’ya götürdü. Kuzey ve batı kıyısının bir bölümü, yine aynı yüzyılda Batavia’dan hareket eden Hollanda seferleriyle daha önce keşfedilmişti. Jansz (1606), Hartog (1616), Nuyts (1627) ve Tasman (1644) tarafından keşifler düzenlenmişti fakat Dampier, kendisini kıyı şeridinin bilinmeyen bir yerinde buldu. Gemisi *Cygnnet*, Melville Adası yakınlarında bir yere vardı ve o, batıya doğru keşif

AVUSTRALYA

Cook’tan önce Avustralya’ya birçok kez gelinmişti:

- 1606** Willem Jansz, York Burnu Yarımadası’na ulaştı.
- 1616** Dirk Hartog batı kıyısına erişti.
- 1627** Pieter Nuyts güney kıyısının bin millik bölümünü keşfetti.
- 1642** Abel Tasman Tasmanya’ya ulaştı.
- 1644** Tasman kuzey kıyısının büyük bölümünü keşfetti.
- 1688** Dampier Melville Adası’nda.
- 1699** Dampier batı kıyısında.

Dampier Avustralya’ya iki sefer düzenledi. Kıyı şeridini araştırıp bu bölgeyi Cook’tan önce keşfeden kişi unvanını kazanma fırsatına sahipti. Yaptığı keşfin arkasını getirmemesinin bir nedeni, kıyı şeridinin çorak olması ve yerleşime elverişsizliği idi.

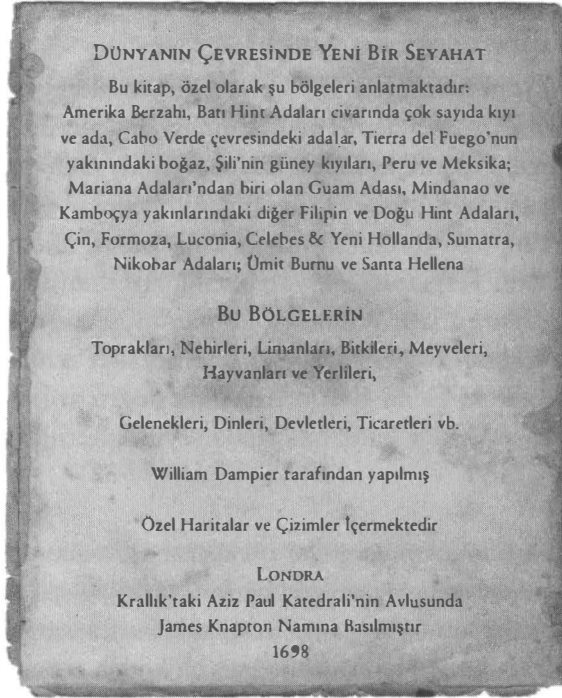
yapmaya karar verdi. Bulduğu topraklar çoraktı ve yerleşime tamamen uygun değildi. Cook'un gelecek yüzyılda doğu kıyısında becerdiği gibi yeşil ve verimli topraklar bulsaydı, Dampier bu durumda ülkeyi yerleşim yeri olarak önerebilir ve böylece Avustralya'nın keşfinde daha fazla pay üstlenebilirdi.

Elde ettiği bulgularla geri döndüğünde, İngilizler Dampier'in değerli bir şey keşfetmiş olabileceğini anladılar ve on bir yıllık aradan sonra, İngiliz Deniz Kuvvetleri Komutanlığı ona bir görev ve daha ileriye keşfetmesi için *Roebuck* adlı gemiyi teklif etti. Böylelikle, 1699 yılına gelindiğinde, Dampier'in Avustralya'nın batı sahillerine ikinci kez ulaştığını görüyoruz. Bu sefer, Dirk Hartog'un 1616 yılında karaya çıktığı yerin yakınlarına varmıştı. Dampier, Hartog'un adını alan adanın yakınında bulunan, "Shark Bay" (Köpekbalığı Körfezi) adını verdiği bir yerde karaya çıktı. On yıl kadar önce yaptığı seyahatte *Cygnat* gemisiyle karaya çıktığı yere varma umuduyla, sahil boyunca yüzlerce mil yol kat etti. Ne var ki *Roebuck* bu işe uygun değildi ve Dampier, gemisinin durumu gidecek kötüleştiği için arayışına son vermek zorunda kaldı. Gemisinin su almasına rağmen, Yeni Gine'nin kuzey kıyısına ulaştı ve Yeni Gine ile Yeni Britanya arasında bir boğazın varlığını kanıtladı.

William Dampier Avustralya'ya yaptığı iki ziyaret arasında önceki seyahatlerinin hikâyesini yayımladı. Başlık tek başına, onun kırklarına gelinceye kadar dünyanın ne kadarını gördüğünü açığa çıkarmaktadır. Kitap iki yıl içinde dört baskı yaptı. Baş sayfası, yaptığı seyahatlerin kapsamını en iyi şekilde gözler önüne sermektedir.

Sıcak Kuşak

Dampier, Avustralya'dan döndükten sonra, yaptığı seyahatler ve keşiflerle ilgili ikinci bir kitap yayımlamaya koyuldu. Bu kitapta, dünya çevresindeki seyahatine ek olarak, Asya'daki "Tonquin'e" yolculuğuna, meslek hayatının çok daha erken dönemlerinde yaptığı "Campeche" seferlerine ve Sıcak Kuşak'taki rüzgârlar, gelgitler ve akıntılar hakkındaki anlatımlarına yer verdi. Kitabı yayımlanının



Dampier'in A New Voyage Around The World adlı kitabının baş sayfasının çevirisi.

caya kadar, dünyanın çevresini iki kez dolaşmıştı ve artık orta yaşlı olduğu halde, macera hayatının kesinlikle sonunda değildi. 1704 yılında, Büyük Okyanus'a girmek üzere Horn Burnu'nun çevresini dolandı ve burada İskoç Alexander Selkirk'ü, Şili kıyısından 400 mil açıktaki ıssız Juan Fernandez Adası'nda bıraktı. (Bölüm başındaki resim, Selkirk'ü, bazı seçkin ziyaretçilerinin önünde kedilerini ve oğlaklarını dans ettirirken gösteriyor, s. 201). Bu, Selkirk'ün kendi isteğiydi; Dampier'dan o kadar çok nefret ediyordu ki onunla aynı gemide bir fersah daha yol almaya tahammülü kalmamıştı. Diğer bazı rivayetlere göre ise, Selkirk gemiyi denize açılmaya elverişsiz olduğu ve çok ciddi onarımdan geçmesi gerektiği için terk etmişti. Eğer bu doğruysa, isabetli bir karar almış gibi görünüyor; çünkü bir süre sonra gemilerden biri bir mercan resifine çarpıp batmıştı. William Dampier ise her zaman olduğu gibi hayatta kalmıştı.

Woodes Rogers

Birkaç yıl sonra, Kaptan Woodes Rogers önderliğinde yeni bir keşif grubu, Bristol'dan demir alarak güney denizlerine doğru yola çıktı. Bu, Rogers'ın girişiminden büyük kazanç elde etmeyi uman Bristol'lı tüccarların finanse ettiği, apaçık bir deniz eşkıyalığı seferiydi. Rogers'ın, 320 tonluk *Duke* ve 260 tonluk *Duchess* adında iki gemisi vardı. Korsanlık ve yağmacılık üzerine donatılmış bir sefer için kusursuz adam William Dampier'ı kılavuz olarak yanına götürdü. Kaptan Rogers'ın bir ölçüde nezaket sahibi olduğunu kabul etmek gerek. Gemi Guam Adası'na doğru yol aldığı sırada 14 Şubat Aziz Valentine günü hakkında seyir defterine şunları yazmıştır:

Eski bir âdet olan sevgililer günü anması münasebetiyle, Bristol'da yaşayan ve gemidekilerle bir şekilde bağlantısı olan hanımefendilerin bir listesini (Rogers) çıkartıp zabıtları kamaraya çağırdım. Herkes, kadınlardan birinin sağlığına bir kadeh punch kaldırıp içti ve onlara evlerini hatırlattığım için tümünü mutlu gördüm.

Woodes Rogers'ın gemisi Horn Burnu'nu başarıyla aştı ve 1709'da gemileri, Büyük Okyanus'un güneyindeki Juan Fernandez Adası'na vardı. Alexander Selkirk hâlâ yaşıyordu. Büyük Okyanus'taki uzak adada, tek başına geçirdiği o uzun beş tecrit yılı

boyunca sağ kalmıştı. Woodes Rogers, Selkirk'ü şaşkınlık içinde şöyle tarif etti:

ROBINSON CRUSOE

Herkes Robinson Crusoe'nun adını duymuştur fakat pek az kişi Alexander Selkirk'ten haberdardır. Selkirk beş yıl boyunca, Büyük Okyanus'taki Juan Fernandez Adası'nda mahsur kaldı. Daniel Defoe hikâyeyi öğrendiğinde, bunu *Robinson Crusoe* romanının temeli olarak kullanacaktı. Fakat Alexander Selkirk'ün gerçek hikâyesi çok daha hayret vericidir.

Kısmen kederinden kısmen de tuz ve ekmek bulunamadığından, açlık kendisini mecbur edinceye dek, ilk başta hiçbir şey yemedi... hem ateş yaktığı hem de mum niyetine kullandığı ve güzel kokusunun onu ferahlattığı, iki adet tatlı

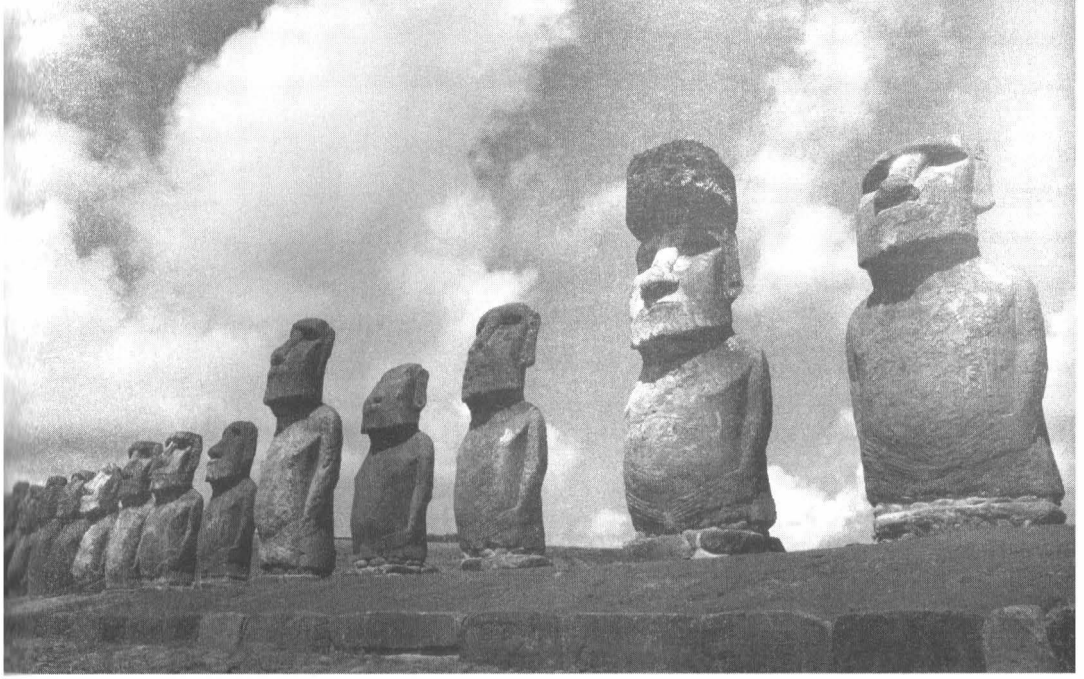
kırmızı biber çubuğundan tahtayı dizlerinin üstünde sürterek ateş yaktı. Ağaçların arasında koştuğu için, elbiseleri ve ayakkabılarını kısa süre içinde eskitmiş ve giyinme ihtiyacını bunlar olmadan karşılamak zorunda kalmıştı ... barutu tükendiği zamansa, onları (keçileri) tabana kuvvet yakaladı. Yaşam biçimi ve sürekli yürüyüp koşma talimi, onu hantallığın tüm kötü huylarından uzak tuttuğundan, bizim için keçileri yakalamasını istediğimizde kavradığımız üzere, ağaçların arasından ve kayalar ile tepelerin üstünden şaşılacak bir çabuklukla koştu. Adamlarımızın en çeviklerinin birkaçıyla birlikte onun keçileri yakalamasına yardımcı olması için gönderdiğimiz bir buldoğumuz vardı. Fakat o, hem köpeği hem de adamları geride bırakıp usandırdı, keçileri yakaladığı gibi sırtına atıp bize getirdi.

Ne var ki Selkirk, Dampier'ın kurtarma gemisinde olduğunu duyunca, medeniyete geri dönmek isteyip istemediği konusunda tereddüde düştü fakat sonunda, iki musibetin daha az beteri olarak kurtarılmayı seçti. Alexander Selkirk, adadaki deneyimlerinin kaydını tuttu ve bu, memlekete dönüşünde yayımlandı. Kitap çok meşhur oldu ama aslına göre fena şekilde çarpıtıldı. Kitabın üzerinde çalışan Daniel Defoe, onu *Robinson Crusoe* romanı için temel olarak kullanacaktı.

İpekler ve Değerli Taşlar

Şimdi tekrar Woodes Rogers'ın seyahatine dönelim. Kafile, Alexander Selkirk'ü aldıktan sonra, Büyük Okyanus'un kuzeyine doğru yelken açtı ve burada, Acapulco kalyonu *Nuestra Senora de la Incarnation* başarıyla zapt edildi. Ganimet, çok iyi fiyata satıldıkları Hindistan'a götürülmekte olan bir gemi dolusu ipek ve değerli taşı. Woodes Rogers İspanyol savaş gemilerine yakalanmamayı başardı ve bir Hollanda kafilesinin yardımıyla gemilerini yeniden güvenle memlekete getirdi. Bristol tüccarları yatırımlarından kayda değer bir gelir elde ettiler.

Dampier dikkat çekici keşifler yapan ve maceralarını berrak ve anlaşılır bir üslupla kaydeden parlak biriydi ama dünyanın büyük kaptanları ve kâşifleri arasında yer almaz. Bütün muhteşemliğine rağmen, Dampier'a hayran olamıyoruz. Bunun tek nedeni, bazılarının o zamanlar hayatını kazanmanın kabul edilebilir bir yolu olduğu gerekçesiyle mazur göstermeye çalıştığı deniz eşkıyalığı faaliyetleri değildir. Alexander Selkirk gibi pek çok kişi, Dampier'dan nefret edip onunla aynı gemide yol almak istememiştir. Avustralya'ya yaptığı ikinci seyahatten döndüğünde, zabitleri tarafından şikâyet edilen Dampier, divanıharbe çıkarılıp gaddarlığı nedeniyle suçlu bulundu. Denizcilerin küçük suçlardan ötürü bile parmaklıklara bağlanıp kırbaçlandıkları, hatta geminin altından geçirme yönteminin bile mazur görüldüğü bir dönemdi ve Afrika köle ticaretinin vahşetine pek çok kaptan tanık olmuştu. Dampier'ın kendi adamları tarafından gaddarlıkla suçlanmasına neden olan icraatları, gerçekten de korkunç şeyler olmalıydı!



ROGGEVEEN'İN PASKALYA ADASI'NI KEŞFİ VE ANSON'IN FİLOSUNUN ALTIN BULMASI

BÜYÜK GÜNEY DENİZLERİNDE YENİ ADALAR BULMA ÇABASI

1721-1769

Fakat asıl başarısızlık denizde yol alırken yaşandı,
Ve Bellman, şaşkın ve sıkıntılı,
En azından, rüzgâr doğuya doğru estiğinde,
Geminin batıya doğru gitmeyeceğini umduğunu söyledi!

Lewis Carroll, 1832-1892

18. yüzyılın ilk yarısında açık denizlerde hâlâ asayiş yoktu; derin sularda, hepsi de Drake ve Dampier'in yolundan giden ve bazen etkinlikleri için biraz saygınlık talep etmeye çalışan korsanlar ve deniz haydutları kol geziyordu. Baharat Adaları ve İspanyolların Büyük Okyanus'un kuzeyindeki ticaret güzergâhları artık iyi biliniyordu fakat Büyük Okyanus'un gerçek doğası, özellikle de güneyde anlaşılmaktan çok uzaktı.

Pek çok küçük ada hâlâ keşfedilmeyi bekliyordu ama aynı zamanda büyük güney kıtası olarak adlandırılan büyük bir toprak parçasının varlığına dair inanç da sürüyordu. Hem Avustralya hem de Yeni Zelanda keşfedilmişti fakat bu iki ülkenin, 1760'tan önce ve sadece münferit karaya çıkışlar sırasında yapılan haritaları tümüyle parçalar halindeydi. Sıfırın altındaki sıcaklıklar ve buz tutmuş denizler, zamanın yelkenli gemilerinin yetersizlikleri yüzünden bunu olanaksız kıldığından, Antarktika'ya kadar güneye kimse inmemişti. Düzenli şekilde taze yiyecek ikmal edilirse iskorbüt hastalığının önüne geçilebileceği anlaşılmış fakat hastalığın nedenleri tamamen çözülememişti. Hiçbir kaptanın, karadan birkaç haftadan daha uzun süre uzakta kalınması halinde mürettebatının sağlığını koruması mümkün değildi. Enlemler makul doğrulukta ölçülebilse de boylamların tespiti, o dönemin tek yöntemi olan parakete

hesabına dayanarak varsayımda bulunmanın ötesine geçmemiştir. Jüpiter'in uydularının, güneş ve ay tutulması gibi olayların gözlemlenmesi zaman zaman karadaki konumlar için güvenilir boylamlar öngörülmesini sağlıyordu fakat bu teknikleri denizde yalpalayan bir geminin güvertesinde uygulayabilmek neredeyse imkânsızdı.

Masif Taş Heykeller

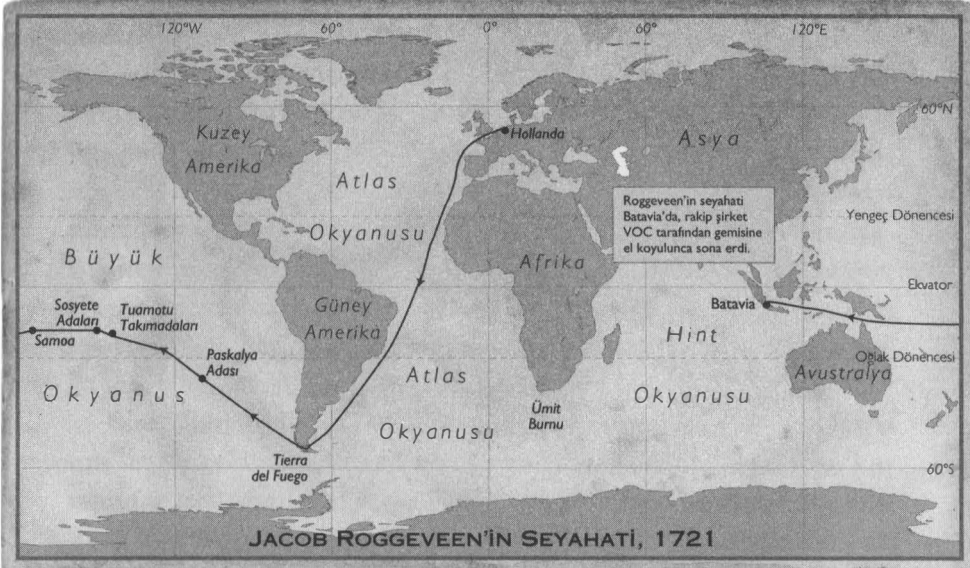
18. yüzyıl başlarında Büyük Okyanus'a yapılan önemli seyahatlerden biri, Hollandalı Jacob Roggeveen'ininki oldu. Roggeveen, kısa adı VOC olan ve Endonezya'yı egemenliği altında bulunduran Hollanda Doğu Hindistan Şirketi'nin büyük rakibi olan Hollanda Batı Hindistan Şirketi'nin (WIC) desteğini almıştı. WIC'nin yasal olarak Büyük Okyanus'ta ticaret yapmasına izin verilmemiştir fakat okyanusa batıdan değil de Horn Burnu'nu dolaşarak doğudan girmeleri halinde, rakiplerinin engellemelerinden uzak kalacakları sonucuna vardılar.

Roggeveen'in amaçlarından biri büyük güney kıtasını keşfetmekti. 1721'de, Horn Burnu rotasından Büyük Okyanus'a girdi. Emrinde üç gemi vardı ve Büyük Okyanus'a girdiğinde, çok geçmeden büyüleyici bir keşif yaptı. 1721 Paskalya'sında Pazar günü, Peru kıyısının açığındaki meskûn bir adayı keşfeden ilk kâşif olup karaya ayak bastı ve oraya Paskalya Adası adını verdi. Soyutlanmışlığına rağmen ada meskûndü fakat Avrupalıları her şeyden fazla etkileyen, kumsalda uzun sıralar

PASKALYA ADASI

Paskalya Adası'ndaki büyük taş heykeller nasıl yapılmıştır?

Roggeveen, oldukları yerde çamur ve harçtan yapıldıklarını ve böylelikle onları nakletmede sorun çıkmadığını sanmıştı. Ama bu doğru değildi, sonunda heykellerin masif taştan yapıldığı teyit edilmiştir fakat nasıl oyulmuş ve ne şekilde sahile taşınmışlardır? Uzun yıllar, dünya dışı varlıklar akla getirilmişse de sonunda taşocakları açığa çıkarılmıştır. Heybetli heykeller taşocaklarında yontulup kaldırılarak ve ahşap silindirler yardımıyla sahile taşınmıştır. Paskalya Adası öylesine bir başınyadı ki Polinezyalıların kanolarının başka bir meskûn adadan buraya ulaşması imkânsız görünüyordu. Dil ve kültür Tahitililerinkine çok yakındı ve sonuçta, Polinezyalıların adaya yerleşmek üzere okyanusta binlerce mili kat edebildiği su yüzüne çıkmıştır.



halinde, sırtları denize dönük biçimde dizilmiş olağanüstü heybetli taş heykellerdi. Heykeller kocaman, iki ya da üç adam boyundaydılar ve o kadar eskiydiler ki adanın mevcut sakinlerinden birçok kuşak öncesine aitlerdi. Yerel halkın, heykellerin oraya nasıl geldiğine dair hiçbir fikri yoktu, yaşayan kimselerin anımsadıklarından çok önce var olmuşlardı. Paskalya Adası heykelleri, masif kayadan yontulmuş yekpare dikmelerdi. Ne var ki Roggeveen, onların yekpare dikmeler olduğuna inanmamış ve oldukları yerde çamur ve harçtan yapıldıklarını söyleyerek varlıklarını açıklamıştı. Adalılarla yiyecek ve su değiş tokuşu yapmış ancak yerlilerin merakla gemilere doluşmasının kaçınılmaz sonucu olan hırsızlıkların önüne geçememişti. İki kültür arasındaki bu ilk karşılaşma, trajik bir şekilde son buldu. Yağma girişimlerinin önüne geçmeye çalışan Roggeveen'in adamları, yerlilere ateş açıp takriben on iki ada sakinini katletti.

Bunun ardından Roggeveen, gemilerinden birini, *African Galle*'yi Tuamotu Takımadaları'ndaki bir mercan adasında kaybederek Paskalya Adası'ndan batıya doğru yelken açtı. Batıya devam



etti ve Sosyete Adaları ile Samoa Adaları'nı geçti fakat ufukta keşfedilmemiş pek çok ada görmesine rağmen, Paskalya Adası'nda yaşadıkları, gördüğü yerleri araştırmak için karaya çıkmasına engel oldu. Güney kıtasını aramak için güneye yol almak yerine, batı rotasında ısrar etti. Sonunda, Batavia'da Hollandalıların ileri karakol noktasına ulaştı fakat kendi memleketlilerinin arasında olmasına rağmen, yolculuğunun meyvelerinin tadını çıkaramadı. Rakip şirket VOC tarafından gemilerine el koyuldu. Böylelikle Paskalya Adası seferin kayda değer tek keşfi oldu fakat bunun altmış iki yaşındaki Roggeveen'in ilk komutası olduğu ve avukatlık mesleğinden geldiği düşünüldüğünde, küresel bilgi dağarcığına övgüye değer bir katkısı olduğu söylenebilir.

Batı Avrupa ülkeleri güneyde küçük çaplı keşiflerle uğraşırken Ruslar, Büyük Okyanus'un kuzeyinde son derece etkin durumdaydı. Bu, 1689'dan 1725'e kadar tahta kalan Çar Büyük Petro'nun

dönemine denk gelir. O, Rus çarlarının en ilericisiydi. 17. yüzyılın sonlarında, 1697 ile 1699 yılları arasında Kamçatka Yarımadası Vladimir Atlasov tarafından keşfedilip haritası çıkarıldı. Sibirya'nın Büyük Okyanus'un batı kıyılarında kapladığı alan henüz meçhuldü ancak 1728'de, denizci Vitus Bering'e Büyük Okyanus'ta Kamçatka Yarımadası'nın kuzeyine doğru keşif yapması talimatı verildi. Bering, kendisine verilen talimatlara harfiyen uyararak kuzeye, Kuzey Kutup Dairesi'nin içine, 67.5° enlemine ilerledi. Kuzey Buz Denizi'ndeki bir buz duvarınca durduruldu. Asya ile Amerika kıtaları arasında bulunan ve kendisinin ismini alacak boğazdan geçmişti.

Birkaç yıl sonra, 1741'de Bering'e iki gemi ve Büyük Okyanus'un kuzeyi boyunca Aleut Takımadaları'nın enleminde, kumandan muavini Aleksey Çirikov ile birlikte denize açılma talimatı verildi. İki Rus birbirleriyle irtibatı kaybetti fakat her ikisi de Amerika kıyısına ulaştı. Bering karaya çıkıp kıyı şeridinde ilişkin incelemeler yaptı fakat Çirikov, Aleut Takımadaları'nın herhangi birinde karaya çıkmaksızın, onları ihtiyatlı bir yöntemle izleyerek Rusya'ya geri döndü. Bulgular ancak bir sonraki kuşağın zamanında yayımlandılar ve Büyük Okyanus'un en kuzeyindeki kıyı şeridi hakkındaki bilgilere katkı yaptılar.

Aşağı yukarı aynı tarihlerde, 1740'lı yıllarda, İngilizler yeni tür bir donanmayı devreye soktu. Bu dönemde Avrupa'da Avusturya Veraset Savaşları sürüyordu ve İngilizler kendilerini, hem İspanyollar hem de Fransızlarla savaş halinde buluvermişti. İngiliz hükümeti, İspanyollara çifte darbe vurmaya karar verdi. Büyük bir filo Amiral Edward Vernon'ın komutasında Karayipler'e sevk edildi ve 43 yaşındaki George Anson komutasında daha küçük bir filo, Manila kalyonunu ele geçirmeye çalışması talimatıyla Horn Burnu üzerinden Büyük Okyanus'a gönderildi. Anson'a, İspanyol yerleşimlerine "rahatsızlık verme ve taciz etme" emri verilmişti. Mümkün olması halinde, Manila'yı ele geçirerek İngiliz birlikleriyle garnizon kurup bırakacaktı. Anson, ona karşı gelen hiç kimseyi bağışlamamasıyla bilinen, katı disiplinli, çok sert bir kaptandı.

Anson'ın filosu çok kötü durumdaydı ve Horn Burnu'nun çevresini dolaşacak bir sefere asla gönderilmemeliydi. Sancak gemisi *Centurion*, dördüncü sınıf olan *Gloucester* ve küçük şalopa *Tryall* gibi yakın dönemde inşa edilmişti. Diğer üç gemisi, yani *Pearl*, *Severn* ve *Wager* ise eski, su alan veya elden geçmiş gemilerdi. Beraberinde götürdüğü iki ikmal gemisi, *Anna* ve *Industry* ile birlikte toplamda sekiz gemi vardı. Emrinde toplam 1223 denizci vardı fakat bunların yarısı, kendi istekleri dışında, Portsmouth tersanesi yakasından, silah zoruyla askere alınmıştı. Ayrıca, açık denizlerde işe yarasınlar diye rahat bir emekliliği bırakmaya zorlanmış, yaşını başını almış bir kısım Chelsea tekaüdü de dahil olmak üzere 529 adet talimsiz askeri yanında götürmüştü.

Filo 20 Eylül'de sefere çıktı ancak Anson, Biscay Körfezi boyunca bir ticaret filosuna refakat etmek zorunda olduğundan seyir can sıkıcı derecede yavaştı. Madeira'ya varmaları beş haftayı buldu. Nihayet gemiler Atlantik açıklarına doğru yola koyuldu. Gemiler oldukça tedarikliydiler fakat aşırı derecede yüklenmişlerdi. Hakikaten gemilerin su seviyesi o kadar alçalmıştı ki alttaki ambar ağızlarını kapatmak zorunda kalmışlardı. Gemiler Ekvator'a yakın, sakin bölgelere vardıklarında, güvertelerin altındaki aşırı kalabalık alan tam bir cehenneme dönmüştü. Pislik ve hastalıkla dolu havasız, karanlık, sallanan bir zindandı. Humma ve dizanteri durumu kötüleştirdi ve adamlar ölmeye başladı. Denizdeki cenaze törenleri günlük bir olay haline geldi.

Sağ kalanlar 21 Aralık'ta Brezilya'ya ulaştı. Burada taze yiyecek edinebildiler ve hastalar iyileşmeleri için sahile çıkarıldı fakat uzun süre kalamazlardı zira İspanyollar keşif seferinden haberdardı ve aynı kıyıda sadece birkaç yüz mil ötedeydiler. Anson, Macellan Boğazı'na doğru yola çıktı. *Severn* ve *Pearl* mücadeleyi bıraktılar, toz olup İngiltere'ye kaçtılar. *Wager* Büyük Okyanus'a ulaşarak çetin sınavı atlattı fakat şiddetli rüzgârlarca Şili kıyılarına sürüklenip kayalıklara bindirdi. 140 kişilik mürettebatı, medeniyetten uzakta mahsur kalmıştı. Mürettebat, geminin filikalarını kurtarmayı başardı ve 3000 mil yol alıp Peru'da bir İspanyol yerleşim yerine ulaşarak burada esir alındı. Peru'dan kaçışları başlı başına

bir hikâyedir; kurtulanlardan biri, deniz asteğmeni John Byron'dı ve yıllar sonra, kendisi de dünyanın çevresini dolaşanlardan biri olacaktı.

Juan Fernandez

Anson, geriye kalan gemileri ve adamlarıyla, Juan Fernandez Adası'nın yolunu tuttu. *Gloucester* da aynı adaya doğru yol alıyordu fakat gemideki mürettebatın üçte ikisi hayatını kaybetmişti ve geriye kalanlar o kadar zayıf düşmüştü ki limana girebilmek için yardıma ihtiyaçları vardı. İşe gemisi *Tryall* ve *Anna* Juan Fernandez'e doğru yoldaydı fakat bu ikincisi o kadar umutsuz durumdaydı ki tüm levazım ve erzakı boşaltıp onu yakmaları gerekecekti. *Tryall*'in durumu da çok daha parlak değildi, daha fazla yol alabilecek hali kalmamıştı. İngiltere'den yola çıkan filo, ne yazık ki tükenme noktasına gelmişti. Anson'ın mürettebatı dinlenip kendine gelince güçlerini kazandılar ve komutan, Amiral Vernon'la buluşacağı Panama Berzahi'na ilerleyebildi. Plan, İngiliz ordusunun Karayipler'i zapt edip kontrolü sağlaması, böylelikle Anson'ın Panama'da, dost İngiliz simalar tarafından karşılanmasıydı. İşler plana göre yürümedi. Panama sivrisineklerce istila edilmişti ve Vernon'ın ordusu bunlara karşı savunmasızdı. Askerler sıtmaya yakalandılar ve pek çoğu Panama'da hayatını kaybetti.

Aslında Anson'ın elinde hâlâ bir koz vardı. Francis Drake, bölge halkının hafızasında hâlâ önemli bir yere sahipti ve böylelikle Şili ve Peru'daki İspanyol

RUSYA İLE AMERİKA BİRBİRİNE BAĞLI MIYDI?

Rus çarları içinde en iyi hatırlanan, Büyük Petro'dur. Petro, ülkesi hakkında daha fazla bilgi sahibi olmak istiyordu ve kâşif Vitus Bering'i imparatorluğunun en uzak yerlerinin haritasını çıkarması için Sibirya'ya gönderdi. Bering'in sadece Moskova'dan yola çıkıp doğudaki sahile ulaşması bile üç yıl sürdü. Bering, Kamçatka Yarımadası'nın haritasını çıkardı. Ayrıca, iki ada zinciri keşfetti: Japonya'yla bağlantılı Kuril'ler ve Rusya ile Amerika'yı birleştiren Aleut'ler. Bering, Amerika'ya ulaşma umuduyla Rus sahillerini takip ettiyse de gemisinin yeniden batıya döndüğünü fark etti. Bering, sonradan Bering Boğazı adını alacak yerden geçmişti.



Filo kaptanı George Anson, Juan Fernandez Adası'nda. Anson'ın keşfine ilişkin özgün seyrir defterinden bir gravür. Resimde faaliyet halinde bir kalabalık var: Ağaçlar kesilmekte, hasta sahile taşınmakta, yiyecekler hazırlanmakta.

yerleşimleri, Anson'a savaşımadan teslim oldular. Anson, ganimet olarak üç gemi ele geçirdi ve Manila kalyonu için pusuya yatma planını uygulamaya koydu. Fakat boşuna bekleyecekti. Zira, İspanyollar onun bölgedeki varlığını haber almışlar ve Manila kalyonu Acapulco'ya sığınmıştı. İspanyollar ikaz edilmiş olmasalardı, Anson muhtemelen kalyonu ele geçirebilirdi fakat başa çıkması gereken başka sorunları vardı. *Gloucester*'in pruva direği o kadar berbat durumdaydı ki bir süre sonra çatırdayıp devrildi. Geminin gövdesi su sızdırıyordu ve ambarda dokuz ayak su birikmişti. Adamlar gece gündüz pompaların başındaydı fakat sızıntılara karşı savaşı kaybetmekteydiler. *Gloucester*'ı terk edip ateşe vermekten başka çare yoktu. Daha sonra *Tryall*'ı da delik açıp batırarak, İspanyollardan ele geçirdikleri ve çok daha iyi şartlarda olan üç gemiyi kullanmaya başladılar. Yeni İspanya kıyılarında daha

fazla yağmalayabilecekleri bir şey de kalmamıştı fakat Anson'ın adamlarını bir şekilde memlekete geri götürebilmesi gerekiyordu. Bir sonraki sorunu, gemilerini Büyük Okyanus'u aşacak hale sokmaktı. 6 Mayıs 1742 tarihinde batıya doğru yola çıktı.

Büyük Okyanus'un kuzeyini aşmak normalde yaklaşık elli gün sürerdi fakat Anson'ın filosu bu yolu 114 günde aldı, rüzgârların dağılımlarını bilmiyordu ve bölgeyle ilgili bilgi eksikliği seferin süresini iki katına çıkardı. Fakat gemileri sonunda Çin'in Kanton Nehri üzerindeki Makao limanına ulaştı. Orada, George Anson Çinlilere zorbalık ederek gemisini onarttı. Bir sonraki Manila kalyonu, *Nuestra Senora de Covadonga*'nın kısa süre içinde denize açılacağını biliyordu ve bu kez onu ele geçirmek istiyordu. *Covadonga*'nın 530 adamı ve 60 topu vardı, *Centurion*'da sadece 237 adam ve daha az sayıda top bulunuyordu. Şans tamamen İngilizlerin karşısındaydı ve İspanyol kaptan, eski püskü bir geminin kendisine doğru geldiğini görünce aşırı kaygılanmadı. Ne var ki *Centurion*'un tayfaları, pek çok arkadaşlarının öldüğünü görmüş ve türlü badireler atlatarak Pasifik'e varmış olan, katılmış, gözü kara adamlardı. Hazine gemisini ele geçirmek, çektikleri acılara değecek son umutlarıydı. Şayet Manila kalyonunu ele geçiremezlerse, daha sonra gemilerini tekrar yurda götürmeyi başarsalar bile orada kimsenin yüzüne bakamazlardı.

Anson'ın adamları *Covadonga*'yı ele geçirmek için cehennem zebanileri gibi dövüştü. *Centurion*'dan atılan güller, İspanyol yelkenlerini lime lime etti ve hafif silahlardan açılan muntazam yayılım ateşi İspanyolların moralini çabucak bozdu. *Nuestra Senora de Covadonga* teslim oldu. İngilizler onun gerçekten bir hazine gemisi olduğunu keşfettiler. Geminin her yeri zulalanmış altın ve gümüşle doluydu, mücevherler ve değerli taşlar vardı fakat hepsinden daha güzeli, kalyon 55 bin İngiliz sterlini tutarında olduğu tahmin edilen bir sandık dolusu gümüş taşıyordu. Bu, külliyetli bir para ve gerçekten muhteşem bir vurgundu.

Nihayet *Centurion*, hazinesiyle birlikte İngiltere'ye döndü. Gemi büyük bir coşkuyla karşılandı ve Anson, Sir Francis Drake'in



halefi olarak görüldü. Onun seyahatini destekleyenler, yaptıklarını büyük bir başarı olarak değerlendirdiler ancak yedi geminin ve ilk başta yola çıkan 2 bin kişiden 1500'ünün kaybını hesaba katmadılar. Ölümün büyük çoğunluğu, gemi kazaları ve iskorbüt hastalığından kaynaklanmıştı. Yola çıkanların dörtte birinden daha azı eve dönebilmişti; onca denizcinin hayatına değer biçmek nasıl mümkün olabilirdi? Bu seyahat, önemli deniz eşkıyalığı seferlerinin sonuncusu olmuştur.

Güney Amerika'daki Maceralar

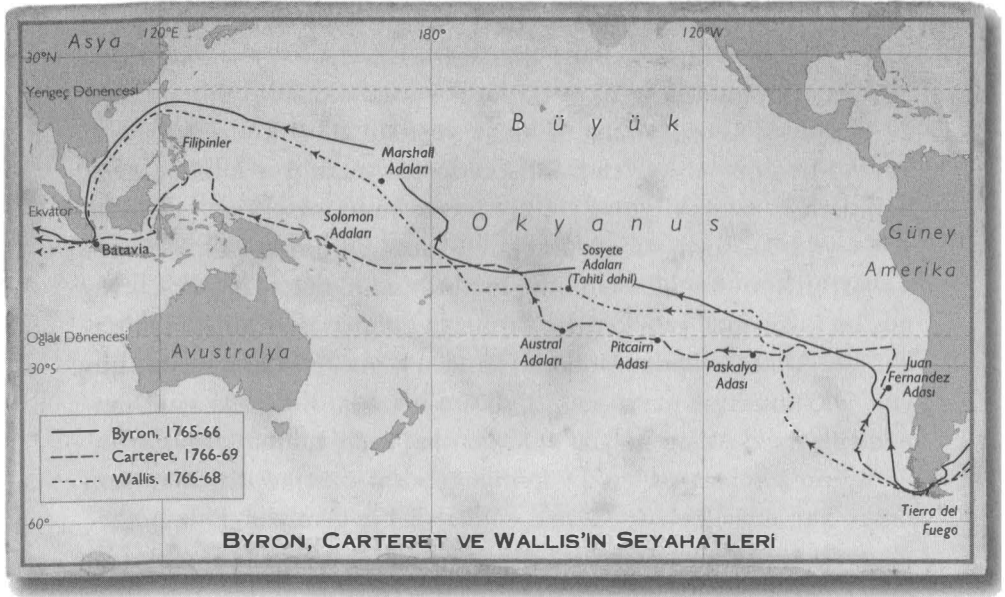
John Byron, 1741 yılında George Anson'ın dünyanın çevresinde yaptığı seyahatinde, *Wager* gemisinde astegmendi. Dördüncü Baron Byron'ın ikinci oğlu ve şair Lord Byron'ın dedesiydi. John Byron, Anson'ın Büyük Okyanus'a yolculuğundan sağ dönen şanslı kişilerden biriydi fakat dünyanın çevresini komutanıyla birlikte dolaşmamıştı. Büyük Okyanus'a girdikten sonra *Wager* filonun geri kalanından kopmuş ve Şili açıklarında karaya oturmuştu. Kurtu-

lanlar, karadan kuzeye doğru yola koyuldular ve üç yıllık cefadan sonra Byron ve arkadaşları, Peru'daki İspanyol yerleşimlerinden birine ulaşır burada savaş esiri olarak tutuklandılar. Byron nihayet 1745 yılında ülkesine iade edildi ve yeniden deniz kuvvetlerindeki kariyerine dönebildi. Kendisini son derece yetkin bir subay olarak kanıtladı ve sonraki yirmi yılda, kariyer basamaklarında yükseldi. 1764 yılında, seyir subayı Kaptan Mouat ile birlikte *Dolphin* ve *Tamar*'ın komutanlığına atandı. İngiliz hükümetince, Büyük Okyanus'un kuzeyinde yeni keşifler yapmaya gönderildi. Kaliforniya'daki New Albion'a kadar Drake'in izinden gitmek ve daha sonra, Büyük Okyanus'ta Kuzeybatı Geçidi'nin ucunda olduğuna hâlâ inanılan efsanevi Anian Boğazı'nı keşfetmek üzere talimat almışlardı.

Byron'a tahsis edilen *Dolphin*, gövdesi üzerine döşenen yeni bakır kaplama levhasıyla çok gösterişli bir gemiydi. Bakır, ağaç tekneyi yiyen kurtların yıkıcı etkisine karşı deneysel bir korumaydı. Deneyin çok başarılı olduğu ortaya çıktı ve ayrıca, pürüzsüz gövdeyle geminin su direncinin azaltıldığı, böylelikle suyun içinde daha hızlı ilerlediği bulunmuştur. İki gemi, Atlas Okyanusu'nun güneyine doğru başarıyla yol aldılar ve Patagonya'daki Desire Limanı'nda demirlediler. *Dolphin*'in subaylarından biri olan Charles Clerk, Patagonyalı devlere ilişkin, Londra'daki Royal Society'deki arkadaşı Dr. Macy'ye yazdı. Bu mektup, *Philosophical Transactions of the Royal Society*'de yayımlandı:

... boylarının uzunluğu, en az 2,70 m belki daha da fazla... (bunların) dev gibi iri bir cüsseleri ve hayatımda daha önce görmediğim kadar orantılı bir yapıları var... Boyu 2,40'tan kısa hemen hiç erkek yoktu, çoğu daha da uzundu. Kadınların boyuysa, öyle sanıyorum ki 2,20 ile 2,40 m arasındaydı.

Charles Clerk gibi dikkatli bir adamın, dokuz ayak boyunda adamlar gördüğünü beyan edebileceğine inanmak zor. Clerk, Patagonyalıları uzaktan görüp göz yanılması yüzünden onları olduklarından daha büyük görmüş olabilir. Clerk'in, Royal Society ile muzipçe eğleniyor olması da mümkündür.



Byron'ın gemisi, Macellan Boğazı'nı başarılı bir şekilde geçerek Büyük Okyanus'a ulaştı. Fakat bu noktada Byron, kendisine verilen talimatlardan ayrılmayı tercih etti. Görevi, Kaliforniya'ya kadar Amerika'nın batı kıyısı boyunca ilerlemektir ve bu, kıyı boyunca İspanyol varlığının tehlikelerini göze almak anlamına gelecekti. Bu nedenle, gemilerin İspanyolların tacizine uğraması istenmiyordu, kıyı yerleşimlerinden uzak kalmak şarttı. Byron, mürettebatın bir kısmında iskorbüt hastalığının belirtileri görülmeye başladığı sırada, denizde uzun bir yolculuk yapma riskini alamayacağını ileri sürdü. Kaliforniya'ya kadar ilerleme seçeneğini, fazla riskli olduğunu düşünerek bir kenara bıraktı. Aylarca batıya doğru ilerlediyse de bu sürede, keşfedilmemiş yerleri bulma konusunda hiçbir çaba göstermedi. Aslında, Solomonlar yakınındaki "Hayal Kırıklığı (Disappointment) Adaları" adını vereceği adalar zincirine varıncaya kadar kara namına pek az şey gördü. Ada zincirini izlerse, efsanevi güney kıtasını bulacağı sonucuna varmış fakat mürettebatının hastalığını mazeret olarak öne sürerek, iddiasını araştırma girişiminde bulunmamıştır. Byron, yalnızca yirmi iki ay içinde naçizane bir devriâlemi nihayetlendirerek çağının dünya rekorunu

belirlemiştir. *Dolphin* İngiltere'de palamarlanır palamarlanmaz, onun ikinci kez dünya turuna gönderilmesine karar verildi. Pek az kanıt bulunmuş olmasına rağmen, büyük güney kıtasının keşfedilmeyi beklediğine dair giderek artan bir kanı vardı. Bu *Bilinmeyen Güney Toprakları*'nı keşfetmek için Samuel Wallis seçilmişti.

Samuel Wallis yanına Philip Carteret'ı kumandan muavini olarak aldı ve Carteret'a, *Swallow* adındaki daha küçük tekne verildi. Carteret, *Swallow*'u teslim aldı fakat bu, son derece yavaş bir gemiydi ve ışıldayan bakır karinalı *Dolphin*'e yetişemiyordu. Yolculuğun ilerleyen kısımlarında daha iyi bir gemi verileceğini umdu fakat yeni gemi bir türlü gelmeyince dünyanın çevresini küçük, dayanıksız ve hantal bir gemiyle dolaşmaya mahkûm olduğunun farkına vardı. *Swallow*'un Macellan Boğazı'nı kazasız belasız geçmeyi başarması bir mucizeydi. Wallis ilk başlarda, bu refakatçi geminin kendisine yetişmesini sabırla beklediyse de Horn Burnu'nun batısındaki kaba dalgalı denizlerde iki geminin yolları ayrıldı. Yolculuk yine başarısızlığa mahkûm olmuştu. Wallis deniz tutmasından epey mustarıptı ve haritalandırılmamış okyanusun herhangi bir kısmını keşfetmeye kalkışamayacak kadar kötü durumdaydı. Pahalıya mal olan iki İngiliz keşif seferinin ikisi de fiyaskoydu. Bu konudaki tek teselli, Wallis'in Büyük Okyanus'un güneyinde gerçekten de büyük bir keşif yapmış olmasıydı. Güney denizlerinin mücevheri olan Tahiti Adası'nı keşfetmişti.

İlerlemiş Medeniyet

Dolphin Tahiti'de ilkin yoğun bir taş yağmuruyla karşılandı fakat Tahitililer geminin onlarla yiyecek ve araç gereçler için takas yapmak istediğini fark ettiler ve ilişkiler çok hızlı bir şekilde gelişti. İngilizler, Tahitililerin hayat tarzını birinci elden öğrenme imkânına sahip oldular. Tahiti Adası'nda, Büyük Okyanus'taki diğer adalara göre çok daha gelişmiş bir medeniyet olduğu ortadaydı. Burada taştan araçlar ve imal edilmiş mallar vardı, çiftçilik ve giysiler görülüyordu ve bir tür toplumsal hiyerarşi mevcuttu. Rahipler ve bir din vardı, ölümlere saygı gösteriliyordu. Ada, hazır yiyecek

mevcuduyla birlikte yaratılmış, ekmek bile ekmek ağacında yetiştiriyor gibi görünmekteydi. Yazılı kültür olmadığı için, bir hukuk sistemi de mevcut değildi.* Bu da Avrupalıların kafasını karıştırıyordu, zira Avrupalılar bu yüzden Tahiti'deki mülkiyet sistemini anlayamıyorlardı. Tahitililer gemiden hoşlarına giden ne varsa açıkça aşırıyorlardı. Hiç demirleri yoktu ve demir mihların değerli bir takas kalemi haline gelmesinin nedeni buydu. Mihlar bıçağa veya basit tarım aletlerine dönüştürülebilirdi ve bu, Tahitililer için önem taşıyordu. Ahlak anlayışı Avrupalılarınkinden çok farklıydı. Tahitili kızlar, kendilerini Avrupalı erkeklere serbestçe sundular ve bunu bir gemi mihı karşılığında yapmaları neredeyse hiç şaşırtıcı değildi. Wallis kısa bir süre sonra, mihların geminin ıskarmozlarından sökülüp alındığını ve durumun devam etmesine izin vermesi halinde geminin parçalara ayrılma tehlikesiyle karşı karşıya olduğunu fark etti.

Adanın şefi, Pura veya Oborea adında dolgun bir kadındı. Tahiti'deki yönetici bir aileye mensup olduğu izlenimini veriyordu ve diğer herkes onun otoritesine boyun eğiyordu. Ne var ki siyasi durum son derece çalkantılıydı, sürekli içsavaşlar görülüyordu ve Cook 1769 yılında Tahiti'ye vardığında Pura azledilmişti. Uzun aramalar sonucunda bulunduğunda, kısıtlı şartlarda ve görece fakirlik içinde yaşadığı görülmüştü.

Tahiti, Wallis'in seferinde herhangi bir önemi olan tek keşfiydi. Daha fazla kalıp tadını kaçırmadı ve hastalığından ötürü mümkün olan en kısa sürede tekrar eve yelken açmak istedi. Wallis'in peşine, hantal gemisiyle Philip Carteret takıldı. İki gemi Büyük Okyanus'ta birbirine benzer rota izlediler fakat Carteret Tahiti'yi görme şansına sahip olamadı. Küçük çaplı birkaç keşif yaptı. Yolu Pitcairn Adası'na denk geldi; yolculuğunun ilerleyen aşamasında, Yeni İrlanda ile Yeni Britanya arasındaki boğazı geçen ilk Avrupalı oldu ve bunların birbirinden ayrı iki ada olduğunu ortaya koydu. Bu keşif, *Swallow*'un içinde bulunduğu kötü şartlar ve geminin deniz yolculuğuna elverişli olmadığı dikkate alınırsa, iyi bir başarıydı.

* Batıların bildiği tarzda bir hukuk ve mülkiyet sistemi demek daha doğru olur – ed. n.

Carteret yine de dünyanın çevresini dolaşmış en büyük seyyahlardan biri olarak övülmelidir. Elindeki o hantal gemiyle Macellan Boğazı'nı aşmak, Büyük Okyanus'u geçmek ve İngiltere'ye dönmek, muhteşem bir zaferdi. *Swallow* İngiltere'de rıhtıma, *Dolphin*'den tam bir yıl sonra, ancak 20 Mayıs 1769'da yanaştı.

Kayda değer başka hiçbir keşif yapılmadıysa da bu seyahatler, aralarındaki en büyük kâşifin yapacağı seyahate zemin hazırlamıştı. James Cook, Venüs Geçiş'i'ni gözlemlemekle ilgilendiğinde *Endeavour* gemisiyle Wallis'ten iki yıl sonra Tahiti'ye ulaştı. Ancak, Cook'un seyahatlerini anlatmaya geçmeden önce, tarihteki yerini hak eden bir kâşif daha var. Bu kişi, Wallis ve Cook'un ziyaretleri arasında, 1768 yılında Tahiti'yi ziyaret eden Fransız Louis-Antoine de Bougainville'dir.



LOUIS-ANTOINE DE BOUGAINVILLE PASİFİK'İN FLORA VE FAUNASINI KEŞFEDİYOR

BİR FRANSIZ TAHİTİ ADASI'NDAKİ DOĞAL ORTAMDA HAYATIN
TADINI ÇIKARIYOR VE BÜYÜK SET RESİFİ'YLE KARŞILAŞIYOR

1766-1769

Yakınlarda bir kıta olduğunu varsaymadan bu kadar çok sayıda alçak rakımlı
ada ve neredeyse suya gömülmüş durumda toprak parçaları olabileceğini
kabul etmenin zor olduğu konusunda hemfikirim. Ne var ki Coğrafya,
gerçeklerin bilimidir.

Louis-Antoine de Bougainville, *Voyage Autour du Monde*

Louis-Antoine de Bougainville 1729 yılında Paris'te doğdu. Yirmi dört yaşında orduya girdi ve General Louis-Joseph de Montcalm'ın emir subayı olarak görev yaptı.

Yedi Yıl Savaşı sırasında Kanada'da İngilizlere karşı gösterdiği başarılarla sivrildi. 1763'te donanmaya katılmak için kara ordusunu bıraktı. Bir sonraki yıl, Falkland Adaları'nda başarılı şekilde bir Fransız kolonisi kurdu ama siyasi nedenlerden ötürü koloni yalnızca dört yıl sonra İspanya'ya devredildi.

Bougainville, donanmada sadece iki yıl görev yaptıktan sonra Güney Pasifik'i araştırarak bir keşif grubunun başına getirildi. Emrindeki iki gemi 1766 sonlarında Fransa'yı terk edip 1769 yılında döndü. Bu seyahat, Fransızların dünyanın çevresinde yaptığı ilk büyük yolculuk olacaktı fakat aynı zamanda, Büyük Okyanus adalarındaki hayvan ve bitkileri incelemeye yönelik bilimsel bir seferdi ve profesyonel bilimadamlarını barındıran ilk yolculuk olma iddiası taşıyordu.

Bougainville, güney yarımküredeki hayvanları ve bitkileri incelemesi için, yanına doğabilimci Philibert Commerçon'u ve ayrıca Filipinler'in boylamını belli bir doğrulukla ölçen ilk kişi olan gökbilimci Pierre Antoine Veron'u almıştı. Charles Routier de Romainville, seyahatin haritalarını çizecek teknik ressam olarak ka-

tılırken, Fransız asilzadesi Prens Nassau-Siegen soylu bir maceracı sıfatıyla seyahatte yer almıştı.

Bougainville'e yapacağı keşif seyahati için iki gemi tahsis edildi. Bunlardan büyük olanı 550 tonluk, 40 metre uzunlukta, 11 subay ve 203 kişilik mürettebatın görev yaptığı *Boudeuse* fırkateyniydi. Keşif grubu Fransa'dan ayrılmadan sadece birkaç ay önce denize indirilmiş yeni bir gemiydi fakat bakımı gerektiği şekilde yapılmamıştı ve halihazırda kötü bir durumdaydı. Bu durum, nispeten deneyimsiz bir denizci olan Bougainville'e bildirilmemişti. İkinci gemi *Etoile*, 8 subay ve 108 denizciden oluşan mürettebatıyla 480 tonluk ve 34 metre uzunluğundaki bir ambar gemisiydi. Nicolas-Pierre Duclos-Guyot kumandan muaviniydi. Bougainville, nispeten kısa denizcilik geçmişi nedeniyle gemilerin güvenliği hakkında karar almak için büyük ölçüde Duclos-Guyot'ya bel bağlıyordu. Daha küçük geminin komutası François Chenard de la Giraudais'ye verildi ve onun yanında, kumandan muavini sıfatıyla Jean-Louis Caro l'Aine vardı.

Galant Limanı

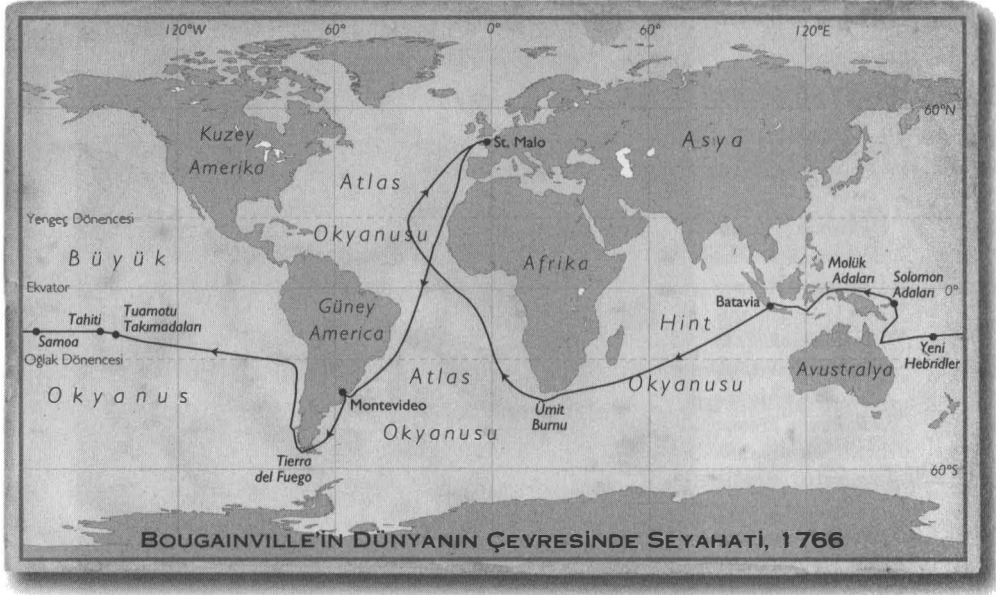
Kafile Atlas Okyanusu'nu başarılı bir şekilde geçti ve gemiler, erzak ve diğer ihtiyaç malzemeleri için Montevideo'da kısa bir mola verdiler. 1767 yılının sonuna gelindiğinde iki gemi, Amerika kıtasının güney ucunun yakınına vardı. Horn Burnu değil, Macellan Boğazı geçişi seçildi. Bunun yanlış bir karar olduğu anlaşılabilecekti. Zira, o dönemde denizler epey kabarmıştı ve gemiler, havanın ısınıp düzelmesini bekleyecekleri korunaklı bir koy bulmak zorunda kalacaklardı. *Boudeuse* ve *Etoile*, Patagonya'da bir yerde, kısa bir süre önce kesilip devrilmiş birçok ağaç buldukları Galant Limanı'nda demirlediler. Kısa bir süre önce buraya uğramış Avrupalıların ağaç gövdelerine kazıdığı yazıtları ve diğer işaretleri gördüler. Bir yıl önce Wallis ve Carteret'in İngiliz keşif seferi tarafından kullanılan yerde karaya çıktılar. 1768'in yılbaşı günü her şey gayet güzeldi ve bu nedenle Bougainville, şalopalarından ikisini çevreyi biraz keşfetmek amacıyla gönderme kararı aldı. Bunlar-

*Dünyanın çevresini
dolaşan ilk Fransız
gemisine komuta
eden Louis-Antoine
de Bougainville'in
portresi. Voyage
Autour du Monde
adlı kitabı, Fransız
Devrimi'nin
öncesindeki on yıllık
dönemde Fransız
toplumu üzerinde
büyük etki yaratmıştı.
Bougainville,
Cook'tan önce
Avustralya'nın
doğu sahiline epey
yaklaşmış fakat
Büyük Set Resifi'nde
kırılan dev dalgalar
yüzünden mesafesini
korumak zorunda
kalmıştır.*



dan biri batıya doğru bir körfezi keşfetmek amacıyla sahil şeridi boyunca gönderildi, diğeri ise Kraliyet Adacıkları adını verdiği adaları incelemek üzere boğazın orta yerine yollandı. Daha sonra üçüncü bir sandalı, Barbara Kanalı adını verdiği deniz yolunu bulmak umuduyla, boğazın güney kıyısına sevk etti. 4 Ocak'ta, adamlarının bir bölümü açık havada boğazın güzel bir panoramasını sunan, Galant Limanı'nın arkasındaki dağa tırmandılar.

Hava şartları kısa sürede bozuldu ve gemiler limandan çıkamaz oldular. Takip eden iki hafta boyunca Bougainville ve mürettebatı, Galant Limanı'nda kapana kısıldılar ve yazın ortasında olmalarına rağmen, çok şiddetli rüzgârlara, yağmurlara, dondurucu soğuğa ve yoğun kar yağışına maruz kaldılar. Bölgenin yerlileri çıkageldiler



ve merakla gemileri ziyarete başladılar. Bu ziyaretçilerin efsanevi Patagonya devleri olup olmadığı hakkında epey tartışma oldu fakat Fransızlar, devler hakkında söylenenlerin yanlış olduğunu çok geçmeden fark ettiler. Bazı Patagonyalıların büyük ayakları vardı ve bazılarının başları büyüktü fakat diğer herhangi bir ırka göre fazla uzun sayılmazlardı.

Nihayet 16 Ocak'ta, gemiler bu küçük limandan ayrılma imkânı buldular ve sonunda batıya doğru yelken açtılar. Louis le Grande adını verdikleri bir adanın kuzeydoğu ucundaki bir boğaza doğru ilerliyorlardı. *Etoile* adaya varabilmişti ama hava durumu ve gelgit koşulları *Boudeuse*'ün Galant Limanı'ndan çıkıp yol almasına engel oldu. Bougainville'in gemisini yeniden seyahate hazır hale getirebilmesi için bir dokuz gün daha geçmesi gerekti ve gemi nihayet 25 Ocak'ta demir aldı. Ansızın şartlar hızla düzeldi ve gemiler III. Carlos Adası'ndan geçip Batchelor Nehri ile Aziz Jerome Körfezi'nin girişinden yukarı doğru çıkarak Paso Ingles'e kadar gittiler. Daha sonra o gün, Long Reach'e girmek için Quad Burnu'nun çevresini dolaştılar ve kendilerini Macellan Boğazı'nın son kısmında buldular. Şartlar ertesi gün elverişli olmayı sürdürdü

ve iki gemi, Pilier Burnu'nu ve On İki Havari Kayalıkları'nı aşarak nihayet Büyük Okyanus'a vardı. Galant Limanı'ndan Büyük Okyanus'a kadarki yolculuğun son kısmı, herhangi bir mola vermeden geçilmiş oldu.

Tropik Zirveler

Bougainville gemileriyle Şili sahili boyunca kuzeye doğru yol aldı ve neredeyse tropik bölgelere kadar ilerledi. Bunun ardından, rotayı batıya çevirerek, Büyük Okyanus'un derinliklerine yelken açtı. Tuamotu Takımadaları'ndan geçti ve birkaç adayı haritaya ekledi ancak bu esnada hiç karaya çıkmadı. İki ay boyunca olaysız yol aldıktan sonra, azametli bir tropik adanın zirveleri ufukta belirdi. Burası Tahiti Adası'ydı.

Bougainville Tahiti'den ve sakinlerinden çok hoşlandı. Bu güzel adayı keşfeden ilk Avrupalı olduğunu düşünmek için her türlü hakka sahipti. Tahitililerin gösterdiği tepkilerden buraya demirleyen ilk Avrupalı geminin kendisinin ki olmadığı sonucunu çıkardı fakat dil sorunu yüzünden kendisinden önce kimin geldiğini çözemedi.

Fransızlar bu ada grubuna Bourbon Takımadaları adını verdiler. Bougainville Tahiti-Nui'de, Haitaa adlı mevkiinde bir demirleme yeri buldu. Tahiti ziyaretlerinde Fransızlar, daha önce buraya gelen İngilizlerin gördüğü ilginin aynısıyla karşılaştı. Tahitilile-

LOUIS ANTOINE DE BOUGAINVILLE

Dünyanın çevresini dolaşan ilk Fransız gemisine komuta eden Bougainville, Tahiti'yi keşfeden kişi olmadığı için son derece şanssızdı. Kendisinin buraya varmasından bir yıldan daha kısa bir süre önce İngiliz Samuel Wallis, *Dolphin* gemisiyle adayı keşfetmişti. Fransızlar adaya Cythera adını verdiler ve Bougainville, Cythera yerlisi birini yanına alarak Paris çevreleriyle kaynaşması için Fransa'ya götürdü. Fransa'ya dönüşünden sonra Bougainville, XV. Louis'nin yardımcısı oldu ve denizcilikteki tecrübesinden ötürü Fransız donanmasının Amerikan Devrimi'ni desteklemek amacıyla Kuzey Amerika açıklarına doğru yaptığı seferlerde (1779-1882) tuğamiral olarak görev yaptı. 1782 yılında, Fransızların Martinique açıklarında uğradıkları bir bozgunun sonu, suç onun üzerine kaldı ve divanharpte yargılandı. Fransız Devrimi'nin en kötü dönemlerini sağ salım atlattı ve emeklilik dönemi boyunca Normandiya'da yaşadı.

rin sandallarıyla gemilerin etrafını sarmasından dolayı meyve, sebze, ada domuzu ve balık alışverişi kolaylıkla yürütüldü. Başlarında kokulu çiçek taçlarıyla, kumral benizli ve koyu renk saçlı Tahiti kızlarının ilgileri ve beyaz adamların sırtındaki gömlek veya geminin bir mihı karşılığında onlara teveccühlerini sunmaya can atmaları, kendilerini karşı konulamaz kılıyordu.

Voyage Autour du Monde adlı kitabında Bougainville, yerli bir kızla geçen bir olayı anlatır: “Bizim bütün uyarılarımıza rağmen, genç bir kadın gemiye çıkıp geminin kıç tarafına geldi ve bocurgatın ötesindeki ambar kapaklarından birinin yanı başında durduktan sonra... genç kadın, üzerindeki peştamalı umursamazca yere düşürüverdi ve Venüs’ün Frigyalı çobana gözüktüğü gibi kendisini bütün gözlere teşhir etti. Vücudu bir Tanrıça’nınki gibiydi.” Bu istisnai bir olaydı ve daha önceden tasarlanmış gibi görünmüyordu. Bougainville’in adamlarını adalı kızlardan koruması mümkün görünmüyordu. Ama diğer taraftan Bougainville, evli kadınların kendilerinden uzak durduğunu, üzülererek anlatıyor:

Evli kadınlar kocalarına bağlıdır ve kocalarına itaatsizliğin bedelini hayatlarıyla ödeyebilirler. Fakat diğer taraftan, bütün genç kızlar bize sunulmuş durumdaydı. Beyaz tenimiz onların hoşuna gidiyordu. Bize duydukları hayranlığı en açık seçik şekilde gösteriyorlardı. Dahası, ırkları cazip özelliklere sahip: Erkekler 1,78 boyunda. Hatta bazıları 1,85’e yakın. Son derece yakışıklılar. Güzel saçları var ve saçlarını farklı şekillerde bağlıyorlar. Pek çoğunun sakalı da var ve sakallarına, saçlarına sürdükleri şekilde hindistancevizi yağı sürüyorlar. Kadınları çok güzel ve bölgenin ikliminden, havasından ve suyundan ötürü, erkekler ve kadınlar, hatta yaşlı erkekler bile dünyanın en güzel dişlerine sahip. Bu insanlar sadece dinlenme ve şehvetli zevklerle zaman geçiriyor. Tanrıça Venüs’e ibadet ediyorlar.

Bougainville o bölgenin şefi olan Ereti ile görüştü ve sahile kamp kurma izni aldı. Tahitililerin tatlı su kaynağının ağzında inşa etmiş oldukları bir bina, Fransızlara tahsis edildi. Burası, Fransızların

hastalarını sahile çıkartıp sağlıklarına kavuşturabilecekleri bir yeri ve Fransızların bu kaynaktan su almalarına da izin verilmişti. İskorbüt hastalığına yakalanmış bazı denizciler, burada karaya çıkartılıp taze yiyeceklerle beslenince kısa sürede sağlıklarına kavuştular. Gemileri tamir edebilmek için yeni kalaslara ihtiyaç vardı ve Ereti, ziyaretçilerine etrafı gezdirip hangi ağaçların kesilebileceğini işaret etti.

Müzik ve Havai Fişekler

Fransızlarla Tahitililer arasındaki ilişkiler genel olarak iyiydi fakat güneydeki bu deniz cennetinde en büyük sorun, Tahitililerin eli uzunluğu ve sürekli görülen hırsızlık olaylarıydı. Bougainville bu durumu ne kendisinden önceki Wallis, ne de kendisinden sonra buralara gelecek olan Cook ve diğerlerinden daha iyi kontrol altına alabilecek durumda değildi. Hırsızları uzak tutmak için kampına muhafız birliği yerleştirdi. Araklama olayları bir yana, iki kültür birbiriyle gayet iyi anlaştı. Fransızlar müzikleriyle ve havai fişek gösterileriyle Tahitilileri eğlendirdi. Tahitililer de kendi şarkıları, müzikleri ve güreş gösterileriyle karşılık verdi.

Nisan'ın 12'sinde, şiddetli rüzgârlar esmeye başladı ve demirlemiş olan gemiler için sorunlar yarattı. Haitaa sahilin korunaklı bir bölümündeydi ancak kötü bir limandı. Gemileri demirlemede kullanılan zincir ve palamarlar keskin mercanlar tarafından aşındırılmış ve sonraki birkaç gün içinde çok sayıda demir kaybolmuştu. Fakat rüzgâr Fransızların şansına, zincirinden kurtulmuş gemileri çevredeki mercan kayalıklarına sürüklemedi. Bougainville'in denizcilik konusundaki tecrübesizliği yine kendisini göstermişti. Demirleme yeri konusunda talihsiz bir karar vermişti. Aslında yanındakiler, alttaki keskin mercan kayalıkları konusunda onu daha iyi bilgilendirebilirlerdi. Geminin hareketi, çapa halatlarını mercan kayalarına sürtmüş ve Bougainville sonuç olarak en az altı çapa yitirmişti.

Küçük çaplı hırsızlıklar artık tahammül edilmez boyutlara vardığında, daha farklı bir sorun baş gösterdi. Silahlar ateşlendi ve üç Tahitili yaralandı. Bougainville, dört askerini zincire vurmak

ve Tahitililere barış teklifinde bulunmak suretiyle olayın daha da büyümesini önledi. Sürtüşmeler kendini göstermeye başlamaktaydı, ayrılmanın vakti gelmişti ve Fransızlar gemilerini yüklemeye başladılar.

Bugün yerliler, onların huzurunda birkaç el ateş etmemizi istediler. İsteklerini yerine getirdik ve çok korktular, vurulan bütün hayvanlar ölüp gitti. Bize her zamankinden daha fazla yiyecek getirdiler ve bunun ardından, alçak herifler gayet iyi vakit geçirdiler. Hırsızlıkları bir yana bırakılacak olursa, bunlar dünyanın en iyi insanları. Bütün kadınlar, biz gidiyoruz diye ağlıyor ve insanlar, dönmemizi çok istiyor. Kabile reisinin huzurunda, buğday, mısır, fasulye, bezelye, mercimek ve diğer pek çok sebzenin tohumlarını ektik ve bu, bölge halkının çok hoşuna gitti.

Bougainville, Tahiti'den ayrılırken Ahutoru adlı bir Tahiti yerlisini de yanına aldı. Ahutoru macera düşkünü genç bir adamdı ve kısa sürede yabancı dil öğrenme yeteneğine sahipti. Bougainville, gemiler Tahiti'yi terk etmeden önce, Ahutoru'nun da karıştığı ve onlar oradayken meydana gelmiş tuhaf bir olayı araştırmaya karar verdi.

Botanikçinin Yardımcısı

Botanikçi Philibert Commerçon tam aradığı ortamı bulmuştu; yeni örnekleri inceleyerek ve toplayarak adayı dolaşıyordu. Güzel anti-iskorbütikler yapabileceğini düşündüğü birkaç bitki keşfetti. Keşif çalışmalarında kendisine eşlik eden, Jean Baret adlı bir uşağı vardı. Tahitililer, botanikçinin yardımcısına epey ilgi gösteriyordu, zira onlar Jeanne Baret'nin aslında kadın olduğunu kısa sürede fark etmişlerdi! Fransa'dan beri yolculuk boyunca onlarla birlikte gezmişti ve kendisini bir delikanlı olarak tanıtmayı başarmıştı. Fransızlar seyahatin ilk başlarında botanikçinin yardımcısından şüphelenmişler fakat onun bir delikanlı olduğu şeklindeki açıklamaya inanmışlardı ve onun erkek kılığında olması, kafiledekile-

ri ikna etmişti. Gelgelelim, Fransızlarda erkeklerin ve kadınların nasıl giyindiği hakkında hiçbir bilgisi olmayan Tahitili Ahutoru, Jeanne Baret'nin kadın olduğunu hemen anlamıştı. Ahutoru'nun gösterdiği ilgi meselenin büyümesine neden oldu. Kaptan karşılaşılan çetrefilli durumu seyir defterinde şu şekilde anlatıyordu:

Dün, *Etoile*'de son derece tuhaf bir meseleyi inceledim. Bir süreden beri her iki gemide de, Bay de Commerçon'un Baret adlı uşağının kadın olduğu söylentileri dolaşmaktaydı. Yapısı, başkalarının yanında elbiselerini asla değiştirmeme veya doğal ihtiyaçlarını gidermeme konularındaki ısrarı, sesi sedası, tüsüz çenesi ve diğer pek çok belirti bu yönde şüphelerin doğmasına ve güçlenmesine neden olmuştu. Cythera Adası'nda meydana gelen bir olay, bu söylentilerin neredeyse kesinlik kazanmasına neden oldu. Bay Commerçon, Baret'yle birlikte sahile çıkmıştı. Baret ona bitki toplama işinde yardımcı oluyor, silahları, yiyecekleri ve bitkilere ilişkin defterleri büyük bir özveri ve dayanıklılıkla taşıyordu ve bu nedenle bizim botanikçi ona, yük hayvanı adını takmıştı. Uşak karaya ayak bastıktan kısa bir süre sonra, Cythera'lılar etrafını çevirip onun kadın olduğunu haykırmaya başladılar ve ona, adanın nimetlerini vermeyi teklif ettiler. Nöbetçi subay oraya gidip kızı kurtarmak zorunda kaldı. Bu nedenle ben, Kral'ın buyruklarına uygunluk içinde, bu şüphelerin doğru olup olmadığını kontrol etmek zorunda kaldım. Baret gözlerinde yaşlarla; kendisinin kız olduğunu, Rochefort'da gemiye yolcuların bindiği esnada erkek kılığında ustasının karşısına çıkarak onu kandırdığını, daha önceden de bir Cenovalının yanında uşak olarak çalıştığını, Bourgogne'da doğduğunu ve öksüz olduğunu, kaybettiği bir davanın kendisini sefalete sürüklediğini ve sonuçta cinsiyetini gizleme kararı aldığını itiraf etti. Ayrıca, bu gemiye geldiğinde bir dünya seyahatine hazırlanıldığından haberdar olduğunu ve bu seyahatin onun merakını cezbedtiğini söyledi. Mensup olduğu cinsiyetten böyle bir dünya turunu yapan tek kişi olacak ve ben, onun kararlılığına ve en özenli bir şekilde doğru hareket etmeye dikkat edişine hayranım. Kendisinin hiçbir tat-

KADIN DENİZCİLER

Jeanne Baret dünyanın çevresini dolaşan ilk kadındı. İngiltere’de Joseph Banks, Philibert Commerçon’un başarısına özenerek, Madeira’lı Bay Burnett namıyla erkek kılığına girip gizlenmiş bir kadın botanikçiyi yanına almayı planladı. Fakat Banks geri adım attı ve sonuçta Bayan Burnett, Kaptan Cook’la seyahat edemedi.

Denizde, erkek kılığına girip çoğunlukla korsan hayatı süren çok sayıda kadın örneği vardır:

- Alwida: 9. yüzyılda yaşamış olan efsanevi bir kişi. Bir korsan olmakla birlikte, sonradan Danimarka Kralı Alf ile evlendi.
- Grace O’Malley (1530-1603): “Cannaught’lu Korsan Kraliçe.” Kendisinin bir defasında Kraliçe I. Elizabeth ile görüştüğüne ilişkin bir rivayet bulunmaktadır.
- Mary Read ve Anne Bonny (1698-1720): Her ikisi de erkek kılığına girmiş korsanlardı. Yakalanıp idam cezasına çorptırıldılar fakat “karın savunması yoptılar,” başka bir deyişle gerçek cinsiyetlerini açıkladılar ve hamile olduklarını kanıtladılar.
- Ching Shih (etkin olduğu yıl, 1805): 1500 parça gemiden oluşan meşhur “Kızıl Bayrak Filosu”nun lideri. Çin sahilinden Malezya’ya kadar olan bölgedeki bütün gemicilere dehşet saçmıştı.

sızlıkla karşılaşmaması için önlemler aldım. Sanıyorum ki mahkeme, onun emirleri bu şekilde çiğnemesini affedecektir. Sergilediği tavrın başkalarına da yayılacağını sanmıyorum. Kendisi için ne çirkin ne de güzel denilebilir ve daha 25’inde bile değil.

Bu mesele mutlu bir şekilde sonuçlandı. Fransızlar gemide bir kadın olduğunu kabullendiler ve seyahatin kalan kısmı boyunca mürettebat tarafından ona saygılı davranıldı. Bougainville’in önceden belirttiği üzere, Jeanne Baret dünyanın çevresini dolaşan ilk kadındı.

Gemiler Tahiti’den batıya doğru ilerlediler ve Samoa Adaları’ndan ve Yeni Hebridler’den geçtiler. Bougainville, Büyük Okyanus’un bu bölgesindeki insanların, Tahiti’dekilerden farklı bir ırka mensup olduklarını fark etti. Tahitililerin Polinezyalı olmalarına karşılık, bunlar Melanezyalıydı ve tenleri daha koyu, yüz özellikleri daha farklıydı. Bougainville, daha önce hiçbir Avrupa gemisinin uğramadığı sulara varıncaya dek batıya doğru yol almaya devam etti. Seferin bu kısmında yaklaşık 15 derece güney enleminde, doğrudan doğruya Avustralya’nın doğu

sahiline doğru yol almaktaydı. Daha sonra, 4 Haziran akşamı *Boudeuse*'ün mürettebatı dev dalgaların sesini duydu ve kendilerini geriden takip eden *Etoile*'i tehlikeden haberdar etmek için top ateşi açtı. Ertesi sabah, Bougainville'in Le Bature de Diane (Diane Sahili) adını verdiği, alçak bir kumlu ada görülebiliyordu. İhtiyatlı bir şekilde ilerlediler ve ertesi gün gemiler bir mercan kayalığına ulaştı. Mercan kayalığı üzerindeki köpüklü dev dalgaların arz ettiği tehlike son derece açıktı, Fransızlar için büyük bir endişe kaynağıydı ve Bougainville gemilerini döndürüp onları korkunç bir felaketten uzak tutmak amacıyla kuzeydoğu yönünde rota belirleyerek akıllıca karar verdi.

Bougainville Resifi

Daha sonradan Bougainville Resifi adını alacak resif, Avustralya'nın doğu sahilinin açıklarındaki Büyük Set Resifi'nin bir uzantısıydı ve bu yüzden, denizcilerin duydukları korku boşuna değildi. Mürettebatın bir bölümü, direk başından güneybatıya baktıklarında karayı görebildiklerine inanıyordu. Seyahatinin bu bölümünde Bougainville tarih yazmaya girişerek Avustralya'nın doğu sahilini Fransa için keşfetmeye kalkıştı. Fakat bu girişimi sonuçsuz kalacaktı. Zira dalgalar fazla tehlikeliydi ve Bougainville, gemilerini köpüklü dev dalgalardan akıllıca uzak tuttu. Dampier'ın 1688 ve 1699 yıllarında yaptığı keşiflerden haberdardı ve gayet doğru bir biçimde, onun batı yakasını keşfettiği kara parçasının karşıt tarafında olduğunu fark etmişti. Tatlı su ve yiyecek ihtiyacı had safhadaydı fakat Dampier tarafından keşfedilen toprakların son derece sevimsiz ve yaşaması zor olduğunu biliyordu. Bu nedenle, doğu yakasının batı yakasından daha elverişli olmayacağını düşündü ve burada karaya çıkmamakta karar kıldı:

Dalgaların böylesine yaygın oluşu sığ bir kıyıya işaret ediyor ve Dampier'ın tıpkı benim gibi 15°35' enleminde bu çorak bölgenin batı yakasını terk ettiğini, zira burada içme suyunun bile bulunmadığını ve sahillerinin sığıklar ve kayalıklarla çevrili oldu-

ğunu göz önünde bulundurursak, bu kara parçasının doğu sahili- nin de batı sahilinden daha iyi olamayacağı sonucuna varırız ve ben de onun gibi bu kara parçalarının bir dizi ada ve sahilden başka bir şey olmadığını düşünme eğilimindeyim. Dahası, bizim karşımıza çıkan bu ağaçlar, bu meyveler, bu deniz yosunları, denizin sakinliği, akıntılar ve diğer her şey, birkaç gündür güney- doğu istikametimizde kara olduğunu gösteriyor ve ben, bu kara parçasının, tıpkı onu koruyan kayalıklar gibi güneydoğu-kuzey- batı istikametinde uzandığı sonucuna vardım.

Kafile Solomon Adaları'nın kuzey ucuna ulaşmıştı. İlkın Bougainville onların iki yüz yıl önce İspanyolların keşfettiği adalar olduğunu fark etmedi. Gemiler yola devam etti fakat bir müddet sonra rüz- gâr dindi ve hareketsiz kaldılar. Adalar her yönde görülebiliyordu ve Bougainville ancak o zaman, kendisinden iki yüz yıl önce buralara gelen Quiros'un betimlediği adalara ulaşmış olabileceğini düşünme- ye başladı. Ne var ki, Aoba adını verdiği küçük bir adanın batısında- ki büyük adanın aslında Quiros'un bulduğu Espiritu Santo olduğunu fark etmedi. Eğer kuzeye doğru daha fazla ilerleseydi, ayırt edici özellikleriyle kendisini belli eden St. Phillip ve St. James Körfezi'ni ve Jordan Nehri'nin ağzını tanır ve burasının Espiritu Santo Adası olduğunu anlardı. *Boudeuse* ve *Etoile* gemileri güneye doğru dümen kırdılar ve Espiritu Santo ile Malekula arasındaki boğazdan geçtiler. Espiritu Santo'nun güney sahilinin açıklarında çok sayıda küçük ada görünüyordu. Bougainville, gemilerini bir süre demirleyeceği uygun liman bulmak için sandallarını gönderdiyse de buralarda uzun süre kalmaya niyetli değildi.

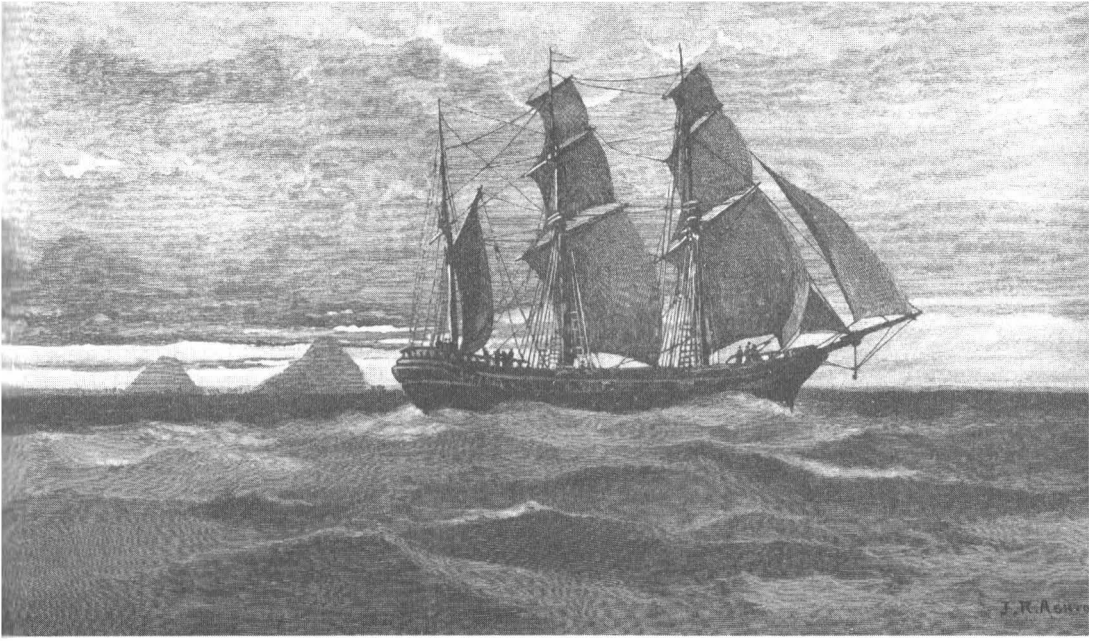
Yeni Britanya'ya doğru yol aldı. Bu esnada elindeki erzak epey azalmıştı, adamları iskorbüt hastalığından mustarıptı ve gemileri- nin acilen onarıma ihtiyacı vardı. Son keçi ve son köpek yenilmek için öldürüldüğünden, halihazırda mürettebattan bazıları geminin sıçanlarından yemek yapma noktasına kadar gelmişlerdi. Batıya doğru yol alarak Maluku Adaları'na ulaşabileceğini ve oradan, Hollandalıların Batavia üssüne geçip, taze kumanya alabileceğini

ve gemilerini onarabileceğini biliyordu. İlk olarak Maluku Adaları'ndan Buru'da durduğunda 1768'in Eylül ayıydı, kısa süre sonra da Batavia'ya doğru yol alacağı Cava'nın kuzey sahilinde mola verdi. Burada, Fransa'dan ayrılışından beri ilk kez Avrupa'da olan bitenler hakkında güncel bilgiler alma imkânına kavuştu. Varışından sadece on iki gün önce bir İngiliz gemisinin Batavia'dan ayrıldığını öğrendi. Bu gemi, Philip Carteret komutasında cesurca Büyük Okyanus'u geçen küçük *Swallow* idi. Gemisini onarımdan geçirdikten ve erzak takviyesi yaptıktan sonra Bougainville, yeniden batıya doğru yelken açtı. Hint Okyanusu'nu aştı ve Ümit Burnu'nun çevresini dolandı. 26 Şubat 1769'da, Atlas Okyanusu'nun orta kısımlarında *Swallow*'a yetişti. Bougainville, Carteret ve gemisi hakkında, "Gemisi, çok küçüktü. Çok kötü şekilde yol alıyordu ve onu arkamızda bıraktığımızda, olduğu yerde demirlemiş gibi kaldı. Böyle kötü bir gemide nasıl cefa çektiği pekâlâ anlaşılabilir" demişti. Mart sonlarında Bougainville, Fransa'nın Bretagne bölgesindeki St. Malo'da karaya ayak bastığında, seyahat boyunca sadece yedi adamını kaybetmiş bulunuyordu ki kendi döneminde dünyanın etrafını dolaşan diğerleriyle karşılaştırıldığında gayet iyi bir sonuçtu.

Bougainville Fransa'ya dönüşünün ardından, gezisini gayet akademik bir şekilde, *Voyage Autour du Monde* adıyla yayımladı. Kitap bütün Avrupa'da büyük ilgiyle karşılandı. Büyük Okyanus'taki halklara fazlasıyla sempati duyuyordu ve medeniyetten uzak yaşayanların asaleti ve doğal şartlarda yaşayan insanların ahlaki değerleri hakkında kamuoyunda yaygın inanışların ortaya çıkmasına katkıda bulundu. Büyük Okyanus hakkında sürekli yinelediği ifadesi, "bu kadar çok sayıdaki alçak adacıkları ve neredeyse suya batmış olan toprak parçalarını, yakınlarında bir kıta olmadan düşünmek zordur" şeklindeydi. Yine de güney denizlerinde kıta bulamamıştı ve "yakınlarda kayda değer bir toprak parçası olsaydı, onunla karşılaşmada başarısızlığa uğrayamazdık" demeyi sürdürdü.

Parlak Kariyer

Louis de Bougainville, bir daha keşif gezisine çıkmadı ancak gayet parlak bir kariyeri oldu. 1772 yılında XV. Louis'nin sekreterliğine atandı ve 1779'dan 1782'ye kadar Fransız donanmasının Kuzey Amerika açıklarındaki operasyonlarında tuğamiral olarak görev yaptı. Fransızların Amerikan Devrimi'ne destek verdikleri dönemdi fakat 12 Nisan 1782'de Martinique'de uğranan bozgunundan sonra Bougainville divanıharpde yargılandı. Fransız Devrimi'ni görece kadar uzun yaşadı fakat Paris Katliamları'ndan kaçmayı başardı ve devrimin en sert günleri sona erdikten sonra Normandiya'daki mülküne yerleşti. Napolyon iktidara geldiğinde Bougainville senatör, kont yapıp Légion d'honneur nişanı aldı. Solomon Adaları'nın en büyüğüne ve Yeni Hebridler'deki bir boğaza onun adı verildi. Onun anısına belki de en iyi bilinen şey, Brezilya'dan Avrupa'ya getirdiği ve bahçecilikte son derece popüler hale gelip onun ismini taşıyacak begonvil bitkisi olacaktı.



KAPTAN COOK'UN ENDEAVOUR GEMİSİYLE YAPTIĞI EFSANEVİ SEYAHAT

**YENİ ZELANDA'NIN VE AVUSTRALYA'NIN
DOĞU KIYISININ HARİTAYA EKLENMESİ**

1768-1771

Özellikle böylesine uzak yerlerde, erzak ve neredeyse gerekli diğer her şeyin kıt olduğu, katlanılması zor böyle bir göreve çıkılmasının nedeni, orayı kumlardan ve sığ sahillerden başka bir şey bulunmasa bile, bir insanın ilk keşfeden olmaktan duyduğu zevk değil miydi? İnsanlar, bir kez bir yeri keşfetmiş olan kişinin oradan daha ilerilere gidip keşfi sürdürmeden geri dönmesini asla kabul etmeyecektir. Şayet o kişi, tehlikeleri mazeret olarak gösterirse, o zaman da onu korkaklıkla suçlarlar, daha azimli olması gerektiğini söylerler; hatta hemen, onun dünyada bir keşif seyahatinin başına geçmeye en elverişsiz kişi olduğunu söylemeye başlarlar. Eğer öte yandan, karşılaştığı bütün tehlikeleri ve engelleri göğüsleyecek cesareti göstermesine rağmen talihsizlik eseri başarılı olamazsa, bu sefer de onu cüretkârlıkla itham ederler.

Cook'un seyrir defterinden

1769 yılının Haziran ayının üçüncü günüydü. Gökbilimci Charles Green, Büyük Okyanus'taki Tahiti Adası'nda, Güneş'in görünümünü bir ekrana yansıtmak amacıyla teleskopunu kullanıyordu.

Saati ilerlerken, Green, teleskoptan dikkatle gökyüzünü izliyordu. Nihayet, küçük siyah bir yuvarlağın güneşin parlak görünümüne temas ettiğini gördü.

Venüs gezegeninin Güneş'in önünden geçmesi o kadar ender görülen bir olaydı ki iki geçiş arasında yüz yıllık bir süre olabiliyordu. Gökbilimciler, Dünya yüzeyinde iki farklı noktadan Venüs Geçişi'nin gözlemlenmesi halinde, Dünya'dan Güneş'e olan –astronomik bir birim olarak bilinen– mesafenin ölçülebileceğini hesaplamışlardı. İşte bu nedenle İngiliz hükümeti, Royal Society'nin desteğiyle, Venüs'ün bu geçişini gözlemlemek üzere güney yarım-küreye bir gemi göndermişti. Sonuçların başarılı olması halinde, bütün Güneş Sistemi'nin büyüklüğü belirlenebilecek ve bunun ardından da, en yakın yıldızlara olan mesafeleri ölçmek mümkün olacaktı.

Keşif heyetinin başında kırk bir yaşında bir adam vardı. Adı James Cook ve gemisinin adı *Endeavour* idi. Cook, Yorkshire North Riding'deki Cleveland'ın Marton köyünde doğmuştu. Babası ırgattı. Cook on yedisine geldiğinde, Staithes'teki rıhtımın



yanında bakkal çırağı olarak sürdürdüğü ilk işini, güçlü kuvvetli bir gemici olarak denize açılmak için bıraktı. Kuzey Denizi'nde, Whitby'li John Walker'ın yanında kömür ticaretinde çalıştı ve bu esnada, müstesna bir denizci olarak kendisini gösterdi. Yoğun çaba sarf ederek kariyer basamaklarını tırmandı ve yirmi altı yaşındayken gemisinin kaptanı oldu. Cook,

meslek hayatının bu aşamasında ticaret gemilerinde çalışmaktan vazgeçerek Kraliyet Donanması'na katıldı. Donanmada gemi kaptanlığına yükselmesinin yanı sıra harita çiziminde ve seyrüseferde de yeteneğini gösterdi. Nitelikleri İngiliz donanmasında gayet iyi biliniyordu. Çok iyi bir denizci ve mükemmel bir komutandı. Hiç şüphesiz James Cook, güney yarımküreye yapılacak seferi yönetecek en iyi isimdi.

Bilimadamları ve Tazılar

Endeavour olağan sayıda gemici ve deniz piyadesi götürdü ancak seferde ayrıca birkaç bilimadamı vardı. Charles Green resmi gökbilimciydi. Büyük servet sahibi bir İngiliz centilmeni ve her türlü bitki ve hayvanın hırslı bir koleksiyoncusu Joseph Banks de, maiyetiyle birlikte sefere dahil edildi. Arkadaşı Doktor Solander bitkibilimciydi ve canlıların sınıflandırılması sistemine ismini verecek olan büyük Carl Linnaeus'un öğrencisiydi. Joseph Banks yanında iki de ressam getirmişti: Örneklerinin resimlerini çizecek olan Sydney Parkinson ve manzaraları çizecek olan Alexander Buchan. Banks'in yanında ayrıca Herman Sporing adlı yetenekli bir teknik ressam, çeşitli ihtiyaçlarını karşılamak için ikisi beyaz ikisi

zenci dört hizmetkâr ve seyahat boyunca yapmayı planladığı bütün avcılık ve atıcılık faaliyetlerinde ona yardımcı olacak iki tazi vardı. *Endeavour*, Büyük Okyanus'ta talihsizlik sonucunda düşman İspanyol ve Fransız gemileriyle karşılaşacak olursa, bu durumda Joseph Banks onları, kendilerinin bilimsel amaçlı ve barışçı bir deniz yolculuğu yaptıkları konusunda kolayca ikna edebilirdi.

Venüs Geçişi ile ilgili gözlem çalışmaları tamamlanır tamamlanmaz James Cook, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'ndan aldığı gizli talimatları açıkladı. Beceriksizce saklanan sırlardı zira gemideki herkes, asıl amacın güney denizlerinde yeni keşifler yapmak olduğunu biliyordu. Cook'un talimatları, Tahiti'den 40 derece enlemine kadar güneye yol almaktı. Keşif seferinde, pek çok coğrafyacının güney yarımkürede var olduğuna hâlâ inandığı, büyük güney kıtasının, Terra Australis Incognita'nın (Meçhul Güney Toprakları) keşfedileceği umuluyordu. *Endeavour* bütün talimatları harfiyen yerine getirdi ama Tahiti'nin güneyinde açık denizler, rüzgâr ve fırtınalardan başka bir şeye rastlamadı. Talimatlara göre, 40 derece güneye vardıktan sonra enlem çizgisi boyunca batıya doğru yönelecekti. Abel Tasman'ın seyir defterinde belirlenmiş hesap doğruysa, bu yönde ilerleyerek karaya ulaşacakları kesindi. Ne var ki, Tas-

JOSEPH BANKS'İN HAYATI

1743

Londra'da doğdu, aynı zamanda Lincolnshire'daki aile mülkünde yaşamını sürdürdü.

1750-1760

Eton ve Harrow'da eğitim gördü.

1760-1763

Oxford Üniversitesi'nde eğitim gördü.

1766

Newfoundland ve Labrador'a keşfe çıktı.

1768-71

Endeavour'daki yolculuğunda James Cook ile birlikte yol aldı.

1772

İzlanda'ya keşif seferi.

1778-1820

Royal Society'nin başkanlığını yürüttü.

1781

Baron oldu.

1820

Isleworth'te vefat etti.

1978

Banks'in *Florilegium* adlı eseri yayımlandı.

man'ın yolculuğundan bu yana yüz yıldan fazla zaman geçmişti ve hiç kimse onun bulgularını yeniden keşfetmeye asla kalkışmamıştı.

Kara Göründü

Endeavour'un batıya doğru ilerlemeyi sürdürdüğü 6 Ekim günü, direk başından tiz ve heyecanlı bir çılgılık duyuldu. Gemideki en genç denizci Nicholas Young direğin tepesine tünemiş, heyecanla ileriye gösteriyor ve “kara” diye bağıyordu. Akşam vaktiydi ve genç Nick'in gözlerinin onu aldatıp aldatmadığına dair fikir ayrılıkları baş gösterdi. Fakat sabah olduğunda karşılaşılan manzara hiçbir şüpheye yer bırakmıyordu. Yeşil ormanları, akarsuları, vadileri, tepeleri ve üstlerinde yükselen dağ silsileleriyle göz kamaştırıcı bir diyar ufukta görünmüştü. Joseph Banks o günü şu şekilde not etti:

Akşam vakti tatlı bir meltem esiyordu. Günbatımında herkes direk başındaydı, kara hâlâ 7-8 fersah mesafedeydi ve her zamankinden daha büyük görünüyordu. Pek çok yerde 3, 4 ve 5 sıra tepe birbirinin ardına dizilmişti ve muazzam dağ silsileleri bir uçtan bir uca kendilerini gösteriyordu. Adalara, akarsulara ve diğer şeylere ilişkin birçok farklı görüş ve tahmin bulunsa da burasının bizim aradığımız kıta olduğundan kimsenin şüphesi yoktu.

Bu kara parçası, tabii ki Yeni Zelanda idi. Ertesi gün Cook, ilk kez karaya ayak bastı. Maorilerle ilk temasın, silahların ateşlenerek bir Maorinin öldürüldüğü bir olayla sonlanması büyük bir trajedi idi. Karanın görünümü, burasının Tasman tarafından keşfedilen ülke olduğu izlenimini açık olarak veriyordu. Cook önce güneye doğru yelken açtı, ondan sonra fikrini değiştirerek, geri dönüp kuzey sahilini takip etmeye karar verdi. Kısa bir süre sonra, Yeni Zelanda'nın en doğusundaki burna ulaştı ve “Bolluk Körfezi” adını verdiği körfezden içeri girdi. Burada, oldukça iyi takas ve yeniden tedarikle beraber Maorilerden çok daha iyi kabul gördü. Yeni keşfedilen bu sahillerin haritasının çıkarılması, son derece zor bir gö-



revdi. *Endeavour* gemisi, haftalarca yerinde çakılı kaldıktan sonra, Cook'un gösterdiği yoğun çaba sonucunda nihayet en kuzeydeki burna ulaşmayı başardı. Noel'de burnun etrafını döndü ve Tasman'ın 1643'ün On İkinci Gece'sinde keşfettiği Üç Kral Adaları'nı yeniden keşfetti. Adanın batı kıyısının haritalandırılması, doğu kıyısını haritalandırmak kadar zordu ve bir noktada *Endeavour* o kadar geriye sürüklendi ki eski konumunu yeniden kazanması iki günü buldu. Sonunda, Cook'un Deniz Bakanı Lord Egmont'un adını verdiği yüksek bir dağ görüldü. Bunun ardından, büyük bir körfez olduğunu anladığı sakin sulara vardı. Gemilerini demirlemeyi seçtiği korunaklı sulardaki bir dizi küçük adayı keşfetti. Bu sırada, sonradan kendi adını alacak olan boğazı geçmekte olduğunu farkında değildi. Cook Güney Adası'nda karaya çıkmıştı.

Endeavour körfezde keşif yaptı. Mürettebat, burasının körfez olmadığını, haritalandırmakta oldukları Kuzey Adası ile güneye doğru başka bir büyük kara parçası arasında bir boğaz olduğunu fark etti. *Endeavour* boğazdan geçti. Kısa sürede, burada iki ada olduğu anlaşıldı ve boğazdan çıktıklarında Cook ilk önce Kuzey

Adası'nın çevresini dolaşma işini tamamlamak üzere kuzeye yöneldi. Bunun ardından gemi, Güney Adası'nı araştırmak ve haritalandırmak için çark etti. Adalar arasında yer alan boğaza Cook Boğazı adının verilmesinde ısrar eden kişi muhtemelen Banks idi ve yanından geçtikleri büyük bir adaya Banks Adası adının verilmesini isteyen de muhtemelen Cook idi. Ama maalesef burası bir ada değil, alçak ve ilk bakışta kolay fark edilmeyen bir berzahla karaya bağlanmış bir yarımadaydı. Kâşifler büyük güney kıtasının etrafında dolaştıklarından hâlâ emindi. Daha sonra Stewart Adası'yla karşılaşp onun anakaraya bağlı olup olmadığını tartıştıkları sırada, daha ötede hiçbir kara parçasının olmadığı denizin kabarmasından belli oldu. Gerçekten, kıyı şeridi batıya doğru uzanmış, daha sonra keskin bir şekilde kuzeydoğuya dönmüştü. Mart ayında, *Endeavour* Güney Adası'nın tehlikeli, kayalık batı kıyısı boyunca makul bir mesafeyi koruyarak ilerledi. Mart ayı sonunda, gemi tekrar Kraliçe Charlotte Koyu adını verdikleri demirleme yerine geri döndü. Gemi 1 Nisan'da Yeni Zelanda'dan ayrıldı ve karada son görülen yere Farewell Burnu adı verildi.

Avustralya

Yeni Zelanda'nın keşfedilip haritalandırılması ile Venüs Geçiş'i'nin gözlemlenmesi, bu yolculuğu büyük bir başarıya dönüştürdü. Fakat her şey bununla da sınırlı kalmayacaktı. Abel Tasman'ın batı yönünde, Van Dieman'ın Diyarı adını verdiği bir yerde karaya çıktığını bilen Cook, daha fazla keşif yapmak umuduyla batıya doğru yelken açtı. Rüzgârlar ve akıntılar onu düşündüğünden daha kuzeye sürükledi. Fakat şansı yaver gitti ve kuzeye doğru ilerleyince, burada yeni bir sahil şeridiyle karşılaştı. 19 Nisan günü şafak sökerken Üsteğmen Zachary Hicks gözetleme yerindeydi. Kuzeyde karayı görebiliyordu ve muazzam bir çılgılık attı. Bu kez de görülen kara, daha küçük bir Pasifik adası değildi; çok geçmeden, büyük bir yeri keşfettikleri belirginleşti. Yeni Hollanda denilen yerin millerce batıda olduğunu biliyorlardı; ayrıca orası son derece çorak bir topraktı ve şimdi karşılarına çıkan gür yeşil-

liklerle arasında hiçbir benzerlik yoktu. Cook gemisini biraz daha yanaştırdı ve kıyı şeridini doğruya doğru takip etmeye karar verdi. Çok geçmeden, *Endeavour* kıyıyı izledikçe karanın uzandığı yön olan kuzeye döndü. Cook karaya çıkma arzusundaydı fakat koy köpüklü dalgalarla kaplıydı ve kayalar güvenilmez görünüyordu. Kuzeye doğru yoluna devam etti ve Nisan ayının sonundan önce geminin demirleyebileceği korunaklı bir koy keşfetti.

Orada su kaynakları az olmakla birlikte yeterliydi. Aborjinlerle temas kurmayı denedilerse de, Aborjinler son derece çekingendi ve Cook'un adamları yanlarına yaklaştığında kaçarak uzaklaştılar. Botanikçiler bu yeni diyarın bitki örtüsünden büyülenmişti. Her taraf keşfedilmeyi bekleyen yeni bitki türleriyle doluydu ve vahşi hayata ilişkin pek az şey görmüş olsalar da, bazı büyük memeliler daha içerideki yaşam hakkında ipucu vermekteydi. Cook burada sekiz gün kaldı. Daha fazla kalmayı isterdi ama kuzey yönünde keşfedilecek hâlâ çok sayıda ülke bulunduğuna dair bir kuşkusu vardı. 5 Mayıs günü demiri vira ederken ağa bir vatozun takıldığını gördüler. Cook buraya Vatoz Limanı adını vermeyi düşündü fakat kendilerinden geçmiş botanikçilerinin örneklerini kurutma, baskılama ve düzenlemelerini göz önüne alarak buraya Botany (Botanik) Körfezi adını verdi. Botany Körfezi'nden ayrılıp denizde ilerledikleri sırada, ileride başka korunaklı limanların da olabileceğine işaret eden koylarla karşılaştılar. Cook bunlardan birisine Jackson Limanı adını verdi ama durup bölgeyi keşfetmeye kalkmadı. Buradan ayrıldıkları sırada, güneş bir yağmur bulutunun ardından yükseldi. Sydney Parkinson bu sırada gördükleri manzarayı, "Gözlerimin şu âna kadar gördüğü en güzel iki gökkuşağı. Renkleri güçlü, net ve canlıydı" diye anlatıyor. İçteki gökkuşağı o kadar parlaktı ki yansıması suda görülebiliyordu.

Gizli Mercan Kayalıkları

Kuzeye doğru yapılan seyahat, kâşiflerin ve yanlarındaki bilimadamlarının istedikleri her şeyi karşılarına çıkardı. Topografların çizimini yapacakları bol bol burun ve sahil şeritleri vardı. Her

karaya çıkışta yeni hayvan ve bitki türleri bulundu ve doğabilimcilerin koleksiyonları genişlemeye devam etti. Fakat Cook, gemisini sahile fazla yakın tutmakla ne kadar büyük bir riske girdiğinin farkındaydı. Kırılan dalgalar su yüzeyinin altında gizli mercan kayalıklarının olduğunu gösteriyordu ve Cook yolun her metresinde direkte bir gözcü tutmak zorunda kaldı. Kimi zaman da gemideki filikalardan biri tehlike tespiti için *Endeavour*'un önünden gidiyordu. Oğlak Dönencesi'ni geçip kuzeye doğru devam ettiler. Cook gece olunca uyumaya gitti. 11 Haziran'dı, dolunay vardı ve kaptan gece boyunca yol almaya karar vermişti. Mürettebata, acil bir durum olduğunda kendisine bildirmeleri talimatını vererek, yatağına çekilmişti. Gece ilerlerken her şey yolunda görünüyordu. Derken, birdenbire bir çatırtı ve parçalanma sesi duyuldu ve gemi duruverdi. *Endeavour*, bir mercan kayalığına çarpmıştı ve ölü dalgalar geminin kayaların üzerinde bir o yana bir bu yana yatmasına neden oluyor, tahtalarını ve kaplamalarını paramparça ediyordu. Kaptan üzerinde geceliğiyle ambar kapısından dışarıya, güverteye fırladı. Geminin paramparça olmuş tahtaları her tarafa saçılmıştı. Bordada çentikli bir delik açılmıştı ve Büyük Okyanus geminin içine doluyordu. Gemi batıyordu.

Toplar, safralar ve istenmeyen bütün yükler gemiden boşaltıldı. Filikalar indirildi ve küreklerin başına mümkün olduğunca fazla adam geçirildi. Fakat gemi hareket etmeyi reddetti. Pompalara adam yerleştirildi ve aristokrat Joseph Banks de dahil olmak üzere gemideki her adam, el atma sırası geldikçe ambara dolan suyu boşaltmaya girişti. Fakat bu çabalar da pek etkili olmadı ve gemi resifin üzerindeki yerini korudu. Daha yüksek su seviyesinin sıkışan gemiyi yüzdüreceğini umarak gelgitin yükselişini beklediler. Gemi yine büyük bir inatla kıpırdamayı reddetti. Tüm umutlar, kimilerinin gündüz gelgitinden daha yüksek olduğunu iddia ettiği gece gelgitindeydi. Bocurgata adam yerleştirildi ve sabit bir kayaya halat bağlandı. Yorgun eller pompalara asıldı. Güçlü kollar küreklerde inip kalktı. Bocurgatın halatına olabileceği kadar fazla kişi asılmıştı ve var güçleriyle çekmeye çalışıyorlardı. Joseph Banks gemideki herkesin duyduğu korkuyu şöyle naklediyor:

O korku verici saat giderek yaklaştı ve herkesin yüz ifadesindeki kaygı yeterince açıldı: Bocurgatlara ve palangalara adam yerleştirilmişti ve var güçleriyle halatlara asılmaya başladılar. Artık hepimizin yüzünde ölüm korkusu okunuyordu. Tek isteğimiz, en azından gemiyi sahile kadar yüzdürebilmek ve sonra, geminin parçalarından, bizi Doğu Hint Adaları'na kadar götürebilecek bir tekne inşa edebilmektir.

Endeavour bir parça kımıldama lütfunda bulundu. En küçük kımıldama mürettebatı daha yoğun gayrete sevk ediyordu. En sonunda gemi sivri mercandan, dip engeli olmayan denizin içine doğru kaymaya ikna edilebildi. Gemi yeniden yüzerken, herkesin yüzünde bir rahatlama fark ediliyordu.

Dinlenme ve Onarımlar

Sorunlar henüz bitmemişti. Gemi gövdesine yelken sarıldı ve mercanın en ağır hasar verdiği yeri kapatmada kullanıldı. *Endeavour*, onarımlar boyunca bir yanına yatırılacağı nehrin ağzından içeri girdi. Bu da adamlara hak ettikleri iyi bir dinlenme dönemi oldu. Botanikçiler yeniden örneklerini toplayabildiler. Banks'in tazısı bir kangurunun peşine düştü ama ağaçların altındaki gür çalılıklarda yarışı kaybetti. Artık Cook, Büyük Set Resifi'ne çok yakın ilerlemenin ne kadar tehlikeli olduğuna dair bir fikir edinmişti. Yolculuğun kalan kısmı boyunca tehlikeli resiflerin yanından geçildi. Bir noktada gemi, denizin mercan kayalıkları üzerinden şelale gibi aktığı yerde kesin bir ölüme doğru hızla sürükleyen bir gelgite yakalandı. Son anda, "kedi patisi" olarak tanımlanan bir rüzgâr esintisi yelkenleri birkaç saniyeliğine şişirip geminin tehlikeden kurtulmasını sağladı.

Endeavour York Burnu'nda Avustralya'nın en kuzey noktasına ulaşmış oldu. James Cook karaya çıktı ve Kral III. George adına ülkeye el koyup New South Wales (Yeni Güney Galler) adını verdi. Kuzey Galler'in neden göz ardı edildiğini açıklamadı. Gemi üç ay boyunca yol aldıktan sonra, en sonunda tamir edilebileceği –

JAMES COOK'UN HAYATI

1728

Yorkshire, North Riding'e bağlı Cleveland'ın Marton köyünde dünyaya geldi.

1745

Staithes'te bir bakkalın yanında çırak olarak çalışmaya başladı.

1746

On yedi yaşındayken denizlere açıldı.

1746-1755

Whitby'den John Walker'ın yanında çalıştı.

1752

Friendship gemisinin kaptan yardımcılığına terfi etti.

1755

Ticaret gemilerinde çalışmayı bırakarak Kraliyet Donanması'na katıldı.

1757

Pembroke'un seyir subayı olarak ilk komutası.

1759

Yedi Yıl Savaşı sırasında Kanada'da görev yaptı.

1763

Newfoundland'a düzenlenen keşif seyahatinde *Grenville*'e komuta etti.

1768-1771

Endeavour'un seyahati.

1772-1775

Resolution ve *Adventure* ile seyahat.

1776-1779

Resolution ve *Discovery* ile seyahat.

1779

Hawaii'de Kealakekua Körfezi'nde öldürüldü.

tersane işçileri, omurgasının bir noktada çeyrek inç kadar aşındığını fark etmiştir– Batavia'ya ulaştı. Hollanda İmparatorluğu'nun ileri karakolu, kanalları ve büyük evleriyle bir Hollanda şehri gibi planlanmıştı. Tropikal iklimin sıcağında kanallardaki durgun su, sinekler için ideal üreme alanıydı ve Batavia sıtma ve tropik hastalıkların mezbeleliği diye nam salmıştı. Cook, yolculukta ilk kez adamlarını kaybetmeye başladı. İlk fırsatta Batavia'dan ayrıldı ve taze yiyecekler almak üzere Prens Adaları'nda durdu. Kendisi de bu arada dizanteriye yakalandı. Hint Okyanusu'nu geçerken günbegün adam yitirmeye başladı. Cape Town'da demirlediği sırada otuzdan fazla adamını kaybetmişti. İki yıldan uzun bir sürede bir tek adamını bile iskorbütten yitirmemiş bir kaptan için bu korkunç bir kayıptı.

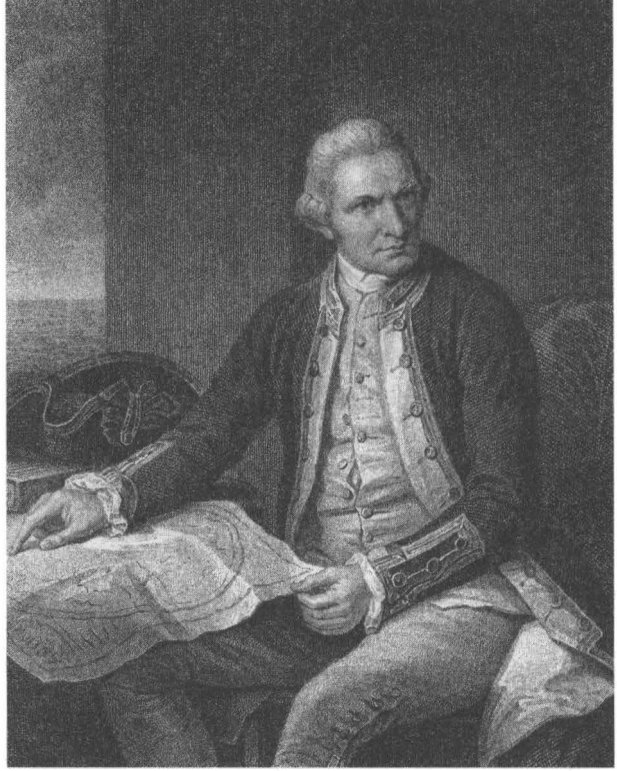
Hem Yeni Zelanda'nın hem de Avustralya'nın aynı yolculukta keşfedilip haritalandırılmaları son derece şaşırtıcıdır. James Cook tarafından gerçekleştirilmiş olan tek seyahat *Endeavour* ile yaptığı

olsaydı, yine de tarihe geçerdi. Fakat Cook her biri ilki kadar muazzam iki seyahat daha yaptı. İkinci yolculuğunda Güney Kutup Dairesi'ne gemisini götüren ilk kâşif oldu. Üç yıl boyunca, Güney Kutbu sularına üç kez seyahat düzenledi ve buz sahanlığının tam sınırında seyrederek etkileyici biçimde Antarktika'nın çevresini dolaştı. Avustralya'nın güneyinde, üzerinde insanların yaşayabileceği bir kıta olduğu varsayımını da böylelikle temelli çürütmüş oldu. Bir seferinde, 71 derece güney enlemine ulaştı; fakat aşırı sert soğukta yelkenleri tahta gibi sertleşip makaralardaki ipler donunca, geri dönmek zorunda kaldı. Cook'un ikinci seyahatinin büyük kısmı, İspanyolların 16. yüzyılda keşfettiği Espiritu Santo gibi kayıp adaları aramakla geçti. Paskalya Adası'nı, Markizler'i, Yeni Hebridler'i, Yeni Kaledonya'yı ve Tonga Adaları'nı ziyaret etti. Büyük Okyanus'taki bu kara parçacıklarını bulmayı, haritalarını çıkarmayı, enlem ve boylamlarını tam kesinlik derecesinde tespit etmeyi başardı.

İkinci seyahatinden dönüşte Cook'a, gösterdiği çabalarına karşılık Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'ndan emekli maaşı bağlandı ve Greenwich Bakımevi'nde bir yer verildi. Ama Cook, bir köşeye çekilip emekli hayatı yaşamak yerine, Büyük Okyanus'a üçüncü ve büyük bir seyahate çıkmayı tercih etti. Bu kez esas hedefi, Kuzeybatı Geçidi'nin batı ucunu bulmaktı. Gemileriyle Alaska'nın buzlu sularının çevresini dolaştı ve Bering Boğazı'ndan geçti. Fakat burada karşısına çıkan büyük ve aşılmaz buz kütlesi, gemilerinin Kuzeybatı Geçidi'ne giriş yapma ihtimalini ortadan kaldırdı. Sefer başarısız değildi zira Cook, Kuzey Pasifik'teki Hawaii Adaları'nı tesadüfen bulunca önemli bir keşif yapmış oldu. İspanyolların Hawaii'yi hiç keşfetmemiş olmaları şaşırtıcıdır; hazine gemileri Filipinler'den Panama'ya muntazaman gidip gelmiştir fakat yüzyıllar boyunca seyir talimatlarını ve düzenli rotalarını titizlikle saklamışlardır.

Cook'u bütün zamanların en büyük deniz kâşifi olarak adlandırmak için yeterince neden mevcut. Yerküre üzerindeki konumunu birkaç deniz millik farkla bilen ilk kaptandı. İskorbüt sorununu tümüyle çözmüştü. Hazırladığı harita ve çizimler örnek niteliğin-

*Kaptan Cook'un,
Nathaniel Dance'in
tablosu uyarınca
William Holl II
tarafından yapılan
portresi.
Cook, gemisinde
kronometre
bulunduran ilk seyyah
olma şansına sahipti
ve böylelikle, boylam
ölçülerini kesin
şekilde tespit edebilen
ilk denizci oldu.
Kendisinden önceki ya
da sonraki herhangi
birine göre Büyük
Okyanus kıyı şeridinin
çok daha büyük bir
kısımının haritasını
çıkarttı.*



deydi ve pek çoğu ölümünden yüz yıl sonra bile kullanılmaya devam etti. Mükemmel derecede disiplinli bir amirdi ve daima adamlarından saygı gördü. Hesaplanmış riskleri ne zaman alacağını tam olarak ayırt etti. Belki de hepsinden önemlisi, ziyaret ettiği adaların halklarına büyük saygı gösterdi ve daima, onların işbirliğini nasıl elde edeceğini iyi bildi. Son seyahatinde, yaptığı sayıca az hatadan birinin sonucunda Hawaii'deki Kealakekua Körfezi'nin yerlileri tarafından öldürülmesi, talihin garip bir cilvesidir.

Asgari Kayıplar

Boylam tespiti gibi bazı açılardan, hem teorik hem pratik metodların aynı anda sonuç vermesi sebebiyle çok şanslıydı. İlk seyahatinde yanında bir seyir kitabı ve Ay'ı gözlemleyerek boylam

hesabı yapmasına yardımcı olacak profesyonel bir gökbilimciyi götürmüştü. İkinci ve üçüncü seyahatlerinde, dünyanın neresinde olursa olsun ona Greenwich zamanını bildiren ilk gemi kronometrelerinden birini yanında bulundurdu. Cook'un kâşif olarak başarısının temel ölçütü, seyahatlerinde yitirdiği adamlarının sayısıdır. İlk seyahati sırasında Hint Okyanusu'nu geçerken verdiği kayıplar bir yana bırakılırsa, kayıpları asgari düzeydeydi. Cook'un seyahatlerinde hiçbir denizci iskorbütten ölmedi. Bu durum kısmen, hastalığın nedenleri konusunda yeni bilgilerden ve lahana turşusunun gerekli C vitaminini elde etmede kullanılmasından kaynaklandı. İskorbüt hastalığını ırak tutmanın yolunun taze yiyecekler bulmaktan geçtiğini de fark etmişti ve bu nedenle, seyahat rotasını yeryüzünün neresinde olursa olsun taze meyve ve sebze temin edilecek şekilde belirlemişti.

James Cook kapalı ve sessiz bir adamdı; tek hatası, zabıtlarıyla sorunları nadiren konuşmasıydı. Bazen, geminin nereye seyahat ettiğini ondan başka kimsenin bilmediği oluyordu. Az sayıda yakın arkadaşı vardı ve ilk seyahati sırasında Joseph Banks ile epey iyi geçiniyordu ki bu da geniş ölçüde farklı toplumsal çevrelerden oldukları göz önünde tutulursa her iki adam için takdir edilecek bir durumdu. Kendisine son derece sadık ve uzun süre yalnızlığın sıkıntısını çeken bir karısı vardı. Sadık karısı, üç kez, üçer yıl süren seyahatlerden onun dönmesini beklemiş ve kocası döndüğü zamanlarda da çoğunlukla dönüşten hemen sonra hamile kalmıştı. Fakat Cook üçüncü seyahatinden dönmedi. Elizabeth Cook kocasına altı çocuk doğurmuştu ve elli yıl sonraki ölümüne kadar hayatının geri kalanını dul bir kadın olarak sürdürecekti.



ATLANTİK AŞIRI AÇGÖZLÜLÜK VE ÜMİTSİZLİK SEYAHATLERİ

KÖLE TİCARETİ VE BU TİCARETE SON VERİLMESİ

Afrika'dan bundan sonra yapılacak bütün ithalata son vermek ...
kölelerin gerçek anlamda özgürlüğün tadını almalarının
en kestirme ve en güvenli yolu olacaktır.

William Wilberforce, Köle Ticaretinin Kaldırılmasına İlişkin Bir Mektup

Edward Colston, Bristol’ın en önde gelen hayırseverlerinden biriydi. Sadece Bristol’da değil, Londra, Surrey, Devonshire ve Lancashire gibi uzak yerlerde de imarethaneler, okullar ve hayır cemiyetleri vakfetmişti. Onun anısına dikilen anıtında, “Bu büyük ve dindar hayırsever daha başka pek çok hayır işine de imza atmasıyla tanınmıştı” diye yazmaktadır.

Yazının devamında, “Ve gizlice yaptığı işlerin ise açıktan yaptığı şeylerden daha önemsiz olmadığına inanılmaktadır” şeklinde bir cümle var. Peki, mümkünse sorabilir miyiz, Edward Colston’ın gizlilik içinde yaptığı nedir? Peki, mümkünse sorabilir miyiz, o büyük serveti nasıl yapmış ve nasıl büyük bir hayırsever haline gelmiştir? Bu, Colston’ın yaşadığı zamanda bir sır değildi fakat daha sonraki yüzyıllarda çok az kişi bu soruyu soracaktı. Colston’ın Batı Hint Adaları’nda büyük şeker plantasyonları vardı ve sahip olduğu büyük servet, Atlantik ötesi köle ticareti ile toplanmıştı. Edward Colston köle ticaretini Bristol’a getirme konusunda, aynı dönemi paylaştığı pek çok kişiden daha fazla çaba göstermişti.

Liverpool’da, 18. yüzyılın bu gelişen liman kentinin üç kez belediye başkanlığını yapan Foster Cunliffe’in anısına dikilen bir anıt bulunmaktadır. Cunliffe anıtında, “zekâsı, dürüstlüğü ve gayretiyle hem kendisine hem de ülkesine servet ve itibar kazandıran bir

tüccar ve muhakeme yeteneği, doğruluk ve tarafsızlıkla hareket eden bir hâkim. Dinine bağlı ve örnek bir Hıristiyan” olarak tasvir edilmektedir. Peki, mümkünse sorabilir miyiz, Foster Cunliffe nasıl bu kadar varlıklı bir hale gelmiştir? O da Colston gibi son derece itibarlı bir ticaretle uğraştığına inanıyordu: Evlerinden zorla koparılmış, zincire vurulmuş Afrikalıların, ömürlerinin geri kalanını köle olarak geçirecekleri Atlantik’in öte yakasına korkunç koşullarda nakledilmeleri.

Londra 17. yüzyılda Afrika köle ticaretinde tekel kurdu; Bristol ve Liverpool gibi liman kentleri kâra ortak olmalarına izin verilmeyince kıskançlıkla seyirci kaldılar. 1698’de ambargo kaldırıldı ve birkaç taşra limanı hemen Afrika kıyısıyla ticarete başladı. Bristol, konumu itibarıyla, bu yeni yasalardan en iyi şekilde yararlanabilecek liman durumundaydı ve yirmi yıl içinde bu alanda Londra’nın egemenliğine son verip ilk sıraya yerleşecek, sonraki otuz yıl boyunca, yani 18. yüzyılın ortalarına kadar, bu egemen konumunu koruyacaktı. 1750’lerde liderliği ele geçiren ve köle ticareti 1807’de kaldırılana dek ticaret hacmini kontrol eden ise Liverpool oldu.

Üç Ayaklı Sefer

Atlantik ötesi köle ticareti üç ayaklı bir yolculuktu. İlk aşamada, memleketteki liman şehrinden mamul mallar gemiye yükleniyordu. Bu malların içinde Afrika pazarında iyi fiyata satılacak tencere, tava, giysi ve madeni ürünler vardı. Tencere ve tavalar yeni değil, çoğunlukla ikinci el, pazar tezgâhlarından toplanmış mallardı. Tüccarların tencereleri satın alırken delik olup olmadığını ve su akıtıp akıtmadığını kontrol ettiklerini nakleden kayıtlar bulunmaktadır.

Köle tüccarları Afrika sahiline vardıklarında, yanlarında getirdikleri malları satıyor ve gemilerini bu sefer insan yüküyle dolduruyorlardı. Yerel köle tüccarları, iç bölgeleri gezen ve mümkün olduğunca fazla insan yakalamaya gayret eden silahlı çeteler istihdam ediyordu. Kimi zaman çeteler, yerel çatışmalardan istifa-

de ederek, komşu kabile mensuplarını yakalatıyorlardı. Böylelikle köle tüccarları, seferin bir sonraki ayağı için gemilerini insan yüküyle dolduruyordu:

Şimdi gemi, ağzına kadar insan yüküyle doldurulmuş olarak,
Ve Atlas Okyanusu'nun fırtınalarıyla ve tehlikeleriyle karşılaş-
maya hazırlanarak,
Sahilden uzaklaşıyor.
Kabaran sular burnunu gürültüyle döverken,
Geminin hareketi uzaktan güçlkle görülüyor.

İnlemeler yüksek feryatlara karışır ve gözyaşları akarken,
Diğerlerinin acısı yankılanıyor; kadınların çığlıkları yükseliyor.
Verilen aralarda, dehşet verici konser duyuluyor,
Birileri çılgınca eğlenirken diğerleri mertçe acıya dayanıyor
Ve aciz düşmüş, kayıtsız kollarının üzerine,
Kırbaçlar havaya kalkıyor ve yere kanlar içinde iniyor.

William Roscoe

Bu gemilerden birinde doktor olarak çalışmış olan Alexander Falconbridge, köle tüccarlarının yanlarındaki canlı yükü Afrika'dan ayrılıp Amerika'ya doğru yola çıktıkları esnada güverteler arasındaki şartları şu satırlarla anlatmıştı:

... lomberlerin kapatılması ve havalandırma ızgaralarının üstünün örtülmesi, zenciler arasında ishal ve yüksek ateş vakalarına yol açtı. Onlar bu durumdayken ben, mesleğimin gereği olarak, sürekli aşağıya iniyordum ve kaldıkları bölmelerdeki sıcaklık ancak çok kısa bir süre kalmaya imkân verinceye kadar da bu ziyaretlerimi sürdürüyordum. Fakat durumlarını katlanılmaz hale getiren tek şey aşırı sıcak değildi. Döşeme, yani hücrelerinin zemini, ishalden kaynaklanan kan ve balgamla öylesine kaplanmıştı ki mezbahayı andırıyordu. Bundan daha korkunç veya iğrenç bir durumu betimlemeye insanın hayal gücü yetmez. Baygınlık geçiren çok sayıda köle güverteye çıkartılıyor ve bunların pek çoğu



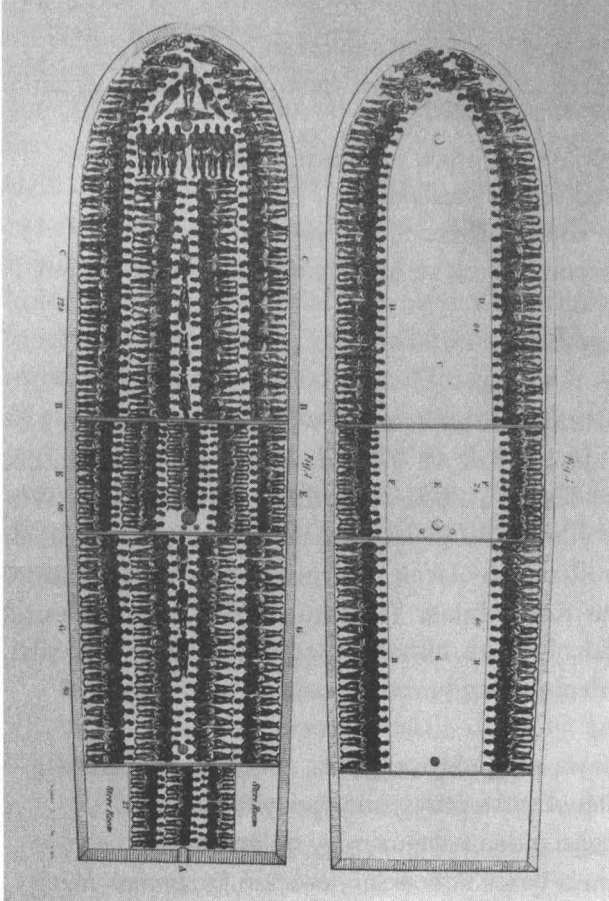
hayatını kaybederken, geri kalanlar büyük çabalarla kendilerine getiriliyordu. Bu iş neredeyse benim de hayatıma mal olacaktı...

Tütün ve Pamuk

Afrikalı köleler arasında ölüm oranı son derece yüksekti. Sonunda Batı Hint Adaları'ndaki şeker plantasyonlarına veya daha sonraki yıllarda Amerika Birleşik Devletleri'nin güneyindeki tütün ve pamuk plantasyonlarına ulaştıklarında, hayatlarının kalan kısmını buralarda çalışarak geçirmek üzere satılıyorlardı. Kölelerin Afrika'da 3 veya 4 sterline satın alındıklarına ve plantasyonlarda her birinin 30 sterline satıldığına ilişkin kayıtlar vardır. Gemilerin boyutları büyük ölçüde farklılık gösteriyordu. Kimi zaman bir ticaret gemisi az bir kâr için birkaç köle taşırdı; fakat çoğu zaman, geminin tamamı köle ticaretine ayrılırdı. Daha sonraki yıllarda, en büyük köle gemileri berbat şartlarda 400 köleyi taşıyabilecek

kapasiteye ulaşacaktı. Seferin baştaki her iki ayağı da son derece kârlıydı. Fakat biraz daha kâr elde etmek gerekiyordu. Seyahatin son ayağında, yani Amerika'dan Avrupa'ya yapılan seyahatte gemiler Karayipler'den şeker, rom ve kereste taşıyordu. Tütün Virginia'dan yükleniyordu ve 18. yüzyılın sonlarında, Lancashire'da sayıları giderek artan imalathanelerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere Liverpool'a ham pamuk taşınmaya başlanacaktı.

Seferin üçüncü ayağında az sayıda köle taşınmıştır. Zenginlerin malikânelerinde en az bir zenci hizmetlinin bulunması çok moda olmuştu. Çoğu durumda bunlara gayet iyi davranılmıştır. Halk Afrika ve Amerika'daki dehşet verici şartlardan habersizdi. Bu



Köle gemileri Atlas Okyanusu'nu orta geçişten aşarlarken, taşıyabilecekleri en fazla miktarda bedenle tıka basa doldurulurlardı. Büyük bir gemi, 400 civarında köleyi korkunç sefalet şartlarında taşıyabilirdi. 263. sayfada gösterilen ambarın yüksekliği, sadece yaklaşık 1 m idi. Avrupa'daki insanlar seferin bu ayağını görmediler, ne de şeker ve tütün çiftliklerindeki şartları fark ettiler.

durum sonsuza dek sürmedi. Önceleri, köle ticaretinin dehşetine doğrudan tanıklık edenler sadece gemiciler ve gemi doktorlarıydı. Fakat çok geçmeden İngiltere'nin orta sınıfları da siyahların çektikleri korkunç acıların bilincine varmaya başladılar. Hannah More, Bristol yakınlarında Fishponds'da dünyaya gelmişti. İyi bir eğitim almış ve Samuel Johnson ile çevresinin epey beğenisini kazanmıştı. "Nasıl oluyor da en yüksek perdeden özgürlük çılgınları zenci güdücüler arasından çıkıyor?" cümlesi Johnson'a aitti. Kısa sürede, Thomas Clarkson ve William Wilberforce gibilerin de katılımıyla, köleliğin kaldırılmasını hedefleyen bir topluluk kuruldu. Hannah More'un şiirleri, dikkatleri sorunun üzerine çekmeye epey yardımcı olmuştur:

Amansız güneş, dik ışınlarını saplarken,
 Ve susuzluk ve açlık bir araya gelip en acımasız yüzlerini
 gösterirken,
 Keskin demir, en derindeki ruhunu kanatırken,
 Ve gözleri acı içinde kasılırken,
 Susuzluktan kavrulmuş zenci, can vermeden önce
 Açlıktan kıvranmayacak ve azap içinde dövülmeyecek mi?

Afrika Hataları

Bu, uzun ve sürüncemeli bir savaştı. Wilberforce köleliğin kaldırılması konusunda 1787'de ve 1791'de kanun teklifleri sundu. Her ikisi de Avam Kamarası'nda reddedildi. Liverpool'dan William Roscoe otuz yılını köleliği kaldırmak için mücadele ederek geçirdi. 1806'da milletvekili olarak Liverpool'u temsil etmek üzere seçildi ve Köleliğin Kaldırılması Yasası'nın lehinde oy kullanma mutluluğunu yaşadı. "Afrika Hataları" adlı iki kısımlı epik şiiri, 1780'li yıllarda kaleme alınıp yayımlanmıştı.

Ah! Neden, siz zenginliğin oğulları, sonu gelmez çabayla,
 Altınlara altın ekler ve parlayan yığını yükseltirsiniz?
 Sizin mutluluğa giden yolunuz epey dolambaçlı,
 O halde amacı ihmal edeceksen, araçları kazanmak niye?

Kölelerin nakline son verilmesi, köleliğin sonu değildi. Oğlu William Gladstone daha sonra son derece saygın bir başbakan olan John Gladstone, Demerara’da büyük şeker plantasyonlarının sahibiydi. Gladstone mülkünün “insanlık açısından dillere destan” olduğunu iddia ediyordu. Bu tür duyguları aksettirmeyen başka bir plantasyon sahibi bulmak imkânsızdı. Hepsisi, kölelere kötü davranılan diğer çiftlikleri biliyordu fakat her zaman suçlu olan başka-

syıydı. Plantasyon sahipleri, işleri ile dinlerini bağdaştırmada sorun yaşamadılar; çoğu düzenli olarak kiliseye giden dindar kişilerdi, toplumun saygın üyeleriydiler ve Afrikalıları evlerinden kopartıp köle yaparak kazandıkları on binlerce sterlinden birkaç yüzünü kiliseye bağışlıyorlardı. Yazışmalarında sıklıkla, “Tanrı’nın yardımıyla gönderilen” tutsaklar ve “Tanrı gemiyi istediği limana güven içinde gönderdi” gibi cümleler kuruyorlardı. Zencilere yardım için tıbbi hizmete para harcamakla övünüyorlardı ama hizmetler, sadece hasta köleyi yeniden çalışabilir hale getirme şansı varsa veriliyordu. Bristol’dan plantasyon sahibi John Pinney şu açıklamayı yapmıştı:

ORTA GEÇİŞ

Orta geçiş, Atlas Okyanusu’nun bir kıyısından diğer kıyısına en dehşetengiz koşullarda insan kargosunun nakledilmesini içerdi. Kölelerin kendileri dışında, bu seyahatin dehşetinin tanığı yegâne kişiler gemiciler ve gemi doktorlarıydı. Gemi doktoru Alexander Falconbridge ve köle ticareti gemisi kaptanı John Newton gibi adamlara, korkunç orta geçişin şartlarını tasvir ettikleri için teşekkür borçluyuz. John Newton daha sonradan tümüyle başka bir insan haline gelerek rahip oldu. Newton, bizim bugün en sevdiğimiz ilahiler arasında yer alan “Amazing Grace” ve “How sweet the name of Jesus sounds”u yazdı.

Zencilere doktor çağdırmaktan mümkün olduğunca uzak durun. Muayene için o kadar fahiş fiyatlar istiyorlar ki bir işletmenin bunları karşılayabilmesi mümkün değil. İyi bakım ve iyi beslenme, hasta zencileri tedavi etmenin tek yöntemidir. Ben, kendi uygulamamda son derece başarılı oldum ve hiç kuşkusuz siz de öyle olacaksınız.

Çiçek Hastalığı

Tıbbi uygulamalar son derece ilkeldi ve hâlâ somut bilimsel bilgidен ziyade, 18. yüzyılın halk hekimliği geleneğine dayanıyordu. Fakat Pinney'in çiftliğinde çiçek hastalığı salgını kendisini gösterdiğinde, karantina teknikleri iyi biliniyordu ve köleler salgın hastalığa karşı aşılınmıştı. Bu olay, köle tüccarlarının riyakârlığına güzel bir örnektir. Zenciler aşıya beyazlarla tam olarak aynı tepkiyi verdiler fakat köle tüccarları genellikle işlerini, zencilerin beyazlardan farklı bir tür olduğu yönündeki acınası bir mazeretle meşrulaştırmaya çalışırlardı. John Pinney genellikle bunları "insan" bedenleri olarak adlandırmaktadır. Fakat yine de vicdanını, diğer tüccarların yaptığı şekilde yatıştırıyordu: "Fakat hiç şüphesiz, Tanrı onları sizin kullanmanız ve bize yararları dokunması için nasip etti. Aksi takdirde Takdiri İlâhi, özel bir işaret ya da simgeyle kendini belli ederdi." Acının açık işaretleri ve köleler arasında sıkça görülen intihar vakaları, demek ki "Tanrı'nın İşareti veya Simgesi" olarak görülmemiştir.

Köleliğe karşı en etkin mücadele veren grup, hiç şüphesiz Quaker'lardı. Bu tarikatın üyeleri arasında, şeker ticaretini bırakarak Batı Hint Adaları'ndaki yüksek gelir getiren çiftliklerini satan William Champion da bulunuyordu. Quaker'ların denetimindeki bankalar politikalarını değiştirdiler ve köle ticaretiyle doğrudan ilişkisi olan firmalara kredi vermeyi reddettiler. Thomas Clarkson da bir Quaker üyesiydi ve köle ticaretinin kaldırılmasını isteyen hareket güç kazandığında, Dr. Long Fox ve James Harford, köleliğe sadece insan haklarının bariz ihlali temsil ettiği için karşı çıkan pek çok Quaker üyesinden ikisiydi.

Bir Milyon Köle

1790'da, Eli Witney çekirdeği pamuk tiftiğinden mekanik araçlarla çıkarabilen basit bir alet olan çırcır makinesini icat etti. Bu, bir plantasyon kölesinin bu icattan önce ürettiği yarım kilo yerine, günde yirmi beş kilo pamuk üretebileceği anlamına geliyordu. Wit-

ney'nin icadı olan çırçır makinesi geniş ölçüde fikir hırsızlığına maruz kaldı ve kendisi bundan hiçbir şey kazanmadı; oysa pamuk kodamanları bu icattan bir servet elde ettiler. Bu buluşla pamuk ticareti epey kârlı hale geldi ve sanayi devrimini körükleyen Lancashire pamuk endüstrisini oluşturdu. 1810'da köle ticareti yasadışıydı fakat pamuk plantasyonlarında hâlâ bir milyon köle çalışmaktaydı. Çiftlik sahipleri, yaşlı ve hastalıklı kölelerini yenisiyle değiştirmek için kendi kölelerinin üremesini sağlıyorlardı ve Amerikan İç Savaşı sırasında çiftliklerde dört milyon köle çalışıyordu.

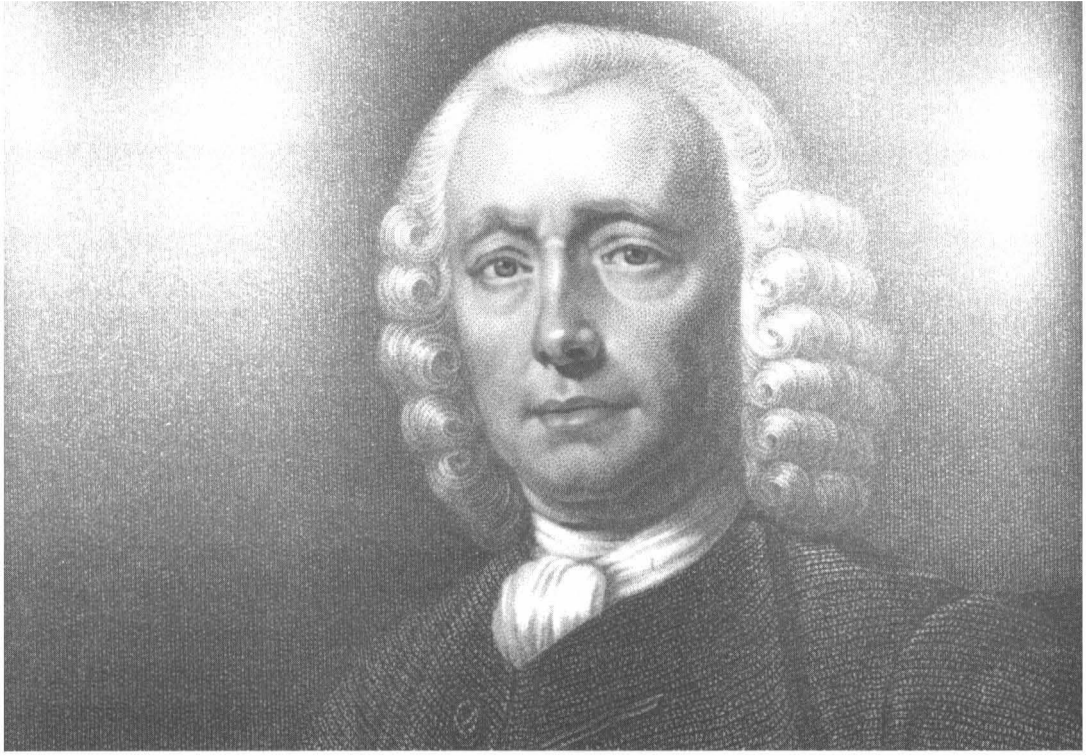
Atlantik ötesi köle ticareti bir yığın seferden oluşuyordu. Bunlardan hiçbirisi büyük bir seyahat olarak öne çıkarılamaz. Fakat eğer dünyanın çehresini değiştiren seyahatleri tespit etmeye çalışıyorsak, bunların hiçbirinin dünyayı daha iyi yönde değiştirmedigi kabul edilmelidir. Ama onları görmezden gelseydik hikâye eksik kalacaktı.

WILLIAM WILBERFORCE VE THOMAS CLARKSON

Köle ticaretinin kaldırılması mücadelesi veren kişilerin önde gelen ikisi, köle ticaretinin yasadışı sayılması için yoğun çaba harcayan William Wilberforce ve Thomas Clarkson'du. Wilberforce'un yüksek makamlarda bağlantıları vardı ve Genç William Pitt'in yakın dostuydu. Clarkson, köle ticareti konusunda bilgi edinmek için uğraş vermektedir; Bristol ve Liverpool'da liman meyhanelerini ziyaret ediyor, buralarda denizcilerden bilgi toplamaya çalışıyordu.

Gözlerimi Afrika sahillerine çevirdiğimde,
En derin, en ölümcül suçun korkusu yükseliyor.
Sihirli aynanın gösterdiğinden daha fazlasını görüyorum,
Yakılan köyü ve alevler içindeki kasabayı.
Toplumsal hayatından koparılan zavallı kurbanları görüyorum;
Çiğlik atan bebeği, adamın ıstırap içindeki karısını,
Kadın, çaresizlik ve acı içinde, düşman ellerce sürükleniyor,
Uzak ülkelerde, uzaktaki zorbalara satılmak üzere!

Hannah More



JOHN HARRISON VE BOYLAM ARAYIŞI

KENDİNİ İŞİNE ADAYAN SAATÇİ 20.000
STERLİNLİK ÖDÜLÜ KAZANIYOR

1741-1773

İki dolunay, birkaç da gün geçmişti
Yola o zamandır çıkmıştı on kişi
Sınamak için güç ve hünelerini
Ve adil bir zaferle çıkmak için Flamsteed Tepesi'ne.
Ancak dikkatli ol Muhterem Maskelyn,
Sen bilimsel soytarı,
Kazanmak için kurnazca aldatarak düşünmek yok...
Zira azametli mükâfat dağıtıcı
Gökleri yöneten Jüpiter gibidir.

"THE ASTRONOMICAL RACERS" veya "GREENWICH HO" CP tarafından

İskorbüt sorunu, denizcilerin karaları arkalarında bırakıp enginlere açılma cesaretini buldukları ilk zamandan beri bütün uzun deniz yolculuklarında bela olmuştur. Eski zamanlarda da sorunun beslenmeyle bağlantılı olduğu iyi biliniyordu.

C vitamini eksikliği uzun yıllar sonrasına dek spesifik olarak tespit edilmemiştir ama iskorbütün taze yiyecek eksikliğinden kaynaklandığı belliydi. Mağdurlar, kıyıya varıp taze meyve ve sebze yemeye başladıklarında kısa sürede iyileşiyorlardı. 18. yüzyılın ortalarında, bu sorun daha sistemli bir şekilde incelendi. Edinburgh’lu bir doktor, Dr. James Lind hastalıkla ilgili ciddi bir çalışma yaptı ve 1754 yılında, *İskorbütün Tedavisi* başlıklı eserini yayımladı. Lind kitabını, birkaç yıl önce dünyanın çevresinde yaptığı seyahatte adamlarının pek çoğunu bu hastalık yüzünden kaybeden George Anson’a ithaf etti.

James Lind, denizcilere beslenmelerinde turunçgiller, limonata ve taze meyveler vererek iskorbütün başlamasının önüne geçilmesinin mümkün olduğunu biliyordu. Sorun, meyvelerin uzun bir yolculuk boyunca yeterince uzun süre dayanmaması ve meyveler tükendiğinde hastalığın yeniden baş göstermesiydi. Meyveleri şişeleme yöntemiyle muhafaza etmek için girişimde bulunuldu. Ne yazık ki Lind ve diğerleri, C vitamininin şişelemede kullanılan kay-

natma işlemiyle yok edildiğini kavrayamadıklarından bu fikir işe yaramadı. Bununla birlikte, Lind'in çalışması başka araştırmaların önünü açacak, gerekli vitaminleri içeren ve uzun süreli deniz seyahatlerine dayanabilen başka yiyecekler geliştirilecekti.

Lahana Turşusu

James Cook 1768'de *Endeavour* gemisiyle Plymouth'tan hareket ettiğinde, yanında 4.000 kilo, *saurkraut* adı verilen ve Dr. Macbride'in *Denizlerde İskorbüt Hastalığının Tedavi Edilmesindeki Yeni Yöntemin Tarihsel Değerlendirmesi* adlı eserinde şiddetle tavsiye ettiği, berbat bir tada sahip Alman usulü lahana turşusu vardı. Macbride sorunu çözdüğünü düşünüyordu ve Cook lahana turşusunun gerçekten iskorbüt hastalığını önleyip önlemediğini öğrenmeye epey hevesliydi. Denizcileri lahana turşusu yemeye alıştırmak bir diğer önemli sorundu ama Cook bunu modern psikoloji yoluyla çözdü:

Adamlar bu turşuyu ilk başta yemediler, ta ki ben, denizcilerde başarısızlığa uğrama ihtimali olmayan bir yöntemi uygulayınca kadar... Bu yöntem, her gün bir miktar turşuyu kamarada yemek masasının üzerine yerleştirmek ve istisnasız bütün subayları bunu yemeye yönlendirmektir. Geri kalan mürettebat bundan istedikleri kadar almak veya hiç almamak konusunda serbestti. Fakat bu uygulama ancak bir hafta boyunca etkisini gösterebildi. Sonunda, gemideki herkese bunun karşılığında bahşiş teklif ettim. Zira gemicilerin huyları ve eğilimleri genellikle böyledir: Eğer onlara sıra dışı bir şey sunarsanız, onların iyiliğine de olsa, bunu icat eden kişi aleyhinde homurdanıp durmalarından başka bir sonuçla karşılaşmazsınız. Ama amirleri ona bir değer biçtikleri an, dünyanın en lezzetli yemeği haline gelir ve bunu icat eden melun içten bir dost olur.

O günden sonra, Cook'un gemilerinde iskorbüt neredeyse tamamen ortadan kalktı. İkinci yolculuğunda, iskorbütün ansızın

patlak verdiği refakatçi gemisi *Adventure*'daki gibi istisnai vakalar vardı ama bu, kaptanın emirlerine uymayan gemi aşçısının hijyenik olmayan tutumundan kaynaklanmıştı.

Merkür'ün Geçişi

James Cook'un kendisinden önceki seyyahlara göre bir diğer üstünlüğü, bulunduğu boylamları tespit edebilmesiydi. *Endeavour* gemisiyle yaptığı seyahatte, denizcilik almanasını da [Yılın her saatinde bir dizi gökcisminin konumlarını belirten kitap; denizciler bu sayede gökyüzünden yararlanarak konumlarını saptayabiliyorlardı – ed. n.] yanında bulunduruyordu. Ayrıca, boylamı Ay'ın konumuna bakarak tespit edebilen az sayıdaki gökbilimciden biri olan Charles Green'in tecrübelerinden de yararlandı. Cook kısa sürede bu yöntemi kavradı ve geminin subaylarına çizelgeleri nasıl kullanacaklarını ve hesapları nasıl yapacaklarını öğretti. Böylelikle *Endeavour*, yerküre üzerinde bulunduğu her yerde konumunu hesaplayabilen ilk gemi olma ayrıcalığını kazandı ve Cook Büyük Okyanus'taki konumunu birkaç deniz milini aşmayan sapmalarla daima biliyordu. Charles Green, mümkün olan her yerde, boylamı kontrol etmeyi sağlayan başka gözlemler de kullanmıştı. Tahiti'deyken gözlemlediği Venüs Geçişi güzel bir örnektir. Başka bir örnek de Yeni Zelanda'da Mercury Körfezi'nde gözlemlenen Merkür'ün geçişidir. Charles Green Mercury Körfezi'nin boylamına ait doğru değeri hesaplayabildi ve Cook haritasında Yeni Zelanda'nın boylamına ilişkin yaptığı hesapları, Green'in verilerini kullanarak düzeltecekti.

Dünyanın birbiriyle kesişen çizgilerin ızgarası şeklinde haritalanması, ilk kez antik dünyada ortaya çıkan bir yöntemdi. Yunan gökbilimci Batlamyus, dünyanın küre şeklinde olduğunu öne süren ilk insan değildi. Bununla birlikte, enlem ve boylam olarak bildiğimiz ızgara çizgilerinin, bir kürenin yüzeyindeki bir dizi noktayı haritalamanın en iyi yöntemi olduğunu ortaya koyan ilk kişi olduğu konusunda, onun hakkını teslim edelim. Bu sayede, coğrafyacının ve seyyahın bütün yapması gereken, yerküre üzerindeki çeşitli yerlerin enlem ve boylamlarını tespit etmekten ibaret olmuştu.

Böylelikle, Ekvator'un kuzeyindeki ve güneyindeki mesafeler, milattan önceki yıllarda bile kolaylıkla hesaplanabiliyordu. Peki ya doğu-batı mesafesi, boylam ne durumdaydı? İlk sorun, doğunun ve batının ölçümünde başlangıç noktası olarak kullanılacak sıfır meridyenini belirlemektir. Bu meridyen konusunda herkesin üzerinde anlaştığı bir sonuca varılmamıştı ve her ülke kendi başkentini sıfır noktası olarak kullanmak niyetindeydi. Akdeniz'in çevresindeki mesafeler, milleri adımlayarak veya bazen nirengi teşkiliyle nispeten daha kolay bir şekilde ölçülebilirdi. Boylam sorunu, gemiler Akdeniz'in dışında keşifler yapmaya başlayınca da önemli değildi. Antik dünyada gemiler karalardan hiç uzaklaşmamışlardı fakat örneğin, Uzakdoğu'ya yapılan kara yolculuklarında Çin ve Japonya'daki mevkilerin boylamları, gerçek değerlerden 90 dereceye varan büyük sapmalarla tahmin edilmiştir.

Galileo, Jüpiter gezegeninin uydularının düzenli hareketlerini gözlemlemişti ve uyduların Jüpiter'in gölgesine gireceği dönemleri önceden hesaplamaya yönelik cetveller düzenlemişti. Bu, bir geminin dünyanın herhangi bir yerinden kendi sıfır meridyenine olan aralığı hesaplamasını sağlayacaktı.

Galileo boylamı bulmak için göz hizasına iliştilmiş bir teleskopu olan özel bir başlık tasarladı. Jüpiter'in uyduları karada gerçekten görülebiliyordu ancak denizdeki bir geminin sallanan güvertesinde onları görmek neredeyse imkânsızdı. Gözlem o kadar zordu ki Galileo bile gözlemcinin kalp atışlarının gezegenin tamamının teleskopun görüş alanının dışına çıkmasına neden olabileceğini kabul etmek zorunda kaldı.

Fransızlar bu yöntemi ısrarla kullanmaya devam ettiler fakat İngilizler başka bir yaklaşım geliştirmeye karar verdiler. Ay, geceleri gökteki en belirgin cisimdi ve gündüz vakti gökyüzünde 12 derece kadar kayıyordu. Tüm gereken, Ay'ın hareketini gösteren tablolar yapmaktır. Ay'ın gökteki konumu, ona en yakın arka plan yıldızlarını gözlemleyerek hesaplanabilirdi. O zaman almanaktaki tablolar Greenwich'teki zamanı ve dolayısıyla boylamı tespit etmede kullanılabilmirdi. Gündüz vakti Güneş ve Ay'ın her ikisinin

de gökyüzünde görünebilir olduğu durumlarda, bütün yapılması gereken bunların arasındaki açısal mesafeyi tespit etmektir.

Jeremiah Horrocks

Ay yönteminde sorun, gözlem değil Ay'ın karmaşık devinimiydi. İlk bakışta, Ay'ın Dünya çevresindeki yörüngesi, gezegenlerin Güneş çevresindeki yörüngeleri gibi eliptikti. Fakat Ay, Güneş'in çekimine de tabiydi, elips şekli sadece yaklaşık bir benzerlikti ve elipsin nitelikleri Ay yörüngesinde ilerledikçe değişime uğruyordu. 1675 yılında, John Flamsteed İngiltere'nin ilk kraliyet gökbilimcisi olarak atandı. Flamsteed'in başlıca görevlerinden biri, Ay'ın yörüngesinin sabit değerlerinin hesaplanabilmesi amacıyla Ay'ın konumunu ölçmektir. Flamsteed, genç ve başarılı bir gökbilimci olan ve daha ziyade Venüs Geçiş'i'ni gözlemlemesiyle bilinen Jeremiah Horrocks'un Ay'ın hareketleri üzerine yazdığı bir metni bulmuştu. Flamsteed, Horrocks'un Ay'ın devinimi ile ilgili teorisinin o dönemdeki en iyi teori olduğunu keşfetti.

1675 yılında Greenwich Kraliyet Gözlemevi kurulmuş ve Flamsteed'e, Ay'la ilgili gözlemler yapma görevi verilmişti. Büyük matematikçi Isaac Newton da kendi yerçekimi kanununa dayanan daha iyi bir Ay devinimi teorisi geliştirmeye çalıştı. Mesele üç kütle, Güneş'in, Dünya'nın ve Ay'ın devinimiyle ilgili olduğundan ve tek bir çözümü bulunmadığından, Newton başarısız oldu.

John Flamsteed hayata gözlemini yumarken, hâlâ Ay meselesi üzerinde çalışıyordu. Ondan boşalan kraliyet gökbilimciliği koltuğuna, Edmund Halley oturdu. Halley başarılı bir gökbilimciydi fakat Flamsteed'le her konuda aynı fikirde değildi. *Parasour*'un kaptanı olarak aylarca

GREENWICH KRALİYET GÖZLEMEVİ

Greenwich Kraliyet Gözlemevi, 1675 yılında, ilk kraliyet gökbilimcisi John Flamsteed'ia başkanlığında kuruldu. Gözlemevinin başlıca amacı, denizde boylamı tespit etme sorununa çözüm getirmektir. Bu, nesiller boyunca gökbilimcilerin ve matematikçilerin akıllarını karmakarışık eden, son derece zor bir sorundur. Çözülmesi neredeyse bir asrı buldu.

denizde bulunmuştu. Atlas Okyanusu'nu araştırmış ve Güney Atlantik'in seyir haritalarını yapmıştı. İngiltere'ye döndüğünde Halley, herhangi bir denizci gibi akıcı şekilde sövüp sayabiliyordu ve bu, ateist oluşuyla da birleşince, dindar ve Püriten Flamsteed için çok fazlaydı.

18. yüzyılın ilerleyen dönemlerinde de boylam sorunu hâlâ çözülmemişti fakat 1750'lerde, daha doğru bir teori ortaya koyan Alman matematikçi Tobias Mayer tarafından önemli bir ilerleme sağlandı. Sonunda, 1760'larda, Ay'ın gökyüzündeki konumuna göre boylam bulmaya ilişkin bilgileri içeren ilk denizcilik almanağı yayımlandı.

Boylam Kurulu

Gökbilimcilerin Ay hareketlerinin son evreleri konusunda çalışmalar yürüttükleri sırada, bir adam hayatını, boylam sorununu başka bir yöntemle çözmeye adanmış durumdaydı. Boylam Kurulu, denizde zamanı doğru gösterecek bir saat yapabilen veya boylamı herhangi bir uygun yöntemle bulabilen kişiye, 18. yüzyıl için bir servet sayılabilecek 20 bin sterlinlik ödül verileceğini ilan etmişti. 1693 yılında, Yorkshire'daki Foulby'de John Harrison adında bir çocuk dünyaya geldi. Babası marangozdu ve aile oturmak için Linconshire'daki Humber'da bulunan Barrow'a taşındı. John çocukken ahşap işlerinde işe yaraması için yetiştirildi ve bu işte o kadar ustalaştı ki daha yirmi yaşına gelmeden hemen hemen tamamı ahşaptan, çalışır bir saat imal etti.

John Harrison, Boylam Kurulu'nun ortaya koyduğu ödülü duyunca bütün hayatını onu kazanmaya adanmıştı. Londra'ya gitti ve o devrin önde gelen bilimsel araç imalatçısı George Graham ile resmi bir görüşme yapmayı başardı. Başlangıçta Graham, Harrison'ın garip bir adam olduğunu sandı fakat çok geçmeden, genç adamın yeni kronometre konusunda birçok fikre sahip olduğunu ve bunlarla ilgili sorunları nasıl çözeceğini bildiğini fark etti. Graham, sonunda öyle etkilendi ki Harrison'a maddi durumu müsait olduğunda geri ödemesi şartıyla, yüklü bir miktar borç verdi.

Halledilmesi gereken ilk mesele, yeni bir düzenleyici cihaz bulmaktı. Sarkaç, basit ve doğru sonuç veren bir cihazdı fakat denizde seyreden bir geminin yalpasıyla baş edemezdi. Harrison, hareket halindeki geminin güvertesinde çalışacak, sallanan pirinçten ağırlıkları ve zemberekleriyle beraber bir işleyiş tasarladı. Yüksek sıcaklıkların, metal parçalarındaki genleşmeden ötürü saatin daha yavaş çalışmasına neden olduğunu biliyordu. Sıcaklık değiştiğinde bile aynı yarıçapı korumak için zekice düzenlenmiş, pirinç ve çelikten yapılmış iki metalli şeritten bir denge çarkı kullanmayı denedi.

BOYLAM KURULU'NUN ÖDÜLÜ

22 Ekim 1707'de Sir Cloudesly Shovell, Atlas Okyanusu'nda patlak veren büyük bir fırtınada, beş savaş gemilik filosuyla birlikte kayboldu. Shovell, hangi boylamda olduğunu bilmeksizin küçük filosunu batıya yöneltti. Beş gemisinden dördü Scilly Adaları'nda kayboldu ve dört geminin mürettebatından sadece iki kişi sağ kaldı. Buna benzer kazalar, gemilerin seyir becerilerinin artırılması gerekliliğini göstermiş ve yedi yıl sonra, Boylam Yasası geçirilerek boylamı en fazla bir derecelik sapmayla tespit etme yöntemi için 10 bin sterlin, bir derecenin üçte ikisi oranında bir sapmayla tespit etme yöntemi için 15 bin sterlin ve bir derecenin yarısı kadar sapmayla tespit etme yöntemi için 20 bin sterlin ödül teklif edilmişti.

Kıskançlık

Harrison, toplam dört kronometre geliştirdi. Bunlardan ilki (H-1), 1741 yılının Mayıs ayında Lizbon'a gidiş ve dönüşteki seyahat esnasında denendi. Gidiş yolculuğu, sonradan Anson'ın seferinde sancak gemisi olan *Centurion*'la gerçekleştirildi. Resmi tasdikname, dönüş yolculuğu esnasında geminin resmi seyir zabiti Roger Willis geminin yirmi altı mil doğuda, Start Point'te olduğunu zannederken, Harrison'ın Lizard Yarımadası'nın yerini doğru bir şekilde saptadığını gösteriyordu. Ne var ki mucit ödüllendirilmedi; bunun başlıca nedeni, Ay döngüsüne dayanan kendi metoduyla ödülü kazanmak isteyen Neville Maskelyn'in kıskançlığıydı. Boylam Kurulu yine de Harrison'a yeterli düzeyde ödenek ayırmayı gerekli buldu ve Harrison, yirmi yıldan fazla bir süre daha, bu

fikirleri için mücadele etti. 1741’de, ikinci bir kronometre (H-2) geliştirdi, fakat çeşitli nedenlerden ötürü bunu hiçbir zaman denizde test edemedi.

Harrison üçüncü kronometresini (H-3) ancak 1759’da üretecekti. Bu kadar uzun sürmesinin nedeni, üzerinde çalıştığına benzer yeni fikirler ve gelişmelerle karşılaşmaya devam etmesiydi. Bu nedenle Harrison’ın dördüncü kronometresi (H-4), sadece bir yıl sonra, 1760’ta tamamlandı. Boylam Kurulu her iki kronometreyi birlikte test etmeye karar verdi.

Uzun bir gecikmenin ardından, H-4 kronometresi majestelerinin gemisi *Deptford*’a alındı ve H-3 kronometresi kullanımdan kaldırıldı. Her şey H-4’e bağlı durumdaydı. *Deptford*, Kaptan Dudley Digges’in idaresinde ve John Harrison’ın oğlu William Harrison’ı kronometre sorumlusu olarak alarak, Jamaika’ya doğru yelken açtı. Atlas Okyanusu’nun açıklarında seyrettikleri sırada, gemideki biranın insan tüketimine uygun olmadığına ortaya çıkması büyük bir krize neden oldu. Sonunda, mürettebatın öfkesine rağmen, biraları denize dökmek zorunda kaldılar ve gemidekiler su ile yetindi. William Harrison, kronometreye göre ertesi gün Madeira Adası’nı göreceklerini duyurdu. Öte yandan, Kaptan Digges, Harrison’ın tahminine karşı çıktı, geleneksel parakete hesabına göre Madeira Adası hâlâ birkaç günlük mesafedeydi. Bu görüşü üzerine bahse girmeye hazırды.

Fakat ertesi gün Madeira Adası görüldü. Kaptan Digges bahsi kaybedince kızanlardan değildi. Çok etkilenip Harrison’ların bir sonraki kronometresini satın alma teklifinde bulundu. John Harrison’a mektubunda şöyle yazmıştır:

Saygıdeğer Beyefendi,

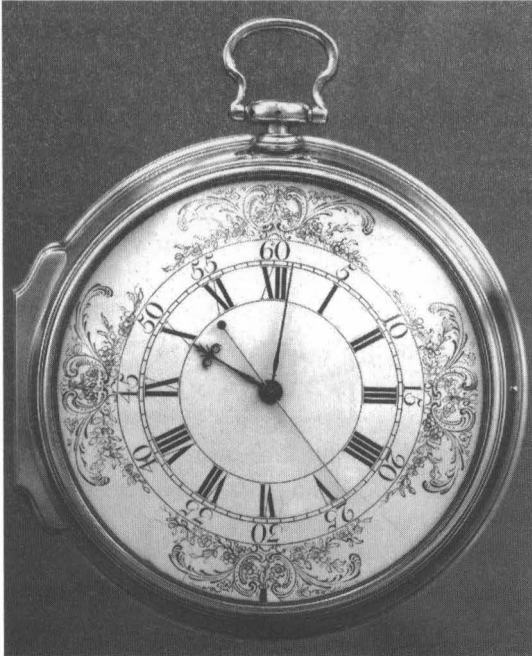
Bulabildiğim bu ilk boş zamanımda size, saatinizin adanın meridyen konumunu mükemmel biçimde tespit ettiğini bildirmek isterim. Seyir defterimize göre, doğu yönünde 1 derece 27 dakika konumundaydık. Ben bu hesabı, boylamı Tenerife’ye yerleştiren bir Fransız haritasına dayanarak yapmıştım. Dolayısıyla, sizin saatiniz doğru olmalı.

Hoşçakalın.

Ödül Sahibi

Harrison'ın dördüncü kronometresi, Jamaika'ya yapılan deneme seferinde sadece bir millik hata yapmıştı, ödülü kolaylıkla kazanmaya yeterince yakındı. Üç yıl sonra, Barbados'a yapılan ikinci bir yolculukta saat tümüyle düzgün işlemedi fakat yine de hata on milden azdı. Harrison'a 1765'te, 20 bin sterlinlik ödülün sadece yarısı verildi ve bütün şartları karşılmasına rağmen ödülün diğer yarısını ancak 1773'te, uzun süren bir adli çekişmenin sonucunda, özel bir yasanın çıkmasıyla alabilecekti. O zaman bile Harrison'a ödeme yapılabilmesi için, kralın duruma doğrudan müdahale etmesi gerekecekti. Mesele, Boylam Kurulu'nun büyük çoğunluğunun kendi Ay hesaplarının sorunun çözümü olduğunu düşünen kıskanç gökbilimci ve matematikçilerden oluşmasıydı.

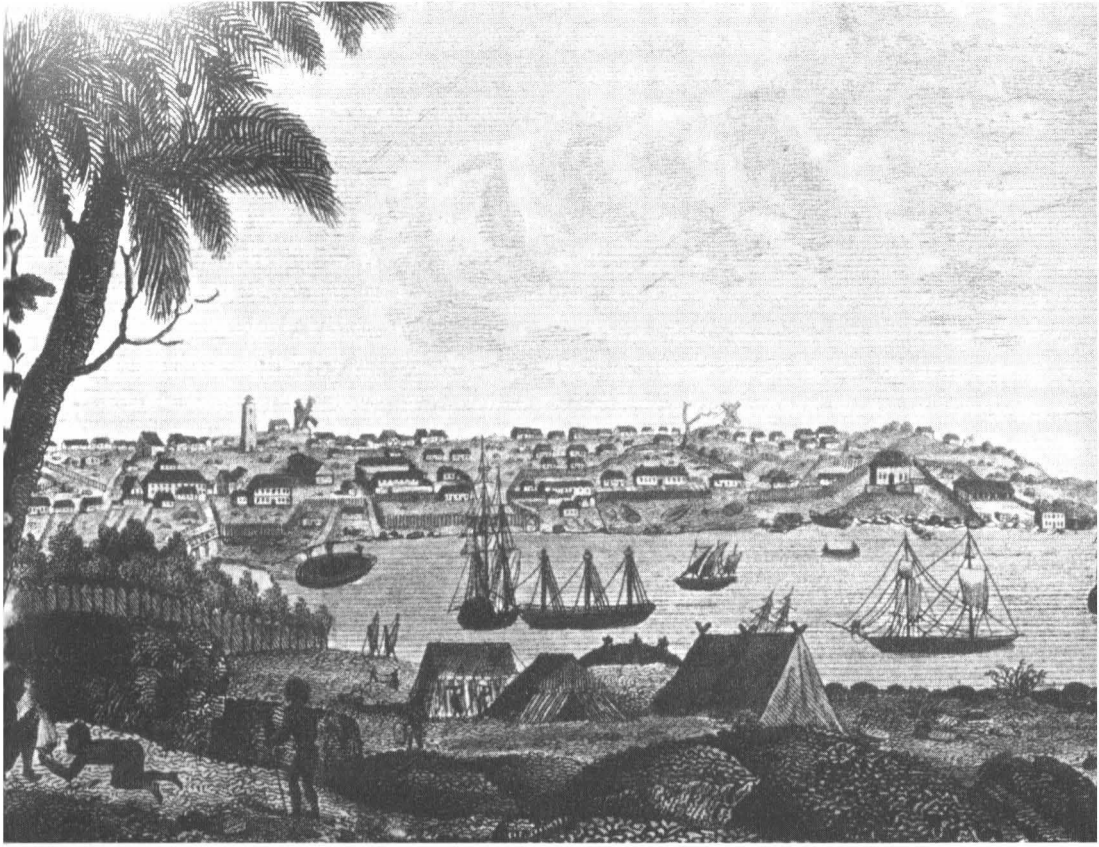
Harrison'ın dördüncü kronometresinin tam bir kopyası, Larcom Kendall tarafından Deniz Kuvvetleri Komutanlığı için 450 sterline yapıldı. Kronometrelerin üretim maliyeti kısa sürede düştü



H-4 kronometresi. Bu, Harrison'ın ödül kazanan boylam saatidir. Harrison, çok daha büyük olan H-3 kronometresini geliştirme işinin yanı sıra saatlerin gelişimi konusu üzerinde de çalışıyordu. 1753 yılında, John Jefferys adlı bir saat yapımcısı, Harrison'ın tasarımına uyan bir cep saati geliştirdi. Bu o kadar başarılı oldu ki Harrison bu sayede, boylam tespiti sorununun H-3 tipi değil, daha küçük saatlerle çözüleceğini fark etti. 1755 yılında, H-4 konusunda çalışmaya başladı ve bu saatin son derece istikrarlı ve yüksek frekanslı dengesiyle, başarılı bir tasarım olduğu ortaya çıktı.

ve birkaç yıl sonra, yenilenmiş bir tasarımın mucidi olan Earnshaw, Kendall'ın fiyatının onda birinden daha azına kronometreler üretmekteydi.

James Cook ikinci seyahatine iki gemi ve iki gökbilimci ile başlarken, Larcum Kendall'ın kronometresini de yanında götürdü. Cook'un yanında ayrıca, John Arnold'ın benzer hatlarla, fakat farklı prensiplere göre yaptığı bir kronometre vardı. Başlangıçta Cook kronometrelerine güvenmiyordu fakat Ümit Burnu'na vardığında, bunların son derece güvenilir kronometreler olduklarını ve her ikisinin de zamanı mükemmel şekilde gösterdiklerini fark etti. O zamandan bu yana, gemi kronometresi denizde boylamı tespit etmenin en basit yöntemi oldu. Tek sorun, yüksek maliyeti ve üretiminin zor olmasıydı.



İLK FİLONUN BOTANY KÖRFEZİ'NE VARİŞİ

AVUSTRALYA'DA BİR CEZA KOLONİSİ KURULMASI

1788

Burası çok güzel bir bölge ve toprakta gerekli ayıklamalar yapıldıktan sonra süratle gelişeceği açıkça görülüyor. Bu limanın çevresinde, çok yüksek bölgeler bulunmuyor. Buna karşılık, etraftaki yeşil tepeler ve vadiler buraya son derece ilginç ve hoş bir görünüm kazandırmakta. Limana baktıkça, daha memnun oluyor ve bu manzaranın büyüüne kapılıyorum...

Essington Limanı'ndan mektuplar, 1838.

Yazan: HMS *Alligator*'dan Sir Gordon Bremer

Amerikan Bağımsızlık Savaşı'nın yarattığı çok sayıdaki sorundan biri, İngilizlerin istemedikleri mahkûmlarını Amerika'daki kolonilere gönderme imkânının ortadan kalkmasıydı. Bu nedenle İngilizler, bu mahkûmları gönderebilecekleri alternatif yer arayışına girmişlerdi.

James Cook'un Yeni Güney Galler adını verdiği Avustralya'nın doğu sahilini keşfedip haritasını çıkarmış olması bu açıdan büyük şanstı. Zira buraya varmak için dünyanın yarısını kat etmek gerekse de soruna bir çözüm sağlıyordu. Bu doğrultuda, Cook'un gemisi *Endeavour*'un 1770'te karaya çıktığı yer olan Botany Körfezi'nde mahkûmlar için bir yerleşim kurmak üzere, bu bölgeye bir filo gönderilmesine karar verildi. Dünyanın öbür ucunda sıfırdan bir yerleşim kurmak için o zamana kadar toplanmış en büyük filo söz konusuydu.

İngiliz hükümeti, aralarında 160 kadının da bulunduğu 759 mahkûmun taşınması için, dokuz gemi tahsis etti. Filoyu koruma ve seyrüsefer amacıyla, *Syrius* ve *Supply* adlı iki refakat gemisi de ayrıldı. Seyahat edecek olan kafileder, mahkûmların yanı sıra, 250 özgür erkek ve kadın yolcu vardı. Bunların bazıları mahkûmlar ulaştığında onlardan sorumlu olacak bahriyelilerdi ancak yolcu-

ların az bir bölümünü de yeni bir ülkede yeni bir hayata başlama umuduyla sözleşmeli olarak ekibe katılan aileler oluşturmaktaydı.

Bu on bir parça gemi, 16 Mart 1787 tarihinde Portsmouth'a vardı. Gemiler yüklenip denetlendi ve önlerindeki uzun yolculuk için denize açılmaya hazır hale getirildi. Gemideki yolcular, kurulacak yerleşimin ilk valisi olarak gönderilecek Kaptan Arthur Philip'in gelmesini bekliyordu. İlk filo, "denizlerin ötesindeki diyar" dedikleri topraklara varmak üzere, 13 Mayıs 1787'de İngiltere'den yola çıktı. Filo önce Tenerife'de mola verdi, daha sonra Atlas Okyanusu'nu aşarak Rio de Janeiro'ya ulaştı. Bu noktada, filo Horn Burnu çevresinden dolanan geleneksel rotayı izleyerek Büyük Okyanus'a varacakmış izlenimini veriyordu. Ne var ki kafil, bunun yerine, Cape Town'a geldi ve yolculuğun son ayağı için erzak yükledi. Başlı çeken gemilerin geride kalanların iki gün ilerisinde olmaları nedeniyle filo biraz dağınıklık gösterse de, 1787'nin 18 Ocak ve 20 Ocak günleri arasında Botany Körfezi'ne vardılar. İngiltere'de yolculuğun başladığı zamandan beri yirmi üç kişi hayatını kaybetmişti. Fakat bu, daha sonraki tarihlerde yapılacak bazı başka deniz yolculuklarıyla karşılaştırıldığında düşük bir rakamdı.

James Cook Botany Körfezi'ni yerleşim kurmak için ideal bir yer olarak tanımlamıştı ama mevkiin hiç de ideal olmadığı anlaşıldı. İlk filo buraya vardığında, bölgenin denize fazla açık durumda olduğunu gördüler, çevrede tatlı su kaynakları yoktu ve toprak tarıma çok elverişli sayılmazdı. Bundan sonra ne yapacaklarıyla ilgili aralarında tartışmaktayken şaşırtıcı bir olay cereyan etti. Botany Körfezi'nde Fransız bayrağı taşıyan iki büyük gemi belirdi.

Fransızların Hak İddiası Engelleniyor

Fransız gemileri Jean François de Galoup'nun, daha iyi bilinen unvanıyla La Pérouse Kontu'nun komutasındaydı. Emrindeki *Astrolabe* ve *Boussole* adlı iki geminin her biri, 500'er tonluktu. Gösterişli şekilde donatılmış gemilerde 114 denizcinin yanı sıra, çok sayıda bilimadamı, bir fizikçi, üç teknik ressam, üç doğabilimci, birkaç din adamı ve bir matematikçi bulunuyordu. La Pérouse,

Kanada'da İngilizler karşısında ülkesine hizmet ederken 1785'te Hudson Körfezi'nde iki kale ele geçirmiş bir Fransız kâşif ve deniz subayıydı. Fransa kralı ona, Büyük Okyanus'a keşfe gidecek bir gruba önderlik etmesi görevini vermişti. Görevi, buralarda balina avcılığı yapma ve kürk toplama imkânlarını araştırmak ve başkalarının hak iddia etmediği bölgeleri Fransız topraklarına katmaktı. Keşif seferinde, Alaska'dan Kaliforniya'daki Monterey'e kadar Kuzey Amerika'nın batı kıyısının kapsamlı bir haritalama çalışması yapılmış, ayrıca Rusya'nın doğusundaki Kamçatka Yarımadası'nın bazı bölümleri haritalandırılmıştı. Hawaii Adaları'nı ziyaret etmişlerdi. La Pérouse, Cook'un seyahatlerine ilişkin yayımlanmış hatıralarını okumuştı ve İngilizlere büyük hayranlık duyuyordu. La Pérouse'un güney yarımküreye geldiğinde Botany Körfezi'ni arayıp bulmasının bir nedeni de, *Endeavour*'un yolculuğuydu. Fransız, Büyük Okyanus'taki topraklarda hak iddia etmek için üstlerinden emir almıştı. Bu nedenle İngilizler, silahça kendilerinden üstün iki tam teçhizatlı gemiyle ansızın karşılaşınca korkudan ürperdiler.

AVUSTRALYA'DA İLK YERLEŞİMLERİN KURULMASI

1788

İlk filo, Botany Körfezi'ne vardıktan sonra, Jackson Limanı'na hareket etti (Sydney).

1803

Philip Limanı'nda David Collins'in kurduğu yerleşim.

1803

John Bowen'ın Tasmanya'da Derwent River'da yerleşim kurması.

1804

Collins, John Bowen'a katılmak üzere Philip Limanı'ndan ayrıldı. Onlar daha sonra Hobart'a yerleştiler.

1804

William Paterson Tasmanya'da, daha sonra Launcetown adını alacak bir yerleşim kurdu.

1804

Newcastle'da mahkûmlar için bir yerleşim kuruldu.

1824

Brisbane'in öncülü olan Moreton Körfezi'ndeki mahkûm yerleşiminin kuruluşu.

1825

Bathurst ve Melville adalarında küçük yerleşimlerin kuruluşu.

1827

Philip Limanı'nın doğusunda, Batı Limanı'nın kuruluşu.

1827

Edmund Lockyer'in Avustralya'nın batısında, Albany'de yerleşim kurmaya başlaması.

İngilizlerin korkuları boşunaydı. Zira iki taraf arasında çatışma çıkmayacaktı. La Pérouse Kontu bir beyefendiydi. Kendisinin Botany Körfezi'ne İngilizlerden beş gün sonra geldiğini, dolayısıyla bu bölgede hak iddia etmek için geç kaldığını kabul etti. Vali Arthur Philip Fransızları kendi gemisinde ağırladı ve konukseverliğe mukabelede bulunuldu. Bunun ardından La Pérouse iki gemisiyle Büyük Okyanus'a doğru yelken açtı. Ufukta kayboldu ve bir daha onu gören olmadı!

Sydney Limanı

İngiliz yerleşimciler Botany Körfezi çevresindeki bölgeyi keşfettiler. Bu çerçevede, Botany Körfezi'nden birkaç mil ötede Jackson Limanı'na, daha yaygın olarak bilinen ismiyle Sydney'e taşınmaya karar verdiler. Bu yeni yer daha iyi topraklara sahip gibi görünüyordu ve kesinlikle Botany Körfezi'nden çok daha üstün bir doğal limana sahipti. Gerçekten Sydney dünyadaki en iyi limanlardan biriydi fakat Cook, *Endeavour*'la yaptığı seyahatte burayı keşfetmeyi başaramamıştı. Yeni yerleşim için daha iyi bir mevki bulunmuştu ama yeni girişim en başından itibaren sorunlarla karşılaştı. Mahkûmların pek azı tarımdan anlıyordu ve ürün yetiştirmeye kalkıştıklarında, Jackson Limanı etrafındaki toprakların Botany Körfezi'ndekilerden daha verimli olmadığı anlaşıldı. Mahkûmlardan Vali Philip'e kadar herkes tayına tabiydi. Bütün bunlara ek olarak, dokuz nakliye gemisi Temmuz ayında İngiltere'ye döndü ve yerleşimcilerin elinde sadece *Syrius* ve *Supply* adlı iki savaş gemisi kaldı. Bu iki gemi yerleşimciler için hayati öneme sahipti.

Avustralyalı Aborjinler, bu yeni yerleşimcilerden kaygı duyuyor ve onlara karşı mesafeli davranıyordu. Yeni yerleşimcilerin bütün yaşanılabilir topraklara el koymalarının sadece bir zaman meselesi olmasından korkuyorlardı ve bu konuda çok geçmeden haklı çıktılar. Aborjinler buralardaki yerel bitkiler ve balıkla karnınlarını doyuruyordu ama yerleşimciler, bu yerel lezzetlere fazla yüz vermediler. Çiftçilikte ve balıkçılıkta acemiydiler ve bu nedenle çoğunlukla gemilerdeki erzakla beslenmek zorundaydılar. Do-

layısıyla, karınlarını doyurmak için köpek, karga, fırsat düştükçe kanguru ve kimi zaman sıçanları yemek zorunda kaldılar. Başka bir deyişle, yiyecek alternatifleri son derece sınırlıydı. Barınma da önemli bir sorun olarak kendisini gösteriyordu. Zira, inşaat malzemeleri bakımından çok fakirdiler. Devlet bir miktar alet edevat vermişti fakat bunlar çok kaliteli değildi. Etrafta kesilebilecek çok sayıda okalıptüs ağacı vardı, fakat çok büyük ve yaşlı olan bu sert ağaçları kesmeye kalktıklarında ellerindeki aletler kısa sürede körelip kırıldı. Yeni giysiler yapma konusunda da pek fazla imkâna sahip değillerdi. Yerleşimin nasıl hayatta kalacağını kestirmek zordu. Ekim ayı geldiğinde, *Syrius* gemisi bu yerleşimciler için bazı yiyecek maddeleri satın almak üzere Cape Town'a gönderildi. 1789 Mayıs'ında dönebildi ve ertesi yılın Şubat ayında, başka bir görevle daha fazla erzak getirmek için Çin'e gitmek zorunda kaldı.

Ardından başka bir kriz patlak verdi. 19 Şubat 1790'da *Syrius*, Norfolk Adası açıklarında parçalandı ve böylece yerleşimcilerin elinde sadece bir gemi kaldı. Artık her şey *Supply*'ya bağlıydı. Bu kez de onun daha fazla yiyecek ve malzeme almak üzere Batavia'ya gitmesine karar verildi. Durum giderek ümitsiz bir hal alıyordu ve yerleşimcilerin elinde, sadece üç ay yetecek miktarda temel yiyecek maddesi kalmıştı. *Supply* gemisi 17 Nisan'da, arkasında son derece endişeli birkaç yüz yerleşimciyi bırakarak yola çıktı. Bu, son derece zor bir zamandı. Avustralya'da kurulan ilk yerleşim, açlık nedeniyle yok olma tehlikesiyle karşı karşıyaydı.

Fakat işler zannedildiği kadar kötü devam etmedi ve kısa süre sonra çok güzel bir gelişme meydana geldi. *Lady Juliana* adlı bir gemi, ezici çoğunluğunu erkeklerin oluşturduğu yerleşime 225 kadın getirdi ve bundan on yedi gün sonra, yerleşimcilerin büyük ihtiyaç duyduğu yiyecekler ve diğer malzemelerle dolu *Justinian* adlı ikinci bir gemi geldi.

Sorunların hepsinin geride kaldığı söylenemezdi; fakat iki yıldan fazla süren tecrit ve neredeyse kıtlık şartlarından sonra, Jackson Limanı'ndaki Sydney Cove yerleşimi nihayet büyümeye başladı. Yerleşim ayakta kalmayı başardığı gibi çok geçmeden kendi kendine yeter hale geldi ve buraya yeni gelenlerin yardımıyla ilk

çocuklar doğdu, nüfus artmaya başladı. Bu, Avustralya'daki ilk yerleşimdi ve kısmen bu nedenden ötürü Avustralya'nın en büyük yerleşimi haline geldi.

Yerleşimin ilk kurulduğu zamanlarda, Avustralya'nın güney sahili hâlâ büyük ölçüde bilinmeyen bir bölgeydi. Jackson Limanı'na doğru yol alan gemiler, Sydney Limanı'na kıvrılmadan önce Tasmanya'yı geçebilmek için yüksek enlemlerde seyahat etmek durumundaydılar. Lincolnshire'lı Matthew Flinders ve George Bass'ın, Flinders'in gemisi *Investigator*'la Tasmanya Adası'nın kuzeyindeki boğazı keşfetmesi ancak 1795 yılında gerçekleşecekti. Flinders, meşhur kedisi Trim'le birlikte, Avustralya'nın güneydoğu sahilinin haritasını çıkardı ve Tasmanya'nın çevresini dolaştı. Bu ikili, Tasmanya'nın Avustralya anakarasından, Bass Boğazı diye anılacak boğazla ayrıldığını keşfetti. Bu deniz yolunun keşfi, Sydney'e ulaşmak için gereken süreyi birkaç gün kısalttı.

MATTHEW FLINDERS

Matthew Flinders, Lincolnshire'a bağlı Donnington'da dünyaya geldi. 1789 yılında Kraliyet Donanması'na katıldı ve kısa bir süre sonra Avustralya'ya yola çıktı. Burada, Avustralya'nın güneydoğu sahilinin haritasını çıkardı ve Tasmanya Adası'nın çevresini dolaştı. 1801 yılında, yine *Investigator* gemisinin kaptanı olarak, İngiltere'den Avustralya'ya yelken açtı. Bu seyahatinde, güneybatıdaki Leeuwin Burnu'ndan Avustralya anakarası ile Tasmanya Adası arasındaki Bass Boğazı'na kadar bütün güney sahilini araştırdı. 1802 yılının Temmuz ayında, Sydney'de Jackson Limanı'ndan yola çıktı ve Avustralya'nın doğu sahili ile kuzeydeki Carpentaria Körfezi'nin haritalarını çıkardı. Batıya ve güneye doğru devam ederek Avustralya'nın çevresini dolaştı ve 9 Haziran 1803'te yeniden Jackson Limanı'na vardı.

Flinders 1801'de tekrar İngiltere'den Avustralya'ya gitti. Güneybatıdaki Leeuwin Burnu'ndan Bass Boğazı'na kadar, bütün güney sahilinin harita çizimleri için ölçümlemelerini yaptı. Ardından 22 Temmuz 1802'de, Sydney'den kuzeye doğru yola çıktı ve Avustralya'nın doğu sahilinin, York Burnu çevresinin ve kuzey sahilindeki Carpentaria Körfezi'nin haritasını çıkardı. Batıya ve ardından güneye doğru ilerleyerek Avustralya'nın çevresini dolaştı ve 9 Haziran 1803'te yeniden Jackson Limanı'na vardı. Ekim ayında, İngiltere'ye dönüş yolculuğunda, gemisinin içinde bu-



lunduğu şartlar onu Hint Okyanusu'nun batısında yer alan Île de France'da (günümüzdeki Mauritius) durmak zorunda bıraktı. Burada Fransız makamları tarafından gözaltına alınıp yedi yıl tutuklu kaldı ve ancak 1810 yılında serbest kalıp İngiltere'ye dönebildi.

Flinders, daha önceden sürekli olarak Yeni Hollanda ve Yeni Güney Galler diye adlandırılan bu yeni toprakları, ilk kez Avustralya olarak adlandıran kişi olma onuruna sahiptir. Matthew Flinders'ın seyahatlerinin ardından, Avustralya'nın bütün sahil şeridi ilk kez insanlık tarafından bilinir hale gelmişti. Flinders'ın denizciliğe diğer bir büyük katkısı, Flinders Çubuğu'nu icat etmesiydi. O dönemlerde gemilerin yapımında metalin payı giderek artmaktaydı ve Flinders, bu metallerin geminin pusulasına etki etme eğiliminde olduklarını, bu nedenle pusulanın yönü yanlış gösterebileceğini fark etmişti. Flinders, bu soruna çözüm olarak pusulanın ibresinin yakınına ufak bir mıknatıs yerleştirdi ve böylelikle, gemideki metallerin manyetik etkilerini dengeledi.

Botany Körfezi'ne ilk giden kafilenin hikâyesini tamamlamadan önce, La Pérouse'un seferinin akıbetini yazmak gerek. Fransızlar,

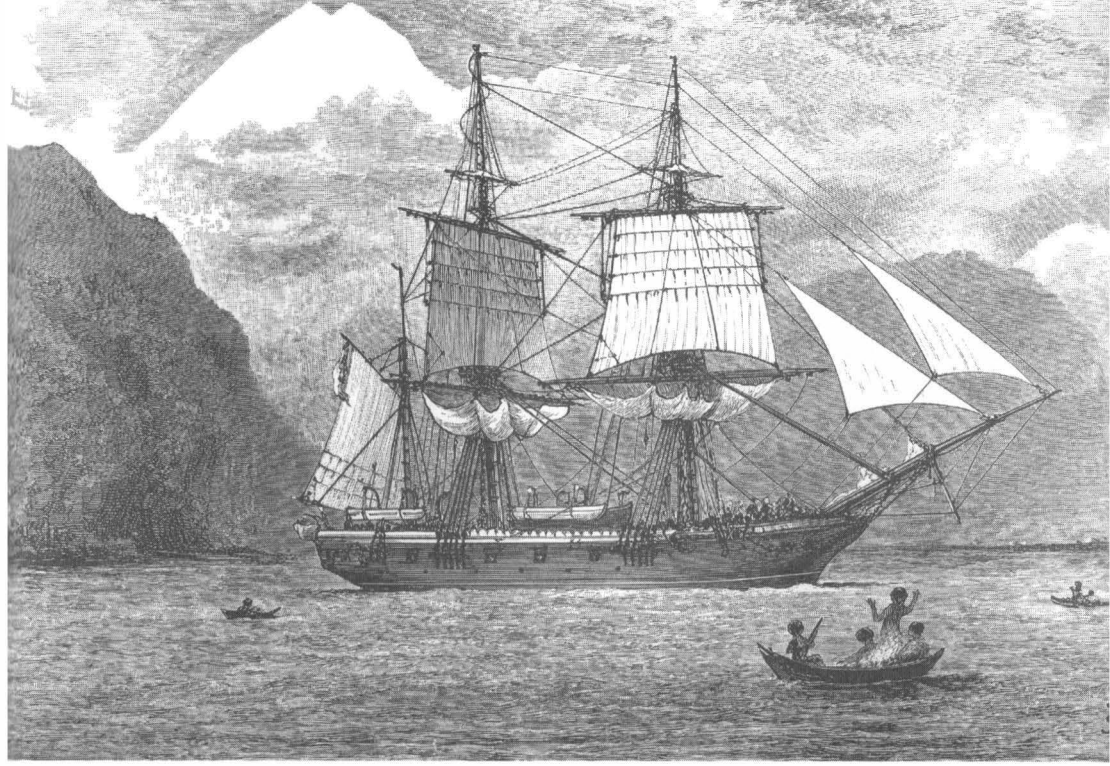
gemilerinin kayıplara karıştığını fark edince onun en son görüldüğü yerlerde araştırma yapmak üzere bir arama ekibi gönderdiler. Bruni d'Entrecasteaux Solomon Adaları civarında çok geniş kapsamlı bir araştırma yaptı ama La Pérouse'a ve gemilerine ait hiçbir iz bulamadı. Bölgede daha sonra başka arama çalışmaları da yürütüldü ama iki gemi adeta yok olmuştu ve neredeyse kırk yıl boyunca akıbetleri meçhul kaldı. Daha sonra, 1827 yılında Peter Dillon adında bir İngiliz kaptan ve maceraperest, Santa Cruz civarındaki yerlilerden, *Boussole* ve *Astrolabe* gemilerinin, günümüzde Solomon Adaları'nın parçası olarak kabul edilen Santa Cruz Adaları'ndan biri olan Vanikoro Adası civarında görüldüğü bilgisini aldı. Bunun üzerine Fransızlar durumu kendileri incelemek üzere devreye girdiler ve ertesi yıl, Fransız kâşif Dumont d'Urville her iki geminin enkazını buldu. Bunların La Pérouse'un kafilesindeki gemiler olduğuna kuşku yoktu. Vanikoro Adası yerlilerinden yaşı ilerlemiş bazı kişiler, orada kırk yıl önce meydana gelen olayları hatırlıyordu. Anlatılanlar pek hoş değildi: D'Urville, adalılarla yaptığı görüşmede, bu iki gemiden yaklaşık otuz kişinin karaya ayak basar basmaz katledildiklerini öğrendi. Daha iyi silahlanmış diğer adamlar başka adalardan birine kaçmayı başarmışlardı. Ama görünen o ki onlar da sağ kalamamışlardı. Onların hakkında daha fazla bilgi edinmek mümkün olmadı.

Girişimci İnsanlar

Sydney'de kurulan yerleşim gitgide büyüdü. Queensland, Van Dieman'ın Diyarı (başka bir deyişle Tasmanya), Batı Avustralya ve Victoria gibi diğer yerlerde de mahkûmlar için yerleşimler kurulduysa da, buralardaki özgür göçmenlerin sayısı, mahkûmların sayısını çabucak geçti. 1847 yılına gelindiğinde, Sydney'deki mahkûmların oranı genel nüfusun yüzde 3,2'si kadardı. Bu yeni ülkede imkânlar çok fazlaydı ve buraya gelen girişimciler, koyun yetiştiriciliği ve tarım sayesinde servet sahibi oluyordu.

Çiftçiler ve besiciler, Sydney'in etrafında 200 mil yarıçapında bir alana yerleşmeye başladılar. 1829'da bu bölge, Nineteen Counties

olarak adlandırıldı. Bass Boğazı'nın keşfedilmesinin ardından, güneydeki boğazların emniyetini sağlamak amacıyla Avustralya'nın güneyinde de yeni yerleşimler kurulmaya başlandı. 1827'nin Ocak ayında Edmund Lockyer, Batı Avustralya'daki Albany'de daimi bir yerleşim kurdu. Bu esnada İngiltere, bütün bir kıta üzerindeki egemenliğini kurmuştu fakat hâlâ Fransızların veya Amerikalıların müdahalesinden endişeliydiler. Lockyer'in talimatları, İngiltere'nin bu esnada Avustralya'nın tamamını kendi toprağı saydığını ortaya koymaktadır. 1853 yılında mahkûmların sürülmesine son verildi, 1901'de ise Avustralya Federasyonu kuruldu.



CHARLES DARWIN VE BEAGLE'IN SEYAHATI

EVİRİM TEORİSİNE YOL AÇAN KEŞİF SEFERİ

1831

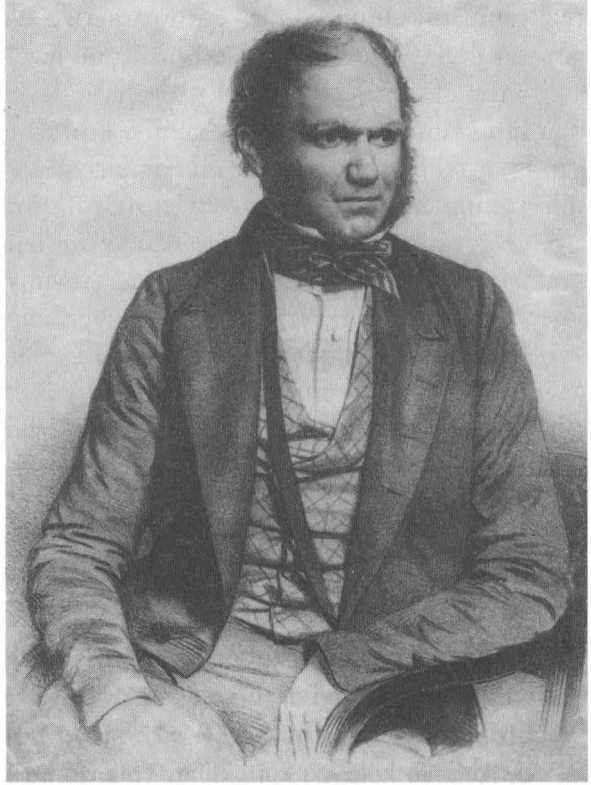
Avrupalının adım attığı her yerde, yerlilere ölüm getirdiği görülüyor.
Amerika'dan Polinezya'ya, Ümit Burnu'ndan Avustralya'ya varıncaya kadar,
nereye bakarsak bakalım, aynı sonucu görürüz.

Charles Darwin, 1836, *Beagle'in Seyahati*

Ekvator'u geçtik ve nahoş tıraş olma işlemine maruz kaldım. Bu sabah yaklaşık olarak saat dokuzda, sayı ile otuz iki Avrupalı acemi alt güvertede toplandık.

Ambar kapakları kapatıldı ve böylelikle karanlık ve aşırı sıcak içinde kaldık. Derhal, Neptün'ün görevlilerinden dördü geldi ve bizleri birer birer güverteye çıkarmaya başladılar. Ben ilk sıradaydım ve kolayca kurtuldum. Yine de bu sulu çileyi çok nahoş buldum. Gemi görevlisi yukarı çıkarmadan önce gözlerimi bağladı ve ben bu haldeyken üzerime her taraftan sular döküldü. Ardından, büyük bir kalasın üzerine çıkarıldım; her an denize düşme tehlikesi vardı. Daha sonra, yüzümü ve ağzımı zift ve boya ile sıvadılar ve bunun bir kısmını, pürüzlü bir demir çemberle kazıyarak çıkardılar. Birinin verdiği işaretle beni baş aşağı suya daldırdılar ve burada iki adam, beni tutup suya sokup çıkarmaya devam etti. En sonunda yeterince memnun olduklarında kaçtım. Diğer pek çok kişi, çok daha kötü muamelelere maruz kalmış ve kirli bir karışım ağızlarından içeri sokulmuş ve yüzlerine sürülmüştü. Bütün bir gemi hamama dönmüştü ve sular oradan oraya uçuşuyordu. Tabii ki hiç kimse, hatta kaptan bile ıslatılmaktan kurtulamamıştı...

*Charles Darwin,
yirmili yaşlarının
yedi yılını Beagle'la
dünyanın çevresini
dolaşmaya harcadı.
Sonunda memleketine
döndü ve dünyanın o
zamana kadarki algısını
değiştiren inanılmaz bir
teori geliştirdi.*



Yazar Charles Darwin idi. Konum Atlas Okyanusu'nda, Ekvator çizgisi üzerinde bir yerdi. Adı geçen gemi *Beagle* idi. Kaptan Robert Fitzroy'du.

Hayvanlar ve Bitki Örtüsü

1831 yılında yola koyulan keşif heyeti, Tierra del Fuego'ya, oradan Patagonya'ya ve ondan sonra Galapagos Adaları'na yönelmişti. İngiliz Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Horn Burnu çevresindeki adalara ilişkin tam bir inceleme yapılmasını istiyordu ve her ne kadar Fitzroy yalnızca birkaç yıl önce böyle bir araştırma yapsa da, tekrar dönüp daha ayrıntılı rapor hazırlama talimatı verilmiştir. Üzerinde etraflıca düşündükten sonra, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı bir doğabilimcinin sefere katılmasına izin vermeye

razı olmuştu. Onun görevi, Latin Amerika'nın, özellikle de Patagonya'nın hayvanlarını ve bitki örtüsünü incelemektir.

Tierra del Fuego'ya önceki seyahatinde Fitzroy'un gemilerinden biri çalınmıştı ve Fitzroy, gemiyi kurtarmak için bir grup Fuego'luyu rehin almıştı. Çok dindar biriydi ve rehineleri yetiştirip dini eğitimden geçirmek amacıyla masraflarını karşılayarak İngiltere'ye götürmüştü. Bu nedenle *Beagle*'da, üç Fuego yerlisi de bulunmaktaydı ve bunlara, York Minster, Jemmy Button [Düğme] ve Fuegia Basket [Sepet] gibi tuhaf adlar verilmişti. Yerlilerden ilkinin verilen ad, onu buldukları burnun adıydı ve bu bile onun ne kadar aşağılandığını göstermeye yeterken, diğer iki yerliye daha da aşağılayıcı bir şekilde değiş tokuş edildikleri malların adları verilmişti. Fuego'lular doğal ortamlarından kopartılmış durumdaydı ama Robert Fitzroy bu yerlilere iyi bir İngilizce eğitimi vermiş ve onlara iyi davranmıştı; bu yerlileri daha sonra memleketlerine geri götürüp ailelerine kavuşturmayı istiyordu. *Beagle*'da ayrıca, Tierra del Fuego'da kalıp orada bir cemaat oluşturarak Hristiyanlığı yaymayı amaçlayan Bay Mathews adlı bir misyoner de vardı. Fitzroy yetenekli kaptandı fakat yolculuk ilerledikçe doğabilimleri uzmanı Charles Darwin'in bazı alışılmadık fikirlere sahip olduğunu fark etti. Aralarında kimi zaman sürtüşmeler baş gösterdi:

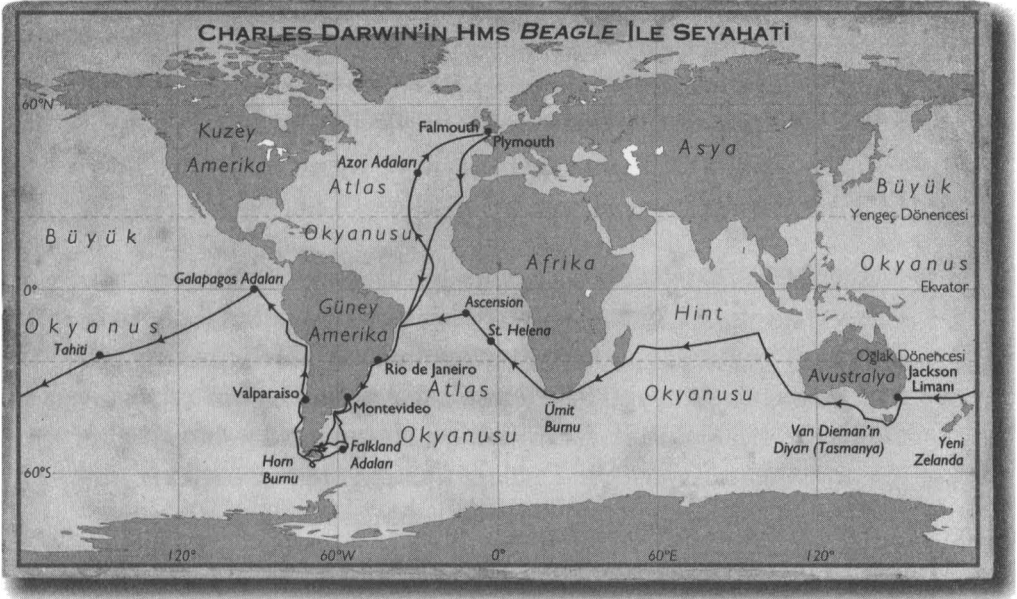
Fitzroy, pek çok asil özelliği olan, müstesna bir karaktere sahip bir adamdı. Kendini işine adanmış, hatalara karşı hoşgörülü, cesur, kararlı ve boyun eğmez, enerjik bir yapısı vardı. Emrinde çalışan kişilerle yakın dosttu. Yardımı hak ettiğini düşündüğü kişilere yardım edebilmek için her türlü sorunu göğüsleyebilirdi. Yakışıklıydı ve büyük amcası meşhur Lord Castlereagh'ın tavırlarını çağrıştıran, nazik tavırlarıyla tam bir centilmen gibiydi... (ama...)... Fitzroy sabırdan yoksundu ve bu yönü sırf öfkeyle değil, aynı zamanda, kendisini rencide eden kişilere karşı uzun süreli ıstırap krizleriyle de görülüyordu. Özellikle sabahın erken saatlerinde son derece aksi huylu oluyordu ve kartal gibi gözleriyle, gemideki herhangi hatalı bir şeyi fark edebiliyor ve o zaman suçlamada sınır tanımıyordu. Öğleden önce nöbet devir teslimi yapan genç subaylar birbirlerine, "bu sabah bol miktarda sıcak

kahve servisi" yapıp yapılmadığını soruyorlardı ki bu aslında, "Kaptanın bu sabahki sinir durumu nasıl?" demektir.

Charles Darwin seyahat başladığı esnada yirmi iki yaşındaydı. Gemi arkadaşlarından ikisi, Teğmen John Wickham ile James Sullivan yakın yaşlardaydılar ve *Beagle*'ın kaçak sınırları içinde, üçü arasında sıkı bir dostluk kurulmuştu. "Wickham muhteşem bir arkadaş" diye yazıyordu Darwin ve ekliyordu: "Şu âna kadar, gemideki insanlar içinde kendini dönüştürme yeteneği ve iletişimi en fazla olan kişi. Bunu söylerken, çok konuştuğunu kastetmiyorum. Zira o açıdan Sullivan onun fersah fersah önündedir." Wickham Darwin'e muziplik yapmaktan hoşlanıyor ve ona "filozof" ve kimi zaman da "sinek avcısı" diye hitap ediyor, geminin haşerelerle, böceklerle ve arkadaşına ait biyolojik numunelerle dolmasından şikâyet ederken şakacı bir üslup kullanıyordu.

Yeni Yaşam Biçimleri

Beagle gemisi önce Rio de Janeiro'ya, ardından da Montevideo'ya uğradı. Darwin, doğanın tarihini keşfetmekle ve yeni hayat biçimleri bulmakla meşgul olduğu için, bu konaklama yerlerinin her birinde kendi ortamını buluyordu. Gemi Patagonya açıklarında demirledi ve sonra Tierra del Fuego'ya doğru yol aldı. Böylelikle, keşif seyahatinin asıl amacı olan Horn Burnu çevresindeki ve Güney Amerika'nın hem Atlas Okyanusu hem de Büyük Okyanus kıyısındaki adalarının haritalarının çıkartılmasına başlanabilirdi. Horn Burnu'nun etrafının dolaşılmasından kısa bir süre önce kâşifler, sonradan *Beagle* Boğazı adını alacak olan bir deniz yolunu keşfettiler. Burası, muhteşem manzaralı ve her iki tarafında sarp dağların yer aldığı uzun bir boğazdı. Bu boğaz, daha yavaş bir rota olmakla birlikte, Atlas Okyanusu'ndan Büyük Okyanus'a ulaşma konusunda bir alternatif sunuyordu. Burada sahilde, Fuego'lularla bolca vakit geçirildi. İletişim çok iyiydi zira Jemmy Button ve York Minster kısa sürede çevirmen olarak değerlerini kanıtladılar. Gelgelelim Fuego'lular ters bir kavimdi ve vücutlarına berbat kokulu



yağlar sürmeleri ve yiyecek sıkıntısı çekildiğinde yamyamlığa başvurmaları onları daha da itici kılıyordu:

Bu kişiler, taklit konusunda müthiş bir yeteneğe sahip: Biz ne zaman öksürsek veya esnesek ya da sıra dışı bir harekette bulunsak hemen bizi taklit ediyorlardı. Bizden bazı kişiler, şaşı bakmaya veya çeşitli çarpık bakışlarla bakmaya başladı. Fakat genç bir (gözlerinin çevresindeki beyaz bir alan dışında bütün yüzü siyaha boyanmış) Fuego'lu, bundan daha berbat şekilde bakmayı başardı. Onlara hitaben söylediğimiz herhangi bir cümlede geçen bütün kelimeleri tam bir doğrulukla telaffuz edebiliyor ve bu kelimeleri, belli bir süre akılda tutmayı başarıyorlardı...

Misyonere, koylardan birinde ilkel bir ev verildi. O da, inançsızları dine çekmek gibi zorlu bir işi gerçekleştirmeye koyuldu. *Beagle* gemisi birkaç gün sonra buraya tekrar döndüğünde, misyonerin giriştiği bu işte başarı şansı olmadığını görecekti. Zira Fuego'lular, Bay Mathews'u veya onun vermeye çalıştığı mesajı hiçbir

şekilde anlayabilecek durumda değildi. Ona hiçbir biçimde saygı göstermemiş ve eşyalarından çalabilecekleri her şeyi çalıp onu kendi imkânlarıyla yaşamak zorunda bırakmışlardı. Şayet vaktinde kurtarılmasaydı, sonu tam bir felaket olabilirdi.

Fosil Bulgular

Bölgedeki tespit çalışmaları yılın büyük bölümünü kaplamıştı. Fakat Darwin durumdan şikâyetçi değildi. Arkadaşlarıyla birlikte adaları ve dağları keşfetmekten memnundu ve sürekli olarak bitkiler ve hayvanların yaşamı üzerine çalışıyordu. Darwin ayrıca jeolojiye ilgi duymakta ve volkanik kaya oluşumları üzerinde yoğun bir çalışma yürütmekteydi. Dağlara tırmanıyordu ve özellikle Ant Dağları'nda yüksek rakımlı yerlerde bulduğu fosillerden büyülenmişti. Deniz canlılarına ait fosillerin deniz seviyesinden binlerce metre yukarıda nasıl ortaya çıktığını çok merak ediyordu. Kafası, hayatın kökenlerine ilişkin tuhaf fikirlerle doluydu. Zihninde sürekli olarak yeni fikirler oluşmakta ve olgunlaşmaktaydı.

Beagle gemisi bu seyahat esnasında iki kez Falkland Adaları'nı ziyaret etti. Gemi Amerika'nın güney ucunda daha evvelki tüm gemilerden daha fazla vakit geçirdi ve dünyanın en fırtınalı denizleri hakkında epey bilgi topladı. Fakat sonunda, 1834 yılının Haziran ayında, Horn Burnu'nu son kez dolaşarak Patagonya ve Şili sahilini boyunca ilerlemeye başladı. Hâlâ yapılacak çok sayıda inceleme vardı. Valparaiso'da kısa bir mola verdi fakat Darwin bu süre içinde de keşif yapmayı ve bazı numuneler toplamayı başardı. Darwin, *Trochilus Gigas* cinsi bir sinekkuşundan son derece etkilendi:

Kanatları vücut ağırlığıyla orantılı olarak bu kadar güçlü olan (tıpkı kelebeklerdeki gibi) başka bir kuş hayatımda görmedim. Bir çiçeğin etrafında dönerken, kuyruğu bir pervane gibi açılıp kapanıyor, bedeni neredeyse dikey bir hal alıyor. Bu hareketin, kanatlarının yavaş hareketleri arasında kuşun dengesini sağlayıp onu desteklediği görülüyor. Her ne kadar, yiyecek bulmak için o

çiçekten bu çiçeğe uçup dursa da midesinde bol miktarda böcek artıkları bulunmakta ki ben bunun, baldan ziyade böcek yeme-yi tercih etmesinin bir sonucu olduğunu düşünüyorum. Bu kuşun sesi, neredeyse bütün bu familyada olduğu gibi gayet tiz.

Şili Depremi

20 Şubat 1835 günü Darwin, Şili'de meydana gelen en büyük deprem olduğu iddia edilen depreme tanık oldu. Deprem başladığında kumsalda idi ve zeminin tam iki dakika boyunca sallandığını hissetti. Sarsıntı o kadar şiddetliydi ki geçinceye kadar ayağa kalkamadı. Bir tekneye binerek önce Talcahuano köyüne, oradan da Concepción kasabasına gitti. Her iki yerleşim de depremde tamamen yıkılmıştı. Yüze yakın kişi hayatını kaybetmiş ve bütün evler harabeye dönmüştü. Darwin, kız kardeşi Caroline'a yazdığı mektupta, "Hayatımda gördüğüm en korkunç manzara. Concepción kasabası artık, tuğla, kiremit ve kereste yığınının başka bir şey değil. İçinde oturulabilecek bir tek evin kalmadığı doğrudur. Kasabanın eteklerinde sopa ve kamıştan yapılmış bazı derme çatma kulübeler, şimdi en zengin kişiler tarafından kiralanıyor" diyordu. Bu depremi çok sayı-

CHARLES DARWIN'IN HAYATI VE YAŞADIĞI DÖNEM

1809

Charles Darwin, Shrewsbury'de dünyaya geldi.

1817

Annesi vefat etti.

1825

Tıp öğrenimi görmek üzere Edinburgh Üniversitesi'ne girdi.

1827

İlahiyat öğrenimi görmek üzere Cambridge Üniversitesi'ne girdi.

1831

HMS *Beagle* gemisiyle İngiltere'den ayrıldı.

1835

Darwin, Galapagos Adaları'nda.

1838 *Beagle* İngiltere'ye geri döndü.

1858 Alfred Russel Wallace ile birlikte evrim konusuyla ilgili bir makale yayınladı.

1859

Türlerin Kökeni adlı eseri yayımlandı.

1860

Darwin'in teorileri İngiltere Bilimsel Gelişim Derneği'nin Oxford toplantısında tartışıldı ve burada, Thomas Henry Huxley, Darwin'in teorisini destekledi.

1882

Darwin'in ölümü.

GALAPAGOS ADALARI

Galapagos Adaları volkanik yapıda olan adalardır ve jeolojik açıdan çok hızlı bir değişim içindedirler. Charles Darwin, aynı canlı türlerinin farklı adalarda nasıl farklı biçimlerde olduklarını kolaylıkla fark edebilmişti. Bu onu, türlerden her birinin kendi çevresine uyum sağlayacak şekilde evrimden geçtiği düşüncesine götürdü ki buradan daha büyük bir düşünceye, doğal seçim yoluyla türlerin evrimine doğru ilerledi.

da artçı sarsıntı takip etti ve bundan sonra Darwin, denizde uzakta beliren dev bir dalganın körfeze doğru hızla yaklaştığını gördü. Bu, yaklaşık 7 m yüksekliğinde devasa bir su duvarı, bir tsunamiydi. Gemi kıyından biraz açıkta olmalıydı ve böylelikle tsunamiden kurtulmayı başarmıştı. Darwin ve arkadaşları, yerlilere ellerinden

gelen bütün yardımı yapabilmek için çaba sarf ettiler fakat kısa bir süre sonra *Beagle* gemisi ile birlikte oradan ayrılmak zorunda kaldılar.

Gemi çok geçmeden araştırmanın bir sonraki hedefi olan Galapagos Adaları'na yaklaştı. Burada Darwin, doğrudan doğruya en uygun ortamına ulaşmıştır. İguana adındaki, çirkin fakat yumuşak huylu, bazalt yüzeylere tırmanan, vücudu pullu ve siyah bir tabaka ile kaplı olan canlı türünü büyük bir hayretle ve adeta büyülenerek inceledi. Tatlı su kaynaklarına ulaşmak için adanın yeşillikleri arasındaki eski patikalardan gruplar halinde ilerleyen dev kaplumbağaları hayretle seyretti. Saka kuşlarının gagalarıyla bazı meyvelerin kabuklarını nasıl açtıklarını gördü. Yaptığı çizimlerle, on üç adet saka türünü ve dört adet alt türü tespit etti.

Bir gün tek başıma yürürken, her birinin en az 90 kg olduğunu tahmin ettiğim iki büyük kaplumbağa ile karşılaştım. Bunlardan birisi bir kaktüsü yiyordu ve ona yaklaşıncı, bana dikkatle bakıp yavaşça oradan uzaklaştı. Diğeri ise, derin bir tıslamadan sonra kafasını kabuğunun içine çekti. Çevrelerinde siyah lavlar, yapraksız çalılıklar ve büyük kaktüsler bulunan bu sürüngenler, bana çok eski zamanlardan kalan canlılar gibi göründü. Donuk renkli birkaç kuş, ne benimle ne de büyük kaplumbağalarla ilgilendi.

Dev Kaplumbağalar

Galapagos Adaları'nın valisi, kabileyi gayet güzel bir biçimde ağırladı. Adaların vali yardımcısı Bay Lawson, dev kaplumbağaların adalar arasında birbirlerinden nasıl farklılık gösterdiklerini açıkladı. Kabuğun biçiminin ve boyun ile bacakların uzunluklarının nasıl farklı olduğunu anlattı. Bir kaplumbağanın kabuğuna bakarak o kaplumbağanın hangi adadan olduğunu teşhis edebileceği iddiasındaydı. Bu, Darwin'in kendi teorisini geliştirmesine yardımcı olan kilit önemdeki bilgilerden biriydi. Kaplumbağalar, birbirlerine çok yakın mesafede yaşamalarına rağmen, adadan adaya geçip birbirleriyle çiftleşip melez türler yaratma imkânına sahip değillerdi. Bazı adalardaki kaplumbağalar, yiyecek bulabilmek için başlarını epey yukarılara kaldırmak zorundaydı. Diğer adalardakilerin, yiyecek bulmak için boyunlarını kaldırmaları gerekmiyordu ve yerel çevreye başka biçimde uyum sağlıyorlardı. Bunun sonucunda, farklı adalarda yaşayan kaplumbağalar farklı kabuk biçimlerine sahip olmaktaydı.

Daha sonra yeniden saka kuşlarıyla ilgili çalışmaları üzerinde yoğunlaştı. Uçabiliyorlardı fakat komşu adalara çok nadiren ve ancak istisnai durumlarda uğruyorlardı. Adalardan her birindeki yiyecekler biraz farklıydı ve saka kuşlarının gagaları, yaşadıkları adalardaki şartlara uyum sağlamıştı. Her canlının kendi özel çevresine uyum sağladığı görülüyordu. Charles Darwin gezegendeki hayatın kökenlerini merak etmeye başladı:

Takimada kendi içinde ayrı bir dünya veya daha doğrusu Amerika'ya iliştirilmiş bir uydudur; rastgele birkaç yerleşimci türemiş ve onlar da yerel ürünlerin genel niteliğinden etkilenmiştir. Bu adaların boyutunun küçük olduğunu göz önünde bulundurunca, buradaki sıra dışı varlıkların sayısı ve çeşitliliğin kısıtlılığı karşısında hayretimiz daha da artıyor. Yüksek noktaların her birinin tepesinde kraterlerin var olduğunu ve lav akıntılarının hâlâ belirgin olduğunu göz önünde bulundurunca, kesintisiz uzanan okyanusun, jeolojik olarak yakın sayılabilecek bir zamanda burada or-

taya çıktığına inanmaya başlıyoruz. Böylelikle hem zaman hem de mekân bakımından, sırların sırrı niteliğinde olan, ilk canlıların ortaya çıktığı yere geldiğimiz fikrine kapılıyoruz.

Sırların sırrı, dünyada hayatın ilk ortaya çıktığı yer... Darwin'in zihninde bir ışık parlamaya başlıyordu! Doğanın en büyük sırlarından birini açığa çıkaracak kadar şanslı olduğunun farkındaydı. Yaşam biçimlerinin çokluğu, çevreleriyle birlikte evriliyordu. Küçük çaplı değişiklikler, eğer faydalıysalar sonraki nesillere geçiyordu. Evrim, bir doğal seçim süreciyle kendisini göstermekteydi. Çevrelerine en iyi uyum sağlayan canlıların yaşama olasılıkları daha güçlüydü. Dolayısıyla, bunların soyundan gelenlerin de ebeveynleriyle aynı özelliklere sahip olarak yaşama olasılıkları daha fazlaydı.

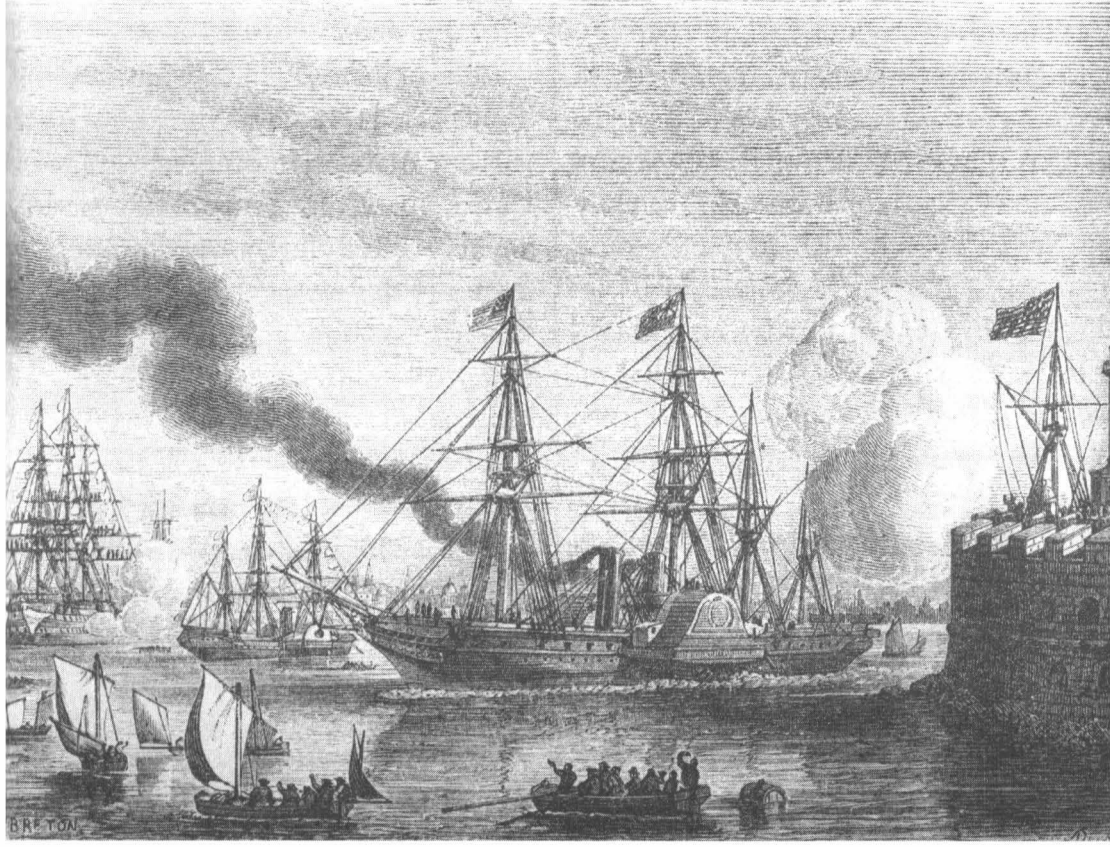
Beagle gemisi, Galapagos Adaları'nda sadece otuz beş gün kaldı. Ardından, Tahiti'ye doğru yola çıktı. Yeni Zelanda'da, sonra da Avustralya'da, Jackson Limanı'nda mola verdi. Ondan sonra, Cape Town'a doğru yelken açtı ve oradan da Atlas Okyanusu'nda upuzun bir yolculuk yapıp Britanya adalarına döndü. Darwin, memlekete dönerken yol boyunca fikirlerini gözden geçirip geliştirmekte ve doğal seçim kuramını, topladığı bütün verilere ve düşünebildiği bütün türlere uyarlamaktaydı. Bu meselenin hikâyesi fosillerde, böceklerde, sürüngenlerde, deniz canlılarında, memelilerde ve primatlardaydı. Hayata ilişkin bütün bu tablo, muhteşem bir biçimde, bir soyağacına uygun düşüyordu. Darwin'in zihnini kurcalayan asıl soru ise şuydu: Şayet farklı türler bir doğal seçim sürecinden geçtiyse, bu durumda insanoğlu evrim ağacının neresinde bulunuyordu? İnsanoğlunun da, diğer canlı türlerinde olduğu gibi, evrim sürecinden geçtiğine kuşku yoktu. Ne var ki bu soruya verilecek olan yanıt, 19. yüzyıla egemen olan inançları temellerinden sarsacaktı. Darwin'in teorisine göre, modern insanın atalarının maymunlar olduğuna kuşku yoktu!

Öte yandan Darwin, dünyanın henüz böyle büyük bir teoriyi kabule hazır olmadığını farkındaydı. Zira bu teori, Kitab-ı Mukaddes'in temellerini yıkacak ve Kraliçe Victoria döneminin top-

lum yapısını sarsacaktı. Yıllarca fikirlerini geliştirip durdu. Zaman geçtikçe kendi teorisini destekleyecek daha fazla sayıda kanıt buldu ve elde ettiği bulguları, yakın arkadaşlarından birkaçıyla paylaştı. Büyük eseri olan *Türlerin Kökeni* kitabını yazmaya başladı. Fakat kitabını yayımlamasından yıllarca önce, başka bir doğabilimci olan ve kendi fikirlerini çok açık bir şekilde dile getiren Alfred Russel Wallace'tan bir mektup aldı. Wallace, Darwin'den bağımsız olarak onunla aynı sonuca ulaşmıştı. İkisi, bu konuyla ilgili ortak bir makale yayımlama konusunda anlaşmaya vardılar.

Darwin'in fikirleri, 1860 yılında, İngiltere Bilimsel Gelişim Derneği'nin Oxford'da yaptığı toplantıda, geniş biçimde tartışıldı. Bu toplantıda Darwin'in fikirlerini savunanların başında, Thomas Henry Huxley geliyordu. Kilise'nin bu görüşlere gösterdiği sert tepki, tam da Darwin'in tahmin ettiği gibiydi. Karikatüristler, tam kendilerine göre bir konu bulmuşlardı ve Darwin'i, kendi atası olduğunu iddia ettiği maymuna benzeten karikatürler çiziyorlardı.

Beagle gemisinin seyahati, dünyayı değiştirdi mi? Birçok anlamda bu seyahat, dünyayı tarihteki diğer bütün seyahatlerden daha fazla değiştirdi. *Beagle* gemisinin yaptığı seyahat ve dünyayı sarsan bulguları daima hatırlanacaktır.



ISAMBARD KINGDOM BRUNEL VE ATLAS OKYANUSU'NU GEÇME YARIŞI

İLK BÜYÜK VAPURLARIN NEW YORK'A VARMA YARIŞLARI

1830-1865

Neden bunu biraz daha uzatıp, Bristol'dan New York'a giden bir buharlı gemi alıp adını da *Great Western* koymayalım ki?

Isambard Kingdom Brunel, 1835

1819 yılında tuhaf bir gemi Mersey Nehri'ne vardı. Adı Savannah idi ve Amerika Birleşik Devletleri'nde ismini aldığı limandan yola çıkıp Atlas Okyanusu'nu bir uçtan öbür uca geçmişti. Gemi, klasik üç direkli yapıda olmakla birlikte, gövdenin ortasında bir çift çarkı, siyah bir kazanı ve dumanın çıktığı tuhaf, eğik bir bacası vardı.

Savannah, Amerikalıların iddiasına göre, Atlas Okyanusu'nu geçen ilk buharlı gemiydi. Gemiye gören herkesin fark edeceği üzere, bu gemi aslında Atlas Okyanusu'nu kazanını hiç yakmadan da geçebilecek bir yapıdaydı. Sonradan yapılan bir tahkikatta geminin kaptanı, Atlas Okyanusu'nu yirmi yedi günde geçtiklerini ve bu zaman zarfında geminin çarklarının sadece seksen beş saat boyunca çalıştırıldığını itiraf edecekti.

İngilizler 1830'lara kadar Atlas Okyanusu'nu buhar gücüyle geçmeyi düşünmemişlerdi. Bu fikri asıl gündeme getiren kişi, karizmatik bir mühendis olan Isambard Kingdom Brunel idi. Great Western Demiryolu Şirketi'nin bir toplantısında, Bristol'dan New York'a yeterli kömürü taşıyabilecek bir buharlı gemi inşa edilirse, demiryolu yolculuğunun Atlas Okyanusu ötesine de uzatılabileceğini öne sürdü. Brunel'in bu planına destekçi bulması zor olmadı.

Brunel'in gemisine *Great Western* adı verildi. Bristol'daki Paterston Doku'nda, yüzer limanda yapılmış ve 19 Temmuz 1837'de düzenlenen törenle denize indirilmişti. 18 Ağustos'ta Bristol'dan ayrıldı ve bir römorkörün yedeğinde Arzın Sonu'nu [Land's End: İngiltere'nin en güneybatı ucu – ed. n.] aşp Manş Denizi'ne açıldı ve oradan da Thames Nehri'nden içeri girerek, buhar makinelerinin takılacağı Blackwall'a vardı. Gemiye görmek için sahile akın eden Londralılar, 70 metrelik uzunluğuna, dört direğine, yaklaşık 9'ar metre çapındaki çarklarına, uzunluğu 22,5 metreyi bulan büyük salonuna ve hesapsızca harcama yapılmış dekoruna hayran kaldılar. Geminin pruvasında her iki tarafında birer yunus olan, yaldızlı bir Neptün figürü bulunuyordu.

Yarış Başlıyor

Ne var ki bu büyük geminin Thames Nehri'nde bu şekilde donatılmasından memnun olmayanlar da vardı. Eğer Brunel, Atlas Okyanusu'nu buhar gücüyle geçen ilk seyahati yapmayı tasarlamaktaysa, öyleyse Londra dururken, bu alanda ilk olmanın şerefi neden Bristol'a ait olacaktı? Daha kuzeyde yer alan, benzer düşüncelere sahip başka şehirler de vardı ve kısa süre sonra, Liverpool da bu çok arzulanan onura sahip çıkma girişiminde yerini aldı. Kısa süre içinde, buharlı gemiyle Atlas Okyanusu'nu ilk geçme onuruna sahip olmak için İngiltere'nin başlıca üç liman şehri arasındaki mücadele kendini gösterdi.

Londralılar, *British Queen* adında bir geminin yapımına giriştiler ve geminin omurgası Limehouse'ta kızığa konuldu. Liverpool'da ise 1550 tonluk, *Liverpool* vapuru satın alındı. Henüz inşa halindeydi ve tamamlanmasına daha epey vardı. Bir süre sonra, hem Londra hem de Liverpool, *Great Western*'in kendilerinden bir adım önde olduğunu kavradılar ve yarışta geriye düşmemek için planlarında alelacele değişikliğe gittiler. Londralılar, *British Queen* gemisinin inşasını bırakıp St. George's Steam Packet Şirketi'nden *Sirius*'u kiraladılar. *Sirius*, Brunel'in gemisinin yarısından biraz daha büyüktü ama çok kısa sürede, Atlas Okyanusu'yla müca-

deleye hazır hale getirilebilirdi. Liverpool'lular da gemilerinin zamanında bitirilemeyeceğini anladılar ve Dublin şehrindeki Steam Packet Şirketi'nden *Royal William*'ı kiraladılar.

Bristol temsil heyeti, rakip liman şehirlerinin kendilerinin şanını çalma girişimleri konusunda çok endişeliydi. *Great Western*'in yolculuğa hazırlanması yönündeki çalışmalar büyük bir hızla devam ediyordu ama geminin Atlas Okyanusu'ndaki ilk seferine başlayabilmesi için Thames'ten Bristol'a dönmesi ve burada son hazırlıkların yapılması gerekiyordu. Öte yandan *Sirius*, 28 Mart 1838 Çarşamba günü, otuz beş kişilik mürettebat ve kırk yolcuyla Thames'ten yola çıktı. İrlanda sahilinde yakıt ikmali için durmak zorunda kaldı ama yine de birkaç gün öndeydi.

Great Western 31 Mart sabahı saat 6'da, *Sirius*'tan üç gün sonra demirleme yerinden ayrıldı. Başlangıçta, sabah saat 08:15'e dek her şey yolundaymış gibi görünüyordu ki ansızın makine dairesinde alevler belirdi ve yoğun, siyah bir duman kütleleri yayıldı. Ciddi bir sorun olduğu belliydi ve Brunel o anki manzarayı seyir defterinde şöyle betimlemiştir:

Baş taraftaki kazan dairesi ve makine dairesi kısa sürede yoğun dumanla kaplandı ve üst bölmeler alevlerin istilasına uğradı. Geminin kurtarılabilceğini ve kazanları kurtarmanın önemli olduğunu düşünerek, içime derin derin temiz hava çektikten sonra aşağıya indim ve kazanların üst kısımlarının çevresindeki alevlerden hızlı bir biçimde buhar çıkmaktayken bir piston takmayı ve kazanları besleyen bütün vanaları açmayı başarak, makinelerin bunlara hava basmalarını sağladım.

Hasar ciddi değildi ve gerçekte olduğundan daha kötü görünüyordu ama kazanı saran tecrit gömleği alev almıştı ve cayır cayır yanıyordu. Kaptan Claxton, güvertenin altında alevlere hortumla su sıkmaktayken yukarıdan üzerine ağır bir cisim düştü. Bu cismin bir insan bedeni olduğunu fark etti ve bir sonraki gördüğü şey ise, kazan dairesinin zemini üzerinde yatan bir adamdı. Yerde yatan bu adam, ayağının altındaki basamak çökünce 5,5 metre yüksek-

likten aşağı düşen Isambard Brunel'di. Claxton, arkadaşının düşüşünü keserek tesadüf eseri onun hayatını kurtarmıştı. Brunel bir yelkenliye konulup, iyileşmesinin birkaç haftayı bulacağı Canvey Adası'na götürüldü. Kaza yüzünden on iki saat boşa harcanmış fakat *Great Western* çabucak seyir haline geçip iki gün sonra Severn Nehri'ndeki Kingroad'a varmıştı. Kara haber tez duyulmuş ve *Great Western*'in yangında küle döndüğüne ilişkin söylentiler, ondan daha hızlı yol almıştı. Bu nedenle, gemiyi Bristol'da şaşkın ve sevinçli bir heyet karşıladı. Kazanların tecrit gömleğiyle ilgili sorunun dışında kusursuz görünüyordu fakat yeniden kömür ve erzak takviyesi yapılması günler sürdü ve geminin New York'a gitmek üzere Bristol'dan ayrılması 8 Nisan'ı buldu. *Sirius* 4'ünde Cork'u terk etmişti, bu yüzden onu yakalamak için çok az umut vardı.

Tarihi Deniz Yolculuğu

703 tonluk *Sirius*, *Great Western*'in ağırlığının yarısından sadece biraz daha fazla çekiyordu fakat 22 Nisan'da New York'ta rıhtıma yanaştığında, harcamadığı on beş ton kömürle birlikte tarihi geçişi gerçekleştirmişti. On dokuz gün denizde kalmış ve kazanlara yakıt olarak depodan dört fıçı reçine kullanılmıştı fakat bazı yanlış rivayetlerde iddia edildiği üzere, kamara döşemesini yakmaya gerek kalmamıştı. İki uzun direği ve Büyük Köpek Takımyıldızı'ndan *Sirius*'u pençeleri arasında tutan canavar köpek biçimindeki, göz kamaştırıcı, beyaz renkli gemi başı süsüyle New York'a vardığında, güzel bir görünüm sundu. Amerikalılar cesur, küçük gemiye tümüyle hak ettiği karşılamayı armağan etmek için toplandılar.

Fakat New York'lular için gün henüz sona ermemişti ve şayet o devirde okyanusu geçene takılacak bir Mavi Kurdele olsaydı, bu, sadece birkaç saatliğine *Sirius*'ta kalırdı. Öğleden sonra, uzaklarda ikinci bir baca dumanı belirdi ve Brunel'in yeni gemisinin muazzam gövdesi ufukta görüldü. (Her iki gemi de s. 313'teki New York'a varış gravüründe gösterilmektedir.) Denizde on beş buçuk günün ardından *Great Western*, süzülerek gelip rıhtıma yanaştı. New York *Morning Herald* gazetesi, olayı fazlasıyla ayrıntılı olarak nakletmiştir:

Great Western'in limana, *Battery*'nin önüne yanaştığı an, muhteşemdi. Bu olay, dün öğleden sonra yaklaşık olarak saat dörtte meydana geldi. Gökyüzü berrak, kalabalıkça yoğundu. *Battery* insan seline uğramıştı. Yüzlerini kaplamış gülümsemeleri ve çekici kıyafetleriyle narin kadınlar, kalabalığın yarısını oluşturuyordu. Aşağıda, engin mavi suda, bu dört direkli mucize yoğun dumanlar savurarak ortaya çıktı. Siyah ve arsız ... hovarda, sakin, umursamaz, acımasız bir görünümü vardı ve koyu, kasvetli rengiyle, korkutucu bir görüntü sergiliyordu. Gemi, *Sirius*'a yaklaşınca hareketlerini yavaşlattı ve salınarak, bir yarım daire çizdi. İşte o anda bütün *Battery*, geminin muhteşem oranları açığa vurulunca, gürültülü bir beğeni yaygarası koyverdi. Staten Adası'na doğru bir kez daha döndükten sonra, tekrar salındı ve olağanüstü bir süratle *East River*'a yöneldi. Sahildeki kalabalık, bağırışlarıyla, "hurra" nida-larıyla göğü inletiyor, mendiller sallanıyor, şapkalar havaya fırlatılıyordu!

Anlı şanlı bir gün ve önemli bir olaydı ancak sonuç zıtlıklarla doluydu. İki onur nişanı vardı: Londralılar yarışı kazanmıştı ama Bristol'lular en iyi gemiye sahipti. Liverpool'luların yarışmacısı *Royal William*, yüz kızartıcı biçimde üçüncü gelmişti. Geminin New York'a varması Temmuz ayını bulacaktı; fakat on dokuz günün hemen altındaki varış süresi son derece kayda değerdi ve New York'tan Liverpool'a dönüş yolculuğunu on beş günden kısa sürede ger-

MAVİ KURDELE

Mavi Kurdele ödülü, bilindiği üzere, Atlas Okyanusu'nu en hızlı şekilde geçen yolcu gemisine verilmektedir. *Sirius* Atlas Okyanusu'nu on sekiz günde geçerken, bu süre 20. yüzyılın ortalarına gelindiğinde, dört günün altına düştü. Mavi Kurdele kazanan bazı önemli gemiler şunlardır:

GEMİ	YIL	ZAMAN		
		Gün	Saat	Dakika
<i>Sirius</i>	1838	18	14	22
<i>Great Western</i>	1838	15	12	0
<i>City of Paris</i>	1889	5	19	18
<i>Lucania</i>	1894	5	8	38
<i>Lusitania</i>	1907	4	19	52
<i>Mauritania</i>	1909	4	10	51
<i>Normandie</i>	1935	4	3	2
<i>Queen Mary</i>	1936	4	0	27
<i>United States</i>	1952	3	12	12

çekleştirdi. Dönüşünde büyük bir kutlama düzenlendi. *Liverpool Mercury* gazetesi, *Royal William* gemisinin Liverpool'a dönüşüyle ilgili olarak, "Bootle Körfezi'ne girdiğinde, havaya mavi ışıklar saçtı ve toplarını ateşledi" diye yazdı. "Kısa süre sonra, Clarence [Rıhtımı'nı] ve Prens İskelesi'ni geçti ve yoğun tezahüratlar eşliğinde, George İskelesi'ne geldi ve burada demirleyip yolcularını indirdi."

Liverpool'lular bu başarısızlıkla umutsuzluğa kapılmadı ve 1840'ta, çarklı vapur *Britannia* Clyde'de denize indirildi, *Acadia*, *Caledonia* ve *Columbia* hızla onu takip etti. Bu dört gemi, meşhur Cunard Hattı'nın belkemiğini oluşturdu ve okyanus ötesine yolcu taşımacılığı yapmanın yanı sıra, son derece kârlı bir iş olan, Amerika'ya posta taşımacılığı imtiyazını da elde etti. Liverpool, 19. yüzyıl sonu ve 20. yüzyıl başlarında muazzam bir yolcu trafiğinin merkezi haline gelecekti. Böylelikle, bu üç şehrin üçü de hem mağlup hem de galip oluyordu.

Kozmopolit Bir Karışım

1819 ile 1859 yılları arasında, tahminlere göre beş milyon civarında insan Amerika'ya göç etti ve bu göçmenlerin yaklaşık üçte ikisi bu yolculuğa Liverpool'dan başladı. Amerikalı yazar Herman Melville, 1840'lı yıllarda Liverpool'a vardığında, tersane civarının birçok ırkın kozmopolit bir karışımı olduğunu keşfetti:

Akşam vakti, özellikle de denizciler kalabalıklar halinde bir araya geldiğinde, bu sokaklar, civardaki bütün sakinleriyle birlikte, tam bir tiyatro gösterisine dönüşüyor. Seyyar çalgıcıların çaldıkları laternalar, kemanlar ve ziller, denizcilerin söyledikleri şarkılarla, kadınların ve çocukların bağıra çağıra konuşmalarıyla ve dilencilerin inleme ve sızlanmalarıyla iç içe geçiyor. Her biri dıştan yaldızlı amblemlerle –çapa, taç, gemi, bocurgat veya yunus– ayrılan pansiyon ve misafirhanelerden eğlence ve dans sesleri taşıyor, kanatlı pencerelerden dışarıya sarkan genç kızlar ve ihtiyar kadınlar sokak ortasındaki kalabalıkla karşılıklı gevezelik edip gülüşüyorlar. Her adım başı, birbirini en son Kalküta'da

veya Savannah'da görmüş ve burada tesadüfen karşılaşmış eski denizcilerin birbirleriyle tuhaf şekilde merhabalaşmalarına rast geliniyor ve bu karşılaşmaların vazgeçilmez nezaket gösterisi, ilk meyhaneye dalıp şerefe kadeh kaldırmak oluyor.

Göçmenler, binecekleri gemide kendilerine yatacak bir yer bulmadan önce, memur takımının dolambaçlı yollarında kaybolmamak ve kendilerini resmi görevli olarak tanıtan pek çok dolandırıcı ve hilekârın yarattığı tehlikeleri göğüslemek durumundaydılar. Yabancı oldukları bu tuhaf ve kalabalık limanda, yanlarındaki mütevazı eşya sandıklarının üzerinde oturan, yitip gitmiş insanlardı. Limandan ayrılacakları âna kadar portakal satıcılarının, karamela satıcılarının, kurdele, dantel, kuruyemiş ve çörek satıcılarının ısrarlarına maruz kalıyorlardı. Nihayet, palamar yerini bulup neleri var neleri yok gemiye yığdıklarında, rüzgâr ve gelgit onları, Mersey Sığılı'na ve oradan da Amerika'ya götürüyordu.

Göçmenler, Avrupa'nın her yerinden ve çok daha uzaklardan geliyorlardı; Çinliler bile Amerika'ya gitmek için Liverpool'a gelmek zorundaydı. Yolcular haftalarca, güverteler arasındaki küçük dünyayı paylaşmak durumundaydı ve çoğu zaman birbirlerine dostça davranırlardı. Arkalarında bıraktıkları memleketlerinden, kasabalarından, köylerinden konuşurlardı. Kimi zaman kendi müziklerini çalıyorlardı: Bir Alman Kara Orman'da geçen halk hikâyesini anlatırdı, İsviçreli çoban geldiği Alp vadisinden bir ezgi söylerdi, İrlandalı bir aile sallanan ve gıcırdayan güvertede jig dansı yapardı.

Nihayet, geminin içinde haftalarca tıklıp kaldıktan sonra, Yeni Dünya kıyısı batıda karşılarına çıkıyordu. Ellis Adası'ndaki karaya ayak basma noktasına yanaşıyorlardı. Sorunları hâlâ bitmemişti ama bundan böyle muhacir değil, umut dolu yeni bir dünyaya gelen göçmenlerdi.

GÖÇ

Avrupa'dan ABD ve Kanada'ya yapılan Atlantik göçü, tarihteki en büyük göç olma özelliğine sahipti. 1820 ile 1980 yılları arasında, bu şekilde 37 milyon kişinin göç ettiği tahmin edilmektedir. Bunların 17 milyonu, göç hareketinin en yoğun olduğu 1880-1910 yılları arasında göç etmişlerdi.

Ticari Başarı

Brunel'in kafasında, kendi vapurlarını geliştirme konusunda büyük projeler vardı ve bir sonraki girişimi, muhteşem *Great Britain* oldu. 3270 tonla, bütün zamanların en büyük ve en lüks yolcu gemisi olma özelliğine sahipti. Brunel'in, yapım sürecinin ortasında tasarımı davlumbaz pervaneden uskur pervaneye dönüştürmesine rağmen, gemisi 1844 yılında denize indirildi. Bristol'da o zamana kadar inşa edilen en büyük gemiydi. Avon Nehri'ne açılan geçiş havuzu kapıları için hem fazla uzun hem de fazla genişti ki Brunel her ikisinin de farkındaydı. *Great Britain*, Avon Nehri'ni güvenli bir şekilde geçemeyecek kadar büyüktü. Liverpool'dan işledi ve ömrünün ilk yirmi üç yılında Avustralya'ya otuz iki sefer gidip döndü. Bu nedenle o bir ticari başarıydı ve bu seyahatler, dünyanın öbür ucunu daha kolay erişilebilir kıldıkları için dünyanın değişimine katkıda bulundular. Geminin kendisi de, gelecekteki lüks yolcu gemilerinin tasarımlarını önemli derecede etkileyecekti. *Great Britain* daha ilk seferine çıkarken, Brunel, daha uzağa yönelik ve daha büyük planlar yapmaya başlıyordu.

Isambard Brunel'in bir sonraki girişimi, yakıt ikmaline ihtiyaç duymaksızın Avustralya'ya varabilecek bir gemi tasarımı ve inşası oldu. Bu hedefi gerçekleştirmek için 8 bin ton kömürü taşımaya ihtiyaç vardı. Bunun ardından Brunel, dünyanın çevresini yakıt ikmali yapmadan dolaşabilecek bir gemi tasarlamaya koyuldu ve yaptığı tahmine göre 15 bin ton kömür gerekecekti. Bu ihtiyacı karşılayacak geminin boyutunu 200 m uzunluğunda, 25 m eninde, 9 m derinliğinde hesaplamıştı.

Bu tasarımı için destek bulmayı başardı ve 1852 yılında, Thames Nehri'nde Millwall'da, John Scott Russell'in tersanesinde, geminin omurgası kızığa konuldu. Birçok sorun vardı. Bunların bazıları teknik sorunlardı ve Brunel bu sorunlarla başa çıkabilecek durumdaydı. Bir hayli parasal sorun vardı ve Brunel, John Scott Russell'in parayı zimmetine geçirdiğinden şüpheleniyordu. Fakat azametli gemi, Thames'in kıyısında yavaş yavaş şekillenmeye

başlıyordu ve meraklı izleyiciler, onu görmek için ta uzaklardan Thames Nehri'nin kıyısına akın ediyorlardı. Brunel, gemiye *Great Eastern* adını verdi zira Uzakdoğu ile ticareti geliştirmek için tasarlanmıştı ama halk arasında, *Great Leviathan* olarak anılmaya başladı. Hem davlumbaz pervane hem de uskur pervanesinin yanı sıra buhar makinesinde sorun çıkması halinde yelkenlerin kullanılması düşünüldüğünden, yelken direkleri de bulunuyordu. Büyük tekne şekil aldı ve omurga, ahşap payandalar ve iskeleyle desteklendi. Nehrin kıyısına, büyük demir levhaları gerekli konuma sokmak için keresteler, zincirler, sarım tamburları ve kaldırma takımları yığılıydı. Thames Nehri'nin o dönemde açık bir lağımdan pek farkının bulunmamasına ve İngiltere'de insan sağlığına en zararlı yerlerden biri olmasına rağmen, meraklılar yine de geldiler. Kraliçe Victoria çalışmaları görmeye geldiğinde, çiçek demeti burnundan hiç ayrılmadı. Suyu indirme zamanı yaklaştığından, yakındaki halk bu seyir etkinliğini sürdürmeye çok hevesliydi. Brunel'in hiç istememesine rağmen, geminin suya indiriliş töreninde halka açık büyük bir etkinlik yapılmasına karar verildi. Büyük gün gelip çatığında sonuç tam bir felaketti. Gemi bir türlü kımıldayamıyor ve inşa edildiği yerden ayrılmamakta adeta diretiyordu. Kalabalık hayal kırıklığına uğramış ve projenin itibarı fena halde sarsılmıştı.

Fakat Brunel bütün aksiliklere göğüs gerdi. Gemisini hareket ettirmenin tek yolunun su mengeneleri kullanmak olduğunu keşfetti. Başlangıçta, günde 10-15 cm taşınabilen, fakat günbegün 1-1,5 metreye kadar ilerleme kaydeden gemi, Thames yönüne doğru yavaş yavaş ilerletildi. Nihayet, 1859 yılının Şubat ayında gemi suya indirildi. Ne var ki, meydana gelen olayların Brunel'in üzerinde yarattığı moral sarsıntı çok büyüktü. *Great Eastern* ilk yolculuğuna çıkmaya hazır olduğu sırada, zavallı Brunel yataklara düşmüştü ve gemisiyle birlikte seyahat etmeye sağlığı artık müsait değildi. *Great Eastern*, Thames Nehri'nin aşağısına doğru ilk yolculuğuna başlarken, gemide çok sayıda varlıklı kişi bulunuyordu ve bunlar, geminin bacasını kamufle eden büyük aynaların olduğu fevkalade büyük salonun keyfini çıkarmakla meşguldüler. Victoria dönemi-

nin şatafatının böylesi bir örneği, tarihte çok ender görülmüştür. Büyük gemi, Thames Nehri'nden çıktıktan sonra, Kent kıyısını dolaşarak Manş Denizi'ne açıldı. Ardından, feci bir kaza yaşandı.

Büyük Facia

The Times muhabiri güvertedekeyken büyük bir patlama meydana geldi ve her taraftan buhar tıslamaları duyuldu. Güvertenin ön kısmı mayın gibi infilak etti. Patlama o kadar güçlüydü ki geminin devasa bacası havaya uçtu. Önce buhar ve cam, ardından da altın kaplama eşyalar, süsler ve kopan ahşap parçaları güvertenin üzerine yağdı. Hepsinden de kötüsü, mürettebattan bazılarının haşlanmış bedenleri geminin iç bölmelerinden güverteye uçtu. Yapılan incelemede, buhar emniyet vanalarından birinin kazara kapandığı ve bunun sonucunda silindirlerde biriken buharın bu muazzam patlamaya neden olduğu anlaşıldı. Böylelikle, *Great Eastern* gemisinin ilk seyahati büyük bir faciaya dönmüştü.

Geminin uğradığı faciaya ve ölümlere ilişkin haberler İngiltere'ye ulaşınca, Brunel bunu kaldıramadı ve birkaç gün sonra, 15 Eylül'de bir inme sonucunda hayatını kaybetti.

Bütün bu olanlar, dünyanın tahayyül edemeyeceği kadar zor bir tabloydu. Herkes suya indirilişi sırasındaki felaketi anımsadı ve *Great Eastern*'in uğursuz bir gemi olduğu efsanesi ortaya çıktı. Muazzam geminin böyle kötü bir ünle yola koyulması talihsizlikti, zira sonraki seferlerinde, denizlerdeki en büyük lüks yolcu gemisi olacak ve başlangıçtaki sorunlardan ziyade daha sonraki başarıları sebebiyle hatırlanacaktı. Gemi dünyanın çehresini

BRUNEL'İN GEMİLERİ

Brunel müthiş bir yenilikçiydi ve inşa ettiği üç vapurun hepsi, o ya da bu şekilde devrim niteliğindedir:

- 1838** *Great Western*
1340 ton
Davlumbaz pervaneli
- 1844** *Great Britain*
3000 ton
Uskur pervaneli
Dünyanın en büyük gemisi
- 1859** *Great Eastern* 17.000 ton
Davlumbaz ve uskur pervaneli
Bir nesil boyunca dünyadaki en büyük gemi

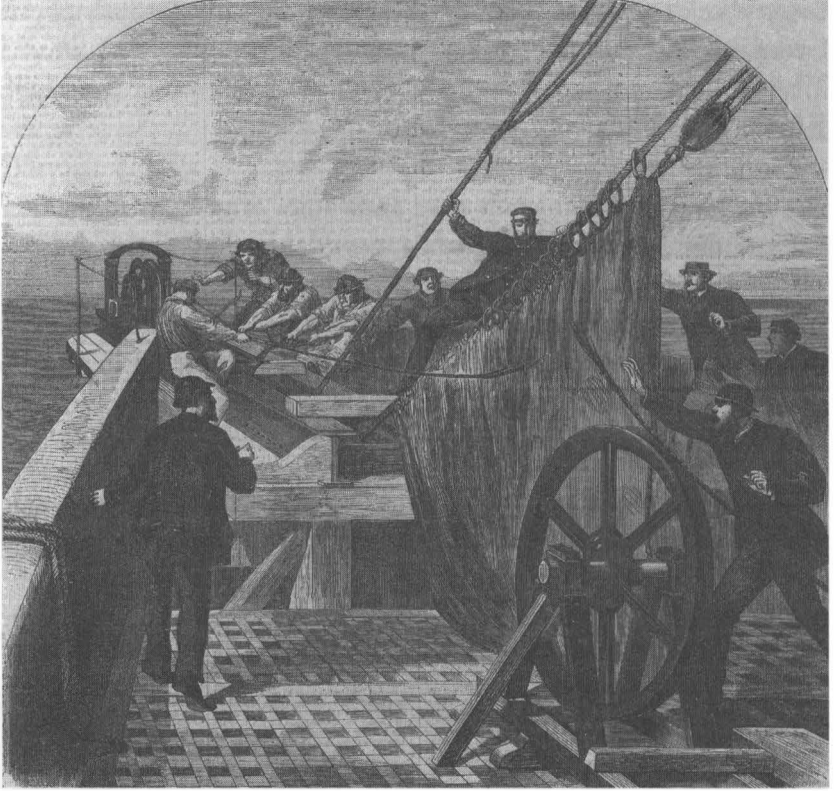
değiştirecek çok sayıda seyahat gerçekleştirdi. Fakat burada, bunlardan özellikle birinin, üzerinde durmaya değer.

Elektrikli Telgraf

Great Eastern gemisinin suya indirildiği dönemde, Atlas Okyanusu'nda yolcu taşımacılığı konusundaki rekabet tüm hızıyla sürüyordu fakat insanların da haberlerin de Atlas Okyanusu'nun öbür yakasına ulaşması üç hafta alıyordu. 1830'larda elektrikli telgrafın icat edilmesi ve patentinin alınması dünyayı değiştirmişti ve mesajlar, bir tel üzerinden ışık hızıyla iletilebiliyordu. Atlas Okyanusu'nun öbür yakasına uzanacak bir kablo, haberlerin Eski Dünya ile Yeni Dünya arasında geçiş süresini epey kısaltırdı. Atlas Okyanusu boyunca ilk kablo döşeme girişimi sadece kısmen başarıya ulaştı. 732 adet mesaj iletti fakat Atlas Okyanusu'nun şartları karşısında çok kırılıp gitti ve sadece iki ay dayandı. Yeni ve daha dirençli bir kabloya ihtiyaç vardı ve 1865 yılında, Telegraph Construction Company, bu iş için *Great Eastern*'i 50.000 sterline kiraladı. *Great Eastern*, dünyada Avrupa'dan Amerika'ya varacak uzunlukta bir kabloyu taşıyabilecek büyüklükteki yegâne gemiydi.

Kablo haznelerini yüklenen *Great Eastern*, İrlanda'daki Valencia limanından demir aldı. İlerledikçe, taşıdığı değerli kabloyu suya bırakıyordu. Projenin sorumlusu, vaktiyle Great Western Demiryolu Şirketi'nde Brunel'e bağlı çalışmış bir lokomotif mühendisi olan Daniel Gooch'tu. Seyahatin ilk etabında her şey yolunda gitti ama bin mili geride bıraktıkları sırada kablo kopuverdi. Kabloyu denizin yatağında bulup çıkarma konusunda sarf edilen çabalar sonuçsuz kaldı. *Great Eastern* gemisinin laneti yine kendisini göstermiş ve bütün teşebbüs tam bir başarısızlıkla sonuçlanmıştı.

Öğleden sonra saat 1:30'da (diye yazıyordu Gooch), gemiden birkaç metre mesafede kablo koptu ve tüm emeğimiz ve hevesimiz boşa gitmiş oldu. Şimdi şans eseri onu kurtarıp kurramayacağımızı görmek için suyun dibini taramaktayız ancak bundan ne umudum ne de bunu dilemeye cesaretim var. Uyuyabilsem ve birkaç saatliğine yaşadığımı unutabilsem sevineceğim.



Great Eastern gemisinin taşıdığı Atlantik telgraf kablosunun kopması, 2 Ağustos 1865.

Atlas Okyanusu'nun iki yakasını bağlayacak olan kablo, geminin ambarından, üst tarafındaki bir çark aracılığıyla suya uzatılıyordu. Burada ressam, kablonun koptuğu anı resmetmiş. Toplama çarkı kopan kablounun yerini tespit edememişti. Fakat daha sonra, ikinci kablo yerleştirilirken bu sorunun üstesinden gelinecekti.

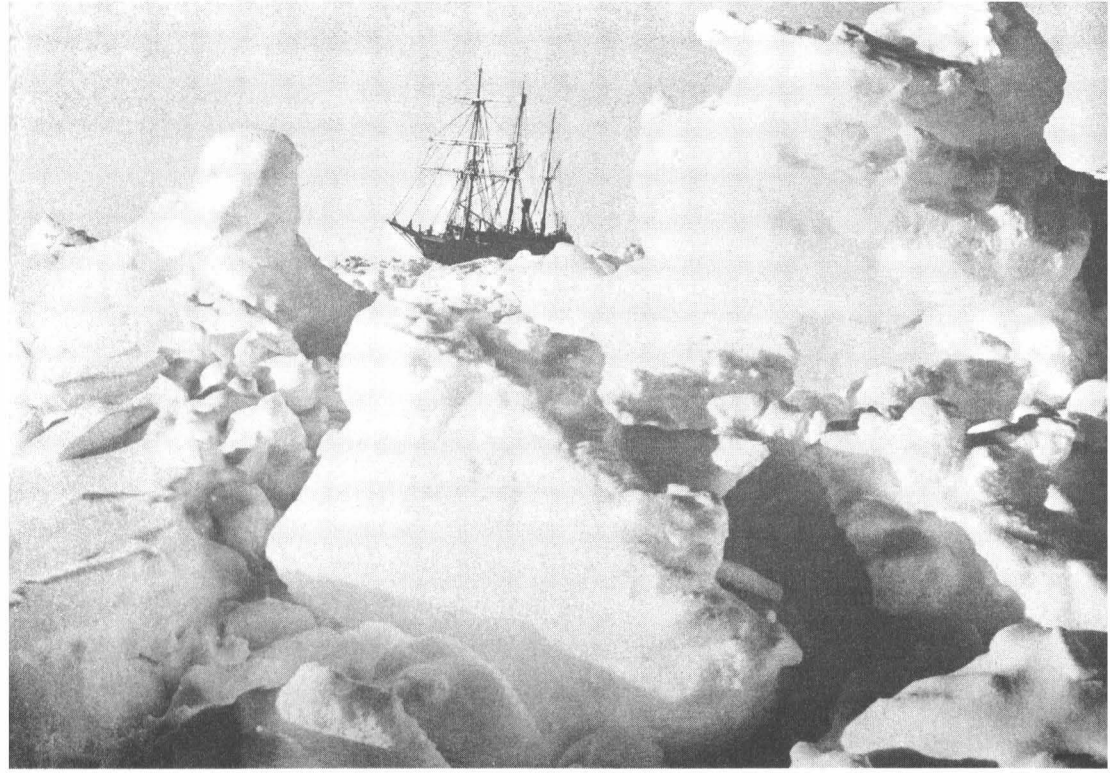
Bu gerçekten üzücü ve acı bir hayal kırıklığı oldu. Sadece birkaç gün daha her şey yolunda gitseydi, güvende olacaktık. Tanrı'nın isteği gerçekleşecek. Diğer bütün işlerden daha çok yüreğimi ortaya koyduğum iş mahvoldu ve şimdi her şeye sıfırdan başlamak durumundayız. Zira bu işin yapılması gerekiyor ve biz, bu tecrübe aldığımız dersle başaracağız.

Ertesi yıl, muhteşem gemi tekrar İrlanda'dan hareket etti. Bu kez bitişikteki Bantry Körfezi limanından yola çıktı. Kabloyu daha

önce olduğu gibi denize bırakıyordu ve gemide aynı talihsiz olayın yeniden yaşanması ihtimaline karşı büyük ölçüde geliştirilmiş yakalama donanımı bulunuyordu. Fakat yeni donanıma gerek kalmayacak ve bu kez bir kazayla karşılaşılmasızın Newfoundland sahiline varılacaktı.

Büyük gemi Newfoundland'a vardığında, Content Körfezi'nde epey coşkulu bir karşılama vardı. Kablonun ucu, heyecanlı sahneler eşliğinde karaya çıkarıldı. Kabloculardan biri, kabloun ucunu ağzında tutuyor ve o halde dans ediyordu. Daniel Gooch kablo aracılığıyla İrlanda'ya bir mesaj gönderdi: "Gooch. Valencia'da Glass'a kalpten bir mesaj. 27 Temmuz akşam saat 6:00: Bizim kabloun ucu daha biraz önce sahile çıkartıldı ve Tanrı'nın bir lütfu olarak, İngiltere ile Amerika kıtası arasındaki telgraf iletişimini yerine getiren en mükemmel kablo."

Daha iyi haberler ise yoldaydı. Ertesi gün, yeni yakalama donanımı işe yararlığını kanıtlayıp daha önceki kabloun ucunu buldu. Kısa bir süre sonra, her ikisi de *Great Eastern* tarafından serilmiş, Eski Dünya ile Yeni Dünya'yı bağlayan iki kablo vardı. Gemi Fransa'dan Amerika'ya, ardından Bombay'dan Aden'e ve Kızıldeniz'den yukarıya kablolar döşemeye devam etti. Büyük bir örümcek gibi, dünyanın her bir tarafına kablo ağları döşemeyi sürdürdü. Her sefer dünyanın kısımlarını birbirine daha yakın hale getirdi. Büyük gemi dünyayı daha iyiye değiştirdi.



SCOTT, AMUNDSEN VE SHACKLETON'IN DÜNYANIN UÇLARINA YAPTIKLARI SEYAHATLER

EFSA NEVİ KUTUP KÂŞİFLERİNİN KEŞİF SEFERLERİ

1840-1916

Kutbun hâkimi olmuş, fırtına yemiş, buz kesmiş beş el, havada dalgalanan bayrağı kaldırdı ve onu ilk kez Coğrafi Güney Kutbu'na dikti.

Roald Amundsen, Kutba Varış

19. yüzyıl, keşifler tarihi açısından önemli bir yüzyıldı ancak dönemin büyük keşif seferlerinin çoğu deniz yoluyla yapılmadı. Amerika, Afrika, Kuzey Kutbu ve Güney Kutbu'nda karadan yapıldılar.

1800'den önce, dünya haritasının yapılması neredeyse tamamlanmış, hemen hemen bütün adalar keşfedilmiş ve dünyada insan hayatı için en elverişsiz bölgeler dışında, sahillerin her bir noktası haritalandırılmıştı. Yüzyılın ortalarına doğru, Asya'ya kuzeyden ulaşan bir başka yol bulma fikri yeniden gündeme geldi. Büyük Okyanus'a kuzeydoğu ve kuzeybatı yönlerinden ulaşan yolları keşfetme ümidi, hiçbir zaman tüümüyle kaybolmamıştı. Bir anlamda coğrafyacılara haklıydı. Gerçekten, hem Avrupa'dan yola çıkıp Asya'nın kuzeyinden geçerek hem de Atlas Okyanusu'ndan yola çıkıp Amerika'nın kuzeyinden geçerek Büyük Okyanus'a varmak mümkündü. Çok ılıman bir kışı takip eden sıcak yaz mevsiminin buzu erittiği ve onlarca, hatta yüzlerce yıldan beri buzla kaplı geçitlerin kimi zaman kısa süreliğine tekrar açılabilirdiği fark edilmişti.

Tüm 18. yüzyıl boyunca ve hatta 19. yüzyılda, özellikle İngilizler Kuzeybatı Geçidi görüşünden asla vazgeçemediler. II. Charles tarafından kürk ve maden ticareti için kurulan Hudson Körfezi Şirketi, Hudson Körfezi'nin tamamını keşfetmiş ve daha 1700 yılından önce, bu körfezden batıya doğru bir çıkışın olmadığını ispat

etmişti. Bu şirket, 1719 yılında, James Knight öncülüğünde kuzeye doğru keşif yapmayı hedefleyen sefere parasal destek sunmuştu. Ancak Knight geri dönmemiş ve gemisinin ürkütücü enkazıyla ancak elli yıl sonra karşılaşılmıştı. Başka bir girişim, 1741 yılında, Christopher Middleton tarafından *Furnace* ve *Discovery* adlı iki gemiyle gerçekleştirildi ama keşif girişimi yine başarısızlıkla sonuçlandı. Rusların Büyük Okyanus'un kuzeyinde yaptıkları keşifler, Amerika ile Asya arasında Bering Boğazı'nın var olduğunu ortaya koydu. Bu, Kuzeybatı Geçidi'nin batı ağzının keşfedildiğini kesin olarak ifade ettiğinden, birçok spekülasyona neden oldu.

Keşif çalışmaları düzensiz bir şekilde devam etti ve 1766 yılında Samuel Hearn, Hudson Körfezi'ndeki Churchill Kalesi'nden yola çıkarak kuzeyde 71. enleme kadar ilerlediyse de, bu kadar uzak kuzeyde bile batıya uzanan bir geçit bulamadı. 1773 yılında düzenlenen bir keşif seferi, 80 derece enlemine, Kuzey Kutbu'nun 10 derece yakınına sokuldu. Gemiler *Racehorse* ile *Carcass*'tı ve ekibin içinde on altı yaşında bir genç adamın olması keşif seferinin ayırt edici özelliği idi. Onun adı Horatio Nelson'du. 18. yüzyılda, bu deniz yolunu bulma konusunda son önemli girişim, James Cook'un 1778 yılında başladığı fakat yarıda bıraktığı girişimdi. Cook Bering Boğazı'nı başarıyla geçmiş fakat Beaufort Denizi'nde karşısına çıkan buz duvarı karşısında, geri dönmek zorunda kalmıştı.

Sir John Franklin

19. yüzyıldaki keşif seferleri karadan, Alaska'nın kuzey kıyısı boyunca yapıldı. Bu sayede, Kuzeybatı Geçidi'nin batı ucu konusunda daha fazla bilgi sahibi olundu ve son derece ılık geçen bir yılda buz kütesinin bir geminin geçmesine elverecek ölçüde eriyebileceği varsayımına ulaşıldı. Baffin Adası yakınlarında, 74 derece enleminde Lancaster Boğazı denilen bir geçit keşfedilmişti. Lancaster Boğazı, Beaufort Denizi'ne sadece birkaç yüz mil mesafedeydi ve buradaki buzlar ile adaların arasından bir yol bulunması halinde, Kuzeybatı Geçidi sonunda keşfedilmiş olacaktı.



1844 yılında İngilizler bir sonraki keşif seferini planlamaya koyuldular. Bu sefere, Sir John Franklin adında, daha önceden Alaska'yı görmüş ve Beaufort Denizi'nde dolaşmış tecrübeli bir kâşif öncülük ediyordu. Franklin'in bu esnada yaşı altmışa yaklaşmış olmasına rağmen, yine de bu sefere başlama konusunda son derece istekliydi. Franklin on dört yaşındayken Kraliyet Donanması'na katılmış ve Matthew Flinders'in 1801 ve 1803 tarihlerinde Avustralya'ya düzenlediği keşif seyahatlerinde yer almıştı. Ayrıca, Horatio Nelson'un komutasında, 1805 Trafalgar Deniz Savaşı'na katılmış ve 1814 yılında New Orleans'taki eylemi görmüştü. Franklin ve adamları, nicelerinin başarısız olduğu yerde başarılı olacaklarından çok emindiler. *Erebus* ve *Terror* adında iki güzel gemileri vardı. Gemiler, maksadı anlaşılmayan bir buharlı motor taşısa da rüzgâr gücüyle yürütülüyordu. Denizciler yanlarına konserve yiyecekler almışlardı ve bir seyahatte sahip olabilecekleri,

erken Victoria dönemi toplumunun sağlayabileceği bütün çağdaş konfora sahiptiler.

Keşif seferi iyi başladı. Gemiler Lancaster Boğazı'nı sorunla karşılaşmaksızın geçtiler. Beechey Adası'nda kışlayıp, ardından güneye doğru ilerleyerek Cornwallis Adası'nın batı sahili boyunca yol aldılar, Peel Boğazı'ndan geçtiler ve sonradan Franklin Boğazı adını alacak boğazda yola devam ettiler. Daha sonra, Kral William Adası açıklarındaki Victoria Boğazı'nda, yani Atlas Okyanusu ile Büyük Okyanus arasındaki yolun orta yerinde, buzların arasında sıkışıp kaldılar. Üç genç denizci hayatını kaybetti ve Beechey Adası'nda gömüldüler. Yıllar sonra yapılan bir incelemede, bu üç kişinin konserve yiyeceklerden kaynaklanan kurşun zehirlenmesi nedeniyle hayatlarını kaybettikleri ortaya çıkacaktı.

Tüyler Ürpertici Facia

Bu aşamadan itibaren seyahat, korkunç ve tüyler ürpertici bir faciaya dönüştü. Buzlar ilkbaharda da erimedi ve gemiler kış geçtikten sonra da buzlardan kurtulamadı. Yolcular on sekiz ay boyunca buzların arasında kalacak, bu esnada yanlarındaki yiyecekler ve diğer malzemeler yavaş yavaş tükenecekti. John Franklin 1847 Haziran'ında hayatını kaybetti. Buzların hâlâ sımsıkı tuttuğu gemiler, 22 Nisan 1848'de nihayet terk edildi ve 105 felaketzede Kuzey Amerika anakarasında güneye, Back Nehri'ne varmaya çalıştı. Yanlarında azıcık yiyecek vardı ve yol boyunca hiç yiyecek bulamadılar. Adamlar, hayatta kalma yönündeki küçük bir ümit uğruna, sandallarını Kuzey Kanada'nın vahşi ortamında çekmeye devam ediyordu. Bölgenin yerlisi olan İnuitler (Eskimolar), renkleri griye çalan, açlıktan kırılan ve sandallarını karadan götürmeye çalışan bu kişileri gördü. İnuitlerden yiyecek dileniyorlardı. Fakat İnuitlerin o kadar insana yetecek yiyecek vermesi mümkün değildi. Bu olaydan yıllar sonra, yaşlı bir İnuit kadın, bu adamların yürürken nasıl düşüp öldüklerini gördüğünü anlattı. Tamamı hayatını kaybedecek ve böylelikle bu seyahat, bundan iki nesil sonra

Scott'ın Güney Kutbu'na yapacağı talihsiz keşif seyahatinden çok daha büyük çaplı bir felakete dönüşecekti.

Sir John Franklin'in ve ekibinin tüyler ürpertici akıbeti, kuzeyde yıllar boyunca başka bir keşif çalışmasının yapılmasını önledi. 19. yüzyılın sonlarına doğru inisiyatif, bu kuzey geçitlerinin her ikisini de bulmaya ilgi duyan Norveçlilere geçti. İlk olarak Kuzeydoğu Geçidi keşfedildi. İsveçli kâşif Nils Adolf Nordenskjöld, 1878 ilkbaharında Norveç'te Tromsø'den yola çıktı. Buhar gücünün ve gemisi *Vega*'nın büyük avantajına sahipti, Novaya Zemlya Takımadaları'ndan yol aldı ve Sibirya'nın kuzey kıyılarını gemiyle geçtikten sonra, henüz Bering Boğazı'na biraz uzaktayken buzların arasında sıkışıp kaldı. Nordenskjöld dayandı. Kuzey Kutbu'nun soğuk kışına katlandı ve ilkbahar geldiğinde gemisi yine serbest kaldı. Yolculuğu tamamladı ve başarıyla Büyük Okyanus'a girdi.

Kuzeydoğu Geçidi'nin ters yönde, yani doğudan batıya doğru aşılması ise, bundan ancak bir nesil sonra, 1915'te gerçekleşecekti. Fakat hava şartları imkân verdikçe ve bu rota öğrenilince, Kuzeydoğu Geçidi buzkıran gemileri ve motorlu gemiler için pratik bir ticari güzergâh haline geldi.

Roald Amundsen

Nordenskjöld'ün seyahatine büyük ilgi gösteren bir genç adam da 1872 yılında Norveç'te Borge'de dünyaya gelen Roald Amundsen'di. Amundsen, daha çocukken, ileride kâşif olmaya karar vermişti. Ne var ki ebeveynleri başka türlü düşündü ve onu tıp fakültesine gönderdiler; fakat Amundsen zamanının büyük bölümünü, kutup keşifleri üzerine yazılmış eserlerden edinebildiklerini okumakla geçiriyordu. Sonunda, hem annesi hem de babası vefat ettikten sonra, yirmi bir yaşındayken, tıpla ilgili bütün ders kitaplarını sattı, bütün tıp aletlerini bir tarafa kaldırdı ve kâşif olmak istediğini açıkça ortaya koydu. Başarılı bir kutup kâşifinin ihtiyacı olan şeyin sağlam bir disiplin ve yaratıcı bir liderlik olduğuna karar verdi. Bu konuda sistematik bir yaklaşımı benimseyerek, bir usta-

ANTARKTİKA

Güney Kutup Dairesi'ne giren ilk gemi, 1773 yılında Kaptan Cook'un *Resolution* adlı gemisiydi. Cook, buzun ve yelkenli gemisinin sınırları dahilinde yapabildiğince yakından Antarktika'nın çevresini dolaştı. Bir sonraki yıl, 71 derece 10 dakika güney enlemine kadar ilerledi. Bu, "Sadece daha önceden hiç kimsenin gitmediği kadar uzağa gitmek değil, insanlığın gidebileceği en uzak mesafeye kadar gitmek iddiasında" olduğunu beyan etmesine de vesile oldu.

nın yanında deneyim kazanmaya karar verdi ve 1894'te, yirmi iki yaşındayken, bir yük gemisinde tayfa olarak denize açıldı.

Üç yıl sonra, Belçikalıların finanse ettiği ve kutup kâşifi Adrien de Gerlache de Gomery'nin öncülük ettiği bir Güney Kutbu keşif seferine çıkan *Belgica* gemisinde ikinci kaptan oldu. Bu seyahat az daha bir felaketle sonuçlanıyordu. Zira gemi Birinci Petro Adası yakınlarında, buzların arasında sıkışıp kaldı.

Endişeyle geçen on üç ay boyunca gemi buzlardan kurtulamadı. Kışın şartlar çok ağırdı. Keşfe katılanların hemen hepsi iskorbüte yakalandı ve kaptan da hastalanıp yatağa düşünce, Roal Amundsen kumandayı aldı. Amundsen duruma kısa sürede hâkim oldu. Mürettebatı, yiyecek için penguen ve fok avlamaya ve yün battaniyelerden sıcak giysiler yapmaya seferber etti. 1899 Mart'ında bahar gelip de *Belgica* en sonunda buzdan kurtulduğunda, hâlâ Amundsen'in komutası altındaydı. Bu yolculuk, Güney Kutbu'nun şiddetli soğukunda bir kışı sağ salım atlatmayı başaran ilk keşif seferi olması bakımından kayda değerdi.

Manyetik Kuzey Kutbu

Antarktika deneyimleri Amundsen'in cesaretini kırmamış, hatta daha da isteklendirmişti. Kaptanının onayını aldı ve kendi Kuzey Kutbu seferini planlamaya koyuldu. Amundsen, Kuzeydoğu Geçidi'nin keşfedilmesinin ardından, bu sefer Kuzeybatı Geçidi'ni keşfetmeyi hedefliyordu. Bu konuda maddi destek alabilmek için bilimsel bir hedefinin olması gerektiğini fark etmişti ve manyetik Kuzey Kutbu'nu keşfetmek bu açıdan uygun bir konu olabilirdi. Bu çerçevede, bir aylığına Hamburg'a giderek yerküre manyetiz-

mi konulu bir kursa kaydoldu. Fakat manyetizmi çalıştığı bütün bu süre boyunca da, bir sonraki keşif seyahatine yönelik ayrıntılı planlarını hazırlamaya devam ediyordu.

Amundsen tarafından seçilen geminin adı *Gjoa* idi. Bu elden düşme gemi, yalnızca 47 tonluk, yaklaşık 22 m uzunluğunda bir şalupaydı. Amundsen, 1903 yazında altı kişilik mürettebatıyla Christiania'dan (bugünkü Oslo) yola çıktı. *Gjoa*, Atlas Okyanusu'nun kuzeyini aştı, daha sonra Grönland'ın batı kıyısı boyunca, sonra da Baffin Adası'nın kuzey sahilinin açıklarından yol aldı. Sonra da Lancaster Boğazı'na varıldı. Burada gemi, Kanada'nın kuzeybatı sahili açıklarındaki adaların arasında bir labirente düştü. Buralar yüzen buz kütleleri, sis ve sıklıklardan kaynaklanan pek çok tehlikenin bulunduğu tehlikeli suları ve Amundsen, Franklin'in keşif seferinin buza saplandığı yere yakın olduğunun farkındaydı. Yaz sonlarına doğru Amundsen ve ekibi, Hudson Körfezi'nin kuzeybatısındaki Kral William Adası'nda doğal bir liman buldular ve bu limana gemilerinden esinlenerek Gjoahavn adını verdiler. Batıya doğru zorlamak yerine Amundsen, burada ekibiyle birlikte iki yıl kalmaya karar verdi. Planı, çevreyle ve burada nasıl sağ kalacağıyla ilgili öğrenebildiği kadar fazla şey öğrenmekti. Yanındakiler, yüksek hassasiyetli araçlar marifetiyle manyetik gözlemler yapmak için gözlemevleri kurdular.

Yapılan çalışmalar sonucunda, manyetik Kuzey Kutbu'nun yeri tespit edildi. Ayrıca, öyle hassas gözlemler yapılmıştı ki, uzmanlara kutup manyetizmi hakkında yirmi yıl yetecek veri toplanmıştı. Fakat bütün bunlar, Amundsen'in asıl hedefinin sadece ufak bir bölümünü oluşturuyordu. İnuitlere dostça davranarak onların hayat tarzlarını ve soğukta nasıl hayatta kaldıklarını inceledi. Kızak köpeklerinin nasıl sürüleceğini öğrendi ve adamlarına da bunu öğretti. İnuitlerin giysilerini dikkatle inceledi ve bu giysilerin, kendi giysilerine göre Kuzey Kutbu rüzgârlarına karşı daha iyi koruma sağladığını fark etti. Yerlilerin geleneklerini ve en önemlisi, yedikleri yemekleri ve bu yiyecek maddelerini nasıl sağladıklarını inceledi. Hatta yerlilerle birlikte bir igloda uyudu ve buz bloklarından yapılan duvarların bütün ısıyı içeride nasıl muhafaza ettiğinin farkına vardı. Tüm bu bilgiyi

güçlü hafızasında sakladı. Şayet günün birinde kutup bölgelerinde mahsur kalacak olursa, hayatta kalmak için ne yapması gerektiğini, nasıl yiyecek bulabileceğini ve medeniyete ulaşabilmek amacıyla köpekleri kullanarak buz ve karları nasıl aşacağını öğrenmek istemişti.

Kuzeybatı Geçidi'nin Fethi

Bu bilimsel çalışmalar, 1905'in Ağustos ayında tamamlandı ve *Gjoa* batıya doğru yoluna, buz ve sis içinde kaldığı yerden devam etti. Geçtikleri boğaz o kadar sığdı ki bir noktada geminin omurgasının altında ancak 2,5 cm kadar su vardı. *Gjoa* tehlikeli yol boyunca ağır ağır ilerledi fakat Amundsen ve mürettebatı, batıya doğru yeterince yol alabilirlerse, çok geçmeden, bilinen ve Alaska'dan doğuya doğru yol almış gemicilerce haritalandırılmış sulara varacaklarını biliyordu. Bir kazaya uğramadıkları takdirde, Kuzeybatı Geçidi'ndeki seyahatlerinin bu son etabını tamamlayabilirlerdi. Nitekim, üç hafta daha sürekli olarak batıya doğru yol aldıktan sonra, Amundsen ve adamları San Francisco'dan yola çıkmış bir balina gemisiyle karşılaştı. Bu, tarihi bir andı. Zira bu birkaç kişilik ekip, yüzyıllar boyunca pek çok denizciyi mağlup etmiş olan Kuzeybatı Geçidi'ni nihayet aştıklarını anlamıştı. *Gjoa*, bu yolu kat eden ilk gemi idi. Ne var ki seyahatleri henüz sona ermemişti. Balina gemisiyle karşılaştıktan hemen sonra, Amundsen'in gemisi buzda sıkışıp kaldı. Kötü takılmıştı ve tüm kış boyunca burada mahsur kalacaktı.

Amundsen yaptığı keşif seyahatinin başarısını bütün dünyaya anlatmak için sabırsızlanıyordu. O nedenle, daha önceden edindiği deneyimleri ve öğrendiklerini bu şartlar altında uygulamak durumunda kaldı. Ekim ayında, köpeklerden oluşan bir takım ve mürettebatından bir kişiyle yola çıktı. İkisinin beş yüz mil mesafe kat edip, 2700 metre yüksekliğindeki dağları aşması gerekiyordu. Ama sonunda, 5 Aralık'ta, Alaska'nın Eagle City şehrine vardılar. Eagle City'de telgraf hattı vardı. Dolayısıyla Amundsen yaptığı keşfi bütün dünyaya duyurma imkânına kavuştu. Diğer taraftan



Roald Amundsen'in öncülük ettiği keşif ekibinden biri. Güney Kutbu'na düzenlediği seyahatte İngiliz Scott'ın yük kızaklarını çekmek için midillileri kullanmasına karşılık Amundsen, kendi seferinde köpekleri kullanacaktı. Amundsen'in Güney Kutbu'nu keşfetme konusunda Scott'la girdiği yarış kazanmasının temel nedenlerinden biri de buydu. Fakat madalyonun bir de öbür yüzü vardı: Bu köpekleri daha sonra, taze et ihtiyacını karşılamak için yediler.

Amundsen'in Kuzeybatı Geçidi'nin son bölümünü aşabilmesi ve buzların erimesini bekleyip gemisine dönmesi gerekiyordu. Niha- yet *Gjoa* 1906'da Bering Boğazı'ndan geçti ve ancak bundan sonra Amundsen Kuzeybatı Geçidi'ni ilk aşan adam olduğunu söylemeye hak kazandı.

Kuzeybatı Geçidi, asla düzenli seyrüsefer yapılan bir ticaret yolu haline gelmedi. Bu yolda ikinci bir seyahat ancak 1940-1942

yıllarında, Kanada Kraliyet Atlı Polis Teşkilatı'ndan Henry Larsen tarafından gerçekleştirildi. Bu yolun su çekimi fazla olan bir gemiyle geçilmesi ise ilk kez 1954 yılında, Kanada donanmasına ait *Labrador* adlı buzkıranla gerçekleştirildi. 1969'da, ABD'de o zamana kadar inşa edilmiş en büyük ve en güçlü ticari gemi *Manhattan*, geçişin ticari açıdan kullanılabilirliğini incelemek üzere Baffin Körfezi ile Alaska'daki Point Barrow arasındaki 650 millik buz kütlelerini yararak ilerledi. *Manhattan* geçişi tamamladı fakat Kuzeybatı Geçidi, hâlâ düzenli ticari seferler için uygun bir güzergâh olarak görülüyor ve belki de hiçbir zaman görülmeyecek.

Gizli Hedef

Amundsen kâşif olarak bitiş çizgisinden uzaktaydı. Bir sonraki girişimi, Kuzey Kutbu'na ulaşmaya çalışmak olacaktı. Ne var ki Amerikalı Robert E. Peary'nin kendisinden önce oraya vardığını öğrenince planı suya düştü. Korkusuz adam hazırlıklarını sürdürdü ve rotasını gizlice Kuzey Kutbu'ndan Güney Kutbu'na çevirdi. Amundsen, 1910 Haziran'ında Norveç'ten yola çıkarken, erkek kardeşi dışında hiç kimse onun Kuzey Kutbu yerine Güney Kutbu'na gittiğini bilmiyordu. Gemisi *Fram*'ı Madeira Adaları'ndan doğruca, Antarktika'daki Ross Buz Kütlesi'nin yanı başındaki Whales Körfezi'ne yöneltti. Burada kurduğu üs kutup noktasına, tıpkı Amundsen gibi Güney Kutbu'nu keşfetmeyi amaçlayan ve aynı dönemde Antarktika'da bulunan İngiliz kâşif Kaptan Robert Scott'ın kurduğu üsten 60 mil daha yakındı. Amundsen yapacağı seyahate her zamanki titizliğiyle hazırlandı ve bu çerçevede, kutba gidip geleceği seferin ilk etabı ve dönüş yolu için yiyecek depolamak üzere bir ön seyahat yaptı. Scott'ın yük taşımada Sibirya midillilerini kullanmasına karşılık Amundsen, kızak köpekleri kullandı. Amundsen, 19 Ekim 1911'de, yanında dört adam, elli iki köpek ve dört kızakla yola çıkarak, elverişli hava şartlarında 14 Aralık'ta Güney Kutbu'na vardı. Köpekler, yiyecek ihtiyacının da bir bölümünü karşılayacaktı. Scott ise, Güney Kutbu'na ancak 17 Ocak'ta varacak ve dahası, dönüşü havalarda daha da soğuduğu

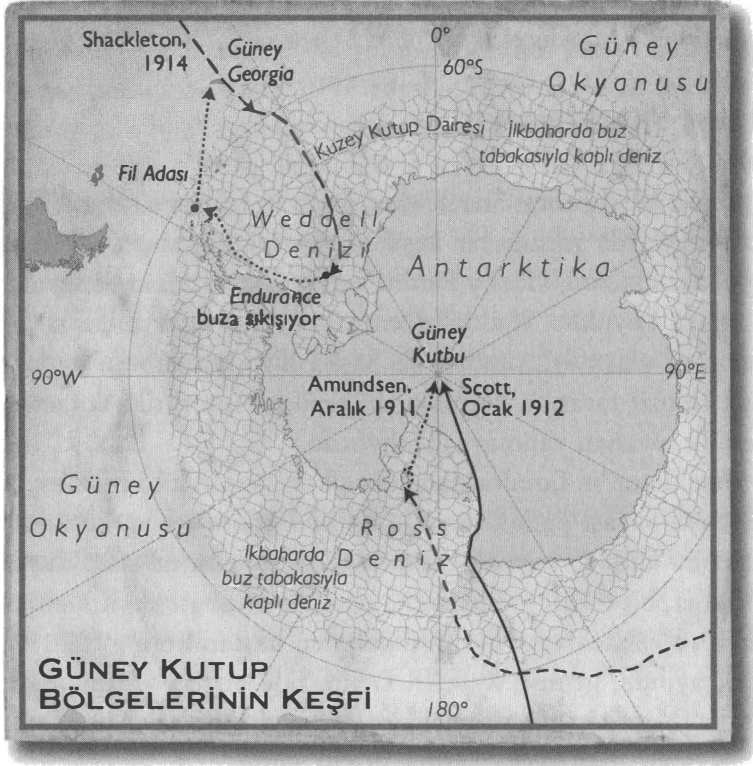
bir zamana denk geldiği için, bu yolculukta kendisi ve adamları hayatlarını kaybedecekti.

Ernest Shackleton

İngiliz kâşif Ernest Shackleton, Scott'ın Güney Kutbu bölgesine önceki yıllarda yaptığı bir keşif seyahatine katılmıştı. 1914 yılındaysa Shackleton, Güney Kutbu'na yönelik kendi keşif seyahatini yapmaya koyuldu. Weddell Denizi kıyısında karaya çıkıp Güney Kutbu'na ulaşmayı, oradan da başka bir güzergâhtan ilerleyerek Ross Denizi tarafına varmayı, böylelikle Antarktika kıtasını kat eden ilk seyahati yapmayı planlıyordu.

Shackleton'ın Londra'dan yola çıkmasından kısa bir süre önce, I. Dünya Savaşı patlak verdi. Gemisi *Endurance* ve bütün ekibi, düşmana karşı savaşmak üzere hükümetin emrine sunulduysa da hükümet, bu teklifi reddederek, geminin seyahate devam etmesine izin verdi. Shackleton'ın talihi daha en baştan kötü gitti. 1915'in Ocak ayında, gemisi Weddell Denizi'nde buzlar arasında sıkışıp dondu (bkz. s. 329). Böylelikle, ekibiyle birlikte, Antarktika'da güneş doğmadan geçen yetmiş dokuz günü, gemi ve çevresindeki daracık bir alanda geçirmek zorunda kaldı. Bahar gelip de buzlar eridiğinde gemilerinin bu kapandan kurtulacağından emindiler ve buz kütlelerinde büyük bir çatlama meydana gelmesi onları ümitlendirdi. Fakat olaylar bekledikleri şekilde seyretmedi. Buz kütleleri gemiye daha da yanaşarak sıkıştırmaya başladı. Sonuçta mürettebat, *Endurance* buzlar tarafından parçalanmadan önce gemiyi terk etmek zorunda kaldı. Artık, medeniyete yeniden ulaşabilmek için olağanüstü bir seyahat yapmaları gerekiyordu.

Shackleton ve adamları, bol miktarda yiyecek ve eşyanın yanı sıra, üç sandalı da kurtarmayı başarmışlardı. Ne var ki buz kütlelerinin üzerinde tek başlarıydılar ve kaderleri, rüzgârın ve akıntıların insafına bağlıydı. Üç ay boyunca buz kütleleri onları kuzeye doğru sürükledi. Hayatta kalmalarına kıtı kıtına yetecek yiyecekleri vardı; bu nedenle fok avlayıp yediler ve yağlarını içtiler. En



sonundaysa, sevgili yol arkadaşları olan köpeklerini öldürüp yiyeceklerdi. En değer verdikleri eşyalarının dışında neleri var, neleri yoksa atmak zorunda kaldılar. Sevdiklerinin fotoğraflarını ve mektuplarını saklasalar da değerli ve yarı-değerli şeyleri, gümüşlerini ve paralarını attıkları anlatılmaktadır. Buz zaman zaman çatlayıp kırılıveriyordu. Bir seferinde bu durum, gece çadırlardan birinin dibinde meydana geldi ve kırılan bir buz parçası, adamlardan birini uyku tulumuyla birlikte uzaklara sürükleyip götürdü. Kimi zaman da dev katil balinalar bir metre veya daha fazla kalınlıktaki buz kütesini yarıp adamlara saldırmaya çalışıyordu. Pek çok kez pars fokları buzlara tırmanıp onlara saldırmaya çalışmışsa da, adamlar her seferinde bunları vurup yemişlerdi. Onların midelelerinde buldukları balıklar ise bu felaket şartlarında dünyanın en lezzetli yemeği gibi gelmişti.

Su elde edebilmek için, buzları ocakta ısıtıp eritmeleri gerekiyordu. Fakat bir süre sonra gaz bitmeye yüz tutunca, buz parçalarını tütün tabakalarının içine koyup uyumadan önce bunları koyunlarına yerleştirmeye başladılar. Böylelikle uyandıklarında bir miktar içecek suya kavuşmuş oluyorlardı. Üzerinde kamp kurdukları buz kütlesi önce ikiye ayrıldı. Ardından da ısınan havanın etkisiyle parçalanmaya devam etti. Sonunda, buz üzerinde daha fazla kalmak tehlikeli hale gelince, sandallar suya indirildi. Böylelikle, nihayet kendi kaderlerine bir miktar hükmetme imkânına kavuştular. Ne var ki, buz kütesini terk ettikten sonra, etrafta hiç buz kalmadı. Böylelikle içme suyu bulma imkânından mahrum kaldılar. Ağızlar şişti, dudaklar çatladı, yemek yeme imkânı kalmadı. Adamlar, eksi 40 ila 50 derece soğuklarda işkenceye dönen susuzluktan kıvrandılar.

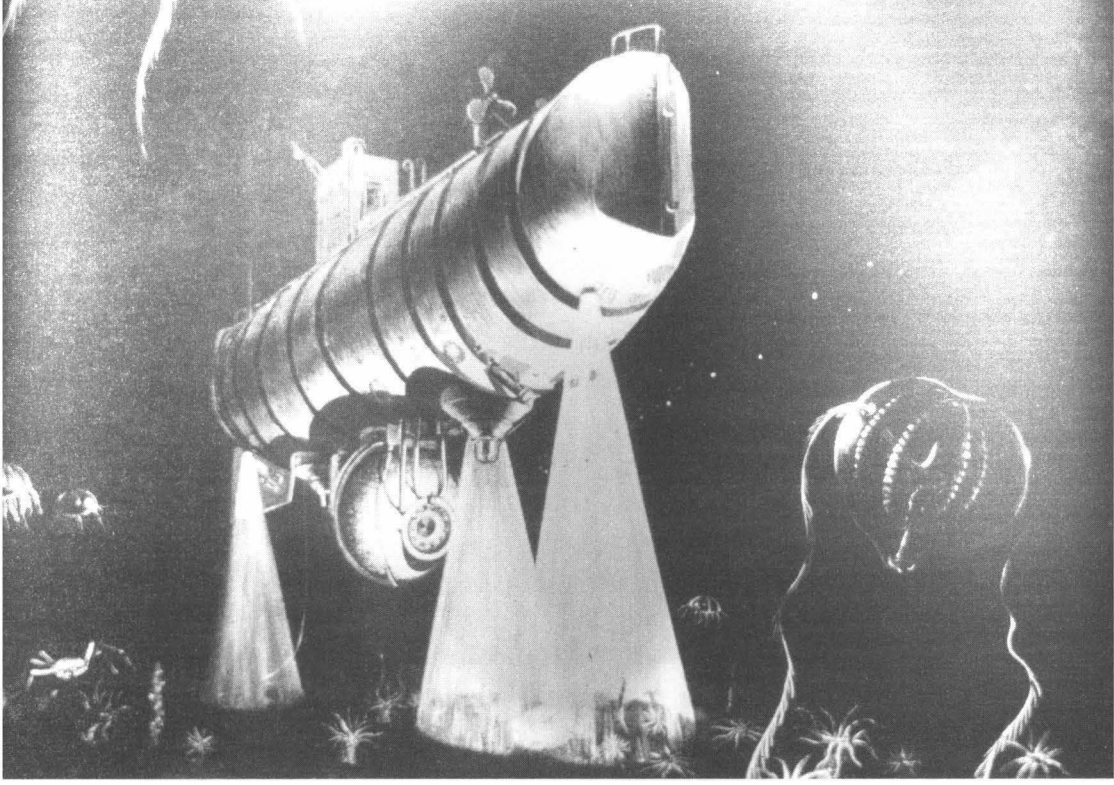
Fil Adası

Sonunda, Fil Adası olarak bilinen ve üzerinde yerleşimin olmadığı bir adaya vardılar. Üç sandal zorlukla kıyıya yanaştı ve adamlar susuzluklarını gidermek için buzları emmeye başladı. Burada ekip ikiye ayrıldı. Keşif ekibinde ikinci kumandan olarak görev yapan Frank Wild, küçük ve ıssız, fırtınalara ve tipilere açık bir koyda sığınmak için ters çevrilmiş iki sandalla birlikte yirmi bir kişinin komutasını üstlendi. Wild'in elinde, Shackleton'ın yardım bulup geri gelinceye kadar kendisine ve adamlarına ancak ucu ucuna yetecek kadar yiyecek vardı.

Shackleton, kürek çekmek için seçtiği güçlü kuvvetli beş adamla birlikte, zorlu bir sandal yolculuğuna çıktı. Fil Adası'ndan 650 deniz mili uzaktaki Güney Georgia Adası'na varmak için yapılan ve dehşetli hava şartlarında, fırtınalı denizlerde, buzlar ve fırtınalar arasında, sürekli dondurucu soğukta ve giysilerden yiyeceklere her şeyin sıırıslıksam ıslandığı şartlarda geçen bu seyahat, ıstırap ve mahrumiyet dolu bir macera oldu. Sonunda adaya varılıp karaya çıkıldı ama tek yerleşim, balina avında kullanılan üs adanın diğer ucundaydı. Shackleton ve yanındaki dört adamdan ikisi, adanın

doğu sahilindeki üsse ulaşabilmek için yalçın kayalıklarla ve buzlu zirvelerle kaplı dağları, üstelik de haritalardan yararlanma imkânı olmadan aşmak zorunda kaldılar. Nihayet, Shackleton ve yanındaki iki adamı, balina avcılarını hayretler içinde bırakarak medeniyete yeniden kavuştular. Shackleton, adamlarını kurtaracak bir gemi bulma konusunda zorlukla karşılaşsa da, sonunda *Yelcho* adlı bir buharlı gemiyi kiralamayı başardı ve 30 Ağustos 1916'da Fil Adası'na döndü. Duygulu tezahüratlarla karşılandıktan sonra, burada kalmış yirmi iki adamını da alarak adadan ayrıldı.

Bu, tarihteki en muhteşem yolculuklardan biriydi ve Shackleton'ın dünyadaki en zor şartlar altında sergilediği liderlik yeteneği konusunda çok şeyi ortaya koymaktadır. Zira Shackleton, adamlarını gezegendeki en korkunç şartlarda seferber edebilmiş ve sonunda onları yeniden medeniyete ulaştırmayı başarmıştı.



DENİZLER ALTINDAKİ SEYAHATLER

**SAVAŞLARDA VE BİLİMSEL KEŞİFLERDE
DENİZALTILARIN GELİŞİMİ**

1776-1960'lar

Denizaltıların ortaya çıkması ne anlama geliyor? Geçmişte çok faydasını gördüğümüz geleneksel deniz savaşları stratejimizin temelinin çöktüğü anlamına geliyor!

İngiliz Amiralî Jellicoe'nun Mektuplarından, 1912

Deniz yüzeyinde yapılan keşiflerin amacı büyük çoğunlukla yeni topraklar keşfetmek veya kimi zaman bir deniz yolu bulmaktır. Deniz yüzeyinin altında seyahat etme isteğinin başlıca nedenleri askeriydi fakat bir süre sonra bu yolculuklar sualtı dünyasını, denizlerdeki hayatı ve deniz yataklarını incelemeye yönelik bilimsel araştırma amacıyla yapılmaya başladı.

Savaşta denizaltı kullanma konusundaki ilk girişimin, Amerikalıların Bağımsızlık Bildirisi'nin yılı olarak andıkları 1776'da yapıldığı söylenebilir. Üstün yetenekli bir Amerikalı mucit olan David Bushnell, suya dalabilen bir tekne geliştirmiş ve bunu, İngiliz savaş gemisi *Eagle*'ı batırmak için kullanmaya girişmişti.

Gemisi *Turtle* (Kaplumbağa), tam olarak adını aldığı canlının görünümündeydi; aracın her biri 1,8 m uzunluğunda iki dış kaplaması ve normalde kaplumbağanın kafasının olduğu yerde bir adet gözetleme kulesi vardı fakat yataydan ziyade dikey yönde ilerliyordu. Tek bir denizci hem kaptan, hem seyir subayı, hem dümenci hem de geminin güç kaynağı olarak görev yapıyordu. Bushnell, tekneyi ileri doğru hareket ettirmek için krank miliyle pervaneyi çevirmek zorundaydı, suyu içeri alıp gemiyi daldırmak için bir vana vardı ve yeniden su yüzüne çıkmak istediğinde suyu dışarıya pompalayacağı bir sap yerleştirmişti. Bütün bunlar yetmezmiş

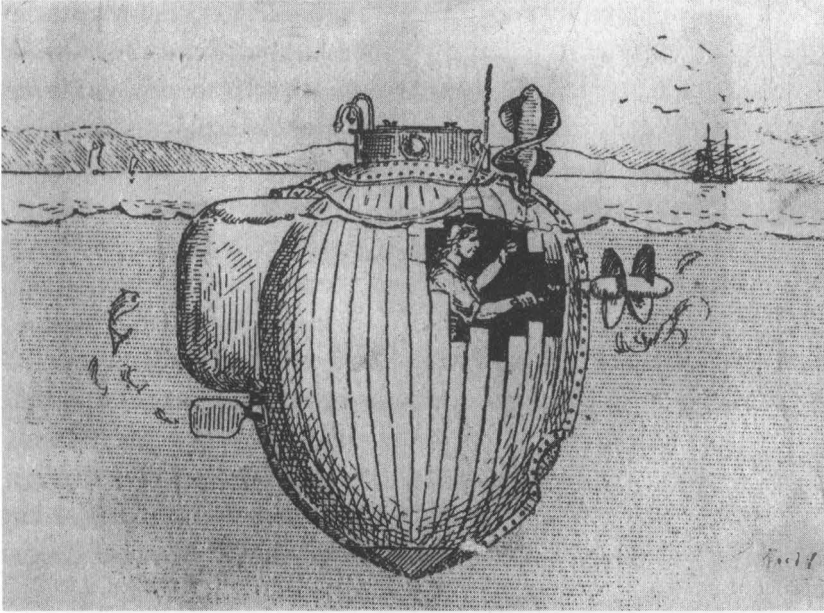
gibi dümen yekesini tutması, pusula ve su göstergesine bakarak yönünü ve eylemlerini tayin etmesi gerekiyordu. Bushnell hedefine vardığında, yarım saatlik zamanlamalı fitile sahip 75 kiloluk barut fıçısını kurbanına iliştmek zorundaydı. O yarım saatte, denizaltıyı patlama alanından uzağa götürmek için krankı gözü dönmüşçesine çevirmesi gerekliydi ancak aslında bunun, kılını bile kıpırdatmadan saldırıya direnen HMS *Eagle* karşısında lüzumsuz olduğu anlaşıldı. Bushnell, teknenin çevresindeki bakır kaplamayı delemedi ve işini tamamlayamadan geri çekilmek zorunda kaldı.

Robert Fulton

Bushnell'in girişimi, Amerika'da sualtında gidebilen gemi yapma konusundaki son girişim olmadı ve 1800 yılında, asıl olarak deneysel buharlı gemileriyle bilinen Robert Fulton, sualtında gidecek şekilde tasarlanmış, puro biçiminde ve yaklaşık 6 m uzunluğunda, demirle kaplanmış bir araç inşa etti. Bu da Bushnell'in teknesi gibi kol gücüyle ilerliyordu ancak prototipi pek çok sorun çıkardı ve başarılı olmadı. 19. yüzyıl boyunca, suya dalabilen gemi yapma konusunda pek az sayıda girişimde bulunuldu.

Ancak 1914'te I. Dünya Savaşı patlak verdiğinde, denizaltı kendini gösterdi. Almanlar, çok etkin denizaltılar olan U-boat'larını suya indirdiler ve yüzeyden görülemediklerinden İtilaf Devletleri'nin deniz trafiğini altüst ettiler. II. Dünya Savaşı'nda da, özellikle Kuzey Atlantik Muharebesi'nde son derece benzer bir durum ortaya çıktı. Almanlar savaşın ilk zamanlarında Müttefiklerin ticari gemilerini, neredeyse canlarının istediği şekilde batırabiliyorlardı. Alman denizaltılarını tespit edebilmek için sonar sistemi geliştirildiyse de bu sistem sadece kısmen başarılı oldu. Müttefikler, Alman denizaltılarını tespit etmek için çok daha etkili olduğu sonradan anlaşılan uçakları kullandılar. Alman denizaltılarının pek çoğu tahrip edildi ancak sonuçta bu mücadelenin bir galibi olmadı.

II. Dünya Savaşı'nın ardından denizaltı, bir keşif taşıtı olarak ortaya çıktı. ABD nükleer enerjiyle çalışan denizaltılar geliştirdi.



Bushnell'in Turtle'sı, Amerikan Bağımsızlık Savaşı sırasında inşa edildi. Hareketi, seyrüseferi, dalmayı ve su yüzüne çıkmayı tek bir denizci sağlamak zorundaydı. Bu kişinin aynı zamanda düşman gemisine patlayıcıyı yerleştirmesi ve patlama yerinden uzaklaşması gerekiyordu.

Bu denizaltılar, yakıt takviyesine gerek kalmadan çok uzun mesafelere gidebiliyor ve sualtında binlerce mil kalmaya yeterli ölçüde yiyecek, hava ve su depolayabiliyordu. 1954 yılında *Nautilus* denizaltısı suya indirildi. Bu denizaltıya, yıllarca önce Robert Fulton'un geliştirdiği denizaltının ismi verilmişti. *Nautilus* 23 Temmuz 1958'de Hawaii'deki Pearl Harbour limanından demir aldı ve Bering Boğazı'na doğru yola çıktı. Burada suya daldı ve Kuzey Buz Denizi'ndeki buz kütlelerinin altında yolculuğunu sürdürdü. Buzların altından, Kuzey Kutbu'na doğru dümdüz yoluna devam etti ve 3 Ağustos'ta Kuzey Kutbu'na vardı. Komutan William Anderson bu olayı, "dünya için, ülkemiz için ve donanma için" sözleriyle duyurdu. Denizaltıda 116 kişi vardı.

Nautilus, bunun ardından, yolculuğuna Atlas Okyanusu'nda devam etti. Grönland'ın doğusundan geçti ve yolculuğunu güneye doğru sürdürüp, denizin altında 1830 mil yol alarak, Maine'deki

Portsmouth Limanı'na vardı. Bu seyahat, eski tür keşif seyahatlerinden epey farklıydı. Fakat hiç şüphesiz, önemli ve türünün ilk örneği olan bir seyahattir. *Nautilus*'un başarısı, çeşitli alanlarda denizaltıların geliştirilmesine yönelik ilgiyi artıracak ve bu çerçevede, okyanuslardaki en derin çukurları keşfetmeye yönelik deniz araçları geliştirilecekti.

Mariana Çukuru

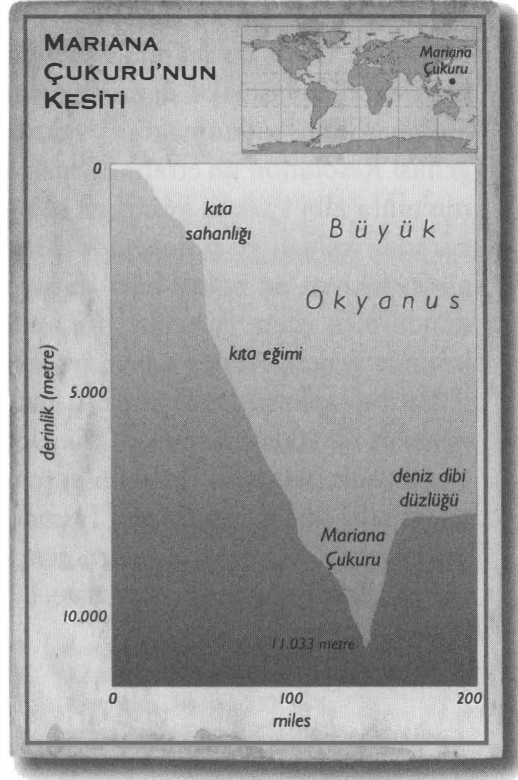
İlk batiskaf, Belçika'da 1946 ile 1948 yılları arasında inşa edildi ancak Cabo Verde Adaları'ndaki denemeler esnasında tahrip oldu. Bu batiskaf daha sonra yeniden inşa edildi ve epeyce geliştirilerek, *FNRS 3* adını aldı. 1954'te bir dizi dalış gerçekleştirdi ki bunlardan biri, Atlas Okyanusu'nda, Senegal'in Dakar şehri açıklarında, 4 bin metrelik bir dalıştı. Bir süre sonra, *Trieste* isminde yeni ve daha gelişmiş bir batiskaf, 1 Ağustos 1953'te suya indirildi ve aynı yıl, 3 bin 150 metre derinliğe daldı. 345. sayfadaki resimde, 1950'lerin sonla-

rına ait bir sanat eseri görülüyor. Bu eserde, *Trieste*'nin okyanus dibine yaptığı dalış tasvir edilmiştir. Sonradan *Trieste* batiskafı ABD Deniz Kuvvetleri tarafından satın alındı ve Kaliforniya'ya götürülerek, Büyük Okyanus'un muazzam çukurlarının dibine ulaşacak şekilde yeni baştan tasarlandı. *Trieste* tasarımı yapan Auguste Piccard'ın oğlu Jacques Piccard'ın komutasında çok sayıda dalış gerçekleştirdi ve 23 Ağustos 1960'ta, ABD Deniz Kuvvetleri'nden Yüzbaşı Don Walsh'ın eşliğinde, Büyük Okyanus'taki Mariana Çukuru'na 10.916 metrelik rekor dalışı yaptı.

NÜKLEER DENİZALTI

Denizaltılarda nükleer enerjinin kullanılmaya başlaması, geleneksel denizaltılara göre çok büyük avantajlar sağladı. Nükleer denizaltı sualtında aylarca kalabiliyor ve oksijen kaynaklarını kullanmaksızın, azami hızda arzu edildiği kadar uzun süre boyunca seyahat edebiliyordu. Nükleer başlıklar taşıyordu ve nükleer caydırıcılık programının önemli bir parçası olacaktı. 1982 yılındaki Falkland Savaşı, nükleer denizaltının öfkeyle kullanıldığı tek savaş oldu. Bu savaşta İngilizlerin *Conqueror* denizaltısı, Arjantin'in *General Belgrano* kruvazörünü batırdı. Fakat yine de, bu esnada nükleer torpido kullanılmamıştı.

Bu derinlik, 1960'lar-
daki sualtı keşiflerinde
ulaşılın sınır noktasıydı.
Okyanusun çok derin-
lerindeki şartlara uyum
sağlamış birçok yeni ya-
şam biçimi keşfedilmişti.
Ne var ki, kısa bir süre
sonra, bu araştırmalar
için yaşam destek sistem-
lerini geliştirmenin faz-
la maliyetli olduğu fark
edilerek, bunun yerine
son derece sofistike oto-
matik sistemler geliştir-
menin çok daha mantıklı
olduğu sonucuna varıldı.
Böylelikle, 21. yüzyılda,
uzaktan kumanda edi-
len bir batiskaf, Mariana
Çukuru'nda 11 bin met-
relik rekor derinliğe ulaştı ve çukurun duvarlarından numuneler
topladı. Buradan toplanan tek hücreli organizmalar ABD'ye geti-
rilerek incelendi. Bu numuneler, dünyadaki yaşamın kökenlerine
ışık tutmuştur. Denizaltılardaki gelişmeler ticari faaliyet alanında
su üstü taşımacılığına rekabet teşkil edemese de inşaat, bilimsel
araştırmalar ve sualtı etkinliklerinin sürdürülmesi konusunda epey
katkıları olmuştur.



Büyük Keşifler Çağı

Bilimadamlarının ve teknoloji uzmanlarının uzayda giderek
ilerledikleri ve Güneş Sistemi hakkında her geçen gün daha fazla
şey keşfettikleri bu üçüncü binyılda, Dünya'nın keşfi tamamlan-
mış görünüyor. Ancak büyük keşifler çağında keşfedilen burunlar,

yarımadalar, boğazlar, rüzgârlar ve akıntılar daima bizimle birlikte olacak. Horn Burnu'nda Macellan'ın, Drake'in ve Dampier'in hayaletleri dolaşmaya devam ediyor. Amerika kıtasında her yıl Şükran Günü kutlanmakta. Uzaktaki Güney Buz Denizi'nde ise, gemisi *Resolution*'un etrafının buzlarla çevrenmesi ve yelkenlerinin tahta gibi kaskatı kesilmesi sonucunda Cook'un geri dönmek zorunda kaldığı ve o dönemde dünyada gidilmesi mümkün olan güneydeki en uç nokta hâlâ duruyor. Cook ve adamları gemiyi döndürmek üzere yelkenleri fora ettiklerinde, George Vancouver isminde genç bir zabıt adayı, geminin flock yelkenine çıkıp arkadaşlarına şapkasını sallayarak, o anda karşısındaki herkesten daha güneyde olmakla övünmüştü. Kanada'nın soğuk kuzey bölgelerinde Hudson, James ve Franklin'in hatırası hâlâ yaşıyor. Büyük Okyanus'taki adalar ise, Torres, Tasman, Cook ve Bougainville'e çok şey borçlu. Galapagos Adaları, genç Charles Darwin'in ziyaretini daima anmaya devam edecek. İşte, büyük keşif seyahatlerinin ruhu budur.

DİZİN

- ABD *bkz.* Amerika Birleşik Devletleri
ABD Deniz Kuvvetleri 350
Aborjinler 7, 255, 292
Acadia 320
Acapulco kalyonu 146, 152, 211, 222
Aden 14, 327
Aden (Arap) Körfezi 14, 18
Adventure 258, 279
Aeterni Regis Fermanı 80
African Galley 218
Afrika 5, 10, 12-14, 16, 18-19, 54-55, 60,
63, 66-70, 73-74, 76, 79, 81-82, 103,
152, 163, 212, 263, 266-71, 273, 331
Güney Afrika 55, 74
Kuzey Afrika 13, 66, 152, 163
Afrikalılar 69, 79, 266, 268, 271
Ahutoru (yerli) 240-41
Akdeniz 1-2, 10-13, 17-18, 69, 81, 117,
120, 151-52, 280
Batı Akdeniz 13
Akitanya 105
Alabama 44-45
Alaska 259, 291, 332-33, 338, 340
Albany 291, 297
Alden, John 182
Alden, Priscilla 182
Alerton, Isaac 182
Alerton, Mary 182
Alerton (Cushman), Mary 183, 190
Aleut Takımadaları 219, 221
Alexander (VI.) 133
Alf (Danimarka Kralı) 242
Algarve 66
Almanlar 106, 111, 116, 278, 282, 321,
348
Almanya 73
Alpler 321
Alwida (Danimarka kralının eşi) 242
Ambrose 191
Amerika 26, 31, 36-41, 44-46, 49, 53, 56,
77, 85, 92, 100, 104, 110-11, 127,
113, 116-18, 124, 127-34, 140, 142,
146, 152, 156, 159-60, 163, 167, 171,
175, 177, 179, 181-82, 184-85, 188-
90, 192, 198, 203-204, 209, 219, 221,
224, 226, 234, 237, 246, 267, 269,
289, 291, 297, 299, 303-304, 306,
309, 315, 318, 320-21, 325, 327, 331-
32, 334, 340, 347-48, 352
Güney (Latin) Amerika 53, 77, 100,
104, 111, 127, 140, 152, 198, 224,
304
Kuzey Amerika 40, 44, 92, 100, 111,
127, 131, 133, 159-60, 177, 181-82,
203, 237, 246, 291, 334
Orta Amerika 100, 111, 127, 140, 204
Amerika Birleşik Devletleri (ABD) 44, 321,
340, 348, 351
Amerikan Bağımsızlık Bildirisi 347
Amerikan Bağımsızlık Savaşı 289, 349
Amerikan Devrimi 237, 246
Amerikan İç Savaşı 273
Amerikan Yerlileri 130, 188-90
Ameryke, Richard 111
Amsterdam 180-81
Amundsen, Roald 329, 335-40
Anadolu 13
Anderson, William 349
Anglo-Norman 24
Anglosakson 24
Anian Boğazı 159, 170-72, 225
Anna 220-21
Anson, George 152, 213, 219-24, 277, 283
Ant Dağları 306
Antarktika 55, 215, 259, 336, 340-41
Anticosti Adası 129
Aoba Adası 244
Araplar 2, 79-83
Arbella 191
Arellano, Alonso de 141
Arhangelsk 168
Arjantin 118, 350
Arnarson, Ingolfur 34
Arnold, John 286

- Arzın Sonu (Land's End) 316
 Asschurst, Thomas 110
Astrolabe 290, 296
 Asya 1-2, 10, 14, 16-18, 55-56, 59, 88, 90, 100, 109-10, 116, 127, 129, 132, 159, 167-68, 175, 208, 219, 331-32
 Güneydoğu Asya 2
 Atina 12
 Atlantik *bkz.* Atlas Okyanusu
 Güney Atlantik 282
 Kuzey Atlantik 30
 Atlantis 11
 Atlas Okyanusu (Atlantik) 11-13, 21, 23, 25, 30, 34, 36, 41, 43-44, 46, 55-56, 58-59, 66-67, 78, 88, 92-94, 100, 105-108, 110-11, 115-17, 123, 127, 130, 134, 149, 153, 155, 159, 163, 172, 179, 183-85, 187, 191, 220, 225, 234, 245, 250, 265-67, 269, 271, 273, 282-84, 290, 302, 304, 310, 315-17, 319, 321, 325-26, 331, 334, 337, 349-50
 Güney Atlas Okyanusu 55
 Atlasov, Vladimir 219
 Austerfield 182
 Australia del Espiritu Santo 145
 Avam Kamarası (İngiliz) 270
 Avon Nehri 104-105, 322
 Avrupa 10, 12, 14, 16, 35, 54, 58, 61, 69-70, 88, 90, 105-106, 109, 116, 133, 139-40, 146, 167, 179, 196, 200, 218-19, 242, 245-46, 250, 269, 321, 325, 331
 Batı Avrupa 218
 Kıta Avrupası 40
 Kuzey Avrupa 12, 106, 167, 179
 Avrupalılar 2, 8, 36, 48, 59, 76, 81, 95-96, 100, 125, 131-32, 196, 199, 216, 228, 234, 237, 299, 301
 Avustralya 7, 53, 55-56, 119, 145, 195-200, 207-209, 212, 215, 235, 242-43, 254-55, 257-59, 289, 291-97, 299, 310, 322, 333
 Batı Avustralya 55, 296-97
 Kuzey Avustralya 7
 Avustralya Federasyonu 297
 Avusturya Veraset Savaşları 219
 Aziz Jerome Körfezi 236
 Azor Adaları (Azorlar) 24-25, 67-68, 99
 Aztekler 139, 141
 Back Nehri 334
 Baffin Adası 37, 332, 337
 Baffin Körfezi 171, 340
 Bahama Adaları 25
 Baharat Adaları 117, 123, 140, 162, 215
ayr. bkz. Doğu Hint Adaları
 Baharat Yolu 2
 Balboa, Vasco de 116
 Baltık Denizi 17
 Banks Adası 254
 Banks, Joseph 242, 250-51, 256-57, 261
Florilegium 251
 Bantam 195
 Bantry Körfezi 326
 Bao, Hong 55
 Barbados 285
 Barbara Kanalı 235
 Babeque Adası 97-99
 Barents, Willem 170
 Baret, Jeanne 240-42
 Barrow 282
 Bartolomeo *bkz.* Kolomb, Bartolomeo
 Basket, Fugia 303
 Bass Boğazı 294-95, 297
 Bass, George 294
 Batavia 195-97, 199-200, 203, 207, 218, 244-45, 258, 293
 Batchelor Nehri 236
 Bathurst Adası 291
 Batı 1-2, 10, 14, 58, 81
 Batı Hint Adaları 25, 99-100, 103, 117, 167, 209, 265, 268, 272
ayr. bkz. Karayipler
 Batı Limanı 291
 Batlamyus 279
 Battery 319
 Bayonne 105
Beagle 299, 302-308, 310-11
 Beagle Boğazı 304
 Beaufort Denizi 332-33
 Beechey Adası 334
 Belçika 350
 Belçikalılar 336
Belgica 336
 Bellman 213
 Benedeit 24
 Bering Boğazı 56, 159, 221, 259, 332, 335, 349

- Bering, Vitus 219, 221
 Beyaz Deniz 168
 Beirut (Berot) 13
 Biscay Körfezi 34, 163, 220
 Bismarck Adaları 7
 Bjarni *bkz.* Herjulfsson, Bjarni
 Blackwall 165, 316
 Blanco Burnu 68, 152
 Blasket Adası 107
 Block Adası 127
 Bojadar Burnu 68
 Bolluk Körfezi 252
 Bombay 327
 Bonny, Anne 242
 Bootle Körfezi 320
 Bordeaux 105
 Borge 335
 Boston 180, 191
 Botany Körfezi 160, 255, 289-92, 295
 Boudeuse 234, 236, 243-44
 Bougainville Resifi 243-45
 Bougainville, Louis-Antoine de 229, 231, 233-40, 242-46, 352
 Voyage Autour du Monde 235, 238, 245
 Bourbon Takımadaları 237
 Bourgogne 241
 Boussole 290, 296
 Bowen, John 291
 Boylam Kurulu 282-85
 Boylam Yasası 283
 Bradford, Dorothy 182
 Bradford, William 181-82, 185
 Brasil Adası 88, 106-107, 110
 Brendan 30
 Brendan, Aziz 21, 23-25, 27-30, 49
 Bretagne 105, 109, 245
 Breton 128
 Brewster, William 180-82
 Brezilya 77, 104, 116-17, 151-54, 220, 246
 Brig-stow 104
 Brisbane 291
 Bristol 88, 101, 104-107, 109-11, 150, 173, 210-11, 265-66, 270-71, 273, 313, 315-19, 322
 Bristol Boğazı 46, 173
 Bristol Köprüsü 104
 Bristol Limanı 106
Britannia 320
 Britanya 14, 23, 35, 310
British Queen 316
 Brunel, Isambard Kingdom 313, 315-18, 322-25
 Buchan, Alexander 250
 Burnett, Madeira'lı Bay 242
 Burrough, Stephen 168
 Buru Adası 245
 Bushnell, David 347-49
 Button, Jemmy 303-304
 Büyük Bahama Sahili 25
 Büyük Inagua Adası 25
 Büyük Kuzey Yolu 180
 Büyük Okyanus (Pasifik) 1, 5, 7-10, 55-56, 58-59, 111, 116-17, 120-24, 137, 140-45, 149-55, 157, 159, 161, 171-72, 179, 193, 199-200, 203, 209-11, 215-16, 218-20, 223-29, 231, 233, 237, 242, 245, 249, 251, 254, 256, 259-60, 279, 290-92, 304, 331-32, 334-35, 350, 352
 Büyük Set Resifi 231, 235, 243, 257
 Byron, Baron 224
 Byron, John 221, 224-26
 Byron, Lord 224
 Cabo Verde 68, 209
 Cabo Verde Adaları 56, 67-68, 78-79, 117, 151-52, 350
 Cabot, John 3, 101, 107-11
 Cabot, Sebastian 170
 Caboto, Giovanni *bkz.* Cabot, John
 Cabral, Pedro Alvarez 103-104, 116
 Cadamosto, Alvise de 68
 Cakarta Adası 195
 Caledonia 320
 Calicut 81-82
 Callao 142
 Cambridge Üniversitesi 307
 Campeche 204, 208
 Cannaught 242
 Cano, Sebastian del 122-23, 140
 Canvey Adası 318
 Canynges, William 105
 Cão, Diogo 73-74
 Cape Eyaleti 74
 Cape Town 78, 258, 290, 293, 310
 Carcass 332
 Carey, Gregory 150
 Carlos III Adası 236

- Caroline Adaları 161
 Carpentaria Körfezi 199, 294
 Carteret, Philip 227-29, 234, 245
 Cartier, Jacques 125, 128-35
 Carver, John 182
 Carver, Katherine 182
 Castlereagh, Lord 303
 Catlin, George 48
 Cava 245
 Cavendish, Thomas 143, 152
 Cebelitarık Boğazı 11, 21, 91, 153
 Cebelitarık Kayalığı 11
 Cebu Adası 122
 Celebes 209
 Cenova 87, 107, 241
 Centurion 220, 223, 283
 Champion, William 272
 Chancellor, Richard 167-68
 Charles (II.) 331
 Chelsea 220
 Chester, John 150-51
 Christiania (Oslo) 337
 Christopher 150, 155
 Churchill Kalesi 332
 Cimmaron 149
 City of Paris 319
 Clare Manastırı 23
 Clarence Ruhtımı 320
 Clarkson, Thomas 270, 272-73
 Claxton (Kaptan) 317
 Clerk, Charles 225
 Cleveland 249, 258
 Clinton, Arbella 191
 Clonfert Manastırı 23, 28
 Clyde 320
 Cod Burnu 188
 Coelho, Nicolas 78
 Colima Limanı 142
 Collins, David 291
 Colston, Edward 265-66
 Columbia 320
 Commerçon, Philibert 233, 240-42
 Concepción 307
 Concepción 117-19, 123
 Conqueror 350
 Content Körfezi 327
 Conway Manastırı 43
 Cook Boğazı 254
 Cook, James 3, 9, 160, 200, 207-208, 228-29, 235, 239, 242, 247, 249-61, 278-79, 286, 289-92, 332, 336, 352
 Cordilleras Dağları 149
 Cork 318
 Cornish 12
 Cornwall 152
 Cornwallis Adası 334
 Coronado, Francisco de 143
 Cortes, Hernan 48, 139, 141
 Cosa, Juan de la 91
 Covadonga 223
 Covilha 66
 Cross Adası 75
 Cumberland Boğazı 171
 Cunard Hattı 320
 Cunliffe, Foster 265-66
 Cygnet 207-208
 Cythera Adası *bkz.* Tahiti
 Çanakkale Boğazı 17
 Çin (Hitay) 1-2, 53-61, 88-89, 110, 133, 146, 159, 167, 169, 171, 175, 209, 223, 242, 280, 293
 Çinliler 1, 53-55, 57-61, 223
 Çirikov, Aleksey 219
 d'Entrecasteaux, Bruni 296
 d'Urville, Dumont 296
 Dağınık Adalar 95
 Dakar 350
 Dampier, Judith 204
 Dampier, William 152, 201, 203-12, 215, 243, 352
 A New Voyage Around The World 209
 Dance, Nathaniel 260
 Danimarka 33, 242
 Dareios 14, 17
 Dartmouth 183
 Darwin, Caroline 307
 Darwin, Charles 299, 302-11, 352
 Türlerin Kökeni 307, 311
 Davis, John 171
 Day, John 108, 110
 De Roberval *bkz.* Roque, Jean François de la
 Defoe, Daniel 210-11
 Robinson Crusoe 210-11
 Delftshaven 182
 Demerara 271

- Deniz Kuvvetleri Komutanlığı (İngiliz) 205,
208, 251, 259, 285, 302
Denizcilik Okulu (Portekiz) 66-67
Deptford 161, 163
Deptford 284
Derby 182
Derwent River 291
Desaventuradas (Talihsiz Adalar) 122
Desire Limanı 225
Desolation Adası 123
Devon 152
Devonshire 150, 265
Di, Zhu 54, 58, 61
Dias, Bartolomeu 71, 74-78, 93, 115
Dias, Dinis 68
Dieman, Anthony Von 196-98, 254, 296
Dieppe 128
Digges, Dudley 284
Dillon, Peter 296
Discovery 258
Discovery 332
Doğu 1-3, 10, 70, 79, 82-83, 88, 115, 117,
127, 145-46, 152, 167, 169
Doğu Hindistan Kumpanyası 195
Doğu Hint Adaları *ayr. bkz.* Baharat Ada-
ları 2, 116, 167, 209, 257
Dolphin 225, 227, 229, 237
Donnacona (kabile şefi) 132
Donnington 294
Dorking 182
Doughty, Thomas 150, 153-55, 161-62
Dover Boğazı 16
Drake Körfezi 160
Drake, Francis 143, 147, 149-63, 185,
215, 221, 223, 225, 352
Droitwich 182
Duarte (Portekiz Kralı) 66-67
Dublin 317
Duchess 210
Ducil 24
Duclos-Guyot, Nicolas-Pierre 234
Duke 210
Duyfken 195
Dünya Savaşı
I. 341, 348
II. 348
Eagle 347-48
Eagle City 338
Eanes, Gil 68
Earnshaw 286
East Coker 203
East River 319
Edinburg 277
Edinburgh Üniversitesi 307
Edwall 47
Edward (III.) 65
Eendracht 196
Egmont, Lord 253
Eğri Ada (Isabel Adası) 95
Ekvator 63, 68, 73, 89, 122, 127, 141-42,
153, 220, 280, 301
Eleanor (Kraliçe) 115
Elizabeth 150, 157
Elizabeth (İngiltere Kraliçesi) 150, 161,
163, 179-80, 242
Elizabeth Adaları 156
Ellis Adası 321
Endeavour 229, 247, 249-59, 278-79, 289,
291-92
Endonezya 1-2, 7, 162, 195, 216
Endurance 341
Eneon 47
Erebus 333
Ereti (şef) 238-39
Erie Gölü 133
Erik, Kızıl 35-37
Eriksson, Leif 31, 37-40
Erythreia Denizi *bkz.* Kızıldeniz
Escobedo, Rodrigo de 94
Eskimolar (İnuitler) 30, 171, 334, 337
Espiritu Santo Adası 145, 244, 259
Espiritu Santo Burnu 123
Essex 150, 182
Etoile 234, 236, 243-44
Eton 251
Eyaletler Toprağı 199-200
Eystribygdh 36
Falconbridge, Alexander 267, 271
Falkland Adaları 233, 306
Falkland Savaşı 350
Farewell Burnu 254
Faroe Adaları 24-25
Fas 116
Fenikeliler 5, 13-14, 18-19
Fenstanton 182
Fernando *bkz.* Kolomb, Fernando

- Fernando (İspanya Kralı) 88-89, 99
 Fırtınalar Burnu *bkz.* Ümit Burnu
 Fiji Adası 7-8, 10, 121, 199
 Fil Adası 343-44
 Filipinler 7, 122, 140-41, 145-46, 209, 233, 259
 Fishponds 270
 Fitzroy, Robert 302-303
 Flamsteed, John 281-82
 Fletcher, Francis 150, 155, 161-62
 Flinders Çubuğu 295
 Flinders, Matthew 294-95, 333
 Floransa 111, 116, 127
 Flores Adası 25
 Florida 26-28, 46
 Florida Manastırı 43
 Florida Yarımadası 44, 127
 FNRS 3 350
 Formoza 209
 Foulby 282
 Fox, Long 272
 Foxe, Luke 173-75
Fram 340
 François (I.) 127-30, 133
 Franklin Boğazı 334
 Franklin, Sir John 332-35, 337, 352
 Fransa 16, 34, 73, 104, 127-28, 130, 132-33, 135, 233-34, 237, 240, 243, 245, 291, 327
 Fransız Devrimi 235, 237, 246
 Fransızlar 24, 125, 131-35, 140, 151, 203, 219, 229, 233-43, 246, 251, 280, 284, 290-92, 295-97
 Fransiskan 142, 145
Friendship 258
 Frigya 238
 Frobisher, Martin 165, 170-71
 Fródadóttir, Hallveig 34
 Frontera, Palos de 91
 Fuca, Juan 143
 Fuego *bkz.* Tierra del Fuego
 Fuller, Edward 182
 Fulton, Robert 348-50
Furnace 332
 Gabriel 165, 170
 Gal 43, 47-49
 Galant Limanı 234-37
 Galapagos Adaları 206, 302, 307-10, 352
 Galileo 280
 Gallego, Hernan 142
 Galler 43, 45-47, 104-105, 108, 257
 Güney Galler 104
 Kuzey Galler 257
 Galoup, Jean François de 290-92, 295-96
 Galway 23
 Gama, Paulo Da 78
 Gama, Vasco Da 76-82, 103, 115
 Gambia Nehri 68
 Gang, Liu 53, 55
 Gaskonya 105
 Gaspé 130
 Gaunt 65
General Belgrano 350
 George 107
 George 169
 George (III.) 257
 George İskeleyi 320
 Georgia Irmağı 47
 Ghyston Kayalığı 105
 Gine 96-97
 Gine Körfezi 19
 Giraudais, François Chenard de la 234
 Gjoa 337-39
 Gjoahavn Limanı 337
 Gladstone, John 271
 Gladstone, William 271
 Glass 327
 Gloucester 220-22
 Golden Gate 160
Golden Hind (Pelican) 147, 150-51, 154-55, 157-59, 161-63, 185
 Gomery, Adrien de Gerlache de 336
 Gonçalves, Lopo 68
 Gooch, Daniel 325, 327
 Gorn Gwynant 44
 Grafton 204
 Graham, George 282
 Granada 88
Grande Hermione 130, 132
Great Britain 322, 324
 Great Burstead 182
Great Eastern (Great Leviathan) 323-27
Great Western 313, 316-19, 324
 Great Western Demiryolu Şirketi 315, 325
 Green, Charles 249-50, 279
 Greenwich 261, 280

- Greenwich Bakımevi 259
 Greenwich Kraliyet Gözlemevi 281
Grenville 258
 Groton 190
 Grönland 30, 36-37, 39-40, 56, 59, 337, 349
 Grönlandlılar Destanı 36
 Guadalcanal 142
 Guadeloupe 128
 Guam Adası 122, 209-10
Gulden Zeepard 196
 Gulf Stream 26, 28, 106
 Gutierrez, Pedro 94
 Güney Adası 253-54
 Güney Georgia Adası 343
 Güney Kutbu 59, 74, 116, 259, 329, 331, 335-36, 339-41
 Güney Kutup Dairesi 259, 336
 Güney Shetland Adaları 55
 Gwynedd 46
 Gwynedd Krallığı 43
 Gwynedd, Madoc ab Owen 41, 43-49
 Gwynedd, Owen 43, 45
 Gwynedd, Riryd 43
- Haç Burnu 73
 Haçlı Seferleri 69, 79
 Haitaa 237, 239
 Haiti Adası (Espanola) 97, 99-100
 Hakluyt, Richard 43, 45, 160, 165
 Halley, Edmund 250, 281-82
 Hamburg 336
 Hansa Birliği 106
 Harald, Sarışın 34
 Harford, James 272
 Harrison, John 275, 282-85
 Harrison, William 284
 Harrow 251
 Hartog, Dirk 196, 207-208
 Harwich 168
 Hawaii Adaları 9, 161, 258-60, 291, 349
 Hawkins, John 150
 Hawkins, William 150
 Hayal Kırıklığı (Disappointment) Adaları 226
 Hazar Denizi 17
 He, Zheng 51, 53, 57
 Hearn, Samuel 332
Heemskerck 196
 Helluland 37
- Henrietta Maria* 173
 Henrique, Prens 63, 65-70, 73
 Henry (VII.) 107, 110-11
 Herakles Sütunları 10-11, 13-14, 18
 Herbert, Thomas 44-45, 47
 Herjulfsson, Bjarni 36-37, 40
 Herodotos 14, 16-19
 Hesiodos 11
 Hristiyan 23-24, 47, 67, 69, 77, 79-82, 88, 96, 104, 107, 139, 142, 177, 266, 303
 Hristiyan Kilisesi 162
 Hicks, Zachary 254
 Hindistan 17, 70-71, 73, 76-77, 79-81, 83, 85, 100, 103, 106, 115-17, 173, 195, 211, 216
 Doğu Hindistan 173, 195
 Hint Okyanusu 17, 19, 54, 75-76, 81, 93, 123, 159, 162, 197, 245, 250, 258, 261, 295
 Güney Hint Okyanusu 55
 Hintliler 1-2, 7, 80-81, 97
 Hitay *bkz.* Çin
 Hobart 291
 Holl II, William 260
 Hollanda 73, 104, 170, 180, 182, 189, 195, 197, 199, 207, 211, 216, 258
 Hollanda Doğu Hindistan Şirketi (WIC) 216
 Hollanda İmparatorluğu 258
 Hollandalılar 140, 167, 169, 179, 181, 193, 195-96, 199-200, 203, 216, 218, 244
 Hollowbacks 105
 Homeros 12, 23
Ilyada 49
Odyssea 49
 Honduras 100
 Hoorn Burnu 199 *bkz.* Horn Burnu
 Hopkins, Elizabeth 182, 188
 Hopkins, Oceanus 188
 Hopkins, Stephen 182
 Horn Burnu (Cape Horn) 156, 163, 196, 198-200, 209-10, 216, 219-20, 227, 234, 290, 302, 304, 306, 352
 Horrocks, Jeremiah 250, 281-82
 Hotmadod'lar (Hotanto'lar, Nama'lar) 201
 Howland, John 182, 187
 Hudson Körfezi 111, 133, 170-71, 173-75, 291, 331-32, 337

Hudson Körfezi Şirketi 331
 Hudson Nehri 127
 Hudson, Henry 171-72, 352
 Humber 180, 282
 Humber Nehri 180
 Hungroad 105
 Huntingdonshire 182
 Huxley, Thomas Henry 307, 311

Idle Nehri 180
 Immingham 180
Industry 220
 Infante, Juan 75
 Inter Caetera Fermanı 80
Investigator 294
 Iroquois *bkz.* Irokua
 Isabel (Kraliçe) 88-89
 Isleworth 251
 Ita, Azize 28

İber Yarımadası 11, 163
 Île de France *bkz.* Mauritius
 İndus Nehri 17
 İngilizler 43, 47, 65, 70, 101, 108, 110-11, 140, 143, 146-47, 149, 152, 158-61, 163, 167, 169-70, 179, 185, 190, 195, 203, 208, 219, 221, 223, 227, 233-34, 237, 245, 249-50, 280, 289, 291-92, 296, 302, 315, 331, 333, 339-41, 345, 347, 350
 İngiltere 12, 33-34, 73, 104-105, 107-109, 150, 157-58, 161, 167-68, 171-72, 174, 179, 181-84, 190-91, 207, 220-21, 223, 227, 229, 242, 281-82, 290, 292, 294-95, 297, 303, 307, 316, 323-24, 327
 Doğu İngiltere 190
 Güney İngiltere 104
 İngiltere Bilimsel Gelişim Derneği 307, 311
 İnkalar 55, 139
 İnuitler *bkz.* Eskimolar
 İpek Yolu 2, 10, 88
 İranlı 14
 İrlanda 23-24, 28, 30, 34, 44, 105-108, 110, 317, 325-27
 İrlandalı 21, 23, 321
 Irokua (Iroquois) 130, 132, 134-35
 İsa (Hz.) 1, 10, 13, 23, 27, 69
 İskandinavlar 31, 33-34, 36, 40

İskandinavya 16, 33, 35
 İskender, Büyük 17, 63
 İskenderiye 153
 İskenderiye Limanı 151
 İskoç 209
 İskoçya 24, 34, 180
 İspanya 13, 16, 73, 77, 79-80, 88, 96-97, 100, 103-105, 110, 116-17, 123, 133, 139-40, 144, 152, 161, 167, 233
 Orta İspanya 110
 İspanya Sarayı 103
 İspanyol Karayipleri 149, 204
 İspanyollar 48, 88, 91, 99, 103, 110, 123, 133-34, 137-46, 149-52, 154, 157-58, 161-63, 167, 185, 203, 211, 215, 219-23, 225-26, 244, 251, 259
 İsveç 33
 İsveçli 335
 İsviçreli 321
 İtalya 87
 İtalyan 107, 118
 İtilaf Devletleri 348
 İzlanda 29-30, 31, 34-37, 40, 49, 56, 59, 88, 105-106, 108, 251
 Jackman, Charles 168-69
 Jackson Limanı *bkz.* Sydney
 Jamaika 100, 284-85
 James Körfezi 172, 244
 James (VI.) 180
 James, Thomas 173-75, 352
 Jansz, Willem 195-96, 207
 Japonlar 1-2
 Japonya 57, 88-89, 221, 280
 Jarlath, Aziz 28
 Jay, John 106-107
 Jean François *bkz.* Roque, Jean François de la
 Jefferys, John 285
Jewel 191
Joan 106
 João (I.) 65
 João (II.) 73, 88, 115
 Johannes, Rahip 69, 80
 John, Gaunt'lu 65
 Johnson, Marshall 187
 Johnson, Samuel 270
 Jones, Peder Morgan 48
 Jordan Nehri 244

- Juan Fernandez Adası 209-10, 221-22
 Juan Fuca Boğazı 143
 Julianeheb 36
Justinian 293
- Kaliforniya 55-56, 142-43, 159, 161, 225-26, 291
 Kalküta 81, 320
 Kamboçya 209
 Kamçatka Yarımadası 219, 221, 291
 Kan Adası (Gerçek Adalet ve Yargılama Adası) 155
 Kanada 36, 40, 125, 131-32, 135, 203, 233, 258, 291, 321, 334, 337, 340, 352
 Kanada Kraliyet Atlı Polis Teşkilatı 340
 Kanarya Adaları 12, 67-68, 73, 80, 91, 103
 Kanton Nehri 223
 Kara Denizi 168
 Karadeniz 17
 Karayip Adaları (Karayipler) 92, 99, 150, 161, 206, 219, 221, 269
 Kartaca 13, 16
 Kastilya 95, 99, 116
 Katil Körfezi 198
 Katolik 73
 Kealakekua Körfezi 258, 260
 Keltler 33
 Kendall, Larcum 285-86
 Kentucky Irmağı 47
 Kerry 23, 28
 Keşifler Anıtı 69
 Kızıl Bayrak Filosu 242
 Kızıl Erik Destanı 31, 36
 Kızıldeniz 17-19, 81, 327
 Kingroad 105, 106, 173, 318
 Knight, James 332
 Kolomb, Bartolomeo 87
 Kolomb, Fernando 87
 Kolomb, Kristof 3, 30-31, 77, 80, 85-100, 103, 105, 107-108, 110-11, 115-17, 124, 139, 179
 Kongo Nehri 73
 Korku Burnu 127
 Köleliğin Kaldırılması Yasası 270
 Kral William Adası 334, 337
 Kraliçe Charlotte Koyu 254
 Kraliyet Adacıkları 235
- Kraliyet Donanması (İngiliz) 250, 258, 294, 333
 Kserkses (Serhas) 14-15
 Kudüs 28
 Kuril'ler 221
 Kutsanmışlar Adaları (Makaron Nesoi) 21
 Kuzey Adası 198, 253
 Kuzey Atlantik Muharebesi 348
 Kuzey Buz Denizi 169, 219, 349
 Kuzey Denizi 18, 33, 180, 250
 Kuzey Kutbu 116, 331-32, 335-38, 340, 349
 Kuzey Kutup Dairesi 167, 219
 Kuzeybatı Geçidi 3, 101, 111, 159, 165, 171-73, 175, 225, 259, 331-32, 336, 338-40
 Kuzeydoğu Geçidi 56, 59, 165, 167, 170, 335-36
 Küba (Juana) 95-97
 Küçük Antiller 128
 Kükreyen Kırklar 197-98
- l'Aine, Jean-Louis Caro 234
 L'Anse aux Meadows 40
La Dauphine 127
 La Pérouse Kontu *bkz.* Galoup, Jean François de
 Labrador 129, 251
Labrador 340
Lady Juliana 293
 Lancashire 182, 265, 269, 273
 Lancaster 65
 Lancaster Boğazı 173, 332, 334, 337
Landnámabók 37
 Lapland 167-68
 Larsen, Henry 340
 Latin 81, 91, 186
 Launcetown 291
 Lawson, Bay 309
 Le Bature de Diane (Diane Sahili) 243
 Le Maire Boğazı 200
 Leeuwin Burnu 294
 Legazpi, Miguel Lopez de 141
 Leiden 181-82
 Libya 14-16, 18-19
 Libya Burnu 15
 Lima 158
 Limehouse 316
 Limerick 28

- Lincoln 191
 Lincolnshire 180, 251, 282, 294
 Lind, James
 İskorbütün Tedavisi 277-78
 Lindsfarne 34
 Linnaeus, Carl 250
 Liverpool 265-66, 269-70, 273, 316-17, 319-22
 Liverpool 316
 Liverpool Mercury 319
 Lizard Yarımadası 283
 Lizbon 77, 82-83, 99, 115, 283
 Lizbon Limanı 99
 Lloyd (denizci) 107
 Loaysa, Garcia de 140
 Lockyer, Edmund 291, 297
 Lok, Michael 170
 London 173
 Londra 104-105, 109, 151, 173, 195, 209, 225, 251, 265-66, 316, 319
 Long Island 127
 Long Reach 236
 Louis (XV.) 237, 246
 Louis le Grande 236
 Lousiana 203
 Lucania 319
 Luconia 209
 Lundy Adası 46
 Lusitania 319
 Luzon Adası 145-46

 Macbride, Dr. 278
 Macellan Boğazı 55, 120-21, 123, 140, 153, 155-58, 220, 226-27, 229, 234, 236
 Macellan Bulutları 123
 Macellan, Ferdinand 3, 113, 115-23, 140, 153-54, 352
 Maceracı Tüccarlar Şirketi 167
 Macta Adası 122
 Macy, Dr. 225
 Madeira 67-68, 220, 242, 284, 340
 Madoc *bkz.* Gwynedd, Madoc ab Owen
 Madras 77
 Mağribiler 88
 Maine 349
 Maire, Jacob Le 198-200
 Makao 223
 Malabar 81
 Malaita 142
 Malekula 244
 Malezya 242
 Malindi 80, 82
 Maluku Adaları 244
 Man, Zhou 55-56
 Mandanlar 47-48
 Manhattan 340
 Manila 144, 146, 152, 219
 Manila kalyonu 219, 222-23
 Manş Denizi 16, 33, 152, 182-83, 316, 324
 Maoriler 9, 198, 252
 Maria Santa (Mary) 152-53, 155
 Mariana Adaları 209
 Mariana Çukuru 350-51
 Marigold 150, 156-57
 Markiz Adaları (Markizler) 8-9, 121, 142-43, 259
 Markland 37
 Marshall Adaları 142
 Martin Alonso *bkz.* Pinzon, Martin Alanso
 Martin, Christopher 182
 Martinique 237, 246
 Marton 249, 258
 Mary and John 105
 Mary Redcliffe 105
 Maskelyn, Neville 275, 283
 Massachusetts 191
 Massachusetts Körfezi Kolonisi (Massachusetts Körfezi Kumpanyası) 190
 Mathews, Bay 303, 305
 Matinino Adası 99
 Matthew 101, 108-109
 Mauritania 319
 Mauritius 197, 295
 Mayalar 139
 Mayer, Tobias 282
 Mayflower 177, 179, 183-88, 190-192
 Mecid, Ahmed ibn 80
 Meksika 137, 139-40, 146, 152, 209
 Meksika Körfezi 44, 46, 128, 204
 Melanezyalılar 7-9, 242
 Melville Adası 207, 291
 Melville, Herman 320
 Mendaña, Alvaro de 142-44
 Mendoza, Luis de 119
 Menzies, Gavin 51, 53-54, 61
 The Year China Discovered the World
 53

- Mercury Körfezi 279
 Mersey Nehri 315
 Mersey Sığılığı 321
 Mesih Tarikatı 66-67
 Mısır 14-15, 18
Michael 165, 170
 Middleton, Christopher 332
 Millwall 322
 Mindanao 209
 Ming Hanedanı 51, 54, 59-61
 Minster, York 303-304
 Missouri Nehri 47
 Mobile 44-46, 48
 Mombasa 79-80
 Monomatapa 201
 Montcalm, Louis-Joseph de 233
 Monterey 291
 Montevideo 234, 304
 Montezuma (Aztek İmparatoru) 141
 Montreal 131, 134
 Montreal Adası 130
 Moon, Thomas 150
 More, Hannah 270, 273
 Moreton Körfezi 291
Morning Herald 318
 Moskova 168, 221
 Mossell Körfezi 74, 78
 Mouat, kaptan 225
 Mozambik 79, 83
 Mullins, William 182
 Murray, Thomas 205
 Müslümanlar 66, 69, 79, 89

 Namibya 201
 Nanjing 57
 Napolyon 246
 Narragansett Körfezi 127
 Nassau-Siegen (Fransız Prens) 234
Nautilus 349-50
Navigatio Sancti Brendani 24
 Nekos (II.) 18
 Nelson, Horatio 332-33
Neptün 301
 New Albion 160-61, 225
 New England 189
 New Mexico 143
 New Orleans 333
 New South Wales *bkz.* Yeni Güney Galler
 New York 313, 315, 318-19
 New York Limanı 127

 Newcastle 291
 Newfoundland 28, 40, 101, 111, 125, 135, 251, 258, 327
 Newton, Isaac 281
 Newton, John 271
 Niagara Şelalesi 133
 Nikobar Adaları 209
 Nil Nehri 17-18
Nina 90-91, 93-94, 97, 99
 Nineteen Counties 296
 Nino, Juan 91
 Nino, Peralonso 91
 Nordenskjöld, Nils Adolf 335
 Norfolk Adası 182, 293
Normandie 319
 Normandiya 237, 246
 North Riding 249, 258
 Northumbria 34
 Norveç 33-37, 167-69, 335, 340
 Norveçliler 39, 335
 Norwich 104-105
 Nottingham 182
 Nottinghamshire 180
 Novaya Zemlya Takımadaları 167-69, 335
Nuestra Senora de Covadonga *bkz.* *Covadonga*
Nuestra Senora de la Incarnation 211
Nuestra Senora de la Concepción 158
 Nun Burnu 67-68
 Nuyts, Pieter 196, 207

 O'Malley, Grace 242
 Ochelaga 132
 Oğlak Dönencesi 74, 197, 256
 Okeanos 12
 On İki Havari Kayalıkları 237
 Ontario Gölü 133-34
 Orinoco Nehri 100
 Ottawa Nehri 134
 Oxenham, John 149
 Oxford Üniversitesi 251, 307, 311

 Palos 91, 99
 Panama 56, 100, 123, 158-59, 221, 259
 Panama Berzahu 116, 149, 221
Paramour 281
 Paris 131-32, 135, 233, 237
 Paris Katliamları 246
 Parkinson, Sydney 250, 255

- Pasifik *bkz.* Büyük Okyanus
 Güney Pasifik 193, 233
 Kuzey Pasifik 259
 Paskalya Adası 8-9, 213, 216-18, 259
 Paso Ingles 236
 Patagonya 117-18, 225, 234, 236, 302-304, 306
 Paterson Doku 316
 Paterson, William 291
 Paulus (III.) 133
 Pavia Üniversitesi 87
Pearl 220
 Pearl Harbour 349
 Peary, Robert E. 340
Pedr Sant 44
 Pedro 66
 Peel Boğazı 334
 Pekin 53-54, 56
Pelican bkz. Golden Hind
Pembroke 258
 Peru 55, 139-40, 142, 144-46, 149, 152, 209, 216, 220-21, 225
 Pet, Arthur 168-69
 Petro Adası 336
 Petro, Büyük 218, 221
 Phaiak 12
 Philip Limanı 291
 Philip, Arthur 290, 292
 Philippa, Lancaster'lı 65
Philosophical Transactions of the Royal Society 225
 Piccard, Auguste 350
 Piccard, Jacques 350
 Pigafetta, Antonio 113, 118
 Pilgrimler 177, 180, 182-88, 190-91
 Pilier Burnu 237
 Pillar Burnu 123
 Pinney, John 271-72
Pinta 90-91, 93-94, 97, 99
 Pinzon, Francisco Martin 91
 Pinzon, Martin Alonso 91, 93-94, 97, 99
 Pinzon, Vincente Yanez 91, 94
 Piombo, Sebastiano del 92
 Pitcairn Adası 228
 Pitt, William 273
 Pizarro, Francisco 139
 Platon 11
 Plinius 14
 Plymouth 151, 163, 179, 183, 190-91, 278
 Plymouth Rock 188
 Point Barrow 340
 Polinezya 299
 Polinezyalılar 5, 8-9, 216, 242
 Polo, Marco 69, 88
 Portekiz 16, 65-67, 69-70, 73, 77, 79-80, 88, 97, 103-105, 115, 117, 123, 133, 140, 151-52, 167
 Portekizliler 63, 65-68, 70-71, 73, 79-82, 103, 110, 115-17, 123, 140, 151-52, 162, 203
 Porto Riko 100
 Portsmouth 220, 290
 Portsmouth Limanı 350
 Powel, David 45
 Prens Edward Adası 129
 Prens İskelesi 320
 Presbiteryenler 179
 Protestanlar 73, 104, 179
 Pura (Oborea, Tahiti şefi) 228
 Püritenler 150, 180, 190-91, 282
 Qing, Yang 54
 Quad Burnu 236
 Quaker'lar 272
 Quebec 130-31, 134-35
Queen Mary 319
 Queensland 296
 Quiros, Pedros Fernandez de 143-45, 244
Racehorse 332
 Read, Mary 242
Resolution 258, 336, 352
 Reykjavik 34
 Rhir Burnu 152
 Rio de Infant 75
 Rio de Janeiro 117, 153
 Rio de la Plata 117, 153
 Rio de Ouro 68
 Rio Grande 143
 Roanoke 159
 Robinson, John 183
 Rochefort 241
 Rockall 30
Roebuck 208
 Rogers, Woodes 152, 201, 210-11
 Roggeveen, Jacob 213, 216-18
 Roma 12, 144

- Romainville, Charles Routier de 233
 Romalılar (uygarlığı) 1, 12, 14, 67-68, 104, 179, 195
 Roque, Jean François de la 133-35
 Roscoe, William 267, 270
 Ross Buz Kütlesi 340
 Ross Denizi 341
 Royal Society 225, 249, 251
Royal William 317, 319-20
 Rum Cay Adası 95
 Ruslar 168, 218-19, 221, 332
 Russell, John Scott 322
 Rusya 168-69, 219, 221, 291
- Sablon, Blanc 129
 Sabrosa 115
 Sagres 66
 Saguenay 132
 Sakson 104
 Salem 191
 Samana Körfezi 99
 Samoa Adaları 218, 242
 Samos 15
 Samoyedler 168
San Antonio 117-20
 San Cristobal 142, 144
 San Domingo 100
 San Francisco 154, 159, 338
 San Francisco Burnu 158
 San Francisco Limanı 159
San Gabriel 78
San Miguel 78
 San Raphael 77
 San Salvador Adası 94-95
 Santa Cruz Adaları 143, 296
 Santa Isabel 142
 Santa Maria 99
Santa Maria 90-91, 97-98
Santiago 117, 119
 Sao Miguel Adası 25
 Sao Tome 77
 Sargasso Denizi 25, 91-96
 Sataspes (İrlandalı) 14-15
Savannah 315
 Savannah 321
 Sayda 13
 Schouten, Willem 199-200
 Scilly Adaları 283
 Scott, Robert 335, 339-41
- Scrooby 180, 182
 Scylax 17
Searchthrift 168
 Segovia, Rodrigo Sanchez de 94
 Selkirk, Alexander 201, 209-12
 Senegal 350
 Severin, Tim 30
Severn 220
 Severn 104-105
 Severn Nehri 105, 318
 Sevilla 69, 123
 Sezar 63
 Shackleton, Ernest 341-44
 Shannon Nehri 23
 Shark Bay (Köpekbalığı Körfezi) 208
 Shih, Ching 242
 Shovell, Sir Cloudesly 283
 Shrewsbury 307
 Sıcak Kuşak 205, 208-209
 Sibirya 56, 219, 219, 335, 340
 Sierra Leone 163
 Silva, Nuño da 151-52
 Silves, Diogo de 67
 Simancas Kalesi 110
 Sion 28
Sirius 316-19
 Smyth, Hugh 169
 Smyth, John 181
 Solander, Doktor 250
 Solomon Adaları (Solomonlar) 7, 142-43, 226, 244, 246, 296
 Solunte Burnu 14
 Somerset 203
 Sosyete Adaları 8-9, 218
 Southampton 182-83
 Southey, Robert 41, 47
Speedwell 182-84
 Sporing, Herman 250
 St. George's Steam Packet Şirketi 316-17
 St. Helena Körfezi 78, 209
 St. Julian Körfezi 154
 St. Lawrence Körfezi 129
 St. Lawrence Nehri 130-31, 133-35
 St. Malo 128-29, 135, 245
St. Pantelam 75
 St. Phillip 244
 Staithes 249, 258
 Standish, Myles 182
 Standish, Rose 182

- Start Point 283
 Staten Adası 319
 Staten Land *bkz.* Yeni Zelanda
 Stewart Adası 254
 Strata Florida Manastırı 43
Success 191
 Suffolk 190
 Sulawesi Adası 162
 Sullivan, James 304
 Sumatra 209
Supply 289, 292-93
 Sur 13
 Surrey 182, 265
 Süleyman (Solomon) 142
 Süveyş Boğazı 17-18, 81
Swallow 227-29, 245
Swan 150, 155
 Sydney Cove 293
 Sydney (Limanı) 160, 255, 291-96
Syrius 289, 292-93

Ş
 Şanghay 53
 Şarlken (İmparator) 117, 133
 Şili 157, 198, 209, 220-21, 224, 237, 306-308

 Tahiti-Nui 237
 Tahiti Adası 9, 121, 227-29, 231, 237-42, 249-51, 279, 310
 Tahitililer 216, 227-28, 237-42
Talbot 191
 Talcahuano 307
Tamar 225
 Tanomo Körfezi 97
 Tapınak Şövalyeleri 66
 Tasman, Abel 193, 196-200, 203, 207, 251-54, 352
 Tasmanya Adası (Van Diemen'in Diyarı) 193, 197-98, 254, 291, 294, 296
 Telegraph Construction Company 325
 Tenerife 284, 290
 Tennessee 47
 Terra Australis Incognita 141-42, 251
Terror 333
 Thames Nehri 316-17, 322-24
The Anglo-Saxon Chronicle 34
The Ayde 165
The Times 324
 Thomas, John 110, 150

 Thorgilsson, Ari 37
 Thorne, Robert 167
 Thorvald 35
 Tidore 140
 Tierra del Fuego 120-22, 200, 209, 302-305
 Tilley, Edward 182
 Tilley, Humility 182
 Tonga Adaları 7, 10, 199, 259
 Tongatapu 199
 Tonquin 208
 Tordesillas Antlaşması 77, 80, 103, 133, 139-40
 Torres Boğazı 7, 145-46, 200
 Torres, Luis Vaez de 145, 352
 Trafalgar Deniz Savaşı 333
 Tralee 23, 28
 Trent Nehri 180
 Triana, Rodrigo de 94
Trieste 350
 Trinidad 100, 117, 122-23
Trinity 107
 Tristão, Nuno 68
 Tromsø 335
Tryall 220-22
 Tryker (denizci) 39
 Tu, Shen 60
 Tuam 28
 Tuamotu Takımadaları 8, 142, 145, 217, 237
 Tubai Adası 8
 Tudor (Kral) 171
 Tupia (Tahiti yerlisi) 9
Turtle 347, 349

United States 319
 Urdaneta, Andres de 141
 Usher (Başpiskopos) 44
 Uzakdoğu 7, 88-89, 117, 195, 280, 323
 Uzun Ada (Fernando Adası) 95

 Üç Kral Adaları 198, 253
 Ümit Burnu 15, 18-19, 54, 56, 71, 76-79, 81-83, 115, 117, 123, 159, 162, 195, 198, 209, 245, 286, 299

 Valencia 325, 327
 Valentine, Aziz 210
 Valladolid 100

- Valparaiso 306
 Van Dieman'ın Diyarı *bkz.* Tasmanya Adası
 Vancouver Adası 143
 Vancouver, George 352
 Vanikoro Adası 296
 Vanuatu 7
 Vatikan 103-104

 Vaygaç Adası 169
 Vega 335
 Venedik 88, 101
 Venüs Geçışı 229, 249-51, 254, 279
 Vernon, Edward 219, 221
 Veron, Pierre Antoine 233
 Verrazzano, Giovanni da 127-28
 Vespucci, Amerigo 111, 116
 Victoria 117-19, 123, 140
 Victoria 296
 Victoria (Kraliçe) 310, 323, 334
 Victoria Boğazı 334
Viking Books of Settlements 34
 Vikingler 31, 33-35, 40, 44, 111, 132
 Vincente Yanez *bkz.* Pinzon, Vincente Yanez
 Vinland 39-40, 59
 Virgenes Burnu 123
 Virginia 177, 269
 Virginia Şirketi 181
 Viseu 66
 Visscher, Franchois 197
 VOC (Vereenigde Oostindische Compagnie) 195, 216, 218
 Volga Nehri 168

 Wager 220, 224
 Wake Adası 142
 Waldseemuller, Martin 111, 116
 Walker, John 250, 258
 Wallace, Alfred Russel 307, 311
 Wallis, Samuel 227-29, 234, 237, 239
 Walsh, Don 350
 Walsingham, Sir Francis 150
 Warde, Richard 110
 Watertown 191
 Weddell Denizi 341
 Weymouth 204
 Whale 191
 Whales Körfezi 340
 Whitby 250, 258
 White, Susanna 182

 White, William 182
 Wickham, John 304
 Wilberforce, William 270, 273
 Wild, Frank 343
 William 169
 Willis, Roger 283
 Willoughby, Sir Hugh 167
 Winslow, Edward 182, 189-90
 Winslow, Elizabeth 182
 Winthrop, John 190-91
 Witney, Eli 272-73
 Worcestershire 182
 Worcester, William 105-106
 Wynter, John 150

 Yale Üniversitesi 40
 Yedi Şehir Adası 88, 106
 Yedi Yıl Savaşı 233, 258
 Yelcho 344
 Yengeç Dönencesi 68
 Yeni Britanya 199, 208, 228, 244
 Yeni Dünya 85, 116, 128, 131, 133, 137, 139-40, 179, 187, 190, 192, 321, 325, 327
 Yeni Gine Adası 7, 145, 196, 199, 208
 Yeni Güney Galler *bkz.* Avustralya
 Yeni Hebridler 145, 242, 246, 259
 Yeni Hollanda *bkz.* Avustralya
 Yeni İrlanda 199, 228
 Yeni İspanya 140-41, 145, 222
 Yeni Kaledonya 7, 259
 Yeni Keşfedilen Yerlere Gidecek Maceraperestler Şirketi 110
 Yeni Zelanda (Staten Land) 9-12, 56, 198-200, 215, 247, 252, 254, 258, 279, 310
 Yeovil 203
 York 104-105
 York Burnu 145, 257, 294
 York Burnu Yarımadası 196, 207
 Yorkshire 173, 182, 249, 258, 282
 Young, Nicholas (Nick) 252
 Yunanlar 1, 10-11, 14, 17, 19, 21, 23, 49, 279

 Zarco, João Gonçalves 67
 Zaromin 81
 Zeehaen 193, 196
 Zurara, Gomes Eanas de 65

