

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>

tarihi değiştiren keşifler

P O P Ü L E R T A R İ H



A L İ Ç İ M E N

P O P Ü L E R T A R İ H





ALİ ÇİMEN

Üsküdar'da doğdu, Sultanahmet'te büyüdü. Etrafında oynadığı Ayasofya'nın, Topkapı Sarayı'nın ve Dikilitaş'ın gölgesinde dünyayı merak etti; tarihi sevdi. Akranları pul koleksiyonu yaparken, o gazete kupürlerini topladı. Dünyaya olan merakı çocukluk hayali olan gazeteciliği, tarihe olan özel sevgisiyse tarih kitapları yazarlığını doğurdu.

Yerkürenin etrafında dört döndü; rengarenk kültürler gördü, onların tarihlerine dokundu; dünyanın ve tarihin sadece Türkiye'den ve Osmanlı'dan ibaret olmadığını hissetti. "Gördüklerimi, hissettiklerimi ve öğrendiklerimi; dünyamızın ortak tarihini nasıl anlatırım?" diye sorarken, Tarihi Değiştirenler Serisi ortaya çıktı.

Tek koltuğunda iki karpuzla 20 yıldır dünyanın yörüngesinde dönüyor; Amerika'dan Çin'e, Rusya'dan İngiltere'ye; siyasetçiler, bilim adamları ve tarihçilerle konuşuyor, yazıyor, arşivlerde soluklanıyor; haberler yapıp kitaplar yazıyor.

Gazeteci kimliği ve gözüyle tarihin heyecan verici rotalarında geçmişin izini süren Ali Çimen, sizi de bu tarihî yolculuğa ortak olmaya çağırıyor.

Gelin, tarihi birlikte yazalım!

alicimen.org

facebook.com/alicimen

facebook.com/tarihidegistirenlerserisi

twitter.com/alicimen

youtube.com/tarihidegistirenler

iletisimalicimen@gmail.com

İ y İ k i k i t a p l a r v a r . . .

TİMAŞ YAYINLARI

İstanbul 2013

timas.com.tr

TARİHİ DEĞİŞTİREN KEŞİFLER

Ali Çimen

TİMAŞ YAYINLARI | 3260
Popüler Tarih Dizisi | 26

PROJE EDITÖRÜ

Adem Koçal

EDITÖR

Tuğçe İnceoğlu

KAPAK TASARIMI

Ravza Kızıltuğ

1. BASKI

Kasım 2013, İstanbul

ISBN

ISBN 978-605-08-1269-5



9 786050 812695

TİMAŞ YAYINLARI

Cağaloğlu, Alemdar Mahallesi,
Alayköşkü Caddesi, No: 5, Fatih/İstanbul
Telefon: (0212) 511 24 24 Faks: (0212) 512 40 00
P.K. 50 Sirkeci / İstanbul

timas.com.tr

timas@timas.com.tr

facebook.com/timasyayin grubu

twitter.com/timasyayin grubu

Kültür Bakanlığı Yayıncılık

Sertifika No: 12364

BASKI VE CİLT

Sistem Matbaacılık

Yılanlı Ayazma Sok. No: 8

Davutpaşa-Topkapı/İstanbul

Telefon: (0212) 482 11 01

Matbaa Sertifika No: 16086

YAYIN HAKLARI

© Eserin her hakkı anlaşmalı olarak

Timaş Basım Ticaret ve Sanayi Anonim Şirketi'ne aittir.

İzinsiz yayımlanamaz. Kaynak gösterilerek alıntı yapılabilir.

TARİHİ DEĞİŞTİREN KEŞİFLER

Ali Çimen



ALİ ÇİMEN

1971 yılında İstanbul/Üsküdar'da doğdu. İlk ve orta öğrenimini İstanbul'da tamamladıktan sonra yüksek öğrenimini bir süre Karadeniz Teknik Üniversitesi Turizm ve Otel İşletmeciliği Bölümü'nde devam ettirdi. Ardından 1991'de İstanbul Üniversitesi İngiliz Dili ve Edebiyatı bölümündeki eğitimiyle eşzamanlı olarak ZAMAN gazetesinde gazetecilik serüvenine başladı. Uzun yıllar gazetenin İstanbul'daki merkezinde Dış Haberler, Haber Merkezi ve Magazin servislerinde çevirmen, muhabir, redaktör ve editör olarak görev yaptı. Aynı gazetenin Frankfurt, Amsterdam ve Londra merkezlerinde de uzun süre çalışan yazar, gazetecilik kariyerini halen Fransa'da, uluslararası haber kanalı EURONEWS'te sürdürüyor. Uluslararası basın kartı sahibi olan Ali Çimen, İngilizce, Almanca, Fransızca ve Hollandaca bilmektedir.

alicimen.org
facebook.com/tarihidegistirenlerserisi
facebook.com/alicimen
twitter.com/alicimen
youtube.com/tarihidegistirenler
iletisimalicimen@gmail.com

Yayınlanmış Eserleri

Echelon
İpler Kimin Elinde (Hakan Yılmaz ile birlikte)
İnsanoğlunun Uzay Macerası
Tarihi Değiştiren Konuşmalar
Tarihi Değiştiren Savaşlar (Göknur Gögebakan ile birlikte)
Tarihi Değiştiren Kadınlar
Tarihi Değiştiren Askerler
Tarihi Değiştiren Bilginler
Tarihi Değiştiren Olaylar
Tarihi Değiştiren İmparatorluklar
Tarihi Değiştiren Diktatörler
Tarihi Değiştiren Günler
Tarihi Değiştiren Gizli Servisler
Tarihi Değiştiren Liderler
Kırk Heykel

❖ İçindekiler ❖

ÖNSÖZ ➤ 7

EDWIN 'BUZZ' ALDRIN'DEN MESAJINIZ VAR! ➤ 11

Doğu'nun Kapısını Batı'ya Açan Kâşif

Marco Polo ➤ 13

Tarihin En Uzun Hac Yolculuğunu Yapan Gezgin

İbn-i Batuta ➤ 37

Hindistan Niyetine Amerika'nın Kapısını Açan Adam

Christopher Colombus ve Yeni Dünya'nın İşgali ➤ 51

Portekizliler Hint Okyanusu'nu Nasıl Ele Geçirdi?

(Ümit Burnu'nu Bulan Bartolomeu Dias ve Hint Denizlerinin

Amirali Vasco da Gama) ➤ 75

Sahi, Kim Keşfetti Bu Amerika'yı? ➤ 87

Çin'in Gücünü Perçinleyen Müslüman Kâşif ve Denizci Zheng He ➤ 97

Dünyanın Kafasını Karıştıran Haritacı

Piri Reis ➤ 115

İki İspanyol Orta ve Güney Amerika'yı Nasıl Yağmaladı?

(Acımasız İspanyol Fatihlerinin Hikâyesi) ➤ 141

Osmanlılar Neden Amerika İle İlgilenmedi? ➤ 155

Ferdinand Magellan Dünyanın Etrafında Tur Atan İlk Kişi miydi? ➤ 167

Osmanlı'nın Keşfedilmemiş Hazinesi

Âlem Seyyahı Evliya Çelebi ➤ 183

İngiliz İmparatorluğu'nun Sınırlarını Güneye Uzatan Adam

Kaptan James Cook ➤ 203

Kutuplara Hücum! ➤ 221

İngilizler Everest'i Nasıl Fethetti? ➤ 253

Keşifler Afrika'yı Nasıl Mahvetti? (Cüretkâr Bir Yağma Hikâyesi) ➤ 263

Yeni Keşif Cephesi Uzay ➤ 293

Küçük Bir Dev Adım (İnsanoğlunun Ay'ı Keşif Macerası) ➤ 311

Röportaj/Ay'daki Adam ➤ 341

Keşfin Sıradışı Kadınları ➤ 355

ÖNSÖZ

Tarihin derinliklerinden bir kez daha merhaba,

Bir yıllık aranın ardından, tarihteki yolculuğumuza kaldığımız yerden devam ediyoruz. Bu kez, *keşifler* ile sizlerle birlikteyiz.

Neden keşifler?

Bugün üzerinde yaşadığımız dünya, kültürel, siyasi ve ekonomik bir küreselleşme gerçeği ile karşı karşıya... Üstelik tüm bu sürecin temelinde, Keşifler Çağı (*Age of Exploration*) dediğimiz bir dönem ve bunun ardında da İstanbul'un fethi yatıyor. 15. ve 16. yüzyıllarda iki ulus; İspanyollar ve Portekizliler, Osmanlıların 1453'te İstanbul'u alarak doğuya giden ticaret yollarını ele geçirmesinin ardından can havli ile kendilerini okyanuslara attılar. Amaçları, ticaret yapmak için Müslümanlara bağımlı kalmadan, alternatif yollar bularak Osmanlıları devre dışı bırakmaktı. Nitekim bunu yaptılar da. Ancak Kolomb'un Hindistan niyetine Amerika kıtasına ulaşmasıyla işin rengi değişti. Karşılığın büyük bir zenginlik barındıran devasa bir kıta çıkmıştı...

İspanya ve Portekiz arasındaki alternatif rota arayışları, önce toprak kazanım savaşına, ardından sömürgecilığe ve nihayet diğer büyük güçlerin de devreye girmesiyle topyekûn bir dünya paylaşım mücadelesine dönüştü. Emperyalizm olarak isimlendirdiğimiz; acı, kan ve gözyaşıyla yoğrulmuş bu süreç, zincirleme olarak önce dünya savaşlarına, peşinden Soğuk Savaş'a ve en sonunda küreselleşme dediğimiz gerçeğe yol açtı. Özetle, yaşadığımız bugünkü dünya

düzeni şekillendi. Ancak bu madalyonun sadece bir yüzüydü. Karanlık yüzü...

Keşiflerle başlayan sürecin arkasında sadece açgözlü emperyalistler değil, ayrıca kararlı, inatçı, keşfe ve bilgiye susamış gözü pek denizciler, siyasetçiler ve bilim insanları da vardı. İlk grubu oluşturanlar, nasıl bugün o çok eleştirdiğimiz Batı'nın failleri olduysa, ikinci gruba girenler de ufkumuzu genişletmek adına çoğunlukla hayatlarını ortaya koyarak hayranlık duyduğumuz yüzünün temellerini attı. Ama birinciler ve ikinciler, kaderin cilvesi olsa gerek, hep birlikte hareket etti.



Bu kitabın bir hedefi yaşadığımız dünyayı coğrafi ve siyasi açıdan daha iyi kavramanıza yardımcı olmaksız, bir diğeri de *Batı* dediğimiz ve hayatımızın tam ortasına yerleşmiş olan o güçlü siyasi yapıya dair sağlıklı ve dengeli bir bakış açısı inşa etmek. *Eğrisi ve doğrusu* ile...

Bu kitapta neler var?

Maceramız, doğunun zenginliklerini batıya tanıtan İtalyan seyyah Marco Polo ile başlayacak, İslam dünyasının çıkardığı en büyük gezgin İbn-i Batuta ile devam edecek. Ardından Amerika'yı keşfedeceğiz, Ümit Burnu'nun etrafından dolaşıp Hindistan'a ulaş-

çağız ve dünyanın etrafında tam bir tur atacağız. İspanyol fatihleriyle Güney Amerika yollarına vuracağız kendimizi. Afrika'nın nasıl yağmalandığına şahit olacağız. Bir sonraki adımda kutuplara bayrak dikecek ve en sonunda da Ay'a adım atacağız. Dalgalı okyanusları, dağları, buzulları ve çölleri aşacağız. Ara duraklarımızda ise Evliya Çelebi'den Piri Reis'e, birbirinden ilginç kadın kâşiflerden Ay'da yürüyen ikinci insan olan Edwin 'Buzz' Aldrin'e varıncaya dek, onlarca renkli ve önemli tarihî şahsiyetle sohbet edeceğiz.

Teşekkürler

Kıymetli editörüm Tuğçe Inceoğlu'ya, danışmanım ve arkadaşım Dilek Gülüm Öztürk'e, kitabın araştırma safhasında katkılarını eksik etmeyen değerli meslektaşım İbrahim Varlık'a, yazım sürecinde desteğini eksik etmeyen kıymetli dost Gözde Şahin'e ve son olarak da daha önce bir başka kitabım için yazdığı önsözünü bu kitaba taşıdığımız; tarihin en büyük kâşiflerinden, dostum, Apollo 11 astronotu 'Buzz' Aldrin'e teşekkürü borç bilirim.

Kitabın sonundaki Piri Reis ve Cantino haritalarını beğeneceğinizi umuyorum. Ayrıca *Tarihi Değiştiren İmparatorluklar*'ın sonundaki Keşifler Çağı haritası da bu kitaba paralel olarak incelenebilir.

Maceraya hazır mısınız?

Ali Çimen

27 Eylül 2013

Sultanahmet, İstanbul



EDWIN 'BUZZ' ALDRIN'DEN MESAJINIZ VAR!

“Keşfetme tutkumuz hiç dinmesin”

Yaşamın başlangıcından bu yana insanoğlu, bir sonraki tepenin ardında ya da uzanıp giden denizin ötesinde ne olduğunu görmek, yeni sınırları keşfetmek aşkıyla yanıp tutuştu. Savaş, kıtlık, hastalık, baskı ve adaletsizlikten kaçmak, daha iyi bir yaşama ulaşmak istediğinde de sefere çıkmak kaçınılmaz oldu.

1940'ların sonunda politika ve ideolojilerin etkisinde kalan dünya, savaş sonrasında kültürlerin dört bir yanda çatıştığı soğuk bir döneme girdi. Bu yeni dönem; suç, fakirlik, terörizm ve savaş gibi ağır sorunları çözmek isteyen uluslar arasında bir iş birliği alanı yarattı. Her ne kadar, dünya üzerindeki yaşantımız mükemmel olmaktan çok uzak olsa da epey yol katettik. Peki ya sonrası?

İnsan ruhu, dinmek bilmeyen keşfetme ihtiyacını gidermek için her zaman bir çıkış yolu bulmalıdır, aksi halde durağanlığın ağırlığı altında çürümeye başlar. Her ne kadar yeni ufuklar tüm küresel sorunlara çözüm bulamasa da, birçoğu için çıkış noktası gösterebilir. Bugün, bu türden bir sınır mevcut ve bu sınır, üzerimizdeki uzay boşluğundan başka bir şey değil.

Uzay araştırmaları, insanın araştırma ve öğrenme arzusunun bir sonucu olarak ortaya çıktı. Amerika'nın, politik sebeplerden dolayı, Ruslardan önce Ay'a ulaşma arzusuyla da körüklendi. 1960'lardaki

“uzay yarışı” sırasında, uzay yolculuklarının bilgi ve teknolojik ilerleme açısından eşsiz fırsatlar barındırdığını fark ettik. Bugün geriye baktığımızda, uzay seferlerinden elde ettiğimiz kazanımların inanılmaz olduğunu görüyoruz. Sadece içinde yaşadığımız evren ve dünya hakkında daha fazla şey öğrenmekle kalmadık; aynı zamanda tıp, tarım, hava tahmini, bilgisayar teknolojisi ve iletişim gibi alanlarda da inanılması güç gelişmeler kaydettik. Etrafımızdaki sınırların ötesini keşfetme dürtüsü, yaradılışımızın bir parçası... Bugün bile, Mars’a insan göndermekten, 30 yıllık aradan sonra tekrar Ay’da yürümekten bahsediliyor. Bu misyonları önemsiyorum. Zira evren hakkında ne kadar çok şey öğrenirsek, dünyamızı da o kadar yaşanılır kılma imkânına sahip olacağız.

21 Temmuz 1969’da bu eşsiz vizyonun bir parçası oldum. O gün, hayal edebileceğiniz en büyük ıssızlık ve en koyu karanlıkla çevrili Ay’ın yüzeyinde yürüdüm.

O an yaşadığım, sadece zaman ve mekânın sonsuzluğu ile yüz yüze gelmek değil, aynı zamanda insanoğlu için sınırsız imkânlar barındıran bir geleceğin de eşliğinde durmaktı.

Hem şimdiki hem de sonraki kuşaklara sağlam bir gelecek oluşturmak adına, uzayda kalıcı olma hedefimizden geri adım atmamalı, keşfetme aşkımızı asla köreltmemeliyiz.

Türkiye’de de bu vizyonu paylaştığım ve paylaşacak olan okurlara saygılarımla...

EDWIN ‘BUZZ’ ALDRIN

(Apollo 11 Astronotu, Ay’a ayak basan ikinci insan)



Doğu'nun Kapısını Batı'ya Açan Kâşif

Marco Polo

“Bizim geri gelmemizin Tann’ın bir lütfu olduğuna inanıyorum. Böylece insanlar, dünyadaki diğer şeyleri öğrenebilecekti. Çünkü başka hiçbir adam, Venedik şehrinin soylu ve büyük vatandaşı Messer Niccolo Polo’nun oğlu Messer Marco kadar dünyayı keşfetmemiştir.”

Marco Polo, Dünyanın Harikaları Kitabı

Marco Polo, İpek Yolu’nda seyahat etmiş muhtemelen en ünlü Batılıdır. Kararlılığıyla, yazılarıyla ve asırlara yayılan etkisiyle bilinen bütün gezginleri geride bırakmıştır. Asya’ya yaptığı seyahat yirmi dört yıl sürmüş, kendinden önceki gezginlerden çok daha ileriye gitmiş; Moğolistan ve Çin’in de ötesine ulaşmıştı. Bu olağanüstü seyahatinin bir bölümünde, Kubilay Han’ın (1214-1294) sırdaşı dahi olmuştu. Çin’in tamamını gezmiş ve hikâyelerini anlatmak için geri dönmüştü. Aktardıklarının abartılı olup olmadığı konusu tartışılabilir, ancak bu olağanüstü kâşiflik hayatı sayesinde tarihin en büyük gezi anlatıcısı (*travelogue*) unvanını kazanmıştı. Başlıkta da belirttiğim gibi Venedikli¹ Marco, naklettikleriyle Avrupa’ya çok uzaklarda bambaşka dünyalar olduğunu göstermişti ve Keşifler Çağı’yla taçlanacak bir merak dalgası uyandırmayı başarmıştı.

1 İngiliz yazarlar John Lloyd ve John Mitchinson birlikte kaleme aldıkları “Cahillikler Kitabı”nda (*The Book of General Ignorance*) Marco Polo’nun aslında Macar olduğunu ve Dalmaçya’nın Korcula Adası’nda doğduğunu; bu ada o zaman Venedik protektorası olduğu için kendisinin Venedikli ve İtalyan olarak bilindiğini iddia ederler. Ama genel kabul, Marco Polo’nun Venedikli olduğu yönündedir.

Var mısınız şimdi biz de yüzyıllar öncesine gidelim ve önce babası ve amcası, ardından da Marco Polo ile uzun bir Asya yolculuğuna çıkalım?

Macera başlıyor: Polo Kardeşler yolda!

1260 yılında Kırım'daki Sudak Limanı'na iki Venedikli tacir geldi. Bunlar, Maffeo ve Niccolo Polo kardeşlerden başkası değildi. Volga Nehri boyunca Sarai'ye² devam etmiş ve bir yıl boyunca burada ticaret yapmışlardı. Moğol hükümdarları Berke ve kardeşi Hülagü arasında patlak veren iç savaş, Pololara geldikleri yoldan dönüş imkânı bırakmamıştı. Bu yüzden savaştan kaçmak için dolambaçlı bir yol üzerinden doğruya gitmeye karar verdiler. Ancak vardıkları yer, üç yıl boyunca beş parasız mahsur kalacakları Buhara oldu. Polo kardeşlerin imdadına Hülagü Han'ın³ Buhara'ya gelen özel temsilcisi yetişti. Moğol elçi, daha önce hiç karşılaşmadığı Latinleri çok merak eden *Büyük Han*'ın⁴ kendileri ile tanışmaktan memnun olacağını söyleyerek Polo kardeşleri ikna etti. Böylece, doğruya doğru yola koyuldular. Buhara, Semerkand ve Kaşgar'ı geride bırakarak bir ölüm denizi gibi önlerinde uzanan Gobi Çölü'ne ulaştılar. Kuzeye doğru giderek, Doğu Türkistan sınırları içinde kalan Turfan ve Hami şehirlerini aşıp güneydoğuya, Dunhuang'a⁵ doğru yol aldılar.

-
- 2 Sarai (Saray) 13. ve 14. yüzyıllarda Rusya'nın ve Orta Asya'nın büyük bölümünü hâkimiyeti altına alan Altın Orda Devleti'nin başkentidir. *Britannica*'ya göre, 600.000 kişilik nüfusuyla Ortaçağ'ın en büyük şehirlerinden biriydi.
 - 3 Hülagü Han (1217-1265) İlhanlıların kurucusuydu. Cengiz Han'ın torunu ve diğer Büyük Han'lardan Mengü Han ve Kubilay Han'ın da kardeşiydi. Hülagü, 1255 yılında ağabeyi Mengü Han tarafından, Ortadoğu'da henüz ele geçirilmemiş toprakların fethini tamamlamak üzere görevlendirilmişti. Görevleri, Güneydoğu İran halklarından olan Lurları hâkimiyet altına almak, Haşhaşi tarikatını ortadan kaldırmak, Abbasi Halifeliği'ni yıkmak, Eyyubi ve Suriye topraklarının istilası ve son olarak da Mısır'daki Memlûk Devleti'ni yıkmaktı.
 - 4 *Büyük Han* olarak bilinen Kubilay Han (1215-1294), Moğol İmparatorluğu'nun kağanı, aynı zamanda Çin'deki Yuan Hanedanlığı'nın kurucusu ve ilk imparatoruydu. Cengiz Han'ın torunu olan Kubilay, Moğol Hanı Mengü'nün kardeşi, İran'daki Moğol İlhanlılar Devleti'nin kurucusu Hülagü'nün de ağabeyidir.
 - 5 Çin Halk Cumhuriyeti'nin Gansu eyaleti Jiuquan'de bulunan bir şehirdir. Han ve



Polo kardeşler Papa VI. Clement'in huzurunda...

Hexi Koridoru'ndan⁶ geçerek, nihayet 1266'da, Büyük Han'ın yeni başkenti Pekin'e ulaşırlar.

Kubilay gerçekten çok misafirperverdi. Başkentini, bir Moğol şehri olmayan ama Moğolların 1264'te Çin'i işgal edip Yuan Hanedanlığı'nı (1264-1368) kurmasından sonra neredeyse yeniden inşa edilmiş, etkileyici bir şehir olan Pekin'de kurmuştu. Kubilay, iki kardeşe geldikleri o uzak diyarları, Papa'yı, Roma Kilisesi'ni sordu. Orta Asya'nın tozunu bir hayli yuttukları için Türkçe lehçelerini çok iyi konuşan Niccolo ve Maffeo, Han'ın sorularını açık yüreklilikle (*aksi düşünülebilir miydi, emin değilim*) cevapladı. Polo kardeşler, Pekin'de el üstünde tutuluyorlardı.

Bir yıl sonra, Büyük Han kendilerine Papa VI. Clement'e iletmeleri için bir mektup vererek misafirlerini uğurladı. Kubilay, mektubunda, Papa'dan yüz eğitilmiş adamını Pekin'e göndermesini ve bu kişilerin halkına Batı ilminin yanı sıra Hıristiyanlığı

Tang hanedanlıkları döneminde, Çin ile dış dünya arasındaki iletişimin önemli bir kapısı; Kuzey ve Güney İpek yollarının kesiştiği noktanın yakınlarında önemli bir askerî merkez olmuştur.

6 Çin'deki tarihî Gansu eyaletini baştan uca kateden rotaya verilen addır.

öğretmelerini istiyordu. Ayrıca Papa'dan, Kudüs'teki Kutsal Kabir Kilisesi'ndeki⁷ lambadan alınmış yağ da istemişti.

Her kapıyı açan altın pasaport!

Yolda her türlü yardımın kendilerine sağlanacağı güvencesini veren Kubilay Han, Polo kardeşlere, 30 santim uzunluğunda 8 santim genişliğinde ve üzerinde “Sonsuz Cennet’in gücü, Kutsal Han’ın adıyla... Ona yol verin ki saygı göstermeyenler öldürüleceklerdir” yazan bir altın tabletçik⁸ vermişti. Bu altın tablet, bir nevi VIP pasaportuydu. Büyük Han’ın hâkim olduğu topraklarda ihtiyaçları olan at, erzak, gıda ve rehberliğin kendilerine temin edilmesini emrediyordu. Poloların evlerine dönmesi tam üç yıl sürecek, Nisan 1269’da Venedik’e ulaştıklarında haklı bir ilgiyle karşılanacaklardı.⁹

Sahne sırası Marco Polo’da

Niccolo ve Maffeo, Dalmaçya kıyısındaki Curzola Adası’nda bir ticaret üssü kurmuşlardı. Marco Polo’nun orada mı, yoksa Venedik’te mi doğduğu net değildir.

-
- 7 Kutsal Kabir Kilisesi (*Church of the Holy Sepulchre*), Ortodoks Kilisesi tarafından “Yeniden Diriliş Kilisesi” olarak adlandırılan ve Kudüs’ün eski şehir duvarları içerisinde yer alan bir Hristiyan kilisesidir. Hz. İsa’nın çarmıha gerildiği tepeye inşa edildiği için kiliseye hürmet gösterilmektedir. Ayrıca, Hz. İsa’nın gömüldüğü yer olduğu söylenir. En az 4. yüzyıldan beri, Hz. İsa’nın yeniden dirileceği yer olmasına inanılması nedeniyle bu kilise, Hristiyanlar için en kutsal mekânlardan biri olarak kabul edilir.
 - 8 Çince de “Paiza”, Moğolcada “Gerege” olarak bilinir. Taşıyan kişiye güvenli geçiş hakkı tanımak ve geçtiği yerlerden lojistik destek almasını sağlamak için önemli kişilere verilen bir tür pasaporttur.
 - 9 Her ne kadar doğuya ilk yolculuklarında Polo kardeşlerin yıldızı parlamış olsa da Moğolları evlerinde ziyaret eden ilk Batılı gezginler onlar değildi. 1245’te Giovanni di Piano Carpini ve 1253’te Guillaume de Rubrouck, tehlikeli bir yolculuğun ardından Karakurum’a ulaşmışlardı. Ancak Polo kardeşler, Carpini ve Rubrouck’tan daha ileri gitmişler ve Çin’e ulaşmayı başarmışlardı.



Marco Polo 1430'da Venedik'ten ayrılıyor.

Marco'nun büyüdüğü Venedik, Akdeniz'de ticaretin merkeziydi. Marco iyi bir eğitim almıştı. Birçok klasik yazarı hatmetmiş, İncil metinlerini incelemişti. Ayrıca, Latin Kilisesi'nin temel teolojisine de hâkimdi. Ticari Fransızca ve İtalyancayı da gayet akıcı konuşabiliyordu. Daha sonraki yaşantısında, doğal kaynaklara, insanların yaşam biçimlerine, ilginç hayvan ve bitkilere ilgi duyacağı daha o günlerden belliydi. *Fazlasıyla meraklı bir çocuktü.*

Marco Polo, babası ve amcası doğuya doğru ilk yolculuklarına çıktıklarında altı yaşındaydı. Döndüklerinde ise on beş olmuş, bu

arada annesini kaybetmişti. Babası ve amcasıyla birlikte iki yıl daha Venedik'te kaldı ve ardından üçü birlikte ikinci kez Doğu'nun zenginliklerine doğru en cürekâr yolculuklarına çıktılar.

Uzun ve zorlu Cathay¹⁰ yollarında

Pololar, 1271 yılının sonlarına doğru Büyük Han'a ulaştırmak üzere Papa X. Gregory'den bir mektup ve değerli hediyeler alarak, bir kez daha Venedik'ten doğuya doğru yola koyuldular. Bu sefer on yedi yaşındaki Marco da onlara eşlik ediyordu. Pers topraklarından (İran), Afganistan'dan, Pamirlerden geçerek neredeyse Çin'e giden tüm İpek Yolu'nu katedeceklerdi. Ancak bu kez, on yıl önce kullandıkları güzergâhtan gitmekten kaçınarak, kuzeyde kalan bir rotayı tercih etmişlerdi. İlk olarak, Güney Kafkaslar ve Gürcistan Krallığı'na ulaştılar. Ardından da Hazar Denizi'nin batı kıyılarına paralel geçerek Tebriz'de soluklandılar. Oradan da ver elini Basra Körfezi'ndeki Hürmüz. Niyetleri, bu kez Çin'e denizden gitmekti. Ancak Hürmüz'de gördükleri, kendi ifadeleriyle, "perişan haldeki, birbirlerine sadece Hint fıstığının kabuğundan yapılmış kalın iplerle bağlanmış" gemiler cesaretlerini kırdı. Önceki gibi karadan Çin'e ve hatta mümkünse ötesine gideceklerdi. Herat¹¹ ve Belh'i¹² geçerek Hürmüz'den Kirman'a,¹³ Marco Polo'nun hastalanarak bir yıl iyileşmek için kalacağı Badahşan'a¹⁴ vardılar. Tekrar yola çıktıklarında kendilerini "dünyanın en yüksek yerinde", Pamirlerde buldular. Pamirlerin adı böylece tarihte ilk kez anılmış oluyordu.

10 İngilizcede "Çin" anlamına gelen alternatif sözcüktür (Bkz: Çin'in meşhur havayolu şirketi Cathay Pasific).

11 Herat, Afganistan'ın batısında Herat vilayetinin merkezi olan kenttir.

12 Merkezi Mezar-ı Şerif olan; Afganistan'ın 34 vilayetinden biridir.

13 İran'ın aynı isimli Kirman eyaletinin yönetim merkezi olan şehirdir. Görece olarak Basra Körfezi'ne yakındır.

14 Afganistan'ın otuz dört vilayetinden en doğuda olanıdır. Tacikistan sınırının kuzey ve doğu sınırlarında Hindukuş Dağları ve Pamir Dağları sırasındadır.



Pololar Çin'e ulaşıyor.

Pololar, Taklamakan Çölü'ne geldiklerinde, bu sefer çölün güney kenarından dolaştılar; Yarkent, Hotan, Chercen ve Lop Nur'dan (Lop Gölü) geçtiler.

Marco'nun keskin gözleri her türlü garipliği seziyor, sıradışı her şeyi not ediyordu. Yarkent'te¹⁵ halkın çoğunun guatr hastalığına yakalandığını fark etmiş ve bunun kentin suyundan olduğunu düşünmüştü. Pem nehirlerinde *chalcedony* (kadıköy taşı)¹⁶ ve *jas-per*¹⁷ adı verilmiş çok sayıda taş buldular ve hepsini "yeşimtaşı" olarak adlandırdılar. Marco'nun ilgisini çeken sadece taşlar değildi. İnsanları, kültürü, kısacası ne görürse inceliyor; Batı için Doğu'nun kaydını tutuyordu. Pem vilayetinde "bir kadın, kocası kendisini bırakıp yirmi günden fazla sürecek bir yolculuğa gittiğinde, kocası gider gitmez bir başka koca buluyordu ve yerel geleneklere göre bu gayet normaldi. Erkek de nereye giderse gitsin yeni bir eş alma

15 1.189 metre rakıma sahip Yarkent, şimdilerde Çin Halk Cumhuriyeti'nde Sincan Uygur özerk bölgesinde bir nahiye düzeyine düşürülmüş bir şehirdir.

16 Kuvars ve opal liflerinden oluşan, mühür ve süs eşyası yapımında kullanılan, yarı billur silis, kalseduardır.

17 Damarlı ve yarı saydam bir Kadıköy taşı türü, Hacibektaş taşı, mühresenk, onikstir.

hakkına sahipti.” Çerçen¹⁸ de ayrıca yeşimtaşının bol olduğu bir yer olarak not edilmişti Marco tarafından.

Marco Polo’yu en çok etkileyen ise büyüklüğü ve içinde yol alabilmenin güçlüğü karşısında dehşet içinde kaldığından bahsettiği Gobi Çölü’yü: “Bu çöl, bir ucundan diğer ucuna ancak bir yılda gidilebilecek kadar büyüktü. En dar noktasını geçmek ise bir ay alıyordu. Tamamen dağ, kum ve vadilerden oluşuyordu. Yiyecek hiçbir şey yoktu.” Gobi’yi geçerken karşılaştıkları zorluklara rağmen, Marco’nun kayıtlarına göre yol güvenliydi ve Moğol hâkimiyeti altında her şey yolunda görünüyordu. Ekip, Gobi’yi geçtikten sonra bir kez daha Dunhuang’a vardı. Marco, burada bir yıl kalacaktı. Notlarında, Doğu Türkistan’daki başkent Karahoca’nın kayalifi (asbest) sanayisinin merkezi olduğunu belirtmiş, kayalifi bulaşmış bir elbiseyi temizlemenin en iyi yolunun yakmaktan geçtiğini yazmıştı. Pololar Çin’den aldıkları bir kayalifi numunesini Papa’ya da takdim etmişlerdi. Asırlar sonra bu maddenin kanserojen özelliği olduğu anlaşılabilecekti.

Batı, Moğolları onun sayesinde tanıdı

Marco Polo’nun bir tarihçi olmaması, onu uzun bir tarihe sahip olan Moğolları araştırma konusunda durduramamıştı. Büyük Han’ın hayatını, imparatorluğu ve Moğolların yükselişini detaylı bir şekilde kaydetmişti. Büyük Han’ın cenaze merasimini aktarmıştı. Onun satırları sayesinde cenaze kortejini karşılamayanların bir sonraki hayatta efendilerine hizmet etmesi için öldürüldüğünü, Mengü Han’ın 20.000’den fazla kişiyi öldürttüğünü öğrenecektik. Step hayatından, deve ve öküzlerin çektiği keçe kaplı çadırlardan (yurt) ve bu yaşamın geleneklerinden bahsediyordu. Marco’yu en çok şaşırtan ise işlerin büyük kısmının kadınlar tarafından yapılıyor olmasıydı: “Erkekler avlanma ve savaş dışında hiçbir şeyle ilgilenmiyorlardı.” Moğollarda poligami yaygındı. Bir Moğol erkeği istediği

18 Çerçen ilçesi, Çin Halk Cumhuriyeti Sincan Uygur özerk bölgesinin güneyinde, Bayangolin Moğol özerk ilinde bir ilçedir.

kadar kadınla evlenebiliyordu. Evin erkeğinin ölmesi halinde ise, en büyük oğlu, kendi annesi hariç babasının eşleriyle evleniyordu. Bir erkek, ayrıca eğer dul kalmışlarsa, kardeşinin eşleriyle de evlenebiliyordu. Marco Polo'nun gözünden Moğolların içkiyle olan ilişkisi de kaçmamıştı:

Belli bir işlemden geçirdikten sonra, beyaz bir şaraba dönüşen ve çok iyi bir içecek olan kısırak sütü içiyorlardı. Bu içeceğe *de koumiss* (kırmızı) diyorlardı.

Marco'nun, Moğol hayatına ilişkin gözlemleri, kısa bir süre bulunacağı Çin'le karşılaştırıldığında daha ilgi çekiciydi. Kubilay Han, her ne kadar Çin imparatoru olarak savurgan bir yönetim gösterse de, geldiği yeri unutmamıştı: Poloların anlatımından, sarayının bahçesine bozkır bitkilerinden ektirdiği ve böylece Moğol anayurdunu her zaman hatırladığını anlıyoruz.

Evet, Çin'de kaldığı uzun süre içerisinde Marco, Kubilay Han ile birçok kez sohbet etmişti. Yazdıklarından, Büyük Han'ın Moğol köklerine bağlılığından memnun olduğunu ve bunun onu, Moğolların günlük yaşamını inceleme konusunda cesaretlendirdiğini anlıyoruz. Ama şimdi, tekrar Çin'e yaklaşmakta olan Poloların yanına gidelim.

Kubilay Han'ın huzurundalar

Nihayet, bu uzun yolculuğun sonuna yaklaşmıştı. Gelişlerinden haberdar olan Büyük Han, gezginleri huzuruna getirtmek üzere askerlerini gönderdi. Mayıs 1275'te Pololar, Kubilay Han'ın Çin'deki yazlık başkenti Shang-tu'daki sarayına geldiler. Kışlık başkent ise Cambaluc'tu (Pekin). Venedik'ten ayrılalı üç buçuk yıl olmuştu ve toplamda 9.000 kilometre yol katetmişlerdi. Marco, Büyük Han ile ilk tanıştıkları o muhteşem anı (kendisinden 3. şahıs olarak bahsederek) detaylarıyla aktarmıştı. Kulak verelim:

Önünde diz çöktüler (babası ve amcası) ve büyük bir tevazu ile başlarını öne eğdiler. Büyük Han, onlara kalkmalarını söyledi ve onurlu bir şekilde onları ağırladı. İyi bir ağırlamayla neşelendirdi.



Marco Polo Büyük Han'ın huzurunda...

Birçok soru sordu ve seyahatlerinin nasıl geçtiğini öğrenmek istedi. Polo kardeşler, Büyük Han'ı iyi ve abat gördükleri için, yolculuğun iyi geçtiğini anlattılar. Ardından getirdikleri hediyeleri ve Papa'nın gönderdiği mektubu takdim ettiler. Mektup, Büyük Han'ı çok mutlu etti. Ayrıca, yanlarında getirdikleri kutsal yağı da verdiler, bu hediye de çok sevenen Büyük Han, onları oldukça cömert bir şekilde ödüllendirdi. Büyük Han, o zaman dahagenç bir delikanlı olan Marco'yu görünce kim olduğunu sordu. Messer Niccolo, "Efendim, o benim oğlum ve sizin emrinize amadedir" dedi. Büyük Han, "Kalpten hoşgelmiştir" dedi. Hikâyeyi uzatmaya gerek var mı? Büyük Han ve sarayın, elçilerin gelişini memnuniyetle karşıladığı bu düşün dernek gerçekten neşeli ve harikaydı. Kendilerine iyi hizmet edildi ve bütün ihtiyaçları karşılandı. Sarayda ikâmet ettiler ve diğer baronların da üstünde onurlu bir yere sahip oldular.

Kublay'ın sarayında hizmetle geçen yıllar

Yetenekli bir dilbilimci olan ve dört dili de¹⁹ çok iyi konuşan Marco, bir anda Han'ın gözde elemanlarından biri olmuştu. Sarayda

19 Latincenin yanı sıra Uyгурca, Farsça, Çince ve Moğolca biliyordu (Kaynak: *Catholic Encyclopedia*).

hizmet etmeye başlamış, yönetiminde üst düzey bir pozisyona atanmıştı. Çin, Burma ve Hindistan gibi birçok yere özel görevle gidiyordu. Gittiği yerlerin çoğu, o zamana kadar hiçbir Avrupalı tarafından görülmemişti. Marco, notlarında, Kubilay'ın başkenti-ni, seremonilerini, avlanışını ve sosyal yardımlarını uzun uzadıya anlatmaya devam etti. Bütün bu bilgiler, o zamanın Avrupa'sı için hazine niteliğindeydi. Marco, Cambaluc ya da Khanbalig (*Han'ın şehri*) denilen ve daha sonra Pekin'in bir parçası olacak olan başkente âşık olmuştu. Astrologlar, eski başkentte bir isyan kehanetinde bulundukları için inşa edilen bu yeni şehri dünyadaki en muhteşem şehir olarak tanımlıyordu. Özellikle yazlık saraya hayranlık duyuyor, burayı "şimdiye kadar yapılmış en muhteşem saray" diye tanımlıyordu. Duvarlar altın ve gümüşle kaplıydı. Salonu öylesine genişti ki 6.000 kişiyi akşam yemeğinde ağırlayabiliyordu. Saray iki yüz ipek kordonla desteklenen bambu ağaçlarından inşa edilmişti. Kolayca parçalara ayrılabilir ve imparator ile birlikte taşınabiliyordu. Han, sarayında on bin adet beneksiz, beyaz damızlık at besliyordu. Bu atların değerli sütleri imparatorun ailesi ve Cengiz Han için savaş kazanan kabileler için saklanıyordu. Sarayın dekorasyonunda mermer de bolca kullanılıyordu. Her biri eşsiz güzellikteki odaların duvarları, insan ve hayvan resimleriyle süslenmişti. Resimler o kadar estetik çizilmişti ki gören hayran kalıyordu. Marco Polo'nun bu tasvirlerinden çok etkilenen ve ilham alan İngiliz şair Coleridge²⁰ *Kubilay Han* isimli şiirinde,²¹ görmediği bu sarayı "görmekli zevk kubbesi" olarak tanımlayacaktı.

Bu yanan taşlar da neyin nesi?

Ancak Marco'nun hayranlığı sadece sarayla sınırlı değildi. Hayatında ilk kez gördüğü kâğıt para, kömür ve imparatorluk posta sistemi, hayal edebildiklerinin de çok ötesindeydi. Altın ve

20 Samuel Taylor Coleridge, İngiliz şair, eleştirmen ve filozoftur. William Wordsworth ile beraber, İngiltere'deki Romantizm akımının kurucuları arasında gösterilir.

21 Şiiri serinin facebook sayfasında okuyabilirsiniz: facebook.com/tarihidegistiren-leriserisi

gümüşün yerini kâğıdın alma düşüncesi, tacir Polo kardeşler için bile tamamen bir sürprizdi:

Bu kâğıt parçaları ile istedikleri her şeyi alabiliyorlar, istedikleri her şey için ödeme yapabiliyorlardı. Size şunu söyleyebilirim: 10 Bizans sikkesi eden kâğıtlar, bir sikke kadar bile ağır değil.

Marco'nun *kütükler gibi yanan taşlar* karşısında gösterdiği hayret ifadeleri, 13. yüzyılda Akdeniz'in önde gelen deniz gücü olan bir ülkenin vatandaşının bile doğuda olan bitenler hakkında ne kadar bilgisiz kalabildiğini gösteriyordu. Kömür, o zaman için Avrupa'da hiç bilinmiyordu ve Marco için neredeyse sihirle karışık bir fenomendi. Kömürle ilgili notları, bize o günün kişisel temizlik koşulları hakkında da ilginç bilgiler veriyor:

Çok fazla yakacak odunları olduğu doğru... Ancak nüfusları çok kalabalık... Fazla sayıda hamam var. Bunlar sürekli ısıtılıyor. Haftada en az üç kez hamama gidiyorlar. Hatta yapabilirlerse kış aylarında her gün gittikleri için bu hamamların ısıtılması için yeteri kadar odun bulmak imkânsız... Her sınıftan, her makamdan adamın evinde bir hamam var. Bu yüzden bolca bulunan ve ucuz olan bu taşlar, çok sayıda ağaçtan tasarruf etmelerini sağlıyor.

Marco, aynı derecede Moğol dünyasındaki etkin iletişim sisteminden de etkilenmişti. Modern zamanların tabiriyle “Birinci Sınıf”, “İkinci Sınıf” ve “İmparatorun Hizmetinde: En Yüksek Öncelik” şeklinde tanımlanabilecek üç tür sevkîyat sistemi bulunuyordu. “İkinci Sınıf” mesajlar, her 5 kilometrede bir aktarma istasyonu olan yaya ulaklar tarafından götürülüyordu. Her ulak, geldiğini haber vermek, mesajı vereceği kişinin yolda olduğundan emin olmak ve aktarmayı yapmak için üzerinde küçük zillerin takılı olduğu bir kuşak bağlıyordu. Bu sistem, normalde 10 gün sürecektir bir mesafeye mesajın 24 saatte ulaşmasını sağlıyordu. Her istasyonda mesajların akışı için kayıt tutuluyordu ve bütün yollarda müfettişler devriye geziyordu. Birinci sınıf mesajlar ise at sırtında götürülür-

yordu. Her 40 kilometrede bir aktarma istasyonu vardı. Ancak imparatorluğun acil belgeleri, hiç durmayan atlılar tarafından üzerinde bir akdoğan simgesi olan tabletin içinde taşınıyordu. Her posta evine yaklaştıklarında ulaklar borularını çalıyor, seyisler hemen hazır bir atı



Poloların kervanını resmeden bir çalışma

çıkartıyor, ulak o ata transfer oluyor ve dörtlüyle yoluna devam ediyordu. Marco, bu adamların günde 400 ilâ 480 kilometre yol gidebildiklerinden bahseder.

Doğunun zenginlikleri gözlerini kamaştırıyor

Marco Polo, neredeyse karış karış gezdiği Çin'in büyük gücü, zenginliği ve karmaşık sosyal yapısı karşısında büyülenmişti. Moğolların kurduğu Yuan Hanedanlığı'nın idaresindeki Çin, Avrupa'ninkini gölgede bırakacak derecede iyi bir iç ekonomiye sahip büyük bir imparatorluk haline gelmişti.²² Aktardığına göre, demir üretimi yılda yaklaşık 125 tondur. Bu seviyeye Avrupa'da 18. yüzyıla kadar ulaşılamamıştı! Tuz üretimi ise olağanüstüydü, sadece bir eyaletin yıllık tuz üretimi 30 tondur. Kanal tabanlı bir ulaştırma sistemi, Çin'in büyük kentlerini ve kâğıt para ile kredi hizmetlerinin çok geliştiği geniş bir iç iletişim ağının içinde faaliyet gösteren pazarları birbirine bağlıyordu. İnsanlar, kâğıt paralarla ciltli kitaplar alabiliyor, güzel porselenlerden pirinç yiyebiliyor, ipek elbiseler giyebiliyorlar ve hiçbir Avrupa kentinin yanına bile yaklaşamayacağı refah seviyesi yüksek şehirlerde yaşıyorlardı.

²² Moğol idaresindeki Çin için ayrıntılı bilgiyi serinin *Tarihi Değiştiren İmparatorluklar* adlı kitabında bulabilirsiniz.

Kubilay, Marco Polo'yu 1277 yılında Özel Meclis'in görevlilerinden biri yaptı. Bunun üzerine Marco, üç yıl boyunca Nanking'in kuzeydoğusunda, *Büyük Kanal*²³ üzerindeki şehirlerden biri olan Yanzhou'da, vergi müfettişi olarak çalıştı. Bu süre zarfında Karakurum ve Sibirya'nın bir kısmını görme imkânı buldu. Bu arada, babası ve amcası, kuşatma aletlerini tasarlayıp ürettikleri için, Siang Yang Fou şehrine düzenlenen saldırıya katılmışlardı. Yangzhou'nun çok yakınında olan Hangzhou şehrini de sık sık ziyaret ediyordu Marco. Hangzhou, bir dönem Song Hanedanlığı'na başkentlik yapmıştı. Çok güzel gölleri, tıpkı Marco'nun doğum yeri Venedik'teki gibi kanalları vardı. Bu şehre de âşık olmuştu.

Nihayet Venedik yollarında

Pololar, on yedi yıl Han'ın hizmetinde kaldılar. Kendi ifadelerine göre, bir hayli birikim yapmışlardı. Artık 70'lerine dayanmış olan yaşlı Kubilay'ın ölmesinden korktuklarından, bir an önce yola çıkabilmek için acele ediyorlardı. Bir kaos ortamında, biriktirdikleri zenginliklerin hepsini ülke dışına çıkaramayabilirlerdi. Kubilay Han, Moğol Prensesi Kokachin'in Pers Prensi Arghun ile evlenmesine nezaret etmeleri şartıyla isteksiz bir şekilde geri dönmelerine izin verdi.

İlginçtir ki Marco, eve dönüş yolculuğunun tamamını kayıt altına almamıştı. Bize ulaşanlara göre, deniz yoluyla yaptıkları dönüş yolculuğu iki yıl sürmüş ve bu sürede 600 yolcu ve mürettebat hayatını kaybetmişti. Çin'den Hürmüz Boğazı'na olan mesafe göz önüne alınırsa, bu tablo o günün şartları için pek de şaşırtıcı olmasa gerek. Zira Pololar, bu uzun seferlerinde, aralarında Çin Denizi,

23 Uzunluğu 2.000 km. olan Büyük Kanal (*Grand Canal* ya da *Beijing-Hangzhou Grand Canal*), Çin'in kuzeyindeki başkent Pekin'den güneyindeki Hangzhou kentine kadar uzanarak birçokeyalet ve kentten geçiyor. Çin'in güneyi ve kuzeyindeki birkaç nehri bağlayan kanal, dünyanın en uzun ve en büyük yapay su kanalı niteliğindedir. Kanalin ilk temelleri MÖ 486'da atılmış ve Sui Hanedanlığı zamanında (MS 581-618) nihayet tamamlanmıştır.

Malakka Boğazı,²⁴ Bengal Körfezi gibi günümüz denizcilerinin bile uykularını kaçıran tehlikeli su yollarını aşmışlardı. Her ne kadar bu seferde neler yaşandığını bütün ayrıntılarıyla bilemesek de can kayıplarının iskorbüt, kolera, boğulma, korsan veya yerlilerin saldırıları sonucu meydana gelmiş olabileceğini tahmin etmek zor değil.

Bu ölümcül deniz yolculuğu, Güney Çin Denizi'nden Sumatra'ya, oradan Hint Okyanusu'na doğru devam etti ve en sonunda Hürmüz'de son buldu. Orada Prens Arghun'un iki yıl önce öldüğünü öğrendiler; bu yüzden de eşlik ettikleri prenses, Arghun'un yerine oğlu Ghazan ile evlendi. Pers topraklarında kaldıkları sırada, bir diğer ölüm haberi daha geldi. Büyük Han Kubilay bu dünyaya veda etmişti. Ancak Han'ın himayesi, kendisinden daha uzun ömürlüydü. Yanlarındaki altın tableti göstererek haydutların kol gezdiği yerlerde güvenli bir şekilde seyahat edebilmişlerdi. Marco, Kubilay'ın mührünü taşıyan bu geçiş üstünlüğünün önemini şu sözleriyle dile getiriyordu:

Hâkim olduğu topraklarda Pololar at, erzak ve ihtiyaç olan her şeye ulaşabiliyorlardı... Sizi temin ederim, bazı durumlarda yanlarına iki yüz, bazen az bazen de daha çok atlı veriyorlardı ve bir bölgeden diğerine güvenle ulaşmaları sağlanıyordu.

Hürmüz'den kara yoluyla Trabzon'a, oradan Karadeniz üzerinden Konstantinopol'e ve oradan da yine deniz yoluyla memleketleri Venedik'e döndüler. Yıl 1295, mevsimlerden kıştı.

“Gördüklerimin sadece yarısını anlattım”

Marco Polo dönmüştü dönmesine ama hayatındaki macera dozu azalmamış, aksine artmıştı. Venedik'e döndükten üç yıl sonra, düşman şehir Cenova'ya karşı girilen savaşta bir kadirgaya kumanda etti. Savaş sırasında yakalandı ve Cenova hapishanelerinde bir

24 Malezya Yarımadası (Batı Malezya) ve Endonezya'ya bağlı Sumatra Adası arasında 805 km. uzunluğunda dar bir boğazdır.

yıl geçirdi. Tutsaklık arkadaşlarından birisi de bir roman yazarı olan Pisalı Rustichello (*Rustichello da Pisa*) idi. Marco Polo, işte o zaman Rustichello'nun teşvikiyle *Dünyanın Harikaları Kitabı*²⁵ ya da *Marco Polo'nun Seyahatleri* olarak bilinen kitabını ona dikte ettirdi. Çin'in zenginliği, Moğol İmparatorluğu'nun ihtişamı, Hindistan ve Afrika'nın egzotik gelenekleri hakkındaki kayıtlarına dayanarak yazılan bu kitap sayesinde kısa sürede geniş kitleler tarafından tanındı. Kitap, Ortaçağ Avrupa'sının en popüler eserlerinden biri haline gelmişti. Kitabın modern Avrupa üzerindeki etkisi ise daha muazzam oldu. Çok az kişi hikâyelerin doğru olduğuna inandığından ve Avrupalıların birçoğu kitabı yalnızca masal gözüyle okuduğundan daha çok 'il Milione' (*milyonlarca yalana ithafen*) olarak nam salmıştı. Hatta bu arada Marco'ya da *Marco Milione* lakabı verilmişti!

Venedik ve Cenova arasında 1299 yazında barış sağlandı ve bir yıl tutsaklığın ardından Marco Polo serbest bırakıldı. 70 yaşında hayatını kaybettiği 1324 yılına kadar Venedik'te kaldı. Ölüm döşeginde, dünyaya o meşhur mezar taşı yazısını bıraktı: "Gördüklerimin sadece yarısını anlattım." Her ne kadar övündüğü derecede zenginliği olmasa da Marco, vasiyetinde eşine ve kızlarına önemli miktarda para bırakmış, Moğolistan'dan gelen hizmetkârı Peter'in da serbest bırakılmasını istemişti. Öldüğünde, tıpkı kitabında defalarca bahsettiği gibi, değerli bazı objelerin yanı sıra hâlâ çok sayıda elbiseye, değerli eşyaya, örtülere, altın ve ipek işlemeli kumaşlara sahipti. Geride bıraktıkları arasında, Kubilay tarafından kendisine Moğolların başkentinden ayrılırken verilen altın pasaport da vardı.

25 Kitap, Rustichello tarafından eski Fransızca yazılmıştı ve orijinal başlığı "Dünyanın Harikaları Kitabı"ydı (*Livre des merveilles du monde*). İtalyancada ise yukarıda bahsettiğim gibi "il Milione" ya da "Poloların Doğusu" (*Oriente Poliano*) adıyla bilinir oldu. İngilizlerse kısaca "Marco Polo'nun Seyahatleri" (*The Travels of Marco Polo*) adını uygun gördü. Polo'nun anlattıkları ilk andan itibaren hep sorgulandı. Özünde romantik akım yazarlarından olan Rustichello'nun, kitabı yazarken elini korkak alıştırmadığı, yer yer abartıya kaçmış olabileceği söylenegeldi. Marco'nun Çin'e falan gitmediği, sadece diğer gezginlerden duyduklarına eklemeler yaparak tekrar ettiği iddiaları hiç eksik olmadı. Ancak Avustralya Ulusal Üniversitesi'nden geç dönem emperyal Çin uzmanlarından Prof. Mark Elvin'in başını çektiği bir grup, Marco Polo'nun kitabının orijinalliğini hararetle savunmaktadır.

Bu altın tabletin şimdi nerede olduğuyorsa tarihin dikkat çeken gizemlerinden biri olmayı sürdürüyor.

Yoksa hepsi yalan mıydı?

Birçokları Marco'nun anlattıklarını kuşkuyla karşıladı, hatta sıklıkla doğruluğunu sorguladı, sorguluyor. Anlattığı hikâyelerin birçoğu masalsı öğeler taşıyordu; Bakü'deki garip yağ (petrol olmalı), filleri yukarı kaldırıp aşağıya bırakan, bir anda yiyip bitiren ve geride iskeletlerini bırakan canavar kuşlar gibi... Seyahatlerinde Çin Seddi'nden hiç bahsetmemişti mesela. Nasıl olur da koca seddi görmemiş olabilirdi? Ya da gördüyse de neden bahsetmemişti? Çin'de çokça seyahat etmesine rağmen Çinceyi de öğrenmemişti. Oysa dillere yeteneği malumdu. Çinli kadınların fazla büyümemeleri için ayaklarına demir ayakkabı giymelerinden, meşhur Çin süslemelerinden ya da çay gibi günlük yaşamın ayrılmaz parçası olan bir ritüelden de bahsetmemişti. Ayrıca Marco Polo'nun ismi, bu üç Venedikliden daha az öneme sahip ve daha az meşhur yabancı konukların bahsedildiği *İmparatorluk Yıllıkları*'nda hiç geçmiyordu. Yoksa Marco Polo Çin'e hiç gitmemiş miydi?

Hayalî ya da değil

Hayalî ya da değil, Marco'nun seyahatlerinin yüzyıllar boyunca okuyucuları oldu. Kitabının el yazması kopyalarına, ölümünden sonraki yüzyıl içinde bile



Il Milione'den bir sayfa

rastlanıyordu. O zaman için kitabı, Avrupa dışındaki dünyaya dönük en önemli kayıt olarak kabul ediliyordu. Bugün kitabın farklı versiyon ve dillerde 80'den fazla el yazması kopyası bulunmaktadır.

Çoğu at sırtında bilinmeyen çölleri, yüksek dağ geçitlerini aşarak, sert hava koşullarıyla boğuşarak, vahşi hayvanlarla ve çok farklı kültürlerden insanlarla karşılaşarak binlerce kilometre yol kateden Marco'nun kitabı, İpek Yolu üzerindeki yolculuğu anlatan ve Avrupa dilinde yazılmış en etkili gezi kitabı olmuş; gelecek yüzyıllarda binlerce Batılının, bahsettiği topraklara gelmesinin yolunu açmıştı. Yazdıklarının Ortaçağ'da şüpheyile karşılanan birçok kısmı, 18. ve 19. yüzyıllarda gezginler tarafından doğrulandı. Marco Polo, eskiye nazaran daha derin bir saygıyla anılıyor, çünkü anlattığı bu harikulade karakterlerin ve ülkelerin gerçekten var olduğu anlaşıldı. Daha da ilginç, kitabının, Çinli tarihçiler için de çok değerli olmasıdır. Özellikle 13. yüzyılın Hsiang-yang Kuşatması²⁶ ve Moğolların Japonya'yı işgal girişimleri gibi bazı olayların anlaşılmasında kaynak olarak Marco'nun kitabına başvuruluyor. Günümüze ulaşan Çin kaynakları, bu olaylar hakkında Marco'nun kitabı kadar kapsamlı değil.

Her ne kadar Marco Polo, zamanının coğrafyacıları tarafından çok az kabul görmüş olsa da, kitabında verdiği bazı bilgiler daha sonra, Ortaçağ'da, *1375 Katalan Dünya Haritası* gibi önemli kaynaklarda kullanılmış; bir sonraki yüzyılda da Portekiz Kralı Gemici Henry ve İtalyan kâşif Kolomb (Christopher Columbus) tarafından da ilgiyle okunmuştu. Mesafeleri günle ölçme sistemi, daha sonraki nesiller ve kâşifler için önemli biçimde isabetli olacaktı. İskoç coğrafyacı ve Doğu bilimci Henry Yule'a göre; "Marco, tüm Asya boylamı boyunca bir yol takip eden, ardı ardına krallıkları isimlendiren ve anlatan ilk gezgindi."

26 Çin'i işgal eden Moğolların kurduğu Yuan Hanedanlığı ile Çin'in güneyindeki Song Hanedanlığı arasında 1267-1273 arasında cereyan eden savaştır. Moğollar galip gelerek etkilerini Çin'in içlerine doğru yaymışlardır.

Marco Polo'nun kendisiye en büyük başarısını kitabında şu sözleriyle nakletmişti:

Bizim geri gelmemizin Tanrı'nın bir lütfu olduğuna inanıyorum ki böylelikle insanlar, dünyadaki diğer şeyleri öğrenebildiler. Çünkü kitabın ilk bölümünde de söylediğimiz gibi başka hiçbir adam, Hristiyan veya Müslüman, Moğol veya Pagan, Venedik şehrinin soylu ve büyük vatandaşı Messer Niccolo Polo'nun oğlu Messer Marco kadar dünyayı keşfetmemiştir.

Neler neler anlatmış

Marco Polo, yaşarken elde edemediği şöhret ve saygınlığı ölümünü takip eden yüzyıllarda elde etti. Anlattıklarının bir kısmını yolda karşılaştığı diğer gezginlerden alsa da Marco'nun hikâyesi, sayısız maceracının ve kâşifin dünyayı gezmesi için ilham kaynağı olmuştur.

Marco'nun ölümünden iki asır sonra Kolomb, doğuda yeni yollar bulmak umuduyla Atlantik'e açılmıştı. Yanında Marco Polo'nun kitabının bir kopyası da vardı...

Marco Polo, Hint Okyanusu'ndaki adaların sayısını "haritalarda görüldüğü ve bu sulara çalışan denizcilerin yazdıklarına göre" 12.700 olarak vermişti. Ardından şu tekbizi de eklemişti: "Dünyada bütün Hint adaları hakkında doğruyu söyleyebilecek bir adam yoktur." Büyük limanlar, ürünler ve ticaret rotaları hakkında anlattıkları, bazı anlaşılabilir coğrafi karışıklıklar ve yanlış mesafe tahminlerine rağmen dikkat çekici derecede tutarlıdır. Bütün bunların ötesinde, sürekli tekrar ettiği gibi; "her şeyin farklı" olduğu bu dünyayı ölesiye merak ediyordu.

İtalyan gezgin Marco, ayrıca, buhar gücünden önce denizciler açısından büyük önem taşıyan Muson Rüzgârları'ndan bahseden muhtemelen ilk Avrupalıydı:

Size şunu söylemeliyim, bir yolculuğu tamamlamak bir yıl sürüyor; kışta yola çıkılıyor ve yazın dönülüyor. Bu denizlerde sadece iki rüzgâr esiyor; biri gemileri götürüyor, diğeri ise getiriyor; ilki kışın esiyor, sonraki ise yazın.

Poloların deniz üzerinden yaptıkları uzun dönüş seferi, Zaitun'dan²⁷ yelken açıp Güney Vietnam'daki Champa Krallığı'na giderek başlamıştı. Champa, İslam topraklarında günümüze değin bir aroma olarak çokça aranan öd ağacının ve satranç taşı ile kalemlik yapımında kullanılan abanoz ağacının ana kaynağıydı. Her ne kadar Cava'yı²⁸ ziyaret etmemiş olsa da Marco'nun burayla ilgili tespitleri ise şöyleydi:

Dünyadaki en büyük ada... Çok zengin bir ada; biber, Hindistancevizi, çobandüdüğü, karanfil, hint biberi ve diğer değerli baharatlar üretiliyor... Burayı çok sayıda gemi ve çok yüklüce ticaret yapan, kârli kazançlar elde edip karşılığında çok kazandıran tacirler ziyaret ediyor. Zaitun ve Manzi'deki²⁹ zenginliklerinin büyük kısmını kazandıkları ve kazanmaya devam ettikleri, dünya pazarlarına giren baharatın en büyük kaynağı burasıdır.

Cava'da elbette onun bahsettiği baharatların tamamı üretilmiyordu; karanfiller ve hindistancevizleri Endonezya'nın Maluku Adaları'ndan geliyor, biberse Malabar'dan³⁰ ithal ediliyor olabilirdi. Ama bunların tamamını Cava pazarlarında bulmak mümkündü.

Bol altın, filler ve vahşi oyunlar

Marco Polo, Güney Vietnam'dan, "görmeyenin asla inanmayacağı kadar çok altının bulunduğu, fillerin ve bolca vahşi oyunların olduğu" Malay Yarımadası'na gitti. Burada tekstil sanayii için kımızı renk üreten ve Venedik'te yetiştirmeye çalışıp başarısız olduğu kızılacağı ilk kez görecekti.

27 Şimdiki adı ile Guangzhou'dur. Çin Halk Cumhuriyeti'nin güneyinde bulunan bir liman şehridir. Marco'nun döneminde, akşam çökünce her yerde yakılan fenerlerden dolayı bu şehre "Işık Şehri" manasındaki Zaitun denmişti.

28 Cava Adası, Endonezya'nın başkenti Cakarta'nın da üzerinde bulunduğu bir adadır. Bir zamanlar güçlü Hindu-Budist imparatorluklarının, İslam emirliklerinin ve Hollanda kolonisinin merkezi olan Cava Adası, şimdi Endonezya'nın politik ve ekonomik hayatına yön veren yerleşim birimlerindendir. 136 milyonluk nüfusuyla, dünyanın en kalabalık adası konumundadır.

29 Ortaçağ haritalarında Güney Çin için kullanılan isimdir.

30 Bugünkü Hindistan'daki liman şehri Koçi'dir.

Ardından, ilk kez kendisinin Batı'ya anlatacağı Malakka Boğazı'ndan geçerek 'Küçük Cava' şeklinde tanımladığı Sumatra'ya gitti. Yazdığına göre, burası, her birinde ayrı bir dilin konuşulduğu sekiz krallığa bölünmüştü. Bu krallıklardan birisi "Ferlec", muhtemelen Kuzey Sumatra'daki Periak idi. Söylediğine göre, buradaki insanlar Hindu'ydu, ama Müslüman tacirlerle kurdukları iletişim sonrasında Müslüman olmuşlardı. Ancak bu durumun sadece şehirlerde yaşayanlar için geçerli olduğunu, dağlarda yaşayanların, ne derece doğruydu bilinmez, yamyam olduklarını da belirtiyordu. Bölgedeki İslamlaşma süreci, Araplardan ziyade Hindistan ve Güneydoğu Asya'dan tacirlerin etkisiyle daha yeni başlıyordu. Marco'nun naklettikleri, Endonezya takımadalarında bir Müslüman sultanlığından bahseden ilk kayıt olma özelliği taşıyordu.

Evet, ne diyorduk; Marco, kuzeydoğu musonlarını bekleyerek Samudra'da beş ay geçirdi ve ancak sonrasında Sri Lanka'nın batısına doğru yolculuğuna devam edebildi.

Sri Lanka'nın çevresini 3.900 kilometre olarak hesap etmiş ve kendince "eski deniz haritalarındaki 5.600 kilometrelik" mesafeyi düzeltmişti. Bu durumu "Bu bölgede kuzey rüzgârı çok güçlü esiyor ve adanın büyük bir kısmını sular altında bırakıyor" şeklinde ızahlı ediyordu. Deniz haritalarından kastı, muhtemelen, Hint Okyanusu'ndaki gemicilerin kullanmış olduğu haritalardı. Ancak, bu haritalardan hiçbiri günümüze ulaşmadı.

Şimdi olduğu gibi o zaman da Sri Lanka, değerli taşları, özellikle de yakutlarıyla ünlüydü. Buradaki kralın, avuç içi büyüklüğünde ve kol kalınlığında, lekesiz ve "ateş gibi parlayan kırmızılıkta"



Marco Polo, Tatar kostümü içerisinde



Marco Polo'nun seyahatlerinde izlediği rota

bir yakutu³¹ vardı. Marco Polo, Kubilay Han'ın bu yakutu satın almak için bir elçi gönderdiğini, ancak kralın buna yanaşmadığını anlatıyordu. Marco Polo, Sri Lanka'da karaya güneydoğudan, Hint kıyısındaki Coromandel'den ayak basmıştı ve ülkeden uzun uzadıya bahsettiği kayıtlar yerel gelenekler, din, giyim kuşam ve mutfak kültürü ile doluydu. Manaar Körfezi'ndeki inci avcılığını anlatmış ve Hürmüz, Kays, Zufar, Şihr ve Aden'den gelen Arap atlarının öneminden bahsetmişti. Coromandel kralı, yılda ortalama 2.000 at satın alıyordu ve en iyisi için 250 gramdan daha az bir miktarda altın ödüyordu. Marco'nun notlarına göre atlar, bu iklimde fazla uzun süre yaşayamadığından, talep süreklilik arz ediyordu.

Filleri taşıyan kuşlar!

Hindistan'ın kuzeybatısındaki liman şehri Gujarat'ın da havasını teneffüs eden Marco Polo, bu bölgenin bağımsızlığından ve kendine özgü Hint-Aryan dil grubundan olan *Gujarati*'den³² bahsetmişti.

31 Bu yakuttan, fantastik kahraman Sinbad'ın meşhur yedinci yolculuğunda da bahsedilir.

32 Gujarati, Hindistan'ın Gujarat, Daman ve Diu bölgeleri başta olmak üzere, belli başlı bölgelerinde konuşulan bir dildir. CIA'in verilerine göre, Hindistan'ın genelinde 55 milyona yakın kişi tarafından konuşulan bu dil, dünyanın en çok konuşulan 26. dilidir.

Polo, bu dil farklılığını fark eden az sayıdaki Ortaçağ gezgininden biriydi. Gujarat'ın ünlü pamuğunu anlatmış, Arabistan ve diğer ülkelere yapılan deri ihracatından bahsetmişti. Cambay'a gelen gemiler altın, gümüş ve mangır getiriyorlar; dönüşte deri eşyalar, pamuk tekstilleri ve çivit ile dönüyorlardı.

Hint Okyanusu'nu geçen Marco, Arabistan'ın güney kıyılardan yaklaşık 500 kilometre kadar açığa bulunan ve başpiskopos Bağdat'tan atanmış bir Süryani üssü olan Socotra Adası'na geldi. Socotra, Ortaçağlarda yaraları iyileştirmekte kullanılan kan durdurucu bir reçine olan *ejderha kanı* ithal etmesiyle meşhurdur. Socotra'yı anlattıktan sonra Madagaskar hakkındaki kulaktan dolma bilgilerini de aktaran Marco, güçlü güney akıntısından dolayı kimsenin gemiyle buraya gidemediğini söylüyordu (*Bu akıntı, Arap coğrafyacıları, Madagaskar'ın ötesine giden gemilerin geri dönemediğine inandırmıştı*). Anlattığına göre, buradan gemiler altın ve ipek kumaşlarla geliyor; fildişi, amber ve diğer yerel ürünlerin ticaretini yapıyorlardı. Burası mitolojik bir kuş olan Grifon'un³³ anavatanıydı ve onu gerçekten görmüş bir adamla konuşmuştu! (*Marco Polo'nun yalancılıkla suçlanması gerekçelerinden biri olan bölümlerden biri bu olsa gerek*). Ona göre bu Avrupalıların inandığı gibi aslan ve kuş karışımı bir yaratık değil ama devasa büyüklükte gerçek bir kuştur:

Bu kuşlar çok büyükmüş. Öyle büyükmüş ki; her biri, bir fili çok yüksekler kadar taşıyabiliyormuş. Sonra yukarıdan bıraktıkları fil yere çarpınca, başına üşüşüp bir çırpıda iskeletini çıkarana dek yiyorlarmış...

Doğu Afrika'daki bu fantastik molanın ardından Marco Polo, "Hindistan'daki bütün gemilerin geldiği" Aden'e geçti. Peki, orada neler mi gördü? Artık onu da siz öğreneceksiniz. Marco Polo'nun seyahatnamesini bir şekilde bulmanızı tavsiye ederim. Renkli bir dünya sizi bekliyor, emin olun.

33 Kartal başlı, aslan gövdeli bir ejderhadır.

Batı'nın dünyayı kavrayışını değiştirdi

Marco Polo'nun seyahatnamesi sayesinde ilk kez Doğu'nun üzerindeki sır perdesi kalkmış; Asya artık bilinmeyen, canavarların ve şeytani yaratıkların cirit attığı gizemli bir diyar olmaktan çıkmıştı.

Onun sayesinde Doğu'da belki de Batı'dakinden çok daha üstün bir medeniyet olduğu anlaşılmıştı. Coğrafi sınırlar esnemiş, seyahatnamesi kendi niyetinin de ötesinde zincirleme bir reaksiyon yaratmıştı. Tasvir ettiği coğrafya üzerine haritalar çizilmiş, bu haritaları kullanarak Marco Polo'nun ballandıra ballandıra anlattığı Doğu'nun zenginliklerine ulaşmak isteyen kâşifler, Hindistan'a, Çin'e, Baharat Adaları'na ulaşmak için Afrika'nın etrafında turlamış ve hatta biri farkında olmadan Amerika'yı bile bulmuştu. Bu keşif ise ilerleyen sayfalarda okuyacağımız üzere, tarihi derinden sarsacaktı...

Tarihin En Uzun Hac Yolculuğunu Yapan Gezin

İbn-i Batuta

“İbn-i Batuta'nın seyahatleri ve aktardıkları, bize Müslümanların bir zamanlar Kızıldeniz, Arap Denizi, Hint Okyanusu ve Çin sularındaki denizcilik faaliyetlerinin hâkimi olduğunu göstermektedir... Çin'i, Marco Polo'dan 60 yıl sonra ziyaret etmiş ve ondan çok daha fazla yol katetmiş olmasına rağmen, İbn-i Batuta'dan sadece Batı'daki değil, Müslüman ülkelerdeki ders kitaplarında da bahsedilmez. Oysaki coğrafya bilimine yaptığı katkılar eşsizdir...”

Dr. Abdullah Chughtai (Tarihçi, Arkeolog)

14. yüzyıl Kuzey Afrika'sında seyahat, özellikle de bilim odaklı seyahat, neredeyse İslam dini tarafından kutsanmış bir eylemdi. İslam bilginlerinin birçoğu, yeni topraklar, simalar, tatlar ve diller uğruna yola çıktı ama bunlardan biri vardı ki, hepsini geride bırakmıştı. Allah'ın bu kismetli, dayanıklı ve azimli kulu; 28 yıl boyunca aralıksız, neredeyse 100 bin km. yol kateden, Kuzey Afrika'dan Mısır'a, Doğu Afrika'dan Anadolu'ya, Hindistan'dan Doğu Asya ve hatta Çin'e yedi iklim dört bucak gezen Tancalı¹ İbn-i Batuta'dan² başkası değildi. Batılıların, onlarca yıl sonra “keşfedecekleri” yer-

¹ Tanca, Fas'ın kuzeyinde bir şehirdir. Kuzeybatı Afrika'da, Cebelitarık kıyısında yer alır. Tanca eyaletinin merkezidir.

² İbn-i Batuta, 1304 yılında Fas'ın Tanca şehrinde (soyadı buradan geliyor-EI Tanci) bir kadı ailesinin çocuğu olarak dünyaya geldi. Tam adı Şemseddin Ebu Abdullah Muhammed İbn-i Abdullah İbn-i Muhammed İbn-i İbrahim İbn-i Muhammed İbn-i İbrahim İbn-i Yusuf İbn-i Batuta el-Levati el-Tanci'dir! Maliki mezhebine göre, kadı olr ak için hukuk eğitimi almış olduğu sanılıyor.

lerin altını üstüne getirmiş, neredeyse en ince ayrıntılarına kadar incelemiş ve bunları olağanüstü bir seyahatname³ halinde kendisinden sonra gelenlere miras bırakmıştı.

“İlim Çin’de de olsa gidiniz”

İbn-i Batuta, âdeta İslam Peygamberi’nin bu hadisinin hakkını vermek için doğmuştu. 1325 yılında, Hac vazifesini yerine getirmek üzere yola koyuldu. Seyahatname’sine şu sözlerle başlıyordu:

Beytü’l-Harâm’ı hacetmek ve Ravda-i Mutahhara’yı ziyaret etmek amacıyla, 2 Receb 725 (14 Haziran 1325) Perşembe günü doğum yerim olan Tanca’dan çıktım. O zaman, kuşların yuvalarını terk edişleri gibi, ben de vatanımı terk ettim. Annem ve babam henüz hayatta idiler. Kendilerinden üzümlere ayrıldım. Bu benim için olduğu kadar, onlar için de bir üzüntü kaynağı oldu. Seyahate çıkışım, müminlerin emiri ve dinin yardımcısı, imam-ı mukaddes Ebû Yusuf b. Abdülhakk’ın oğlu Ebû Saîd’in saltanatı zamanına rastlıyordu. Tanca’dan ayrıldığım da 22 yaşında idim.⁴

Böylece, gerek süresi gerekse yazılı kayıtları açısından rakipsiz olan seyyahlık kariyerinin ilk adımını da atmış oluyordu. Onun başarısına, buharlı gemiler çağına kadar da kimse ulaşamayacaktı...

İbn-i Batuta elbette Müslüman gezginlerin ilki değildi. İslam öncesi zamanlarda bile Arap tacirler, gemilerle veya kervanlarla Afrika’ya, Pers topraklarına, Hindistan ve Çin’e doğru sürekli hareket halindeydi. İslam fetihlerinden sonra da İslam topraklarından ayrılmadan, Pireneler’e ve İndus Nehri’ne yolculuk yapacaklardı. Aynı zamanda, bilgi toplamak için dolaşan coğrafyacılar ve tarihçilerin yanında Mekke ve Medine’ye gelmek için uzun yolculuklar

3 Kısaca “Rihle” olarak da bilinen seyahat notları, *Tuhfetü’n-Nuzzâr fi Garâibi’l-Emsâr ve ‘Acâ’ibi’l-Esfâr* adıyla, Fas Sultanı Ebû İnan’ın arzusu üzerine İbn Cüzey el-Kelbi tarafından 756 (1355) tarihinde, 4 cilt halinde kaleme alınmıştı. Bugüne kadar yazılmış en muhteşem seyahatnamelerden biri olarak kabul edilir.

4 <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/37/58/547.pdf>



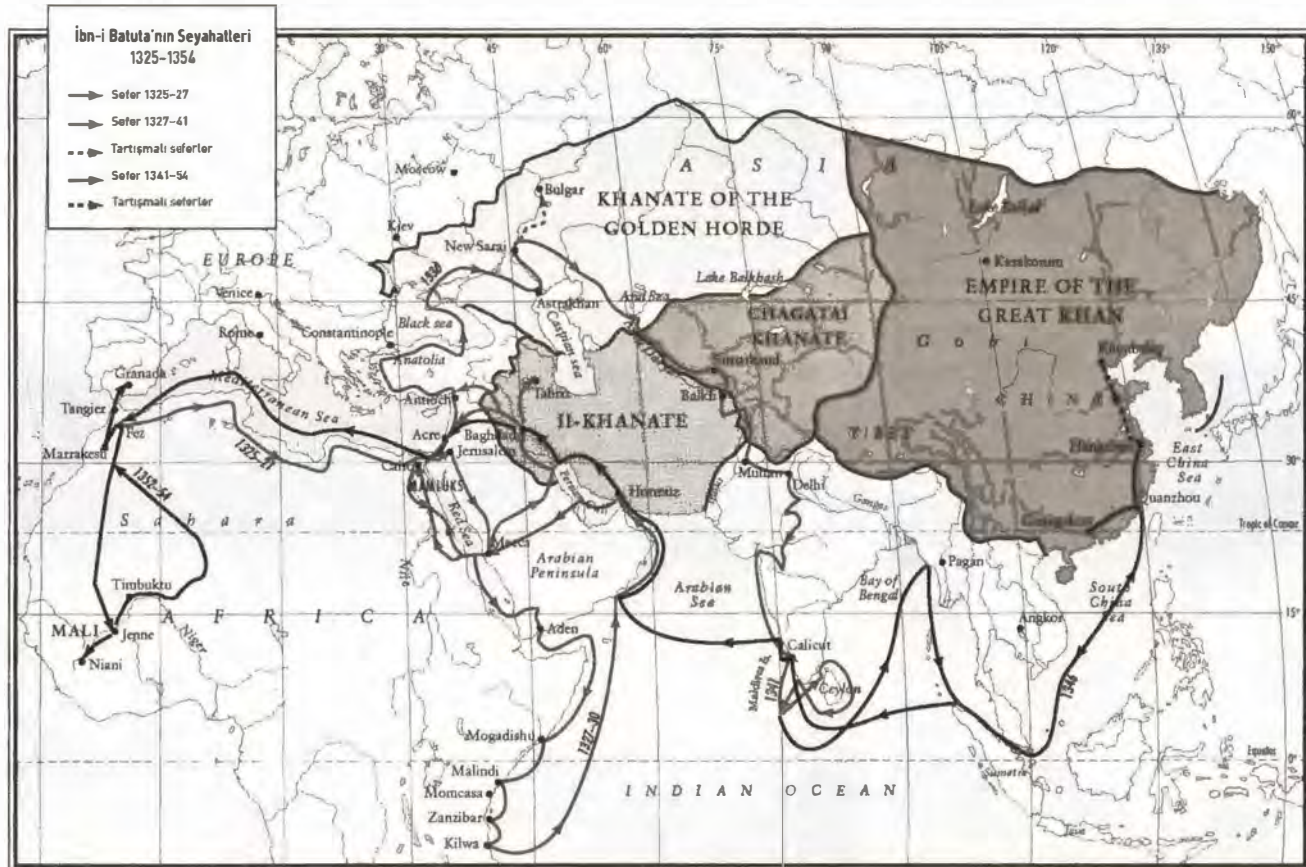
Büyük seyyah İbn-i Batuta kalbinin çağrısına teslim olarak yollara düşüyor. yapan hacılar da vardı. Ama hiç şüphesiz İbn-i Batuta, içlerinde en muhteşemiydi.

Döndüğünde kadılık yapma niyetiyle Hac yolculuğuna çıkmıştı. Ancak, Mekke yolunda, eski dünyanın yedi harikasından biri olan ve 16 yüzyıl önce Batlamyus tarafından inşa edilmiş harabe halindeki İskenderiye Feneri'ni⁵ ziyaret etmişti. Burada, İskenderiyeli dindar bir sofuyla aralarında bir diyalog geçmiş, kendi aktardığına göre sofı, "Seyahat etmeyi ve yabancı topraklarda dolaşmayı sevdiğini görüyorum" diyerek, Hindistan, Sind ve Çin'deki mübarek kişilere selamlarını iletmesini istemişti.

İbn-i Batuta "Bu konuşma beni şaşkına döndürmüş, bu ülkelere gitme arzusu beynime yerleşmişti" sözleriyle aktaracaktı içine düşen seyahat ateşini.

İskenderiye'den ayrıldıktan sonra, Piramitler'i ziyaret etmiş ve Nil'in yukarısına doğru kayıkla yolculuk yapmıştı. Kızıldeniz'den geçerek, Cidde ve Mekke'ye ulaşma niyetindeydi. Ancak Kızıldeniz'deyken, Mısır Memlûklarıyla savaş halinde olan mahallî

5 İskenderiye Feneri, MÖ 285-246 arasında, Mısır'da İskenderiye Limanı'nın karşısındaki Pharos Adası'na inşa edilmiştir. Ancak günümüzde hiçbir iz bırakmayacak şekilde tahrip edilmiştir. Tarihte inşa edilmiş deniz fenerlerinin en yüksek olanıdır.



idarecilerden biri, savunma adını olarak limandaki bütün gemileri yaktırmıştı. Hacı adayları bu yüzden Kahire'ye dönmek zorunda kaldı. İbn-i Batuta, hanlarda konaklayarak Suriye'ye kadar gitti.

Bu sürede, Kutsal Topraklar'ı⁶ gezmiş ve ardından Şam'da kaldıktan sonra, Mekke için tekrar yola koyulmuştu. En sonunda, Hz. Peygamber'in türbesini ziyaret ettiği Medine'ye gelmiş ve ardından Mekke'ye gelerek hac görevini yerine getirmişti.

Arık, bir hacı seyyah olmak için hazırды.

Hacı seyyah “ya Bismillah” diyor

Mekke'den sonra hukukçuluğu ve Fas'ı tamamen gündeminden çıkararak gezginimiz, Irak'ı gözüne kestirdi. O zamanlarda Moğollar, İslam toprakları üzerine kâbus gibi çökmüş, taş üzerinde taş bırakmamıştı. Bağdat'a ulaştığında, bir zamanların muhteşem başkentini harabeler içinde terk edilmiş olarak buldu. Bunun üzerine, bu yıkımın faili olan Moğollar hakkında bir şeyler öğrenme arzusuyla yanıp tutuştu. Cengiz Han'ın varislerinden Moğol lideri Ebu Said'in “mahalla”sına (*gezici saray, mahalle, kafil*) katıldı. On gün kadar onlarla gezen İbn-i Batuta, bu süre içinde, gördükleri ve yaşadıklarıyla ilgili renkli notlar tutmuştu.⁷

Moğollardan ayrıldıktan sonra, üç yıl boyunca eğitim alacağı Mekke'ye döndü. Ancak seyahat tutkusu peşini bırakmıyordu.

6 Kutsal Topraklar, İbrahimî dinler Musevilik, Hristiyanlık ve İslam için önem arz eden, günümüzde üzerinde İsrail ve Filistin'in bulunduğu topraklara verilen özel isimdir. Birçok dine beşiklik etmiş bu topraklar, Haçlı Seferleri'nin hedefi olduğu gibi, günümüzde de Arap-İsrail gerginliğine sebep olmaktadır.

7 “Gezici sarayda Ebu Said'in her bir karısı; içinde kendi imamı, müezzini, hafızları ve pazarı olan bir alana sahipti. Vezirler, kâtipler ve maliye çalışanları bir başka bölümde bulunuyordu ve ayrıca her komutanın kendine ait bir bölgesi vardı. Moğollar, her sabah şafak vaktinde, müzisyenlerin trompetler, davullar ve düdükler çaldığı, renkli bir seremoni ile uyanıyorlardı. Ardından en yüksek rütbeli komutan, askerleri hemen yanında olmak kaydıyla atını sürüyor, kafilenin geri kalanı onları takip ediyordu; Han'ın eşleri, kraliyet yükü ve en arkada da ordunun geri kalan kısmı.”

Okyanus yolculuğuna hazırlandı. Kızıldeniz'in Cidde Limanı'ndan "jalba" adı verilen; tahtaları birbirine Hindistancevizi ipliği ile bağlanmış kayıklarla yola çıkarak Aden'e ulaştı. Kısa bir süre sonra başka bir gemiye bindi ve Doğu Afrika sahili boyunca Mogadişu (Somali), Mombasa (Kenya) ve Kulwa (Tanzanya) limanlarına uğrayarak, mahallî gelenekler ve mutfak alışkanlıkları hakkında notlar aldı.

1332 yılında Mekke'ye geri dönen gezgin, âlimlere karşı çok cömert olduğunu duyduğu Delhi Sultanı Muhammed Tuğluk'un yaşadığı Hindistan'a gitmeye karar verdi. Kızıldeniz'den, Mısır ve Suriye'den geçerek Lazkiye'ye giden bir kervana katıldı ve ardından da kuzeye doğru "Türklerin topraklarına" gitmekte olan bir Ceneviz gemisine bindi. On gün sonra, Alaya'da (Alanya) karaya ayak bastı. Anadolu'yu at sırtında geçecekti. Arapçadan başka bir dil bilmediği için, Sinop'a kadar hakkında pek de olumlu şeyler düşünmediği bir Türk rehber eşliğinde geldi.⁸ Buradan bindiği bir Yunan teknesiyle, şiddetli bir fırtınayla boğuşarak, Karadeniz'i geçti ve Altın Orda Devleti'nin⁹ 9. Hanı Özbek Han'ın hâkimiyeti altında olan Kırım'a ulaştı.

Kerç'e¹⁰ geldiklerinde, Volga üzerindeki Saray'a¹¹ doğru yola çıkan bir kervana katıldı. İbn-i Batuta, özellikle bu kervan yol-

8 Bununla birlikte Anadolu halkıyla ilgili şu tespiti yapmıştır: "Bilad-i Rum denilen bu ülke dünyanın en güzel memleketidir. Allah, güzellikleri öteki ülkelere ayrı ayrı dağıtırken, burada hepsini bir araya getirmiştir. Burada dünyanın en güzel insanları, en temiz kıyafetli halkı yaşar ve en nefis yemekler pişirilir. Allah'ın yarattıkları içinde en şefkatli olanlar bunlardır ki, bundan ötürü 'Bolluk, bereket Şam'da, şefkat ise Anadolu'dadır' denilmiştir."

9 Moğol İmparatoru Cengiz Han'ın ölümünden sonra, Türk boylarından Kıpçakların Moğollarla karışması sonucunda Cengiz Han'ın torunu Batu Han tarafından Saray şehri başkent olmak üzere Hazar Denizi ile Karadeniz'in kuzeyindeki bozkırlarda kurulan devlettir. 13. ve 14. yüzyıllarda Rusya ve Orta Asya'nın büyük bir bölümünü hâkimiyeti altında bulundurmıştır.

10 Kerç, günümüzde Ukrayna'nın Kırım Özerk Cumhuriyeti'nin doğusunda yer alan bir şehirdir. Rusya Federasyonu'ndan Kerç Boğazı ile ayrılır.

11 Altın Orda Devleti'nin başkentidir. Ortaçağ'ın en büyük şehirlerinden biriydi. *Britannica*'ya göre nüfusu 600.000 dolayındaydı.



Mısır'a gittiğinde elbette Piramitler'i de görmeden geçmemişti.

culuğu sırasında, Türk ve Moğol kadınlarına gösterilen saygıdan etkilenmişti.¹²

Kafkaslar'da, Karadeniz'in doğusunda bulunan Bish Dag'h'da kervan, Özbek Han'ın kafilesine katıldı. Kafil; camileri ve pazarlarıyla, mutfak bacalarından yükselen dumanlarıyla (hareket halindeyken de yemek pişiriyorlardı) atların çektiği vagonların insanları taşıdığı, hareket eden dev bir şehirdi. Kamp yerine ulaştıklarında, vagonlardan çadırları çıkarıp kuruyorlardı. Bu çadırlar çok hafif olduklarından, camileri ve dükkânları da aynı şekilde yapıyorlardı.

Ver elini Konstantinopol

Özbek Han'ın üçüncü eşi Beylan Hatun, Bizans İmparatoru'nun kızı olan bir prensesti. Hamile olduğu ve çocuğu Konstantinopol'de

12 "Kervan liderinin karısı, mavi ipekten bir örtüyle kaplı karavanda yolculuk yapıyordu. Ne kendisinin ne de yanındakilerin yüzü peçeliydi. Dahası ne zaman vagondan inse yanındakiler elbisesinin eteğini kaldırıyor, yanına gittiğinde kocası ayağa kalkıyor ve yanına oturtuyor ve birlikte yemek yiyorlardı. Kervandaki tacirler de eşlerine çok saygılı davranıyorlardı. Birçok kadın, kocalarını gölgede bırakacak kadar güzel giyiniyordu."

doğurmak istediği için yola koyulunca, İbn-i Batuta da onun hizmetine girdi. Bizans'ın başkentinde, Prenses'in babası İmparator Andronicus ile tanıştı. İbn-i Batuta'nın seyahatlerinden etkilenen İmparator, onun başkentini en iyi şekilde gezmesini sağladı; geniş sur duvarlarını, manastırları, pazarları, limanları ve Ayasofya'yı (dışarıdan kimse kapıdaki haçın önünde eğilmeden içeri giremiyordu ve İbn-i Batuta böyle yapmayı reddetmişti) inceleyerek haftalarını bu görkemli şehirde geçirdi.

Ardından Rus kışının derinliklerinde, Karadeniz'in kuzeyindeki stepleri geçti. Yıllar sonra meşhur Rus kışı, dudaklarından şu cümlelerle dökülecekti:

Üç kürk ve biri astarlı iki pantolon giyiyordum, ayağımda üzerinde ketenden yapılmış kaplama ve onun üzerinde de ayı ve at derilerinden yapılmış kaplamaların olduğu yünden botlar vardı. Abdestimi ateşin yanında sıcak suyla alıyordum ama yere düşen her damla hemen donuyordu. Yüzümü yıkadığımda, sular sakallarımın arasından süzülürken donuyordu ve yüzümü salladığımda damlalar yere buz taneleri olarak düşüyorlardı. Giydiğim elbiselerin ağırlığından dolayı atıma binemiyordum, ata binebilmem için yanımdakiler bana yardım ediyorlardı.

Saray'da, Han'a hürmetlerini ilettikten sonra, bu doyumsuz seyyah, ertelediği arzusunu yerine getirmeye, Hindistan'a gitmeye karar verdi.

Develerin sırtında, karlı dağlarda

Atlarını ve karavanlarını sattı. Saray ve Aral Denizi'nin güneyinde yer alan Harezm (günümüzde Khiva) arasındaki çölü geçmek için develer satın aldı. Kalabalığıyla kendisini şaşırtan Harezm'in ardından, Buhara ve Semerkand'a; Cengiz Han'ın yüz yıl önce dümdüz ettiği İslam beldelerine geldi. Bir sonraki durağı, Afganistan'ın kuzeyindeki tamamen terk edilmiş harabe halindeki Belh'e ulaştı. Burada, şiddetli kış fırtınalarının sona ermesini beklediler. İçinde bulunduğu kabileyle birlikte, Afganistan'ın çetin dağ geçitlerine

doğru yol aldılar. Kara batmalarını önlemek için develerin ayaklarına keçeden paspaslar bağlamışlardı. Bir zamanlar, Hindistan'ın kuzeyi ve Horasan'da hüküm sürmüş Türk devleti Gaznelilerin başkenti Gazne'de de onları karşılayan yine harabeler olmuştu. *Moğol terörünün izleri her yerdeydi.*

Tehlikelerle dolu bir yürüyüşle, İndus'a ulaştılar. İbn-i Batuta, sonunda kademeli bir yolculukla Delhi'ye ulaştı. Burada, Hindistan'daki bazı Müslüman toplulukların sultanı olan Muhammed Tuğluk'un huzuruna çıkacaktı:

Sultan'ın sarayının kapılarının dışında, önemli biri geldiğinde bunu ilan etmek için bekleyen borazancılar ve davulcular, hemen yanlarında da muhafızlar ile altın topuzu ve mücevherle kaplı, etrafı tavus kuşu tüyleriyle süslenmiş başlığıyla, gelenlerin kaydını tutan biri vardı. "Bin sütunlu" salonda, beyaz renkli bir platformun üzerine kurulmuş tahtına bağdaş kurarak oturan Sultan, heyetleri kabul ediyordu. Arkasında büyük bir minder, yanında elinde sineklik olan bir hizmetkârı vardı. Her iki yanında zırhlı 200 muhafız, ellerinde mızraklar, kalkanları ve okları olduğu halde bekliyordu. Ardından içeriye 60 tane de at getirildi, Sultan'ın görebileceği şekilde, her iki tarafa dizildiler. Arkalarından, ipek örtülerle giydirilmiş 50 fil geldi, dişleri demirle kaplanmıştı.

Delhi'nin kendine özgü renklerinden büyülenen gezgin, sarayda yaklaşık on yıl kaldı ve kadılık görevinde bulundu. Bu süre sonunda Sultan tarafından Çin'e, Büyük Moğol Hanı'na büyükelçi olarak atandı. Sultan, "Çünkü seyahat etmeyi sevdiğini biliyorum" dediği Faslıyı, hizmetlerinden dolayı ödüllendirmişti.

Çin'e giden yollar tehlikelidir

Çin'e gitmek için, yanındaki iki bin atıyla, 22 Temmuz 1342'de bir kez daha yollara düşen İbn-i Batuta, bu yüzyılda yolculuk yapmanın ne kadar zor olduğunu bir kez daha tecrübe edecekti. Delhi'den ancak birkaç günlük mesafe kadar uzaklaşmışken haydutların saldırısına uğradılar. Her şeyleri çalındı. Ancak İbn-i Batuta, bir şekilde onların elinden kurtuldu. Günlerce ot ve böğürtlen yemek

ve bulduğu yerde uyumak zorunda kaldı. Bir gece, üzerinde yaralarının çırpındığı bir tahıl ambarında uyudu. Bu geceyi, “Korkunç yaratıklarla güzel bir ekip oluşturmuştuk” diyerek hatırlayacaktı. Bir hafta sonra, kendisine yemek ve su veren bir Müslüman sayesinde, sultanın kortejiyle tekrar buluşmayı başardı. Yola kaldıkları yerden devam edeceklerdi. Beraberindekiler ile birlikte Hindistan ortalarına doğru ilerleyen ve Malabar Sahili’nden Calicut’a inen İbn-i Batuta, burada Çin’e gitmekte olan bir Çin yelkenlisi buldu. Ancak aksilikler peşini bırakmıyordu. Aniden çıkan bir fırtına limandaki gemileri batırınca, ortaya çıkan hengamede kendisini götürecek yelkenlinin demir aldığını fark edememişti. Gemi, birlikte yolculuk ettiği ekiple ufukta kaybolduğunda, yanında sadece 10 dinarı ve bir gece önce üzerinde uyuduğu kilimi vardı. Ancak kolay vazgeçen biri değildi. Bir süre, nehir tekneleriyle takibe çalışsa da, kısa süre sonra yelkenlinin korsanlar tarafından ele geçirildiğini öğrenecekti. Artık tamamen tek başınaydı. Sultan Muhammed Tuğluk’a olan hizmetinin sona erdiği sonucuna vararak kendisine yeni bir yön çizdi. Maldiv Adaları’na gitti ve Delhi’de aldığı eğitim ve deneyimleri sayesinde kadılık yapmaya başladı. Ancak adaların kolay ve ücretsiz gümrük işlemlerini değiştirmeye



Hangchow şehrinin büyüklüğünden derinden etkilenmişti.

kalkışınca gözden düştü ve sırasıyla Seylan, Bengal ve Sumatra üzerinden nihayet Çin'e ulaştı.

Öylesine büyük bir şehirdi ki

Çin'de kanal ve nehirleri izleyerek, Canton'a doğru yol aldı. Ziyaret ettiği şehirler arasında bulunan Hangchow (bugün Hangzhou) için, "dünyada gördüğüm en büyük şehir" diyecekti:

Öylesine büyüktü ki, bir ucundan diğer ucuna varmak, normal bir yürüyüş ve dinlenmelerle üç gün sürüyordu. Her biri duvarlarla ayrılmış, altı farklı mahalleye bölünmüştü ve hepsini çepeçevre kuşatan bir de büyük duvar vardı. Bir mahallede, Çinli bir valinin idaresinde Yahudiler ve Hristiyanlar yaşarken, bir diğerinde kendi camileri, pazarları ve müezzinleri olan Müslümanlar vardı...

Faslı gezgin, aynı şekilde macera dolu bir yolculukla Hint Okyanusu üzerinden İran'a, oradan Bağdat'a ulaşmış ve Suriye üzerinden memleketi Fas'a dönmüştü.

Afrika'nın balta girmemiş ormanlarına giriyor!

Dönmesine dönmüştü ama içindeki seyahat ateşi sönmemişti. Bir kez daha yollara düşmüş; Cebelitarık üzerinden İspanya'ya geçerek, Endülüs'ün belli başlı Müslüman şehirlerini dolaşacaktı.

Dönüş yolunda Atlas Okyanusu sahillerini ve Marakeş'i ziyaret etmiş, nihayet Müslümanların bulunduğu son ülkeyi de gezip görmek amacıyla Sahra-yı Kebir'e¹³ yönelmişti. Sudan'a, Nijerya boyuna kadar uzanmış, Mali'ye ve Timbuktu'ya uğradıktan sonra, 1353 sonlarına doğru son kez Fas'a dönmüştü.

Görüldüğü üzere İbn-i Batuta, coğrafi açıdan Sudan ile Nijerya bölgesinin gerçek kâşifi sayılır. Batılı kâşiflerden çok önce bu top-

13 "Büyük çöl" anlamında olup; Cezayir, Tunus ve Libya'nın güneyinden Çad Çölü hizasına kadar uzanan Afrika'nın en büyük çölüdür.

rakları gezmiş ve hakkında yazmıştır. Yine Maldivler ve Sumatra'ya dair verdiği bilgiler, sonradan Batılı kâşiflerce de doğrulanmıştır.

Faslı gezgin, Afrika içlerine yaptığı seyahatten ilginç izlenimlerle dönmüştü. Hayatında ilk kez timsah ve su aygırı görmüş, yamyamlarla ilgili ilgi çekici hikâyeler dinlemiş ve dönüş yolunda Tuareglerin¹⁴ topraklarından geçerek buranın kadınlarından çok etkilenmişti. Yazdığına göre bu kadınlar, “mükemmel bir güzelliğe ve bütün kadınlar içinde en güzel şekle sahipti; tamamen beyaz ve çok şişmanlardı; dünyanın hiçbir yerinde onlar kadar şişmanını” görmemişti.

Fez Çölü'nü tekrar geçen İbn-i Batuta, Sultan'ın himayesine girerek sarayı, anlattığı maceraları ve hikâyeleri ile eğlendirmişti. Çağdaşlarının söylediğine göre bu maceralardan bazıları, özellikle Hindistan hakkında anlattıkları, Marco Polo'nunkiler gibi kuşkuyla karşılanmıştı. Ancak Sultan kendisine inanmış ve hikâyelerini bir kâtibe yazdırmasını emretmişti. Böylece bu yorgun seyyah, doya doya yaşadığı dünyaya elveda dediği 1369'a kadar, istirahate çekilmişti.

Geride eşsiz bir miras bıraktı

Fas, Cezayir, Tunus, Trablusgarp, Mısır, Filistin, Suriye, Hicaz, Yemen, Irak, İran, Mozambik'e kadar Doğu Afrika kıyıları, Arabistan Yarımadası'nın güney ve doğu kıyıları, Anadolu, Kırım, Kıpçak illeri, İstanbul, Buhara, Türkistan, Afganistan, Hindistan, Seylan, Hint Okyanusu'nda birçok ada, Endonezya, Hindi Çini, Çin, Akdeniz'de Sardunya Adası, (Endülüs) İspanya, Sudan gibi birçok yeri görmüş olan seyyah, âdeta 14. yüzyıl İslam ve Türk dünyasının fotoğrafını çekmişti.

Seyahatlerinin ardından tarihçilere; kişiler,¹⁵ mekânlar, tekne-ler, denizcilik, kervan rotaları, kanallar, korsanlar, yollar, hanlar ve

14 Tuaregler; Burkina Faso, Cezayir, Libya, Mali ve Nijer arasında geniş bir alanda yaşayan ve Berberi dillerinden birini konuşan halktır.

15 Seyahatnamesinde, detaylı olarak neredeyse 2 bin kişiden bahsetmektedir. Bunlardan biri olan; Osmanlı İmparatorluğu'nun ikinci sultanı Orhan Gazi'yi bakın nasıl naklediyor:



Batuta'nın seyahatnamesinde bahsettiği kişilerden biri de Orhan Bey'dir.

daha birçok şey hakkında eşsiz bir kaynak olacak seyahatnamesini bırakmıştı.¹⁶

İslam dünyasında, Hint fakirlerinden Anadolu ahilerine,¹⁷ Mali'den Kuzey Afrika'ya uzanan ve *Altın Yolu* olarak bilinen altın

"Bursa'nın hâkimi Osman oğlu Sultan Orhan Bey'dir. Bu hükümdar Türk padişahlarının en ulusu olduğu kadar, toprak, asker ve varlık bakımından da onların en üstünü bulunmaktadır. Hâkimi olduğu yüz kadar kale vardır ki, çoğu zamanını bunları dolaşmakla geçirir ve her kalede bir müddet kalarak durumlarını anlamak, eksiklerini tamamlamakla meşgul olur. Hiçbir şehirde, hiçbir şekilde bir aydan fazla oturmaz, aralıksız olarak kâfirlerle savaşı sürdürür, onların kalelerini bir bir kuşatarak fetheder."

16 Geniş bir bölümünü, İngilizce olarak şu kaynaktan okuyabilirsiniz: <http://www.fordham.edu/halsall/source/1354-ibnbattuta.asp>

17 Bir tür esnaf dayanışma ve sivil toplum kuruluşu olan Ahilik için şu tespiti yapmıştır:

"Ahi-kardeş demektir. Ahiler, Anadolu'ya yerleşmiş bulunan Türkmenlerin yaşadıkları her yerde, şehir kasaba ve köylerde bulunmaktadırlar. Memleketlerine gelen yabancıları karşılama, onlarla ilgilenme, yiyecek içeceklerini, yatacaklarını sağlama, onları uğursuz ve edepsizlerin ellerinden kurtarma, şu veya bu sebeple bu yaramazlara katılanları yeryüzünden temizleme gibi konularda bunların eş ve örneğine, dünyanın hiçbir yerinde rastlamak mümkün değildir"

kervanlarının rotasından Müslüman Mali İmparatorluğu'na kadar daha pek çok şeyden, onlarca yıl sonra buraları keşfettiğini iddia edecek Batılılardan çok çok önce bahseden ilk seyyah oldu.

Tutkusu, başta kendisini ait hissettiği İslam coğrafyası olmak üzere, dünyanın tüm renklerini görüp tanımak olan Müslüman seyyahların en büyüğü İbn-i Batuta, doğu bilimcilerin çoğunun hemfikir olduğu üzere, Marco Polo'nun en büyük rakibidir. Hatta İslam tarihçisi Ignati Iulianovich Krachkovski'ye göre, Marco Polo'dan çok daha geniş bir alanı gezmesi ve üç kıtada en önemli kültür merkezlerine ulaşması açısından onu bile geride bırakmıştır...

Hindistan Niyetine Amerika'nın Kapısını Açan Adam

Christopher Columbus ve Yeni Dünya'nın İşgali

*“Altın en mükemmel şeydir, altın hazinedir ve
ona sahip olan bu dünyada her istediğini yapar.”*

Christopher Columbus

Hristiyan Avrupa, ipek ve baharat ihtiyacını Hindistan ve Çin’le yaptığı ticaret sayesinde karşılıyordu. Ancak, bu ticaret yollarını hâkimiyeti altında tutan ve ticaretin tıkır tıkır işlemesini sağlayan Moğol İmparatorluğu dağılmaya başlayınca işin rengi değişmeye başladı. Moğolların çekildiği bölgelerde boy gösteren Müslüman devletçikler, ticarete köstek olmaya başlamışlardı. Türklerin 1453’te Konstantinopol’ü almasıyla ortalık iyice karışmıştı. Haliyle, Uzakdoğu’dan gelen malların fiyatları roket gibi fırladı. Bunun üzerine Portekizliler, “Madem kara yolu kapalı, biz de Uzakdoğu’ya denizden gideriz” diyerek Afrika kıtasının ucundan dolaşıp yukarı çıkmayı kafasına koydular. Ama İtalyan denizci Kolomb’un (*Christopher Columbus*¹) daha farklı bir fikri vardı. Atlantik Okyanusu’nu aşip dünyanın öteki tarafından dolanarak doğrudan zengin Uzakdoğu’ya ulaşabileceğini düşünüyordu.

1 Aslen Cenovalı bir İtalyan olan Kolomb (1451-1506), 15 yaşındayken kaptan olmuştu. Çocukluğu hakkında fazla bir bilgi yoktur. Denizciliğe 1472-73 yıllarında, Akdeniz’de korsanlık yaparak başladığı iddia edilir. Kozmograf Toscanelli’nin, “Sürekli batıya gidilirse doğuya varılır” düşüncesinden etkilenmişti. Dünya’nın yuvarlak olduğunu öne süren birçok haritası vardı. Ayrıca, Atlas Okyanusu’nun batısındaki kara parçalarını gösteren eski haritaları inceledi. Rastladığı tüm kaynaklar, Hindistan’ın Amerika’nın yerinde olduğu düşüncesine kapılmasına sebep olmuştu.

Kolomb konusu açıldığında, genellikle, o zamanlar için uçuk görülen seferi için finansman bulamadığından bahsedilir. Washington Irving'in 1828 tarihli kurgusu *The Life and Voyages of Christopher Columbus*'da (Kolomb'un Hayatı ve Seyahatleri) dile getirişyle dolaşıma giren bu inanışa göre dünyanın düz olduğunu düşünen Avrupalılar, Kolomb'u finanse etmeye yanaşmamıştı. Oysa mesele bu değildi; aksine, dünyanın yuvarlak olması ve dolaşısıyla da etrafını dolaşmak için katedilmesi gereken mesafeydi. O günlerin akademi dünyası, genellikle *Ptolemy*'nin (Batlamyus²) hipotezini kabul ediyordu. Yani dünyanın (Avrupalıların o zamanlar için dünyadan kastı doğal olarak Avrasya ve Afrika'ydı) üzerindeki kara parçaları, yer kürenin 180 derecelik kısmını kaplıyordu ve geriye de yine 180 derecelik koca bir su kütlesi kalıyordu. Diğer bir deyişle, Asya'ya hatıya giderek ulaşmak için akıl almaz bir deniz yolu katedilmesi gerekiyordu! Üstelik, *Okyanus Denizi*'ni (Atlas Okyanusu'nun eski adı) aşma fikrini ilk düşünen de Kolomb değildi.³ Onun farkı, Batlamyus'un haritasını diğerlerine nazaran farklı yorumlamasıydı. Ona göre, harita üzerindeki 1 derece, sanıldığından daha kısa bir mesafeye denk geliyordu. Elinde Batlamyus'un dünya haritasının 1478 baskısının kopyaları bulunan Kolomb, Lizbon'la

-
- 2 İskenderiyeli gökbilimci, matematikçi, coğrafyacı ve astronomdur (MS 90-168). Astronomi ve matematiğin yardımıyla dünyanın haritasının yapılabileceğini öne sürerek bu konuda çığır açmıştı. Perspektif projeksiyonunu kullanarak, küresel dünyanın harita üzerinde resmedilmesi konusunda devrimci bir rol oynamış, enlem paralelleri ve boylam meridyenleri ile bir koordinat sistemi kullanarak yeryüzündeki coğrafi yerlerin konumlarını belirlemede kesin yöntemler önermişti. *Coğrafya* adlı sekiz kitaptan oluşan atlası modern haritacılığın ilk örneğidir. Haritalarında kuzey yukarıda ve doğu haritanın sağ tarafındadır. Bu tarz, bugün evrensel bir yöntem haline gelmiştir. En büyük hatası, Dünya'nın çevresini yanlış hesaplamış olmasıydı. Bu yanlış hesaplamayla, Avrasya'nın uzunluğunu, gerçekte olduğundan yaklaşık yüzde 30 civarında fazla göstermiş; İspanya'nın batı ucuyla Asya'nın doğu kıyısı arasındaki mesafeyi önemli ölçüde azaltmıştı. Nitekim Kolomb'u yanıltan da bu olacaktı.
- 3 Daha 1291 yılında Kolomb gibi Cenovalı Vandino ve Ugolino Vivaldi kardeşler, Atlas Okyanusu'nu aşarak Hindistan'a ulaşmak için yola çıkmışlar ama bir daha kendilerinden haber alınamamıştı. 1488'de aynı işi Hollandalı denizci Ferdinand Van Olmen de denemiş ama onun da akıbeti aynı olmuştu.



Deniz yoluyla doğunun zengin pazarlarına ulaşmak en büyük hedefti.

Çin arasındaki mesafenin sadece 3.800 km. olduğunu düşünüyordu. Ona kalırsa, Dünya'nın etrafı ancak 25.255 km. olabilirdi (*Haliyle o zamanlar hiç kimse bu mesafenin gerçekte 40.000 km. olduğunu bilmiyordu*). 15. yüzyıl şartlarında hiçbir gemi bu kadar büyük bir mesafeyi katetmeye yetecek kadar yiyecek içecek depolayamazdı. Bu yüzden sürekli batıya giderek doğuya ulaşma fikri, birçok denizci için Asya'ya ulaşmadan açlıktan ya da susuzluktan ölmekle eşdeğerdi. Kolomb'a gelince, Dünya onun sandığından daha büyüktü ve Avrupalıların neredeyse tamamı, Asya ile Avrupa arasında sadece su kütlesi olduğu konusunda fena halde yanılıyordu.

Osmanlı'dan destek istemiş miydi?

Kolomb, 1476-1486 arasında Portekiz'de yaşarken, bu cüretkâr planına destek bulabilmek adına, Portekiz Kralı II. John'un kapısını birkaç kez çaldı. Ancak Kral'ın adamları, aradaki mesafenin Kolomb'un sandığından daha uzun olduğunu düşündükleri için (*ki hepsinin düşündüğünden daha fazlaydı!*) kesenin ağzını açmadılar. Portekiz'i terk eden Kolomb, 1486'da soluğu rakip İspanya'da aldı.

İspanya'daysa Kastilya Kraliçesi İşabel (*I. Isabella*) ile Aragon Kralı Katolik II. Fernando (*Fernando II de Aragón*) 1469'da evlenmiş, o ana kadar gayet dağınık bir görüntü veren İber Yarımadası'nı *Kastilya Krallığı* adı altında toparlamışlardı. Bu iki koyu Katolik soylunun evlenmesinden doğan "Taç Birliği", beş kıtaya yayılarak dünyanın ilk küresel imparatorluğu olan *İspanyol İmparatorluğu*'nun temellerini atmıştı.

O günlerde, İspanyolların başı Müslümanlarla dertteydi. Bir yanda Endülüs'ü ele geçirmiş Müslüman Emeviler, diğer yanda Avrupa'nın önde gelen güçlerinden Osmanlı İmparatorluğu, âdeta Avrupalıları kıtaya sıkıştırmış, nefes aldırmiyordu. Kolomb'a nazikçe "Hele şu Müslümanları İspanya'dan kovalım, senle ilgileneceğiz" deyip kendisini maaşa bağladılar. Böylelikle, teklifini başka yerlere sunmasının önüne geçmiş oluyorlardı.

Karı koca ancak ve ancak 1492'de, İspanya'da Müslümanların elinde kalan son toprak parçası olan *Gırnata*'yı (*Granada*) geri aldıkları zaman Kolomb'un teklifini değerlendirmeye vakit buldular. Ancak Müslümanlarla savaştan hazineleri boşalmış vaziyetteydi. Bu yüzden Kolomb'un istediği desteğin bir kısmını verip, diğer kısmını da İtalyan bankerlere havale ettiler. Ayrıca planlanan sefere de hazine müfettişlerinden birini kattılar. Kolomb'u, *Okyanus Denizi Amirali* ilan eden İşabel ve Fernando, İtalyan denizciyle sonradan detaylarını okuyacağınız bir de anlaşma yaptılar. Şartları konusunda oldukça cömert davranmışlardı, zira onlar da Kolomb'un bu seferi sağ salim tamamlayacağına inanmıyorlardı! Aslına bakılırsa, Kolomb'un kendisi haricinde hiç kimse ona inanmıyordu.

Ancak şurası da bir gerçek ki, İtalyan denizciyle anlaşmak için tam zamanında davranmışlardı. Zira Kolomb, yolculuğunun nihayet onaylandığı günlerde, Fransızların kapısını çalmaya niyetleniyordu. Bu arada, yeri gelmişken bir hususa daha değinmekte fayda var. Tarihi illa ki Osmanlı penceresinden görmeye çalışanlar, sık sık farklı mecralarda Kolomb'un 1484'te Sultan II. Bayezid'e müracaat edip seferi için destek istediğini, Sultan'ın da karşısına çıkan bu hayalperesti ciddiye almayıp reddettiğini öne sürerler. Bu iddiayı



Kolomb aradığı desteği sonunda İspanyol sarayında bulmuştu.

destekleyen en ufak bir belge ya da kayıt olmadığını not edelim (Osmanlı'nın Yeni Dünya konusundaki o çok eleştirilen politikasını daha sonra detaylı olarak ele alacağız). Bu arada, “Neden illa bir kraliyet desteği aranıyordu?” diye bir soru da akla gelebilir. Hem böylesi bir macera için kraliyet korumasına bürünmek hem de keşiflerin maddi ve manevi kazanımlarını garanti altına alarak meşruiyetini sağlamak için böylesi bir yol kaçınılmazdı şüphesiz.

Bilinmeyene meydan okuyan üç gemi

Nina, Pinta, Santa Maria... Cadiz Körfezi'ndeki küçük Palos Limanı'ndan Kolomb'un idaresindeki 120 kişilik mürettebatla 3 Ağustos 1492'de batıya doğru yelken açan bu üç İspanyol yelkenlisinin hedefi Asya'ya ulaşmaktı. Bayrak gemisi Santa Maria'nın kaptanı Kolomb varacağı yerden öylesine emindi ki, kıyıya çıktığında Büyük Han'a vereceği mektubu bile çoktan hazırlamış, yanında Arapça tercümanını da hazır etmişti.

Yaklaşık bir ay kadar sorunsuz bir yolculuk yaptılar. 6 Eylül sabahı erken saatlerde, La Gomera Adası'ndan⁴ yelken açmışlar-

4 İspanya'da, Kanarya Adaları Özerk Topluluğu'na bağlı Santa Cruz de Tenerife ilinde bir adadır.



Nina, Pinta ve Santa Maria esrarengiz sulara yelken açıyor...

dı. Heyecanlıydı Kolomb. Eski Dünya'nın⁵ sınır adalarını geride bırakıp, Atlantik'in bilinmeyen sularında batıya doğru ilerleyerek Uzakdoğu'ya ulaşan ilk Avrupalı olma fikri bile heyecanlanmasına yetiyordu. Ancak, son üç gün boyunca etkili olan denizdeki dingin hava onları bir hayli oyalamıştı. Bu süre içinde gemiler, suyun üzerindeki ölü bedenler gibi kısa mesafeler arasında amaçsız bir şekilde dolaşıp durmuşlardı. Bu durum biraz daha sürerse, mürettebatın sürekli birbirine fısıldadığı lanetli deniz hikâyelerinden biri gerçekleşebilirdi. Bir an önce bilindik suları geride bırakmak için can atan Kolomb açısından çok kışkırtıcı bir gecikme olmuştu bu durum ama uzun sürmeyecekti.

9 Eylül Pazar gününün şafak vaktinde, yaklaşık 9 fersah⁶ uzaklıktan Kanarya Adaları'nın⁷ sonuncusu olan Ferro'yu seyretti. Burası,

5 Eski Dünya (*Old World*) Avrupa kıtasına karşılık kullanılır. Amerika'ya, bu yüzden, Yeni Dünya (*New World*) denilmiştir.

6 Bir denizcilik terimi olan, özellikle eski Türk gemicilerinin tercih ettiği fakat günümüzde pek kullanılmayan, 3 deniz miline eşit uzaklık birimidir. Yaklaşık olarak 5.685 m'ye eşittir.

7 Atlas Okyanusu'nda yer alan Kanarya Adaları, Fas'ın batısında bulunup İspanya'ya bağlı takımadalardır.

bir ara Portekiz karavelalarının görüldüğü yerd, bu yüzden tehlike çok yakında olabilirdi. Rakipleri yollarını kesebilirdi. Şanslarına, güneşle birlikte aniden bir rüzgâr çıktı ve yelkenleri bir kez daha bu rüzgârla şiştiğinde güneş Ferro'nun tepelerinin ardından yükseliyordu. Sönmüş volkanıyla cüssesinden büyük ve heybetli bir görünüme sergileyen ada, sisli ufukta giderek kayboldu.

“Sizi akıl almaz zenginlikler bekliyor!”

Bu son kara parçasını da arkada bırakan mürettebatın kalpleri orada kalmıştı. Kelimenin tam anlamıyla, bildikleri dünyadan ayrılmışlar, sevdikleri her şeyi geride bırakmışlardı; ülkelerini, ailelerini, arkadaşlarını ve belki de hayatın kendisini. Önlerindeki her şey; kaos, gizem ve tehlikeden ibaretti. O anın huzursuzluğunda, evlerini bir daha göremeyecek olma ihtimalinin umutsuzluğuna kapıldılar. Birçok çetin gemici gözyaşı döküyordu, hatta bazı hıçkırıklar ağıtlara dönüşmüştü. Kolomb ise her yolu deneyerek bu yılgınlığı dağıtmaya, onlara ihtişamlı beklentileriyle ilham vermeye çalışıyordu. Rehberlik edeceği muhteşem ülkeleri ballandıra ballandıra anlatıyordu; hikâyelerinde Hint denizlerindeki adalar altın ve değerli taşlarla dolup taşıyor, *Mangi* (Hindistan) ve *Cathay* (Çin) toprakları ise hiçbir yerde olmayan görkem ve zenginlik içinde yüzüyordu. Adamlarına, toprak ve zenginlik gibi, onların aç gözlerini doyurabilecek veya hayal güçlerinin sınırlarını zorlayabilecek her şeyi vaat etmişti. Üstelik bu sözleri de sadece onları kandırmak için vermemişti. *Bütün bunları gerçekleştirebileceğine kendisi de yürekten inanıyordu.*

Pusulalar sapıtıyor

Ancak, macera daha yeni başlıyordu. 13 Eylül günü akşam vakitlerinde, Ferro'dan yaklaşık 200 fersah uzaklaşmış olan Kolomb, pusulanın ibresindeki tuhaflığı fark etmişti. Bu daha önce karşılaşmamış bir durumdu. Tam gece olduğunda ibre, Kuzey Yıldızı'nı

göstermek yerine 5-6 derecelik bir sapmayla kuzeybatıyı işaret etmeye başlamıştı. Ertesi sabah sapmanın daha da arttığını fark eden Kolomb, bu durum karşısında şaşırmış, bir nebze paniğe kapılmıştı ama belli etmemeye çalışarak durumu üç gün boyunca dikkatli bir şekilde gözlemledi. Yol aldıkça sapma da artıyordu. Bilinmeze doğru giderken, zaten had safhada gergin olan adamlarının bu garipliğe ne kadar hazırlıklı olup olmadıklarını bilmediği için, ilk önce bu durumdan hiç kimseye bahsetmeme kararı aldı; ancak anormallik kısa sürede kılavuzların da dikkatini çekti ve onlar da dehşet içinde kaldılar. Zira, kör tahmin yöntemiyle, yani sadece pusulaya güvenerek ve gökyüzünü gözlemleyerek yol alıyorlardı. Oysa şimdi, denizde ilerledikçe doğanın kanunları değişiyor ve sanki hiç bilmedikleri yeni kurallara bağlı yeni bir dünyaya giriyorlarmış gibi gözüküyordu. Pusulalar, artık o gizemli meziyetlerini kaybetmeye başlamıştı. Onların rehberliği olmadan, ucsuz bucaksız ve ıssız okyanusun ortasında, akıbetlerinin ne olacağına dair en ufak bir fikirleri bile olmadan ilerliyorlardı.

Korku, bir orman yangını gibi yayılmaya başlamıştı.

Şanslıydılar. 14 Eylül günü güzergâhlarında bir kara olduğunu düşündüren belirtileri görünce neşelendiler. Bir balıkçıl kuşu ve tropik iklimde yaşayan bir kuş türü olan Rabo de Junco'ları görmüşlerdi. Karadan çok uzaklaşamayan bu kuşlar, yelkenlilerin üzerinde uçuyorlardı. O günün gecesinde gördükleri bir meteorla, ya da Kolomb'un defterinde not ettiği üzere, 4-5 fersah uzaklıkta gökyüzünden denize düşen büyük bir ateş alazıyla⁸ hayrete düşmüşlerdi. Ilık iklimlerde, özellikle tropik bölgelerde sıkça rastlanan meteorlar, bu enlemlerin berrak ve açık semalarında her zaman görülüyordu. Sanki bir buluttan değil de cennetten düşüyor gibiydiler. Bu meteorlar, gecelerin yıldızların bütün ışıltısıyla parladığı çok şeffaf

8 Alaz: Yanan ve ışık veren gazların, değişik biçim ve büyüklükte uzanan diline verilen isimdir.

atmosferlerinde, arkalarında 12-15 saniye boyunca ışık yayan bir kuyruk bırakıyor ve bu sebeple kolaylıkla bir alaza benzetiliyorlardı.

Şüphesiz her yönüyle sıradışı bir sefer oluyordu.

“Lanetli sulara mı geldik yoksa?”

O ana kadar rüzgâr onlardan yana olmuştu, geçici de olsa ara ara bulut ve yağmur da getirmişti. Her geçen gün ilerleme kaydediyorlardı. Şimdi ise güneşi takip ederek sürekli doğudan batıya, tropik bölgeler arasında esen ve okyanusun birkaç enlemini silip süpürebilen *Ticaret Rüzgârları*’nın⁹ etkili olduğu yere gelmişlerdi. Bu elverişli rüzgârı arkalarına alarak, durgun deniz üzerinde sakince ama hızlıca yol aldılar ve bu yüzden de günlerce yönlerini değiştirmediler. Kolomb, sürekli olarak okyanusun bu yumuşak ve serinleten bölgesinde, havanın ılımlı ve uysal dinginliğine şükreliyordu. Kaba ve bazen de abartılı diliyle, Endülüs Nisan’larının sakini ve duru sabahlarıyla bu havaları karşılaştırıyordu. Ona kalsa, bu illüzyonun tamamlanması için tek eksik bir bülbül şakımasıydı.

Şimdi artık, batıdan sürüklendikçe geniş çalı ve bitki örtüsüne sahip kara parçaları görmeye başlamışlardı. Ton balığı sürüleri gemilere yaklaşmış, hatta bu balıklardan biri Nina’daki mürettebat tarafından öldürülmüştü. Yoksa Aristo’nun bahsettiği o lanetli

9 Dünya üzerindeki basınç dağılışına uygun olarak yıl boyunca esen düzenli rüzgâr sistemleri bulunur. Bilindiği gibi, yüksek basınç merkezlerinden alçak basınç merkezlerine doğru devamlı olarak bir hava hareketi vardır. Bu hava akımı, 30° kuzey ve güney paralellerindeki yarı tropikal yüksek basınç merkezinden, 5° kuzey ve güney enlemi arasında yer alan ekvatorial alçak basınç merkezine doğru devamlı hareket eder. Dünya’nın dönmesine bağlı olarak Kuzey Yarımküre’deki yüksek basınçtan ekvatorial alçak basınç merkezine doğru rüzgârlar, kuzeydoğudan (Kuzeydoğu Ticaret Rüzgârları); Güney Yarımküre’de ise güneydoğudan (Güneydoğu Ticaret Rüzgârları) eser. Bu rüzgârlara “Alize”ya da “Ticaret Rüzgârları” denilir. Ekvatorial bölgedeki alçak basınç sahasında ise hava genellikle durgundur; yılın üçte biri sakini geçer, buraya *Doldrum Kuşağı* ismi verilir. Ticaret Rüzgârları’nın en iyi oluşumları Güney Atlantik ve Güney Hint Okyanusu’nda olur. Genellikle kış mevsimlerinde, yazlara nazaran daha kuvvetli olarak eserler. Okyanusları geçmeye soyunan yelkenli gemilerin en büyük güvencesi bu rüzgârlardır.



Bilmedikleri bir denizin ortasında kendilerini bilinmezler bekliyordu.

bölgeye mi gelmişlerdi? Hani şu, Cebelitarık Boğazı'nın dışında avlanan ve kıydan esen sert doğu rüzgârıyla okyanusun bilinmeyen noktalarına sürüklenen; otlarla kaplı, batmış adalara benzeyen kara parçalarının arasında sıkışıp kalan Cadiz gemilerini yutan sulara? Neredeydiler? Kolomb'un Asya'nın en doğu ucuna ulaştığına dair henüz bir fikri yoktu ama hesaplarına göre Kanarya Adaları'ndan ayırdıklarından bu yana 360 fersah yol katetmişlerdi. Hindistan ilerde bir yerlerde olmalıydı.

18 Eylül günü hava şartları yine aynı şekilde devam etti. Doğudan esen yumuşak bir rüzgâr bütün yelkenleri şişirmişti. İlerledikçe, deniz suyunun daha da tazelendiğini görerek, mutlu oldu Kolomb. Bunu, havanın saflığı ve tatlılığının bir kanıtı olarak görecekti, ama yanılıyordu. Katettikleri bunca mesafeye aldırış etmemeleri konusunda önlem almaya çalışmasına rağmen, mürettebatın huzursuzluğu önüne geçilmez bir noktaya gelmişti. Şimdiye kadar batıya doğru en uzak yolu kateden insanlar olmuşlardı. Kendilerine bir yardımın ulaşabileceği mesafeden çok daha ötesine gitmişlerdi; ama hâlâ arkalarında bıraktıkları okyanusta yol almaya devam ediyorlar, görünüşe göre de bir boşluğa doğru gittikçe gidiyorlardı! Önlerinde bir kara parçası olabileceğine dair bazı işaretlere aldan-

dıkları belliydi. Sürekli yeni belirtiler ortaya çıkmaya da devam ediyor ama hepsi hayal kırıklığıyla sonuçlanıyordu. Kısa süreli bir mutluluğun ardından ümitsizliğe teslim oluyorlar, bu arada aynı bitmek bilmeyen deniz ve gökyüzü önlerinde uzanmaya devam ediyordu. Hatta, arkalarındaki daima uysal ve nazik olan rüzgâr bile artık korkulu rüyaları olmuştu. Çünkü rüzgârın bu denizlerde her zaman doğudan eseceğini, bu yüzden de İspanya'ya asla dönmeyeceklerini düşünmeye başlamışlardı!

Ümidin tükendiği yerde yetişen kuşlar

Kolomb, bu iç karartan önsezileri dağıtmaya çabalıyordu. Küçük çaplı isyan girişimlerini bastırıyor, sürekli umutları tazeleyip karaya dair yeni belirtilere işaret ediyordu. 20 Eylül günü rüzgâr döndü, güneybatıdan hafif meltemler esmeye başladı. Bu rüzgârlar, her ne kadar ilerleyişlerine ters olsa da mürettebatı neşelendirdi. En azından, rüzgârın, sadece ve her zaman doğudan esmediğini görüp rahatlamışlardı. Bu arada misafirleri vardı. Koruluklarda veya bahçelerde yaşayan türden üç kuş sabahları gelip şakıyor ve akşam olunca da gidiyorlardı. Söyledikleri şarkılar, bu sesleri karanın sesi olarak gören ümitsiz gemicilerin kalplerini neşelendirmişti. Gördükleri daha geniş ve büyük bir kuşun ise denizlerde uzun süre uçmayı göze alabilecek güçlü kanatları vardı ama bu küçük kuşlar, bu kadar uzağa uçamayacak kadar çelimsizlerdi ve şakımalarından o kadar da yorulmadıkları anlaşılıyordu.

Ertesi gün, ne derin bir sessizlik ne de güneybatıdan esen rüzgârlar vardı. Deniz, göz alabildiğince, okyanusun bu kesiminde sıklıkla görülen çalı benzeri otlarla kaplıydı. Bunu da denizaltında yetişen, kökü denizin dibinde olan ama dalları yüzeye ulaşan, sonra da yüzeyde dalları kopan çok sayıda bitkiye bağlamışlardı. Bu otluk alan, ilk olarak büyük memnuniyetle karşılanmıştı, ama bazı yerlerde boyları uzadıkça, sıklaştıkça ve renkleri koyulaştıkça önlerinden yeni gitmiş olan teknelerin buradan geçmiş olamayacağına işaret ediyorlardı. Artık, bazı denizcilerin aklına teknelerin hiçbir yere

kımıldayamadan kalakaldıkları, talihsiz cesetlerle dolu, kokuşmuş okyanuslar geliyordu. Bu yüzden, benzer bir felaket kendi başlarına da gelebilir korkusuyla, bu ot yığınlarından olabildiğince kaçınıyorlardı. Diğerleri ise, bu ot yığınlarını, denizin giderek sığlaşmasının kanıtı olarak görüyor ve gizli kayalardan, sığlık alanlardan, aldatıcı bataklıklardan ve geminin karaya oturma tehlikesinden bahsetmeye başlıyorlardı. Okyanusun ortasında, herhangi bir insan izinden uzakta veya mürettebatın ulaşabileceği herhangi bir yardımın olmadığı bir yerde böyle bir şey başlarına gelirse tekneleri parçalanabilirdi. Anlaşılan o ki, batık kıta *Atlantis*'e¹⁰ dair anlatılanlar kafalarını karıştırıyordu. Dalgaların adaları yuttuğu, ülkelerin sulara gömüldüğü, pusulaların delirdiği bölgeye gelmiş olmaktan korkuyorlardı. Demek ki kulaktan kulağa fısıldanan o dehşet hikâyeleri doğruydular!¹¹

Sevinç, hayal kırıklığı, sevinç ve yine hayal kırıklığı

Belirsiz korkular ve batıl inanışlar içindeydiler; gördükleri her şeyden bir anlam çıkarıyorlardı ve kumandanlarını, mırıldanarak ettikleri küfürlerle taciz ediyorlardı. *Hava kurşun gibi ağırdı.*

Gün geçtikçe mürettebatın huzursuzluğu hızlı bir şekilde arttı. Her an bir isyan patlayabilirdi. Uzaktaki bulutlar, sıklıkla karaymış gibi görünerek onları aldatıyordu. Bu hayalî umutlar kayb olduğunda ise neşeli bir heyecandan derin bir umutsuzluğa düşüyorlardı. *Tekrar ve tekrar!*

10 Atlantis (Atlas'ın adası), Platon'un *Timaeus* ve *Critias* kitaplarında bahsettiği efsanevi batık kıta ve uygarlıktır. Platon'a göre Atlantis, 'Herkül Sütunları'nın ötesinde yer alan, Batı Avrupa ve Afrika'nın birçok kısmını fetheden ve Atinalı Şair Solon'un (MÖ 640-559) zamanından 9.000 yıl önce (yaklaşık MÖ 9500) Atina'yı fethetmeye çalışan, ancak başarılı olamayıp bir gecede okyanusa batan bir uygarlıktı.

11 Sonradan bu bölgenin Bermuda Adaları'nı çevreleyen Sargasso Denizi olduğu anlaşıldı. Sargasso Denizi, Atlas Okyanusu'nun kuzeybatı kesiminde (Bermuda), Sargassum türü su yosunlarıyla kaplı, elips biçimli ve görece durgun su kütesidir. Buradan ilk kez söz eden de Kolomb olmuştu.

Birkaç gün boyunca, kendilerinden yana olan rüzgârla, dingin denizle ve ılık, güzel havayla yola devam ettiler. Su o kadar sakindi ki, kendilerini kayıklarla turlayarak ve yüzerek eğlendirmişlerdi. Yunusların sayıları artmaya başlamıştı ve havaya sıçrayan balıklar güvertelerine düşüyordu. Karaya dair işaretler, mürettebatın ilgisini dağıtmaya devam ediyor ve ilerledikçe akıllarını çeliyordu. Amiral gemisinin kılavuzunun hesaplamalarına göre, 1 Ekim günü Kanarya Adaları'ndan beri 580 fersah yol gelmişlerdi. Ancak, Kolomb'un mürettebattan sakladığı kendi hesaplarına göre katettikleri yol 707 fersahtı.¹² Ertesi gün, ot yığınları doğudan batıya doğru yol almaya başladı. Bir sonraki gün, ortalıkta hiç kuş yoktu.

Ölü bir deniz ve ölü bir gökyüzü

Mürettebatın arasında yine ümitsizlik rüzgârları esmeye başlamıştı. Öyle ki kuşların birinden diğerine gidip geldikleri adaların arasından geçip gitmiş olmaktan korkuyorlardı. Elbette Kolomb'un da buna benzer şüpheleri vardı; ancak rotasını değiştirmeyi reddetti. Kararlıydı. *İçinden bir ses hiç dümen kırmadan batıya gitmesini söylüyordu.* Mürettebat arasında yeniden uğultular ve tehditler yükselmeye başlamıştı ki yine kuşlar imdada yetişti. *Yoksa karaya yaklaşmışlar mıydı?* Ümitsizlik, yine yerini ümitli bir bekleyişe bırakmıştı. Söz verilen ödül (*karayı ilk gören ya da duyuran*) almak için can atan denizciler, sürekli karayı gördüklerine dair alarm veriyorlardı. Moral bozucu bu yanlış alarmlara son vermek için Kolomb, eğer bir kişi kara alarmı verir de üç gün içinde o karaya ulaşılmazsa bundan sonra o kişinin bütün ödüllere yoksun bırakılacağını duyurdu. 7 Ekim günü küçük arazi kuşlarının büyük gruplar halinde güneybatıya uçtukları görülmüştü. Bunun üzerine Kolomb, bu yöne doğru gitmeye karar verdi; zira Portekizliler adaların büyük kısmını kuşları takip ederek bulmuştu.

12 Mürettebatın öfkesini bastırmak adına, iki farklı seyir defteri tutuyordu. Bunlardan biri gittikleri mesafeyi eksiksiz, diğeriye olduğundan daha az gösteriyordu. İlk kayıt bir sır gibi saklanıyordu.

Denizlerin Tanrısı oyun mu oynuyor?

Bu istikamette üç gün devam ettiler. Giderek karaya yaklaşıldığına dair işaretler sıklaşıyordu. Çeşitli renklerdeki küçük kuş grupları geminin üzerine geliyor ve ardından güneybatıya doğru devam ediyorlardı. Bazılarının sesleri geceleri de duyuluyordu. Ton balıkları, çarşaf gibi denizin içinde oynaşıyordu. Bir balıkçıl, bir pelikan ve bir ördek görmüşlerdi. Bunların hepsi de aynı yöne gidiyordu. Denizin üstündeki ot yığınları, sanki karadan yeni kopmuş gibi taze ve yeşildi. Okyanus havasını içine çeken Kolomb'a göre etraflarını saran büyümlü an, Seville'deki¹³ Nisan rüzgârları gibi tatlı ve güzel kokuluydu. Ancak Kolomb'un aksine mürettebat, bütün bu işaretleri onları felakete doğru sürükleyen hülyalar olarak değerlendiriyordu. Denizlerin Tanrısı onlara oyun oynuyordu!

Üçüncü günün akşamında, güneş bir kez daha kıyısı olmayan bir deniz üzerinden battığında ortalık karıştı. Mürettebat, Kolomb'un ucu bucağı görünmeyen bu denizde yola devam ederek ölüme meydan okumadaki bu ısrarına karşı kazan kaldırdı. Artık eve geri dönmek, bu umutsuz yolculuktan vazgeçmek istiyorlardı. Kolomb, nazik sözlerle ve vadettiği cömert ödüllerle onları yatıştırmaya çalışıyordu ama bu sefer işe yaramadı. Bunun üzerine, daha kesin bir ton takındı. Sızlanmanın faydasız olduğunu, Hindistan'a Atlantik üzerinden ulaşmak için rakip hükümdarlıklar tarafından seferler düzenlendiğini, kendisinin azimle devam edeceğini ve Tanrı'nın yardımıyla bu girişimini onlardan önce tamamlayacağını söyledi. Her an bir isyan patlak verebilirdi. Ancak şansları yaver gitti; zira ertesi gün karanın yakın olduğuna dair işaretler artık inkâr edilecek gibi değildi. Nehirlerde yetişen bitkiler gibi taze ot yığınlarının yanı sıra, kayalıklara saklanan türden yeşil renkli bir balık gördüler. Üzerinde böğürtlen olan bir dikenli çalı yığına ve onun yanında yüzen ağaçtan yeni kopmuş bazı parçalara rastladılar. Bütün o karamsarlık ve isyan havası, evet bir kez daha, yerini iyimser bir

13 Seville, İspanya'nın güneybatı kesiminde, Endülüs özerk bölgesinin merkezi ve en büyük şehridir.

beklentiye bırakmıştı. Rüzgâr, gün boyunca taze esiyordu, deniz her zamanki gibiydi ve bir hayli yol almışlardı. Günbatımında yeniden batıya döndüler. Hızla gelen dalgaları yarıp geçiyorlardı. En önde, daha sağlam yelkenleriyle Pinta vardı. Teknelerdekileri büyük bir beklenti sarmıştı. O gece bir kişi bile uyumadı.

Bu ışıklar da neyin nesi?

Gece karanlığı çökünce Kolomb, geminin arkasında bulunan kaptan köşküne çıktı, gözlerini karanlık ufka dikti. Yorgunluktan ölüyordu. Göz kapaklarına demirden külçeler bağlanmış gibiydi. Yine de gözlerini kapatmadı. Bir ara çok uzaklarda parlayan bir ışık fark etti. İçinde bulunduğu durumun kendisini yanıltmış olabileceğinden korkarak, krallık adına sefere katılan *Pedro Gutierrez*'i yanına çağırdı ve ışığı onun da görüp görmediğini sordu. Gutierrez de ışığı görmüştü. Bunun hâlâ bir hayal olmasından korkan Kolomb, seferin muhasebecisi *Rodrigo Sanchez*'i çağırdı ve aynı şeyi ona da sordu. Sanchez, güverte üstündeki kamaranın üzerine çıktığı sırada ışık kayboldu. Daha sonra, ışığın bir ya da iki kez kaybolup tekrar geri geldiğini gördüler. Sanki bir balıkçı kayığındaki fener gibiydi. Dalgalarla birlikte batıp çıkıyor ya da kıyıda bir adamın elindeki bir fenere benziyordu, evler arasında gidip geldikçe bir görünüp bir kayboluyordu. Bu ışıltılar o kadar geçici ve belirsizdi ki çok az kişi önemsediydi; ancak Kolomb, bunu ileride bir kara olduğunun, dahası karada bir yaşam olduğunun işareti olarak görüyordu.¹⁴

Gece saat ikiye doğru; Pinta'dan gelen ve karanın görüldüğünü işaret eden silah sesini duyana kadar yola devam ettiler. Karayı ilk gören gemicinin adı Rodrigo de Triana'ydı; ancak ödül daha sonra ışığı önceden görmüş olduğu için Kolomb'a verilecekti. Kara, artık iki fersah uzaklıktan rahatlıkla görülebiliyordu! Yelkenleri indirdiler ve sabırsızca şafağı beklemeye koyuldular.

14 Alternatif tarihçiler ve azılı komplo teorisyenleri, Kolomb ve ekibinin gördüğü bu ışıkları UFO olarak nitelendirmekten ve hadiseyi, bulundukları konum itibarıyla uğursuzluğuyla nam salmış efsanevi Bermuda Şeytan Üçgeni'ne bağlamaktan kaçınmamışlardır.

Kolomb, bitkinlik ve zafer sarhoşluğu arasında gidip geliyordu. En sonunda, karşılaştıkları her tehlike ve zorluğa rağmen, amacına ulaşmıştı. Okyanusun büyük gizemi çözülmüş, çoğu kişinin dudak büktüğü teorisi zaferle doğrulanmıştı.

Dünya durdukça eskimeyecek bir onura sahip olmayı artık garantilemişti.

Önlerinde uzanan kara parçası karanlıkla kaplıydı. Ancak kıyılarda yüzen meyve tanelerinden meyvesinin bol olduğu açıktı. Aromalı meyve bahçelerinin kokusunu duyabildiğini düşündü Kolomb. Gördüğü hareket halindeki ışık, bu adada birilerinin yaşadığını kanıtlıyordu. Ama kimdi bu insanlar? Dünyanın öbür tarafındaki insanlara benziyorlar mıydı veya o zamanlarda, uzak ve bilinmeyen diyarlara yapılan yakıştırmalar gibi, garip ve ucube bir ırka mı mensuptular? Hint Denizi'nin uzak bölgelerindeki vahşi bir adaya mı gelmişlerdi? Yoksa burası, hayallerini kurdukları ünlü Cipango'nun¹⁵ kendisi miydi? Aklına buna benzer binlerce soru gelmiş olmalıydı. Meraktan kavrulan mürettebatı gibi o da sabah ışıklarının el değmemiş vahşi bir bölgeyi mi aydınlatacağını, yoksa şafağın baharat ağaçlarının, ısıltılı tapınakların, gösterişli şehirlerin ve Doğu medeniyetinin ihtişamının üzerine mi doğacağını merak ederek gecenin geçmesini bekledi.

Yeni Dünya'ya ilk bakış

Cuma'ya denk gelen 12 Ekim sabahı Kolomb, gemisinin küpeştesine ellerini dayamış, Yeni Dünya'ya bakıyordu. Güneş gökyüzünde yükseldikçe önlerinde düz bir ada belirmeye başladı. Birkaç fersah uzaklıktaki bu ada, sık bir orman gibi ağaçlarla kaplıydı. Toprak işlenmemiş gözükse de üzerinde insanlar yaşıyordu; ağaçların üzerinde ve sahilde koşan insanlar görülebiliyordu. Bu

15 Cipango (Cipan-Guo), Ortaçağ Avrupa'sında Japonya'ya verilen isimdir. Kelimenin Portekizceden türediğine inanılır. Bu isme, ilk olarak, Marco Polo'nun seyahat güncelerinde rastlanmıştır.

insanlar tamamen çıplaktılar ve gözlerini gelmekte olan gemilere dikmişlerdi. Davranışlarından büyük bir şaşkınlık içinde oldukları anlaşılıyordu. Kolomb, demir atmaları için gemilere işaret verdi. Teknelere, silahlar ve adamlar yüklendi. Kolomb kraliyet sancağının bulunduğu kırmızı boyalı kayığına bindi; bu arada Martin Alonso Pinzon ve kardeşi Vincent Janez onun kayığında denize açılmışlardı. Her birinde bağlı oldukları kilisenin yeşil haçla donatılmış bayrakları vardı. Bu bayrakların her iki tarafına, Kastilya (Castilian) monarşileri, Fernando ve İsaabel'in baş harfleri olan F ve Y harfleri (Ysaabel) işlenmişti. Tam olarak neyle karşılaşacaklarını bilmeyen Kolomb, kıyıya yaklaştıkça atmosferin saflığı ve tatlılığı, denizin kristal gibi şeffaf olması ve bitki örtüsünün sıradışı güzelliği karşısında keyiflenmişti. Kıyıdaki ağaçların üzerinde bilmedikleri türden meyvelerin sallandığını görüyordu. Karaya ayak basar basmaz dizlerinin üzerine çöktü, toprağı öptü ve gözyaşları içinde Tanrı'ya şükretti. Onun bu hareketi, kalpleri benzer şükran duygularıyla dolu olan diğerlerine de örnek oldu. Ardından kılıcına tutunarak ayağı kalkan Kolomb, kraliyet bayrağını gösterdi ve yanına iki kaptanını aldı. Donanma Noteri Rodrigo de Escobedo,



Kolomb'un ayak bastığı bu yeni kıta, dünyanın gidişatını değiştirecekti.

Rodrigo Sanchez ve karaya çıkan diğerleriyle birlikte adaya *San Salvador* adını vererek Kastilya Krallığı adına adayı teslim aldığını ilan etti. Gerekli seremoniler gerçekleştirildi; orada bulunanların tamamından kendisine, amiral ve hükümdarlığı temsil eden genel vali olarak, bağlılık yemini etmelerini istedi.

O yeminle birlikte, Amerika kıtasının kaderi değişecekti.

Gel gör ki Kolomb, Hindistan'a ulaştığını sanıyordu. Çok sonraları, buranın bambaşka bir kıta olduğu anlaşılacaktı.¹⁶

“Kârdan yüzde 10 alırım, ona göre!”

Birçokları, Kolomb ve adamlarının, *Batı Hint Adaları*'ndaki¹⁷ yerli halkı esir aldığını, onları Hristiyan olmaya zorladığını ve ganimet bulmak için şiddet kullanarak onları bastırdığını öğrendiğinde çok şaşırılmıştı ama gerçek buydu. Tarihi değiştiren bu seferin bir yüzünde keşfetme aşkı, macera, bilinmeyene ulaşma ve insanlığın bilinen sınırlarını zorlama arzusu ne kadar varsa, diğer yüzünde de açgözlülük, acımasızlık ve servet edinme hırsı vardı.

Zaten keşifler çağında bu iki yüz hep biraradaydı, hiç ayrılmadı...

Kolomb, 3 Ağustos 1492'de Hindistan niyetiyle yola çıkıp Amerika kıtasına ulaştığı ilk seferinden önce, destekçileri olan Kastilya Kraliçesi İşabel ile Aragon Kralı Fernando'yla bütün kârdan kendisine yüzde on pay bırakacak bir anlaşma¹⁸ imzala-

16 Kolomb ve mürettebatının Hindistan niyetiyle çıktıkları yer aslında bugün Bahamalar olarak bilinen topraklardı. Bu ilk seferde sırasıyla San Salvador, Küba ve Haiti'ye çıkmışlar ve sonra da İspanya'ya dönmüşlerdi. Tarihe 1492'deki bu ilk seferiyle geçse de Kolomb aslında 1498'deki üçüncü seferine kadar gerçekten Amerikan anakarasına çıkmamıştı.

17 Karayipler ya da Batı Hint Adaları, Karayip Denizi'ni, adalarını ve çevreleyen sahilleri kapsayan bölgeye verilen addır. Batı Hint Adaları adı, 1492'de Hindistan'a ulaştığını zanneden Kolomb tarafından verilmiştir. Bu adalar, Florida'nın güneyinden başlayarak bir kıvrım oluşturarak Güney Amerika'da Venezuela'nın kuzeybatısına dek iner. Bölgede 7.000 dolayında ada, adacık ve kayalık bulunur.

18 Santa Fe Kontratı (*Santa Fé Capitulations*) olarak bilinen antlaşmanın açılımı şöyledir: “Adı geçen amirallik sınırları içerisinde ele geçirilecek, temin edilecek,



İtalyan kâşifin İspanyol sarayıyla yaptığı yüzde 10'luk antlaşmanın metni

mişti. Antlaşmayla aynı zamanda “Genel Vali” unvanını da cebe indirmişti. Bu, şu anlama geliyordu: Keşfettiği topraklar ondan sorulacaktı. İspanyollar, bu Yeni Dünya’nın altınla dolu olduğunu fark edince, dehşet bir yağma operasyonu başlayacaktı. Daha ilk Amerika seferinde altın bulmuştu Kolomb. Şimdi Haiti ve Dominik Cumhuriyeti olarak bilinen ama kendisinin *La Isla Española* (İspanya Adası) olarak isimlendirdiği topraklarda buldukları altından dolayı, Amerika’daki ilk Avrupa kolonisi de burada kurulacaktı. İlk seferden dönerken, adamlarından bir kısmını altın işlerini yoluna koymaları için geride bırakıyordu. Amerika’ya gerçekleştirdiği dördüncü ve son seyahatten sonra Kolomb, 7 Temmuz 1503’te, İsaabel ve Fernando’ya yazdığı mektupta, altın hakkındaki hislerini şöyle özetlemişti:

keşfedilecek, satın alınacak veya değiş tokuş yapılacak her türlü ticaret; inci olsun, değerli taşlar olsun, altın, gümüş, baharat veya diğer ticaret malları, hangi türde, hangi isimde veya hangi çeşitte olursa olsun, siz Yüce Ekselansları bundan böyle adı geçen Don Cristobal’a (Kolomb) meydana gelebilecek bütün masraflar düşüldükten sonra, geriye kalandan yüzde on bağışlıyorsunuz.” Antlaşmanın orijinalini görmek için bakınız:

<http://www.unesco-ci.org/photos/showgallery.php/cat/690>

Altın en mükemmeldir, altın hazinedir ve ona sahip olan bu dünyada her istediğini yapar.¹⁹

Keşif tamam; sıra Hristiyanlığı yaymada

Yeni Dünya'nın zenginliklerini tespit etmesinin yanı sıra, Kolomb'un bir görevi daha vardı; *yerli halkı Hristiyanlaştırmak*.

Bunu, yukarıda hikâyesini okuduğumuz ilk seferini not ettiği günlüğünün önsözünde gayet açık bir dille kaleme almış ve İspanya'daki efendilerine şöyle seslenmişti:

Siz Ekselansları; kutsal Hristiyan inancına gönülden bağlı ve onun yayılmasını seven Katolik Hristiyanlar ve Prensler ve İslam'ın, putperestlerin ve sapkınların düşmanları olarak, ben Cristóbal Colon'u Hindistan'ın o malum yerlerindeki prensleri, ola ki bizim kutsal inancımızı kabul edebilirler diye, görmem için göndermeye karar verdiniz... Bundan dolayı krallıklarınızdaki tüm Yahudileri kovduktan sonra siz Ekselansları bana yeterli bir filo ile Hindistan'ın bu kısımlarına gitme emri verdiniz... Uyumayı bile unutup sadece denizcilikle ilgileneceğim. Yeter ki hizmetimi yerine getirebileyim.²⁰

Yerli halkın köleleştirilmesi

Yeni Dünya'daki yerlilerle ilk karşılaştığı gün Kolomb, günlüğüne şu notları almıştı: "Bunlardan iyi hizmetkâr olur. İnşallah dönüşümde buradan altı yerliyi siz ekselansları için getireceğim." Nitekim öyle de yaptı. Bu yerliler daha sonra Kolomb İspanya'ya döndüğünde, Barcelona ve Seville sokaklarında gezdirilerek halka gösterilmişti. Bu talihsiz isimsizler, aynı zamanda Avrupa'yı köle pazarı yapacak sürecin ilk Amerikalı kurbanları olarak tarihe geçecekti.

Yerlilerle kurulan ilk temastan itibaren Kolomb'un aklında hep onlara hükmetmek vardı. Adamların şeker gibi bir kıvamda

19 The Northmen, *Columbus and Cabot: 985-1503*, Edward Gaylord Bourne ve Julius E. Olson, sayfa 79.

20 The Northmen, *Columbus and Cabot: 985-1503*, Edward Gaylord Bourne ve Julius E. Olson, sayfa 90.



Yeni Dünya'dan dönüşünde beraberinde getirdiği yerlilerle birlikte sarayın huzuruna çıkacak, gördüklerini aktaracaktı.

olduğunu fark ettiğinde sevinci ikiye katlanmıştı. Söz gelimi, 14 Ekim 1492'de günlüğüne “Elli adamla hepsini zapt etmek ve istediğimizi yaptırtmak mümkün” notunu düşmüştü. Bu düşüncesini de zaten kısa sürede hayata geçirecek, ikinci Amerika seferinden dönerken köle olarak satılmaları için birçok yerliyi İspanya'ya getirecekti.²¹ Yine Nisan 1493'te, seferinin en büyük destekçilerinden ve Fernando'nun maliye bakanı olan *Luis de Santangel*'e yazdığı mektupta, yerli halkın işlenmeye müsait doğası hakkındaki samimi düşüncelerini dile getiriyordu:

Çok basitler ve sahip oldukları şeyler konusunda çok cömertler, öyle cömertler ki, kendi gözüyle görene kadar kimse onlara inanmıyor. Sahip oldukları ne olursa olsun, eğer isterseniz asla hayır demiyorlar, aksine o kişiyi kabul etmesi için davet ediyorlar ve sanki kalplerini çıkarıp vereceklermiş kadar çok sevgi gösteriyorlar.

Yine bir süre sonra yazdığı bir başka mektupta ağızındaki baklayı şöyle çıkarıyordu:

21 *The Spanish Struggle for Justice in the Conquest of America*, Philadelphia, PA: University of Pennsylvania Press, Lewis Hanke, 1949, sayfa 18.

Ekselansları ihtiyacı olduğu kadar altını onlara verebileceğini görebilir... Ve gönderilmesini istediği kadar köleyi.

Kısacası, Amerikan yerlilerinin cana yakınlığı ve uysallığı kendilerine pahalıya patlamıştı.

Papa Amerika'yı İspanya'ya veriyor!

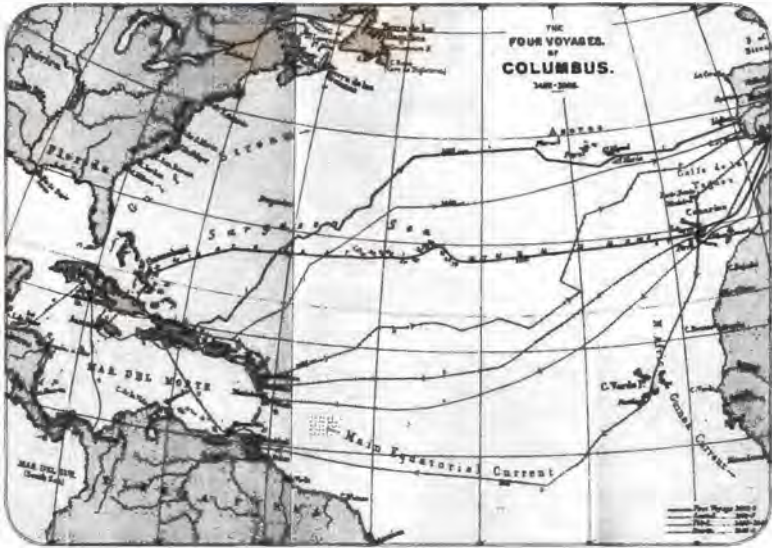
Kolomb'un keşfinin ardından Papa VI. Alexander, 4 Mayıs 1493'te, Yeni Dünya'nın sahipliğini Fernando ve İsaabel'e veren bir Papalık fermanı yayınladı. Portekiz'le İspanya arasında, Atlantik'in batısında keşfedilen toprakların hâkimiyeti üzerine çıkan gerilimin artması üzerine Papalık devreye girmiş ve bir dizi ferman yayınlamıştı. Bunlardan sonuncusu, *Inter caetera*, kullandığı dil itibarıyla Batı'nın dünyanın diğer kesimine dönük algısını resmeden çarpıcı bir örnek olarak tarihteki yerini almıştı. Okuyalım:

Biz, sizin ısrarlı istemenizle değil, kendi irademizle; keşfedilen bütün adaları, anakaraları ve bundan sonra buradan güneye veya batıya doğru keşfedilebilecek yerleri, ister Hindistan'a doğru olsun ister diğer kısımlarına doğru olsun, size ve sizden sonra gelecek varislerinize sonsuza kadar başıylıyoruz ve buradaki mutlak gücü size veriyoruz.²²

Ancak bir süre sonra, bu ferman da gerginliği yatıştırmaya yetmeyecekti. Bunun üzerine, yine Papa VI. Alexander'ın hakemliğinde iki ülke, 1494'te, tarihin en ilginç sözleşmelerinden biri olan *Tordesillas Antlaşması*'na²³ imza atacaktı. Böylelikle iki güç, Avrupa dışında kalan toprakları, kimseye danışmadan kendi kafalarına göre bölüşmüş oluyordu!

22 *Chronological History of the West Indies* (Cilt. 1), Thomas Southey, 1827, sayfa 22.

23 Buna göre Cabo Verde Adaları'nın 1.550 km. batısından, kuzey-güney doğrultusunda hayali bir çizgi çekildi. Çizginin batısında kalan keşfedilmiş ve keşfedilecek bütün bölgeler İspanya'nın, doğusundakilerse Portekiz'in olacaktı. O dönem için, bu iki ülkeyle denizlerde boy ölçüşecek durumda olmayan diğer deniz güçleri İngiltere, Fransa ve Hollanda'ya olan biteni, seslerini çıkartmadan, uzaktan izlemekle yetinmişti. 1580 ile 1640 arasında Portekiz'in İspanya hâkimiyeti altına girmesiyle antlaşma önemini yitirdi.



Kolomb'un Yeni Dünya'ya yaptığı dört seferin rotası.

Biz şimdi tekrar 1493'teki fermana dönelim. Peki, Avrupa'nın diğer güçleri bu paylaşımına ne diyordu? Doğal olarak, bir iki mırıldanan oldu. Söz gelimi Fransa Kralı I. Fransua (*François I*), "Güneş diğerlerinin üzerine olduğu gibi benim üzerime de parlıyor. Âdem'in, dünya bölündüğünde beni, benim hissemenden mahrum bırakan vasiyetindeki bu şartı görmekten çok mutlu olurum açıkçası" diyerek Vatikan'a taş atıyordu ama duyan kim, atı alan Üsküdar'ı çoktan geçmişti bile.

Papa'nın bu fermanı, Amerikan yerlileri için vahim sonuçlar doğuracaktı. 1514'ten itibaren İspanyol fatihler,²⁴ yerlileri 'Koşul'u (*El Requerimiento*) kabule zorlamaya başladılar. Buna göre ya "Kilisenin bütün dünyanın Hâkim'i ve İdarecisi" olduğunu kabul ediyorlar ya da cezasını çekiyorlardı. Koşul'un ceza faslında şunlar yazıyordu:

Bizler sizleri, eşlerinizi ve çocuklarınızı alabiliriz ve onları köle yapabiliriz; Ekselansları'nın emirleri doğrultusunda satabilir veya

24 Amerika'yı keşfe ve zapt etmeye gelen İspanyol askerlerine verilen isimdir. İspanyolcada *Conquistador* olarak bilinir.

kullanabiliriz ve sizin eşyalarınızı alabilir, verebildiğimiz her türlü ziyanı verebiliriz.²⁵

Koşul, uygulamada sadece bir formaliteydi. Fatihler, genellikle yerlilere tercüme etmeden okuyup geçiyorlar; hatta bazı durumlarda olduğu gibi, mürettebat yerlileri öldürmek ya da köleleştirmek üzere daha karaya çıkmadan gemilerden okuyorlardı.

Yeni bir kıta bulduğuna hiç inanmadı

Kolomb, Asya'ya yeni bir geçiş arıyordu ve ona kalırsa bulduğu da sadece bundan ibaretti. Zaten Hindistan topraklarına ulaştığı inancıyla, Amerika sahillerinde karşılaştığı ilk insanlara da Hindistanlılar manasına gelen 'Indians' şeklinde hitap etmişti. Bu isimlendirme öylece kalacak, İngilizcede de kök salacaktı. Daha önce bilinmeyen toprakları keşfettiğine dair kuvvetli deliller olsa da Kolomb; Japonya, Çin ve Büyük Han'ın hükümlerinin, keşfettiği bu topraklara çok yakın olduğuna inanmaya devam etti. Hatta saçma bir iddiada bile bulundu; dünya bir armut şeklindeydi ve armudun sapa doğru küçülen kısmından dolayı Asya'yı bulamamıştı! Hayatının sonlarında ise, bu gerçeği kabul etmemekteki ısrarından dolayı, Avrupa'da alay konusu olmuştu. Zaten son yıllarında gözden düşmüş, kırgın ama ne pahasına olursa olsun kararlılıkla vizyonunu hayata geçirmiş bir adam olarak 55 yaşında ölmüştü. Ama sonuç olarak, Hindistan ya da Japonya niyetine de olsa Amerika'yı keşfetmesi yeni bir çağ açıyordu: *Keşifler Çağı!*

Avrupalılar için parlak, keşfedilenler için "trajik" ve karada Batılılara kök söktüren Müslümanlar için ise "dramatik" bir çağdı başlayan. Yeni toprakların doğal kaynaklarını ve bedava iş gücünü Avrupa'ya taşıyan deniz aşırı imparatorluklar, ileride, Sanayi Devrimi'yle şaha kalkmalarını sağlayacak sermaye birikimini de bu sayede yapmış oluyorlardı.

25 *The Spanish Struggle for Justice in the Conquest of America*, Philadelphia, PA: University of Pennsylvania Press, Lewis Hanke, 1949, sayfa 33.

Portekizliler Hint Okyanusu'nu Nasıl Ele Geçirdi? (Ümit Burnu'nu Bulan Bartolomeu Dias ve Hint Denizlerinin Amirali Vasco da Gama)

*"Restelo'dan (Lizbon), 1479 yılının
8 Temmuz Cumartesi günü yola koyulduk. Tanrı,
bu seferi onun hizmetinde tamamlamamız için bize
yardımcı olsun. Amen!"*

Vasco Da Gama'nın seyir defterinden

Portekizli denizci Vasco da Gama'nın, kendi alanında öncü olan Hindistan'a deniz seyahati, keşif tarihinin en önemli dönüm noktalarından biri olmuştu. Zamanının en önemli denizcilik başarasısı oımasının yanı sıra (ki kimilerine göre Kolomb'un Atlantik'i geçmesinden daha büyük bir başarıydı) Portekizli maceracının bu seferi, dünyayı değıştirecek bir dizi olayın da tetikleyicisi olacaktı.

Ancak bu serüven, onunla başlamamıştı...

Portekiz'e Hint Okyanusu'nun kapısını açan isim Vasco da Gama'ysa, bu kapıyı bulan isim Portekizli kâşif ve denizci Dias'ı (Bartolomeu Dias¹).

Dias'ın, Afrika'nın en güney ucuna inerek 1488'de Ümit Burnu'nu keşfetmesi, "yeni dünyalara giden yeni yollar olabileceği" teorisini ispatlamıştı. Portekizli gemiciler, çoktan yeni seferler için gemilerini boyamaya, yelkenlerini dikmeye başlamışlardı bile...

1 Yetmiş yıldır, Hindistan'a gidecek alternatif bir yol arayan Avrupalıların hayalini gerçekleştiren Dias (1450-1500), 1480'den itibaren Batı Afrika kıyılarını dolaşmaya başlamış; bu seferlerinde daha önce hiçbir Avrupalının ayak basmadığı, 2.028 km.'lik kıyı şeridini taramıştı. Daha sonradan Brezilya'nın keşfine de katılmış, keşfettiği Ümit Burnu'nda yakalandığı bir fırtınada hayatını kaybetmiştir.



Dias, Ümit Burnu'na ulaşarak Portekiz Sömürge İmparatorluğu'nun önünü açmıştı.

Macera nasıl başladı?

Müslümanların doğuya giden kara rotasını kapamalarının ardından, deniz yoluyla Asya'nın baharat pazarlarına ulaşmak, Portekizli denizciler için neredeyse bir saplantı haline gelmişti. Dias'ın Ümit Burnu'na ulaştığı ana kadar

geçen süreçte Batı Afrika sularını mesken tutmuşlardı. Afrika'nın batı sahilleri boyunca, doğuya ulaşmak için bir yol ararken, akıllarına esen her yerde küçük sömürgeciler kurmuşlar, kıtaya iyice yerleşmişlerdi. Batı kıyısındaki çalışmaları daha çok köle ticareti üzerinydi. Gine ve Angola'ya da yerleşmişlerdi. Doğu kıyılarında zengin altın yatakları olduğu söylentileri, Portekizli denizcilerin Mozambik Kanalı'ndan² geçerek Zanzibar'a kadar çıkmalarını sağlamıştı. Özetle bu yüzyılda Portekizliler açısından meydan tamamen boştu. İngilizler ve Hollandalıların da etkili birer deniz gücü olarak sahneye çıkacağı 17. yüzyıla kadar rakipsiz üstünlüklerini sürdüreceklerdi. Afrika'dan tamamen çıkmaları ise ancak 20. yüzyılda gerçekleşebilecekti.

Tekrar konumuza dönersek; Dias'ın Ümit Burnu'nu keşfetmesinden on yıl sonra, 1498'de, bir başka maceracı denizci Vasco da Gama,³ Ümit Burnu'ndan yukarıya dönerek nihayet Hindistan'a ulaştı!

² Hint Okyanusu'nun Afrika'nın doğu kıyısı ile Madagaskar arasında kalan kısmıdır.

³ 1460 ya da 1469'da doğduğu sanılmaktadır. Soylu bir aileden geldiği için çok iyi eğitim almıştı. Birkaç dil konuşabiliyordu. Fizik, geometri, matematik ve astronomi konularında fazlasıyla iyiydi. 8 Temmuz 1497'de Lizbon'dan demir aldı. 22 Kasım'da Ümit Burnu'nu dolaştıktan sonra, sırasıyla Natal ve Zambezi kıyılarından geçti. Arapların saldırısına uğradı. 20 Mayıs 1948'de Hindistan'ın Kalküta Limanı'na ulaştı. Lizbon'a döndüğünde "Hint Okyanusu Amirali" ilan edildi. 1524'te bölgeye yaptığı yeni bir sefer sırasında öldü.

Böylece, Keşifler Çağı'nın en önemli adımı atılmıştı. Portekiz Kralı I. Manuel adına bu yolculuğa çıkan Da Gama'yla birlikte, Avrupalılar, doğunun büyüleyici zenginliklerine nihayet kavuşmuş oldular. Hızla bölgeyi sömürgeleştirmeye başladılar. Bu arada, Hindistan'a deniz yoluyla ulaşan Avrupalılar, Osmanlıların ve Perslerin ticari alandaki üstünlüklerine darbe vurmuş ve açık denizlerdeki hâkimiyetlerini sağlamlaştırmışlardı. Bu durumdan asıl zararı, tamamen bir ticaret devleti olan Venedik görmüştü. O güne kadar, baharatı Hindistan ve Arabistan'dan getirip, Akdeniz üzerinden Batı Avrupa'ya dağıtan onlardı.

Sonra birden her şey değişmiş, gözü pek bir kaptanın komutasındaki bir gemi, koskoca iki devletin ticaret tekeline yerle bir edivermişti.

Şimdi gelin, bu heyecan verici macerayı Gama ile beraber yaşayalım.

15. yüzyıl ortalarına gelindiğinde Portekiz; yetenekli haritacıları, coğrafyacıları, astronomları ve rotacıları, ülkenin güneyinde bulunan Sagres'teki denizcilik okulunda toplayan Gemici Prens Henry'nin (*Prince Henry the Navigator*)⁴ sayesinde, denizcilikte Avrupa'nın en önde gelen uluslarından biri olmuştu.

Afrika'nın güneyinde ne var acaba?

Henry'nin niyeti, Portekiz'in Uzakdoğu'daki kârlı baharat ticaretine ulaşmasını sağlayacak, Hindistan'a giden bir deniz yolu bul-

4 Gemici ya da Denizci Henrique (Batılılar Henry der) olarak da bilinir. 1394-1460 arasında yaşamıştı. Vasco da Gama'nın doğduğu günlerde öldüğü sanılmaktadır. 15. yüzyılda, Afrika'nın batı kıyılarına ve Madeira Adaları'na yapılan keşif gezilerinin gerçekleşmesi için destek sağlayan Henrique, bu çabalarından dolayı "gemici" ön adını almıştı. Hiçbir zaman keşif amacıyla denize açılmamış olmasına rağmen, her zaman denizcileri desteklemiş ve korumuştur. Afrika'yı keşfetmek ve Hristiyanlığı yaymak en büyük hedefiydi. Portekiz'in güneyindeki küçük bir körfezde kendisi için küçük bir saray yaptırarak, usta denizcileri, haritacıları, astronomları ve döneminin bütün ünlü deniz aygıtı yapımcılarını bu sarayda topladı ve araştırmalar yapmaları için destekledi.

maktı. O zamanlarda, Afrika'da bir yerlerde, Rahip Kral John'un⁵ (*Prester John*) önderliğinde, Hristiyan bir ulusun yaşadığına dair yaygın bir inanış vardı. Bu ulusun varlığına inananlardan biri olarak Henry, Hint Okyanusu'ndaki Müslüman üstünlüğünü kırmak için girilecek bir savaşta Rahip John'dan destek almayı umuyordu.

Henry, 40 yıl boyunca Afrika'nın batı kıyılarında köle ve altın ticaretiyle sonuçlanan keşif yolculuklarına destek olmuştı. Ancak kıtanın güney ucu Avrupalılar için hâlâ bilinmiyordu ve Prens'in hayalleri henüz gerçekleşmemişti. *Oralarda bir şeyler vardı ama ne?*

Hatırlayacağınız üzere, Dias'ın (*Bartolomeu Dias*) sonunda Afrika'nın güney ucuna ulaşacağı bir yolculuğa çıkması 1480'leri bulmuştu. Ümit Burnu'nun etrafından dolaşan Dias, Atlantik ve Hint okyanuslarının, zamanın birçok Avrupalı coğrafyacısının düşündüğünün aksine, kara ile kuşatılmadıklarını kanıtlamış; bu keşfi Hindistan'a denizden ulaşılabilceği düşüncesini yeniden alevlendirmişti.

Kral II. John, Dias'ın seyahatlerini tamamlamasına yardımcı olmak için, Arapçası iyi olan Pedro da Covilha'yı, Hindistan'a bilgi toplama amaçlı tehlikeli bir seyahate göndermişti. Bir Arap gibi giyinen Covilha, 3 yıllık seyahati boyunca Doğu Afrika limanlarından ve Hindistan kıyılarından çok önemli bilgiler toplamıştı. Ancak Portekizlilerin bu iki yolculuktan elde ettikleri kazanımları kullanabilecekleri yeni bir sefere çıkmaları on yılı bulacaktı. Bu arada,

5 Avrupalıların varlığına en az 4 asır boyunca inandıkları efsanevi kişiliktir. Evet, Avrupalılar 12. yüzyıldan 17. yüzyıla kadar Müslüman ve Pagan Doğu'nun tam ortasında, Rahip Kral John'un önderliğinde Hristiyan bir ulusun yaşadığına inandılar. Buna göre John; içi altın ve gümüş dolu derelerin ve gençlik çeşmesinin bulunduğu bir ülkenin kralıydı, elinde saf zümrüitten bir asa taşırdı ve ayrıca hazinesinde her yeri görebildiği bir de ayna bulunmaktaydı. Papalığa göre, John'un ülkesi Hindistan'daydı. Sonra Habeşistan'da ve en sonunda da Asya'nın merkezinde bulunduğu karar verildi. Avrupalılar, bu söylentiye o kadar inanmışlardı ki John'un ordusuyla birleşip İslam ordularını yenmeyi düşündüler. Öyle ki, 1217'deki 5. Haçlı Seferi'nde Avrupalıların İslam ordularını yenmek için en büyük güvencesi, Rahip John'un ordularıyla yapacakları ittifak fikri olmuştu. Maceracılar, denizciler ve diplomatlar, asırlar boyunca hep bu varlığı ispatlanmamış krallığı arayıp durdu.



Papa'nın dünyayı İspanya ile Portekiz arasında paylaştırdığı Tordesillas Antlaşması'nın imza sayfası.

İspanyolların himayesindeki Kolomb (Christopher Columbus), Atlantik boyunca batıya doğru giderek doğuya bir rota bulduğunu duyurmak için 1493'te Avrupa'ya dönmüştü.

Keşif alanındaki rekabet giderek kızışyordu.

Papa, dünyayı nasıl paylaştırdı?

Evet, iki komşu deniz ülkesi Portekiz ile İspanya'nın arasında, doğuyu kontrol etmek için kıyasıya bir mücadele vardı. Öyle ki Papa (72. sayfada okuduğunuz üzere) rekabete müdahil olmuş ve

onun hakemliğinde uzun yıllar süren görüşmeler sonunda, 1494'te *Tordesillas Antlaşması* imzalanmıştı. Kral II. John'un keyfi yerindeydi. Çünkü bu antlaşma, Portekiz'in Batı Afrika kıyılarındaki ticaretin kontrolünü ve Hindistan'a yönelik muhtemel bir rotayı elinde tutması anlamına geliyordu.

Şimdi sıra, bu rotayı bulmaya gelmişti.

Ancak Kral II. John bunu göremeyecekti. Onun bıraktığı yerden bayrağı devralan halefi I. Manuel, Vasco da Gama'yı Hindistan'a bir öncü seyahate liderlik etmekle görevlendirdi. Yolu açmış olan Dias da, Gama'nın seyahati için yapılan hazırlıklara rehberlik ediyordu. Dias'ın kullandığı sıradan karavela⁶ yeterli bulunmamıştı; hem çok sağlam değildi, hem de kargo kapasitesi yetersizdi. Ayrıca mürettebatın uzun yolculuklarda daha iyi korunması gerekiyordu. Yeni filo dört gemiden oluşuyordu. Bunlardan iki tanesi, özel olarak inşa edilen *naos*'lardı.⁷ *St. Gabriel* adlı amiral gemisinin kaptanlığını Vasco da Gama yapıyordu. *St. Raphael* adlı geminin kumandasında ise kardeşi Paolo da Gama bulunuyordu. Berrio Nicolau Coelho⁸ ise yüz ton ağırlığındaki üç köşe yelkenli (*lanteen-rigged*) bir karavelaya kumanda ediyordu. Dördüncüyse bir ambar gemisiydi. 170 kişilik mürettebatta 3 deneyimli kılavuz bulunuyordu; 1487'de Dias ile birlikte denize açılmış bir kılavuz olan Pedro de Alemquer'in yanı sıra, Joao de Coimbra ve Pero de Escolar.

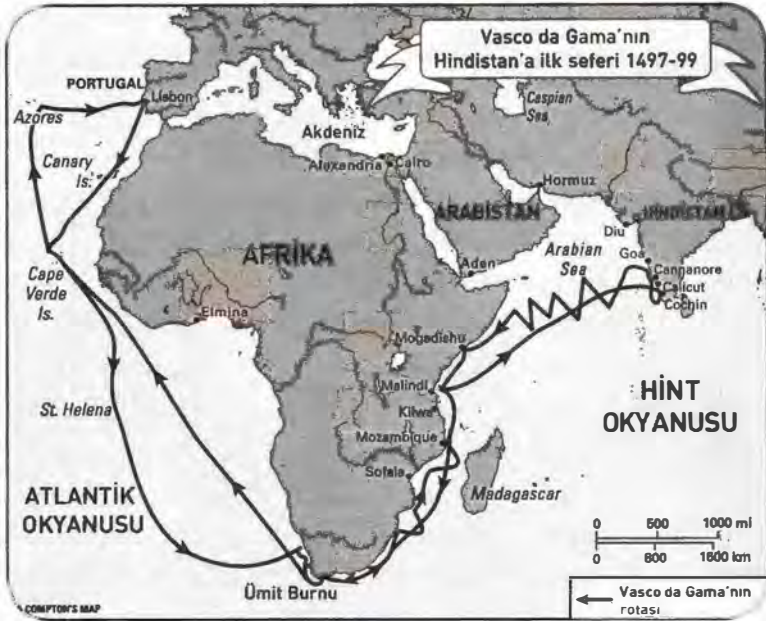
Karayı görmeden 13 hafta

Vasco da Gama, 8 Temmuz 1497'de Lizbon'dan yola çıktı. Dias, 15 Temmuz'da ulaştıkları Kanarya Adaları ve Yeşil Burun Adaları'na kadar bizzat kılavuzluk yaptı. Ellerinin altında dönemin en güncel haritaları ve diğer sefer araçları vardı. 26 Temmuz ve 3

6 Büyükçe bir deniz teknesidir.

7 Yaklaşık 200 ton ağırlığında, sıg sular için tasarlanmış, *kabasorta* donanımlı (dört köşe yelkenli) gemilerdir. Tarihle ilgili filmlerin çoğunda bu gemiler görülür.

8 Bir diğer ünlü Portekizci kâşif ve denizcidir. Sonrasında 1500 yılında Brezilya'nın keşfinde de yer almıştı.



Vasco da Gama'nın Hindistan'a ulaşmak için izlediği rota.

Ağustos arasında mürettebat, Dias'ın katılmayacağı ikinci etaba hazırlandı. Dias, kendilerine alışılmadık bir rota tarif etmişti; Gine Körfezi'ndeki *doldrumlara*⁹ yakalanmamak için, batı-güneybatı doğrultusunda geniş bir daire çizdiler.

Güneybatı Rüzgârları, onları tekrar Afrika'nın güneyine sürüklemekten önce, Brezilya'nın 965 km. açıklarına kadar ulaşmışlardı. 7 Kasım günü, Ümit Burnu'nun 200 km. kuzeyindeki St. Helena Körfezi'ne ulaştılar. Yaklaşık 13 hafta boyunca hiç kara görmemişlerdi (ki bu, Kolomb'un Atlantik'i aşarken kara görmeden gittiği süreden daha uzun bir süreydi) ve Yeşil Burun Adaları'ndan itibaren 7.200 km.'den fazla yol yapmışlardı.

9 Ekvator üzerindeki alçak basınç alanlarıdır. Çok az bir basınç eğimi nedeniyle değişik yönlü hafif rüzgârlar görülür. Sıcak ve bunaltıcı günler çoğunluktadır. Gök gürültülü yağmurlara ve sağanaklara sıkça rastlanır. Bu sahalarda kısa süreli kuvvetli rüzgârlar da meydana gelir.

Artık en önemli evreye gelinmişti. Dias'ın keşiflerinin son noktasına ulaşmışlardı *Ve Şimdi önlerinde bilinmeyen sular uzanmaktaydı.*

Ümit Burnu'nu dönüş

St. Helena Körfezi'nden ayrıldıktan iki gün sonra Ümit Burnu'nu döndüler ve yerel halka biblo verip karşılığında bir öküz aldıkları Mossel Körfezi'ne ulaştılar. Bu arada ambar gemisi yanınca, içindeki erzak diğer gemilere dağıtılmıştı. Bir bilinmenin içinde, bir bilinmeze doğru yol alıyorlardı.

Kalan üç gemi, 1497 yılının Noel Günü, bugün Güney Afrika olarak bildiğimiz Natal¹⁰ ülkesinin doğu kıyısı boyunca kuzeye doğru yol aldı. 11 Ocak 1498'de, yerel halkı bakırdan yapılmış süs eşyaları kullandığı için bu ismi alan Rio Cobre'nin (Bakır Nehri)¹¹ denize döküldüğü yeri keşfettiler. Güçlü bir güneybatı akımına karşı, kuzeye doğru yavaş yavaş ilerleyerek, sahil boyunca 2.700 kilometre yol aldılar. Mozambik Limanı'na ulaştıklarında takvimler 2 Mart 1498'i gösteriyordu. Burası, Müslüman şehir devletleri zincirinin halkalarından birisi ve Doğu Afrika kıyılarında İslam etkisinin ulaştığı en uç güney noktaydı. Portekizli kâşif, ülkeyi yöneten sultanla ticaret yapmak istediğinde, teklif ettiği değersiz eşyalar reddedilmişti. Yolculuk için hiçbir harcamadan çekinmesine rağmen Portekizliler, dünyanın bu kısmında ticareti yapılan pamuk, fildişi, altın ve inci gibi malların kalitesini küçümsemişti. İstenecek fiyat fazla gelince, daha kârlı bir ticaret umuduyla, kuzeydeki Mombassa'ya doğru 1.300 kilometre daha yol yaptılar. Ama ne yazık ki, orada da istedikleri fiyattan bir şey bulamadılar. Sizin anlayacağınız bölgedeki Müslümanlar sıkı tüccar çıkmıştı. Ancak şanslarına, Malindi'nin idarecisi daha misafirperverdi.

10 Natal, Portekizcede "Noel" anlamına gelir. Bu bölgeye, bir Noel günü ulaştıkları için bu ismi uygun görmüşlerdi. Burası, daha çok Zulu kabilesinin yaşadığı topraklardı.

11 Cobre, Portekizcede "bakır" demektir.



Portekizliler Hint kıyılarına çıkarak büyük bir avantaj elde ediyordu.

Bu nedenle orada oldukça iyi ağırlandılar. Bu arada, orada kaldıkları süre içinde, kendilerine Hindistan yolunda kılavuzluk etmesi için bilgili ve deneyimli bir kılavuz bulmuşlardı. Muhtemelen bu kişi, büyük Arap denizcisi Ahmed İbn-i Mecd¹² idi.

Nihayet Hint kıyıları görüldü

Muson Rüzgârları'nın da sağladığı kolaylıkla, Arap Denizi'ni Laccadibe Adaları'ndan Hindistan'ın Malabar Sahili'ne kadar 27 günde geçen Portekizliler, 20 Mayıs 1498'de Calicut'a (*Kerala ile karıştırılmamalı*) ulaştılar.

Hindistan'ın Malabar Sahili, baharat ticaretinin tam merkezinde olup, Kerala'nın geniş biber tarlalarının ana pazarıydı. Kızıldeniz'den ve Basra Körfezi'nden gelen Arap tacirlerle karanfil ticareti yapmak

12 Hint Okyanusu'nu geçebilmek için yaptığı deniz haritaları ile tanınan Ahmed İbn-i Mecd, Osmanlıların ve Avrupalıların Hint Okyanusu'na dair bilgilerinin en az olduğu dönemlerde, bu coğrafyayı avucunun içi gibi biliyordu. "Deniz Aslanı" lakabıyla namsalan Mecd'in, Da Gama'ya Hindistan'ı bulması için kılavuzluk ettiği genel olarak kabul görse de, Arap denizcilik tarihçiliğinin önde gelen isimlerinden Gerald Randall Tibbetts, bunun söz konusu olmadığını öne sürmektedir. Bununla birlikte Tibbetts, Portekizlilerin seyir defterlerindeki düzensizlikten dolayı, onlara kimin kılavuzluk ettiği konusunun hâlâ bulanık kaldığına işaret eder.

isteyen Endonezya, Baharat Adaları'ndan gelen gemilerin buluşma noktasıydı. Da Gama ve adamları, ilk kez gördükleri bu topraklarda üç ay kaldı. Bölgenin Hindu Sultanı Zamorin tarafından el üstünde tutuldular. Ancak Müslüman tacirlerin de bölgede ciddi bir etkisi vardı ve baharat ticaretinin kontrolünü beklenmedik bir anda çıkıp gelen Hristiyanlara kaptırmaya hiç niyetleri yoktu. Böylece bir kez daha Da Gama'nın ticaret için önerdiği mallar rağbet görmemiş oldu. Doğal olarak ilişkiler bozulunca, Da Gama ile ekibine, ancak eve dönüş hazırlıklarına yetecek kadar ve sadece kıyı bölgesiyle sınırlı bir şekilde *ticaret yapabilme izni* verildi.

Malindi'ye geri dönüş tam bir felaket oldu. Kılavuz bulamamışlardı. Üstelik Muson Rüzgârları,¹³ bu sefer onlardan yana değildi. Bu yüzden de 3.700 kilometrelik yolu ancak üç ayda katedebildiler. Yolculuk sırasında mürettebattan otuz kişi iskorbüt hastalığına yakalanarak hayatını kaybetmişti. Mürettebatın geri kalanı, zorlukla ulaşabildikleri Malindi' de, sultanın misafirperverliği ile gereken besin takviyesinin yapılması sayesinde hayatta kalabildi. Ama şimdi kalan üç gemiyi götürecek çok az adam kalmıştı geride. St. Raphael yanmıştı. Eve dönmeye kararlı olan maceracılar, 20 Mart 1499'da Ümit Burnu'nu döndüler ve Afrika'nın batı kıyısı boyunca yukarıya çıktılar. Ancak hastalıklar, bu etapta da peşlerini bırakmadı ve yol boyunca hasta mürettebatıyla yakından ilgilenen Paolo da Gama da en sonunda bu hastalığa yakalandı ve Azores'da yaşamını yitirdi.

Keşifler Çağı, ölümler üzerinde yükseliyordu.

Eve döner dönmez tekrar denizlere açıldı

Vasco da Gama, 18 Eylül'de Lizbon'a ulaştı ve şehre bir fatih edasıyla girdi. İki yıldan fazla bir süredir uzaklardaydı; 38.600 km. yol almış ve denizde 300 gün geçirmişti. Yola çıkan 170 kişilik

13 "Mevsim Rüzgârları" olarak da bilinir. Kıtaların bazı bölgelerinde yazın denizden, kışın karadan esen devirli rüzgârlardır. Karaların ve okyanusların farklı ısınmaları sonucu oluşur.



Vasco da Gama Hindu Sultanı Zamorin'in huzurunda.

mürettebattan sadece 54'ü sağ salim geri dönebilmişti ama yine de Kral Manuel bundan çok memnundu. *Bir kez yapılan, bir kez daha yapılabilirdi.*

13 gemi ve 1.200 mürettebatın bulunduğu ikinci bir kfile bir süre önce Brezilya'yı keşfetmiş, diğer bir ünlü kâşif olan Pedro Álvares Cabral komutası altında Hindistan rotasını güvenceye almak için yola çıktı. Kfile, altı ay içinde Kerala'ya ulaştı. Portekizliler bu sefer daha iyi hazırlanmışlardı ve Zamorin'i bir ticaret anlaşmasına ikna etmeye yetecek kadar dikkat çekici mallar ve tekliflerle gelmişlerdi. Müslüman tacirler bu duruma çok öfkelenildi. İki tacir grubu arasında çatışma çıktı. Cabral'ın elli adamı öldürüldü. İntikam almak isteyen Cabral, Müslümanlara ait olan 10 kargo gemisini ateşe verdirdi ve 600 kişiyi öldürttü. Bununla da yetinmeyip Kerala'daki evleri de ateşe verdi. Ardından Cochin'e¹⁴ hareket etti ve burada Portekiz'in Hindistan'daki ilk ticaret üssünü kurdu.

14 Hindistan'ın güneydoğusunda, Umman Denizi'nde yer alan bir liman kentidir. Şimdiki adı Kochi'dir.

1501 yılının yazında Portekiz'e döndü. Bu yolculuktan sadece 7 gemi ve adamlarının yarısıyla dönebilmişti. Ancak gemilerin ambarlarındaki baharatlar, o güne kadar Arapların ve Venedikli tacirlerin elinde olan *Avrupa baharat tekeli*ni kırabilecek kadar çoktu.

Üçüncü Hint seferinde Müslüman katliamı yapıldı

Ertesi yıl Vasco Da Gama, Hindistan'a üçüncü bir sefer için görevlendirildi. 10'u kendisinin, 5'i amcasının ve 5'i de yeğeninin komutasındaki 20 gemilik bir filoyla yola çıktılar. Filonun amacı; Hindistan rotasındaki Portekiz üstünlüğünü pekiştirmekti, ancak tarihteki en kötü deniz katliamlarından biriyle sonuçlanacaktı.

Afrika kıyıları boyunca Müslümanların elindeki limanlara baskınlar düzenleyen Da Gama, Müslüman gemicilerin peşini, Hint alt kıtasının güneybatısındaki Malabar Sahili'nde de bırakmadı. Terör estirdi. Burada, Mekke'den dönmekte olan ve 200 kadar Müslüman hacıyı da taşıyan *Meri* adlı gemiyi ele geçirdi ve ateşe verdirdi. Yaklaşık 400 erkek, kadın ve çocuktan oluşan yolcuların hepsi ölene kadar, gemideki yangının dört gün boyunca canlı tutulmasını emretmişti. Ardından Kerala'ya ulaştı ve burada yakalayıp vücutlarını parçalattığı otuz balıkçıdan geri kalanları, ailelerinin bulması için akıntılara bıraktırdı.

İşte kendisinden böylesine korkulan ve nefret edilen Da Gama, Asya sularındaki ilk Avrupalı deniz gücünün temellerini atmış olarak 1503'te evine dönüyordu.

Maceraperestliği, bilgisi ve özellikle Müslümanlara karşı acımasızlığıyla Portekiz Ticaret İmparatorluğu'nun kurulmasında büyük bir pay sahibi olan Da Gama, bu çabalarından dolayı ödüle boğuldu ve daha sonrasında da Hindistan Valisi olarak atandı.¹⁵

15 Vali olarak atandıktan sonra, 1524'te üçüncü kez okyanusları aşarak Hindistan'a geldi ve Portekiz egemenliğini kurmak için çalışmalara başladı. Ancak kısa bir süre sonra sıtmaya yakalandı ve öldü. Önce Kochi'ye gömüldü, ancak 1539'da naaşı Lizbon'a nakledildi. Altın ve gümüşlerle kaplı bir tabutla defnedildi.

Sahi, Kim Keşfetti Bu Amerika'yı?

*"Tarih, birçok kopyaya ama nadiren orijinal eserlere
rastlayabileceğiniz bir resim galerisidir."*

Fransız düşünür Alexis de Tocqueville

İngiliz yazar Gavin Menzies'e göre, Çinli Müslüman bir kapitan, 1421'den 1423'e kadar süren seferinde; Avustralya, Yeni Zelanda, Amerika, Antarktika ve Kuzey Geçidi'ni keşfetmiş, Grönland'ın etrafında dolaşmış, Kuzey ve Güney kutuplarına ulaşmaya çalışmış ve Magellan'dan önce, dünyanın etrafını dolaşmayı başarmıştı... Acaba?

Gerçekten de Çinli denizciler Amerika'yı Kolomb'dan önce mi keşfetmişti? Her şeyi kendisi açısından değerlendiren ve daima kendini merkezde tutarak tarihi yazmaya eğilimi olan Batı, yoksa bu başarıyı da sahiplenmiş miydi? Tüm bu tartışma, eski bir denizaltı subayı olan İngiliz yazar Gavin Menzies'in¹ 1421: *The Year, China Discovered America* (1421: Çin'in Amerika'yı Keşfettiği Yıl) isimli kitabıyla patlak verdi. İngiliz yazar kısaca şunu diyordu: "Keşifler tarihine dair tüm bildiklerinizi unutun! Zira Amerika'yı Kolomb değil, Çinli bir Müslüman olan Zheng He keşfetti! Hatta o kadarla da kalmadı, neredeyse tüm dünyayı Batılılardan bir asır önce dolaştı!"

Evet, Menzies'in Çinlilerin Kolomb'dan 70 yıl önce Amerika'yı keşfettiğini iddia eden kitabı büyük bir patırtı kopardı ve alternatif

1 Londra doğumlu yazar, 1953'te İngiliz donanmasına girdi ve 1959-70 arasında farklı denizaltılarda görev yaptı. Denizaltı görevleri sırasında, Ferdinand Magellan ve James Cook'un rotalarını takip ettiğini öne sürse de, bu iddiası bazı otoriteler tarafından inandırıcı bulunmadı. Menzies, 1421'deki ve takip eden kitaplarındaki iddialarını, denizcilik bilgisine dayanarak doğruladığını savundu.

tarih meraklılarının konunun üzerine balıklama atlaması da uzun sürmedi. “Kolomb’un elinde Amerika’nın, Vasco da Gama’nın elinde Hindistan’ın ve Kaptan Cook’un elinde de Avustralya’nın haritası vardı” diyen Menzies, kitabında özetle; “Büyük diye bildiğimiz Avrupalı kâşiflerin hiçbiri yeni bir şey keşfetmedi, zaten bütün dünya onlar daha yola çıkmadan haritalandırılmıştı. Her şey onlardan önce zaten yapılmıştı” diyordu.

Ama dahası da var.

Sadece Amerika da değil!

Menzies, Çinli kâşifin sadece Amerika’yı keşfettiğini öne sürmekle kalmıyor, aynı zamanda Grönland, Antarktika, Avustralya ve Yeni Zelanda’yı da dolaştığını iddia ediyor. Ama kitabını incelediğimizde, bu iddialarını ispatlayan güçlü kanıtlardan ziyade, bol bol “yüksek ihtimaller” üzerinden ilerlediğini görüyoruz.

500 yıllık tarihi radikal bir şekilde değiştirmeye soyunan Menzies’in elinde birinci dereceden kanıtların olmamasının sebebi, Çin’de yönetim üzerinde etkili olan Konfüçyanist danışmanların yabancı düşmanlığıydı. Zheng’in seferlerinden sonra, Ming imparatorları üzerinde büyük etkileri olan bu danışmanların yönlendirmesi, Çin’in içine kapanması ve Zheng’in seferlerine ait tüm kayıtların yakılmasıyla sonuçlanmıştı.

İşte bu yüzden yazar, teorisini başlıca üç unsur üzerine bina ediyor:

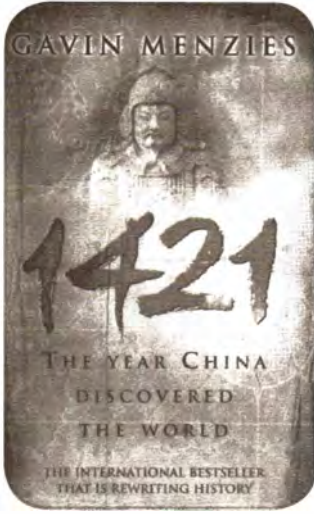
- 1428 yılına ait olduğu düşünülen ve Kuzey ve Güney Amerika kıtalarıyla bazı Atlantik adalarını gösterdiğine inanılan Çin haritaları (*ki Kolomb ve diğer Avrupalıların da bu haritalar sayesinde her anlamda “yollarını bulduklarını” savunuyor*)
- Kolomb’dan önce, Asya ile Amerika arasında insan trafiği yaşandığına dair kanıt olarak öne sürdüğü flora benzerliği, (mısır, tatlı patates, Asya tavukları ve Hindistancevizi gibi)
- Amerikalı yerliler ile Çinliler arasındaki akrabalığı gösteren “DNA delilleri”

Bunlardan başka; California açıklarında bulunduğu söylenen çipalar ve Çin'e ait batıklar, bir de yazarın denizcilik geçmişinden gelen tecrübelerine dayanarak Çinlilerin seferleri hakkında yaptığı değerlendirmeler bu teorisine taban oluştuyordu.

Akademik dünyada, uzman tarihçiler ve Çin bilimciler (sino-lojist) 1421'i topa tutu.² Yine de Menzies'in bu ezber bozan iddiası çok ses getirdi. Kitabın yayınlanmasının üzerinden 11 yıl geçti. Rüzgâr dindi. Aradan geçen zaman boyunca, kitabın dile getirdiği görkemli iddia, her yönüyle masaya yatırıldı, tartışıldı ve karşı savlarla sorgulandı. Sonuç? Sonuç şu; "her şeyi kendine yontan, emperyalist Batı'ya atılmış büyük bir gol" olarak, heyecanla bu iddiaya sarılanları üzecek bir durumla karşı karşıyayız.

Menzies, gerçek anlamda önemli bir denizci olan Zheng He'nin³ yaptıklarının çapını fazlasıyla genişletmiş ve buradan kendisine "çok satan, popüler tarih yazarı" unvanı çıkartmış görünüyor.⁴

- 2 Bunlardan biri olan tarihçi Robert Finlay, 2004'te *Journal of World History*'de yayınlanan makalesinde, Menzies'i en ufak bir delile dayanmayan teorilerini mesnetsizce savunmakla suçladı. "Bahsettiği seyahatler asla gerçekleşmedi; Çin kökenli bilgiler, asla Prens Henry ve Kolomb'a ulaşmadı ve Ming donanmasının, Amerika kıtasına geldiğine dair en ufak bir delil yok. Ming Hanedanı'nın, dünyanın haritasının çıkarılması ve böylelikle okyanuslara yayılan bir imparatorluk kurma vizyonuna sahip olduğu iddiası, Menzies'in hiçbir sağlam argümana dayandırmadan kafasında yarattığı bir fanteziden ibaret" diyen Finlay'ın, bu konudaki çalışması için bakınız: http://muse.jhu.edu/login?auth=0&type=summary&url=/journals/journal_of_world_history/v015/15.2finlay.html
- 3 Bazı kaynaklarda Cheng Ho olarak da geçer. 1371'de, Çin'in Yuan eyaletinde Ma Ho adı ile doğmuştu. Babası Müslüman'dı. Kökeni Orta Asya'daki Müslümanlara dayanıyordu. Aile ismindeki Ma'nın, Hz. Muhammed'e atıfla o bölgedeki Müslümanlar tarafından kullanıldığı belirtilir. On yaşındayken bölgeyi işgal eden Çin ordusu tarafından esir alınıp saraya getirilmiş, hadım edilmiş ve harem ağası olarak yetiştirilmişti.
- 4 Her ne kadar kitap, onlarca dipnot, referans ve benzeri destekleyici kanıt barındırsa da, bunların çoğu profesyonel tarihçiler tarafından çürütüldü. Tarihçilerin ortak kanaati, Çinli kaptanın hiçbir zaman Doğu Afrika'nın ötesine geçemediği şeklindedir. Hatta, kitabın yarattığı bilginin çarpıtılması durumundan rahatsız olan belli başlı akademisyenler, biraraya gelip ortak bir web sitesi açarak, Menzies'in iddialarını çürütmek için kolları sıvadılar. Ayrıntılı bilgi için şu siteye göz atılabilir: <http://www.1421exposed.com>



Şimdi gelin, bu son yılların en büyük alternatif tarih tartışmasına bir göz atalım.

“Git gidebildiğince ve”

Çinli bir Müslüman olan Amiral Zheng He, 1405 ile 1423 arasında, yedi büyük sefere çıkmıştı. Hem de 317 gemi ve 28 bin adamıyla birlikte! Tarihin en büyük denizcilerinden biri olmasına karşın, nerelere kadar gidebildiği her zaman ilgi çeken tarih tartışmalarından biri oldu, olmaya da devam ediyor.

Savaş zamanında, Ming imparatorunun ordusu tarafından esir alınan Zheng He, daha küçük bir çocukken saray tarafından devşirilmiş ve zamanla, *Yongle* (sonsuz mutluluk) adıyla tahta çıkan üçüncü Ming İmparatoru Zhu Di'ye danışman olacak kadar zekâsı ile sıvrılmayı başarmıştı. Öyle ki günün birinde İmparator, Zheng He'ye, “Git gidebildiğince, dünyanın sonuna kadar git ve denizlerin ötesindeki barbarlardan bana ne bulursan getir!” diyecekti. Ya da Menzies'e göre böyle demişti.

İmparator'un verdiği yetkiyle denizlere açılan Zheng He, seferlerine başladı ve nihayet 1423'te geriye döndüğünde İmparator'u çoktan alaşağı edilmiş bulmuştu. Çin'deki yönetim anlayışı değişmiş ve ülke yüzlerce yıl sürecek içe kapanma dönemine girmişti. Kendisini de hazin bir son bekliyordu. Görkemli filosu çürümeye terk edildi, bu önemli seferleriyle ilgili belgelerin çoğu imha edildi.

600 yıllık denizcilik geçmişleri olan Çinliler, gerçekten de uzun mesafeleri katetmelerini kolaylaştıran denizcilik araç ve gemi aksamaları geliştirmişlerdi (tıpkı Batı'nın bulmak için yüzlerce yıl beklemek zorunda kalacağı manyetik pusula ve su geçirmez bölmeleri olan gemiler gibi). Daha da şaşırtıcı olan, Zheng He'nin

gemilerinin güvertesinde, denizcileri iskorbüte⁵ karşı koruyan C vitamini deposu soya fasulyelerinin yetiştirildiği dev saksılar bulundurmuş olmasıydı. Zheng He'nin uzun seferlerinden getirdikleri arasında baharatlar, değişik türden silahlar ve tenekeden yapılmış hayvan şekilli sikkeler (ki bunları Malezya'dan getirmişti) de vardı. Sonrasında Çinliler de gümüşleri bittiğinde, tenekeden sikke yapıp kullanacaktı. Bu hayvan şekilli sikkeler, Malezya'ya mahsus olmakla birlikte Asya'nın birçok yerindeki gemi batıklarında bulunmuştu.

Haliyle, nedense Çinliler hariç tarih üzerine kafa yoran herkes bu tartışmaya dâhil olmuş ve “Müslüman Menzies'in dedikleri mi doğrudur, yoksa yaygın kanaatle bilindiği gibi Amerika'yı Hristiyan Kolomb mu buldu?” diye tartışılarken, Menzies 2007'de bir kez daha sahneye çıktı. Bu kez de “Ben bir hata yapmışım; Zheng He, Amerika'ya ilk giden denizci değildi. O daha yola çıkmadan, dünyanın büyük bir kısmı Kubilay Kaan'ın donanması tarafından haritalandırılmıştı” diyordu. En büyük kanıtıysa, Amerikan Kongre Kütüphanesi'nde bulunan ve Kubilay Kaan dönemine ait olduğu sanılan bir haritaydı. Kuzey Amerika'yı net olarak gösteren harita, Menzies'e göre, 13. yüzyılın sonlarına aitti. İngiliz yazar, bu kez de Zheng'in bu haritalar üzerinde çalıştığını, boylamsal yanlışlarını düzelterip geliştirdiğini ve bu sayede Amerika'ya giden yolu bulduğunu iddia etmeye başlamıştı.

Kaynakları da inandırıcı bulunmadı

Menzies; Florida, Güney Carolina, New York ve Kanada açıklarında Çin batıkları olduğuna inanılan kalıntılar bulunduğunu öne sürdü. Daha da ileri giderek, Kanadalı mimar Paul Chiasson tarafından, Nova Scotia'daki Cape Breton Adası'nda bulunan yeni bir arkeolojik alanın, erken dönem bir Çin yerleşkesine dair bir işaret

5 Önceden uzun deniz yolculukları nedeni ile taze meyve ve sebze yiyemeyen denizciler arasında yaygın olan, C vitamini (Askorbik asit) eksikliğine bağlı olarak ortaya çıkan, ölüme kadar varan ciddi sonuçları olabilen ama artık nadiren görülen bir hastalıktır.

olduğunu iddia ediyordu. Burada bir parantez de Kanadalı mimara açalım. Chiasson, bulduğu bölgenin Avrupa'dan çok Çin kökenli olabileceğini savunmuş ama arkeoloji camiası, bunların Vikinglere ait olabileceğini iddia etmişti. Chiasson'sa iddiasında kararlıydı: “En yakın Viking yerleşkesi 700 km. kuzeyde kalıyor, ayrıca Vikingler benim bulduğumdan daha küçük yerleşkeler kurarlardı” demişti. Ama sonradan bu iddialarının temelsiz olduğu ortaya çıktı.⁶

Menzies de bu adada bizzat Chiasson tarafından düzenlenen bir tura katılmıştı. Zaten kitabındaki iddiaları dile getirmesi de bu turdan sonrasına rastlıyor. Bununla birlikte Menzies'in bu iddiaları, bizzat “Uluslararası Zheng He Cemiyeti” (*International Zheng He Society*) Başkanı Tan Ta Sen tarafından bile içtenlikle karşılanmış değil. Başkan, söz konusu bulguların, Kuzey Amerika tarihinin yeniden değerlendirilmesi açısından bir kapı açtığını ama daha fazla üzerinde çalışılması gerektiğini söylemişti. Menzies'in kitabı için yaptığı değerlendirme ise şöyle:

Biz cemiyet olarak bunu bir tarih kitabı olarak değerlendirmiyoruz. Bizim açımızdan daha ziyade bir kurgu. Daha fazla kanıt olması lazım. Ama en azından Menzies bir şeyler başlattı diyebiliriz.⁷

Pop tarihçi!

Bununla birlikte Menzies'in iddiaları, akademik çevreler tarafından “fantezi” olarak yorumlanmakta ve para kazanmak için dolaşıma

6 Mimarı Chiasson, sonrasında hızını alamayarak Çinlilere ait bu yerleşim yeriyle ilgili iddialarını 2006'da *The Island of Seven Cities: Where the Chinese Settled When They Discovered North America* isimli bir kitapta topladı. O da ilham verdiği Menzies gibi, Çinlilerin herkesten önce Amerika'ya geldiğini savunuyordu. Bizzat Nova Scotia Müzesi'nden Arkeoloji Departmanı Müdürü David Christianson ve dört arkeolog tarafından adada yapılan araştırmalar sonucu, Chiasson tarafından bulunduğu öne sürülen “Çin yerleşkesi yolları ve duvar kalıntılarının” hepsinin 20. yüzyıla ait olduğu tespit edildi.

7 Zheng He'nin denizcilik mirasını yaşatmak için kurulan bu resmî cemiyetin sitesinde de Çinli denizcinin Amerika'yı keşfettiğine dair en ufak bir cümle bile bulunmuyor: <http://www.chengho.org/museum/web/history.html>

sokulan “revizyonist tarih saçmalığı” olarak değerlendirilmektedir. Eleştirilerin geneli, Menzies’in, 500 yıllık yerleşik tarih bilgilerini sarsmak için çıktığı bu yolda, somut verilerden ziyade fazlasıyla esnettiği “zanlarına” yaslanıyor olmasıydı. Söz gelimi İngiliz yazar, kitabında bazı Amerikan Kızılderililerinin Çinli DNA’sına sahip olduğunu ve bunun Zheng’in Amerika’ya kadar gelmiş olabileceğini gösteriyor, ancak bu durumun, 17. yüzyılda Amerika’ya gerçekleşen büyük Çinli göçünden kaynaklanıyor olabileceği karşı savını da çürütemiyordu. Ayrıca, California açıklarında bulunduğunu iddia ettiği ve savının temellerinden biri olan Çin gemi çipalarına dair bir belge de ortaya koyamıyordu.

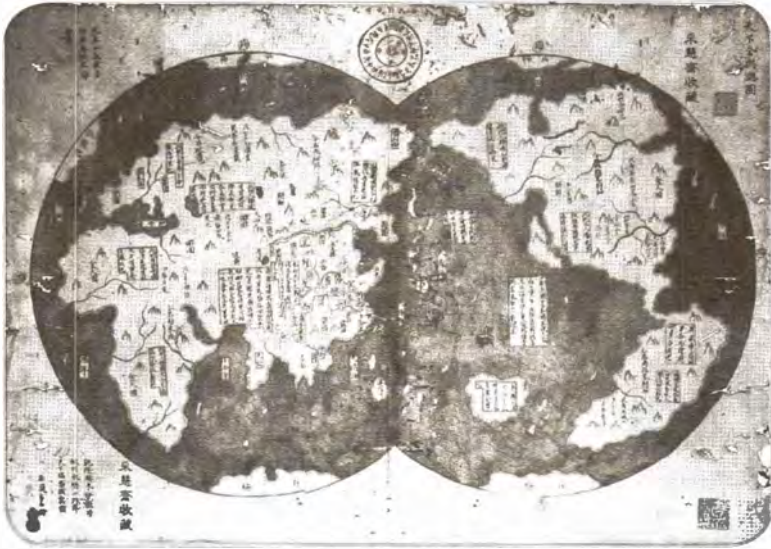
Profesyonel tarihçiler, herhangi bir bulguyu onayladıklarında, aynı zamanda sonuçlar üzerinde etkisi olabilecek kültürel etkileri ve koşulları da göz önünde bulundurlar. Aynı durum, Gavin Menzies vakası için de geçerlidir. Her ne kadar İngiliz yazar, Konfüçyanist bilim adamlarıyla Çinli amiral arasındaki fikir ayrılıklarından dem vursa da, o dönemde geçerli olan kültürel değerleri ve Çin’in içinde bulunduğu mevcut durumu gözden kaçırmaktadır. Örneğin, Zheng He’nin döneminde iktidarda Ming Hanedanı vardı. O dönemlerde ülkeye hâkim olan felsefe Konfüçyanizm idi. Konfüçyanizm ise saygınlık, onur, kültür, sanat, eğitim, din, büyüklerle saygı gibi değerleri kutsayan bir felsefeydi. Bu sebepten dolayı, Zheng He ve mürettebatının yaptığı gibi dünyanın etrafında dolaşıp servet toplamak, o dönem Çin’i için pek de hoş karşılanabilecek bir durum değildi.

Gerçekten de Konfüçyanistler 1424’te Zheng He’nin hamisi konumundaki İmparator Yongle’nin iradesine başkaldırdıklarında, Çinli amiralin seferleri sekteye uğramıştı. Portekiz ya da diğer Avrupalı sömürge imparatorluklarında seferler teşvik edilirken, Çin’in kültürel değerleri ve koşulları Zheng He’nin aleyhineydi.

Tarihçiler bu durumun, Menzies’in iddialarını zayıflattığını savunurken, bir yandan da Çinli denizcinin yedi başarılı sefer yaptığında hemfikirdirler. Tek mesele, gerçekten de bazılarının

iddia ettiği gibi 1421’de Amerika kıtasına bir sefer yapıp yapmadığıdır. Ayrıca, hamisi İmparator Yongle’nin teşvikiyle 1424’e kadar seferlerini rahatça düzenlediği, hatta imparator devrildikten sonra da bir şekilde 1433’e dek sürdürdüğü biliniyor. Ancak Menzies’in söyledikleri, birçok soruyu da akla getiriyor: Zheng He, barbar diyarlarından servet toplamak için sefere çıktıysa, neden California kıyısına vardığı halde hemen geri döndü? Bu yeni kıtanın keşfedilmemiş zenginliğinin, tıpkı Kolomb ve çağdaşlarında gördüğümüz gibi, gözlerini kamaştırması gerekmiyor muydu? Buna rağmen, Menzies’in kitabından anladığımız, Zheng He’nin seferini yarıda kesip tekrar Güney Asya’ya odaklanmış olduğudur. Tüm bunlar bir kenara, Doğu Afrika’dan Arap Yarımadası’na, oradan da Amerika kıtasına uzanan bir seferi bu kadar kısa bir zamanda nasıl gerçekleştirebilmişti?

Şimdi, tarihi yeniden yazmaya ve “Sezar’ın hakkını Sezar’a teslim etmeye soyunan” Menzies’in savlarına karşı getirilen eleştirilere bakalım. Öncelikle Menzies Çince bilmiyordu. Dolayısıyla bu dildeki kaynaklara ulaşımı sınırlıydı. Kalkı ki belirttiğim gibi, Çinli amiralin seferleriyle ilgili tek bir belge günümüze ulaşabilmiş değil. Ayrıca Menzies, ne Amerikan yerlileriyle Çinliler arasındaki akrabalığı ispatlayan DNA delilleri ne de batıklar ya da çupalarla ilgili inandırıcı kanıtları ortaya koyabiliyor. Dahası kitabında, Yeni Zelanda açıklarında bulunan Çin batıklarından ya da Tazmanya’daki bir müzede bulunan ama “ne yazık ki çalınmış” olduğunu öne sürdüğü Avustralya ve Tazmanya’yı gösteren Çin haritalarından bahsederken, bu iddialarını detaylandırmadan sadece “yerel uzmanlar” klişesini kullanıyor. Bütün bunlara ek olarak, Menzies oldukça rüzgâr yapan kitabı 1421’de fazla sayıda tutarsızlık sergiliyor. Söz gelimi, günümüzün küresel ısınma fenomeninden hareketle, haklı olarak, “1421’deki deniz seviyesi şimdikinden daha alçaktı” (sayfa 257) derken, diğer yandan “Grönland 1421-22 yıllarında seferlere uygundu, çünkü o zamanlar iklim şimdikinden daha sıcaktı” (sayfa 306) diye de yazabiliyor.



Zheng He'nin Kolomb'dan 70 yıl önce Amerika'ya ulaştığının en büyük delili olarak gösterilen ve 1418 tarihli bir başka haritadan kopyalandığı iddia edilen bu dünya haritasının büyük bir ihtimalle sahte olduğu düşünülüyor.

Georgia Perimeter Üniversitesi'nden Yardımcı Profesör Timothy Furnish'in Menzies'le ilgili yaptığı değerlendirme, sanırım bu elektrikli konuyu gayet güzel özetliyor:

Menzies'in 1421'deki sunumu, bize, ABD Dışişleri Bakanı Colin Powell'in, Irak'ın sözde kitle imha silahlarıyla ilgili olarak 2002'de BM Genel Kurulu'nda yaptığı sunumu hatırlatıyor. Yani, inanmak isteyenleri ikna ediyor, diğerleriniyse, en iyi ihtimalle, az kalsın ikna edebilecekmış gibi oluyor.

Tarihçiler peşini bırakıyor

Özetle kariyeri, tarihî derinliği ve denizcilik bilgisi, meslektaşları ve usta tarihçiler tarafından lime lime edilen Menzies, Amerika'yı Çinlilere keşfettiren tek tarih yazıcısı olarak kalmış durumdadır. Ama bu durum, onun tarihte tabu yıkma iştahını azaltmamış olacak ki, en az ilk kitabı kadar tartışma yaratan 1434: *The Year a Magnificent Chinese Fleet Sailed to Italy and Ignited the Renaissance*

(1434: Muhteşem Çin Donanmasının İtalya'ya Yelken Açtığı ve Rönesans'ı Başlattığı Yıl) ile yoluna devam etti. Tarihçiler, bir kez daha onun bu fantastik⁸ tarih anlayışına cevap yetiştirmeye çalışırken,⁹ Menzies potu artırdı ve üçüncü kitabıyla artık tamamen farklı sulara yelken açtı: *The Lost Empire of Atlantis: History's Greatest Mystery Revealed* (Kayıp İmparatorluk Atlantis: Tarihin En Büyük Sırrı Çözülüyor). Zaten, bu kitabından sonra da akademik çevreler, Menzies'e laf yetiştirmeyi bıraktı deyip konuyu noktalayalım. Bu kitabında Menzies, efsanevi Atlantis'in aslında Minos medeniyeti olduğunu ve Akdeniz'de yeşeren bu medeniyetin Hindistan ve Amerika kıyılarına kadar uzanan bir deniz imparatorluğu kurduğunu iddia ediyor ve alternatif tarihçilikten fantastik tarihçiliğe sıçırıyordu...

“Peki ama Zheng He'nin gerçek hikâyesi nedir?” diye sorduğunuzdu duyar gibiyim. O halde bu büyük denizcinin maceraları için bir sonraki konuya geçmeye ne dersiniz?

8 Menzies'in bu kitabına dayanak olarak kullandığı denizcilik bilgisi ile ilgili bir karşı analizi şu adresten okuyabilirsiniz:

http://www.1421exposed.com/html/kick-starting_the_renaissance_.html

9 2008'de yayımlanan bu kitabında Menzies, 1434'te Çin'den bir heyetin İtalya'ya ulaştığını ve bunların yanlarında getirdiği kitaplar ve kürelerle Rönesans'ın başladığını iddia ediyordu. Elbette bu iddiaları da yine uluslararası çevreler tarafından şiddetle geri püskürtüldü. Amerikan Tufts Üniversitesi ve Londra Queen Mary Üniversitesi profesörlerinden Felipe Fernández-Armesto, Oxford'dan Sanat Tarihi Profesörü Martin Kemp ve Singapur Ulusal Üniversitesi Asya Araştırmaları Masası'ndan uzman Geoff Wade bu isimlerden bazılarıydı. Kitabı, İtalya'ya geldiği iddia edilen Çinli heyetin varlığı, Çin kaynaklarından kopya edilen çizimlerin gerçekliği ve Çin kaynaklarında İtalya seferiyle ilgili hiçbir delil olmaması açısından kıyasıya eleştirmiş, eseri “saçmalık” olarak nitelendirmişlerdi. Daha fazla bilgi için bakınız: http://www.e-perimetretron.org/Vol_2_4/Wade.pdf

Çin'in Gücünü Perçinleyen Müslüman Kâşif ve Denizci Zheng He

"Karaltı, acımasız bir kararlılıkla giderek daha da yaklaşıyor ve yelkenlerinden yayılan ışık, dev bir kenti ortaya çıkıyor. Dünyanın daha önce hiç görmediği bir 'yüzer kent' ... Dondra Burnu üstünde bekleyen yetkililer, askerler ve şaşkına dönen köylüler, gördükleri bu manzara karşısında afallamış, öylece izliyor. Hint Okyanusu'nda dehşet verici bir ihtişamla göz alabildiğine uzanan bu güç, Ming Hanedanı'nın deniz kuvvetlerinde görevli Amiral Zheng He'nin donanması..."

Frank Viviano
(National Geographic, Temmuz 2005)

On beşinci yüzyılın ilk 30 yıllık döneminde, Çin'deki Ming Hanedanı, daha önce dünyanın şahit olmadığı büyüklükteki bir filoyu denizlere salmıştı. Bu görkemli filonun başında Müslüman bir denizci, büyük amiral Zheng He bulunuyordu. Zheng He ve olağanüstü armadası, Çin'in Nanjing Limanı'ndan Hindistan, Arap Yarımadası ve hatta Afrika'ya yaptıkları seferlerle Çin'in kısa bir süreliğine de olsa denizler üzerinde bir süper güç olmasını sağlamıştı.

Nasıl mı?

Timur¹ 1404 yılında devrildiğinde, orduları Moskova'dan Delhi'ye kadar olan şehirleri ve ayrıca İslam topraklarındaki baş-

¹ Timur İmparatorluğu'nun (Timurlular Devleti) kurucusudur. Timurlenk olarak da bilinir. Timurlenk Farsçada "Aksak Timur" demektir. Soyunun Türk-Moğol boylarından biri olan Barlaslar'a dayandığına inanılır. Müslüman olmasının yanı sıra, eski Türk-Moğol geleneklerini yaşatmaya çalışmış ama bununla birlikte özellikle Türk ve Müslüman ülkelere yaptığı seferlerle dikkat çekmiştir. 1402 yılında, Ankara'nın Çubuk Ovası'nda yapılan savaşta Yıldırım Bayezid'i yenmiş ve esir etmiştir. Osmanlı'nın Fetret Dönemi'ne girmesinin aktörlerinden biridir. Gençlik yıllarında koyun çalarken yakalanmış ve sağ ayağına aldığı darbelerle aksak kalmıştır. Kimine göre İslam'ın kılıcı, cihan fatihi yenilmez imparator, kimine



Zheng He'nin, Uzakdoğu'da adına açılan onlarca müzeden birinde sergilenen tahta oyma heykellerinden biri

lıca merkezleri çoktan yok etmişti. Osmanlı Sultanı Beyazid yenilmiş, Mısır'daki Memlûklara ise aşağılayıcı bir barış bahşedilmişti. Geriye fethedilmeyen sadece Çin kalmıştı. Ancak Timur, Ocak 1405'te, uzun süredir planladığı Çin işgalinin arifesinde hayatını kaybetti. Doğu-Batı ticaret yollarındaki, özellikle İsfahan, Bağdat, Şam, Halep ve İzmir gibi kentlerin yerle bir edilmesi ve bu kentlerdeki halkın Timur'un orduları tarafından kıyımdan geçirilmesi, Asya

ekonomisine büyük bir darbe vurmuştu. Timur'un ölümünün ardından gelen siyasi istikrarsızlık, hem Avrupalılar hem de Çinliler için Hindistan'a bir deniz yolu arayışını zorunlu hale getirmişti.²

Timur daha ölüm döşeginde iken, Ming Hanedanı'nın³ genç imparatoru, bir önceki konuda tanıştığımız Yongle,⁴ bir Hint Okyanusu filosu inşa edilmesi emrini verdi. *Hazine Donanması* adı verilen bu filo, öylesine büyüktü ki İkinci Dünya Savaşı'na kadar bu kadar büyüğünü dünya bir daha görmeyecekti! İmparator,

göre ise kana susamış bir canidir. Hindistan, Mısır ve Çin seferlerinde yaptığı zulümler ve döktüğü kanla tarihe geçmiştir.

- 2 Çin'in Hint Okyanusu seferlerini, birazdan okuyacağımız üzere, farklı motivasyonlara bağlayanlar da vardı.
- 3 Ming, 1368-1644 arasında Çin'e hâkim olmuş hanedandır. Etnik Çinliler tarafından kurulmuştur. Zhu Yuanzhang'ın 1368 yılında Nanjing kentinde tahta geçmesiyle iktidarları başlamıştır.
- 4 Yongle adıyla tahta çıkan Ming imparatorlarının üçüncüsüdür. Asıl adı Zhu Di'dir. 1402-1424 arasında Çin'e hükmetmiştir. İktidarı süresince kullandığı Yongle adı "sonsuz mutluluk" manasına gelmektedir.

filonun başına yine bir önceki konumuzun kahramanı olan sadık adamı Zheng He'yi⁵ geçirmişti.

317 gemilik dev donanma

Sefere ilk çıkan filoyla ilgili olarak verilen rakamlar inanılmazdır; ama bu rakamlarda bir şüphe de yoktur. Filoda farklı ebatlarda 317 gemi bulunuyordu. 62'si ipek, porselen veya hem idarecilere hediye olarak verilecek, hem de Hint Okyanusu'ndaki egzotik ürünler karşılığında ticareti yapılacak değerli eşyalarla yüklü "hazine gemileriydi."

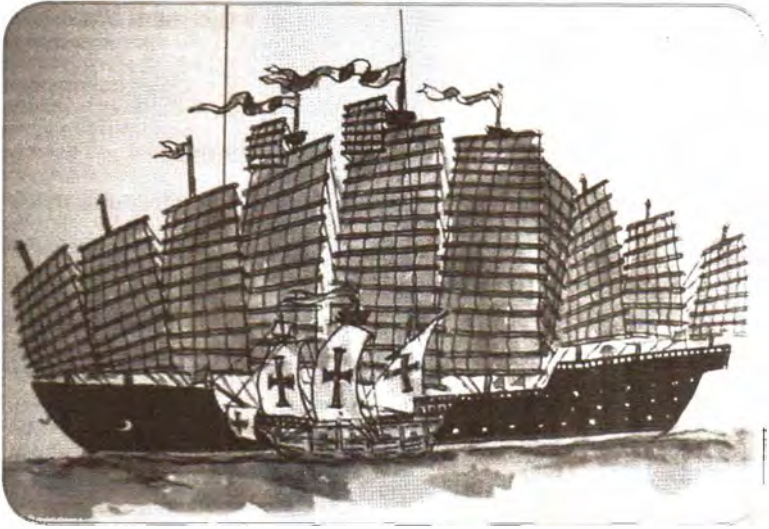
Gemilerde, aralarında askerlerin, tüccarların, sivillerin ve din adamlarının da olduğu toplam 27.870 kişi bulunuyordu.⁶ Çinliler, neredeyse küçük bir şehir nüfusuna eşdeğer bir kalabalıkla dünyayı keşfe soyunmuştu.

Elbette ki rakamların en şaşırtıcı kısmı, hazine gemilerinin boyutlarıyla ilgiliydi. Bu devasa teknelerin uzunluğu 140 metre, genişliğiyse 57 metreydi. Yelken direkleri 7'den fazlaydı. Bu, ilk transatlantik buharlı vapurunun iki katı uzunluğa eşitti ve bu gemi de ancak dört yüzyıl sonra inşa edilecekti. Her ne kadar bu boyutların abartıldığına dair görüşler olsa da, yine de bilinenlerden çok daha büyük olduklarına dair sağlam kaynaklar da mevcuttur. Söz gelimi Marco Polo, 1292'de 300 mürettebatlı bir Çin yelkenlisi ile Hindistan'a gitmişti. Bundan başka, Venedikli tüccar ve gezgin Niccolo dei Conti de 2 bin ton ağırlığında, 5 direkli Çin yelkenlilerinden bahsediyordu.⁷

5 İmparator Yongle'ye tahtı ele geçirirken verdiği taktiklerle göze girmiş, Pekin yakınlarındaki Zhenglunba Savaşı'nda gösterdiği kahramanlıklar nedeniyle Zheng adını almıştı. Amirallik rütbesi verilen ilk harem ağası olarak tarihe geçmiş ve imparator tarafından tarihteki en güçlü deniz güçlerinden birini yönetmesi için seçilmişti.

6 <http://www.international.ucla.edu/article.asp?parentid=10387> http://afe.easia.columbia.edu/special/china_1000ce_mingvoyages.htm

7 *National Geographic* dergisi adına, 2005 Temmuz'unda Zheng He dosyası hazırlayan gazeteci Frank Viviano, Çinli denizcinin gemilerinin büyüklüğüne dair şu



Çinli amiralin hazine gemilerinden biri ile Kolomb'un teknesinin boyutlarını kıyaslayan bir çalışma.

Bu gemilerin baş ve kış kısımları neredeyse kare şeklindeydi ve koçbaşına benzer şekilde güçlendirilmişlerdi. Aynı şekilde, gemilerin su geçirmez ve müstakil bölmelerinin bulunduğu gövdeleri de güçlendirilmişti. Genişlikleri farklılık gösteriyordu; en geniş gemide 50 kadar bölme bulunabiliyordu. Sandallar, bambu hasırından yapılmışlardı ve geminin ön ve arka kısımlarında asılı duruyorlardı. Ana yelken, bir vinç vasıtasıyla asılmıştı; büyük gemilerde ağırlığı 5 tonu buluyordu. Gemiler yavaş gidiyor; saatte yaklaşık 4,5 knot⁸ yapıyorlardı. Derin denizlerde yol almaya çok uygunlardı; ancak İbn-i Batuta'nın Calicut'ta yaşadığı felaketin (s. 46) gösterdiği üzere, sığ sulara uygun değillerdi, hatta tehlikeliydiler.

çarpıcı tespiti yapıyordu: "Ve bu iki Avrupalının neredeyse 100 yıl sonra yaptıkları keşif gezileri dahi Zheng He'ninkinin yanında sönük kalırdı: Kolomb ve Vasco da Gama'nın tüm gemilerinin toplamı, Zheng He'nin önderliğindeki filonun tek bir gemisinin tek bir güvertesine sığardı."

8 Bir hız birimidir. 1 knot bir deniz miline; 1.852 metreye eşdeğerdir.

Rotayı nasıl kontrol ediyorlardı?

Her gemide, işi pusulaları okumak olan bir denizci vardı. Bu pusulaların ne kadar doğru olabileceğini bilmek zor; ancak Çinli denizciler, tıpkı Arap denizciler gibi, pusula okumalarını gökyüzüne bakarak doğruluyorlardı. Bulundukları enlemi, yıldızlara bakarak anlıyorlardı. Bunu yapabilmek için kullandıkları yıldız haritaları vardı. Geminin hızı, ön taraftan suda batmayan bir nesnenin denize bırakılması ve geminin arkasına ulaşınca kadar geçen zamanın ölçülmesiyle hesaplanıyordu. Saatler ise standart uzunluktaki bir tütsü çubuğunun yakılmasıyla ayarlanıyordu. Haritalar, o dönemde de kullanılıyordu, ancak bugüne ulaşan örnekler, Avrupalıların pusula ölçülerini içeren denizcilik haritaları yerine, Kutup Yıldızı'na göre konumlandırılmış ve daha çok kıyıda görülen sahil şeritlerinin şematik bir çizimi şeklindeydi.

Deniz Tanrıçası'na duanın ardından başlayan ilk sefer

Zheng He ve Hazine Donanması, 11 Temmuz 1405'te, denizcilerin koruyucusu olduğuna inanılan Deniz Tanrıçası Tianfei'ye yapılan duaların ardından, Hindistan'a doğru yelken açtı. Uğradıkları ilk uluslararası liman, günümüzde Vietnam'ın Qui Nhon şehri sınırları içinde kalan Vijaya'ydı. Oradan, bugün Endonezya olarak bildiğimiz Java'ya ilerlemişler, bunu yaparken de dehşet verici korsan Chen Zuyi'ye⁹ yakalanmamak için oldukça dikkatli yol almışlardı. Filo sırasıyla Java, Sumatra, Açe, Seylan, Calicut (günümüzde Kerala, Hindistan) Champa, Malakka, Quilon, Andaman ve Nocobar adalarında duracaktı.

9 Chen Zuyi, 14. yüzyılda yaşamış ve Güneydoğu Asya sularında terör estirmiş korsanların en önde geleniydi. Güney Sumatra'da bulunan Palembang şehrini hâkimiyeti altına almıştı. 5.000 adamı ve 10 gemisiyle dünyanın en işlek ticaret yollarından Malakka Boğazı'nı haraca kesmişti.



Hazine Filosu'ndaki dev gemiler çok sayıda su geçirmez bölümden oluşuyordu.

Seylan'da (şimdi Sri Lanka) mahallî yöneticinin düşmanca tavırları nedeniyle fazla oyalanmamış, Hindistan'ın batı kıyısında bulunup döneminde dünyanın önde gelen ticaret limanlarından olan Calicut'a (bugün Kerela) gitmişlerdi. Hazine Donanması burada bir hayli ticari bağlantı kurdu. Rivayetlere göre, donanma bu Hint limanlarına, değerlerinin hesaplanması tam üç ay sürece kadar çok mal getirmişti.

Değerli kargo ve ziyaret edilen topraklardan alınan temsilcilerle yüklü filo, dönüş yolunda, Endonezya'nın Palembang açıklarında Chen Zuyi ile burun buruna geldi. Korsan ve adamları bu iştah açıcı filoyu soymaya yeltendiyse de, Zheng He onlara pabuç bırakmadı.

5.000 korsan, 10 gemiyle birlikte Hint Okyanusu'nun karanlık sularına gömüldü. Chen Zuyi ve çekirdek kadrosu esir alınıp Çin'e götürüldü ve burada idam edildi. Zheng He'nin ilk seferi, Çin'in Güney Asya'daki saygınlığını bir hayli artırmış; düşmanlara korku, dostlara güven verilmişti.

Çinliler “Hint Okyanusu’nda biz de varız” diyor

1407’de başlayıp 1409’da döndüğü söylenen ikinci seferinde 249 gemi vardı. Tayland, Java, Aru, Açe, Coimbatore, Kayal, Cochin ve Calicut’a uğramışlar ve buralarda dört ay geçirmişlerdi. Bu seferde, ilk yolculuklarında Sumatra, Hindistan ve diğer uğradıkları limanlardan alıp Çin’e göturdükleri elçileri tekrar memleketlerine taşımışlardı. Zheng He’nin bu ikinci seferiyle Ming Hanedanı, Hint Okyanusu’nda önemli bir ticaret gücü olarak sivriliyordu.

Üçüncü seferde karada da savaşıyorlar

Zheng He 1409-1411 arasında gerçekleştirdiği üçüncü seferinde, 48 gemiyle yola çıkmış ve yine iddialara göre bu gemilerle 30 bin kişi taşınmış; bir kez daha Champa, Java, Malakka, Sumatra, Seylan, Quilon, Cochin ve Calicut limanları ziyaret edilmişti. Bu seferiyle Çinli amiral, neden o kadar büyük bir kalabalıkla denize açıldığı sorusunun da cevabını vermişti; gerektiğinde güç kullanmak istiyordu.

Nitekim Seylan’daki Kotte Krallığı’yla kara savaşına girmiş ve gövde gösterisi yapmıştı. Aslına bakılırsa, Ming’in donanmasındaki gemilerin, günümüzdeki modern uçak gemileriyle aynı işleve sahip olduğu söylenebilir.

Zheng He, sadece askerî güçle değil, ince diplomasiyle de sonuca gitmeyi denemişti. Sefer sırasında bir Budist tapınağına hediyeler sunarak *yumuşak güç*¹⁰ kullanımına dair güzel bir örnek de sergilemişti.

10 Yumuşak güç (*soft power*), üzerinde etki kurma yöntemiyle bir kişi ya da topluluk üzerinde söz sahibi olma, dediğini yaptırmaya yeteneğidir. Ekonomik, siyasi ya da

İlk kez Hindistan'ın ötesine geçiyorlar

İki yıllık bakım ve onarımın ardından eski harem ağasının dillere destan filosu 1413'te en iddialı seferine çıktı. İlk kez Hindistan'ın ötesine geçeceklerdi. Arap Yarımadası ve Afrika Boynuzu'na¹¹ kadar gittiler; Hürmüz, Aden, Muskat, Mogadişu (Somali) ve Malindi (Kenya) gibi limanları ziyaret ettiler. Mal alışverişi yaptılar. Filo, aralarında zürafaların da bulunduğu egzotik hayvanlarla döndü. Özellikle zürafa, Çin mitolojisinin gözde hayvanı Kilin'e¹² benzetildiği için, oldukça büyük bir heyecana neden olmuş, bereket işareti olarak görülen bu hayvanı görmek için halk sokaklara dökülmüştü. Bu büyük armadanın Umman Denizi'nde boy göstermesinin ardından, 18 kadar ülke Çin'e vergi vermeyi ve elçi göndermeyi kabul etmişti. *Ming imparatoru, Zheng He'yi bir kepçe gibi kullanarak Hint Okyanusu'nu karıştırıyordu...*

Beşinci seferini 1416-1419 arasında gerçekleştiren Çinli amiralin Hazine Filosu, bir kez daha Arap Yarımadası'nı ve Afrika'yı ziyaret etmişti. Aden'de sultan kendilerine zebra, aslan ve devekuşu gibi egzotik hediyeler sunmuş, bu hediyeler Çin sarayında çok ses getirmişti. 1421-1422 arasında gerçekleştirilen altıncı seferde de aynı rota takip edilmiş; hediyeler götürülmüş, yabancı devlet temsilcileri Çin'e getirilmişti. *Çinliler artık neredeyse Hint Okyanusu'nda tarifeli seferler düzenler hale gelmişlerdi...*

Ancak 1424'te, Yongle'nin Moğollara karşı yapılan bir savaşta ölmesiyle Zheng He hamisiz kaldı. Yongle'nin yerine geçen oğlu imparator Hongxi,¹³ bu pahalı ve gösterişli seferlere bir nokta koydu.

eylemsel müdahale içermemesi ile kaba kuvvetten ayrılır. Yumuşak güçte, kaba kuvvetin aksine, etkilenen tarafın rızası vardır. En çok kültürel bağlamda öne çıkan yumuşak güç, asimilasyon politikalarının da ilk ayağı olarak değerlendirilebilir. Uluslararası ilişkiler alanında en çok kullanılan terimlerden biridir.

11 Afrika Boynuzu, Etiyopya, Somali, Eritre ve Cibuti'yi içine alan ve Afrika'nın doğu bölümünün Arap Yarımadası'nı çevreleyen bölgesine verilen addır.

12 Doğu Asya kültürlerinde yaygın olarak bereket getireceğine inanılan, tek boynuzlu atı andıran mitolojik hayvandır.

13 İmparator Hongxi'nin (1378-1425) tahta çıkmadan önceki adı Zhu Gaochi idi. Ming Hanedanı'nın çıkardığı dördüncü imparatordu. İktidarı süresince kullandığı

Ancak bu durum uzun sürmeyecekti. Dokuz ay sonra öldüğünde onun yerini alan oğlu imparator Xuande,¹⁴ macerayı seven bir kişilikti.

Yedinci ve son sefere onun emri üzerine çıkılacaktı.

Görkemli donanma son kez denizlerde

Her ne kadar artık 59 yaşında olsa ve sağlığı kötüleşse de Zheng He, bir kez daha filonun komutasına getirildi. 1431'de başlayan bu son sefer neredeyse üç yıl sürdü ve Vietnam'ın doğusundaki Champa ile Kenya arasında kalan 17 farklı liman ziyaret edildi. 1433'te, dönüş yolundayken büyük amiral Zheng He öldü ve geleneklere uyularak naaşı denize atıldı. Adamları, amiralin saçlarından bir tutam ve bir çift ayakkabısını beraberlerinde getirdi ve bunlar Nanjing'de gömüldü.



Hazine Filosu'nun Afrika'dan getirdiği hayvanlar Çin'de sansasyon yaratmıştı.

aç olan Hongxi, "oldukça parlak" anlamına geliyordu.

14 Asıl adı Zhu Zhanji (1399-1435) olan ve Çin'i 1425-1435 arasında yöneten hükümdar. Ming Hanedanlığı'nın beşinci imparatorudur. Ülkeyi yönettiği yıllarda kendisine verilen isim Xuande, "Bilgeliğin zaferi" anlamına geliyordu.

Çin sarayındaki yüzlerce harem ağasından biriyken yetenekleriyle tarihin gördüğü en büyük denizcilerden biri olmayı başaran Zheng He, 28 yıl boyunca denizleri dolaşmış, 50 bin kilometreden fazla yol katetmiş ve neredeyse Kolomb'dan bir asır önce gerçekleştirdiği bu seferlerde 30 kadar ülkeyi ziyaret ederek Çin İmparatorluğu'nun nüfuz alanını genişletmişti. Bugün yolu Nanjing'e¹⁵ düşenler, Niushou Shan Dağı'nın eteklerinde, Zheng He'nin, üzerinde "Allahu ekber" yazan mezarını görebilirler.

Seferlerin kara kutusu Ma Huan

Zheng He'nin son dört seferi, 1413'te 63 gemi ve 28.560 kişiyle yola çıkan dördüncü armadada tercüman olarak istihdam edilmiş Ma Huan adındaki bir Müslüman Çinli tarafından kayıt altına alınmıştı. Hangzhou yakınlarında doğan ve sonradan Müslüman olan Huan, muhtemelen Arap tacirlerinden Arapça ve bir ihtimalle de Farsça öğrenmişti.

Ma Huan'ın kayıtları 1433'te, "Okyanus Kıyılarına Genel Bakış" (Ying-Yai Sheng-Lan) adıyla yayınlanacaktı.¹⁶ Zheng He'nin seferlerine dair hazine değerinde bir bilgi kaynağı olan eseri için Ma Huan şöyle diyordu:

Her ülkede insanların nasıl görüldüğüne, yerel geleneklerin çeşitliliğine, doğal ürünlerin farklılığına ve hayata ilişkin notlar tuttum.

Ma Huan'ın notları doğuda Champa ile başlıyor, batıda ise "Cennet Meydanı'nın Ülkesi" Mekke'de sona eriyordu. Başlıca kayıtlar özellikle Champa, Palembang, Tayland, Malakka, Sri Lanka, Quilon, Cochin, Calicut, Dhufar, Aden, Hürmüz, Mekke, Sumatra, Bengal ve Maldivler, Laccadives, Mogadişu, Brava ve

15 Türkçede Nankin olarak geçer. Ülkenin doğu kıyısında, Şanghay'a yakın olup; Çin'in Jiangsu bölgesinin başkenti ve Çin kültüründe önemli bir yer tutan şehirdir. Nankin, tarih boyunca çeşitli zamanlarda Çin'in başkenti olmuştur.

16 İngilizcesini okumak için bakınız: http://faculty.washington.edu/qing/huan_ying-yai_sheng-lan%5B1%5D.pdf

Malindi hakkındaydı. Her kayıt, bölgeyle ilgili en önemli bilgileri içeriyor, ağırlıklı olarak her limanın siyasi, askerî, dinî ve ekonomik arka planlarından oluşuyordu. Kayıtlarda ayrıca etnografik bilgiler de yer alıyordu. Özellikle de giyim tarzları ve yiyecekler üzerinde yapılan gözlemler ve ticaret mallarının detaylı listesi bulunuyordu.

Ma Huan'ın küçük kitabının bazı hataları ve ihmalleri olsa da, içerdği diğer zenginlikler karşısında bunlar çok küçük sayılırdı. Başka bir medeniyetten gelmiş bir ziyaretçi olarak, oranın yerli halkının hiç farkında olmadığı şeyleri kaydediyordu. Mesela kadınların elbiselerini, Çin'in Merhamet Tanrıçası Kuan Yin'in elbiseleri ile karşılaştırıyordu:

Vücutlarının üzerine uzun bir elbise giyiyorlar, boyunlarına ve omuzlarına değerli taşlardan ve incilerden bir saçak takıyorlar... Kulaklarına dört çift değerli taş işlenmiş altından küpeler, kollarına kolluklar, altın veya mücevherlerden yapılmış bilezikler takıyorlar ve ayak başparmaklarına da yüzükler takıyorlar. Dahası, başlarına da nakışla süslenmiş ipektan başörtüsü örtüyorlar.

Bu tarz bilgiler, Arap dünyasından ilk resimli Avrupa seyahat kayıtlarının yayınlanmaya başladığı 16. yüzyıla kadar ikonografik bilgi eksikliği yaşandığından dolayı çok değerliydi.

Arap ilmine dair ilginç notlar

Yemen'de Ma Huan'a, tarım üzerine bir kitapçık ve tarımı teşvik eden, yeni ürünlerin ve tekniklerin kullanılmasını destekleyen, Resulid sultanları tarafından hazırlanmış tarım takvimleri gösterilmişti. Bakın Ma Huan, bunları nasıl naklediyordu:

Baharın başlangıcı olarak bir günü sabitliyorlar ve gerçekten de bu tarihten bir gün sonra, çiçekler açmaya başlıyordu. Sonbaharın başlangıcı olarak bir günü belirlemişlerdi ve gerçekten de o günün ertesinde yapraklar ağaçlarından düşmeye başlıyordu. Aynı şey Ay ve Güneş tutulmaları, bahar medcezirleri, rüzgârlar, yağmurlar, soğuk ve sıcak hava için de geçerliydi.

İbn-i Batuta gibi Ma Huan da pazarlarda bulunan gıdaların dikkatli bir şekilde listesini tutuyordu:

Kabuklu ve kabuksuz pirinç, fasulye, hububat, arpa, buğday, susam ve türlü sebzeler... Sahip oldukları meyveler... Fars hurması, çam fıstığı, badem, kuru üzüm, ceviz, elma, nar, şeftali ve kayısılar.

Aden'deki zanaatkârlık ürünlerinden çok etkilenmişti. Bu önemliydi, çünkü Arap kayıtlarında, Çinlilerin el işçiliğinin dünyadakilerin en iyisi olduğuna dair genel bir kanı mevcuttu.

Bu ülkede altın ve gümüş kakma işlerini ve diğer kakma eşyaları kendi işi olarak yapan bütün insanlar, en incelikli ve marifetli ürünleri yapıyorlar; muhtemelen bunlar, dünyadaki her şeyden daha kaliteli...

Ma Huan, notlarında ayrıca, pazarlardan, hamamlardan, pişmiş yemek satan dükkânlardan ve hatta kitabevlerinden de bahsediyor.

Çin gemilerinin ayrılma vakti geldiğinde, Yemen'in idarecisi El-Melik el-Zahir, Zheng He'ye imparatoruna götürmesi için hediyeler vermişti: mücevherlerle süslenmiş iki altın kemer, altın bir yaprağa yazılmış bir mektup ve birkaç egzotik Afrika hayvanı. Bu hayvanlar, Ming sarayında müthiş bir etki yaratmıştı. Saraydaki sanatçıların çizdikleri zürafa ve zebra çizimleri bugün hâlâ mevcuttur.

Zheng He son seferinde, refahın zirvesinde olduğu bir dönemde Hürmüz'e gelmişti. Ma Huan'ın o günlerde şahit olduğu manzara, günümüz şartları açısından bir hayli düşündürücüdür:

Ülkenin kralı ve halkın tamamı İslam dinine bağlı; çok saygılılar, çok titiz ve samimi müminler, her gün beş defa ibadet ediyorlar, banyo yapıyorlar ve abdest alıyorlar. Gelenekleri temiz ve dürüst... Fakir aile hiç yok; eğer bir aile fakirlikle sonuçlanan bir felaketle karşı karşıya kalırsa, herkes onlara elbise, yemek ve para veriyor ve onların üzüntüsünü gideriyor... İnsanların elleri, kolları ve yüzleri temiz ve güzel; hepsi gülbüz ve iyi görümlü...

Hürmüz, İran'ın, Orta Asya'nın ve Irak'ın şehirlerine kara yoluyla bağlıydı. Ma Huan notlarında, "Her yerden yabancı gemiler

ve kara yoluyla dolaşan yabancı tacirler buraya gelip pazarlarda ticaret yapıyorlar; zaten ülke halkının tamamı da zengin” diyordu. Zheng He’nin filosundaki iki Çin yelkenlisi, kargolarında bulunan porselen, ipek ve miskleri daha kuzeyde Cidde’de indirmek için izin almışlardı. Ma Huan, *Chih-ta* adını verdiği bu şehirde gemiden inmiş ve Mekke’ye doğru gitmişti. Kâbe’yi ve hacıların tavaflarını anlatmıştı. Orada Kâbe’nin resmini çizen bir ressam bulmuş ve dönüşünde bu resmi imparatora hediye etmişti.

Neden seferler birden kesildi?

Peki, ne olmuştu da Ming Hanedanı, 1433’te birden bu görkemli seferleri sona erdirmişti? Tarihçiler, asırlar boyunca bu sorunun cevabını aradı. Onları şaşkınlığa iten sebep ise Zheng He’nin seferlerindeki motivasyon kaynağını yanlış değerlendirmeleri olmuştu.

Neredeyse bir asır sonra Portekizli Vasco da Gama, 1497’de, hemen hemen aynı yerleri tersi bir yönden başlayarak ziyaret etmişti; önce Afrika kıyıları, ardından Hindistan.



Ufku kaplayan Hazine Filosu, ulaştığı her yerde Ming Hanedanı’nın ihtişamını temsil etmişti.

Da Gama, macera, keşif ve hazine peşindeydi. Birçok Batılı da Zheng He'nin aynı güdülerle yola çıktığını sanıyordu. Ancak, Ming Hanedanı'nın bu kıymetli amiralinin keşif gibi bir niyeti yoktu. Zira Çinliler, Zheng He'nin ziyaret ettiği limanların yabancıları değildi; bu denizleri ve toprakları zaten tanıyorlardı. Öyle ki, hem Zheng He hem de babası hacıydı. Yani, Arap topraklarına zaten deniz yoluyla gitmişlerdi.

Zheng He, Batılılar gibi bilinmeyen sulara yelken açmamıştı. Ayrıca hedefi, yeni ticaret yolları bulmak da değildi. 15. yüzyılda zaten porselen ve ipek gibi Çin ürünleri kapış kapış gidiyordu. Çinlilerin yeni müşteri bulmasına gerek yoktu; olanlar da zaten koş koş ayaklarına geliyordu. Ayrıca, o tarihte Çin'e hâkim olan Konfüçyanist felsefeye göre; tüccarlar, cemiyetin en alt tabakası olarak kabul ediliyordu. Konfüçyüs'a¹⁷ göre; tüccarlar ve her türden aracı, ticaret mallarının asıl üreticisi olan sanatçı ve çiftçilerin sırtından geçinen parazitlerden başka bir şey değildi. Bu nedenle, imparatorluk donanmasının sadece ticaret için yollara dökülmesi pek olası gözüküyordu. Keşif ve ticaret değilse, koca donanmanın niyeti neydi? Cevabı aslında basitti: Çin'in gücünü Hint alt kıtasındaki tüm krallıklara ve ticaret limanlarına göstermek ve oralardan imparator hazretlerine egzotik oyuncaklar ve hediyeler getirmek. Diğer bir deyişle, Zheng He'nin göreni korkutan donanmasının niyeti, gövde gösterisi yaparak Asya krallıklarının Ming Hanedanı'na biat etmesini sağlamaktı. Nitekim bunu başardı da. O halde neden Ming, 1433'te bu seyahatlere bir son vermiş ve donanmayı çürümeye bırakmıştı? Bunun üç sebebi vardı. Sırasıyla gidelim.

Tarih acaba nasıl yazılırdı?

Zheng He'nin ilk altı seferinin hamisi Yongle 1424'te ölmüş, muhafazakâr ve daha Konfüçyanist olan oğlu, az önce de değindiğim gibi ideolojik sebeplerle seferlere bir son vermişti.

17 Çinli filozoftur. MÖ 551-479 tarihleri arasında Doğu Zhou Hanedanlığı döneminde yaşadığı sanılmaktadır. Ahlak ile siyaset felsefesinin ağırlıkta olduğu öğretisinin ana teması insancıl düzendir.

İkinci sebep, seferler hazineye bir hayli yük getiriyor ama özellikle ticari amaçlı yapılmadıkları için kâr-zarar dengesinin açık veriyor olmasıydı. Yongle'nin oğlu Hongxi, babasından durumu pek de iç açıcı olmayan bir hazine devralmıştı. Çin, kendi kendine yetebilen bir ülkeydi. O halde Hint Okyanusu'na pahalı donanmalar göndermek de gereksizdi.

Ve son olarak Hongxi ve Xuande'nin iktidarlara döneminde Çin'in batı sınırlarında büyük bir tehlike baş göstermişti: *Moğollar*. Yanlarına diğer Orta Asya kabilelerini de alan bu ihtiraslı düşman, Çin'in batı duvarlarını yıkmaya çalıştığı için, imparatorlar dikkatlerini ve kaynaklarını, sınırlarını korumaya yoğunlaştırmıştı. Okyanuslara ayıracak zamanları yoktu.

Tüm bu sebeplerden dolayı Ming, görkemli donanmayı kızağa çekti.

Yine de tarihçiler, asırlardır o kışkırtıcı soruları sormaya devam ediyorlar: “Ya Çinliler Hint Okyanusu’nu kontrol etmeye devam etseydi?” ya da “Ya Vasco da Gama’nın dört küçük karaveli, en küçüğü kendisinin en büyük gemilerinden bile daha büyük olan, 250 parçalık dev Çin donanmasıyla karşılaşsaydı?”

Kısacası, Ming Hanedanı’nın Çin’i, Keşifler Çağı’nda meydana İspanyollar ve Portekizlilere bırakmasaydı, şimdi nasıl bir dünyada yaşıyor olurduk?

Elbette bunlar, son derece tartışmaya açık sorular... Tartışmaya açık olmayan bir konu ise Zheng He ve denizcilerinin 1400’lü yılların başında, dünya okyanuslarının neredeyse yarısında boy gösterip hanedanlık bayrağını başarıyla dalgalandırmış olmasıdır.

Neyi değiştirdi?

Zheng He’nin Hazine Donanması, Hint Okyanusu’nda geniş çaplı bir diplomasi yürüttü. Görevi, Hint Okyanusu’yla sınırı olan ülkelerin hükümdarlarından vergi toplayarak imparatorluk hazi-

nesini zenginleştirmek ve bu hükümdarların Çin'e bağılıklarını pekiştirmektir.

Bu seferlerin arkasındaki güdü, her şeyden önce Ming'in gücünü göstermek istemesi ve Hint Okyanusu'ndaki imparatorlukların yöneticilerinden simgesel bir biat almak istemesiydi. Eğer direnişle karşılaşsaydı, Zheng He askerî açıdan müdahale etmeye tereddüt etmeyecekti. Söz gelimi, Sri Lanka'nın hükümdarı, imparatoru tanımayı reddetmiş ve esir alınarak Çin'e götürülmüştü. Aynı akıbeti, Sumatra'daki iki idareci de paylaşmıştı. Yaklaşık 37 ülke ve beylik, resmen boyun eğdiklerini göstermek için, Çin'e bizzat temsilcilerini göndermişlerdi.

Ming seferleri, birçok yerel lideri sindirmiş, Çin ile Malakka Limanı arasında uzun süren bir ilişki kurmuş ve sonuç olarak Hint Okyanusu'nda geçici bir Çin hâkimiyetine öncülük etmişlerdi.

Zheng He'nin seyahatlerinin hatıraları, Calicut ve Malakka gibi Hint Okyanusu limanlarında, 16. yüzyıl başlarında Portekizliler gelene kadar sürmüştü. Yöre halkı, sakallı ve açık tenli yabancıları gördüklerinde, ilk başta Çinlilerin geri geldiklerini düşünmüşlerdi.

Bu sırada Çin'de Zheng He'nin hazine gemileri ile getirilen binlerce ton biber, uzun yıllar boyunca, özellikle ordudaki askerlerin ödemelerini yapmak için geleneksel ipek yerine bir ödeme şekli olarak kullanılmıştı.

Coğrafi Keşifler açısından Ming seferleri, en erken devlet destekli, yeni topraklar, pazarlar ve siyasi nüfuz alanları bulma girişimi olarak değerlendirilebilir.

Aynı düşüncenin, hemen hemen aynı zamanlarda, hem Uzakdoğu'da hem de Uzakbatı'da ortaya çıkmış olması ilginçtir ve bu durum, 20. yüzyıl sonlarına doğru "küresel ekonomi" daha oluşmadan çok uzun zaman önce, hem Doğu'nun hem de Batı'nın siyasi ve ekonomik düzenlerdeki değişimlere aynı şekilde tepki verdiğini göstermektedir.



Zheng He'nin seferlerinde ulaştığı noktalar

Bugün, insanlar ister Zheng He'yi Çin diplomasisinin ve yumuşak gücünün bir temsilcisi, ister Çin'in denizasırlı saldırgan yayılmacılığının bir sembolü olarak görsünler, herkesin hemfikir olduğu nokta şudur ki; Zheng He, tarihin en görkemli maceralarından birine, Ortaçağ'ın harikalarından biri olan görkemli donanmasıyla şık bir imza atmıştır.

Dünyanın Kafasını Karıştıran Haritacı

Piri Reis

“Piri Reis'in yön duygusu ve gemi hâkimiyeti, olağanüstü olmalı. 75 sene boyunca savaş, fırtına, kayalıklar ve rüzgâr yokluğu gibi, akla gelebilecek her türlü koşulda ve tehlike altında denizcilik yaptı. Bu çok uzun bir süre...

Ayrıca, imparatorluk donanmasında en yüksek mevkilerden birine terfi etmesi de onun denizcilikte ne kadar iyi olduğunun en önemli ispatı. Seyir kılavuzu olarak çizdiği ve hazırladığı Kitab-ı Bahriye'si ise Akdeniz'e dair deneyim ve bilgi birikiminin ne derece üstün nitelikte olduğunu gösteren bir eser...”¹

Prof. Gregory C. McIntosh
(Kartografya tarihi uzmanı)

Yıl 1501... Osmanlı donanmasından Kemal Reis, rutin Akdeniz seferlerinden birinde, İspanya kıyılarındaki Valencia açıklarında yedi İspanyol gemisinin yolunu kesip baskın yapar. Ganimetler arasında daha önceden hiç görmediği bir tür siyah taş ve Kızılderilerin kullandığı türden tüylü bir şapka vardır. Dikkatini çeker. Esirleri sorgular. İçlerinden birinin dediğine göre, bunları *Karanlıklar Denizi*'nin ötesindeki topraklardan getirmişti. Adam, *Kolombo* adında bir kaptanın komutasında bu diyarları üç kez ziyaret ettiğini iddia etmektedir. Kemal Reis, can kulağıyla dinler. Ama dahası da vardır. Aynı adam, elinde bizzat Kolombo tarafından çizilen ve bu yeni diyarları gösteren bir harita olduğunu da söyler. İşte, o andan itibaren, asırlarca sürecektir olan bir gizem de başlamış olur.

1 *Atlas Dergisi*, röportaj, Sayı: 240, Mart 2013.

Muhtemelen Kemal Reis, Kolomb adını ilk defa duymuyordu. Zira yıllardır Akdeniz'de hem korsan hem de Osmanlı denizcisi² olarak yelken açmış, hatta İspanyolların kuşattığı Gırnata'nın bile yardımına koşmuştu. 1500 yılında, Akdeniz'in doğusunda Venediklileri hallaç pamuğu gibi atmış; Mora Yarımadası'ndaki Modon ve Coron gibi önemli deniz üslerini ele geçirmişti.³ Akdeniz'deki bu maceralı yaşamı sırasında Kolomb'u ve maceralarını mutlaka duymuş olmalıydı.

1492-1501 arasında, yani Kolomb ilk üç Amerika seferini yaparken, Osmanlı cephesinde işler bir hayli yoğundu. Sultan II. Bayezid, neredeyse tüm cephelerde kılıç sallıyordu. Memlûklar, Anadolu sınırlarını tehdit ediyor; bir süre sonra güçlü bir hanedanlığa dönüşecek olan Safeviler, Osmanlı'nın doğu sınırlarındaki Türk beylikleri üzerinde ve hatta Anadolu içlerinde etkinliklerini artırıyorlardı. Venedik'le yapılan savaşı kazanmasıyla, Osmanlı'nın gölgesi Avrupa'nın üzerine düşmüştü. Avusturya'yla yapılan savaşlar sürüyordu. Avusturya topraklarının da Osmanlı'nın eline geçmesine an meselesi gözüyle bakılıyordu. Güçlü bir donanmanın gerekliliğine inanan Bayezid düğmeye basmış, Gelibolu ve Adriyatik'te bir dizi tersaneler kurdurmuş ve Kemal Reis gibi Akdeniz'de nam salmış, deneyimli korsanları da amiral olarak istihdam etmişti.

Avrupalılara göre Türkler, gümbür gümbür geliyordu...

Osmanlı'nın derdi başkaydı

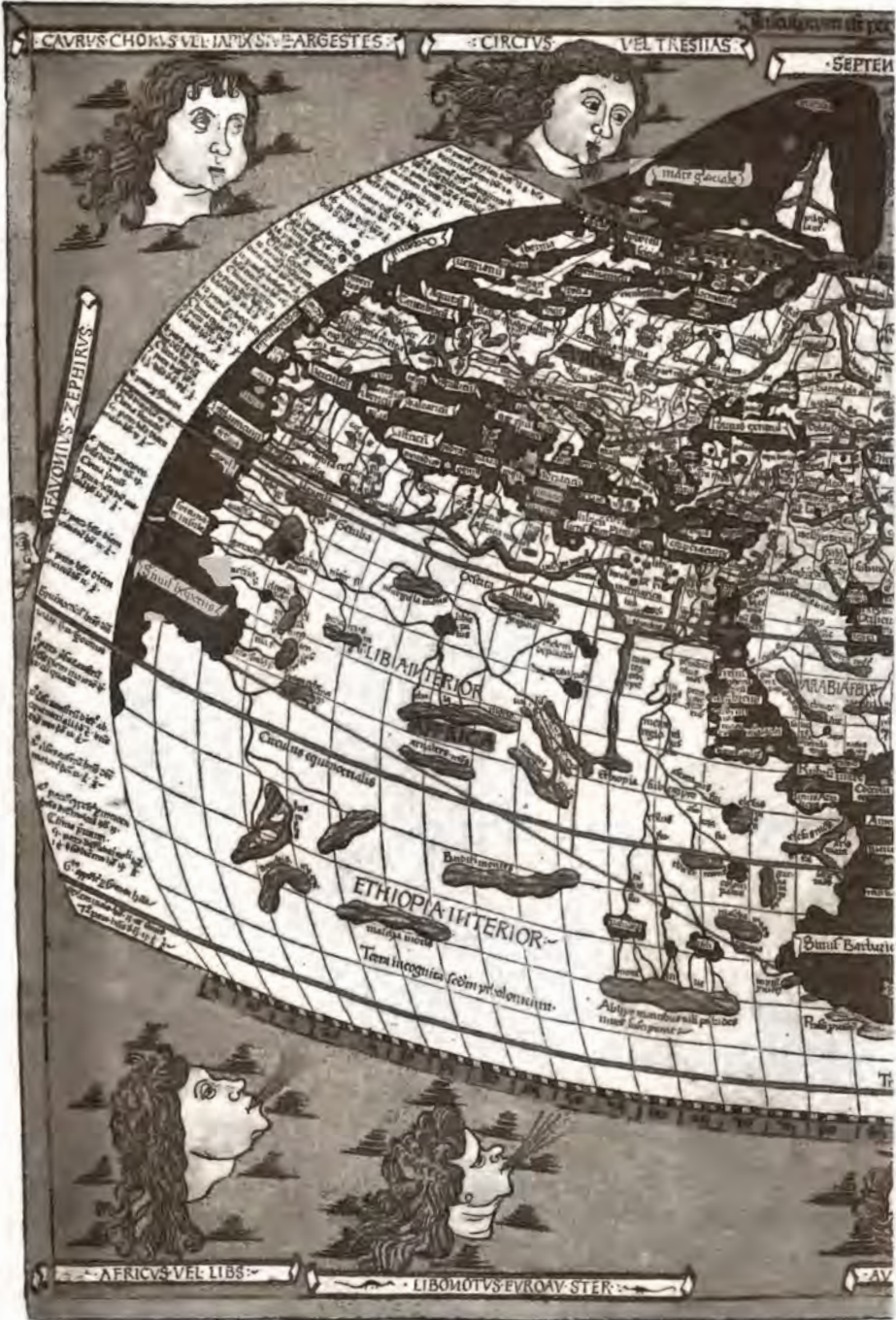
Doğu cephesinde Avrupalı güçlerle sürekli savaş halinde oldukları için Osmanlıların uzak denizlerdeki keşiflere olan ilgisi sınır-

- 2 II. Bayezid tahta geçince, tüm önceliğini fetih ve büyümeye vermişti. Bu amaçla, kara ve deniz gücünü kuvvetlendirmek için korsanlık yapan Türk gemilerini devlet yönetimi altında topladı. Öncesinde korsanlık yapan Kemal Reis de, yanında Kara Hasan ve Piri Reis de olduğu halde, kendi gemileriyle oluşturduğu deniz gücüyle 1494 yılında Osmanlı Devleti'nin hizmetine girmişti.
- 3 Modon, Ortaçağ'da Venedik Cumhuriyeti'ne ait, küçük fakat önemli bir deniz üssüydü. Şehir, 10 Ağustos 1500'de bizzat II. Bayezid'in kumanda ettiği Osmanlı ordusu tarafından, 4 aylık bir kuşatma sonucunda alındı. Üç asır kadar Osmanlıların idaresinde kalan Modon, Edirne Antlaşması ile bağımsızlığını kazanan Yunanistan'a bırakıldı.

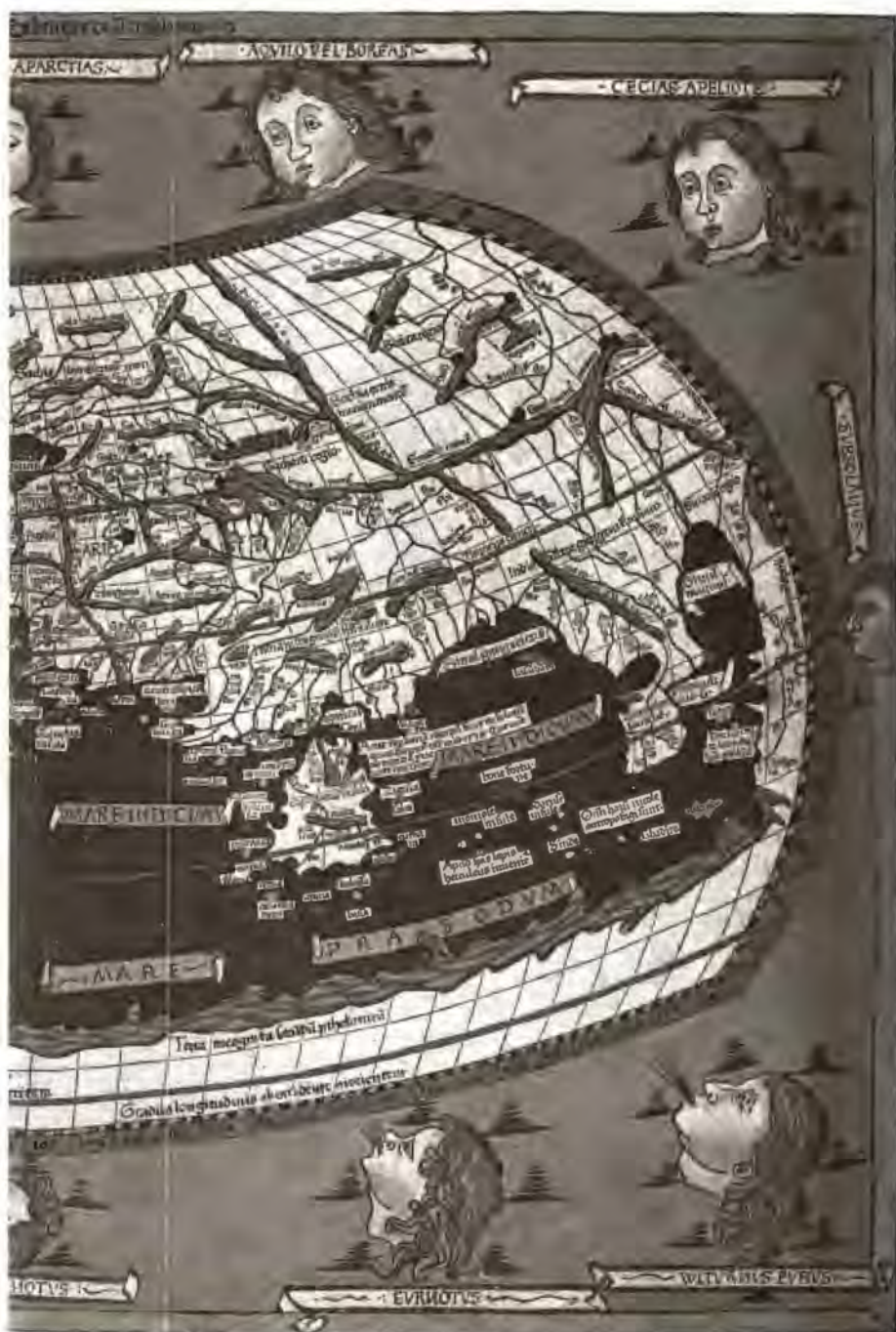
lıydı. Kolomb'un kendisi de dâhil, kimsenin keşfedilen yerlerin neresi olduğundan ve bu keşiflerin ne anlama geldiğinden emin olmadığı durumunu hatırlarsak, bu ilgisizlik bir parça anlaşılabilir.

Ayrıca Avrupa, henüz Yeni Dünya'nın kaymağını yemeye başlamamıştı. Ancak buna karşılık Bayezid, haritalarla, özellikle de askerî zaferlerin kazanılmasında önemli olan kaliteli haritalarla bir hayli ilgiliydi. Bu merakının temelleri, babası Fatih Sultan Mehmed'in padişahlığı döneminde, yine Venedik devletiyle girilen rekabetten dolayı atılmıştı. Fatih, Batlamyus'un "Coğrafya"⁴ (*Geographia*) adlı eserinin tercüme edilmesini ve bu eserden hareketle bir dünya haritası hazırlanmasını emretmişti. Özetle, Bayezid'in elinde, başta Batlamyus'un haritası olmak üzere, farklı haritalar vardı. Bununla birlikte, Kolomb'un Atlantik'teki keşiflerinin, Osmanlı'nın doğrudan çıkarlarıyla bir ilgisi bulunmuyordu. Payitahttakileri ilgilendiren İspanyollar değil, Ümit Burnu'nu dolaşarak Hindistan'a ulaşan Portekizlilerdi. Bu keşifleriyle, Hint Okyanusu üzerinden Baharat Adaları'na giden ve asırlardır Müslümanların kontrolünde olan ticaret yollarının hâkimiyetini kısa sürede ele geçirmişler; deyim yerinde ise suyun başını tutmuşlardı. Zaten, Kolomb'un tüm derdi de bu Baharat Adaları'na ulaşmaktı. Ancak, Portekizliler ellerini çabuk tutup kestirmeden gitmişlerdi. Her ne kadar Osmanlılar, Portekizlilerin bu atağına cevap veremese de, Mısır Memlûkları Hint Okyanusu'nda kâh yenerek kâh yenilerek Portekiz donanmasına karşı aslanlar gibi mücadele ediyorlardı. Ancak bu durum, Bayezid'in halefi Yavuz Sultan Selim'in, 1517'de, Mısır'ı alıp Memlûkları oyun dışı bırakmasıyla değişecekti. Artık, *Umman*

4 Batlamyus'un, "Büyük Bileşim" (*Almagest*) ile birlikte en önemli eseridir. Bu iki eseri, Avrupa'da Ortaçağ'ın bitişiinde önemli yere sahiptir. *Coğrafya*, bir derlemedir. Batlamyus, yaşadığı dönemin Roma İmparatorluğu'nda, bilinen coğrafya bilgilerini bu kitapta toplamış ve bu eseriyle matematiksel coğrafyanın temellerini atmıştır. Bu kitap, Kolomb'a kadar bütün coğrafyacılar tarafından başvuru kitabı olarak kullanılmıştı.



Batlamyus'un (sınırlı) dünya haritası birçok kâşife ilham kaynağı olmuştur.



*Denizi'*ndeki⁵ Arap ticaretinin sorumluluğu Osmanlıların eline geçmişti.

İşte Piri Reis'in dünyaca ünlü ve bu yıl 500. yaşını kutlayan haritası da bu şartlarda doğdu. Piri Reis,⁶ Kemal Reis'in yeğeniydi ve denizciliği onunla öğrenmiş, birlikte nice seferlere çıkmışlardı. Bu seferler sonucu oluşan birikimini, ileride kaleme alacağı o meşhur eseri *Kitab-i Bahriye*'de⁷ sergileyecekti.

Piri dünyayı çiziyor

Devam edelim; Kemal Reis 1511'de vefat etti. İspanyollardan aldığı Kolomb haritasını da yeğeni Piri'ye bırakmıştı. Piri çok çalıştı ve kendini her açıdan geliştirdi. İyi bir haritacı oldu. Amcasının ölümünü takip eden iki yıl boyunca, Gelibolu'da bütün bilgisini ve Kolomb'un haritası da dâhil olmak üzere yirmi kadar haritayı harmanlayarak, o efsanevi dünya haritasını⁸ çizdi. Bitirdiğinde de üzerine şu notu düştü:

-
- 5 Umman Denizi, Hint Okyanusu'nun bir bölümüne verilen addır. Doğusunda Hindistan, kuzeyinde Pakistan ve batısında da Umman Körfezi, Arap Yarımadası ve Aden Körfezi yer alır. Umman Körfezi üzerinden Basra Körfezi'ne, Aden Körfezi üzerinden de Kızıldeniz'e bağlanır.
 - 6 Doğum tarihi hakkında kesin bir bilgi bulunmamakla birlikte, 1465 ile 1470 arasında, o tarihlerde Türk deniz üssü olarak bilinen Gelibolu'da doğduğu sanılmaktadır. Tam adı Gelibolulu Muhiddin Piri'dir. Tarihçi İbn-i Kemal, o tarihlerde Gelibolu'da doğan çocuklar için şu tanımlamayı yapmıştır: "Gelibolu'da doğan çocuklar, timsah gibi su içinde büyürler. Beşikleri ecel tekneleridir. Sabah ve akşam gemi seslerinin ninnisiyle uyurlar." Amcası Kemal Reis'in gemilerinde 14 yıl aralıksız mesai yapmış; Venedik Cumhuriyeti ile 1500-1502 tarihlerinde yapılan savaşlardaki başarılarıyla dikkat çekmiş ve zamanla usta bir denizci ve haritacı olarak sivrilmişti.
 - 7 Seyir notlarını düzenli olarak biriktiren Piri Reis, yabancı kaynaklardan da yararlanarak, bu yerlerin tarihî ve coğrafi özelliklerini 1521 tarihinde tamamladığı *Kitab-ı Bahriye*'de toplamıştır. *Kitab-ı Bahriye*, bir bakıma Akdeniz kıyılarına ait ayrıntılı bir harita-kılavuzudur. Denizcilere, Akdeniz kıyılarındaki adaları, geçitleri, boğazları, körfezleri, fırtına halinde nereye sığınılacağı ve limanlara nasıl yaklaşılabileceği hakkındaki bilgilerin yanı sıra, limanlar arasında gitmek için kesin rotalar da verir. Kitapta ayrıca, Kolomb'un Yeni Dünya'yı keşfi ve Portekizlilerin Hint Okyanusu seferleriyle ilgili bilgiler de vardır.
 - 8 Ceylan derisi üzerine çizilmiş harita, 900 x 600 mm. boyutlarındadır. Ortaçağ haritalarında sıkça rastlanan, portolan tarzında yapılmıştır; enlem ve boylam

İşbu haritayı Kemal Reis'in biraderzadesi unvanile müştehir Piri İbn-i Hacı Mehmet 919 senesi muharreminde (1513 senesi 9 Mart ile 7 Nisan arasında) Gelibolu'da tahrir eylemiştir.⁹

Sultan Bayezid 1512'de ölmüş olsa da, muhtemelen Piri Reis bu dünya haritası işine onun emriyle girişmişti. Zira kullandığı güncel Portekiz *portolanları*,¹⁰ büyük bir ihtimalle, saray tarafından kendisine sağlanmıştı. Yine Piri Reis'in kendi ifadelerinden, dünya haritasını çizerken, amcasından kalan Kolomb haritasının ve söz konusu dört Portekiz portolanının yanı sıra, sekiz *Caferiye haritası*¹¹ ve Güney Asya'ya ait bir Arap haritasını da kullandığını biliyoruz. Büyük usta, yararlanmış olduğu diğer altı kaynak konusunda bilgi vermemiştir.

Piri Reis, haritasını, 1516-1517 yıllarındaki Mısır seferi sırasında Yavuz Sultan Selim'e sundu. Eserin bundan sonraki akıbetini ne yazık ki bilmiyoruz. Tek bildiğimiz, haritanın parçalara ayrıldığı ve elimize sadece Amerika kıtasını gösteren kısmının geçtiğidir.

çizgileri yerine, anahtar noktalarda yönleri gösteren pusula gülleri ve bunlardan ınsal olarak yayılan yön çizgileri vardır. Kenarlarına, açıklayıcı nitelikte notlar alınmıştır. Bunların bir kısmı, tutsak edilmiş Portekiz ve İspanyol denizcilerin ifadelerine dayalıdır. Notlarda; Yeni Dünya'nın yerlileri, hayvanları, bitkileri, madenî zenginlikleri ve diğer ilginç özelliklerine değinilir. Ayrıca, gösterilen yerlerde bulunduğu rivayet edilmiş hayvan veya hayalî yaratıkların resimlerini de gösteren harita, toplam dokuz renk ile çizilmiştir. Kenar notlarından birinde; bu haritanın, batıda Kristof Kolomb'un keşfettiği yöreler, doğuda da "Çin, Hint ve Sint" bölgelerini gösterdiğini yazar. Sağ kenardaki notların bazılarının yarım cümlelerden oluşması, bu haritanın muhtemelen daha büyük bir dünya haritasının sol yarısı olduğunu gösterir; öbür yarısının kayıp olduğu sanılıyor.

9 "Piri Reis Haritası Hakkında İzahname", Türk Tarih Kurumu Yayınları, I. Dizi, Sayı 1, 1999 için bakınız: <http://www.ttk.gov.tr/index.php?Page=Sayfa&No=82>

10 *Portolan*: 14. ve 15. yüzyılda Avrupa'da kullanılan, kıyılar ve limanlara dair bilgiler içeren el yazması denizcilik haritalarına verilen addır. İtalyanca "liman" anlamına gelen porto'dan türetilmiş olan portolano, "kılavuz kitabı" anlamına gelir. Portolan haritaları, kıyı boyunca giden bir denizcinin rastlayacağı limanları, aralarındaki mesafeleriyle sıralayan, genelde kıyıları gerçekçi bir şekilde tasvir eden ama kıyı içlerini boş gösteren, gündelik kullanıma yönelik haritalardır.

11 *Caferiye haritaları*; çok eskiye dayanan, Abbasi halifelerinden Memun zamanında kopyalanmış olan Büyük İskender zamanına ait haritalardır.



Piri Reis'in haritası devrinin en önemli coğrafi kaynaklarından biri olacak ve asırlar sonra da dünya gündemini meşgul edecekti.

Kanuni dönemiyle, Osmanlı'nın dünyaya olan iştahı ve dolayısıyla Piri Reis'in çalışmalarının önemi de artmıştı. Ancak ilginçtir; Piri Reis'in, Kanuni Sultan Süleyman'ı, Portekizlileri Kızıldeniz ve Basra Körfezi'nden çıkartmaya teşvik ettiği eseri *Kitab-ı Bahriye*, aynı zamanda kendisinin ölümüne neden olan süreci de başlatacaktı.

Haritası ve kitabı kendi ölüm fermanı oldu!

Piri Reis, 1524'te, Mısır seyrinde kılavuzluğunu yaptığı Sadrazam Pargalı Damat İbrahim Paşa'nın takdiri ve desteğini kazanınca, 1525'te gözden geçirdiği *Kitab-ı Bahriye*'sini, İbrahim Paşa aracılığıyla Kanuni'ye sundu. Muhteşem Süleyman, Piri'nin çalışmalarından etkilenmişti. Piri Reis, haritası ve kitabıyla, Hint Okyanusu'ndaki İspanyol ve Portekiz keşiflerinin Osmanlı açısından yaratabileceği sakıncalara dikkat çekmeyi hedefliyordu. Nitekim hedefine ulaşması uzun sürmeyecekti. Barbaros Hayrettin Paşa'nın 1546'daki ölümünün ardından Mısır Kaptanlığı'na (Hint Denizleri Kaptanlığı) getirilen Piri Reis; Umman Denizi, Kızıldeniz ve Basra Körfezi'nde Portekizlilere karşı birçok başarılı sefer yaptı. Ancak Osmanlı hata affetmezdi. 1551'de, Hürmüz Adası'nda Portekizlileri kuşatan ama birtakım sebeplerden dolayı kuşatmayı kaldırmak zorunda kalan Piri Reis gibi bir dâhiyi de affetmeyecekti. İki yıl sonra, Kanuni'nin emriyle, seksenine merdiven dayamış ve gözden düşmüş olan Piri Reis'in kellesi alındı.

Böylelikle hem kendisi hem de haritası 1929'a dek unutulmaya terk edildi.

Gizemli harita derin uykusundan uyanıyor

Yıl 1929... Topkapı Sarayı'nın arşivlerinde Atatürk'ün emriyle envanter çalışması yapan uzmanlar, tozlu raflar arasında buldukları deri bir harita parçasıyla tarifsiz bir heyecana kapılırlar.¹² Görünüşe bakılırsa, ellerinde 16. yüzyıla ait bir dünya haritası; üzerinde de

12 Topkapı Sarayı'nın müzeye çevrilmesi için yapılan envanter çalışmaları sırasında, 9 Kasım 1929'da, Milli Müzeler Müdürü Halil Ethem Eldem, Piri Reis haritasını buldu. Haritayı, o günlerde, Fatih Sultan Mehmet'in haritacılığa olan merakı üzerine çalışmalar yapmak için İstanbul'da bulunan Kutsal Kitap uzmanı Prof. Adolf Deismann'a gösterdi. Bu arada, haritayı, 1926'da Piri Reis'in *Kitab-ı Bahriye*'sinin ilk baskısını yayınlamış olan Alman tarihçi Paul Kahle de gördü. Piri Reis'in çalışmalarına aşina olan Kahle, haritanın Piri Reis'in dünya haritası olduğunu anladı.

Osmanlı amirali Piri Reis'in 1513 tarihli imzası vardır. Harita, Kolomb'un Amerika'yı keşfinden 21 yıl sonrasına aittir! Heyecan fırtınası, haritanın bizzat Kolomb'un kayıp haritalarından biriyle ilgili olduğunun anlaşılmasıyla daha da şiddetlenir. Zira harita üzerindeki *haşiyelerden* (kenar yazısı) birinde "Bu harita üzerindeki kıyı ve adalar Kolomb'un haritasından alınmıştır"¹³ yazmaktadır. Piri Reis'in bu yıl 500. doğumgününü kutladığımız haritasının bağrında bir adet Kolomb haritası barındırdığının¹⁴ anlaşılması, kısa zamanda haritayı bilim ve tarih çevrelerinde bir fenomen haline getirir. Çünkü Kolomb'un Amerika'yı keşfederken kullandığı (ya da bizzat kendisinin 1498'de çizdiğine inanılan) harita günümüze ulaşamamıştır.¹⁵ Ama şimdi, bir Türk amiralinin çizdiği haritanın içinden muzipçe kendilerine el sallamaktadır. İşte, *Piri Reis haritasının küresel macerası böyle başlamıştır.*

Haritayı, uluslararası arenaya çıkaran bilim adamlarından Alman *Paul Kahle*, 1931'de Leiden'de düzenlenen Şarkiyatçılar Kongresi'nde, haritanın varlığını dünyaya duyurur. Sunumunda, Piri Reis'in *Kitab-ı Bahriye* isimli eserinden bahseder. Kitapta; bir deniz savaşında esir alınan denizcilerden birinin Kolomb ile okyanus yolculuklarına üç defa katıldığını ve bu denizciden bir harita edindiklerinin anlatıldığını aktarır. Böylece, bu haritanın *büyük ölçüde* Kristof Kolomb'un haritası olduğu genel bir kabul görür.

13 "Bu isimler ki mezbur cezairde ve kenarlarda kim vardır, Kolonbo koğuştur ki anınla malûm oluna. Ve hem Kolonbo ulu müneccim imiş. Mezbur hartide olan bu kenarlar ve cezireler kim vardır, Kolonbonun hartisinden yazılmıştır."

14 Piri Reis haritasının, Kolomb haritasından kaynaklandığının önemli bir delili Küba'nın yokluğudur. Kristof Kolomb, seyahatnamelerinde Küba'nın bir ada değil, kıtanın uzantısı olduğunu yazmıştır ve Piri Reis haritasında da Küba bu şekilde gösterilir.

15 Kolomb 1492-1504 tarihleri arasında Amerika'ya 4 kez keşif seferi düzenlemiş ve kıyılarının haritalarını yapmıştır. Kolomb'un bu gezilerde çizdiği haritalarla ilgili sadece bir belge bugün elimizdedir. Bu da *Hispaniola* (bugünkü Haiti) Adası'nın kuzeybatı kıyısını gösteren bir harita taslağıdır. Bununla birlikte Kolomb'un 1492'deki ilk seferinde de elinde bir harita olduğu ama onun da kaybolduğu sanılmaktadır.



Piri Reis'in Kitab-ı Bahriye'sinden Avrupa haritası

Sorular, sorular daha çok sorular

Bilim çevrelerini asıl heyecanlandırırsa haritanın asırlardır cevabı aranan "o" soruya cevap verebilme ihtimalidir:

Kolomb, yeni bir dünya keşfettiğini biliyor muydu? Yoksa doğuya giden yeni bir yol bulduğuna inanarak mı ölmüştü?

Hayır, Piri Reis'in haritası bu sorulara cevap vermedi. Aksine, mevcut sorulara yenilerini ekledi! Hem de daha fazla kafa karıştıran türden sorular... Popüler tarihten komplo teorilerine uzanan bir dizi alanın iştahını kabartan ve hatta oldukça fazla sayıda insanı da hayrete düşüren sorular...

Topkapı'nın arşivinde bulunan haritanın orijinallikinden kimse'nin şüphesi yoktu. Her ne kadar araştırmacılar, büyük ustanın diğer altı kaynağını tespit edemese de, kaynaklardan birinin Kolomb'un 1498'de çizdiği kayıp dünya haritası olduğu konusunda herkes aynı fikirdeydi.

Kahle'nin çabalarına rağmen, Piri Reis haritasının yarattığı heyecan kasırgası uzun soluklu olmadı ve harita bir kez daha unutulmaya terk edildi.

Amerikalı Albay, Piri Reis'in haritasına bakıyor ve

Amerikan Donanması'ndan emekli haritacı, mühendis ve eski haritalar uzmanı olan Albay Arlington H. Mallery, 1953'te Piri Reis haritasıyla tanışır. Kendisi de alternatif tarih konularına kafa yorduğu ve Vikinglerin Kolomb'dan beş asır önce Amerika kıtasına geldiğini savunan biri olduğu için haritanın büyümesine kapılması uzun sürmez. Tam iki yıl haritayı inceler ve ardından da bombayı patlatır:

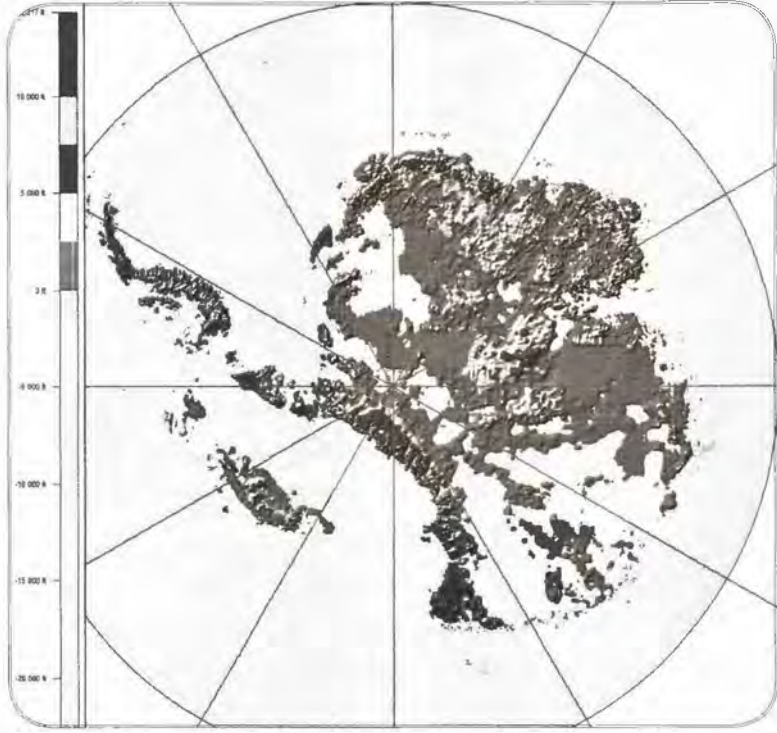
Harita, henüz varlığı bilinmeyen bir dönemde Antarktika'yı göstermekte. Ayrıca, bu harita çizildiği dönemde, kıta henüz buzlarla kaplanmış durumda değil. Açıkçası, bu pek de imkânsız bir durum değil.

İş burada da kalmadı. Mallery'nin bu görüşleri, Boston Koleji ve Georgetown Üniversiteleri Astronomik Gözlem Birimi direktörleri Daniel Linehan ve Francis Heyden tarafından da desteklendi.

Tarihçiler ve akademisyenler arasında pek de olumlu bir şöreti olmayan emekli albayın teorisi bir süre konuşulsa da, üzerinde ciddiyle duran ve öne sürdüğü tezleri araştıran olmadı. Bir kişi hariç; Harvard eğitilmiş, bir Ortaçağ tarihi uzmanı olan Charles Hapgood.

Kutuplarda jeolojik olarak hızlı değişiklikler meydana geldiğini, Dünya'nın dönüş açısının değiştiğini ve bunun da tektonik sarsıntılar yarattığını öne süren "Kutup Kayması Hipotezi"nin (*Pole Shift Hypothesis*) yılmaz savunucusu olan Hapgood, zaten Antarktika meselesine kafasını takmış durumdaydı.¹⁶ Mallery'nin tezini duyunca, Piri Reis haritasını incelemeye aldı.

¹⁶ Hapgood'a göre, yerkürenin kabuğu, çekirdeği üzerinde belirli aralıklarla kayarak kutupların yerini değiştiriyordu. Bu görüşlerini, 1958'de "Yerkürenin Yer Değiştiren Kabuğu" (*Earth's Shifting Crust*) isimli kitapta topladı. Bu teorisini, ünlü fizikçi *Albert Einstein*'la da paylaşmıştı. Ne coğrafyacı ne de haritacı olan Einstein, teoriden etkilendiğini ve doğrulanması durumunda yerkürenin tarihini yeniden yorumlamamız gerektiğini söylemiş ve hatta Hapgood'un kitabına önsöz de yazmıştı. Hapgood, bu kitabın yayınlandığı günlerde Piri Reis haritasından haberdar olmuştu.



Piri Reis'in haritasında, Antarktika'nın buzlardan arınmış halini çizmiş olduğu iddiaları, bilim dünyasını karıştırmıştı.

Antarktika 1820'ye kadar keşfedilemediğine göre, nasıl olur da Piri Reis keşfinden 307 yıl önce Antarktika'yı haritasına dâhil edebilirdi? Eğer ettiyse, nasıl olur da bin yıldır buzlarla kaplı olduğunu bildiğimiz bu kıtayı buzlardan arınmış hali ile çizebilirdi? Dahası neden Antarktika üzerine şöyle bir not düşmüştü:

Bu ülkede imar edilmiş yer yoktur, tümü harap haldedir. Büyük yılanlar varmış. Bu sebeple Portekizliler buralara çıkamazmış. Ayrıca çok da sıcak olarmuş.

Buzsuz bir Antarktika? Görünüşe göre, Piri Reis'in haritası kendi teorisini destekliyordu. Ama emin olmalıydı.

Piri Reis'in haritası derin bir kuyu gibi

İşte Hapgood'un Piri Reis macerası böyle başladı. Öğrencileriyle haritayı incelemeye aldı. Deştikçe de yeni bilinmezlerle karşılaştılar. Bunlardan biri de şuydu: Harita üzerinde, muhtemelen Güney Amerika olarak görülen yerin batısındaki dağlar, belli ki And Dağlarıydı.¹⁷ Ancak Magellan, 1520'ye (Piri Reis'in haritasını tamamlamasından 7 yıl sonrasına) kadar kıtanın etrafından dolaşamadığına ve Pizarro¹⁸ da And Dağları'nı ancak 1527'de görebildiğine göre, Piri Reis And Dağları'nı nereden biliyordu?

Hapgood, bunun cevabının, Piri Reis'in haritasını çizerken kullandığı Caferiye haritalarından ya da kaynağı bilinmeyen diğer altı haritadan birinde yattığını tahmin ediyordu. Ama hangisinde?

Böyle bile olsa, bu durumda birileri, Colomb'dan en az 1.700 yıl önce Amerika'yı keşfetmiş ve hatta haritalandırmıştı! Elbette, bu dağların And Dağları olmama ihtimali vardı, ama haritanın o bölümünde, aynı zamanda Prof. Paul Kahle tarafından "lama" olarak tanımlanan bir hayvan da resmedilmişti. Bu hayvan, And Dağları'na özgü olduğu ve 1513'te henüz Avrupa'da bilinmediği için, Piri Reis'in çizdiği haritanın gerçekten de And Dağları olduğuna hükmetti.

Çalışmaları devam ettikçe, Piri Reis'in 1592'ye kadar keşfedilmemiş olan Falkland Adaları'nı da çizdiğini tespit ettiler! Eğer Falkland Adaları'nı çizdiyse, hemen onların güneyinde çizdiği yer de Queen Maud kıyıları, yani Antarktika olmalıydı!

Hapgood ve ekibi hızlarını alamadı ve Piri Reis haritası üzerindeki Antarktika'yı, modern küre üzerindeki Antarktika ile eşleştirdi.

¹⁷ And Dağları, dünyanın en uzun sıradağlar zinciridir. Güney Amerika'nın bütün batı kıyısı boyunca uzanır. Venezuela'dan başlayıp Kolombiya, Ekvator, Peru, Boliviya üzerinden devam ederek Arjantin ve Şili'nin Patagonya topraklarında sona erer.

¹⁸ Francisco Pizarro, Peru'daki İnka topraklarını ele geçiren İspanyol kâşif ve sömürge valisidir.

Sonuç çarpıcıydı. 32 km. yanılma payıyla, Queen Maud kıyıları ve Piri Reis haritası çakışıyordu.

Durmadılar. Hapgood ve öğrencileri, 1949'daki bir Norveç-İsveç-İngiliz seferinde, sismik taramayla tespit edilen sualtı dağlarının da, Mallery'nin dediği gibi, Piri Reis'in haritası üzerindeki benzediğini öne sürdü. Bu dağlar, ancak buzlar eridiğinde görünür olabilirdi. Demek ki, Antarktika buzlanmadığı bir dönemde araştırılmıştı. Piri Reis de, bir şekilde, Güney Amerika kıtasının, Antarktika ile okyanus altında nasıl birleştiğini göstermişti. Bu arada, Hapgood ve ekibi Piri Reis haritasında Antarktika olduğuna inandığı bölgenin, tamamen tesadüfen ya da estetik olsun diye eklenmiş olabileceğini de göz ardı etmiyordu. Ancak, 1959'da Kongre Kütüphanesi'nde dikkatini çeken ve 1531'de, Fransız haritacı *Oronce Finé* (Oronteus Finaeus olarak da bilinir) tarafından çizilen bir harita, bütün şüphelerini gidermişti. Çünkü bu harita da, Antarktika'yı ufak tefek farklılıklara rağmen, neredeyse modern haritalardakine benzer bir şekilde, üstelik yine buzsuz olarak resmediyordu! Onun zamanında da Antarktika buzlarla kaplı olduğuna göre, Fransız haritacı da Antarktika'yı buzsuz olarak gösteren antik dönem haritalarından birinden mi istifade etmişti? Yoksa Piri Reis ile aynı kaynaktan mı beslenmişlerdi?

Üstelik bu daha başlangıçtı. MIT'den (*Massachusetts Institute of Technology*/Massachusetts Teknoloji Enstitüsü) bir matematikçinin yardımıyla, Piri Reis haritası üzerindeki üçü küçük, ikisi büyük, beş rüzgârgülüyle yapılan kerteriz noktalarını, günümüzün modern enlem ve boylam çizgilerine dönüştürdüler. Sonuç? Evet, tam da tahmin ettiğiniz gibi! Yine şaşırtıcı benzerlik!

Söz konusu dönüştürme, kendi ifadelerine göre, yıllarca süren deneme/yanılma metoduyla yapılmış ve en sonunda Amerikan Stratejik Hava Komutanlığı'ndan bir harita ekibinin yardımıyla gerçekleştirilmişti.

Hepsinin ortak görüşü; karşılaştırma sonucu çıkan sonuçların elde edilebilmesi için gereken teknolojinin, ne Piri Reis'in haritayı çizdiği



1531'de çizilen Oronce Finé haritası

yıllarda ne de kaynak olarak kullandığı eski haritaların herhangi birinin çizildiği zamanda mevcut olabileceğiydi.

Allah Allah, bu harita nasıl çizildi?

Prof. Hapgood'a göre, bu son dönüştürme işlemi, bütün şüpheleri ortadan kaldırıyordu ve kendi ifadesine göre durum gayet netti: "Bu haritanın çizimi için, hiç bilmediğimiz bir yöntem kullanılmış."

Devam ediyor; "Piri Reis'in yararlandığı Portolanların kökeni, İskender dönemindeki haritalara dayanıyor ve bu haritalardaki doğruluk oranı, o dönemi aşan bir düzlem geometrisi ve trigonometri bilgisi gerektiriyordu. Bunlar olmaksızın kimse, bu kadar isabetli haritalar yapamazdı" diyordu.

Doğal olarak bilim, her türlü verinin tartışılmasına açıktı ve Hapgood'un matematiksel doğruluk iddiası da kıyasıya eleştirildi, alternatif görüşler ortaya kondu. Hapgood, bunlara, 1339'da Kolomb'dan 153 yıl önce çizilmiş *Dulcert Portolanosu*'yla cevap verdi. Akdeniz ve Karadeniz coğrafyasını gösteren bu antik hari-

ta, artı eksi bir derecelik enlem ve boylam sapmasıyla günümüzün modern haritalarıyla neredeyse aynıydı!¹⁹

Özetle, Hapgood ve destekçileri; “Portolanolar, kesinlikle bilimsel çalışmalardır” diyorlardı.



Zeno Haritası

Ayrıca, tüm bunlar da yetinmemiş ve ilk kez 1380’de çizildiği iddia edilen Zeno Haritası’nı da incelemişlerdi. Sonuç olarak onun da yine Grönland’ı buzsuz olarak gösterdiğine hükmetmişlerdi.²⁰

Özet olarak, Hapgood, yıllar sürdüğünü iddia ettiği matematiksel ve coğrafi araştırmalarının sonucunda elde ettiği bulguları, nihayet 1966’da, “Antik Deniz Krallarının Haritaları” (*Maps of the Ancient Sea Kings*) adlı kitapta yayınladı.

Bakın, neler diyordu bu kitapta?

“Piri Reis’in haritasında bilinmeyen teknolojiler gizli!”

- Başta Piri Reis haritası olmak üzere diğer antik haritalar, 16. yüzyılda bilinmesine imkân olmayan, söz konusu yüzyılın ortasına kadar da ispatlanmamış kesin bilgiler barındırmaktadır.

¹⁹ Bu haritayı görmek için bakınız:

www.facebook.com/tarihidegistirenlerserisi

²⁰ Çok sonraları akademik çevreler bu haritanın ve ona eşlik eden hikâyenin İtalyan Niccolo Zeno (1515-1565) tarafından uydurulduğuna hükmetmişti. Buna göre Zeno, ataları olan Venedikli tüccarlar Niccolo ve Antonio Zeno kardeşlerin Amerika’yı Kolomb’dan önce keşfettiği iddialarına destek olmak için böyle bir yola başvurmuştur.

- Piri Reis haritası ve yine diğer haritalar, denizcilerin ve haritacıların ancak 17. ve 18. yüzyılda geliştirilmiş küresel trigonometriyi kullanarak elde edebildiği enlem ve boylam bilgilerine sahiptir.
- Bizim halen bilmediğimiz bir medeniyet ya da kültür; Kuzey Amerika, Çin, Grönland, Güney Amerika ve Antarktika'yı, bizim bildiğimizin çok öncesinde haritalandırmıştı ve bunu yaptıklarında Antarktika buzlarla kaplı değildi.
- Tüm bu bilgileri edinmiş olmak için, bahsedilen antik medeniyet, Yunan ya da bilinen herhangi bir medeniyetten önce, kronometre gibi cihazları, düzlem geometrisi ve trigonometri gibi matematik dallarını biliyor olmalıydı.
- Hem Piri Reis haritasındaki hem de başta Oronteus Finaeus haritası olmak üzere diğer antik haritaların barındırdığı gelişmiş bilgiler, kendilerini üreten medeniyetin yıkılmasına rağmen, parça parça da olsa bir şekilde günümüze kadar ulaşmayı başarmıştı.

Cevap: Yanlış bakıyorsunuz, yanlamasına çevirin.

Yayınlandığı 1968'den itibaren büyük ses getiren *Antik Deniz Krallarının Haritaları*'nın ardından, bilim ve akademi çevrelerinde bir "Piri Reis fırtınası" esti. Bilim adamlarının çoğu, MIT'ten (Massachusetts Teknoloji Enstitüsü), Amerikan Hava Kuvvetleri'nden ve değişik saygın kurumlardan görüşlerini güçlendiren destekler almalarına rağmen, Hapgood'un teorilerini ya çeşitli gerekçelerle reddettiler ya da hiç gündemlerine bile almadılar.

Bazıları, kitaptaki iddiaları kışkırtıcı ve araştırılmaya değer bulsa da, inceleyenler, karşı savlar geliştirmekte gecikmedi.

Buna göre Hapgood ve takipçileri, haritanın sadece işlerine gelen yerlerine, özellikle Antarktika olduğunu iddia ettikleri bölgeye odaklanmışlar ve buna karşın birçok önemli hatayı da göz ardı etmişlerdi.

Söz gelimi Amazon Nehri'nin iki kez çizilmesi, Karayipler'de o tarihlerde çoktan keşfedilmiş olan bazı adaların yerinin yanlış belirtilmesi, o dönemlerde birçok haritada yer alan ama aslında hayalî bir ada olan *St. Brendan Adası*'nın²¹ Piri Reis haritasında da yer alması, Kuzey Amerika'nın sözde üstün bir teknoloji kullanılmış bir haritaya göre haddinden fazla yanlış çizilmesi ve hatta haritada Antarktika olduğu iddia edilen yerin aslında Güney Amerika olduğu da karşı savlar arasında yer aldı.

Evet, karşı savları ileri sürenler, Piri Reis'in haritasındaki Antarktika'nın da aslında haritanın çizildiği parşömenin altından sağa kıvrılarak uzatılan Güney Amerika olduğunu söylüyorlardı ki, haksız da sayılmazlardı. Haritanın altında enlemesine uzanan kara parçasını, hayalî bir şekilde ucundan tutup geriye yasladığınızda, gerçekten de Güney Amerika olduğunu görebiliyordunuz!²²

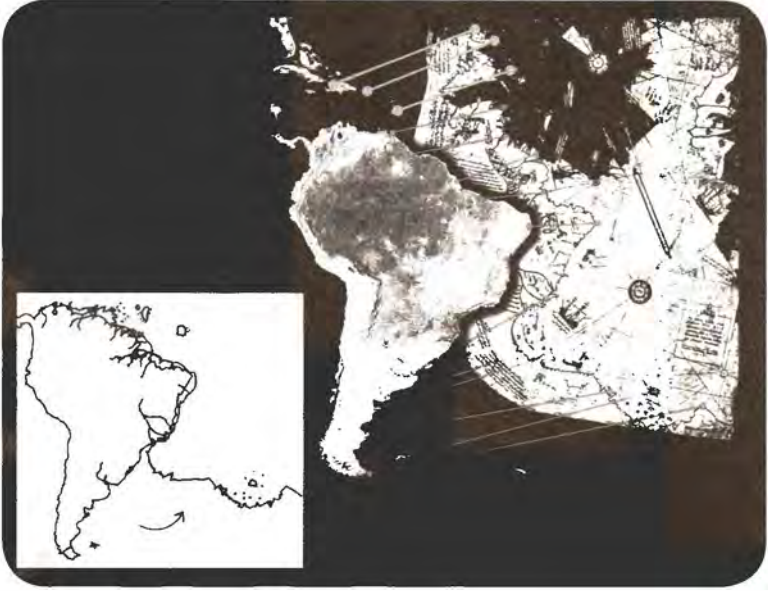
Ayrıca, iddia edilen “o gelişmiş medeniyete” dair tek bir bulgunun olmaması, haritanın aradaki 1500 km.'yi atlayarak Brezilya'dan doğrudan Antarktika'ya geçmesi ve Antarktika'nın neredeyse 50 milyon yıldır buzlar altında olmasının tespit edilmesiyle birlikte, Hapgood ve ondan ilhamla sahneye çıkan diğerlerinin tezleri büyük bir darbe alıyordu.

Karşıtlarına göre Piri Reis, elindeki imkânları kullanarak çizebildiği en iyi dünya haritasını çizmişti. Haritada gizem falan yoktu. Bazı bölünleri oldukça başarılı ve gerçeğe yakın çizilmiş bu haritanın önemi, gizeminden değil, içinde Kolomb'un kayıp haritalarından

21 Asırlar boyu Atlantik'in kuzeyinde, Kuzey Afrika açıklarında bir yerlerde olduğuna inanılan, hayalet adadır. İnanişâ göre; okyanuslardaki adaları Hristiyanlaştırmak için adamlarıyla birlikte yelken açan Aziz Brendan tarafından keşfedilmişti.

22 Wisconsin Üniversitesi'nden, Doğal ve Uygulamalı Bilimler Profesörü Steven Dutch, Piri Reis haritası hakkındaki fantastik iddialara en çok kafa yoran akademisyenlerden biri olmuş ve bu iddiaları tek tek masaya yatırıp sırayla çürütmüştür. Detaylarını incelemek için bakınız:

<https://www.uwgb.edu/dutchs/pseudosc/piriries.htm>



Uzmanların ve tarihçilerin çoğuna göre Piri Reis'in haritası, tam olarak Güney Amerika'yı resmediyordu; Antarktika ile falan ilgisi yoktu.

birini barındırıyor olmasından kaynaklanıyordu ve bu bile onu fazlasıyla değerli kılıyordu.

Karşı cevap: Bunları zaten biz de düşünmüştük!

Ancak Hapgood, bu karşı saldırının altında kalmadı. Şu an bildiğimiz birçok medeniyetin de, bir süre öncesine kadar bilinmediğinden girdi, Piri Reis'in haritasındaki bazı detayların tıpkı modern haritalardaki gibi olmasının tesadüf sınırlarını zorladığından çıktı. Antarktika olduğunu iddia ettiği yerde, Piri Reis tarafından düşünülen notta bahsedilen 2 saat uzunluğundaki gecelerin²³ kutba işaret ettiğinden bir kez daha girdi ve can alıcıyı sordu: "Tamam, benim Antarktika dediğim yer, dediğiniz gibi Güney Amerika olsun. İyi ama Oronce Finé'nin haritasını nasıl açıklıyorsunuz?"

23 "Portekizliler, burada günler kısaldığında günün 2 saat, uzadığında 22 saat olduğunu söyler. Bununla beraber, gündüzler çok sıcak olur ve gecelerde de çığ düşer."

Yerinde bir soruydu. Zira Finaeus'un Antarktika'sı, alternatif tarihçilere göre kesinlikle Antarktika'ydı ve o da 16. yüzyılda, 1531'de çizilmişti. Üstelik o da buzlardan arınmış bir Antarktika resmediyordu.

Sonuçta, Hapgood'un bu ve diğer iddiaları destekçileri açısından fazlasıyla sağlamdı.

Piri Reis'ten Tanrıların Arabaları'na

Hapgood'un kitabından iki yıl sonra, 1968'de, new age tarihçiliğin babası ve gizemli konuların yazarı İsviçreli *Erich von Däniken*'in topa girmesi ve Hapgood'un teorilerini geliştirerek dünyayı sallayan kitabı *Chariots of the Gods*'ı (Tanrıların Arabaları) yazmasıyla işin rengi tamamen değişti.

Dünyanın gizemlerini masaya yatırdığı ve çok satanlar listesinden çıkmayan bu kitabında Von Däniken, Piri Reis haritasını da bu sınıfa sokunca, dünyanın gözü bir kez daha haritaya odaklandı.

Von Däniken kabaca; haritada verilen bilgileri, normalde 16. yüzyıl haritacılarının bilmesine imkân olmadığını ve işin içinde başka işler olabileceği temasını işliyordu. Hapgood'un teorilerine dayanarak; haritanın, asırlar sonra ancak keşfedilecek olan Antarktika kıyılarını ve hatta buz örtüsü altında kaldığı için, sonar teknolojisi gelişene kadar keşfedilemeyecek olan Antarktika'daki bazı dağları gösterdiğini iddia etti! Yazara göre bunun tek bir açıklaması vardı: *Başka gezegenlerden gelen astronotlar, Piri Reis'e yardım etmişti!* Bu astronotlar, daha önceleri de defalarca yeryüzünü ziyaret etmişler ve birçok yerde izlerini bırakmışlardı.²⁴ Ayrıca, yazılı tarihte bunlarla ilgili kayıtlar olduğunu da ileri sürüyordu.

24 Erich von Däniken'in bu iddiaları arasında şüphesiz ki en ses getireni ve halen alıcısı bulunanı, Mısır piramitlerinin de bizzat uzaylılar tarafından yapılmış olduğudur! Bu kitabın ardından UFO fenomeni popüler kültürdeki yerini sağlamlaştırmıştır. Ancak, kendisinin de sonradan eserlerinde aşırı abartıya kaçtığını itiraf etmesiyle Von Däniken hızla gözden düşmüştür.

Her ne kadar kitaptaki gizemleri kendince açıklarken ve Hapgood'dan alıntılar yaparken tutarsızlıklar sergilemiş olsa da, *Tarımların Arabaları* milyonlarca sattı ve kendi alanında kült oldu. Doğal olarak söz konusu iddialar, bilim ve akademi çevreleri tarafından topa tutuldu. Ancak, kitabı eleştirenlerin de cevaplayamadığı bir soru öylece orta yerde duruyordu. *Gerçekten de Piri Reis'in haritası bahsedilen yerleri gösteriyorsa, Piri Reis bunları nasıl öğrenmişti?*

Bir başka fantastik cevap da bilimkurgu yazarı Allan W. Eckert'dan geldi. Eckert, 1977 yılında yayınlanan *The Hab Theory* (Hab Teorisi) isimli kitabında, kutuplardaki buzulların bir anda olduğunu iddia etti. Sibiry'a'da, buzların içinde bozulmamış durumda bulunan mamut cesetlerinin karnında tropik otların bulunmasını da bu teorisine delil olarak gösterdi. İlginçtir; mamutlarla ilgili iddiası, ünlü British Museum tarafından da doğrulanmıştı. Teorisi, ana hatlarıyla şöyleydi: Her 6.000 yılda bir, kutuplarda o kadar çok buz birikir ki dünyamız eksenini üzerinde titremeye başlar. Hatta öyle bir kritik noktaya gelir ki Dünyamız alabora olur; yani ekvator kuşağıyla kutuplar yer değiştirir! Ardından Dünya, bir sonraki altüst oluşa kadar, normal seyrinde devam eder.

Eckert, Sahra Çölü'ndeki bazı mağaraların duvarlarına çizilmiş yüzen ve yelken basan adam figürlerini ve koca bir denizden artakalan parça olduğunu öne sürdüğü Çad Gölü'nü bu teorisine kanıt olarak gösterdi. Herkes bu uçuk teoriyi tartışırken, bilim dünyasının ciddi dergisi *New Scientist*'in 17 Mayıs 1979 tarihli sayısında, son buzul çağıının bir anda geldiğine işaret eden bir dosya yayınlandı. Sibirya'daki mamutlar burada da delil olarak gösterilmişti!

Piri Reis haritasının yarattığı dalgalanım çapı gitgide büyüyordu.

Küllenen bir tartışma

Piri Reis'in haritası, havada uçuşan bu fantastik teorilerin ve bunlara karşı geliştirilen ikna edici karşı tezlerin ışığında, oldukça uzun bir süre dünyayı meşgul etti. Von Däniken efsanesinin sönmesiyle de gündemden düşmeye başladı. *New Scientist* dergisinin

de dediği gibi, *olağanüstü iddialar olağanüstü kanıtlar gerektiriyordu* ve haritanın çeşitli gizemler barındırdığını iddia edenler sonuç olarak bilim dünyasını ikna edememişti.

Hapgood 1982’de öldü ve onunla birlikte, halen komplo teorisyenleri ve fantastik tarih meraklıları arasındaki popülerliğini saymaz isek, haritaıyla ilgili tartışmalar tamamen sona erdi.

Bilim dünyası, bu konuyla ilgili olarak, şu yaklaşımı benimsemişti: *Hapgood’un vardığı sonuç, yani Antarktika’da bir zamanlar varolmuş bir uygarlığın dünya haritaları çizdiği iddiası, asla mümkün olmayacak bir şey değildir. Ancak sorun, Hapgood’un eldeki verilerle bunu ispatlayamıyor olmasıdır.*

Muhtemelen bunun farkında olan Hapgood da ölmeden önce, kendisinden daha ikna edici deliller isteyenlere “Belki oralarda bir yerdedir” diyerek yine Topkapı Sarayı arşivlerini işaret etmişti. Kim bilir?

İşin aslı

Uzun lafı kısası, her ne kadar kulağa hoş gelse de, Piri Reis haritasında olağanüstü bir sır yok. Bu harita, Amerika kıtasını gösteren en eski tarihli harita olması ve çiziminde Kolomb’un kayıp haritasından faydalanılması itibariyle, zaten başlı başına büyük bir değer teşkil etmektedir. Yani, harita üzerinde ne Atlantis ne de iddia edildiği gibi Antarktika kıtası vardır. Burası olduğu iddia edilen topraklar, Güney Amerika’dan başka bir yer değildir. Çünkü Wisconsin Üniversitesi’nden Doğal ve Uygulamalı Bilimler Profesörü Steven Dutch’ın da ayrıntılı analiziyle²⁵ kanıtladığı üzere Piri Reis, elindeki kaynakların kendisine gösterdiği gibi, Brezilya’nın Curitiba bölgesi noktasında bir eksen kayması yaparak haritasını çizmişti. Böylece Brezilya’nın güneyi, Uruguay ve Arjantin kıyılarını temsil eden topraklar, harita üzerinde sağa doğru bükülerek

25 <http://www.uwgb.edu/dutchs/pseudosc/piriries.htm> adresinden detaylı bir şekilde okuyabilirsiniz.



Kısacası, bütün karışıklık, 1494 tarihli Tordesillas Antlaşması'nın mantığına uygun çizilen İspanyol haritalarından kaynaklanıyordu. Papa'nın çektiği çizginin (haritanın soluna yakın olup dik yukarı çıkan hat) doğusu Portekiz'e, batısı İspanya'ya bırakıldığı için, İspanyollar Güney Amerika'yı bilinçli olarak bu çizginin (Piri Reis'in de yaptığı gibi) doğusuna taşımışlardı.

Antarktika izlenimi yaratıyordu. Piri Reis'in elindeki kaynaklardaki bu eksen kaymasının sebebi, daha önce de değindiğim, 1494 tarihli Tordesillas Antlaşması'ydı. Hatırlayacağınız üzere dönemin Papa'sı, La Raya adı verilen bir hat çizmiş ve bunun doğusunu Portekiz'e, batısını İspanya'ya bırakmıştı. İspanyol kaynaklı haritalarda Güney Amerika, muhtemelen bilinçli olarak bu çizginin doğusunda bırakılmıştı.²⁶

26 Kitabın sonunda verdiğimiz Cantino haritasına bakarsanız durum daha da netleşecektir.

Son olarak da sözü, yaşayan en önemli Piri Reis uzmanlarından ve aynı zamanda *The Piri Reis Map of 1513* (1513 Tarihli Piri Reis Haritası) adlı kaynak kitabın yazarı olan kartografi tarihçisi Prof. Gregory C. McIntosh'a bırakalım:

Hayır, popüler söylentilerin aksine Piri Reis Amerika'yı keşfedemedi, oraya gitmedi de. Dünya dışı medeniyetlerden yardım da almadı. Peki, bunlar çizdiği haritayı önemsiz mi yapıyor? Kesinlikle hayır! Bir kere bu 16. yüzyılda, dünya denizcilik tarihinin önde gelen isimlerinden biri olan Piri Reis tarafından elle yapılmış bir duvar haritası olması açısından çok önemlidir. İkincisi, o tarihlerde bilinen 12 tane dünya haritası vardır. Bunların 11'i Frenk, yani Portekiz ve İspanyol etkisinde, biri de Piri Reis tarafından Türk gözüyle çizilmiş. Ayrıca Piri Reis, diğerlerinin aksine, haritasının üzerine yararlandığı kaynakları da not etmiş. Yani dipnot veriyor. Bu, kendi alanında 'ilk akademik eser' olduğu anlamına geliyor...²⁷

Kitabın arkasında bir kopyasını sunduğumuz bu efsane haritaya bir de siz bakın bakalım, neler göreceksiniz?

27 3 Nisan 2013, CNNTürk: <http://video.cnntrk.com/2013/haber/4/3/piri-reis-haritasi-amerikanin-kesfinden-daha-onemli>



İki İspanyol Orta ve Güney Amerika'yı Nasıl Yağmaladı? (Acımasız İspanyol Fatihlerinin Hikâyesi)

*“Tanrı’ya hizmet etmek ve zengin olmak için geldik.
Bütün herkesin yapmak istediği gibi...”*

İspanyol kâşif Bernal Díaz del Castillo
(Yeni Dünya’ya neden gittiğini izah ediyor)

İspanyolların Kolomb’un ardından sistematik bir şekilde Güney Amerika’yı önce keşfedip, ardından da yağmaya girişmesi, bugünkü dünya coğrafyasını siyasi, kültürel ve sosyolojik açıdan derinden etkilemiş; böylelikle keşifler tarihinin en ilginç bölümlerinden biri, kan ve gözyaşıyla yazılmıştı.

Bu okuyacaklarınız, günün teknolojisini arkasına alan insanoğlunun, kendinden daha kalabalık, medeni ama teknoloji yoksunu olan medeniyetleri nasıl ezip geçtiğinin gerçek hikâyesidir.

Önceki bölümlerde okumuştuk. Kolomb, Yeni Dünya’nın kapısını tesadüfen de olsa açınca, arkasından, hamilerine genişleme ve zenginleşme sözü vermiş kâşifler ve maceracı denizciler girmişti. Böylece, yanlarına “imansız” yerlileri cennete sokmaya yeminli din adamlarını da almış acımasız bir “fatihler ordusu” (İspanyolcada *Conquistador*), bu açılmış kapıdan Yeni Dünya’ya akın etmişti. İşte bunlardan en çok bilineni, 20 atla ve 10 küçük topla desteklenen 600 kişilik ordusuyla, 5 milyon kişilik Aztek İmparatorluğu’nu yerle bir eden Hernan Cortes’ti.¹ Dünya tarihinde ilk kez bu kadar az

1 Asil bir ailenin çocuğu olarak 1485’te doğmuş; henüz 14’ünde, 1218’de kurulmuş, Avrupa’nın en eski üniversitelerinden olan Salamanca Üniversitesi’nde bir süre hukuk okumuştur. Macera tutkusuyula eğitimine ara vermiş ve 1504’te kendisini Dominik Cumhuriyeti’nde bulmuştur. 18’indeyken İspanyol fatihlerin-

sayıda bir güç, bu kadar geniş ve büyük zenginliğe sahip bir bölgeyi ele geçirmişti.

Takvimler 1518 yılını gösterdiğinde Cortes, Küba'da belediye başkanı olarak görev yapıyordu. Birlikte Yeni Dünya'ya geldiği ve amiri konumunda olan Vali Diego Velázquez'in emriyle, henüz keşfedilmiş Meksika'ya gitme hazırlığına başladı. Hayalleri gerçek olmuştu. Kıtanın hiç bilinmeyen iç bölgelerine girecek ve kendisine ilham veren önceki fatihler gibi yeni topraklar edinecekti. İlham kaynaklarından birisi olan Velázquez, Cortes'in gözlerindeki parıltıdan hiç hoşlanmamıştı. Fatihlik unvanını kimseyle paylaşmaya niyeti yoktu. Cortes'e verdiği emri iptal etti. Ama iş işten geçmişti. Cortes, az önce de belirttiğim gibi, çekirdek sayılabilecek küçük bir orduyla çoktan yola koyulmuştu. İptal emri kendisine ulaştığında ise oralı bile olmadı. 1519 Şubat'ında, muhtemelen 34 yaşındayken, 11 tekneden oluşan filosuyla Meksika sahillerine, tam olarak Maya' topraklarında kalan Yucatan Yarımadası'na ulaştı. Burada akıllıca bir taktik izleyerek, aynı anda önüne çıkan her yerli grubuyla savaşmadı. Becerebildiği kadarıyla bazılarıyla hem gücünü artırmak hem de bu yeni toprakları tanımak adına ittifak kurdu. Tlaxacan ve Cholula yerlileriyle savaşarak, onları kendisiyle ittifaka zorladı. Aztek Kralı Montezuma'ya vergi vermek istemeyen bazı kabileler de gönüllü olarak bu yeni güce biat etmekte gecikmemişti. Cortes'in, başkenti Tenochtitlan olan Aztek Uygarlığı'nın, altın bakımından oldukça zengin olduğunu öğrenmesi uzun sürmeyecekti. *Küçük bir çocukken hikâyelerine kulak kabarttığı*

den Diego de Velázquez'in Küba'yı ele geçirdiği sefere katıldı. Velázquez Küba valisi olunca, gözü pekligiyle kendisini etkilemiş olan Cortes'i, Santiago Belediye Başkanı yapmıştı. Ama Cortes'in aklında Yeni Dünya'ya seferler düzenlemek vardı.

- 2 Maya uygarlığı, Orta Amerika yerlilerinden olan Maya halkları tarafından kurulan uygarlıklardan biriydi. Binlerce yıl boyunca, bugünkü adlarıyla Meksika'nın güneydoğusundan Honduras, El Salvador ve Guatemala'ya kadar uzanan Mezoamerika bölgesinde hüküm sürmüşlerdi. MÖ 600 dolaylarında yükselişe geçen uygarlık, altın çağını MS 3. yüzyılda yaşamış ve Yeni Dünya'nın Avrupalılarca keşfiyle de çöküş dönemi başlamıştı.



Yeni Dünya'dan gelen denizcilerin ballandıra ballandıra anlattıkları zenginlikler doğrudur demek ki! Bu istihbarat çalışmalarındaki kritik rolü, daha önce bir gemi kazasından kurtulan ve çıktığı Meksika kıyılarında Maya dilini öğrenen Fransisken³ rahip Gerónimo de Aguilar oynayacaktı. Elbette Cortes'in, onun dil yeteneğinden daha belirleyici bir yardımcısı daha vardı: Barut!

İlk kez ateşli silah gören yerlilerin demirden borularla ateş kusan beyaz adamlara boyun eğmesi uzun sürmüyordu.

İlk hedefiniz altındır!

Cortes, çekirdek ordusuna yaptığı yerli takviyesiyle elindeki gücü daha da artırmıştı ve hazır olduğunda Azteklerin daha içlerinde kalan başkentine doğru yola koyuldu. Öte yandan, cephenin diğer tarafında farklı bir hava esiyordu. Beyaz tenli ve sakallı bir Tanrı-kral Kuetzalkoatl'ın⁴ hikâyeleriyle büyümüş Aztekler

3 13. yüzyıl başlarında, Assisili Aziz Francesco'nun kurduğu Hristiyan tarikatına bağlı olanlara verilen addır.

4 Kuetzalkoatl (*Quetzalcoatl*), Yeni Dünya'nın keşfi öncesinde, Mezoamerika



Cortes Azteklerin lideri Montezuma ile birlikte

heyecanlıydı. Yoksa yaklaştığını duydukları bu adam, kendilerine “medeniyeti öğreten” Tanrı mıydı? Öyleyse, onu en iyi şekilde karşılamalıydılar. Haklıydılar. Gelen sakallı, beyaz bir adamdı ama medeniyetle ilgisinin olduğu söylenemezdi. Onun gözü daha çok şan, şöhret ve sahip oldukları zenginlikteydi. Daha önce ateşli silah ve at görmemiş olan Azteklerin, Cortes’in bekledikleri Tanrı olduğuna şüpheleri kalmamıştı. Saygıda kusur etmediler ama o şaşkınlık anında

olan olmuş, 8 Kasım 1519’da Cortes ve ordusu devasa başkenti⁵ ele geçirerek Kral Montezuma’yı hapsedmişti. Kısa sürede şehri ele geçiren Cortes ve adamları, bu kolay zaferin tadını çıkartmaya vakit bulamadan, yeniden silaha sarılmak zorunda kalacaktı. Çünkü Küba’daki öfkeli Velázquez’in yolladığı bir ordu, dörtmala Cortes’i tutuklamaya geliyordu. Beyaz adamlar arasında iktidar savaşı başlamıştı. Şimdilik yerliler bir kenarda bekleyebilirdi. Cortes, şehirde küçük bir birlik bırakarak, kendisini yakalamaya gelen ordunun üzerine yürüdü ve kelimenin tam manasıyla ezip geçti.

uygarlıklarında genellikle Tanrı olarak kabul edilen bir varlıktı. Bölgedeki kabileler arasında sakallı yılan, tüylü yılan, kuş-yılan, yılan-insan ya da sadece beyaz ırka mensup bir insan olduğuna dair türlü inanışlar mevcuttu. Hepsinin ortak inanışıysa bu kutsal varlığın kendilerine medeniyeti öğretmiş olduğuydu.

- 5 İşgal sırasında şehirde 200 bine yakın kişi yaşıyordu. Avrupa’da bile sadece Konstantinopol, Azteklerin başkentinden büyüktü. İşgal sırası ve sonrasında şehir nüfusunun büyük bir kısmı ya hastalıktan ya da İspanyollar eliyle öldü.

Ancak geri döndüğünde Aztekleri ayaklanmış buldu. Bu hengamede Montezuma, kendi halkı tarafından linç edilmiş, (kimilerine göre artık halkı üzerindeki otoritesini kaybettiği için İspanyollar tarafından öldürülmüştü), Cortes ve adamları da canlarını zor kurtarmıştı.

Atlantik kıyılarına ulaştığında, sonradan katılımlarla büyüyen ordudan neredeyse bine yakın kayıp vermişler ve yağmada elde ettikleri hazinelerin çoğunu kaybetmişlerdi.

Ancak beyaz adamın intikamı acı olacaktı.

Dünyanın en büyük valiliği; “Yeni İspanya” nasıl kuruldu?

Küba’dan gelen takviye güçleriyle toparlanan İspanyol fatihi, top ve ateşli silahlarıyla desteklediği üç aylık kuşatmanın ardından, Azteklerin başkentini 13 Ağustos 1521’de yeniden ele geçirdi. Büyük bir kıyım yaşandı. Yerlilerin canını alan, sadece keskin kılıçlar ve toplar değil, aynı zamanda İspanyolların bu kıtaya Afrika’daki köleleri aracılığıyla getirdiği çiçek başta olmak üzere çeşitli hastalıklardı. Yerlilerin bağışıklık sistemi kırılmış ve ekin sapı gibi dökülmüşlerdi. Cortes, şehri aldıktan sonra, asker ve kâşif şapkasını çıkarıp devlet adamlığı şapkasını taktı. Yerle bir olan başkenti yeniden imar ettirdi. İşte bugün Meksika’nın başkenti Mexico City böyle doğmuş oldu. Cortes, kendi başına bir devlet kurmaya sıcak bakmamış ve İspanya tahtına sadık kalmıştı. İmparator V. Charles (Şarlken), onu 1522’de bu yeni toprakların; Yeni İspanya’nın⁶

6 İspanyolların, Yeni Dünya’da fethettiği toprakları yönetmek için kurduğu genel valiliktir. İsmi bizzat Cortes tarafından bulunmuştu. Çekirdeğini Aztek İmparatorluğu’nun oluşturduğu Yeni İspanya’nın sınırları, takip eden işgallerle, Panama’nın kuzeyindeki topraklardan yukarıya, bugün ABD olarak bildiğimiz toprakların neredeyse bütün batı ve orta kısımlarını içine alacak şekilde genişledi. Yine, doğuda kalan Meksika Körfezi boyunca Florida’ya kadar uzandı. Zamanla, İspanya’nın Asya’da kalan toprakları; Filipin Adaları, Mariana Adaları, Caroline Adaları, Taiwan ve Baharat Adaları’nın bir kısmı ve yine Karayipler’deki Küba, Hispaniola (bugün Haiti ve Dominik Cumhuriyeti), Porto Riko, Jamaika, Cayman Adaları, Trinidad ve Bay Adaları da bu genel valiliğe bağlandı.

(*Nueva España*) valisi olarak atadı. Azteklerden kalan tapınaklar yerle bir edilip yerlerine kiliseler kuruldu ve böylelikle bu coğrafyanın *İspanyollaşması* başlamış oldu. Diğer bir deyişle, günümüzde Orta ve Güney Amerika'nın *İspanyolca* konuşmasının, bir anlamda Latinleşmesinin mimarlarından biri Cortes'di. Yeni *İspanya*'da yeni şehirler kurdu, yerli halkı Hristiyanlaştırdı, Avrupa için nimet, Afrikalılar için kâbus demek olan şeker kamışı tarımını başlattı.

Yeni Dünya'daki bu performansına rağmen Cortes, elinde çok fazla güç topladığı gerekçesiyle şüpheleri üzerine çekmeye başladı ve süratle gözden düştü. Kraliyet tarafından unvanlarından azledildi ve *İspanya*'da her önüne gelene, haklı bir şekilde, "Ben bu imparatorluğa imparatorlarından daha fazla toprak kazandırımdı" diye diye, yalnız ve mutsuz bir adam olarak 1547'de öldü. Kâşif olarak başladığı hayatı, elden ayaktan düşmüş bir *fatih* olarak sonlanmıştı. Vasiyeti üzerine naaşı, bir süre sonra New Mexico'ya nakledildi.

Peki, koca Aztek İmparatorluğu nasıl olmuştu da bir avuç *İspanyol*'a boyun eğmişti? Bazı tarihçiler, Cortes'in sırrını, diğer yerli kabilelerle kurduğu ittifakta görür. Hatta yerli müttefikler kazanmasında, Azteklerin Tanrılara insan kurban etme ayinlerinin de etkili olduğu savunulur. Sevdiklerinin kurban edilmesinden bıkmış diğer kabileler, *İspanyolların* yanında saf tutmuş olabilirlermiş! Elbette, bu bir teori... Öte yandan yine bazı tarihçiler, Azteklerin *İspanyolları* Tanrı sanmış olabileceği ihtimalini de abartılı buluyor ve durumu *kazananın yazdığı tarih* olarak yorumluyor. Hatta Azteklerin başlangıçta *İspanyollara* düşmanca davranıp hepsini imha etmemelerini, "Tanrılara kurban edecekleri yeni bir kaynak buldukları" düşüncesiyle izah edenler de var. Durum buysa, anlaşılan büyük bir hata yapmışlardı. Diğer bir etken de az önce değindiğim çiçek hastalığıydı. Özellikle, hastalık Azteklerin lider kadrosunu kırıp geçirince, orduları *İspanyollar* karşısında tutunamamış ve koca bir uygarlık çökmüştü. Çiçek hastalığının neredeyse nüfusun dörtte birini öldürdüğü sanılıyor.



İspanyolların silah üstünlükleriyle kendilerinden kalabalık olan Güney Amerika yerlilerini yenmeleri zor olmamıştı.

Barbaros'tan sağlam bir şamar

Birçok kâşifin olduğu gibi, İspanyol Cortes'in de bir şekilde Osmanlı'yla yolu kesişmişti. Şöyle ki, Cortes itibarını kaybedip İspanya'ya döndüğü yıllarda tekrar İmparator Şarlken'in gözüne girme fırsatı arıyordu. Aradığı bu fırsatı, Şarlken'in, meşhur Amiral Andrea Doria'nın Osmanlı'ya karşı kurduğu Haçlı donanmasına katılmasına izin vermesiyle yakaladı. Donanmanın hedefi, Osmanlı idaresindeki Cezayir'i mesken tutup Akdeniz'de kimseye nefes aldırmayan Türk korsanlarıydı. 1538'de Venedik, İspanya, Portekiz, Malta ve Papalık güçlerinden oluşan bu büyük Haçlı donanması, Adriyatik Denizi'ndeki Preveze Kalesi önünde Osmanlılar karşısında dayanamayıp sulara gömülürken Cortes boğulmanın eşiğinden dönmüş, itibarını değil ama en azından canını kurtarmıştı.⁷

7 Yıllar sonra Preveze fatihi Barbaros Hayrettin Paşa hatıralarını naklederken Cortes için "Bu Cortes denen zalim, Yeni Dünya'da yüz binlerce insanı ateşte kızartan, gayretle melun bir kâfirdi" ifadesini kullanacaktı.

Pizarro: “Zenginlik isteyen ardımdan gelsin!”

Cortes, elbette ki Şarlken’in imparatorluğunun sınırlarını genişletmek için bilinmeyen diyarlarda ter döküp kılıç sallayan tek asker-kâşif değildi. Onun kadar önemli bir diğer isim de aynı zamanda akrabası da olan Francisco Pizarro’ydu.⁸ O da uzaktan kuzeni olan Cortes’ten geri kalmamış, bir başka Orta Amerika medeniyetini, *İnka İmparatorluğu*’nu⁹ ortadan kaldırmıştı!

Bir şekilde macera, keşif ya da hayatını idame ettirme güdüsüyle geldiği Yeni Dünya’da Pizarro’nun kısmetine Panama düşmüştü. Askerî yeteneklerini sergileyerek inşa ettiği kariyeri, bir şekilde onu Yeni İspanya’da iyi bir pozisyona getirmiş, bir hayli servet biriktirmişti. Ancak Cortes’in yukarılarda, Mexico’da elde ettiğini duyduğu hazineler iştahını kabartıyordu. Uzunca bir süredir, biraz daha güneyde, sayılamayacak kadar çok zenginliğe sahip olan bir yerli kabilesi olduğu söylentileri kulağına çalınıyordu. 1524-1526 tarihleri arasında, Güney Amerika’nın batı kıyılarından çıktığı keşif seferinin her ikisinde de amansız coğrafyayı ve ölümüne direnen yerlileri aşamadı. Ancak ikinci seferinde, İnka şehirlerinden Tumbes’e¹⁰ ulaşmış ve hayatında ilk kez *lama* adı verilen hayvanı görmüştü. Ama onu bu deve benzeri hayvandan ziyade, rastladığı

8 1471’de İspanya’da doğduğu sanılıyor. Babası da askerdi. Gençliğinde domuz çiftçisi olarak çalıştı. Herhangi bir eğitim aldığına dair bir kayıt bulunmuyor. 1502’de Hisponiala’ya gelmiş, 1513’te karadan Orta Amerika’yı enlemesine geçerek Büyük Okyanus’u gören ilk Avrupalı olan İspanyol kâşif Vasco Nunez de Balboa’nın bu tarihi seferine katılmıştı.

9 Güney Amerika’nın yerli halklarından olan İnkaların kurdukları imparatorluk. 13. yüzyıl ile 16. yüzyıl arasında hüküm sürmüş, gelişmiş organizasyon yeteneği ve altyapısıyla tarihe geçmiş bir medeniyetti. Etkileri bugünkü Peru’dan Ekvator, Şili ve Arjantin’e kadar ulaşmış, çok büyük bir alana yayılmıştı. Kültürel ve ekonomik başkenti, bugün Peru sınırlarında kalan Cuzco’ydu. Ülkemizde medeniyetin kendisinden ziyade, oldukça popüler bir turistik merkez olan ve “Dünyanın Yeni Yedi Harikası”ndan Biri” olarak kabul edilen antik İnka şehri Machu Picchu (Maçu Piçu) bilinir.

10 Peru’nun kuzeybatısında, Tumbes bölgesinde bulunan bir kenttir. Ekvator sınırına 30 km. uzaklıkta, Büyük Okyanus kıyı düzlüğünde, Tumbes Nehri’ne bakan yüksek tepelerde yer alır.



kabile reislerinin üzerindeki altın ve gümüş takılar etkilemişti. Görünüşe bakılırsa doğru iz üzerindeydi. Kabile reisleri, yüksek dağlarda zenginlikler içinde yaşayan bir kraldan bahsetmişti. Pizarro artık kesinlikle emindi. Buralarda bir yerde, en az Aztekler kadar zengin ve fethedilmeyi bekleyen bir medeniyet daha vardı! Ancak, mevcut gücüyle bu zorlu işin üstesinden gelemeyen, sarp dağların zirvesinde zenginlik kovalayamazdı. Adamlarından bir kısmını Panama'nın İspanyol valisine (sömürge valisi) yolladı ve kendisinden yardım istedi. Ancak maliyet hesabı yapan valinin aklına bu iş yatmadı ve ona Pizarro'ya geri dönmesini emretti. Bunun üzerine İspanyol kâşif, ne kadar doğrudur bilinmez, kılıcıyla kuma bir çizgi çekmiş ve "zenginlik ve ihtişam" isteyenleri çizginin kendi tarafında kalan kısmına çağırmıştı. İçlerinden sadece on üçü çağrısına kulak verecek, kalanlar Panama'ya dönecekti.

İnkaların izinde And Dağları'nı aşıyorlar

Pizarro ve bir avuç adamı güneye doğru, binbir türlü tehlikenin kol gezdiği topraklardaki arayışlarına devam ettiler. Ta ki güçleri ve umutları tükenene kadar... İçlerinde tek ayakta kalan ve halen gözleri keşif aşkıyla parlayan Pizarro'ydu. Ama tek başına bir şey

yapamazdı. Yanına aldığı birkaç lama, biraz altın ve birkaç İnka yerlisiyle tekrar valinin kapısında idi. Ancak vali yine ikna olmadı. Güneye doğru genişlemenin maliyetinden başka bir şeyden bahsetmiyordu. Bunun üzerine Pizarro, hızla İspanya'ya döndü ve aklından geçenleri Şarlken'e anlattı. Karşısındaki, Kanuni'yle aynı kulvarda yarışan bir dünya lideri olduğu için, istediğini alması zor olmayacaktı. Panama'nın güneyine doğru, yaklaşık 1.000 km. boyunca uzanan toprakların valisi olarak Yeni Dünya'ya döndü. Ocak 1531'de 200 asker ve 65 atla birlikte bir kez daha altın aşkıyla sefere çıktı. Askerlerinin büyük kısmı, kılıç ve mızrak taşıyordu. Sadece üçünde *arkebüz*¹¹ vardı. Diğerlerindeyse ok ve yay... Bu seferinde dört kardeşi ve kendisine çizgiyi geçerek destek veren ilk 13 kişi de vardı. Elbette, yanlarına bir rahip almayı da ihmal etmemişlerdi. *Din, keşifler tarihi boyunca kâşiflerin hem en büyük bahanesi hem de en büyük destekçisi olmuştur.*

Pizarro, Haziran 1532'de İnka İmparatoru Atahualpa'nın 30 bin kişilik bir ordusu olduğunu öğrenince, Tumbes'in güneyinde bir kamp kurdu. Düşman kalabalık ama onları aşabilirlerse ulaşacakları zenginlikler muhtemelen daha da *kalabalıktı*. Bu riski göze alarak çıktıkları yolda büyük bir azimle And Dağları'nı aştılar. Peru'nun kuzeyindeki dağlık bölgede, 2.700 metre yüksekteki Cajamarca'yı işgal ettiler. Onlar hedefe yürürken, İnka İmparatorluğu'nda kıran kırana bir taht kavgası vardı. Atahualpa ve kardeşleri birbirine girmişti. Kaderin cilvesi, İspanyollar Cajamarca'yı aldıklarında Atahualpa da yakınlardaydı. Pizarro, bir elçi göndererek rakibini görüşmeye davet etti. O sırada başındaki büyük dertle uğraşan İnka lideri, muhtemelen İspanyolları ciddi bir tehdit olarak değerlendirmemişti. Nispeten az bir güçle görüşmeye gitti ve büyük bir hata yaptığını anlamaya fırsat bile bulamadan İspanyollar tarafından yakalandı. Adamları öldürülürken kendisi esir edildi. Belli ki

11 15. ilâ 17. yüzyıllar arasında kullanılan ve namludan doldurulan bir tüfek türüdür. Öncülü olan küçük toplardan farkı çakmaklı/fitilli olmasıdır. Ardılı olan tüfekler gibi yivsizdir. Özellikle zırhlı düşmana karşı tercih edilirdi.



Pizarro da kolaylıkla İnka medeniyetini ortadan kaldırmıştı.

karşısında savaş kurallarını hiçe sayan bir düşman vardı. Pizarro, Atahualpa'yı bırakmak için halkından fidye istedi ve karşılığında bugün milyonlarca dolar ederinde altın ve gümüş aldı. Ancak bu kârlı alışverişe karşın, bir kez daha hileye başvuran İspanyol, İmparator'u serbest bırakmak yerine idam etti! İnkalara başına kendine yakın bir yerliyi yerleştirdi. Pizarro ve mütevazı ordusu, Kasım 1533'te herhangi bir engel olmaksızın İnkalara başkenti Cusco'ya¹² yürüdü. Avrupa'dan gelen yağma ve kıyım tufanından onlar da paylarına düşeni alacaktı. İnka İmparatorluğu, bir daha asla eski gücünü yakalayamadı ve kısa sürede Latinleştirildi. İki yüzden daha az sayıda bir adamla Pizarro, bugünkü Peru ve Ekvator topraklarının yanı sıra Şili'nin kuzey yarısını ve Bolivya'nın bazı

12 Cusco, Orta Peru'nun And Dağları platosunda bir şehirdir. 3.416 m. yükseklikteki şehir, günümüzde özellikle turistik Machu Picchu kalıntılarına giden rotanın başlangıç noktası olmasıyla bilinir.



İnkalardan günümüze kalan, Machu Picchu şehrinin harabeleri oldu.

kesimlerini kapsayan toprakları ele geçirdi. Bu sınırlar içerisinde, 6 milyonluk Güney Amerika'nın çoğunluğunu oluşturan İnkalar ve diğer yerli kabileler yaşıyordu.

İnat, cesaret, servet hırsı ve bolca vahşet tarihi değiştirdi

Bu büyük "zaferinin" ardından Pizarro, Güney Amerika'nın Büyük Okyanus kıyısındaki verimli topraklarına giderek elde ettiği servetle, bugün Peru'nun başkenti olarak bildiğimiz liman şehri Lima'yı kurdu. Ancak zenginliğinin tadını çıkartacak kadar uzun yaşamadı. Kendi adamlarıyla arasında çıkan servet kavgası sonucu, 1541'de sarayında öldürüldü.

Pizarro'nun seferleri, Güney Amerika'nın büyük kısmının İspanyol kontrolüne girmesini sağlamış ve José de San Martin ile Simon Bolivar tarafından üç asır sonra başlatılan bağımsızlık hareketlerine kadar da öyle kalmıştı. *İspanyol âdetleri, dili ve dini bugün kıtanın büyük kesiminde etkisini sürdürmeye devam etmektedir.*

Kâşiflikle askerliğin inanılmaz bir karışımı olan Pizarro, atılğan, acımasız, zalim ve vicdansız bir adamdı. Yani tam olarak bu türden büyük zoraki dönüşümlerin altından kalkabilecek kişilerdeki özelliklere sahipti. İnkaların, ne tehlikeye açık bir şekilde And Dağları'nı geçerken Pizarro'ya saldırması ne de imparatorluklarını savunmak için doğru dürüst bir çaba göstermiş olmaları şaşırtıcıdır. Ama bu durum, aynı zamanda İspanyollar açısından da büyük bir fırsat olmuştu. Zira 200 kadar adamın 30 bin kişilik bir orduya karşı kendisini savunması imkânsızdı. Yine de kalabalık düşman karşısında paniğe kapılmamışlardı. Belki de İspanyolları başarıya götüren faktör de buydu: *Çılgınlığa varacak derecede bir gözü peklik.*

Sonuç olarak; Hem Cortes hem de Pizarro, keşifleri ve askerî seferleriyle tarihin akışını ve bir kıtanın geleceğini radikal bir şekilde değiştiren nadir isimler arasına adlarını yazdırdı. Bu ikisi kadar, Yeni Dünya'nın zenginliklerinin Kıta Avrupa'sına taşınmasında ve Avrupa'daki sermaye birikiminde belirleyici rol oynayan insan azdır. Bugün Latin Amerika denen bir olgu varsa mimarı bu ikisidir.



Osmanlılar Neden Amerika İle İlgilenmedi?

*"Kıyıyı gözden kaçırmayı
cesaret etmeden okyanusu geçemezsiniz."*

Christopher Columbus

Başlıktaki bu ilginç soru, genellikle "Ah arkadaş, elin oğlu dünyanın etrafında dolaşıp yerküreyi parsellerken, bizimkiler saraydan çıkmamış" yakınmasına eşlik eder. Tablo nettir: Batı, Keşifler Çağı denen bir sayfa açmış ve bu sayfayı kendince karalamıştır. Sonuçta ortaya çıkan güçlü ve zengin Batı'ya karşılık, keşiflerin dışında kalmış, şaşkın ve kendi coğrafyasına sıkışmış bir Doğu'dur. Burada kastedilen ise doğal olarak doğunun o dönemdeki lideri Osmanlı İmparatorluğu'dur.

Ancak hiçbir şey görüldüğü gibi değildir, malum. O yüzdendir ki tarihçiler, genellikle Keşifler Çağı'nda Batı'nın yaptıklarına odaklandıkları için Osmanlı'nın tamamen uyuduğu gibi bir algı oluşmuştur. Ancak bu yanlıştır. Aslında, Osmanlı oldukça aktifti, hem de faclasıyla.

Sadece öncelikleri farklıydı!

Gelin şimdi, tarihin bu çok üzerinde durulmayan sayfası üzerindeki tozları bir alalım.

İlk durağımız; Keşifler Çağı'nın başlamasına neden olan, Avrupalıların, denizden ulaşmak için okyanusaşırı maceralara giriştiği, bereketli ticaret vahası Hint Okyanusu...

Kâşiflerin er meydanı: Hint Okyanusu

Aslına bakılırsa Osmanlılar da, Avrupa'nın diğer güçlerinin çoğu gibi, Hint Okyanusu'nu kendi etkinlik alanlarının dışında bir bölge

olarak değerlendiriyordu. Burası, Svahili¹ sahillerinden Güney Asya'ya uzanan, kendi içinde kapalı bir ticaret vahasıydı. Bölgedeki denizciler ya da tüccarlar genellikle körfez bölgesi Araplarıydı. Bu tabloda Hindistan, bu bölgenin en büyük pazarı ve temel taşıydı. 1498'de Portekizliler, Ümit Burnu'nu dolaşarak bu pazara girdiler. Bu durum, Hindistan ticaretinin yolunu değiştirdi. O zamana kadar Hindistan'dan yüklenen mallar Basra Körfezi ve Kızıldeniz yoluyla İskenderiye veya Suriye limanlarına geliyor, Venedik gemileri ile Avrupa'ya taşınıyordu. Hint ticaretinin Portekizlilerin eline geçmesi Memlûkların ekonomisini sarstı. Bu işi başaran kâşif Vasco da Gama, Portekiz adına ticaret ortaklıkları kurmaya soyundu ve bunu yapmak için de sıklıkla top ve tüfek kullandı. İşte böylelikle sahneye yeni, dinamik ve tahrip edici bir aktör daha çıktı; Portekiz kalyonları.²

Portekizliler, bu bereketli ticari sulara bodoslama girmiş olsalar da, Osmanlıların bu bölgedeki potansiyele ciddi olarak eğilmesi, ancak ve ancak 1517'de Yavuz Sultan Selim'in Mısır'ı almasından sonra gerçekleşecekti. Mısır'daki Memlûk Sultanlığı'nın etki sahası, Levant³ sahillerine dek uzanıyordu. Osmanlılar, yeni ele

- 1 Svahili Arapçada "sahiller" anlamına gelmektedir. Genellikle, Afrika'nın doğu kıyıları için kullanılan bir terimdir. Svahili, ayrıca Doğu Afrika'da kullanılan bir dildir. Tanzania, Kenya, Uganda ve Afrika Birliği'nde resmî dil olan Svahili, günümüzde yaklaşık 80 milyon insan tarafından konuşulmaktadır.
- 2 İlk olarak İspanyollar ve Portekizliler tarafından geliştirilen yelkenli, kürekli savaş gemilerine verilen addı. İngilizler tarafından 16. yüzyılda geliştirildi; rüzgârla giden, üç direkli, yelkenli, büyük savaş gemilerine genel olarak verilen isim oldu. Kalyonun mutlaka 3 direği ve mükemmel bir yelken donanımı olurdu. Güvertesi kat kat olup sırasıyla açık güverte, palavra, orta kat, top ambarı, tavlön ve kontra tavlön güverte adlarıyla anılırdı. En altta sintine bulunur ve bir kalyon en az 60-100 topa sahip olurdu. Kalyonlar, bu katlara göre isim alırlardı (Üç ambarlı 120 toplu gibi). Ateş güçleri bir bordadan yapabildikleri atışa ölçülen kalyonlarda topların namluları, atış esnasında lumbarlardan dışarı uzanır ve lumbarlar su girmemesi için kapaklı olurdu.
- 3 Levant sınırları net olmayan coğrafi bir terim olup, tarihsel süreç içerisinde Toros Dağları'nın güneyindeki Ortadoğu'da kalan geniş bir alanı belirtir. Batıda Akdeniz, güneyde Arabistan Çölü ve doğuda Mezopotamya ile sınırlanmıştır. Levant terimi, ilk defa İngilizcede 1497 yılında söylendi. Orijinal olarak geniş anlamda, *İtalya'nın doğusundaki Akdeniz toprakları* olarak kullanılıyordu. Fransızca



Mısır'ın alınmasının ardından Osmanlı donanması stratejik hedeflere göre yeniden yapılandırılacaktı.

geçirdikleri bu toprakların güney kanadını güvence altına alma adına Hint Okyanusu'na seferler düzenlemeye başlayınca, kısa sürede bu bölgedeki ticaret yollarını kontrol altına alarak aslında ne kadar büyük bir kazanç elde edebileceklerini gördüler. Osmanlı'nın Boğazlar'daki ya da imparatorluk donanmasının kıyı şeridini güvence altına aldığı Kuzey Afrika'daki heybetli donanmasına karşın, Hint Okyanusu'ndaki Osmanlı varlığı, imparatorluğun genişleme dürtüsüyle paralel boyutta değildi. Osmanlı, Portekizlilerin Hint Okyanusu'ndaki ticaret vahasına yönelik akınlarına karşı savunmada kalmış görüntüsü veriyordu.

Ama bu uzun sürmeyecekti.

Hint Okyanusu Lobisi iş başında

Keşifler döneminde Osmanlı konusunda ender çalışmalarından birine imza atan Minnesota Üniversitesi'nden erken dönem

Levant kelimesinden gelir. Yükselme manası taşıyan kelime, güneşin yükseldiği nokta anlamıyla kullanılır.

Osmanlı tarihçisi *Giancarlo Casale*, Mısır'ın alınmasını erken dönem Osmanlı tarihinin en önemli olaylarından biri olarak değerlendirir. Böylelikle Osmanlı, hem eşsiz bir tarım ve nüfus zenginliğine sahip olmuş, hem de Kızıldeniz üzerinden Hint Okyanusu'na uzanma imkânına kavuşmuştur.

O zamanlar Mısır, uzun zamandır Hindistan ve Endonezya'dan gelen baharatın depolanıp dağıtıldığı bir merkez gibiydi. Osmanlı yönetim kademesi içindeki bir kesim, bu durumu imparatorluğun hem gelirlerini hem de yumuşak gücünden kaynaklanan etkisini artırmak adına bir avantaj olarak gördüler. Casale'nin, "Hint Okyanusu Lobisi" olarak isimlendirdiği bu grup, içerideki yoğun muhalefete karşın, Hint Okyanusu'nun da Osmanlı açısından Kuzey Afrika ve Balkanlar gibi bir ön cephe olması gerektiğini savundu. Mısır'ın alınmasının ardından Osmanlı, bu ülkede büyük bir altyapı seferberliği başlattı. Kızıldeniz kıyılarında tersaneler kurdu. Devlet içindeki bir kesim "Bu kadar masrafa değer mi?" derken lobi, kârlı ticaret yollarının ve güneydeki su yollarının güvenliğinin sağlanmasının ve bu yolla Kuzey Afrika ve Asya'da kurulacak yeni ittifakların getirisinin çok daha fazla olacağını görmüştü. Başlangıçta güvenlik amacıyla girilen yatırımlar, kısa zamanda kâr amaçlı bir seferberliğe dönüşecekti. Lobinin önceliği, istikrarsız Yemen üzerinden, Mısır'la birlikte, kutsal şehirler olan Mekke ve Medine'ye yönelik Portekiz saldırılarını önlemektir. Yemen istikrarsız olduğu sürece Portekizliler, bu ülke üzerinden Kızıldeniz'e sızabilecekti. Sonuç olarak; savunma içgüdüsüyle kontrol altına alınan Yemen, bir süre sonra Osmanlı'nın Hint Okyanusu'na dönük emperyal hedeflerinin ana üssü olacaktı.⁴

4 Mısır ve Suriye Osmanlıların eline geçince (1517), Kızıldeniz ve Basra Körfezi'ndeki Portekiz varlığı tehdit haline gelmişti. Mısır Beylerbeyi Hadım Süleyman Paşa'nın himayesinde inşa edilen donanma 1532'de hazır hale geldi. 1535'te Gucerat Hükümdarı Bahadır Şah, Portekizlilere karşı Osmanlı'dan yardım istedi. Bunun üzerine, Hadım Süleyman Paşa komutasındaki donanma, 1538 Haziran'ında hareket etti. İlk olarak, Kızıldeniz'in kapısı olan Aden'i ele geçirdi. Donanma Hindistan'ın Diu şehrine ulaştığında, Bahadır Şah Portekizlilerce öldürülmüş ve yerine Portekiz yandaşı yeğeni III. Mahmud geçmişti. Süleyman Paşa,



Osmanlı'nın hedefi, Amerika kıtasına ulaşmak değil, Akdeniz ve Hint Okyanusu'nda Portekiz ve İspanya'ya nefes aldirmamaktı. Bunu da uzunca bir süre başarıyla gerçekleştirdi.

Osmanlıların Hint Okyanusu açılımında, aralarında Piri Reis'in de olduğu denizciler, haritacılar ve devlet adamları başrolü oynadı. Bu sayede, Hint Okyanusu'nun ötesindeki Gucerat⁵ ve Endonezya'nın yanı sıra Doğu Afrika'da da siyasi ve ticari ittifaklar

Diu şehrini kuşattı fakat yirmi gün sonra Portekiz donanmasının yardıma gelme tehlikesi üzerine kuşatmayı kaldırıp geri döndü. Yemen'de Zebid'i ele geçirdi. Yemen Beylerbeyliği kuruldu (1540). 1500'lü yılların başından beri Portekiz baskısıyla aksamış olan Mısır-Hindistan ticareti, Osmanlıların Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'nda güçlenmeye başlaması üzerine tekrar canlandı.

- 5 Gucerat, Hindistan'ı oluşturan eyaletlerden biridir. Güneyde ve batıda Umman Denizi, kuzeybatıda Pakistan, kuzeyde Racistan, doğuda Madhya Pradesh, güneydoğuda da Maharashtra eyaletleriyle çevrilidir.

kuruldu. Bölgedeki Portekiz egemenliğine set çekmenin yanı sıra Osmanlı'nın bu bölgedeki faaliyetleri, imparatorluğun en büyük ve en tehlikeli düşmanı olan İran Safevilerini de by-pass etmesini sağlamıştı. Elbette ki Hint macerası dikensiz gül olmadı. Akdeniz için uygun olan Osmanlı kadırgaları,⁶ açık okyanuslarda Portekiz kadırgalarıyla başedebilecek niteliklere sahip değildi. Büyük topları, kalın gövdeleri ve büyük yelkenleriyle Portekiz kadırgalarını yenmek kolay iş değildi. Buna rağmen Osmanlı donanması, Portekizlilere meydanı boş bırakmayacaktı.

Afrika'da da mücadeleye devam

İki güç, Hint Okyanusu'nun batısındaki Kuzey Afrika'da da kafa kafaya geldi. Portekiz destekli Hristiyan Etiyopya İmparatorluğu, Osmanlıların başını ağrıtırken, Osmanlı da buna Adal Sultanlığı'na⁷ destek olarak karşılık verdi. Bir yanda Portekizliler ve Hristiyan Etiyopyalılar, diğer yanda Osmanlı ve Müslüman Afrikalıların kurduğu Adal Sultanlığı kıyasıya savaştı (Adal-Etiyopya Savaşı 1529-1543). Bu, Osmanlıların Portekizlilerle giriştiği uzun soluklu savaşlar⁸ dizisinin sadece bir cephesiydi.

6 Kadırğa, daha çok Akdeniz'de kullanılan çektiri (çektirme) tipi bir savaş gemisidir. İlk olarak 8. yüzyılda Akdeniz'de deniz savaşlarında kullanılmaya başlandı. 17. yüzyıla kadar gelişme göstermiştir. Asıl hareket mekanizması kürekler ve yelken buna yardımcıdır.

7 Adal, bugünkü Cibuti, Somali ve Etiyopya topraklarında hüküm sürmüş ve Müslümanlarla Habeş Hristiyanları arasındaki savaşlarda önemli rol oynamış bir Müslüman emirliğiydi.

8 Bunların hepsi, "Osmanlı-Portekiz Savaşları" başlığı altında incelenir. İki devlet arasında 16. yüzyıl başlarında başlayıp 18. yüzyılın ilk çeyreğine kadar devam eden ve hem karada hem de denizde gerçekleşen pek çok sayıda çatışma ve savaştan oluşurlar. Portekizliler, Osmanlıların tarihleri boyunca en geniş alanda savaştığı devlettir. İki devletin savaştığı başlıca bölgeler; Akdeniz, Kuzey Afrika, Atlas Okyanusu, Kızıldeniz, Somali, Cibuti, Habeşistan (Etiyopya, Eritre), Basra Körfezi, Doğu Afrika, Kenya, Mozambik, Hint Okyanusu, Hindistan ve Endonezya'dır.

Osmanlılar, uzun soluklu çatışmalar dizisinin ardından Afrika Boynuzu'nu⁹ Portekizlilere yedirmeye niyetleri olmağını göstermişlerdi. Bölgeye dair büyük hayalleri olan Osmanlı, askerî gücü ve denizcilik birikimiyle bölgedeki önce Portekiz, ardından da Hollanda egemenliğinin başını ağrıtabilecek olan Hint Okyanusu'nun diğer ucundaki Açe Sultanlığı'yla da ilişki içerisindeydi. Bununla birlikte, bölgedeki Osmanlı varlığından rahatsız olan sadece Portekizliler değildi. Hint Okyanusu'nun en büyük ve en etkili ticari gücü olan Babür İmparatorluğu¹⁰ da Portekizlileri kârlı bir ortak olarak selamlarken, Osmanlı varlığına şüpheyle bakıyordu.

Özetle, Keşifler Çağı'nın başlamasının asıl nedeni olan Hint Okyanusu civarındaki zenginlikleri Osmanlı hiçbir zaman göz ardı etmemiş ve bu bölgedeki en büyük Avrupalı güç olan Portekizlilerle, bugün bile çok önemli deniz yolları olan Hürmüz, Malakka ve Aden Körfezi üzerinde etkili bir şekilde mücadele etmişti.

Amerika, kaçan bir fırsat mıydı?

Şimdi gelelim Keşifler Çağı'nın diğer safhasına, Amerika'ya. Evet, neden Osmanlı Amerika'ya gitmemişti? Gerçekten de büyük bir fırsat mı kaçırmıştı? Ne yazık ki, işin bu boyutunu inceleyen çalışmaların sayısı oldukça sınırlıdır. Bunlardan birine inza atan Wisconsin Üniversitesi'nden tarihçi Abbas Hamdani, bu soruya cevap olarak, Osmanlı'nın Fas'ı alamamasını gösterir.¹¹ Buna

9 Afrika Boynuzu: Etiyopya, Somali, Eritre ve Cibuti'yi içine alan ve Afrika'nın doğu bölümünün Arap Yarımadası'nı çevreleyen bölgesine verilen addır.

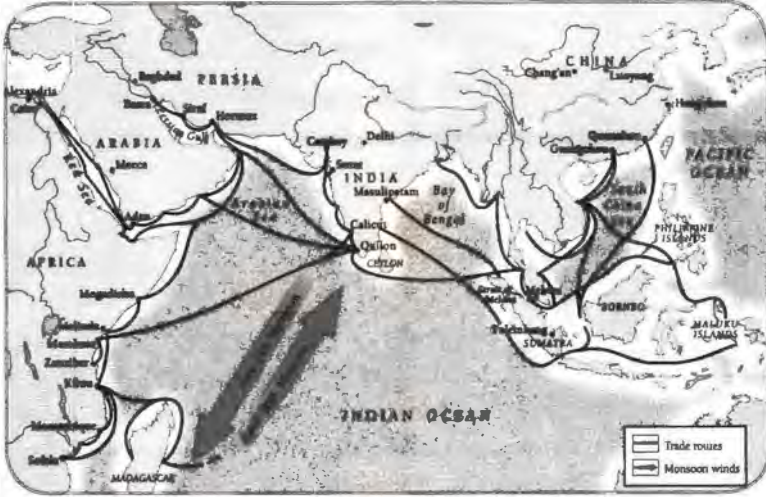
10 Babür İmparatorluğu (1526-1858), günümüzdeki Hindistan ve çevresi üzerinde kurulmuş ve hüküm sürmüş Türk-Moğol kökenli bir devlettir.

11 Hamdani'nin Keşifler Çağı ile ilgili oldukça farklı teorileri vardır. Ona göre, hem İspanyolları hem de Portekizlileri yeni keşiflere yönelten asıl motivasyon kaynağı, Kudüs'ü Müslümanların elinden almak! Portekizliler bir şekilde Mekke'yi ele geçirip Kudüs'le takas edeceklerdi. Afrika'nın etrafından dolaşarak Hint Okyanusu'na çıkmalarının asıl nedeni de buydu. Müslümanlara karşı Etiyopya'nın Hristiyan sultanının desteğini almışlardı. Osmanlı, bu hamleye Mısır'ı alarak karşılık verdi. Keza İspanyolların, özellikle de Kolomb'un okyanusu aşarak Hindistan'a ulaşmaktan amacı ticaret değil, Doğu Hristiyanlarının desteğini de

göre, Atlas Okyanusu'na açılan kapı konumundaki Fas'ı alama-
yan Osmanlı, doğal olarak Amerika'ya da ulaşamamıştır. Oysa bu
yaklaşım, tam olarak meseleyi açıklamıyor. Zira Fas, hiçbir zaman
Osmanlı için bir tehdit unsuru olmamıştı. Osmanlı, defalarca hır-
paladığı bu ülkeyi doğrudan almamış, kendine bağlı bir yönetimle
idare etmişti. Öyle ki; Portekiz'in de dâhil olduğu ve Fas'ı kimin
idare edeceğine dair bir iç hükümdarlık mücadelesi olarak patlak
veren Vadişeyl Muharebesi'nde¹² net bir zafer elde etmişti. İşin
aslı; Osmanlı'nın hiçbir zaman Fas üzerinden Atlas Okyanusu'na
açılmak gibi bir hedefi olmamış, kısacası Fas'a kafa yormamıştı. Eğer
stratejik bir ihtiyaç hissedilseydi, Osmanlı donanması Cebelitarık'ı
geçebilirdi. Öte yandan, Osmanlı'nın Amerika'yı keşfetmek gibi
bir derdi de yoktu. Zaten, hatırlarsanız, Amerika'yı keşfedenlerin
bile aslında böyle bir derdi yoktu! Hindistan'a ulaşmaya çalışırken,

alarak (Uzakdoğu'daki Büyük Han'ın ya da diğer olası sultanların Hristiyanlara
sıcak baktığına inanıyordu) yeni bir Haçlı seferiyle Müslümanları Ortadoğu'dan
atmaktı. Hamdani'ye göre Kolomb, bu iş için Tanrı tarafından özellikle seçilmiş
olduğuna inanıyordu. Osmanlı, bu iki emperyal gücün Kutsal Topraklar'a dönük
emellerine, Portekizlilerle Hint Okyanusu'nda, İspanyollarla da Akdeniz'de sıkı bir
mücadeleye girişerek cevap verdi. Hatta Osmanlılar, İspanyolları Amerika'da da
sıkıştırmayı planlıyorlardı. Piri Reis'in Amerika kıtasının ön planda olduğu detaylı
dünya haritası da Osmanlı'nın bu niyetini gösteriyordu. Ancak Fas'ı alamadıkları
için Atlantik Okyanusu'na açılamadılar ve dolayısıyla da Amerika'ya geçemedi-
ler. Ardından Avrupa, Balkanlar ve Arap illerinde çıkan isyanlarla zayıfladılar ve
Amerika seferi tamamen gündemden düştü. Portekiz ve İspanya ise yeni keşiflerin
ortaya çıkardığı ekonomik potansiyeli fark edince, Müslümanları hedef alan Haçlı
seferleri fikrini bir kenara bıraktılar.

- 12 Vadişeyl Muharebesi ya da Vâdiü'l-Mehâzin Muharebesi, 1578 yılında
Osmanlı İmparatorluğu ve Osmanlıların müttefiği olan Fas'ın Saadi Sultanı
Abdûlmelik ile Portekiz Kralı Sebastião ve Portekizlilerin Fas'taki müttefiği III.
Ebu Abdullah Muhammed el-Mütevekkil'in kuvvetleri arasında yapılan deniz
savaşıdır. Üç Kral Savaşı ya da Ksar-el Kebir Savaşı olarak da bilinir. Osmanlılar
kendi adamları olan Abdûlmelik'i tahta oturtması için Cezayir Beylerbeyi Ramazan
Paşa'ya emir vermişti. Muhammed el-Mütevekkil de Portekizlilerin desteğini
almıştı. Portekiz Kralı Sebastião, 80.000 kişilik büyük bir kuvvetle Fas'a geldi, ancak
Ramazan Paşa idaresindeki Osmanlı ve Fas kuvvetleri 1578 yazında Portekizlileri
Vadi's-sebil Savaşı'nda fena halde bozguna uğrattılar. Kral Sebastião, muharebe
meydanında öldü. Fas ordusu mağlup edilerek Abdûlmelik Fas Sultanlığı'na
getirildi. Bu tarihten sonra Fas'ta Osmanlı hâkimiyeti başladı.



Amerika keşfedildiği dönemde tam bir kara kutuydu. Asıl mücadeleyle dünya ticaretinin merkezi konumundaki Hint Okyanusu'nda yaşıyordu. Haritada bu coğrafyadaki ticaret rotaları görülmekte.

tesadüfen Amerika'yı bulmuşlardı. Avrupalıların asıl derdi, kendilerine Uzakdoğu yolunu kapayan Müslümanları atlatarak başka bir yoldan Hindistan'a ulaşmaktı.

Oysa Osmanlıların böyle bir motivasyonu yoktu, çünkü suyun başını tutan zaten kendileriydi! Ayrıca, o günlerdeki Amerika imajının günümüzdekiyle uzaktan yakından bir ilgisi yoktu. Doğu cephesinde Osmanlı'yla didişmelerinden dolayı, Avrupalı güçlerin büyük bir kısmının bile uzak denizlerdeki bu keşiflere olan ilgisi sınırlıydı. Kolomb'un kendisinin de tam olarak neyi ya da nereyi keşfettiğinden emin olmadığını düşünürsek, bu ilgisizliğin sebebi bir nebze anlaşılabilirdi.

Kısacası, yeni bulunan bu kıtanın nasıl bir potansiyel barındırdığı henüz bilinmiyordu bile.

Osmanlı'nın derdi başkaydı

Osmanlı'nın o günlerdeki öncelikli meselesi Avrupa, Kuzey Afrika ve Rusya'ydı. Dört bir tarafında sınırsız bir potansiyel

yatarken bilinmeyen bir kıtaya neden yatırım yapsınlardı ki?¹³ Stratejik sebeplerin yanı sıra, doğal olarak teknik sebepleri de vardı. Öncelikli olarak Osmanlı'nın, Amerika'yı keşif yarışına katılan İspanya, Portekiz, İngiltere, Hollanda ve Fransa gibi Atlas Okyanusu'na kıyısı yoktu. Ayrıca Amerika'ya olan uzaklığı bu ülkelerin hepsinden neredeyse iki kat daha fazlaydı. Bazılarının savunduğu gibi Fas'ı alıp oradan Amerika'ya açılrsa bile, bir şekilde oradan elde edebileceği hazineleri payitahta taşımak zorunda kalacaktı. Atlas Okyanusu'nda köpekbalığı misali dolaşan İngiliz korsanlarını ve İspanyol kalyonlarını atlatıp, üstelik bir şekilde Cebelitarık Boğazı'nı bu hazine filosuyla aşarak dünyanın öteki ucundan Konstantinopol'e ulaşmak, sanıldığı kadar kolay bir iş değildi. İspanyollar, Amerika'nın zenginliklerini Osmanlı'ya yedirmemek için gerekirse Cebelitarık'ın önüne duvar bile örebilirdi. Osmanlı, İspanyollardan güçlüydü evet, ama bu biraz da nereden baktığınızla bağlıydı. Okyanusta ya da Akdeniz'in doğusunda İspanyol armadasıyla didişmek kolay iş olmasa gerekti. Ayrıca bir de zamanlama meselesi vardı. Yavuz Sultan Selim, 1517'de Mısır'ı aldığında, İspanyollar Karayipleri parsellemiş, Hernan Cortes Aztek medeniyetini ortadan kaldırmıştı. Yirmi yıl sonrasında, İspanya ve Portekiz neredeyse tüm Latin Amerika'yı ele geçirmiş; Fransa, İngiltere ve Hollanda'ysa Kuzey Amerika'da hâkim hale gelmişlerdi.

Bir süre sonra işin rengi değişti. Osmanlı, Amerika'da yatan potansiyelin farkına vardığında iş işten geçmişti. Artık, okyanus-ötesi maceralara girişecek kadar güçlü değildi. 1898'de Amerika gerçek bir güç olarak dünya sahnesindeki yerini aldığında, Osmanlı çoktan "Avrupa'nın hasta adamı" olmuştu.

Tarih okumalarında yapılan en yaygın hata, bugünün gerçekleriyle geçmişe bakmak ve onları aynen geçmişe taşımaktır. Şüphesiz ki bugün, Amerika'nın dünya üzerindeki belirleyiciliği

13 Bu arada, aynı şeyi Çin için de söylemek yanlış olmaz sanırım. Onların da deniz aşırı sömürgeler kuracak her türlü imkânı vardı ama bu türden bir maceraya girmemişler, buna ihtiyaç bile hissetmemişlerdi.

tartışılmazdır. Ama aynı algıyı, 16. ve 17. yüzyıllara taşıdığımızda yanılırız. Osmanlılar, Amerika'ya gitmedi; çünkü onlar için bir anlam ifade etmiyordu. Onların derdi “kâfirin” doğrudan kalbine, yani Viyana'ya gitmekti! Hem gitse bile ne elde edecekti ki? İspanyollar gibi altın mı? Kanuni döneminde hazine zaten tıka basa altın doluydu. Fransızlar gibi kürk mü? Kuzeydeki Slav illerinden istediği kadar kürk getiriyordu. Portekizliler gibi toprak mı? Fazlasıyla toprağı vardı. Baharat mı? Ambarlar dolup taşıyordu...

Özetlersek; Kolomb'un tesadüfî keşfi, bir iki yüzyıl içinde dünyanın dengelerini değiştirecekti. Ama o zamana kadar Avrupa, Akdeniz'le okyanus arasına sıkışıp kalmıştı. Osmanlı, Akdeniz'in en büyük gücüydü. Uzakdoğu'dan ve İpek Yolu üzerinden gelen mallar, kendi kontrolü altındaki Ortadoğu üzerinden dünyaya yayılıyordu. Keyfi yerindeydi. Daha sonradan, denizaşırı sömürge imparatorlukları kuran ülkelerin hepsinin Atlantik Okyanusu ülkesi olması dikkate değerdir. Bu ülkeler, o dillere destan derin subatmanlı teknelerini Osmanlıların etrafından dolaşmak için geliştirmişlerdi! Az önce de belirttiğim gibi Portekizliler mecburiyetten, “kâfiri” by-pass etmek için Afrika'nın ucundan dolaşmışlardı. Oysa Osmanlı'nın derdi “kâfiri” by-pass etmek değil, Viyana kapılarını yıkıp doğrudan üzerine gitmekti.

Ferdinand Magellan Dünyanın Etrafında Tur Atan İlk Kişi miydi?

“Deniz tehlikeli ve fırtınaları da pek korkunçtur. Ama bu engeller, asla kıyıda kalmak için yeterli sebep değildir. Vasatların aksine cesur ruhlar, imkânsız gibi görünen işlerde zafere ulaşmaya uğraşırlar. Bilinmeyeni fethetmek ve korkusuzca belirsiz geleceğe meydan okumak için, bütün gayretlerin en cesaret gerektirenine demir bir iradeyle soyunurlar.”

Magellan

Kolomb, Yeni Dünya'yı 1492'de keşfetmiş; onun ardından gelen 16. yüzyıl kâşifleri, Avrupa'ya, Pasifik Okyanusu'nun Amerika'nın batı sahillerinden de öteye uzandığı haberlerini getirmişlerdi. Haliyle, herkesin aklına bir soru düşmüştü: O halde, Avrupa'dan sürekli batıya doğru giderek doğuya ulaşabilir miydik? *Neden olmadı?*

Avrupalılar, daha öncede konuştuğumuz gibi, doğunun ipek, mücevher ve baharatına taliptiler. Yani doğunun göz kamaştırıcı zenginliklerine... 15. yüzyıl sonunda, Portekizli kâşif Vasco da Gama'nın 1498'de Ümit Burnu'nu dönerek Avrupa ve Uzakdoğu arasında bir rota tesis ettiğini, Afrika'nın güneyinden dolaşarak Portekiz'den Hindistan'a giden bir yol bulunduğunu görmüştük. *Ancak, az önce de belirttiğim gibi, neden bir başka yoldaha olmasındı ki?*

İşte bu soruya ciddi ciddi kafa yoranlardan biri de Portekizli denizci Ferdinand Magellan'dı.¹ Atlantik Okyanusu boyunca, sürekli

1 Ferdinand Magellan (Fernão de Magalhães (1480-1521), dilimizde daha çok Macellan olarak bilinir), Sarbosa, Portekiz'de zengin bir ailede doğdu. Küçük yaşta denizlerin keşfi konusunda, Portekizliler ile İspanyollar arasındaki rekabete,

batıya doğru giderek, çok fazla baharatın yetiştiği Güneybatı Asya'ya ulaşmak istiyordu. Şimdi bu noktada, "Nedir bu Avrupalıların baharat takıntısı Allah aşkına?" dediğinizi duyar gibiyim. Hemen açalım. 15. yüzyılda, dünya ekonomisinin merkezinde, tıpkı bugün petrolün yer aldığı gibi, baharat yer alıyordu. Hem tatlandırıcı olarak kullanıldığı hem gıdaları koruduğu hem de etlerin kötü kokusunu kapattığı için tarçın, karanfil, Hindistancevizi ve siyah biber gibi baharatlar oldukça değerliydi. Magellan döneminde ise, özellikle karanfil, altın değerinde bir baharat kabul ediliyordu. Gıdalara tat vermek için kullanılıyordu; ancak Avrupalılar karanfil esansının insanı güzelleştirdiğine, karanfil tozunun ateşi dindirdiğine ve stikle karıştırıldığında da cinsel gücü artırdığına inanıyorlardı. Ancak bu baharatlar, soğuk ve çorak Avrupa'da yetiştirilemediği için, Baharat Adaları'na en kısa yoldan ulaşmak, bir numaralı öncelikleri olmuştu. Bunu biraz da 20. yüzyılda Ortadoğu petroleri için verilen mücadeleye benzetebiliriz. Evet, bu kritik hammadde ile ilgili en büyük rekabet, İspanya ve Portekiz arasındaydı. Avrupalılar, doğuya, Baharat Adaları'na doğru, hem karadan hem de denizden giderek ulaşmışlardı; ancak o güne kadar hiç kimse, dünyanın diğer tarafına ulaşmak için batıya gitmeyi denememişti.

İşte Magellan, bunu yapan ilk kişi olmakta kararlıydı...

Hayatı denizlerde geçmişti. Henüz 25'inde, 1505'te Hindistan'a giden bir Portekiz filosunda görev almış, onu izleyen yedi yıl içerisinde Hindistan ve Afrika'ya giden yedi farklı sefere katılmış ve hatta Osmanlı'ya büyük bir tokat attıkları o meşhur Dui Savaşı'nda²

bugün Endonezya sınırlarında yer alan Maluku ya da diğer adıyla Baharat Adaları için verilen hâkimiyet kavgasına dair hikâyeler duymuştu. Zenginlik ve şöhretten etkilenmiş, henüz daha erken yaşlarda keşif yapmayı kafasına koymuştu.

2 Diu Muharebesi, (İkinci Chaul Muharebesi) 3 Şubat 1509 tarihinde, Umman Denizi'nin Diu açıklarında, Portekiz İmparatorluğu ile Osmanlı, Venedik ve Ragusa destekli Memlûkluk-Gucerat Sultanlığı-Kalküta Krallığı birleşik donanması arasında gerçekleşmiş bir deniz muharebesidir. Muharebede birleşik donanmanın geri çekilmesiyle, Portekizliler büyük ve oldukça stratejik bir zafer kazanmıştı. Böylelikle, Ümit Burnu'ndan geçecek ticaret yolunun güvenliğini de büyük



Portekizli kâşif Magellan sürekli batıya giderek doğuya ulaşmaya kararlıydı.

bile yer almıştı. Yine 1513'te, Portekiz Kralı Manuel tarafından, vergisini ödemeyi reddeden Fas kralını cezalandırmak için bu ülkeye yollanan 500 gemilik ve 15 bin kişilik seferde de bulunmuştu. Bu seferde çıkan bir çatışmada ciddi bir şekilde yaralanacak ve geri kalan hayatı boyunca aksayan bir bacakla yaşayacaktı.

ölçüde garanti altına almışlardı. Bu ticaret yolu, Portekizlilerin bir asır sürecek ticari üstünlüğünün çıkış noktası olacaktı.

“Adım Magellan Göbek adım Macera”

Kısaca, bütün bu maceraların sonunda, yasak ticaret yaptığı için gözden düşmüş ve işsiz güçsüz biri olarak 1514'te Portekiz'e dönmüştü. İşte tam bu zaman diliminde, bir önceki yıl rakip olduğu İspanya'dan bir başka kâşif *Balboa*,³ Pasifik Okyanusu'nu gören ilk Avrupalı olarak büyük bir adım daha atmıştı. Magellan, Uzakdoğu konusunda geniş bir bilgiye sahip, yetenekli bir gemiciydi ve Uzakdoğu'ya doğru, Yeni Dünya üzerinden geçen bir yol bulma fikri, Balboa'nın keşfiyle daha da güçlenmişti. Bu fikrini önce Kral Manuel'e pazarlamak istedi. Kral aldırmadı bile. Bunun üzerine Magellan, ümidini kaybetmeyerek soluğu İspanya'da aldı. Kısmetinin ve hayallerinin peşinde, artık rakip imparatorluk adına koşacaktı. Ekim 1517'de İspanya'ya gelen Magellan'ın ne bir bağlantısı ne de İspanyolcası vardı. Kısa sürede, kendisi gibi buraya gelmiş olan bir diğer Portekizli, Diogo Barbosa ile tanıştı. Bir yıl içinde de Barbosa'nın kızkardeşiyle evlendi. İspanyol sarayıyla iyi bağlantıları olan Barbosa ailesi, Magellan'ı kralın keşiflerden sorumlu yetkilileriyle tanıştırdı. İşler yolunda gidiyordu. Portekizli, kraldan randevu koparmayı başarmıştı (O dönemler, Kolomb örneğinden de hatırladığımız gibi, kâşifler yetenek ve hayallerini rakip ülkelere kiralayabiliyorlardı. İlginç dönemlerdi, evet). Peki kral kimdi dersiniz?

Kolomb'un 1492'deki Yeni Dünya'ya seferini finanse eden Kral Ferdinand ile Kraliçe İsaabel'in torunu olan Kral V. Charles (*Şarlken*), namı diğer Kutsal Roma İmparatoru Şarlken'in idare ettiği İspanyol İmparatorluğu, Amerika kıtasını neredeyse haraca kesmişti. Ama fazla mal göz çıkarmazdı. Şarlken, Uzakdoğu'da kendine yer edinen Portekiz'e rakip olabilmek için, Uzakdoğu'ya batıdan bir yol bulunması düşüncesine oldukça sıcak baktı. “Güney Amerika'da gizli bir boğaz olmalı. Oradan diğer tarafa geçebiliriz,

3 Vasco Núñez de Balboa (1475-1519) İspanyol kâşif, vali ve fetihçilerdendi (*conquistador*). 1513'te Panama kıstağını aşarak bir dağın doruğundan Pasifik Okyanusu'nu gören ilk Avrupalı olmuştu.



Magellan'ın filosu tehlikelerle dolu bir maceraya yelken açıyordu.

Hindistan'a ulaşabiliriz!" diyen Magellan'ın talebini, büyükanne ve büyükbabasının vizyonunu paylaşarak olumlu karşıladı (*Bu arada dünyayı fethetmeye soyunan Şarlken'in henüz 18 yaşında olduğunu hatırlatmak isterim*). Magellan, şükran duyduğu Kral'a sadece şu cümleyi kuracaktı:

Ölçülemez zenginlikleri ayağımızın altına sereceğim.

Ver elini tekinsiz sular

Magellan'a beş gemi ve yaklaşık 250 mürettebat bulunmuştu.

Amerika kıtasının ötesindeki denizi ilk gören Balboa'nın ifadesiyle, sadece birkaç günlük mesafede olan *Güney Denizi*'ni⁴ gösteren bir güncel haritası ve bir dünya küresinden başka bir şeyi yoktu. İlk başta, adamlarına nereye gittiklerini söylemedi, çünkü korkabileceklerini düşünüyordu. Bu düşüncesindeki haklılığı anlaşılacaktı. Zira tam bir meçhule yelken açıyorlardı.

Demir alma zamanı geldiğinde, 10 Ağustos 1519'da, kahramanımız bir daha hiç göremeyeceği karısı ve çocuğuyla vedalaşarak, Malakka Armadası (*Armada De Moluccas*) olarak isimlendirdiği filosuyla Sevilla'dan, Sancular de Barrameda'dan denize açıldı.

4 Pasifik Okyanusu'nun o günlerdeki ismidir. Bildiğimiz adı sonradan koyulacaktır.

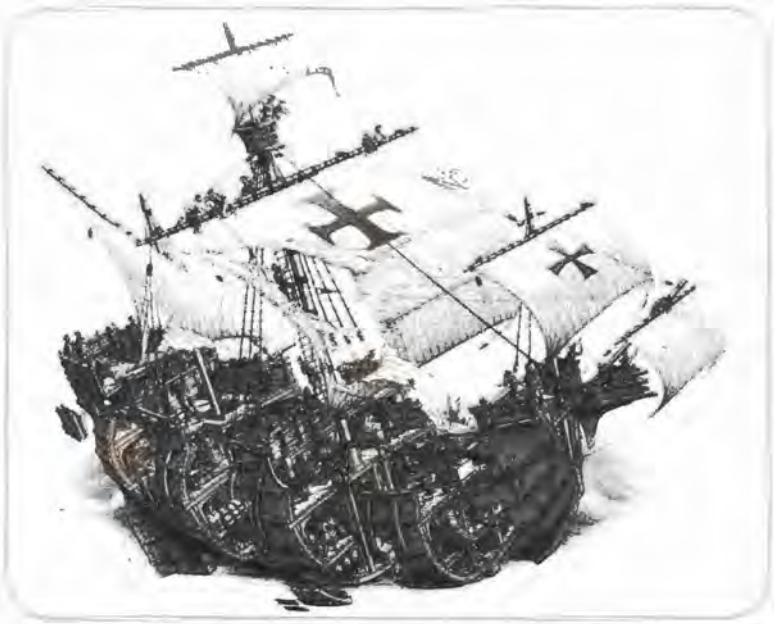
Magellan, amiral gemisi *Trinidad*'a komuta ediyordu. Bu gemiye, dört gemi eşlik ediyordu: *San Antonio*, *Conception*, *Victoria* ve *Santiago*. Yolculuk uzun, meşakkatli ve ölümcül olacaktı. Üç yıl sonra, geriye sadece, mürettebattan 18'ini taşıyan *Victoria* dönebilecekti. Önce o zamanlar için Okyanus Denizi (*Ocean Sea*) olarak adlandırılan Atlantik Okyanusu'nu geçti. Filo, bir aydan kısa bir süre sonra, Güney Amerika'ya ulaşmıştı. Gemiler buradan, Güney Amerika'yı geçecek bir geçit bulmak için güneye doğru yol almaya başladı. Filo, mürettebatın 1520 yılında Paskalya'yı kutladığı, Arjantin'in Patagonta bölgesindeki doğal limanlardan San Julian'da demirledi. Güney Kutbu'na yaklaştıkları için burada günler yedi saat sürüyordu. Kış burada geçirmeye karar verdiler. Ancak, uzun zamandır seyahat şartlarından dolayı homurdanan mürettebattan bir grup, "Sen bizi hiçliğe, yok oluşa götürüyorsun!" diyerek ayaklandı. Magellan, ayaklanmayı liderlerinden birinin kafasını vurdurarak, birini de gemiden sürgün ederek hızlı bir şekilde bastırdı. Bu arada keşif için Santiago adlı gemiyi göndermişti. O da çıkan bir fırtınada battı. Kurtarılan mürettebat, diğer gemilerde görevlendirildi. Bu kötü olayların ardından filo, beş aylık bir aradan sonra, sert mevsim fırtınalarının sonaermesiyle tekrar yola koyuldu. *Ancak, henüz bir şey görmemişlerdi.*

Yolculuğun bundan sonrasını, ara ara, Şarlken'in emriyle bu sefere katılan, Magellan'ın asistanlığını yapan, bu yolculuktan geriye dönebilen 18 kişiden biri olan ve bütün yolculuğu kayda geçiren Cenevizli kılavuz Antonio Pigafetta'nın tuttuğu kayıtlardan⁵ takip edeceğiz.

Ağustos ayının 24'ünde San Julian Limanı'ndan yola çıktık ve kıyı boyunca 20 fersah⁶ gittik. Santa Cruz adını verdikleri bir nehre girdik.

5 Kılavuz notlarında kendisini olayın dışında tutup sürekli 'onlar' çerçevesinden hadiseleri nakletmiş. Ben okuma keyfi açısından bunu 'biz' gözü ile aktardım. Bugün Magellan'ın bu efsane seferi hakkında bildiklerimizin çoğu bu kılavuzun notlarına dayanır. Bu arada kılavuzun notları için bakınız: <http://www.fordham.edu/halsall/mod/1519magellan.asp>

6 Bir fersah 5.685 metredir.



Magellan'ın gemisi Trinidad

Burada, toplayabildiğimiz kadar malzeme ve gıda toplayarak, 18 Eylül'e kadar kaldık. Yakalayabildiğimiz kadar balık ve alabildiğimiz kadar su depoladık.

Burada da, tıpkı kışı geçirdiğimiz yerde olduğu gibi, yabani insanlar vardı. 9-10 karış uzunluğunda ve iri yapıydılar. Evleri yoktu, bir yerden başka bir yere hep sürüleriyle birlikte gidiyorlar, çok az et yiyorlardı. Hemen hepsi okçuydu ve avlanıyorlardı. Bu insanlar, hayvanların derileriyle kendilerine elbise yapıyorlar; anlatmak gerekirse bu derileri yumuşatıyorlar ve vücutlarına göre kesiyorlardı ve ardından vücutlarını bunlarla örtüyorlardı. Bellerine doladıkları bir kemerle de bu elbiseleri bağlıyorlardı. Ökçelerinden 4 inç yukarısına kadar örten ve içi sıcak tutmak için hasırla doldurulmuş ayakkabılar giyiyorlardı. Demirleri ya da modern silahları yoktu. Oklarının ucuna sivri taşlar takıyorlardı. Keserek yaptıkları bıçakları, elbiselerini kestikleri ve diktikleri taştan keserler ve çuvaldızları vardı. Çok kıvrak insanlardı, hiçbir zararları yoktu. Sürülerini takip ediyorlardı, sürüleri gece nereye varırsa orada sabahlıyorlar, karılarını sahip oldukları bütün taşınabilir eşyalarıyla birlikte yanlarında götürüyorlardı. Kadınlar çok küçüktü ve ağır yükleri sırtlarında taşıyorlar, tıpkı erkekler gibi ayakkabı ve elbise



Portekizliler sefer boyunca sık sık Güney Amerika yerlileriyle karşılaşmıştı.

giyiyorlardı. Bu adamlardan 3-4 tanesini gemilere aldık. Bunlardan biri haricinde hepsi öldü, sağ kalanı da Castile'e giden bir gemiyle İspanya'ya yollandı...

18 Ekim'de Santa Cruz Nehri'nden yola çıktık, 21'ine kadar kıyı boyunca yol aldık. Virgins Burnu (*Bakireler Burnu*) adını verdikleri bir buruna ulaştık, çünkü buraya 11 Bin Bakire Günü'nde varmıştık. Bu burundan 2-3 fersah uzaklıkta, kendimizi bir boğazın ağzında bulduk. Kıyı boyunca ilerleyerek bu boğazın içine girdik ve burada demirledik. Magellan, ileride tam olarak bizi nelerin beklediğini görmek için, bir keşif gücü gönderdi. İkisi güney, biri de Malakka istikametinde (batı) üç kanal buldular. *Magellan Boğazı* olarak isimlendirilecek yerdedik ama o zaman için bu bilinmiyordu, tek görünen üç tane kanal ağzıydı. Magellan, keşif amacıyla bu ağızlara iki gemi gönderdi. Güneydeki kanallardan birine giren gemi, bir daha geri dönmedi. Bunun üzerine ertesi gün güneye giden kanallar yerine kuzeybatıya⁷ doğru giden üçüncü kanalı rota olarak belirledik. Bazı yerlerde, kanalın genişliği 3, 2 ya da 1 fersahı, bazı yerlerde ise yarım fersahı buluyordu. Gündüzleri gidebildiğimiz kadar gidiyor, geceleri ise demir atıyorduk. Ardı ardına keşif tekneleri gönderiyorduk. Onlar da ileride bizi büyük bir denizin beklediğine dair raporlar getiriyorlardı. Magellan, gelen bu haberleri kutlamak için top atışı yaptırdı.

7 Kıtanın öteki tarafına, Pasifik Okyanusu'nun olduğu istikamete doğru gidiyorlardı.

Bu boğazdan çıkmadan önce iki ada daha bulduk. Biri küçük, diğeri büyüktü. Su daha derin olduğu için bu iki ada ve güney kıyısının arasından yola devam ettik. Boğaz, çıkışa kadar 100 fersah uzunluğundaydı. Çıkış ve giriş 52 derece enlemideydi. Boğazda 21 Ekim ile 26 Kasım tarihleri arasında kaldık. Yani 1520 yılının 36 gününü burada geçirdik. Boğazdan denize çıkar çıkmaz da rotamızı belirledik. Batı-kuzeybatı yönünde gidecektik.

Magellan, okyanusa neden Pasifik adını verdi?

Evet, Portekizli Magellan ve İspanyol mürettebatı nihayet binbir türlü fırtına, tehlike ve belayla dolu boğaz seferini tamamlamış ve kocaman bir okyanusa açılmıştı. O zamanki adıyla *Büyük Deniz* olan Pasifik Okyanusu'na Amerika kıtalarından deniz yoluyla açılan ilk Avrupalılardı.

Magellan, bu büyük denize, geride bıraktıkları boğazın tehlikeli sularına kıyasla çok sakın gözüktüğü için, sakın, uzlaştırmacı, barışçıl deniz anlamına gelen *Mar Pacifico*⁸ (Sakin Deniz) adını verdi. İçleri sevinçle dolmuştu. Birkaç adımda Hindistan'a ulaşmayı hesaplıyorlardı. Ama fena halde yanılıyorlardı. Her yer denizdi, tek bir kara parçası görünmüyordu. Parlak ve mavi deniz, her geçen gün önlerinde gözlerinin alabildiğince uzadıkça uzayacaktı. Umdukları yere ulaşmaları neredeyse 4 ay sürecekti.

Günlerce bu istikamette gittikten sonra, bir ada ve yanında bir başka ada daha bulduk. Kimse yaşamıyordu. Magellan, Malakka bölgesinde⁹ olduğumuzu söyleyene kadar yola devam ettik. Malakka'da yiyecek ve erzak olmadığı düşüncesiyle birkaç derece daha kuzeye dümen

8 Pasifik Okyanusu'dur. Büyük Okyanus olarak da bilinir. Magellan ve adamları, o zaman için Pasifik'te oldukça sert deniz koşulları olduğunu; tsunamilerin, tayfunların ve kasırgaların Pasifik Adaları'na ve Pasifik Rim halklarına tarih boyunca büyük zararlar verdiğini henüz bilmiyorlardı.

9 Burada kastedilen Maluku Adaları'dır (ayrıca Molukka, Molukkaan ve Baharat Adaları diye de bilinir) Endonezya'da bir takımadalar bölgesi olmakla birlikte, Güneydoğu Asya'nın geniş deniz kıyılarının da bir parçasıdır. Başkent Ambon'dur.



Keşifler ve misyonerlik el ele yürümüş, birbirini desteklemiştir.

kırdık. Yukarıya 13 dereceli enleme kadar çıktık ve buradan batı-güneybatıya yöneldik. Birkaç yüz fersah yol aldıktan sonra, 6 Mart 1521'de kalabalık bir nüfusun yaşadığı iki adaya ulaştık. Burada demirledik. Buradaki yerliler, gemiye bağlı kayıklardan birinin ipini kesip çalınca, adaya Hırsızlar Adası (*Dos Ladroes*) adını verdik. Kayık çalınınca gemileri açığa alıp orada demirledik. Sabah olur olmaz Magellan, 50-60 kadar adamıyla kayığın çalındığı yerde karaya çıktı, köyü ateşe verdi, kadın erkek 7-8 kadar kişiyi öldürdüler, kayığı kurtardılar ve gemilere döndüler...

Tekrar yola çıktık ve batıya yöneldik. Sonunda, yaklaşık 11. enlemde, büyük bir kara parçasına ulaştık (*Filipinler bölgesi*). Burası bir adaydı, ancak burada değil, bir sonraki adada karaya çıktık. Burada biraz altın bulduğumuz için buraya *Good Signs* (İyi İşaretler) adını verdik. Bu adadayken iki küçük kanoyla yerliler geldi. Kuş eti ile Hindistancevizi getirdiler. Tekrar yola çıktık ve yolda birçok adanın yanından, *Valley Without Peril* (Tehlikesiz Vadi) ve St. Lazarus adını verdiğimiz koridorlardan geçtik. 20 fersah yol aldıktan sonra, 9. enlemde bulunan Macangor¹⁰ adındaki bir adada durduk. Bu adada çok iyi karşılandık ve adaya bir haç yerleştirdik.

Evet, keşiflerin her zaman dinî bir boyutu da olmuştu. Haliyle Hristiyanlığın hararetli destekçilerinden Portekiz ve İspanya bu işte

10 Bu adanın adı bazı kaynaklarda Mazua olarak geçmektedir ve üzerinden asırlar geçmesine rağmen çözülmemiş bir gizem olarak ortada durmaktadır. Zira bu adanın tam olarak nerede olduğu halen tespit edilememiştir.

başı çekmiş, Hristiyanlığın dünyanın dört bir yanına ulaşmasında başrol oynamıştı. Tekrar gemiye dönelim isterseniz:

Buradaki kral, yaklaşık 30 fersah sonra, 10. enlemdeki Cabo adındaki bir başka adaya kadar bize eşlik etti. Magellan, bu adada yaşayanların da onayıyla çok memnun olduğu bir iş yaptı: 800 kadar kişi bir gecede Hristiyan oldu. Magellan, komşu diğer kralların da aynı şekilde davranmasını ve Hristiyan olan bu krala tabî olmalarını istiyordu. Ancak, diğerleri karşı çıktı. Bunun üzerine Magellan ve adamları, bu adalardaki köyleri ateşe verdi. Birkaç gün sonra, yaktıkları köyden yarım fersah uzaklıktaki Matam adındaki bir başka adaya teknelerini gönderdi. Adadakilerden, gemilere erzak olması için 3 keçi, 3 domuz, 3 yük pirinç ve 3 yük mısır göndermelerini istedi. Adadakiler, her bir istediğinden 3 değil de 2 kalem göndermeyi teklif ettiler. Eğer kabul ederlerse göndereceklerini, kabul etmezlerse hiç göndermeyeceklerini iletiler. Bunu kabul etmeyen Magellan, 60 kadar adamıyla birlikte 28 Nisan sabahı bu "isyancı" adaya çıktı. Burada yaklaşık 3-4 bin kişi kendilerini bekliyordu. Adadakilerin iyi niyetine rağmen savaştılar ve Magellan, burada 6 adamıyla birlikte öldürüldü. Yıl 1521'di...

Evet, tanı olarak böyle oldu; efsâne Magellan, bu tarihî seferin neredeyse yarı yolunda öldü! Peki, nasıl oluyor da halen onu dünyanın etrafını dolaşan ilk insan olarak biliyoruz? Birazdan ona da geleceğiz. Şimdi hikâyenin geri kalanına bakalım:

Magellan öldürülünce, geride kalanlar gemilere döndüler. İki kaptan seçildi. Bunlar tekrar karaya çıkıp Hristiyanlığı seçen halktan kendilerini Borneo'ya götürmeleri için bir kılavuz vermesini isteyeceklerdi. Hristiyan olan ada halkı, kendilerine karşı silahlanmıştı. Kaptanlar adaya ulaştığında, güvenli bir şekilde karaya çıkmalarına izin verdiler. Ancak burada, iki kaptanı ve mürettebattan 26 kişiyi öldürdüler, geri kalanlar ise teknelere geri kaçtı. Denize açıldık. 25 fersah boyunca 3 gemi ile yol aldık. Üç gemide toplam 108 adam vardı. Birçoğu yaralı ve hastaydı. Ayrıca hiçbiri, üç gemiyi birden idare etmeyi göze alamıyordu ve gemilerden birini yakmanın, ki gemilerden biri bunun için çok uygundu, ve kalan iki gemiyle devam etmenin iyi olacağını düşündük. Bu işi denizde, hiçbir karanın görünmediği bir yerde yaptık. Bunu yaparken birçok yerli küçük tekneleriyle bize yanaştı. Ancak tercümanımız da Magellan'la birlikte

öldürüldüğü için, anlaşılmadık. Adacıklardan yol almaya devam ettik. 8. enlemde, Carpyam adında, bolca altın bulunan bir adaya ulaştık.

Carpyam Limanı'nda demirlemişken adada yaşayanlarla konuştuk ve onlarla barış yaptık. Baş kaptan olan Carvalho, onlara, yaktıkları geminin teknesini verdi. Bu adanın yanında, üç küçük adacık vardı. Buradan biraz erzak ve gıda alarak güneybatıya doğru yola çıktık ve 11. enlemde Caram adlı bir başka adaya ulaştık. Sonra, batı-güneybatı istikametinde devam ederek çok büyük bir adaya ulaştık. Bu adanın kıyısından kuzeydoğuya doğru gittik. Bir günlüğüne karaya çıktığımız 9.5. enleme kadar gittik. Gemilerde 8 günlük erzak kalmıştı, teknelerle erzak almak için karaya çıktık. Kıyıya ulaştığımızda, yerliler karaya çıkmamıza izin vermediler ve ateşle sertleştirilmiş şeker kamışlarından yapılmış oklarla bize saldırdılar. Bu yüzden gemilere geri döndük...

Fare bile lüks sayılıyordu

Antonio Pigafetta'nın uzun günlüğü, "Bu adadan geçtik, falanca adadaki yerlileri öldürdük, diğer adadaki yerliler bize saldırdı, mal aldık, mal sattık..." şeklinde uzayıp gidiyor.

Bu uzun günceden anladığımız şu ki, Magellan ve adamları bu tarihî yolculuk boyunca insanın parmaklarını donduran soğukla, beynini kaynatan sıcakla ve derisini pelteye çeviren nemle mücadele ettikleri gibi, korkunç bir açlıkla da başa çıkmaya çalıştılar. Bazen zalimce zavallı yerlilerin başına çöktükleri gibi, Magellan'ın kendi akıbetinde de gördüğümüz gibi, bazen de onların kurbanı oldular. Hristiyanlığı yayma inadıyla temel ihtiyaçları karşılama aciliyeti birleşmiş ve Magellan'ın zehirli oklarla öldürüldüğü bir çatışmaya yol açmıştı. Özellikle, Magellan Boğazı'nı geçip Pasifik'e açıldıkları ikinci etapta taze yiyecekleri bitmişti. Mürettebatın bir kısmı, taze meyve ve sebzelerde bulunan C vitamininin eksikliğinden kaynaklanan iskorbüt hastalığından ölmüştü. İçlerinden biri, bu zorlu günleri şöyle kaleme almıştı:

Sadece toz haline getirilmiş, içi kurtçuk dolu ve üzerlerine farelerin iyi bisküvileri yerken bıraktıkları pisliklerin kokusu sinmiş bisküvilerden yiyoruz. Aynı şekilde kokan, sarı renkli bir su içiyoruz. Adamlar o kadar aç ki, birileri bir fare yakalasa, onu yemek isteyebilecek birine yüksek bir fiyata satabiliyor.

Peki, dünyanın etrafını ilk dolaşan kimdi?

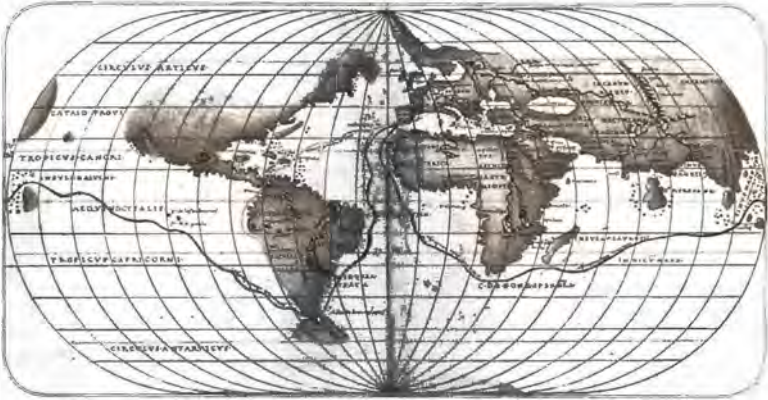
Evet, kısaca toparlarsak, *Baharat Filosu*'nun Pasifik'i geçmesi neredeyse üç ay sürmüş ve Mart 1521'de başarılı bir şekilde Guan'a ulaşmışlardı. Buradan Magellan'ın daha önceki seyahatlerinde bu kadar kuzeye gelmediği için bilmediği bir yer olan Filipinler'e ilerlemişler ve buradaki gelişmeler sonucu Magellan öldürülmüştü.

Magellan, Baharat Adaları'na hiçbir zaman ulaşamayacaktı. Onun ardından filonun komutası, *Conception*'ın kaptanı *Basklı Juan Sebastian Elcano*'ya geçmişti. Ancak, filodaki gemilerden birinin daha kaybedilmesiyle kalan iki gemi, 5 Kasım 1521'de Malakka'ya ulaşmayı başardı.

Elcano, İspanya'ya dönüş için yola çıkmadan önce, gemiyi baharat ve diğer değerli eşyalarla doldurmuştu. Dönüş yolculuğu rotası, İspanyolların düşmanı olan Portekizlilerin hâkimiyetinde olduğu için, zorlukla tamamlanacaktı. Gemilerden bir tanesi Portekizliler tarafından ele geçirilmiş ve bir tanesi de İspanya'ya dönmeden önce bir Portekiz istasyonuna demirlemek zorunda kalmıştı. Yine de Elcano, 85 tonluk *Victoria*'yı yola çıktıktan üç yıl kadar sonra İspanya'ya geri götürmeyi başardı. Kısacası, dünyanın etrafını *tek bir seferde* dolaşan ilk kişi Elcano ve adamlarından başkası değildi. Peki, tek seferde değil ama ilk dolaşan kimdi derseniz, bu kişi de Magellan'ın Pasifik'teki adalardan birinde doğduğu sanılan kölesi ve tercümanı *Enrique*'dan¹¹ başkası değildi!

İlk esir edildiğinde, Magellan tarafından Avrupa'ya getirilmişti. On yıl sonra da, batıya doğru yolculuk eden filosuyla, Magellan ile

11 Malakkalı Henry ya da Kara Henry (İspanyolca: *Enrique de Malaca*, Portekizce: *Henrique de Malaca*) olarak da bilinir. Magellan'ın 1511'de katıldığı Hint seferlerinden birinde ele geçirildiği sanılmaktadır. Pigafetta'ya göreyseniz tam olarak Sumatralıdır. Magellan'ın tüm seferlerine katılmıştır. Malay, Portekiz ve İspanyol dillerini bildiği için, Magellan tarafından çıktığı bu son sefere de dâhil edilmişti. Singapurlu yazar Harun Aminurrashid'e göreyseniz Henry, asıl adı Awang olan Malaylı bir Müslüman'dır! Magellan'ın yönlendirmesiyle din değiştirmiş ve onun hizmetine girmişti.



Magellan'ın izlediği rota

birlikte Cebu'ya, Magellan öldükten sonra da Malakka'ya gelmişti. Kısacası, başladığı noktadan yine oraya dönecek şekilde dünyayı dolaşan ilk kişinin Enrique olduğuna inanılır. Yine de tarihçiler, bu konuda tam olarak mutabık değildir. Kısacası bu unvan, Elcano¹² ile Enrique arasında kalmıştır.

Peki, biz neden bu kişiyi Magellan olarak biliyoruz dersenez; bu sadece teknik olarak doğru bir ifadedir diyebilirim. Magellan, ilk olarak Avrupa'dan yola çıkıp, Hint Okyanusu üzerinden Baharat Adaları'na ulaşmıştı. Ardından da kendisini Filipinler'e getirecek olan ünlü yolculuğunu gerçekleştirmişti. Kısacası, dünyanın etrafını mesafe olarak dolaşmıştı; ama bu bir A noktasında başlayıp yine orada sona eren bir dünya yolculuğu değildi, iki farklı yönde yapılmıştı. Ama bunu bir amaç haline getirip bu zorlu seyahate soyunduğu için, bu unvan gayet anlaşılır sebeplerle ona verildi ve böyle bilinegeldi.

12 Dünya turunu yapan ilk Avrupalı gemici olarak tarihe geçti. Dönüşünde Şarılken tarafından büyük bir törenle karşılandı. Şarılken ona üzerinde *Primum Circumdedisti Me* (Etrafımda İlk Dolaşan) yazan mücevherlerle süslü bir kürcecik armağan etti. Hükümdarın dostluğunu kazanarak, 1525'te Baharat Adaları'na doğru ikinci bir keşif yolculuğuna çıkmakla görevlendirildi. 26 Mayıs 1526'da Magellan Boğazı'nı bir kez daha geçti. Ama Büyük Okyanus'u ikinci kez geçerken öldü.

Neyi değiştirdi?

Zenginlik ve şöhret arayan Magellan'ın dünyanın etrafındaki bu cüretkâr ve hırslı yolculuğu, Avrupalılara baharattan daha fazlasını vermişti. Avrupa'dan batı istikametinden doğuya doğru Magellan Boğazı'ndan geçilerek yapılan bu yolculuk haritalara dökülmüştü. Ancak yine de bu rota, Baharat Adaları'na ulaşmak için fazla uzun ve tehlikeliydi. Yine de Avrupa'nın coğrafi bilgisi, Magellan'ın bu keşifleriyle inanılmaz derecede artmıştı. Sadece bugüne kadar Avrupalıların bilmediği büyük bir okyanus keşfetmekle kalmamış, dünyanın bugüne kadar bilinenden daha büyük olduğunu ortaya koymuştu. Magellan'ın yarattığı filonun dünyanın etrafını dolaşmayı başarması, deneysel olarak Ortaçağ teorilerini geçersiz kılmiştı. (Her ne kadar eğitimli insanlar bunu biliyor olsa da) Bu yolculuk, dünyanın yuvarlak olduğunu kesinlikle kanıtlamıştı.

Ferdinand Magellan'ın hikâyesi mutlasonla bitmeyen bir hikâye idi. Büyük bir fikri, büyük bir arzusu vardı: *Doğuya ulaşmak için sürekli batıya gidecekti*. Aynısını Kolomb da düşünmüş; ancak hiçbir zaman başaramamıştı. Vasco da Gama ve Vasco Balboa gibi diğer gemiciler, böyle bir şeyi yapmaya pek yanaşmamışlardı. Oysa o, bunun düşüncesiyle yanıp tutuşuyordu.

Magellan'ın seyahati, keşifler tarihinin en çarpıcı sayfalarından biri olmuştu. Amerika kıtasının ötesine yapılan ve Pasifik Okyanusu'nun geçildiği ilk yolculuktu. Türünün tek örneğiydi. Peki, Magellan'ın keşfettiği bu rota kullanıldı mı? Hayır, Baharat Adaları'na batıdan giden deniz yolu çok uzun yıllar kullanılmadı. İspanya, Güney Amerika'da toprak ele geçirmekle meşguldü ve Portekizliler için ise Afrika kıtasının güney ucundaki Ümit Burnu'nu dolaşarak doğuya ulaşmak daha kolaydı. Ayrıca, Magellan'ın karşı karşıya kaldığı şartların ürkütücü hikâyeleri, elli yıl boyunca gemicileri dünyanın etrafını dolaşma girişiminden alıkoydu. Ancak 1577'de ünlü İngiliz korsanlarından Francis Drake, Güney Amerika'dan gelmekte olan İspanyol hazine gemilerini yağmalamak için İngiltere'den yola ıkıtığında, aynı zamanda kuzeyden

doğuya giden kestirme bir yol bulmayı da umuyordu. Çok fazla altın ve gümüş çaldıktan sonra İspanyol gemilerinin kendisine saldır-
mak için bekleyebileceğinden endişe ettiği için geriye dönmedi.
Onun yerine, Pasifik üzerinden Baharat Adaları'na gitmeye ve
Afrika'yı dolaşarak İngiltere'ye geri dönmeye karar verdi. 1580'de
Londra'ya ulaştığında, Kraliçe I. Elizabeth tarafından şövalyeliğe
ödüllendirildi. O da o zaman için bir servet değerinde olan baharat
ve hazinelerle dönmüştü.

Zaten Keşifler Çağı da bundan başka bir şey değildi...

Osmanlı'nın Keşfedilmemiş Hazinesi

Âlem Seyyahı Evliya Çelebi

“Ben de büyük bir yükten kurtulmak için ona bir fil bağışladım. Çok sevindi, ama ben ondan daha çok sevindim. Çünkü filler her gün yüzer, deve yükü ot yerlerdi ve Nil Irmağı'nın yarısı kadar su içerlerdi.”

**Evliya Çelebi, Seyahatname'sinde
tatlı tatlı anlatıyor**

“Yabancılar dünyanın dört bir yanını turlamış da bizimkiler ne yapmış?” diye sorabilirsiniz. Haklı bir sorudur ama zaten sorun biraz da burada yatıyor. Onların gezmeye, dünyayı keşfetmeye başladığı dönemlerde Osmanlı elindekiyle yetinmiş ve sonrasında da olanlar olmuş. Bir nevi kaplumbağayla tavşan hikâyesi diyebiliriz. Ama bizim topraklarımız hiç mi gezgin çıkarmamış dersiniz, yok, o kadar da değil. Bir tane çıkarmış ama pir çıkarmış! Gerçekle hayali ustaca harmanlayarak, seyyahlıktan hayalperestliğe koşar adım giden Evliya Çelebi, bu kitabın diğer kahramanlarının aksine, herhangi bir yer keşfetmedi. Ama kendince bir keşif ruhu ve heyecanı aşılamaya çalıştığı aşikârdır. Her ne kadar bu çağrısına biz pek kulak vermesek de sırf bu çabası ile bile Çelebi, her zaman baş tacı edilmeyi hak ediyor. İşte size bu topraklara özgü bir kâşif olan Evliya Çelebi'nin belki de hakettiği ilgiyi bugüne kadar hiç görmemiş olan sıradışı hayatının kısa bir özeti...

Sarayı bırakıp yollara düştü

İstanbul'un fethinden sonra Osmanlı başkentine yerleşen Kütahyalı bir ailenin oğludur Evliya Çelebi. Tahminlere göre,



Evliya Çelebi'yi temsilen

1611 yılında Unkapanı'nda doğmuştur. Babası Derviş Mehmed Zilli, Kanuni'den I. Ahmed'e kadarki padişahların kuyumcu-başılığında bulunmuş önemli bir kişiydi. Çelebi, iyi bir eğitim almış, Enderun'da okumuş; Arapça, güzel yazı, hafızlık ve daha ne varsa heybesine doldurmuş, kısa sürede sarayın gözde memurlarından olarak IV. Murad'a nedimlik¹ etmiştir.

Evliya, kendisine iş olarak seyahati seçmesine ve kendini seyyah-ı âlem olarak tanımlamasına rağmen, derviş, müezzin, hafız, nedim ve musahip gibi isimleri de

benimsemiştir. Bütün bunlar, onun seyyah kimliği ile uyum içindedir. Valilerin ve vezirlerin nedimi ve musahibi (*sohbetçi*) olmasının yanı sıra hafızlık ve müezzinliği de seyahatlerinde oldukça işine yaramıştır. Gazilerle birlikte seferlere katılmış ve fethedilen yerlerde ilk ezanı genellikle o okumuştur. Savaşlarda kahramanca işler yapan Evliya, gerektiğinde ve tehlikeli bir anda kaçmanın da erkeklik olduğunun farkındadır. Askerî seferlerde onun asıl görevi, zafer ezanını okumaktır. İyi bir hanende ve müzisyendir. Okuduğu Kur'an ve icra ettiği müzikle, vezirlerin ve paşaların yanlarında yer almayı başarmıştır. Bunun yanında kimi zaman muhasip, sayman, aracı, Müslüman esirlerin kurtarılması ile görevli elçi, vezirlerin resmî ulaşı ve özel postacısı olarak da hizmet görmüştür.²

1 Nedim: Yüksek makamdaki kişileri hoş sözlerle, güzel fıkra ve hikâyelerle eğlendiren kimseye verilen isimdir.

2 Kırıkkale Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü'nden Dr. Yahya Kemal Taştan'ın Robert Dankoff tarafından kaleme alınan *Seyyah-ı Âlem Evliya Çelebi'nin Dünyaya Bakışı* isimli kitabına ait değerlendirmesinden, Karadeniz Araştırmaları, Kış 2011, Sayı 28, sayfa 172.

Ancak ve ancak Çelebi, kalbine düşen gezip görme aşkıyla çok fazla sarayda kalamamış ve elli yıl sürecek seyyahlık macerasına başlamıştır.³

Her şey bir rüya ile başladı

Osmanlı'nın bu büyük seyyahının hikâyesi de Osmanlı'nın kendi kuruluş hikâyesi gibi; bir rüya ile başlamış. Kendi anlattığına göre Evliya Çelebi, 1040 yılı Muharrem ayının aşura gecesini (19 Ağustos 1630), İstanbul'daki evinde, eskilerin deyimiyle *beyne'n-nevm ve'l-yakaza*, yani 'uykuyla uyanıklık arasında' bir rüya görür. Yemiş İskelesi yakınında helal mal ile yapılmış eski bir cami olan Ahi Çelebi Camii'nde minberin dibinde oturmaktadır. Birden kapı açılır ve caminin içi nurdan bir cemaatle doluverir. Başta Hz. Peygamber olmak üzere dört halife ve sahabenin bir kısmı gelmiştir. Hayretler içinde olup biteni seyreden Evliya Çelebi, gelip yanına oturan kişiye kim olduğunu sorar. Aldığı cevap heyecan vericidir: "Aşere-i Mübeşşere'den, yani (Cennetle Müjdelenen On Sahabeden) biri olan okçuların piri Sa'd İbn-i Ebi Vakkas!"

Sahabe, Evliya Çelebi'ye, kılacakları namazdan sonra Hz. Peygamber'in yanına gidip Hz. Muhammed'in (s.a.v) mübarek ellerini öpmesini ve "Şefa'at ya Resûlallah!" şeklinde şefa'at dilemesini⁴ tembihler. Kılınan namazın ardından Evliya Çelebi büyük bir

3 Ona seyahatlerini yazmasını ve hatta eserinin adını öneren babasıdır. Evliya'yı teşvik eden, seyahatlerini kolaylaştıran üst sınıf Osmanlı yöneticileridir. Evliya, bu sayede kolayca seyahat edebildiği gibi finans da bulabilmektedir. Seçkin çevreler tarafından, çok kere seyahatlerini ve başından geçen tuhaf olayları anlatması istenmiştir. Köprülü Fazıl Ahmed Paşa komutasında gerçekleşen Alman seferinde devlet adına gezilere çıkmış ve anlatacak çok sayıda hikâye ile geri dönmüştür. Bu anlatılarının ona hediye veya para olarak dönmesine sıklıkla rastlanmaktadır. Seyahatlerinin son durağı olan Mısır'da da Kethüda İbrahim Paşadan himaye görmüştür. Kendisine sağlanan imkânlar ve gördüğü destekler ile *Seyahatname*'yi tamamlayabilmiştir (bkz. 2 no'lu dipnotta belirtilen kaynak).

4 Şefa'at kelime olarak; "birinden, başkası adına bir ricada bulunma, kusurlarının bağışlanmasını dileme, bir suçlu veya ihtiyaç sahibinin a'fe-i iyiliğe kavuşması için diğeri tarafından vasıtalık etme, yardım isteme" manalarına gelmektedir. İslami



Evliya Çelebi için her şey İstanbul Eminönü'ndeki Ahi Çelebi Camii'nde başlamıştı.

heyecan içindedir; ağlayarak Hz. Peygamber'in elini öper ve "Şefa'at Ya Resûlullah" diyecek yerde "Seyahat ya Resûlallah!" der. Bu dil sürçmesi Hz. Peygamber'in çok hoşuna gitmiştir; tebessüm ederek: "Şefa'at ettim, sıhhat ve selamete seyahat eyle!" buyurur. Derin bir

ferahlama ve büyük bir mutluluk içinde uyanan Evliya Çelebi, abdest alıp fecr (şafak) namazını kıldıktan sonra Kasımpaşa'ya gider ve rüya tabircisi İbrahim Efendi'ye güzel rüyasını en ufak ayrıntıyı bile kaçırmadan anlatır.

İbrahim Efendi'ye göre, Evliya seyyah olup bütün dünyayı dolaşacak ve öteki dünyada Resûlullah'ın şefaatine nâil olacaktır. Ama Çelebi sağlamcıdır. Bu tabirle yetinmez ve soluğu Kasımpaşa Mevlevihanesi Şeyhi Abdullah Dede'nin yanında alır. Dede'nin tabiri daha gönül ferahlatıcıdır:

On iki imamın ellerini öpmüşsün, dünyada azim sahibi ve başarılı olacaksın! Aşere-i Mübeşşere'nin ellerini öpmüşsün, cennete gireceksin! Çâr-ı Yâri güzînin ellerini öpmüşsün, dünyada bütün padişahların dostu olacak, sohbetlerinde bulunacaksın. Hazret-i Resûl'ün yüzünü görüp mübarek ellerini öpmüş, hayır dualarını almışsın, iki dünyada saadete ereceksin. İmdi, Sa'd Vakkas'ın nasihati üzere önce bizim sevgili İstanbul'umuzu yazmaya başla, yürü işin rastgele, el Fâtîha!

Ve Çelebi işte böyle düşer yollara...

ilimlerdeyse şefa'at, buna ehil olan bir zatın, Allah-u Zülcelal'den, günahkâr bir mü'minin affını niyaz etmesi demektir.

Osmanlı döneminin navigasyon cihazı: Seyahatname

Evliya Çelebi'yi önemli yapan, seyahatlerinden ziyade, bu seyahatleri *Seyahatname* adıyla bir külliyyata dönüştürmesi ve bize Osmanlı dünyasını, on cilt dolusu ilginç, komik, şaşırtıcı, bilgilen-dirici ve hatta çoğu zamanda “Haydi canım sende!” dedirtecek bir bilgi şöleniyle sunması olmuştur.

Evet; *Seyahatname*, Çelebi'nin Ege'den Azak Denizi'ne, Kuzey Karadeniz steplerinden Nil'e uzanan yarım asırlık seyahatini kendi ağzından anlattığı on ciltlik bir hazinedir. Bu büyük, ki kimilerine göre de aşırı palavracı seyyah, doğuya yönelik seyahatlerinde Anadolu'yu karış karış gezmiş ve gördüklerini bu büyük eserin beş cildinde, o tatlı üslubuyla, bize miras bırakmıştır. Kısacası *Seyahatname*, Çelebi'nin karşılaştığı insanların ve yerlerin coğrafi, sosyal, kültürel ve dil özellikleriyle eşsiz bir kaydı, aynı zamanda da Osmanlı coğrafyasını ve ötesini⁵ anlamak için keyifli bir rehber kitabıdır.

Evliya Çelebi hakkında bugüne kadarki en geniş kapsamlı çalışmaları yapan değerli tarihçi, Chigago Üniversitesi'nden Prof. *Robert Dankoff*'un tanımıyla *Seyahatname*, “İslam, belki de dünya edebiyatındaki en uzun ve en detaylı seyahat günlüğü” olma özelliğine sahiptir. *Seyahatname*'yi, kazıldıkça yeni hazineler sunan bir madene benzeten Dankoff, “Evliya Çelebi için seyahat, bir kafa dağıtma vesilesi değil, aksine bir saplantıydı. Her şeyi görmeli, gördüğü her şeyi kaydetmeliydi sanki” diyor ve şu önemli tespiti yapıyor:

Seyahatname, kanıtlanması mümkün gözlemlerle dinleyicilerin merakını ve hoşnutluğunu kazanmayı amaçlayan iki anlatı türünü bünyesinde barındırmaktadır. Bu açıdan değerlendirildiğinde *Seyahatname*, aklayatkin bir gerçeklikle bir harikalar ve mucizeler aşkı

5 Bazıları pek itibar etmese de Evliya Çelebi, Amsterdam, Fars diyarı, Etiyopya ve Rusya'ya da seyahat ettiğini nakleder.



arasında salınan Osmanlı zihniyetinin edebî düzlemdeki muazzam bir örneğidir.⁶

Bursa'dan bakıp Galata Kulesi'ni görür

Çelebi, tam olarak Dankoff'un dediğini yapmış, her gördüğünü yazmış, hatta bazen hızını alamayıp görmediklerini de hayal etmiş! Zaten mucizeler aşkından kasıt da *Seyahatname*'nin bu yönüne işaret ediyor olsa gerek. Söz gelimi, seyyahımızın İstanbul'daki (*onun ifadesiyle İslambol*) Galata Kulesi'yle ilgili gözlemlerine bir göz atalım:

Kuleyi, dürbünle Bursa'dan bile görmek mümkündür. İç i on tabaka halinde zindandır ki, şimdilerde Al-i Osman'ın gemilerine mahzen olmuştur. Bu kuleye, birkaç kere havaya kâğıt uçuran, eline ip bağlayıp çıkan cambazı seyretmek vesilesiyle çıktım da İstanbul'u adamakıllı seyrettim.

Yine Osmanlı tarihçilerinden Alman akademisyen *Süreyya Farukî*'ye göre, Çelebi'nin *Seyahatname*'si, hayallerle, rüyalarla; Evliya Çelebi'nin kafasında canlandırdığı ama hiç yapamadığı seyahatlerin, mevcut kaynakların çalakalem kullanılarak romantik bir seyyah gözüyle tasavvur edildiği bir eserdir. Bu fikri paylaştan birçok yerli-yabancı akademisyen mevcuttur. Çelebi'nin bu abartma payını bazen gerçekten de abartmasından dolayı *Seyahatname*, hiçbir zaman bir Marco Polo'nun seyahat güncesi kadar dünya çapında üne kavuşamamıştır, doğrudur. Ama *Seyahatname*, burun kıvrılıp geçilecek bir eser de değildir. Ünlü gezginin doğumunun 400. yıldönümü sebebiyle gezginin geniş bir biyografisini kaleme alan Yrd. Doç. Dr. Yusuf Çetinlağ, bakın *Seyahatname*'yi güvenilir bir kaynak olarak görmeyenlere ne diyor:

Koca eserde anlattığı birkaç fıkra ile *Seyahatname*'yi genelleyenler var. Bu, Oryantalist bir bakış açısıdır. Osmanlı'yı küçük görenlerin ne tarihine ne de edebiyatına saygıları var. Halbuki Çelebi, eserini ayrıntılı

6 Robert Dankoff, *Seyyah-ı Âlem Evliya Çelebi'nin Dünyaya Bakışı*, (çev. Müfit Günay), 1. Baskı, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2010, sayfa 233.

ve sabırlı bir şekilde kaleme almış. Dünya tarihinde, *Seyahatname*'yi geçecek ikinci bir kitap daha yok. Mübalağa (abartma), o dönemin edebî sanatıydı, tıpkı bugün olduğu gibi. *Seyahatname*; sanat, tarih, sosyoloji, psikoloji, felsefe açısından muazzam bir kitap...⁷

Evet, yaklaşımlar farklı... Ama kim ne derse desin, bunların hiçbirisi bu eserin özgünlüğünden bir şey kaybettirmiyor; insana gezme, görme ve keşfetme coşkusu verdiği gerçeğini değiştirmiyor. Bakın Çelebi, Osmanlı Bursa'sını nasıl renkli ve detaylı resmetmiş:

Bursa, Keşiş Dağı diye anılan dağın eteğinde, doğudan batıya doğru uzanan bir memlekettir. Uzunluğu bir, genişliği yarım fersahtir. Daire şeklinde iç kalenin uç tarafını kuşatmış, çevresi on beş adımdır. Duvarları çok yüksek değildir. Kaleler üzerinde toplar ve mazgallar, iç kalede cephan ve top çoktur. Bayramlarda büyük şenlikler olur. Dizdarı ve şehrin 6.000'in üzerinde bekçisi vardır. Kapılarının bazıları demir kanatlıdır. Her kapının üzerindeki kulelerde mazgal yerleri vardır. Düşman, kapı önüne geldiği takdirde bu deliklerden taş ve humbara bırakılır. Bu kalenin içinde devlet adamlarına ve halka ait; mâmur, kat kat eski tarz 23.000 adet ev vardır. Yukarı iç kalede, sur içinde, padişahlara mahsus bir büyük saray olup, içinde üç hamamı, yüz dükkânı vardır. Dar yerde bulunduğundan bahçesi yoktur.

Bu şehirde, 176 Müslüman, 7 Ermeni, 9 Rum, 6 cemaat Yahudileri, 1 mahalle Kiptileri, bir de Muradiye yolu üzerinde miskinler (cüzamlılar) mahallesi vardır. Yüksek kale eteğindeki evler, imaretler, Ulu Cami semtleri yüksek kalmıştır. Kuzey tarafında, bir saat mesafede bulunan Fledar Sahrası'ndan güneşin yakıcı ışıkları vurunca, bu şehrin, Uludağ eteğinde mavi kurşun ile süslenmiş olan han, hamam, mescit ve salâtin camilerini kat kat sokaklarını seyredenler hayran

7 Evliya Çelebi'nin 70 yıllık ömrünün 50 senesinin gezilerde geçtiğini ifade eden Çetindağ, ünlü seyyahın idealleri için evlenmekten, paradan ve makamdan vazgeçtiğini belirtiyor. *Seyahatname*'nin sıradan bir gezi kitabı olmadığını dile getiren Çetindağ, "Mimarlar, musikîşinaslar, edebiyatçılar, şairler, ressam, hattatlar, dilciler, kültür araştırmacıları *Seyahatname*'den yararlanabilir. Çelebi, bu konuları kitabında ayrıntılı bir şekilde anlatıyor. Osmanlı için 'yaşamış ama yazmamış' derler. Bu söze karşı yazılan en kapsamlı eser *Seyahatname*'dir" diyor (*Zaman Gazetesi*, 1 Mart, 2011). Yine Birmingham Üniversitesi'nden Osmanlı uzmanı Doç.Dr. Rhoads Murphey'se "*Seyahatname*'nin Osmanlı'da yüksek sınıfa mensup yöneticiler için bir rehber olduğuna ve gittikleri yerlere ilişkin zengin bilgiler içerdiğine kuşku yoktur" der.

kalırlar. Fledar Sahrası'ndan bu acayip şehir, garip bir manzara arz eder. Gördüğüm şehirlerin hiçbirine benzer taraf yoktur. Manevi havası fazla bir şehirdir. Burdaki büyük veliler, müfessirler ve hadisciler başka diyarda yok. Meğer cennete benzeyen Bağdat'ta ola...

Hezarfen'den Lagari'ye ne ararsanız onda: *Seyahatname*

Hazır akademisyenlerin Çelebi'yle ilgili düşüncelerine girmişken şunu da eklemek isterim: Büyük tarihçi Halil İnalcık'ın "En büyük sosyal tarihçi" diye tarif ettiği Evliya Çelebi'nin bu büyük eseri için Ahmet Hamdi Tanpınar, *Beş Şehir* adlı eserinde "Ben Evliya Çelebi'yi tenkit etmek için değil, ona inanmak için okurum ve bu yüzden de daima kârlı çıkarım" der. Özellikle İnalcık'ın tespiti önemlidir, çünkü tarihimizdeki birçok ilginç ve renkli konunun dayandığı tek kaynak *Seyahatname*'dir. Buna en iyi iki örnek, "İlk Türk havacıları" diyebileceğimiz meşhur Hezarfen Ahmet Çelebi ile Lagari Hasan Çelebi'dir. Seyyahımız 1632 yılında, Galata Kulesi'nden kuş kanatlarına benzer bir takviye ile İstanbul Boğazı üzerinden uçarak Üsküdar'a indiği iddia edilen Hezarfen Ahmet Çelebi olayını şöyle nakleder:

Evvela, Okmeydanı'nın minberi üzerinde, rüzgârın şiddetinden kartal kanatları ile sekiz dokuz kere havada uçarak talim etmiştir. Sonra Sultan Murad Han, Sarayburnu'nda Sinan Paşa Köşkü'nde seyredirken, Galata Kulesi'nin ta tepesinden lodos rüzgârı ile uçarak, Üsküdar'da Doğancılar Meydanı'na inmiştir. Sonra Murad Han, kendisine bir kese altın ihsan ederek: "Bu adam pek korkulacak bir adamdır. Her ne isterse elinden geliyor.



Lagari Hasan Çelebi'nin roketle kendini 'fırlatması' dâhil onlarca renkli konu *Seyahatname*'de kendine yer buluyor.



Osmanlı dönemi İstanbul'unu okumak için değil, neredeyse bizzat yaşamak için Çelebi'ye kulak verilmeli.

Böyle kimselerin durması doğru değil" diye kendisini Cezayir'e sürmüştür. Orada vefat eyledi.

Roketle dikey uçuşu başarıyla gerçekleştirdiğine inanılan ilk insan olan Lagari Hasan Çelebi'nin bu deneyi de *Seyahatname*'nin en renkli ve Evliya Çelebi'nin üslubunu konuşturduğu bölümlerinden biri olarak karşımıza çıkar:

Murad Han'ın Kaya Sultan adlı yıldız gibi temiz kızının doğduğu gece akika şenliği oldu. Bu Lagari Hasan, elli okka barut macunundan, yedi kollu bir fişenk icat etti. Sarayburnu'nda, Hünkar huzurunda fişenge bindi. Talebeleri fişeği ateşlediler. Lagari; "Padişâhım, Allah'a ısmarladım. İsa Nebi ile konuşmaya gidiyorum!" diyerek dualar ederek göklere doğru çıktı. Yanında olan fişenkleri ateş edip deniz yüzünü aydınlattı. Gök kubbede büyük fişenklerin barutu kalmayıp da yere doğru inerken, ellerinde olan kartal kanatlarını açıp Sinan Paşa Köşkü önünde denize indi. Oradan yüzerek çıplak olarak padişahın huzuruna geldi. Yeri öperek "Padişahım! İsa Nebi sana selam eyledi" diye şakaya başladı. Bir kese akça ihsan olunup yetmiş akça ile sipahi yazıldı. Sonra, Kırım'da Selamet-Giray Han'a gidip orada vefat eyledi. Rahmetli yakın dostumdu. Allah rahmet eyleye..."

İstanbul'u resmen atomlarına ayırmış!

İlk yaptığı iş, kendisine tembihlendiği gibi, sevgili İstanbul'u karış karış gezmek olmuş Çelebi'nin. Zaten on ciltlik külliyyatının ilk cildini de neredeyse 30 bin noktasını detaylarıyla tarif ettiği payitahta ayırmış! Camilerinden tapınaklarına, tarihinden kültürüne kadar altını üstüne getirdiği başkentini en görkemli yapısı olan Süleymaniye Camii'ni şöyle tarif ediyor:

Yüksek tepenin üzerine, Süleyman Han, denize bakan eşsiz bir cami inşa ettirdi. Osmanlı topraklarından kaç bin usta mimar, inşaatçı, taş ve mermer kesicisi topladı bir bilseniz! Ve üç yıl boyunca 3 bin kalyon dolusu ayakları zincirli köle cami için o kadar derin bir temel kazdı ki, küreklerinin şakırtısını yerkürenin dibinde yaşayan ve dünyayı boynuzlarının üzerinde taşıyan öküz bile duyabiliyordu!⁸



Seyahatname'nin en çarpıcı bölümlerinden biri ise IV. Murat döneminde yapılan bir geçit resmine ayrılmış.

8 Evliya Çelebi'nin anlattıklarına bakılırsa, yalnızca zeminin toprak seviyesine ulaşması için yapılan çalışmalar bile 3 yıl sürmüştür. Caminin temelleri atıldıktan sonra, temelin sağlamlaşması ve sonradan bir çöküntü olmaması için inşaata bir yıl ara verilmiştir.

Osmanlı mimari tarihçisi Prof. *Machiel Kiel*, Evliya Çelebi'nin Balkan topraklarındaki camiler, hamamlar ve sufi localarının yeriy-le ilgili yaptığı tanımlamaları tam olarak doğrulamış; Çelebi'nin gitmediği ama duyarak yazdığı yerlerin yanı sıra, Arnavutluk, Makedonya ve Karadağ'daki birçok yeri bizzat gidip gezdiğini tespit etmiştir.

Devam edelim. Evliya Çelebi, Ayasofya'dan etkilenmiş ama Süleymaniye Camii'ne tabiri caizse âşık olmuştur. "Tanımlanabilecek tüm güzelliklerin ötesinde" dediği cami için bir anısını da nakleder *Seyahatname*'nin büyüleyici sayfalarından birinde:

Bu satırların yazarı fakir, vakti zamanında geometri ve mimaride yetenekli on gâvurun caminin minarelerini gördüğünde parmaklarını ısırdıklarını, sonrasında içine girip kubbesini gördüklerindeyse elleriyle başlarını dövüp "Meryem! Meryem!" diye inlediklerini görmüştür!

Çelebi, Sultan IV. Murad'ın Safevilere karşı çıkacağı sefer öncesi yapılan tören yürüyüşünü de bir hayli renkli bir şekilde resmeder. Kimilerine göre eserin en görsel kısmı da burasıdır. Tadımlik olarak bir parçasına kulak verelim:

Bu geçit töreni, güneşin ilk ışıklarıyla başlamış, batana kadar da devam etmiştir. 200 bin asker, fırtınalı bir deniz gibi kükreyerek geçmişti. Şehrin sokakları, öylesine coşku ve şamatayla dolmuştu ki bunu anlatmaya kelimeler yetmez. İşte bu görkemli başkent Konstantiniyye'nin halkıdır ki dünya durdukça Allah onları korusun. Âmin!

Çelebi, bu geçit resmini anlatırken öyle akıl almaz detaylara girer ki, bir anda kendinizi payitahtın kürkçüleri, yankesicileri, müezzinleri, dilencileri, kitapçıları, şarkıcıları, cellatları, damatları, at tüccarları, gübrecileri, mezarçıları, gassalları, eczacıları, deve çobanları, pastacıları, meşalecileri, pazarcıları, ayı oynatıcıları, şerbetçileriyle birlikte sokak sokak gezerken bulur; tıpkı Çelebi'nin anlatımına sindiği gibi, zaman ve mekândan bağımsız olursunuz.⁹

9 IV. Murad, Bağdat seferi sırasında İstanbul'daki loncaların geçit resmi yap-masını ve payitahttaki dükkân ve binaların dökümünün çıkarılmasını istemişti.

Bakü petrolleri de ondan sorulur

Tıpkı Marco Polo gibi Çelebimizin de yolu *Rüzgârlar Şehri* Bakü'ye düşmüş. Onun da ilk dikkatini çeken petrolün bolluğu olmuş haliyle:

Allah'ın inayetiyle petrol (petrol) yerden fışkırıyor. Ama âdeti bir kaplıca gibi, yeryüzünde krem şeklinde, su havuzları gibi birikiyorlar. Şah adına, bu petrol kuyularının gelirlerini toplayan bir memur var. Her yıl 7 bin akçe topluyor. Memurun adamları, bu petrol havuzlarına girip petrolü kepeçlerle keçi derisinden tulumlara basıyorlar. Tüccarlar da bunları diğer şehirlere götürüyor...

Çelebi, başta da dediğim gibi hazırcevaplığı, zekâsı ve nüktedanlığı ile Sultan'ın takdirini kazanmış ve onun da onayıyla, ikinci cildinde anlattığı Bursa ve Trabzon seferlerini yapmış, oradan Kafkaslar üzerinden Kırım'a geçmiştir. Ama dönüş yolunda Karadeniz'de fırtınaya tutulurlar ve bir filikaya atlayarak canlarını zor kurtarırlar. O andan itibaren Çelebi, deniz yolculuğuna tövbe eder. Bu yolculuğun ardından, "kralların kıskandığı", "gökyüzü cenneti" gibi ifadelerle tanımladığı İstanbul'una döner. Ama aradan altı ay geçmeden sıkıntıdan patlayacak hale gelir. İstanbul'da kendini tutsak gibi hissetmektedir. Kararını verir ve ardına bakmaksızın yollara düşer. Ömür boyu sürecektir seyahatlığı başlamıştır. Kendisine ayak bağı olacağı için o günden sonra bir daha devlet hizmetine bulaşmaz. Artık, kendi tabiriyle, sadece bir dünya seyahatıdır.

Yazdıklarına göre; Çelebi hayatı boyunca 22 savaşa şahit olmuş, 18 krallığın topraklarından geçmiş, 257 şehir görmüş ve 147 farklı lisan¹⁰ işitmiştir. Ankara'da ip cambazları fuarına katılmış, Erdebil'de¹¹ kedi tüccarlarıyla yarenlik etmiş, Bakü'de petrol

Saraydaki bağlantıları sayesinde bu dökümü alan Evliya Çelebi, *Seyahatname*'deki en canlı betimlemelerden biri olan bu hayranlık verici geçit resmini yazabilmişti.

10 Evliya Çelebi'nin Enderun'da Arapça, Farsça ve Rumca, babasının arkadaşı Simyon ustadan ise Latince ve Yunanca öğrenmiş olduğuna inanılır.

11 Erdebil, Güney Azerbaycan bölgesinde, İran'ın aynı isimli Erdebil eyaletinin yönetim merkezi olan şehirdir.



Çelebi, ilk kez Bakü'de gördüğü petrol gerçeği ile ilginç saptamalar yapıyor. Petrol tacirlerinin Bakü'den aldıkları petrolü köylere nasıl naklettiklerinden bahsediyor.

kuyularının etrafında dolanmış, Bitlis'te Kürt ağalarının savaşlarına şahit olmuş ve *minare boyu yağan kara yağmen* bu şehirden kaçarak postu deldirmekten ucuz kurtulmuştur.

Az önce de değindiğim gibi, Çelebimiz *Seyahatname*'sinde hiçbir konuyu atlamamış, bol bol etnografik tespitler de yapmıştır. Bunların doğruluğu, tarafsızlığı tartışılabilir ama en azından bize dönemin Osmanlı'sının dünyayı algılama şekli hakkında ufak da olsa ipuçları verir. Söz gelimi, bir sayfasında, Macarlarla Avusturyalıları kıyaslar; ilkinin Lutherci (Protestan), diğerlerinin Katolik olduğuna işaret eder ve bu iki milletin savaşma tarzlarına dair yaptığı gözlemleri paylaşır. Ama bu analizini sıradışı şu tespitle (!) süslemeyi de ihmal etmez:

Macarlar çok daha şerefli ve temiz gâvurdurlar. Her sabah yüzlerini Avusturyalılar gibi idrarlarıyla yıkamazlar, bunun yerine Osmanlı gibi su kullanırlar. Ama ne yapalım, bu da onların geleneği sonuçta...

Elbette, burada, şüphesiz ki Avusturyalıların Osmanlıların baş düşmanı olmasının Çelebi'yi elini korkak alıştırmama konusunda yönlendirdiğini tahmin etmek zor değil.

Devam edelim ve Avusturyalıların temsilcisi Habsburg Hanedanı'yla ilgili şu fazlasıyla toptancı tespitlerine bir bakalım:

Allah'ın izniyle, bu hanedanlığın bütün imparatorları eşit derecede yüzlerine bakılmayacak kadar çirkinler. Bütün kiliselerde, saraylarında ve sikkelerinin üzerinde o çirkin suretleriyle resmedilirler. Eğer bir ressam onları daha yakışıklı resmetmeye kalkışrsa, halk, imparatorun çirkinleştirildiğini düşüneceği için idam edilebilirler. Bu imparatorlar neredeyse çirkinlikleriyle gurur duymaktalar.¹²

Harika ve tuhaf aletler

Ama şükür ki Çelebi, mekânlar konusunda şahıslarda olduğu kadar acımasız değil. Bakın Habsburgların başkenti Viyana'yı bize nasıl aktarıyor:

Saat imalatçıların, kuyumcuların, matbaacıların, berberlerin ve terzilerin dükkânları Çin resim galerileri gibi yan yana dizilmiş. Bu mağazaların hepsinde harika ve tuhaf alet edevat var. Alarmlı saatler, ezan vaktini söyleyen saatler, ayı, günü, burçları gösteren duvar saatleri... Çeşit çeşit... Ve hepsi de çalışıyor. Bu adamlar, bu saatleri, görenlerin canlı sanabileceği; gözleri, elleri, ayakları hareket eden hayvanlar şeklinde imal ediyorlar. Usta saat imalatçıları, bu hayvanları hareket ettirmek için tekerlekli mekanizmalar kullanıyorlar.

Viyana'da beyin ameliyatına bile katılmış!

Evliya Çelebi, Viyana'da sadece harika ve tuhaf aletlerin sergilendiği dükkânları gezmekle ya da imparatorun cemalini ince-

12 Nuran Tezcan'ın hazırladığı *Çağının Sıradışı Yazarı Evliya Çelebi* isimli çalışmasında Arzu Ereklî'nin "Seyahatname'de Ötekine Bakış" başlıklı çalışmasından aktardığına göre Evliya Çelebi, Osmanlı'nın henüz Batı karşısında ağır bir yenilgiye uğramadığı dönemde yaşamıştır. Diğer Osmanlı elitleri gibi, Batı karşısında bir üstünlük duygusuna sahiptir. Bu nedenle, Batı ile ilgili betimlemelerinde dişil, Osmanlı ile ilgili betimlemelerinde ise eril bir dil kullanmıştır.



Minyatür sanatçısı Şermin Ciddi'nin Evliya Çelebi temalı bir çalışması

lemekle kalmamış, onca işinin arasında bir de beyin ameliyatına iştirak etmiş! Evet, aynen öyle. Valla, ben onun yalancısıyım, buyrun okuyalım:

Kefereyi (kâfiri) dört ayaklı ipekli bir sedir üzerine yatırdılar. Baş Adana kabağı, burnu Mora patlıcanı gibi şişmişti. Hekimbaşı, cümle kefereleri dışarı kovup mecruha (yaralıya) hemen safran gibi bir su içirip onu kendinden geçirdi. Hizmetkârı, mecruhu kucağına alınca, hekim adamın başının takke kenarı yerin etrafına, tasma-kayış bağladı. Bir keskin ustura alıp herifin alnının derisini iki kulaklarına kadar çizip sağ kulağı yanından deriyi biraz yüzünce kafa kemiği bembeyaz göründü. Cerrah, hemen şakaktaki ek yerinden kafayı delip bir demir mengene sokup burmaya başladı. O burdukça herifin kellesinin kapağı takke gibi kalkmaya başladı. Allah'ın emriyle kelle, diş diş kenet yerlerinden açıldı. İçinde, beyninin enseden tarafı göründü. Kellenin içi, kulaklara kadar sulu kan ve sümük gibi bazı karışık şeylerle dolu olup, beynin yanında kurşun dururdu. Meğer bu, beş dirhem çakmaklı tüfek kurşunu imiş. Beynin zarı yanında kırmızı kana bulanmış durur. Hemen üstad cerrah, bu fakire, "Gör bak âdemoğlunun bir ekmek parçası için girdiği hali" dediğinde hakir dahi ileri varıp ağzıma ve burnuma mendili koyup mecruhun kellesinin içine nazar ettim. Garip insanın beyni kafa içinde güya tavuk yumurtasından yavrusu henüz

çıkılmış kuş gibi büzülmüş durur. Ama üzerinde bir kalın deriden zarfı, yani zarı var. Cerrahbaşı ağzıma mendil koyup kafa içine baktığımdan dolayı bana, "Niçin ağzını ve burnunu kapayıp bakarsın" dedikte, hakir, "Belki bakarken aksırırım, öksürürüm. Herifin kellesinin içine rüzgâr girmesin diye kapadım" dedim. Cerrah, "Aferin. Sen bu ilimle meşgul olsan kâmil üstad cerrah olurdun" deyip aceleyle mecruh herifin beyni yanındaki kurşunu alıp sarı sünger gibi bir şeyle kurşunun durduğu yerdeki kanları, cerahatleri sildi, şarapla temizledi. Aceleyle kafayı yerine koydu, sonra tepesinden ve çenesi altından kayışlarla bağladı. O dakika hizmetkârı meydana bir kutu getirdi. Kutunun içinde iri karıncalar vardı... Bunlardan birini demir çifteyle (cimbız) alıp herifin kafa derisinin kesilen yerine yaklaştırdı, aç karınca bir yerden iki deriyi birden ısırdı. O an cerrah karıncayı belinden makasla kesti ve karıncanın başı iki deri kenarını ısırakaldı. Öyle öyle ekleyip bir kulaktan bir kulağa seksen karıncayı ısırtıp kesti. Sonra yarayı merhemledi. Bu hakir, yedi gün gelip gidip adamı seyretledim. Sekizinci günde herifiyleşip biraz hareket etmeye başladı. On beşinci gün, kralın huzuruna götürdüler.

Tarihin ortasından geçen adam

Çelebi çok gezdi ama tabiki her zaman bir başına gezmedi. Birçok seyahatinde danışmanı, sekreteri, imam ve savaş sonrası ganimet paylaştıracısı olarak hizmetlerinde bulunduğu paşalar ve elçilerle birlikteydi. Bu sebepten dolayı, *Seyahatname*'nin 3. cildinden 8. cildine kadar, onu Osmanlı coğrafyasının bir ucundan diğerine görevli olarak koştururken görüyoruz. Ama Çelebi, sadece kendi beklentilerine uyduğunda bu görev çağrılarına kulak vermiştir. Çünkü her zaman farklı yerler görmek peşinde olmuştur. Bir git-tiği yere bir daha gitmeyen tatilci misali... Söz gelimi, Romanov Hanedanı'nın ilk günlerinde Kırım'da, Habsburgların en şaşıklı döneminde Viyana'da ve Venedik Cumhuriyeti'yle kapıştığı günlerde Dubrovnik'teydi Çelebi; *tarihi, tarihin yazıldığı yerde görmek onu mutlu ediyordu!*

Altmış yaşında hacı oldu. Dönüşünde bir Mısır kervanıyla Kahire'de aldı soluğu. Ölene kadar da burada yaşadığı sanılıyor.

Seyahatname'nin 10. cildinde de zaten Kahire'yi bütün detaylarıyla anlatır ki bu tasvir, kendisinden iki yüz yıl önce yaşamış ünlü Mısırlı tarihçi Takieddin Ahmet el-Makrizî'den sonraki en geniş şehir günlüğü olarak bilinir. Buyrun size tadımlık bir parça:

Kısacası, bırakın Osmanlı İmparatorluğu'nu, bütün dünyada bunun benzeri, insan denizine ve bu kadar bereketli topraklara sahip bir şehir yok. Kahire'ye "Dünya'nın Anası" derler, çünkü bütün dünya açlık çekse Mısır onları besleyebilir. Ama Allah esirgesin, Kahire tek bir gün açlık çekse, dünyanın bütün mahsülü gelse besleyemez. Çünkü Kahire, insan denizidir. Kahire'de hayvanlar sürüyle gezer; atlar, develer, sığırlar, camızlar, koyunlar ve keçiler pazar yerinde dolanıp dururlar. O kadar çok eşek vardır ki dersiniz şehri işgal etmişlerdir. Yollarda zor yürürsünüz, çünkü eşek binenler sürekli "Arkana dikkat, yanına dikkat, önüne dikkat! Soluna dikkat!" diye bağırarak ikaz eder. Bazen de özellikle saftirik Türkleri eziyet olsun diye seçerler; "Yol ver efendi!" diye bağırıp eşekleriyle onları ezerler.

"Hikâyem yılanın kuyruğu kadar uzun"

Dünyayı dört dönen Evliya Çelebi görünüşe bakılırsa Mısır'ı çok sevmiştir ve nihai durak olarak kendisine bu "sokakları insan deniziyle yıkanan şehri" seçmişti.¹³ Mısır Valisi İbrahim Paşa'nın mahiyetine girip *Seyahatname*'sini yazmaya koyulmuştu. Burada da boş durmanış ve Nil boyunca gezip gözlemler de bulunmuştu. Bu gözlemleri, asırlar sonra, Nil Haritası¹⁴ olarak ortaya çıkacaktı.

13 Robert Dankoff'a göre, Evliya için dünyanın merkezi olan İstanbul, gerek şehirdeki veba salgını ve gerekse siyasal, toplumsal meselelerden ötürü yaşanamaz hale gelmişti. Bu nedenle seyyahımız, hayatının son on yılını ikinci vatani olan Mısır'da geçirmiştir. Evliya Çelebi'nin ne zaman öldüğü ve mezarının nerede olduğu bilinmemektedir. Bir kısım araştırmacı onun 71 yaşında, 1682 yılında İstanbul'da öldüğünü; bir kısım 1682'de Mısır'dan dönerken yolda ya da İstanbul'da öldüğünü belirtmektedir.

14 *Seyahatname*'nin 10. cildini Mısır'a ayıran ve bütününü kendine özgü bir monografi kaleme alan Evliya Çelebi, Mısır deyince her zaman birlikte anılan Kahire ve Nil üzerine de oldukça ayrıntılı bilgiler vermişti. Evliya Çelebi üzerine kapsamlı çalışmalarıyla tanınan Bilkent Üniversitesi Türk Edebiyatı Bölümü'nden Doç. Dr. Nuran Tezcan ve Robert Dankoff yaptıkları detaylı çalışma sonucu



Evliya Çelebi'nin Nil Haritası

Timsahlarından korktuğu, *Merzifon eşeği kadar büyük maymunların* kendisini çok eğlendirdiği Nil seyahatinden dönüşünde şu satırları kaleme alarak *Seyahatname*'sini bitirecekti:

Hikâyem, yılının kuyruğu kadar uzun ve belki de anlattıklarımın yalan olduğunu düşüneceksiniz. Ama Allah şahidim olsun ki tam olarak

Vatikan, Apostolica Kütüphanesi'ndeki Nil haritasını gün ışığına çıkarmışlardır. Bu, henüz Nil'in kaynağının keşfedilmediği bir yüzyılda yapılmış bir Nil haritasıdır. 18. yüzyıldan bu yana Vatikan'da korunan bu Türkçe Nil haritası, ilk kez geçen yüzyılın ortalarında Ettore Rossi tarafından kısa bir yazıyla tanıtılmış, *Evliya Çelebi Seyahatnamesi*'nde anlatılanlarla benzerlikler taşıdığı ileri sürülmüştü. Tezcan ve Dankoff, harita üzerindeki metinle *Seyahatname* arasında birçok içerik ve üslup paralelliği tespit etti. İki bilim insanı, bu çalışmalarını "Nil'in Bilgileri Üzerine Benzersiz İnci" (*Dürr-i bi-misil in ahbâr-ı Nil*) adıyla 2011'de kitaplaştırdı. 17. yüzyıl Afrika'sı üzerine birçok fizikî ve beşerî coğrafya bilgileri içeren bu harita, Evliya Çelebi'ye Türk-Osmanlı ve dünya haritacılığında önemli bir yer kazandırmıştır.

neyse öyle yazdım... Allah'a hem bu yolculuklar hem de yoldaşlığı için şükürler olsun.

Eşsiz bir hazine¹⁵ olan *Seyahatname*, şimdi onu keşfetmenizi bekliyor.

-
- 15 1. *Cilt*: 1630-40 arası İstanbul'un tarihi, kuşatmaları ve fethi, İstanbul'daki kutsal makamlar, camiler, Sultan Süleyman Kanunnamesi, Anadolu ve Rumeli'nin mülki taksimatı, çeşitli kimselerin yaptırdığı cami, medrese, mescit, türbe, tekke, imaret, hastane, konak, kervansaray, sebilhane, hamamlar... Fatih Sultan Mehmed zamanından itibaren yetişen vezirler, âlimler, nişancılar, İstanbul esnafı ve sanatkarları yer almaktadır. 2. *Cilt*: Mudanya ve Bursa, Osmanlı Devleti'nin kuruluşu, İstanbul'un fethinden önceki Osmanlı sultanları, Bursa'nın âlimleri, vezirleri ve şairleri, Sinop, Trabzon ve havalisi, Gürcistan dolayları; Kırım, Karadeniz, Bolu, Amasya, Niksar, Erzurum, Nahçıvan, Tebriz, Bakü, Erzurum, Bayburt, Erzincan, Merzifon, Ankara. 3. *Cilt*: Üsküdar'dan Şam'a kadar yol boyunca bütün şehir ve kasabalar; Eskişehir, Konya, İskenderun, Tire, Akre, Kızıldeniz, Ölüdeniz, Urfa, Kayseri, Sivas, İskilik, Rusçuk, Niğbolu, Silistre, Filibe, Edirne, Sofya ve Şumnu şehirleri hakkında geniş bilgiler. 4. *Cilt*: İstanbul'dan Van'a kadar yol üzerindeki bütün şehir ve kasabalar; Malatya, Diyarbakır, Mardin, Sincar, Bitlis, Ahlat, Evliya Çelebi'nin elçi olarak İran'a gidişi, İran ve Irak hakkında bilgiler; Tebriz, Erdebil, Kazvin, Kum, Bağdad, Necef/Kufe, Basra, Abadan, Cizre, Musul, Tikrit. 5. *Cilt*: Tokat'tan sonra Rumeli, Sarıkamış'tan Avrupa'ya kadar çeşitli ülke ve eyaletler; Kırklareli/Kırkilise, Varna, İstanbul, Silistre, Hoten, Özi, İznik, Bursa, Gelibolu, Edirne, Belgrad, Temeşvar, Libhova, Yanova, Varad, Sarayevo, Zagreb, Üsküp, Köstence, Sofya, Semendire. 6. *Cilt*: Macaristan ve Almanya; Temeşvar, Koloşvar, Kaşav, Sibiv, Mohaç, Peç, Budin, Uyvar, Estergon, Belgrad, Dubrovnik, Mostar, Zigetvar, Kanije. 7. *Cilt*: Avusturya, Kırım, Dağıstan, Çerkezistan, Kıpçak diyarı; Ejderhan havalisi; Belgrad, Viyana, Wallaçya, Budapeşte, Oçakov, Krakow, Kırım, Bahçesaray, Dağıstan, Astrahan, Saratov, Kazan, Kalmukya, Azov. 8. *Cilt*: Azak'tan Kırım'a; Kefe, Bahçesaray, Kılburun, Akkerman, İsmail, Girit olayları, Babadağı, Hasköy, Edirne, Dimetoka, Gümölcine, Drama, Selanik üzerinden bütün Yunanistan ve Mora'yı dolaşarak Hanya, Kandiye, Arnavutluk; Yanya, Tepedelen, Avlonya, Draç, İlbasan, Ohri, Resne, Manastır, İştıp, Tikveş, Cısr-i Mustafa Paşa, Edirne üzerinden İstanbul'a dönüş seyahatleri bulunmaktadır. 9. *Cilt*: Evliya Çelebi'nin İstanbul'dan hareketle Kütahya, Afyon, Manisa, İzmir, Sakız, Kuşadası, Aydın, Tire, Denizli, Muğla, Bodrum, Ege Adaları, Isparta, Antalya, Alanya, Karaman, Silifke, Tarsus, Adana, Maraş, Antep, Kilis, Halep, Lazkiye, Şam, Beyrut, Sayda, Safet, Nablus, Kudüs, Evliya menkıbeleri ile Mekke ve Medine hakkında geniş bilgiler bulunmaktadır. 10. *Cilt*: Mısır ve çevresi yer almaktadır; Kahire, Tanta, İskenderiye, Nil, Funcistan (Mogadişu, Suakin, Hadendoa, Bahnisa, Feyyum).

İngiliz İmparatorluğu'nun Sınırlarını Güneye Uzatan Adam

Kaptan James Cook

*"Tutku, beni sadece bütün benden öncekilerden daha öteye
değil, gidilmesi mümkün yerlerin en uzağına götürür."*

**James Cook, 30 Ocak 1774 (Gemisi kutup
buzullarına sıkışıp kaldığında)**

Pasifik, Yeni Zelanda ve Avustralya'nın haritalandırılması konusundaki başarılarıyla, Batı'nın dünya coğrafyası algısını köklü bir şekilde değiştiren James Cook,¹ 18. yüzyılın önde gelen kâşif ve denizcilerinden biriydi. Doğuştan yetenekli çok az denizciden biri olan Cook, macera filmi tadındaki görkemli seferleriyle arkasında tartışılmaz bir miras bırakmış; *Avrupalı güçlerin, Büyük Okyanus'ta kurduğu sömürgelere öncülük etmişti*. Nasıl mı?

Yetenekleri kısa süre içinde keşfedilmiş olan Cook'a, iki yıl sonra Kanada'daki St. Lawrance sularına bir seyahat planlaması için hazırlanan gemiye *Pembroke*'nin komutanlığı verilmişti. Yaptığı işler ustacaydı ve Donanma Bakanlığı, kendisini, önemli bir bilimsel çalışma için birkaç bilim adamıyla Pasifik Okyanusu'na gönderi-

1 27 Ekim 1728'de Yorkshire'da bulunan Middlesbrough'ya yakın küçük bir köyde doğdu. İlk deniz deneyimini, 18 yaşındayken, Whitby'den Londra'ya kömür taşıyan bir gemide çalışmaya başladığında yaşadı. Boş zamanlarında uğraştığı cebir, trigonometri, seyrüsefer teknikleri, astronomi ve matematik sayesinde donanımlı bir denizci adayı olmuştu. 1752 yılında deniz kuvvetlerine yazılan Cook, Yedi Yıl Savaşları sırasında orduda görev yaptı. Quebec Kuşatması sırasında sergilediği haritacılık yeteneğiyle önü açıldı. Newfoundland'ın girintili çıkıntılı kıyılarını haritalamasıyla başlayan süreçle amiralliğe kadar yükseldi. Araştırmacı ruhu, cesareti ve mürettebatı üzerindeki karizmasıyla denizcilik tarihinin unutulmaz isimleri arasında kendine yer bulmayı başardı.

lecek olan *Endeavour*'un komutanlığını yapması için İngiltere'ye geri çağırdı.

Peki, neydi bu bilimsel çalışma?

İlk Emir: “Venüs’ü Gözleyin”

1769'da, sadece Güney Yarımküre'den² görülebilecek nadir bir olay gerçekleşecek; Venüs gezegeni, Dünya'yla Güneş'in arasından geçecekti. O dönemde, devasa imparatorluğunu daha da büyütmenin yolunun dünyayı ve hatta mümkünse daha da ötesini keşfetmekten geçtiğini bilen Britanya hükümeti, bu eşsiz doğa olayını gözlemlemesi için bir keşif ekibi göndermeye karar verdi. Bu gözlem sayesinde, Güneş'le Dünya arasındaki mesafeyi hesaplamayı ve böylelikle evrenin büyüklüğünü ölçmeyi hedefliyorlardı. Ekibin kaptanı olarak akıllarına gelen ilk isim, doğal olarak, hem genç hem iyi bir haritacı hem astronom³ ve hem de iyi bir denizci olan James Cook'dan başkası değildi. Cook'un komutan olarak seçildiği kraliyet barkası *Endeavour*'da,⁴ yüz kadar denizcinin yanı sıra, gök bilimci Charles Green ve bitki bilimci (*botanist*) Joseph Banks de bulunuyordu.

Manş Denizi'ni aşır güneye inen *Endeavour*, ardından Madeira Adaları'nı geçip Latin Amerika boyunca ilerlerdi. *Boynuz Burnu*'nu⁵

2 Güney Yarımküre veya Güney Yarımküre, Dünya'yı Ekvator hizasından bölen hayali bir düzlemin altında kalan yarıdır. 0° paraleli ile 90° güney paraleli arasında yer alır. Kuzeyde kalan kısma ise “Kuzey Yarımküre” denir.

3 Kraliyet Derneği'nin bilimsel yayını *Transactions* dergisinde, Güneş Tutulması üzerine makalesi yayımlanmış olan Cook, aynı zamanda yıldızlara bakarak boylam belirleyebilme gibi bir kabiliyete de sahipti ki o zaman için böyle işler her denizcinin harcı değildi.

4 *Endeavour*, Büyük Britanya'ya ait, barka olarak da bilinen küçük bir 18. yüzyıl gemisiydi. Eskiden kömür taşımada kullanılırken bu sefere mahsus olmak üzere elden geçirilip hazırlanmıştı. 366 ton ağırlığındaki tekne 32 metre uzunluğunda ve hepsi kare yelken taşıyan üç yelken direğine sahipti.

5 Horn Burnu ya da Boynuz Burnu (İngilizce *Cape Horn*, İspanyolca *Cabo de Hornos*), 55° 59' güney paraleli ve 67° 16' batı meridyeninde bulunan ve Güney Amerika'nın en güney ucu olarak kabul edilen burundur. Atlas Okyanusu ile

dolanarak Atlas Okyanusu'ndan Pasifik Okyanusu'na geçti. Buz kesen fırtınalardan tropik fırtınalara varıncaya kadar onlarca belayla boğuşan ve iki buçuk ay boyunca kara yüzü görmeyen Cook ve adamları, nihayet 12 Nisan 1769'da Green'in, hesaplamalara göre Venüs'ün geçişini en iyi gözlemleyebileceği Tahiti'ye⁶ vardılar. Her ne kadar Cook, ekibi başarılı bir seferle adaya ulaştırmış olsa da, gözlem umdukları gibi gitmedi. Venüs'ün kendine has koşullarından dolayı, gözlem işi suya düştü.⁷ Yine de burada bir parantez açıp,

Büyük Okyanus'u birbirinden ayırır. Daha önce bahsettiğimiz Macellan Boğazı'nın hemen altındadır. Horn Burnu, Panama Kanalı'nın 1914 yılındaki inşasına kadar, yelkenli ticari gemiler için, Atlantik'ten Büyük Okyanus'a geçerken tek alternatifti. Zira Macellan Boğazı, zorlu hava koşulları ve güçlü akıntıları nedeniyle sadece buharlı gemi geçişlerine imkân tanıyordu. Burası uzunca bir süre, çok tehlikeli deniz koşullarına rağmen, dünya ticaretinin en işlek rotalarından biri olarak kaldı. Panama Kanalı'nın inşasıyla kademeli olarak önemi azaldı. Bugün, artık sadece Panama'dan geçemeyecek kadar büyük olan petrol tankerleri, uçak gemileri ya da macera amaçlı özel yelkenliler tarafından tercih edilmektedir. Zorlu koşullarından dolayı, bir zamanlar bu burnun etrafından dolaşabilen denizcilerin sol kulaklarına altın küpe takma gibi bir gelenekleri vardı.

- 6 Tahiti, Fransız Polinezya'sındaki büyük adadır. Güney Büyük Okyanus'undaki Sosyete Adaları arasında, 17°40'G 149°30'B koordinatlarında bulunur. Türkiye'den uçakla aktarmasız yaklaşık 14 saat uzaklıkta bulunup, halen Fransız sömürgesidir. Dünyanın en iyi dalga sörfü merkezlerinden biri olarak kabul edilir.
- 7 Venüs geçişi tabir edilen bu olay teleskoplu gözlemlerin başlamasından bu yana sadece sekiz sefer gözlemlendi (1631, 1639, 1761, 1769, 1874, 1882, 2004 ve 2012 yıllarında). Elbette bu geçişler aksak da olsa bir düzene sahiptir. Hesaplara göre iki geçiş arasında 8, 121.5, 8 ve 105.5 yıl geçmesi gerekiyor; sonrasında aynı kalıp tekrarlanıyor. Geçişler sadece Haziran başı veya Aralık başında olabiliyor. Bir sonraki geçiş, ancak 2117 yılının 11 Aralık günü görülebilecek. Çeşitli tarihlerdeki bu geçişler, Güneş sisteminin boyunu ölçmek için bir "cetvel" gibi kullanıldı, Dünya-Güneş mesafesinin yaklaşık 150 milyon kilometre olarak belirlenmesini sağladı. 1677'deki Merkür geçişini izleyen astronomlardan Edmond Halley, gezegenlerin Güneş önünden geçişlerinin Güneş-Dünya mesafesini hesaplamak için kullanılabileceğini fark etmişti. Halley'in teklif ettiği yöntem, Venüs'ün yuvarlağının kenarının Güneş'in kenarına temas anının bir saniyelik hassasiyetle kaydedilmesini gerektiriyordu. Fakat Venüs ve Güneş'in kenarları değmeye yaklaşınca, iki dairenin arasında damla biçimi bir yayılma görülüyor; temas anı ancak otuz saniyelik bir hata payı ile ölçülebiliyordu. Bu "Kara Damla" etkisi, başka açılardan çok hassas olan ölçümlerin hata payını büyük miktarda artırıyordu. Cook'un seferinde de bu olmuş, sonuç alınamamıştı.



Kaptan Cook ve ekibini taşıyan *Endeavour*'un (Çaba) bire bir ölçülerde yapılmış bir kopyası.

İngilizlerin, bundan neredeyse üç asır önce gezegenlerle ilgilenmeye başlamasına dikkat çekmekte fayda vardır diye düşünüyorum.

Tahiti'deki gözlem işi başarısız olsa da ekip boş durmamıştı. Banks adanın bitki örtüsünü ve etnoğrafik yapısını incelerken,

Cook da gelecek bir asır boyunca denizcilerin başucu kaynağı olacak fazlasıyla detaylı bir Tahiti haritası çıkarmayı başarmıştı. Aradan üç ay kadar gibi bir süre geçmişti ve herkes geri dönmeyi bekliyordu. Peki dönecekler miydi? Elbette ki hayır. Zira, kimse bilmesede Cook'a İngiltere'den ayrılmadan önce Deniz Bakanlığı'ndan gizli bir görev emri daha verilmişti. Cook, zarfı dikkatle açtı ve...

İkinci Emir: “Efsane kıtayı bulun!”

Zarftan, keşifler tarihinin en büyük gizemlerinden biri olan, *Büyük Güney Kıta*’nın⁸ bulunması emri çıkmıştı! Yüzyıllardır dünya-
nın güneyinde bir yerlerde yatan ve binbir zenginlik barındırdığına
inanılan bu kıtanın bulunma ihtimali, coğrafi keşiflere soyunan
Avrupalı büyük güçlerin ağzını sulandırıyordu.

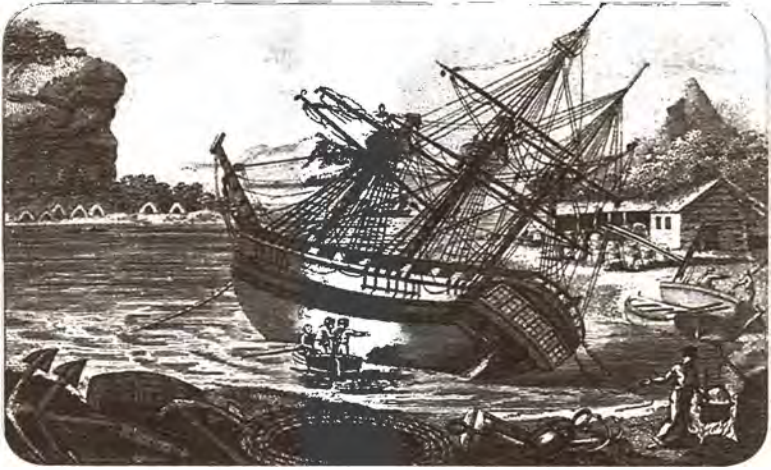
Tahiti’den demir alan Cook, efsane kıtanın bulunabileceği 40°
güney enlemine dümen kırdı. *Sosyete Adaları*’nı⁹ geride bıraktılar
ve inebildikleri kadar güneye indiler, ta ki hava mürettebatın
ellerini dondurup soğuktan çatlatana dek! 40° güney enlemine
ulaşp kutup ikliminin etkisine girmeye başladıklarında ortada ne
bir kara parçası ne de kıta vardı. Arayışlarının boşuna olduğuna
kanaat getiren Cook, rotayı kuzeybatı istikametine kırarak, 6 Ekim
1769’da, önemli işler yapacağı Yeni Zelanda’ya ulaştı.¹⁰

Orada da durmadı; daha önce Avrupalılar tarafından hiç
görülmemiş olan Avustralya’nın doğu kıyılarını katederek ken-

8 Terra Australis (Güney Ülkesi, Güney Kıtası) olarak bilinen ve 15. ilâ 18. yüzyıl
arasında yapılmış Avrupa haritalarının çoğunda bulunan bu kıta, gözlemlerden
ziyade hipotezlere dayandırılmıştı. Bu fikri ilk dile getiren Aristo olmuş, ardından
Yunan matematikçi Plotemi, Hint Okyanusu’nun güneyden bir kara parçasıyla kapalı
olduğunu ve kuzeydeki kıtaların dengelenmesi açısından mantıken de güneyde
büyükçe bir kıta parçası olması gerektiğini savunarak geliştirmişti. Avustralya
dâhil, Okyanusya bölgesinde yapılan keşiflerde bulunan kara parçalarının, hep
bu Büyük Güney Kıtası’nın uzantısı olduğu varsayıldı. Bu efsane, Cook’a kadar
geçerliliğini sürdürecekti. Bu kıtaya verilen diğer adlara şöyle: Terra Australis
Ignota, Terra Australis Incognita, Terra Australis Nondum Cognita, Magallanica/
Magellanica (Magellan’ın ülkesi), La Australia del Espíritu Santo (Kutsal Ruhun
Güneydeki Ülkesi), La grande isle de Java (Büyük Java Adası).

9 Sosyete Adaları (Fransızca: *Archipel de la Société*), Büyük Okyanus’un orta-
güney kesiminde, Fransız Polinezyası’na dâhil takimadadır. 725 km. uzunluğundaki
Sosyete Adaları; Rüzgârüstü Adaları ve Rüzgâraltı Adaları olmak üzere iki gruptan
oluşur. Adaların en büyüğü ve en tanınmış ise Tahiti’dir.

10 Bu toprak parçasını ziyaret eden ikinci Avrupalı olmuştu. Cook, bu seferinde,
daha önce tek bir ada olduğu düşünülen Yeni Zelanda’nın, iki adadan oluştuğunu
keşfetti. Kuzey ve Güney Yeni Zelanda adaları arasındaki boğazı bulan ilk insan
oldu ve burayı Cook Boğazı olarak isimlendirdi. Üç ay süren bir seferde, ülkenin
etrafında tam bir tur atarak bütün Yeni Zelanda kıyılarının (3860 km.) haritasını
çıkarttı.



Mercan kayalıklarına çarpan Cook'un gemisi uzun bir süre onarılmayı bekledi. Bu ve buna benzer nice engel Cook'u durduramayacaktı.

disinden önceki beyaz adamlar gibi "Bu topraklar artık Brtitanya Krallığı'nındır!" dedi ve ayak bastığı yerlere Kral III. George adına el koydu. Bu topraklara *Yeni Güney Galler* adını verdi. Cook'un niyeti, Avustralya'nın doğu kıyılarını izleyerek yukarıya, Cakarta'ya gitmekti. Ama beklenmedik bir şey oldu ve Büyük Set Resifi'nde¹¹ gemileri mercan kayalıklarına çarparak hasar aldı. Güç bela, şimdi Cooktown¹² olarak bilinen şehrin limanına sığındılar. Tamirat neredeyse iki ay kadar sürdü. Bu arada, hem Yeni Zelanda yerlileri hem de Avustralya'daki yerli halk olan Aborjinlerle sıkı dostluk kurmaya çalışmışlar, bunda başarılı da olmuşlardı. Gemi yüzecek hale gelince tekrar denize açıldılar ve halen su sızdırmaya devam eden bir gemiyle tehlikeli mercan resifinin içinden Cakarta'ya

11 Büyük Set Resifi, birbirinden ayrı 2900 resif ve 900 adadan oluşan, 2600 km. genişliğe yayılmış 344.400 km.² alanı ile dünyanın en büyük resif sistemidir. Resif, Kuzeydoğu Avustralya'nın Queensland sahili açıklarında bulunan Mercan Denizi'ndedir. Büyük Set Resifi dış uzaydan görülebilen, canlı organizmaların oluşturduğu en büyük yapıdır.

12 Avustralya'nın kuzeyindeki sivri çıkıntının en doğu ucunda bulunan bir yerleşim yeridir.

gidecek bir yol ararken, hakkında çok fazla spekülasyon yapılan Torres Boğazı'nın¹³ varlığını doğruladılar.

Cook ve ekibi, Cakarta üzerinden, yanlarına aldıkları birçok bitki ve hayvan örneğiyle birlikte 1771'de İngiltere'ye döndüler. Yeni bitki ve hayvan türlerinden oluşan bu değerli kargo, İngiltere'nin bilinmeyene dönük iştahını daha da artırmış; hepsinden önemlisi Cook, Pasifik'te muhtemel bir İngiliz İmparatorluğu'nun tohumlarını atarak İngiltere'ye dönmüştü.

Bir Sefer Yetmez

Dönüşünde yazdığı seyahat güncesiyle haklı bir şöhrete kavuşan Cook'un karada pek fazla durmaya niyeti yoktu. Zira macera onu çağırıyordu. Aklında bir soru kalmıştı: O da Güney Yarımküre'nin henüz keşfedilmeyen kısmının sadece büyük bir su kütlesi mi olduğu, yoksa başka bir kıtayı mı içerdiğiydi.

Bu denli gizemli bir coğrafya, sadece orayı bilen insanların değil, Avrupa'nın neredeyse tüm deniz güçlerinin ilgilendiği bir soruydu. İngiliz Donanma Bakanlığı da bu kısmı keşfetmenin tam zamanı olduğunu düşünüyordu. Bakanlık, Cook'u komutan olarak atadı ve ikinci seyahati için hazırlanmasını söyledi. Cook, bir süre önce Fransızlar tarafından keşfedilen Bouvet Adası'ndaki¹⁴ Sünnet

13 Torres Boğazı, Avustralya'nın kuzeydeki en uç noktası Cape York Yarımadası ile Papua Yeni Gine arasındaki boğazdır. En dar noktasında, yaklaşık 150 kilometre genişliğindedir. Boğaz, Arafura Denizi'ni Mercan Denizi'ne bağlar. Burada sayıları 300'e yakın irili ufaklı birçok ada bulunur. Bunlara "Torres Boğazı Adaları" denir. Boğazı geçtiğine inanılan ilk Avrupalı, İspanyol gemici Luís Vaz de Torres'di. 1605'te buradan geçen denizcinin kayıtları pek güvenilir bulunmadığı için boğazın varlığı sorgulanıyordu.

14 Bouvet Adası, Atlas Okyanusu'nun güneyinde şu anda Norveç'e ait ıssız bir adadır. Ümit Burnu'nun yaklaşık 2400 km. güneybatısında, Antarktika anakarasının yaklaşık 1600 km. kuzeyinde yer alır. Yüzölçümü 49 km.², deniz düzeyinden yüksekliği 935 m.'dir. Kıyısını çevreleyen buz yarıları ve kayalık yüzey yapısı karaya çıkmayı olağanüstü zorlaştırır. Adını, 1739'da adayı keşfeden Fransız denizci Jean-Baptiste Charles Bouvet de Lozier'den aldı. Bouvet Adası'nın, en yakın karaya en uzak ada olrnası gibi ilginç bir özelliği vardır.

Burnu'nu (*Cape Circumcision*¹⁵) bulmak ve onun o Büyük Güney Kıtası'nın bir parçası olup olmadığını tespit etmek için eğitim aldı. Eğer öyleyse yapması gereken, adaya uygun koşullarda Büyük Britanya kralı adına el koymaktı. Eğer değilse, gidebildiği kadar güneye gidecek, bu bölgenin (kutup kavramı henüz bilinmiyordu) etrafında dolaşacak ve hava koşulları ve buzdağları izin verdiği ölçüde diğer taraftan tekrar kuzeye yelken açacaktı. *Diğer bir deyişle, kutbu aşıp diğer tarafa geçecekti.*

Donanma Bakanlığı, yeni satın alınan *Resolution* (Kararlılık) ve *Adventure* (Macera) isimli yelkenlileri Cook'un emrine verdi ve *Resolution*'ı Cook'un amiral gemisi yaptı. Bu tekne, sadece 33 metre uzunluğunda ve 10 metre genişliğindeydi. *Adventure* ise daha da küçüktü. Üç yıl sürecek olan bir maceraya atılmak üzere bu iki ufak gemi, 13 Temmuz 1772 günü saat 06:00'da küçük bir seremoniyle maceraya doğru yelken açtı.

Buzullar Etrafında Binlerce Fersah!

Güney Afrika'daki Cape Town'a ulaştıklarında, aradan tehlikeler, hastalıklar ve fırtınalarla dolu tam 109 gün geçmişti. Cook, buraya ulaştığında, Fransız denizci Yves-Joseph de Kergulen-Tremarec'in Hint Okyanusu'nda kendi adını verdiği bir adalar grubu¹⁶ keşfettiğini öğrendi. Doğru iz üzerindeydi. Anlaşılan, Fransızlar da o efsane kıtanın peşindeydi! Cook'un bu keşiften haberdar olması önemliydi, çünkü tıpkı Bouvet Adası gibi bu da güneyde bir kıta olduğuna dair bir kanıt olabilirdi. Kaybedecek vakti yoktu. 23 Kasım 1772'de Cape Town'dan güneye, bilinmeyen suları keşfetmek için yelken açtılar. 11 Aralık'ta heyecanla yeni bir kıta bulduklarını sandılar. Ancak, gördükleri, aslında bir buzdağından

15 Luka İncil'inde kaydedildiğine göre, Hz. İsa doğumunun 8. günü sünnet edilmiştir. Bouvet, burnu bu günde keşfettiği için bu şekilde isimlendirilmiştir.

16 Kerguelen Adaları: Hint Okyanusu'nun güneyinde yer alan, Fransa'ya bağlı takımadalarıdır. Kerguelen Adaları konum olarak Afrika, Avustralya ve Antarktika kıtalarının arasında kalmaktadır.



Cook ve adamları, buzullarla kaplı denizlerin ortasında hayatta kalmak için sık sık denizayısı avına çıkmışlardır.

başka bir şey değildi. Ertesi gün, kendilerini uçsuz bucaksız bir buz deryasının eşliğinde bulmuşlardı.

17 Ocak 1773'te, Güney Kutup Dairesi'ni¹⁷ geçen, büyük ihtimalle, ilk Avrupalılar oldular. Cook, iki ay boyunca daha, güneyi keşfedebileceği bir yol bulmak adına buz kütlelerinde ilerledi ama bir süre sonra devasa buzul okyanusunun ortasında tıkanıp kaldılar. Üstelik ortada ne *Cape Circumcision* ne de *Kerguelen Adaları* görünüyordu. Cook, artık her iki yerin de o çok aradıkları efsane kıtayla ilgisi olmadığına hükmetmişti.

Kışın bastırmasıyla geriye dönüp kuzeye doğru yelken açtılar. Cook daha önce hiç bilmediği sularda, yaklaşık 17.000 km.

¹⁷ Güney Kutup Dairesi; dünya haritasında gösterilen Kuzey Kutup Dairesi, Oğlak Dönencesi, Yengeç Dönencesi ve Ekvator Çizgisi ile birlikte beş büyük enlemden biridir. 66° 33'39" enleminde Kuzey Yarımküre'deki karşıtı Kuzey Kutup Dairesi ile isimetrik duran daire, her yıl kıta hareketleri nedeniyle güneye kaymaktadır. Gündönümlerinde, yerkürenin 23,5 derecelik açı ile eğik olması sebebi ile yaz mevsiminin yaşandığı Aralık ayında, dairenin her noktasında en azından 24 saatlik gündüz, kış mevsiminin yaşandığı Haziran ayında ise en azından 24 saatlik gece yaşanır. Dairenin güneyi, Antarktika olarak adlandırılırken, kuzeyi Pasifik-Atlantik Çanağı olarak adlandırılır. Büyük çoğunluğu okyanus üzerinden geçen dairenin özellikle doğu kısımlarında, kıta toprakları dairenin üzerine biner.

kadar ilerledikten sonra, 25 Mart günü, Yeni Zelanda'nın güney parçasındaki *Dusky Sound*'a ulaştı. Kışı, Güney Pasifik Adaları'nı keşfederek geçirdi. Hatta bir ara yakalandıkları fırtına esnasında *Adventure*'la irtibatı kaybetti. Tek gemi kalmışlardı. Ama yine de yılmadı ve 27 Kasım'da bir kez daha güneye yelken açtı.

Aralık ayının ortasında tekrar geçit vermez bir buz kütesine ulaştı. Ancak daha da güneye inmeye kararlıydı. Cook'un denizcilik ve kâşiflik yetenekleri meydan okunamaz düzeydeydi. Güçlü fırtınalara ve buzdağlarıyla dolu tehlikeli denizlere rağmen, *Resolution* tek bir kayıp bile vermeden yoluna devam etti. 30 Ocak günü Cook, güneyde ulaşabildiği en uç noktaya ulaşmıştı, daha fazlasına şartlar imkân vermiyordu. O anı şöyle nakledecekti:

Buz, sadece buz... Doğudan batıya, gözümüzün alabildiği her yeri kaplıyor. Ufkun güney yarısı buzlardan yansıyarak oldukça yükseğe ulaşan güneş ışınlarıyla ısıtılış... Bana kalırsa bu buz, kutbun da ötesine uzanıyor ve hatta dünya yaratıldığından beri orada bir yerlerde olan bir kara parçasıyla birleşiyordu.

Cook, bir kez daha kışı Yeni Zelanda'da geçirdi. Kasım 1774'te yine uçsuz bucaksız denizlerdeydi. Pasifik'in güneyinde, kutba paralel rotasını hiç bozmadan ilerledi ve beş hafta sonra, Güney Amerika'nın ucundaki *Tierra del Fuego*'ya¹⁸ ulaştı. Burada iki hafta kaldıktan sonra kuzeydoğuya, Atlantik'e doğru ilerledi. Ekibiyle beklenmedik bir şekilde bir kara parçası gördüler ve sonunda güneyde bir kıta bulduklarını sandılar. Ancak bu, sadece buzlarla kaplı bir başka adaydı. Buraya *Güney Georgia* ismini verdi. O anda, aslında niyeti İngiltere'ye dönmekti ama içindeki güneye gitme arzusuna yine direnemedi. Yoluna devam etti ve Ocak sonunda *Güney Georgia*'dan bile daha ıssız bir grup ada gördü. Bu adalaraysa

18 Ateş Toprakları (*Tierra del Fuego*), Güney Amerika'nın güney ucunda aynı adı taşıyan ve bir büyük adası da olan adalar topluluğudur. Macellan Boğazı'nın ötesinde, 53° ile 56° güney enlemleri arasında bulunmaktadır. Magellan'ın 1520'de keşfettiği, 19. yüzyılda yerleşilen takımadalar, 1881 yılında Şili ve Arjantin arasında paylaşıldı ve her iki ülkedeki bir eyalete adını verdi.



Yeni Zelanda yerlilerinin kullandıkları aletleri böyle resmetmişlerdi.

Güney Sandwich Adaları¹⁹ ismini verdi. Bir hafta bu adaları incelediler. Ardından başlayan dönüş yolculuğu, 30 Temmuz 1775'te İngiltere'ye varmalarıyla sona ermiş oldu. 3 yıl 8 gün süren bu akıl almaz yolculuk boyunca 97.000 km. yol katetmişlerdi! İki gemiyle çıktığı bu dondurucu sefer sonucunda, dünyanın güneyindeki en uzak noktaya inen ilk insan unvanını kazanmış, buzullarla kaplı Antarktika'yı göremediği için efsane Büyük Güney Kıtası söylentisini tamamen gündemden kaldırmıştı.²⁰

Cook'un şöhreti artık su götürmezdi ve kendisinin vardıgı sonuca göre, bundan sonraki keşif gezileri gereksiz sayılabilirdi. Hükümetler gözlerini keşif için başka bir yere çevirmiş olsa da, Amerika ve Avrupa'daki balina avcıları, Cook'un yazılarında gezisi sırasında gördüğü balinalar ve deniz canlılarından bahsetmesi nedeniyle

19 Güney Georgia ve Güney Sandwich Adaları, Güney Atlantik'te bulunan ve Birleşik Krallık'a bağlı adalardır. Güney Georgia, Falkland Adaları'nın yaklaşık 1300 km. doğu-güneydoğusunda yer alır. Güney Sandwich Adaları ise Güney Georgia'nın yaklaşık 640 km. güneydoğusunda bulunmaktadır.

20 Cook, kıtayı çevreleyen buzlar karanın görünmesini engellediğinden, Kuzey Kutbu'ndaki donmuş denizin aksine, neredeyse Afrika kıtasının yarısı kadar büyüklüğe sahip ve buzlarla kaplı gerçek bir kıta olan Antarktika'nın varlığını ortaya çıkaramamıştı. Bu gerçek 1840'larda anlaşılacaktır.



Cook'un izlediği rota (harita üzerindeki ince çizgiler)

çoktan güney sularına yönelmişlerdi. Artık Antarktika sularına keşif gezisi düzenleyenler kâşifler değil, balina avcılarıydı.

Mevzu Vatana Hizmet İse Emeklilik Teferruattır

Cook, ikinci seyahatinin ardından bir kez daha terfi etti ve deniz subaylarının hastanesi olan Greenwich Hastanesi'nin sorumluluğu kendisine verildi. Bu masa başı işini tek bir şartla kabul etmişti: Henüz 46 yaşındaydı ve eğer ülkesi için daha aktif bir görev yapması gerekirse ya da kendisini ülkesine daha önemli bir pozisyonda hizmet edebilecek gibi hissederse görevi bırakacaktı. Zaten bu görevde çok uzun süre de kalmayacaktı. 1776'nın başlarında Tahiti'ye gitmekle görevlendirilen *Resolution*'a eşlik etmek istediğini belirtti. Bu keşif gezisinin kaptanlığına getirildi. Bir önceki seferde, teması kaybettiği *Adventure*'ın yerine, ikinci bir gemi olarak kendisine eski bir kömür gemisinden modifiye edilen *Discovery* de (Keşif) tahsis edilmişti. İstikamet yine Pasifik'ti ancak bu kez rotaları farklıydı. Zira Cook, bu kez kafayı diğer bir efsane olan *Kuzey Geçidi*'ne takmıştı. Peki neyin nesiydi bu Kuzey Geçidi?

Cook, biraz gemisinde beklesin, biz buna bir bakalım.

Kuzey Geçidi'nin Peşine Düşüyor

Kâşiflerin ve dolayısıyla denizcilerin en büyük hayallerinden biri de Kuzey Amerika kıtasının en üst kısmından geçen ve Atlas Okyanusu ile Büyük Okyanus'u birbirine bağlayarak mesafeyi kısaltacak bir bağlantı bulabilmektir. Böyle bir geçidi bulma çalışmaları, Kolomb'un Amerika'yı keşfinden hemen sonra başlamıştı. 1497'de İngiltere Kralı VII. Henry, John Cabot'u,²¹ doğuya giden alterna-

21 John Cabot ya da Giovanni Caboto (1450-1499), İtalyan seyrüseferci ve kâşiftir. 1497'de Kuzey Amerika'nın çeşitli bölgelerini keşfinin, Vikinglerin 11. yüzyılda buraya ulaşmalarından sonra Avrupalıların Kuzey Amerika kıtasıyla ilk karşılaşmaları olduğu kabul edilir. Birleşik Krallık ve Kanada devletleri Newfoundland Adası'na ayak bastığını resmen kabul eder. Araştırma ve gezileriyle, İngilizlerin Kanada üzerindeki hak iddialarına zemin hazırlamıştır.

tif bir deniz rotası bulması için görevlendirmiş ama Kolomb gibi Cabot da gemiyle Avrupa'dan ayrılıp batıya doğru yol alarak, soluğu Kuzey Amerika'nın Newfoundland kıyılarında almıştı. Üstelik o da Kolomb gibi Asya'ya vardığından emindi. Daha sonradan, Avrupa ve Asya arasında uzanan bir Yeni Dünya'nın (Amerika) var olduğu anlaşıldıysa da kuzeybatıdan doğuya giden bir geçit bulma düşüncesi yine de unutulmadı. Acaba, bu yeni bulunan kıtanın kuzey tarafından dolaşılabilir miydi? Şimdi cevabı aranan soru buydu. Kuzeybatı Geçidi'ni bulmak ve oradan geçmek teorik olarak basitmiş gibi görünüyordu. Ancak aslında Kuzey Kutup Bölgesi'ndeki çetin koşullar yüzünden bu, o zamanlar yaşayan birinin hayal edebileceğinden daha zorlu bir işti. En büyük engel şüphesiz buzdu. James P. Delgado,²² *Across the Top of the World* (Dünyanın Zirvesinden Geçerken) isimli kitabında bu işe soyunanları bekleyen tehlikeyi şöyle anlatıyor: "Buz kütleleri yönünü değiştirerek ve sürüklenerek ikiye ayrılıp gemilere yol açtıktan sonra kapan gibi kapanarak gemileri mürettebatıyla birlikte hapseder veya ezer."

Kuzeybatı Geçidi'ni aramak için Amerika'nın kuzeyine giderek yapılan ilk keşfe ön ayak olan İngiliz kâşif Sir Martin Frobisher da bir buz kütlesiyle karşılaşmıştı. Frobisher, Kuzey Kutup Bölgesi'ne toplam üç defa gitmiş, ancak hiçbirinde Kuzeybatı Geçidi'ni bulamamıştı. Eskimoları görmüş, aynı zamanda tüm bu seferlerden sağ salım dönebilmeyi başarmıştı. Ancak, aynısını efsanevi geçidi arayan diğer kâşifler için söylemek bir hayli zordur. Birçok kişi, Kuzey Kutup Bölgesi'nin buzu, soğuğu ve taze yiyecek kıtlığıyla başedememişti. Yine de Frobisher'ın seferinden sonraki yıllar boyunca düzinelerce gemi ve binlerce kişi buzların içinden geçmeye çalışarak kuzeye yönelecekti.²³

22 Neredeyse 40 yıldır denizlerde araştırma yapan Amerikalı sualtı bilimcisi ve yazardır. Aralarında Titanic'in ve Kubilay Han'ın efsane kayıp filosunun da olduğu yüz kadar batığın keşif çalışmalarında bizzat yer almıştır.

23 Bugün bu geçidin varlığı çoktan kanıtlanmış olsa da büyük boyutlu ticari gemilerin geçmesi buzullardan dolayı mümkün değildir. Geçidi ilk kateden Norveçli Roald Amundsen'in (gelecek bölümlerde okuyacağız) zamanından

Evet, işte bu zorlu işi deneme sırası şimdi kahramanımız Cook'daydı. Hedefinde öncelikle Tahiti olduğu için, Pasifik'e Hint Okyanusu üzerinden gitme kararı almıştı. Böylelikle, daha önce keşfettiği Güney Kutbu'na yakın adaları bir kez daha araştırabilecekti. 12 Temmuz 1776'da Plymouth'dan ayrılan Cook, 18 Ekim'de Cape Town'a vardı. Cook'a Kuzey Geçidi'ni araştırması için 1778 yazına kadar beklemesi tavsiye edilmişti. O zamana kadar, Hint Okyanusu'nun güneyinde uzunca bir süre bir adadan diğerine keşif gezileri yapan İngiliz, nihayet Yeni Zelanda'nın ortasından geçerek dümeni kuzeye kırdı. Bu, Cook'un Antarktika'yla olan son temasıydı. 18 Ocak 1778'de ise son büyük keşfini yaptı: *Hawaii Adaları*.²⁴

Bir süre, yeni keşfettiği bu cennetten köşede oyalanan Cook ve iki gemilik filosu, bir ay sonra, özel görevleri gereği kuzeye; Amerika'nın batı kıyılarına doğru yelken açtı. Daha önce de Kanada ve Alaska sahilleri boyunca kanalı geçmek adına birçokları kolları sıvamış ve bir daha kendilerinden haber alınamamıştı. Bering Boğazı'nı²⁵ aşır kutup noktasını geçtikten sonra, Cook da daha

beri birkaç gemi Kuzey Amerika'nın kuzey ucundan öbür ucuna geçti, ancak bu hâlâ kolay bir yolculuk değildir. Fakat bu durum uzun sürmeyebilir. Zira Küresel Isınma'dan dolayı eriyen buzulların geçidi daha da büyüteceği ve deniz ulaşımına tamamen açacağı varsayılmaktadır. Böylesi bir durumda ortaya çıkacak bağlantıyla, Panama Kanalı'ndan geçerek sağlanan Avrupa-Asya rotası 11.000 km. ve Panama Kanalı'ndan geçemeyecek dev tankerlerin Boynuz Burnu'nun (*Cape Horn*) etrafından dolaşarak gittikleri rotayı da 19.300 km. kısaltacaktır!

24 Hawaii ya da Havai, günümüzde Amerika Birleşik Devletleri'nin eyaletlerinden biridir. Kuzey Büyük Okyanus'ta, anakaradan 3.700 km. uzaklıkta bulunan bir adalar grubudur. 1778 yılında İngiliz Deniz Kaptanı James Cook, Hawaii Takımadası'na yelken açmış ve Avrupa ve Hawaii arasında kurulan ilişkinin temelini atmıştır. Tarihçiler hâlâ bu adaya Avrupa'dan ilk gidenin bir İspanyol olduğunu tartışmaya devam etmektedir. 1898'de Amerika himayesi altına girip, 1959'da bir referandumla Amerika Birleşik Devletleri'nin 50. ve sonuncu eyaleti olur uştur. Ayrıca Hawaii Amerika Birleşik Devletleri'ne bağlı olup Birleşik Krallık'ın bayrağını taşıyan tek eyalettir.

25 Bering Boğazı, Asya'nın en doğu noktası (169° 44' B) ile Amerika'nın en batı noktası (168° 05' B) arasındaki boğazdır. Günümüzde Rusya ile ABD (Alaska)



Cook adamlarıyla birlikte tekrar kıyıya çıktı. Çıkan çatışma sonucu bir yerli tarafından bıçaklandı; denizlerde yaşadı, denizler uğruna öldü.

fazla ilerleyemedi ve vazgeçti. Aynı rotayı takip ederek, geriye, Hawaii'ye doğru dümen kırdı. 1779 yılı Ocak ortasında, binlerce yerli tarafından coşkuyla karşılandığı Kealakekua Koyu'na demir attı. Birkaç gün sonra, adadan gemisine dönerken, yerlilerden birinin gemideki kayıklardan birini çaldığını fark etti. Adamlarıyla birlikte tekrar kıyıya çıktı. Çıkan çatışma sonucu bir yerli tarafından bıçaklanarak öldürüldü. Onlarca vahşi denizin binbir türlü tehlikesini alt eden bu efsane denizcinin hayatı, bir bıçağın ucunda trajik bir şekilde sona ermişti.

Kaptan Cook, efsane bir denizci olduğu kadar, harita çalışmaları ve iskorbüt hastalığına çare bulmasıyla da haklı bir şöhrete ulaşmıştı. 18. yüzyıl denizcilerinin baş belası olan ve C vitamini eksikliğinden kaynaklanan bu hastalığı; temizlik, iyi havalandırma, tereotu, tuzlanmış lahana ve portakal özünden oluşan beslenme uygulamasıyla yenmişti.

arasında coğrafi bir sınır konumunda olması ile birlikte, Amerika ve Asya kıtalarının birbirine en yakın olduğu yerdir. İsmi, boğazı 1728 yılında geçen Rus asıllı Danimarkalı kâşif Vitus Bering'den almıştır. İki yaka arasında bir günlük tarih farkı vardır.

İngiltere'nin denizaşırı topraklarının genişlemesinde büyük pay sahibi olan bu büyük denizcinin coğrafi keşifleri ve buluşları, kral adına toprak kazanmaya yönelik olmasına karşın, asıl, bilimsel amaçlı geziler olması bakımından da önem taşır.

Tüm bu maceralarının sonunda, Cook için rahatlıkla, “Üzerinde güneş batmayan İngiliz İmparatorluğu'nun mimarlarından biridir” diyebiliriz.

Kutuplara Hücüm!

Ölümü göze alarak, kendilerini akıl almaz buzların ve bıçak gibi kesen soğuşun kollarına attılar. Hem kendi adlarını tarihe yazdırarak sıradışı egolarını beslediler, hem de ülkelerinin bayraklarını dalgalandırdılar ama en çok da, bilinmeyene duydukları bitmek tükenmez açlıkla, insanoğlunun yaşadığı yerküreyi daha iyi anlamasına katkıda bulundular. İşte sıradışı maceralarıyla, dünyanın sıfır noktasına ulaşmak adına, her şeylerini riske eden çılgın ruhların hikâyesi...

“Macera dediğiniz sadece kötü yapılmış bir plandır.”

Roald Amundsen (Kuzey Kutbu Fatih)

Kuzeye çıktıkça havanın soğuduğu ve yeşilin giderek yerini kristal bir şeffaflığa bıraktığı bu yer de neyin nesi?

İşte insanoğlu, denizler üzerinde yol almaya başladığı andan itibaren, bu sorunun cevabını aramaya başladı.

Sınırları 50. paralelden itibaren Kuzey Amerika'nın ve 70. paralelden itibaren de Avrasya'nın¹ üzerinde kalan, şimdilerde *Kuzey Kutbu* olarak isimlendirdiğimiz bu geniş ve gizemli kütleyi² araştırmaya dönük sınırsız arzu, sistematik olarak ancak 16. yüzyılda başlayan ve 20. yüzyıla dek devam eden onlarca keşif seferiyle sonuçlandı. Bu seferlerin öncelikli hedefi, daha önce de bahsettiğimiz, Kuzey Amerika kıtasının en üst kısmından geçen; Atlas

1 Avrasya, Avrupa yarımadası ile Asya'yı kapsayan coğrafi bölgeye verilen isimdir. Avrupa ile Asya kelimelerinin birleşmesinden türetilmiştir.

2 Kuzey Kutbu, Dünya'nın ekseninin üst kısmında, yani en kuzeydeki noktayı tanımlar. Güney Kutbu'nun aksine Kuzey Kutbu'nda kara yoktur, sadece kalın bir buz kütlesi vardır. Deniz sularının tamamen donduğu ve buz kütleleriyle kaplı olduğu Arktik Okyanusu'nun tam ortasındadır.



Denizcilerin rüyası Kuzey Geçidi

Okyanusu ile Büyük Okyanus'u birbirine bağlayarak Avrupa'dan Asya'ya olan ticaret rotasını kısaltacağına inanılan efsanevi *Kuzey Geçidi*'ni bulmaktı. Bunun yanı sıra, Kuzey Amerika'nın civarında bir *Kuzeybatı Geçidi* ve yine Avrasya'nın etrafında bir *Kuzeydoğu Geçidi* de aranıyordu. Özetle, dünyanın bir yüzünden diğerine en uç nokta üzerinden geçerek ulaşma fikri, onlarca kâşifin hayallerini süslüyordu.

Ah bu Osmanlılar!

Yüzyıllara yayılan bu seferler, insanoğlunun yerküre hakkındaki bilgi dağarcığını geliştirirken, onlarca yeni ada ve su yolu bulunmasını da sağlamıştı. Ama tüm bu seferlere hız verilmesinin arkasında yatan sebep, evet yine Osmanlılardı!

1453'te Kontstantinopol'ü alarak, Batı'nın Doğu'yla olan ticaret yolunu kesip bu ticaretin can suyu konumundaki Boğazlar'ı ele geçirdiklerinde, Avrupalılara denizleri aşmaktan başka yol bırakmamışlardı. İşte deniz üzerinde enlemesine yapılan seyahatler nasıl Amerika kıtasının, aşağı doğru yapılanlar da önce Ümit Burnu'nun, ardından da Güney Kutbu'nun³ (*Antarktika*) bulunma-

3 Güney Kutbu, kabaca Dünya haritasının en dibindeki nokta olarak tanımlanabilir. Bir zamanlar burada olduğuna inanılan ve daha önce de sık sık değiştiğimiz "Güneydeki Efsanevi Kıta"nın bir nevi yansımasıdır. Dolayısıyla, donmuş denizden oluşan Kuzey Kutbu'nun tersine, Güney Kutbu'nun olduğu yerde,

siyla sonuçlandıysa, diklemesine yukarıya doğru yapılan seferler de Kuzey Kutbu'nun bulunmasıyla sonuçlanacaktı. Evet, başlangıçta Osmanlı'yı ekarte etmek için girilen seferler, zamanla, ama çok sonraları, önce bilimsel bilgiyi artırmak arayışına, ardından da "İlk önce biz ulaşacağız" dürtüsüyle uluslararası milliyetçilik yarışına dönüştü.

Evet, batıdan sürekli batıya doğru giderek doğuya ulaşmayı, diğer bir deyişle, "Batı Geçidi'ni" bulmayı hedefleyen seferlerin 1492'de Kolomb'la başladığını biliyoruz. Onun hemen ardından, 1497'de yola çıkan John Cabot,⁴ bugün Newfoundland⁵ olarak bilinen topraklara çıkarak, 11. yüzyılda Kuzey Amerika'ya ulaştıkları bilinen Vikinglerin ardından,⁶ bu bölgeyle Avrupa adına ikinci kez temas kurmuştu. Fransa Kralı I. Fransua adına, 1524'te yola çıkan İtalyan kâşif Giovanni da Verrazzano da yeni bulunan bu toprakların etrafından geçen bir geçit bulmak için yola çıktı ve gidebildiği kadar kuzeye giderek, bugün Nova Scotia⁷ olarak bildiğimiz topraklara ulaştı. Onu, Çin'e giden bir rota bulmak için 1535'te yelken açan ama Kuzey Amerika'yı çaprazlamasına kesen St. Lawrence Nehri'ni,⁸ diğer bir deyişle bugün Kanada olarak bildiğimiz toprakları bulan Fransız kâşif Jacques Cartier izledi.

gerçekten bir kıta bulunur. 12,4 milyon km.²'lik yüzölçümüyle bu kıta, neredeyse Afrika'nın yarısı büyüklüğündedir. Ortalama 2.000 m. kalınlığında büyük bir buz kütlesiyle kaplanmıştır. En uçta, yani kutup noktasında buzun kalınlığı 4.335 m.'yi bulur. Bu buz kütlesi, 24 milyon km.³'lük hacmi ile yeryüzündeki bütün buzların yüzde 92'sini oluşturur.

4 Asıl adı Giovanni Caboto olan İtalyan denizci ve kâşiftir.

5 Newfoundland (Terre-Neuve), Kuzey Amerika'nın doğu kıyısında Kanada'ya bağlı bir adadır.

6 1960'ta, Newfoundland'ın kuzeyinde yapılan arkeolojik kazılarda, MS 1000'den kalma Viking kalıntılarının bulunması, Amerika kıtasına Cabot'tan (ve tabii ki Kolomb'dan) önce Vikinglerin ulaştığını ortaya çıkardı.

7 Fransızcası Nouvelle-Écosse, yani Yeni İskoçya'dır. Kanada'nın güneydoğu kıyısında bulunan Nova Scotia devasa bir yarımadadır.

8 Saint Lawrence (Aziz Lawrence) Nehri, güneybatı-kuzeydoğu istikameti yönünde, Kuzey Amerika'nın orta bölgelerinden geçen büyük bir nehirdir. Büyük Göller'i Atlas Okyanusu'na bağlar.

Her ne kadar onun bu keşfi, coğrafi bilgi amaçlı olarak başlamış olsa da, Fransa'nın bugün Kanada olarak bildiğimiz topraklardaki egemenliğinin başlangıcı olmuştu. 1610'a gelindiğinde, *Hudson Körfezi*⁹ biliniyordu ama batı kıyısı 1700'lerin ortasına kadar el değmeden duracaktı. Bu bölgeyi denizden katederek, kıtanın diğer tarafına, yani Atlas Okyanusu'ndan Büyük Okyanus'a geçme girişimleri hep buzlara takılıp kaldı. Onlarca sefer başarısız olurken, onlarca gemi ve denizci de beyaz ölüme yenik düştü. Kuzeybatı Geçidi'ni aşmaya dönük en dikkat çekici girişim, büyük İngiliz kâşif Sir John Franklin'den gelmişti. Bu, İngiliz donanmasına ait iki gemiyle 1845'te yola çıkan Franklin'in son seferi olmuş ve ortadan kaybolmasıyla sonuçlanmıştı. Onu bulmak adına kırk ayrı sefer yapıldı. Nihayet, 1859'da Victoria Boğazı'nda, Kanada'nın kutup bölgesindeki Kral William Adası yakınlarında buzulların arasında sıkışıp kaldıkları anlaşıldı. Geminin sağ kalan mürettebatı, buzların parçaladığı gemileri bırakarak, yaya olarak Kanada'ya ulaşmaya çalışırlarken; açlık, hipotermi,¹⁰ iskorbüt ve kurşun zehirlenmesi gibi nedenlerden dolayı ölmüştü.¹¹

Sonraları; mürettebatın açlıktan önce deri hotlarını, ardından da ölen arkadaşlarını yedikleri anlaşılacaktı.

Ve karşınızda Amundsen

Onlarca can alan Kuzeybatı Geçidi'ni, baştan sona gemisiyle geçmeyi beceren ilk isim, daha sonradan keşif dünyasının sevilmeyen yıldızı olarak kariyer yapacak olan Norveçli *Roald Amundsen*¹²

9 Kanada'nın kuzeyinde, Atlantik Okyanusu'nun uzantısı olan, büyükçe bir iç denizdir.

10 37 °C olan normal vücut sıcaklığının, 35 °C'nin altına düşmesi halinde meydana gelen rahatsızlıktır.

11 Kuzeybatı Geçidi'ni batıdan geçerek bulmaya çalışan keşif ekiplerinin ulaştığı yere Franklin'in varması için yalnızca birkaç kilometre kalmış olduğundan, çoğunlukla Kuzeybatı Geçidi'ni onun keşfettiği kabul edilir. Franklin; dünyada en çok yer keşfeden kâşif olarak kabul edilir.

12 Tam adı Roald Engelbregt Gravning Amundsen'dir (1872-1928). "Son Viking"

olacaktı. Kuzeydeki efsane geçide dair anlatılan hikâyelerle büyümüş olan Amundsen, 1903'te altı kişilik mürettebatı ve 45 tonluk balıkçı gemisi Gjøa ile Atlantik'ten girip Kanada'nın kuzeyindeki daracık su yollarından geçerek ve buzları da alt ederek Pasifik'ten çıkmayı başarmıştı. Seleflerine nazaran daha küçük bir gemiyle yola çıkmış ve sürekli olarak kıyıyı takip etmişti. Teknelerinde gazla çalışan küçük bir de motor vardı. Yolculuk sırasında,



Roald Amundsen

Kanada'nın kutup bölgesindeki adalarından biri olan King William Adası'nda iki kış geçirmişlerdi. Amundsen bu zaman zarfında; bölge halkıyla kurduğu ilişkiler sonucu, köpekli kızak sürme, hayvan derilerini parka olarak kullanma gibi kutup şartlarında hayatta kalma teknikleri öğrenmişti. Bunlar daha sonradan gerçek anlamda tartışmasız bir zafere ulaşmasına yardımcı olacaktı. Amundsen'in bu önemli su yolunu katettiği yolculuğu tam üç yıl sürmüştü.

Yıllar sonra, Kuzeybatı Geçidi büyük ve modern gemiler tarafından da aşılacaktı¹³ ama o güne kadar Kuzey Geçidi, o günkü

lakabıyla tanınırdı. 1893'te bir fok gemisinde denizcilige başlamış, dünyanın çeşitli kıyılarını dolaşmış; gemicilik teknikleri, buharlı gemiler ve bilimsel denizcilik yöntemleri konusunda uzmanlaşmıştı. Kendisi hep denizci olmak istediği halde, annesinin ısrarıyla tıp fakültesine girmiş, annesi ölünce de okulu bırakıp denizlere açılmıştı. Kendisi gibi Norveçli olan kâşif Fridtjof Nansen'in 1888'de Grönland'ı aşmasından ilham alarak denizci ve kâşif olmaya karar vermişti.

- 13 Avrupa ile Asya arasındaki deniz yolculuğunu kısaltan bu geçit, günümüzde ancak güçlü buzkıran gemileriyle ve sadece yılın en sıcak döneminde aşılabiliyor. Bununla birlikte, küresel ısınma nedeniyle buzulların erimesi sonucu, bu su yolunun birkaç yıl içinde tüm gemilere açılması da gündeme gelmiş durumda.

şartlar içinde kullanışlı bir ticaret rotası sunmadığı için, kendi haline bırakılacaktı. Zira artık kâşiflerin önünde daha büyük bir hedef vardı; 90° kuzey noktası, yani dünyanın çatısı olarak kabul edilen Kuzey Kutbu!¹⁴

Durmak yok, keşfe devam!

Keşifler, artık bilim aşkı ile yapılırdı olmaktan çıkmış, işin içine az önce değindiğim gibi milliyetçi dürtüler girmişti. *Yerkürenin ayak basılmamış bir başka yerine kim önce ulaşacaktı?* Kuzey Kutbu için amansız bir yarış vardı. Dünyanın kuzeyindeki sıfır noktasına ulaşmak için can atanların başında yine Amundsen geliyordu. Ama bu kez karşısında onu geride bırakacak iki sıkı rakip vardı ve yarış da onlar arasında geçecekti.

Evet, isterseniz şimdilik Amundsen'e bir süreliğine veda edelim.

New York Times okurları, 7 Eylül 1909 sabahı, “23 yıldaki sekiz denemenin ardından Peary, Kuzey Kutbu’nu keşfetti” manşetini okuduklarında, Amerikalı bir yurttaşlarının bu büyük başarısından haklı olarak gurur duymuştu. Ne de olsa son üç asırda onlarca kişi bu uğurda buzulların arasında son nefesini vermişti. Üstelik Kuzey Kutbu noktası, güneydekiyle birlikte henüz ayak basılmamış nadir yerlerden biriydi. Üstelik şimdi, Amerikalı kâşif Robert E. Peary’nin¹⁵ bu şerefe nail olduğunu okuyorlardı. İyiydi, güzeldi,

Bu yüzden, halihazırda Amerika ile Kanada arasında geçidin kullanım hakkı üzerine tartışmalar sürüyor. Kanada, geçidin kendi kara sularında, Amerika ve diğer devletler ise uluslararası sulara kaldığı iddiasında. Buzulların erimesiyle birlikte hayallerdeki şeklini alacak olan geçit, kullanıldığı takdirde, İngiltere’den Japonya’ya 1 ay olan normal gemi yolculuğu süresini 15 güne düşürecek.

14 Burada kastedilen coğrafi bir kütle olarak Kuzey Kutbu değil, matematiksel olarak meridyenlerin kesiştiği en tepe noktadır. Diğer bir deyişle, yer kürenin en kuzeyidir.

15 1856’da doğan Peary, henüz Amerikan donanmasında görev yaparken Kuzey Kutbu’na ulaşmayı kafasına koymuş bir deniz ve coğrafya tutkunuydu. Ne pahasına olursa olsun, üne kavuşmak isteyen, emperyalist kâşifler türünün son örneklerindendi. 1897’de Grönland’da yerlilerin mezarını açtırmış, oradan aldığı kemikleri New York’taki Amerikan Doğal Tarih Müzesi’ne satmıştı. Yine aynı seyahatte, yanında “numune” olarak Amerika’ya getirdiği beş yerli aynı müzede incelenirken hastalığa yakalanarak ölmüştü.



Amerikalı kâşifler Peary ve Cook arasındaki Kuzey Kutbu mücadelesi oldukça uzun bir süre gündemi meşgul etmişti, etmeye de devam ediyor...

ancak bir sorun vardı. Çünkü daha bir hafta önce *New York Herald* okurları da benzer bir manşet okumuşlardı: “Kuzey Kutbu, Dr. Frederick A. Cook tarafından keşfedildi!”

Bir yer ancak bir kez keşfedilebileceği için haliyle kafalar karışmıştı. Üstelik Kuzey Kutbu’nda geçirdiği bir yılda defalarca ölümlerden dönen Cook,¹⁶ sıfır noktasına Nisan 1908’de vardığını iddia ediyordu. Yani vatandaşı ve yakın arkadaşı Peary’den bir yıl önce!

Hangisi birinci gelmişti peki?

16 1865 doğumlu Cook, bilimsel amaçları ön planda tutan modern kâşifler sınıfındandı. Cerrahtı. Robert Peary’nin 1891-1892’de liderliğini yaptığı Kuzey Kutbu Seferi’ne ve yine Adrien de Gerlache’in liderliğindeki Belgica Kutup Seferi’ne (1897-1899) cerrah olarak katılmış, hem sergilediği liderlik özelliğiyle felakete

Kuzey Kutbu gerçekten keşfedildi mi?

Tıp doktoru ve aynı zamanda her iki kutupla da yakından ilgilenen bir kâşif olan Cook, yanında iki eskimo ile birlikte, 21 Nisan 1908'de Kuzey Kutbu noktasına ulaştığını iddia ediyordu. Oysa Amerika'dan yola çıkarken hiç kimseye böyle bir niyeti olduğundan bahsetmemiş, yanında iki Grönlandlı eskimo ve kızaklar için 26 köpek alarak, 20 Mart 1908'de Ellesmere Adası'na yakın bir noktadan buzulun üzerine çıkıp, kendi ifadesine göre, hedefine yürümüştü.

Aynı şekilde Peary de yanındaki beş kişiyle birlikte, 6-7 Nisan 1909'da aynı yere bayrak diktiğini öne sürüyordu. Üstelik bu, Peary'nin ilk denemesi de değildi. Zira daha önceki denemelerinden birinde, sekiz ayak parmağını soğuktan dolayı kaybedecek kadar bu işe kendini adamıştı. Bu çabalarıyla Amerikan başkanının bile övgüsünü kazanarak ulusal kahraman mertebesine çıkan Peary, 17 eskimo, 133 köpek ve 19 kızakla 28 Şubat 1909'da Colombia Burnu'na çıkarak aynı hedefe yönelmişti. Nihayet, kendi hesabına göre, 90°'ye ulaştığında "300 yıllık arayışların ve benim 23 yıllık tutkulu çabamın ödülü bu!" diyecekti.

Doğal olarak; her iki taraf arasında kıyasıya bir atışma başlamıştı. Peary, önce davranıp Cook'un sahtekâr olduğunu ilan etmekte gecikmedi. Her ne kadar Peary'nin iddialarında da tutarsızlıklar olsa da, ilk çıkan hengame sonucu, *Kuzey Kutbu Kâşifi* unvanı Peary'ye gitmiş; Cook'a düşense tarihin en büyük şarlatan ve yalancılarından biri olarak damgalanmak olmuştur. Kopenhag Üniversitesi, Cook'un sunduğu belgeleri inceleyip, "Kutba gittiğine dair kanıt bulamadık" yargısına¹⁷ varıp bu haber medya vasıtasıyla dört bir yana yayılınca, Cook bilim ve coğrafya çevrelerinin gözünden

doğru sürüklenen seferi hem de soğuk kutup koşullarında ameliyat ederek birçok kişiyi ölümden kurtarmıştı. Bu sefere katılan Amundsen de hayatını ona borçlu olduğunu söylemişti. Cook, seferlerinde şöhretten ziyade, mahalli halkın kültürünü ve dilini öğrenmeye öncelik verirdi.

17 <http://query.nytimes.com/mem/archivefree/pdf?res=F20E1EFC3A5D16738DDA90994D9405B808DF1D3>

düşmüş ve bir daha da toparlanamamıştı. Peary'nin iddialarındaki çürük noktalara karşın, 20. yüzyılın büyük bir kısmında, dediğimiz gibi, keşfin kredisi onun hesabına yazılacaktı. Bugün bile, çeşitli yayın ve kaynaklarda Peary'nin adı geçiyor olsa da, kâşifin *kutup noktası civarına* ulaştığı şeklindeki iddiasının güvenilirliği kısmen sorgulanmaktadır. O yüzden tekrar aynı soruya geliyoruz: *İki kâşiften hangisi kutba ulaşmıştı? Ya da gerçekten ulaşmışlarmıydı?*

Kuzey Kutbu'nu tespit etmek zor iş!

Garip, ama bu soruya verilebilecek kesin bir cevap yok, zira o günlerde tam olarak ayak basılması gereken yerin neresi olduğunu kimse bilmiyordu! Çünkü Kuzey Kutbu noktası, yüzen devasa bir buz kütesiyle kaplı *Arktik Okyanusu*¹⁸ üzerinde hayalî bir noktadır. Bu buz kütesi, sürekli hareket halinde olduğu için, Kuzey Kutbu noktasını kalıcı olarak tespit etmek mümkün değildi. Manyetik kutbun (dünyanın manyetik alanının yayılmaya başladığı nokta) yakınlığı pusula kullanımını zorlaştırıyordu. Boylam çizgileri de coğrafik kutup noktasına doğru birbirlerine yaklaştıkları için, sekstant¹⁹ gözlemlerle net yer tespiti yapabilmek oldukça zordu. Bu işlemler, kesin olarak, ancak günümüz teknolojisiyle yapılabilir. İşte o yüzden bilim adamları, Kuzey Kutbu'nun keşfiyle ilgili erken dönem iddialarına mesafeli yaklaşıyor ve keşfedenlerin kutup noktasını değil, sadece “yakınlarındaki bir noktayı” keşfetmiş olabileceği şerhini düşünüyorlar. İşte tam burada bir başka sorun ortaya çıkıyor. Bu yakın noktanın ölçüsüne? Ne kadar yakın? Kimin ilk olduğuna dair

18 Türkçede, daha çok Kuzey Buz Denizi ya da Kuzey Buz Okyanusu olarak bilinir. Asya, Avrupa ve Kuzey Amerika'nın kuzeyinde yer alan, Kuzey Kutbu'nu kapsayan, buzlarla kaplı bir okyanustur. Uluslararası Hidrografi Örgütü (IHO) tarafından okyanus olarak kabul edilmektedir. Yüzölçümü 14.090.000 km² olan devasa bir alandır. Diğer okyanuslara göre sığ olup, en derin noktası 5.449 m., ortalama derinlik 1.038 m.'dir. Rusya, ABD, Kanada, Danimarka (Grönland), Norveç ile kıyıları vardır.

19 Esas itibarıyla, seyir subayları (denizcilikte) ve seyrüseferciler (havacılıkta) tarafından; Güneş'in, Ay'ın, bir yıldızın veya ufuk yukarısındaki bir gezegenin irtifa ve açisal yüksekliğini ölçmekte kullanılan alettir.

tartışmaları sonuca bağlamayı zorlaştıran diğer bir etken de geçen zaman içerisinde Kuzey Kutbu kâşifleriyle ilgili yapılan onlarca yayındır. Zira bu yayınlardan dolayı, gerçeklerle efsanelerin, macera romantizmiyle gerçekçiliğin iç içe geçmiş olması; sık tekrarlanan hataların bilimsel gerçekler olarak yerleşmesi durumunu yaratmıştır.

Hem Cook'un hem de Peary'nin anlattıklarında zaman içerisinde tutarsızlıklar bulundu. Ayrıca, her ikisi de seferlerinin detaylarına dair yeterli sayıda inandırıcı kanıtlar sunamamışlardı. 1988'de, Peary'nin keşif seferinin en büyük sponsorlarından biri olan *National Geographic Society* (Ünlü gezi-inceleme dergisi *National Geographic*'in yayıncısı), Peary'nin kayıtlarını yeniden inceledi. Sonuç olarak, Peary'nin iddialarını kanıtlayacak yeterli bulgu olmadığına kanaat getirildi. Diğer yandan, yine sunduğu deliller iddiasını ne destekleyen ne de yalanlayan Cook'un Arktik bölgesiyle ilgili yaptığı tasvirler, daha sonradan bölgede incelemeler yapan diğer kâşifler tarafından doğrulanınca kafalar daha da karıştı! Bununla da bitmedi. *National Geographic* dergisi 1990'daki bir sayısında yayınladığı makaleyle, Peary'nin kutup noktasına ulaştığını kanıtlamaya çalışınca iş iyice içinden çıkılmaz bir hale geldi.²⁰ Şimdilerde, değişik kaynak ve toplantılarda, kutbun kâşifi olarak çok nadiren Cook'un, sık sık da Peary'nin²¹ adı geçiyor olsa da, her iki ismin taraftar ve karşıtları arasındaki "Önce biz geldik" çekişmesi kıyasıya sürüyor. Bununla birlikte, Cook'un hiç ulaşamadığını, Peary'ninse kutup noktasına ancak 8-10 km. kadar yaklaşabildiğini savunanlar da var. Sizin anlayacağınız; şu an için, o döneme dönük tartışmalarda ibre ağırlıklı bir şekilde Peary'yi gösterse de, *tartışmasız bir şekilde* bu işe son noktayı koyan isim bir İngiliz olacaktı. 6 Nisan 1969'da, hem de Peary'nin çokça tartışılan seferinin 60. yıldönümünde, Kuzey Kutbu noktasına ulaşan İngiliz

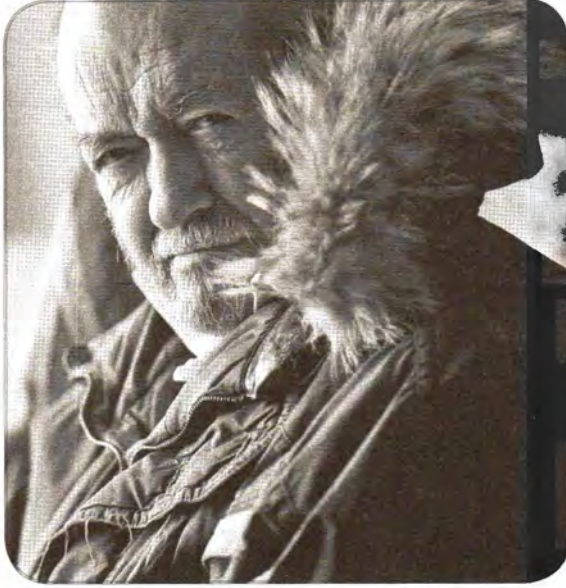
20 Makalenin tamamını şu linkten okuyabilirsiniz:

<http://www.northpole1909.com/davies.html>

21 Peary'nin kutba kesinlikle ulaştığını iddia eden diğer iki inceleme için bakınız:

<http://www.matthewhenson.com/northpoleproof.htm>

<http://www.dougdavies.com/index2.htm>



Kuzey Kutbu'nun tescilli fatihi Sir Walter William Herbert

yazar, sanatçı ve kâşif Sir Walter William Herbert (1934-2007), bu işi motorlu taşıt kullanmadan gerçekleştiren ilk kâşif olarak tarihe geçti. Üstelik bu seferinde sadece kutup noktasına ulaşmakla kalmamış, kutup üzerinden yürüyerek Kuzey Buz Denizi'ni bir uçtan diğerine katetmişti. Bu arada, insanoğlunun bu işi ancak ve ancak Ay'a ayak basılmasından sadece birkaç ay önce becerebildiğine de dikkatinizi çekmek isterim!

Tarihin son görkemli yürüyüşü!

Evet, neredeyse yarım asıra yayılan kâşiflik hayatının 15 yılını Kuzey Kutbu'nda geçiren ve bu zaman zarfında, köpekli kızaklar ve teknelerle yaklaşık 37 bin km. kateden Herbert, hayatını kutuplara adayanların en gözü karasıydı. Tarihî başarıya imza attığı İngiliz Trans-Kutup Seferi (*British Trans-Arctic Expedition*), hazırlık aşaması altı yıl süren, Kanada Hava Kuvvetleri'nin de havadan ikmal yaparak iştirak ettiği bir lojistik harikasıydı. Herbert ve



üç arkadaşı, köpekli kızaklarıyla 21 Şubat 1969'da Alaska'daki Barrow Burnu'ndan yola çıkmış, sürekli hareket halindeki tuzaklarla dolu buzul denizini bir ayda katetmiş, ancak yazın bastırması ve buzların erimesiyle (haliyle gidecek yolları olmayınca) devasa bir buzul üzerinde kamp kurmuşlardı. Birkaç gün sonra yola çıktıklarında ise, ekipten birinin ciddi bir sakatlık geçirmesinden dolayı, yürüyüşü ertelemek ve kış geçirmek zorunda kalmışlardı. Bu beş adam, sıcaklığın -30°C 'nin altında olduğu iklim koşullarında, tamı tamına beş ay yedi gün boyunca, 5 metrekaresel bir kulübede akıl almaz bir psikolojik ve fiziksel sınavdan geçtiler. Ancak 24 Şubat'ta tekrar başladıkları yürüyüşü 6 Nisan'da tamamlayarak, bazı tarihçilere göre "yeryüzünün son görkemli yolculuğu" olan bu seferi zaferle taçlandırıdılar. 16 aylık bu seferin sonunda Herbert, belki de Kuzey Kutbu keşif girişimlerinin zorluğunu çok çarpıcı bir şekilde özetleyen şu cümleyi kuracaktı:

İşte bütün yönlerin güneyi gösterdiği Kuzey Kutbu... Ona ayak basmaya çalışmak, hiç durmadan uçan bir kuşun gölgesine basmaya çalışmak gibi bir şeydi...

Herbert'in bu başarısına rağmen, Kuzey Kutbu meselesi coğrafya cemiyetinin en sıcak tartışmalarından biri olmaya devam ediyor.²² Şimdi yine bir kez daha Amundsen'le birlikteyiz.

Madem kuzeyi adımladılar, ben de güneye inerim!

Ancak Güney Kutbu söz konusu olduğunda, hiç böyle bir sorun yaşanmayacaktı. Zira az önce tanıştığımız Norveçli Amundsen, her ikisini de yakından tanıdığı kâşiflerin başrolünü paylaştığı Kuzey Kutbu muammasından fazlasıyla ders almıştı. İşte tam da bu sebeple Güney Kutbu'na damgasını, yöntemi biraz netameli de olsa, *tartışmasız bir şekilde* basmıştı. Evet, şimdi de dünyanın en güney noktasına iniyoruz.

Denize duyduğu aşktan dolayı tıp eğitimine bir tekme atıp kendini denizlere atan Norveçli Roald Amundsen, bu hayati tercihini yaptığında 21 yaşındaydı. Bunun doğru bir tercih olduğu zamanla anlaşıldı. Önce Kuzeybatı Geçidi'ni aştı, ardından da "Güney Kutbu'na ayak basan ilk insan" oldu. Çağdaşlarının *Vikinglerin Sonuncusu* olarak isimlendirdiği Amundsen, her iki kutba da ayak basma becerisini göstermişti.

Henüz genç yaşlarda kutuplara gitmeyi kafasına koymuş ve kendince hazırlıklara başlamıştı. Bedenini soğuğa alıştırmak adına, Norveç'in dondurucu kışında bile camları açık odada uyuduğu için, komşularının "Bu çocukta tuhaf bir şeyler var" diyen bakışlarına hedef olsa da bu alışkanlığı ileride çok işine yarayacaktı. 1893'te bir fok gemisinde denizciliğe başladı. Ardından dünyanın çeşitli kıyılarında dolaştı; değişik gemicilik teknikleri, buharlı gemiler ve

²² Tartışmanın devam etmesinin nedeni, Herbert'in, 1988'de *National Geographic Society* tarafından Peary'nin iddiasını incelemek için kurulan heyetin üyesi olmasıydı! Peary'nin 1909'da tuttuğu günlüğü ve yaptığı astronomik gözlemleri incelemiş ve sonuçta verileri çarpıttığını öne süren bir rapor kaleme almıştı. Birçokları Herbert'in kendisini "İlki başaran" kişi olarak tarihe geçirmek istediği için raporunda yanlış davrandığına inandı.

bilimsel denizcilik yöntemleri konusunda uzmanlaşarak kendini yetiştirdi.

Kahramanlık Çağı'nın²³ yıldız ismi olan Amundsen, çağdaşları arasındaki en başarılı kutup kâşifiydi. Keşif macerasına, 1899'da, Güney Kutbu'nu hedef alan Belgica Ekspedasyonu'yla başlamıştı. Belçikalı denizci *Adrien de Gerlache*'ın liderliğinde yapılan bu keşifte, daha sonradan Kuzey Kutbu "kahramanlarından" biri de olacak Amerikalı Cook da vardı.

Antarktika'ya yapılan bu sefer, bu bölgeye bilimsel amaçla yapılan ilk geziydi ve ekip, gemilerinde meydana gelen arızadan dolayı bir kışı Antarktika'da geçirmek zorunda kalmıştı. Bu seferin ardından, az önce bahsettiğim gibi, üç yıllık seferinin sonunda Kuzeybatı Geçidi'ni katetmeyi başaran Amundsen, hedef büyümüş ve gözünü Kuzey Kutbu'na dikmişti. *Oraya varan ilk isim olmalıydı!* Ancak, kendisinden önce bu işe soyunan onlarcasının akıbetini de gayet iyi biliyordu. Buzların sıkıştırıp parçaladığı gemiler onlarca denizci ve kâşife mezar olmuştu. Bu yüzden, bu zorlu sefere çıkmak için FRAM'ı kullanmaya karar verdi. Amundsen'in ilham kaynağı olan Fridtjof Nansen'in 1893'teki seferi için Norveçli gemi ustası Colin Archer tarafından özel olarak tasarlanan ve kuzeyli kâşifler arasında bir efsane olan FRAM, dünyadaki en sağlam ahşap gemiydi. Yine bir başka Norveçli kâşif olan Sverdrup Otto tarafından 1898-1902'de Kanada'nın kutuplarındaki takımadalarına yapılan gezi de kullanılmıştı. Yani bu işler için biçilmiş kaftandı. Özel tasarımı sayesinde, buzların sıkıştırması durumunda gövdesi çatlamıyor, buzlar tarafından yukarı doğru kaldırılarak buz üzerine oturuyordu. Amundsen, yolculuk hazırlığı yaparken, Kuzey Kutbu'na Peary'nin ayak bastığı haberi geldi. Bunun üzerine Norveçli, hemen planlarını değiştirdi. Madem kuzeydeki fırsatı kaçırmıştı, o halde

23 19. yüzyılın sonundan başlayıp, İngiliz kâşif Sir Ernest Shackleton'ın Güney Kutbu'nu bir uçtan diğerine karadan geçerek aşmayı hedefleyen ama başarılı olamayan Emperyal Trans-Kutup Seferi'yle (*Imperial Trans-Antarctic Expedition*, 1914-1917) sona erdirilen ve kutup keşiflerini içine alan döneme verilen isimdir.

güney ne güne duruyordu! Amundsen'in güney seferi, olağanüstü bir organizasyon örneği olacaktı...

Kâşifliğin kitabına ters bir hareket

Ancak Amundsen, güney için heveslenen tek isim değildi. Burada da karşısında sıkı bir rakip vardı: İngiliz Kraliyet Donanması subaylarından kâşif Robert Falcon Scott.²⁴

Scott, Güney Kutbu'na ineceğini ve amacının öncelikle bilimsel gözlem olduğunu ilan etmişti. Ancak Amundsen, şimdi bile sıklıkla eleştirilen ve centilmenliğe aykırı bir davranış olarak kabul edilen bir tutum takınarak, Güney Kutbu planlarından kimseye bahsetmedi. Hatta seferi için destek verenlere bile! Herkes onu, kuzeye gidecek sanıyordu. Ancak, kuzeyde ona yapacak bir şey kalmamıştı. Ayrıca, keşif maceralarından dolayı fazlasıyla borç altına girmişti ve planlarındaki değişiklik, kendisine verilen desteğin sona ermesine neden olabilirdi. Üzerindeki borç yükünden kurtulmak için eşsiz bir zafere ihtiyacı olduğunu biliyordu. Güney Kutbu noktasına ilk adımı atarsa zaferle birlikte para da gelecekti. Öte yandan rakipsiz olduğunu sanan Scott, bunun verdiği rahatlıkla davranıyordu. Hatta kuzeye gideceğini düşündüğü Amundsen'le temasa geçip, "Gel bilimsel iş birliği yapalım" bile demiş ama Amundsen bu teklifi geçiştirmişti. Kurnaz Amundsen'in gerçek niyetini, ekibinden bile sadece birkaç kişi biliyordu. Onlara da ancak Madeira Adası'na²⁵ geldiklerinde söyleyecekti.

24 Robert Falcon Scott (1868-1912), ilk Güney Kutbu seferini, 1901-1904 arasında gerçekleştirilen İngiliz Ulusal Antarktika Seferi'ne (*British National Antarctic Expedition* ya da *Discovery Expedition*) liderlik ederek gerçekleştirmişti. İngilizlerin, güneye dönük bu ilk resmi seferinde biyoloji, zooloji, jeoloji, meteoroloji ve manyetik alan konularında çok önemli veriler toplanmış; Crozier Burnu, İmparator Penguen kolonisi ve karlardan arınmış McMurdo Kuru Vadileri keşfedilmişti. Vadiler, dünyanın en uç noktadaki çöllerinden biridir. Buraya en son 2 milyon yıl önce yağmur yağdığı tahmin edilmektedir. Bu seferin amacı, mümkün olduğu kadar güneye inmekti, kutup noktasına ulaşmak gibi bir hedefi olmamıştı.

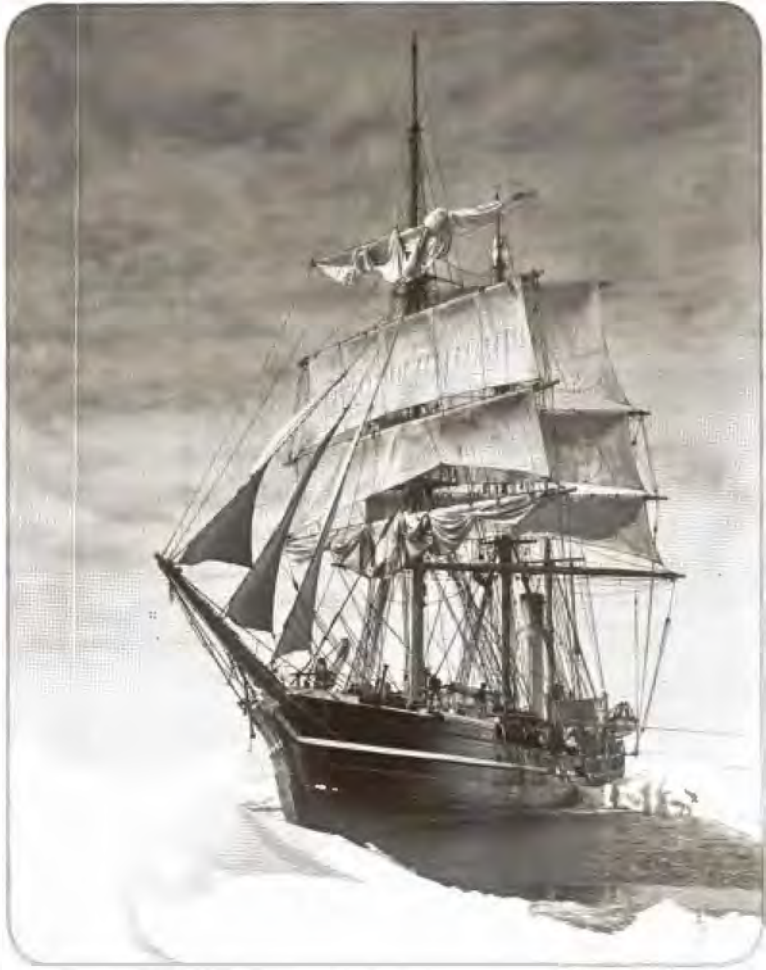
25 Madeira Adaları, Kuzey Atlas Okyanusu'nda Portekiz açıklarında bulunan özerk adalar grubudur.



Kaptan Scott Güney Kutbu yollarında...

Amundsen'in ekibi, Danimarka'nın Christiania Limanı'ndan 9 Ağustos 1910'da, yani Scott'un *Terra Nova Seferi*'yle²⁶ Cardiff'ten ayrılmasından sekiz hafta sonra demir aldı. Ekipte, ileride çok işlerine yarayacak olan 97 Grönland köpeği, portatif bir kulübe ve iki yıl yetecek kadar erzak vardı. Ancak Scott, kritik bir hata (ya da

26 Latince Terra Nova yeni topraklar anlamına geliyor. Bu, aynı zamanda Scott'un gemisinin de adıydı.



Buzlar arasında yol almaya çalışan Terra Nova

tercih) yapmış ve yanına çok sayıda köpek almamıştı. Zira kutupta yarışmak zorunda kalacağı bir rakibi olduğunu henüz bilmiyordu.

Tam bir ay sonra, 6 Eylül'de Amundsen'in FRAM'ı, içme suyu ve erzak ikmali yapacakları Madeira'ya vardı. Gemide ufak tefek onarımlar yapılırken, mürettebat adanın akla gelebilecek her türlü nimetinden istifade ederek keyifli vakit geçirdi. Denizlerle ilgili bilimsel araştırmalar için Maderia'ya geldiklerini sanıyorlardı.

Ardından, Arjantin kıyılarını geçip Güney Amerika'nın ucundan dolanarak doğrudan kuzeye çıkacaklardı. En azından kendilerine söylenen buydu. 9 Eylül akşamı Amundsen, demir almalarından birkaç saat önce mürettebatı topladı. Birçoğu, eve son mektuplarını yazarken birden kaptan tarafından toplantıya çağrılmalarına bozulmuştu. Çok kötü bir zamanlamaydı. Güverteye çıktıklarında Amundsen, ana yelken direğine iliştirilmiş bir Antarktika haritasının yanında dikiliyordu. *Antarktika?*

Doğrudan lafa girdi: “Niyetim sürekli güneye gitmek, güney kıtasına çıkmak ve Güney Kutbu noktasına ulaşmak!” Mürettebatın az önceki kızgınlığı, yerini şaşkınlığa bırakmıştı. Gözlerinden soru işaretleri akıyordu. Amundsen hiçbir şey söylemelerine izin vermeden her birine tek tek bu tarihî yolculukta onunla birlikte olup olmayı istemediklerini sordu. Hiçbirinin tarihe geçme fırsatını tepmeye niyeti yoktu! Kıyıda bıraktıkları tek isim, Amundsen'in kardeşi Leon olacaktı. Görevi ekibin yazdığı son mektupları postalamak ve Scott'a formaliteden bir son dakika telgrafı çekmekti. Ama bunu, takviye almak için geri dönüş noktasını geçecekleri Ekim başına kadar yapmaması tembihlenmişti. Amundsen, Madeira'dan ayrılır ayrılmaz gözden kayboldu.

Hiç gidilmemiş bir yere gidiyorlardı...

Scott faka basıyor

Scott, Amundsen'in istikametinin *Ross Denizi*²⁷ olacağını asla aklına getiremezdi. Terra Nova'yla Melbourne'a ulaştığında tarih 12 Ekim 1910'du. Kendisini bekleyen posta yığını arasın-

27 Ross Denizi (*Ross Sea*) Güney Okyanusu'nda, Antarktika'nın ön çeperinde, Victorialand ile Marie Byrd Land arasında kalan bir kenar denizidir. Yarısı, sürekli, oldukça kalın ve yüzeyi 500 bin km.²'ye yaklaşan bir buz örtüsü ile kaplıdır. Adını, 1841'de burayı keşfeden James Clark Ross'dan alır. Adelie penguenlerinin (*Pygoscelis adeliae*), neredeyse üçtebiri bu bölgede yaşar. Kuvvetli fırtınalar, buzu kenarlara iterek “polynya” adı verilen, dağınık olarak bulunan ve birkaç kilometrekare büyüklüğünde buzdan arınmış su alanları oluşturur. Bunlar, penguenlerin temel yaşam alanlarıdır.

da Amundsen'den gelen telgraf da vardı. Telgrafta kısaca "Ben Antarktika'ya gidiyorum" diyordu. Scott için büyük bir sürprizdi bu. Londra'da Terra Nova Seferi'ni organize etmekle görevli kâşif ve denizci Sir Clements Markham ise rahattı. "Onların gemisi (FRAM) bir saman yığınınından farksız. O sularda yol alamaz" diyerek noktayı koymuştu. Scott'un hepsinden önce kutup noktasına adım atacağına adı kadar emindi. Ancak, Norveç'ten aldığı bilgileri Kraliyet Coğrafya Cemiyeti (*Royal Geographic Society*) sekreterine aktarırken biraz endişelenmişti. Amundsen'in 100 kadar köpeği, geminin güvertesinde yaptırdığı bir kulübesi, çok sayıda çadır ve kızağı olduğunu öğrenmişti. Üstelik Scott gibi ağır bilimsel donanım da götürmemişti yanında. *Tek hedefi, daha küçük, daha hafif ve dünyanın en iyi kayakçıları ve köpekli kızakçılarından oluşan ekibiyle bir an önce kutup noktasına ulaşmaktı!*

Londra'dakiler, Amundsen'in yola çıkmadan önce Punta Arenas²⁸ ve Buenos Aires'ten bahsetmesinin hedef şaşırtma olduğunu ancak anlamışlardı. Londra'dakilere göre bu, centilmenlik dışı bir tavidir. Scott'un önüne geçmek için McMurdo Sound'a gittiğini tahmin ediyorlardı.

FRAM'ın Ross Buzulu'na ulaşması tam dört ay sürdü. 14 Ocak 1911'de, birtakım sebeplerden dolayı, kışı geçirmek ve karargâhını kurmak için Balinalar Körfezi'ni (*Bay of Whales*) seçti. Burası, deniz yoluyla kutup noktasına bir derece daha yakındı. Böylelikle Scott'un 95 km. önüne geçebilirlerdi. Ayrıca bu bölge, foklar ve penguenler açısından zengindi ki en azından yiyecek sıkıntısı çekmeyeceklerdi. Ayrıca, her türlü meteorolojik etkeni incelemek açısından mükemmel ve denizden kolay ulaşılabilir bir noktaydı. Kıyıdan 3 km. içeride kamp kurdular. Üç hafta içinde, beş kızak, 46 köpek ve beş adam, yaklaşık on tonluk malzemeyi ana kampa taşımıştı. Bu arada gemide inşa edilen kutup şartlarına dayanıklı

28 Güney Amerika'nın en güneyindeki Macellan Boğazı'nın kıyısında bir liman kentidir. Güney Patagonya topraklarında, Ateş Toprakları'nın karşı kıyısında yer alır.



Amundsen'in ekibi kamp yerinde

kulübeyi de monte etmişlerdi. Kampa, "Fram'ın Evi" anlamına gelen *Framheim* adını verdiler. Ama işleri henüz yeni başlamıştı. Üç haftalık süre içinde, 80., 81. ve 82. derecelere; 770 km.'lik bir güzergâh üzerinde yayılan üç ayrı depo kurdular ve buralara birer buçuk tonluk malzeme yığdılar. Belli ki Amundsen dersini iyi çalışmıştı. Tam işlerini bitirdikleri 21 Nisan akşamı, o meşhur uzun kış başladı.

Soğuk ve karanlığa karşı verilen sinir savaşı

Takip eden dört ay içinde disiplinle kutsanmış bir ekip ruhu sergilemeleri gerekiyordu. Amundsen, dokuz adamın oldukça dar bir mekânda uzun kış gecelerini geçirmek zorunda olmasının yaratacağı psikolojik sorunların farkındaydı. Bu yüzden, akıllıca bir iş

bölürnüne gitti. Haftanın altı gününde adamlar, sabah 07:30'da kalkıyor, kahvaltı yapıyor, 09:00'da çalışmaya başlıyor ve ardından da öğlen yemeği yeniyordu. Öğleden sonra 02:00'de tekrar iş başı ve 5:15'te paydos. Geride kalan zamanı istedikleri gibi geçiriyorlardı. Her biri sırasıyla haftalık temizlik nöbeti tutuyordu. Ayrıca, büyükçe bir çadırı da erzak deposu olarak kullanmak için yanı başlarına kurmuşlardı. Hatta ilkel bir sauna bile yapmışlardı! Dibi olmayan ve içine başı dışarıda kalacak şekilde bir adamın sığabileceği genişlikte bir varili, buz tabakasından bir metre yukarıda bir platform üzerine yerleştirmişlerdi. Buz tabakasıyla platform arasına yerleştirilen ince bir kutunun içindeki su, iki parafin sobasıyla ısıtılıyordu. Su kaynadığı zaman, adamın içinde bulunduğu varil buharla doluyordu. İş biten adam, varili yukarı kaldıran düzeneği çektikten sonra, çıplak olarak buzların ortasına atlıyor ve kulübeye kadar koşuyordu. Bu arada açılmış gözenekleri de fazlasıyla oksijene doyuyordu. Sauna şöleni, Cumartesi gecesi rutini olmuştu. Amundsen, hiç bitmeyecekmiş gibi gelen uzun kışta psikolojik ve fiziksel olarak adamlarını diri tutması gerektiğini biliyordu. Ayrıca, zihinlerin de sürekli zinde tutulması lazımdı. Bu yüzden herkesin ayrı bir görevi vardı: Kristian Prestrud ve Hjalmar Johansen bilimsel çalışmalardan, Sverre Hassel ve Helmer Hanssen lamba ve ısıtıcıların yakıt tedarikinden sorumluydu. Bu yüzden ikisine, şakayla karışık "Framheim, Kömür, Petrol ve Gaz Şirketi İşletme Müdürü" lakabını takmışlardı. Johansen, kızakların yüklenmesinden sorumluydu. Kızakların yapım ve bakımı ise yetenekli marangozları Olav Bjaaland ve yardımcısı Jorgen Stubberud'a bırakılmıştı. Bjaaland, kızaklar üzerindeki gereksiz yüklerin azaltılması konusunda tam bir uzmandı. Her bir adama, iki çift kayak takımı yaptığı gibi, aynı zamanda kayakların ağırlığını da üçte bir dolayında azaltmıştı. Çünkü zorlu kutup şartlarında bir gramın bile önemi vardı. Stubberud da kızakların ağırlığını azaltmayı başarmıştı. Bjaaland işini bitirdiğinde, Hanssen ve Oscar Wisting, tabaklanmış deriyi ip gibi kullanarak kızakları monte ediyorlardı. Bu arada, kulübenin bir köşesine kurulan dikiş makinesinde neredeyse koca bir kış geçiren



Scott (ayakta, ortada) ve ekibi

Wisting, rüzgâra dayanıklı hafif kumaşlardan, tabanları da olan çadırlar dikmişti. Bu yeni çadırlar, beraberlerinde getirdiklerinden dört kilo daha hafifti ve belirttiğim gibi, bu fark da her gramın yaşamla ölüm arasındaki çizgiyi belirlediği kutuplarda fazlasıyla önemliydi. Kampın aşçısı, tahmin edilebileceği gibi ekibin en şişmanı olan Adolf Lindstrom'du. Adamcağız her sabah 06:00'da kalkıp kutup şartlarına göre oldukça lüks sayılabilecek bir kahvaltı hazırlıyordu. Kara buğdaydan yaptığı ekmeklerin üzerine yaban mersini ezmesi sürüyor, peynir ve tereyağını da sofradan eksik etmiyordu. Amundsen'in tabiriyle, Lindstrom'un ekmekleri, boğazlarından inanılmaz bir hızla kayıp gidiyordu. Öğlen yemeklerinde ise, foklar sağolsun, taze et eksik olmuyordu. Tatlı olaraksa yine Lindstrom'un ellerinden çıkmış, konserve edilmiş California meyveleri, pastalar, kekler, pudingler ve türlü kurabiye vardı. Akşam yemekleri de fazlasıyla zengindi. Kahve zaten su gibi içiliyordu ama brandy sadece Cumartesi akşamları, doğum günleri ve tatillerde ikram ediliyordu. Amundsen, 1897'deki Belgica seferinde iskorbütten dolayı yaşadıkları sıkıntıları gayet iyi bildiği için, besin

dengesine elinden geldiği kadar dikkat ediyordu. Boşuna buna “keşifler tarihinin en organize seferi” denmeyecekti.

Kâğıt oyunlarının haricindeki tek eğlenceleri gramafonlarıydı. Gün boyu çalıştıkları için akşamları zaten çok konuşmaya fırsatları olmuyordu. Her şey yolunda görünüyordu. Amundsen’in tek sıkıntısı Johansen’in öfke patlamalarıydı. Tutkunu olduğu içkiden uzak kalmak, Johansen’i uğraşılması zor biri yapmıştı. Ayrıca, kutuplar konusunda kendisini en az Amundsen kadar deneyimli (Nansen’le Kuzey Kutbu’na gitmişti) gördüğü için, otorite krizi yarattığı da oluyordu. Ama Amundsen, bunlarla ustalıkla başa çıkmasını bildi. Onu asıl endişelendiren mesele Kaptan Scott’tu. İngiliz, acaba ne kadar ilerleyebilmişti? Motorlu kızak kullandıklarını biliyordu ama kutup şartlarında bunların ne kadar etkin olabileceği konusunda tereddütleri vardı. Scott’un kamp kurduğu McMurdo Sound’da neler döndüğünü bilmeyi öylesine istiyordu ki...

Nihayet güneş yüzünü gösteriyor ama

Nihayet, güneş yüzünü 24 Ağustos’ta tekrar gösterdi. Paketlenmiş kızakların yeraltındaki depodan çıkarılmasının zamanı gelmişti. Hedef yolculuğa başlamaları için en az iki ay daha beklemek zorunda kalacaklardı. Zira hava henüz yeteri kadar ısınmamıştı. Ancak beklemek sinirleri geriyordu. Ne zaman adamlar ve köpekler yolculuk için büyük bir hevesle hazırlanmış olsa, son dakikada hava şartlarından dolayı hareketi ertelemek zorunda kalıyorlardı. Amansız doğa, sanki onlarla dalga geçiyordu. 80° güney noktasındaki depoya gidebilmeleri için havanın açması gerekiyordu. Beklediler. Nihayet 8 Eylül 1911’de uçsuz bucaksız kar okyanusunun üzerinde yol almaya başlamışlardı. Sekiz adam ve 86 köpek... Geride, kulübeye bekçilik yapması için, sadece Lindstrom bırakılmıştı. Amundsen’in tabiriyle, 50 km. mesafe katettikleri ilk üç gün su gibi akmıştı. Ancak, bir sonraki sabah, sıcaklık -20’lere düştü. Bir sonraki gün daha da düşerek pusulalarındaki sıvıyı bile donduracak noktaya geldi. Yola devam etmek büyük risk olurdu. İlk depoya, oradan da Framheim’a

dönmeye karar verdiler. Hava izin verince yola koyulup depoya ulaştılar. Bir sonraki akşam, Hanssen ve Stubberud topuklarının soğuktan yandığını fark etti. Soğuk, köpekleri de etkilemiş, içlerinden ikisi donarak ölmüştü. İşler sarpa sarıyordu. Bir sonraki sabah 07:00'de Framheim'a doğru yola koyuldular.

Otorite savaşı patlak veriyor

Normalde birbirlerini gözden kaçırmamaları gerekiyordu ama öndeki iki kızak çok hızlı olduğu için diğerleri geride kaldı. Ekte kopmalar başladı. Önce akşam 6'da Bjaaland ve Stubberud, onlardan iki saat sonra ise Amundsen ve ekibi Framheim'a ulaştı. Yarım saat sonra Hassel ve altı saat sonra, gece 12:30'da Johansen ve Prestrud varabildi. İkisi de neredeyse tükenmiş haldeydi. Karanlıkta ve siste kampı sadece köpeklerin havlamasını takip ederek bulabilmişlerdi. Sabah kahvaltıda kıyamet koptu. Johansen, Amundsen'i grup dağılmaya başladığı zaman yeteri kadar liderlik sergileyememekle suçladı, hava elektrikleşti. Amundsen hiçbir şey söylemedi. Yapmak istediği en son şey, ekte kendisi kadar deneyimli biriyle otorite savaşına girmekti ve bu gerçekleşmişti. Ekibin arasındaki uyum, o andan itibaren bozulmaya başladı. Amundsen, gerekmediği sürece Johansen'le konuşmuyordu (Bu tavrını ölene dek sürdürecekti). Soğukla verdikleri mücadeleye şimdi psikolojik savaş da eklenmişti. Johansen, mazaret olarak, Hanssen'in topuğundaki soğuk ısırtığının²⁹ kendilerini oyaladığını iddia etse de, ektedeki hiç kimse ikna olmamıştı. Öğle vakti Amundsen, planındaki değişikliği adamlarına ilan etti. Buna göre kendisi bir ekip olarak Ross Denizi'nin önemli bir parçası olan Kral VII. Edward Yarmadası'nı incelemeye gidecekti. Burada Johansen'e karşı bir intikam hissiyle hareket etmemiş, aksine kendileri başarısız olursa, en azından

29 Soğuk kış günlerinde uzun süre soğukta kalanlarda ve yeterli ön hazırlık yapmadan dağcılık, yürüyüş gibi spor yapanlarda görülen bir soğuk rahatsızlığıdır. Vücudumuzun el, ayak, burun, kulak, yanak gibi soğukla ve rüzgârla direkt temas halindeki bölgelerinde görülür.



Scott rakibinden çok buzlarla mücadele etmişti.

diğer ekip Norveç adına “bir ilke” imza atabilir diye düşünmüştü. Ardından Johansen hariç herkesle tek tek konuşarak, misyonlarına sadık olup olmadıklarını öğrenmek, bir tür güvenoyu almak istedi. Sorun yoktu. Herkes onunlaydı. İşte böylece 20 Ekim 1911’de Amundsen, Bjaaland, Wisting, Hassel ve Hanssen, kutbu hedef alan tarihî yolculuklarına başladı.

Buzullar Scott’a yol vermiyor

Scott ve ekibi ise, hemen hemen aynı zorlukları yaşadıkları uzun kışın ardından, ancak 1 Kasım’da yola koyulabilecekti. Ancak Amundsen’in, daha düz ve az yarıklı rotasına karşın, onların karşısına zorlu bir parkur çıkmıştı. Aşılması güç uçurumlar, tuzaklarla dolu, ölümcül ve onları bir hayli yavaşlatan bir güzergâh...

Amundsen ve ekibi, her birini 13 köpeğin çektiği 4 kızakla yola çıkmışlardı. Birkaç kez buzul yarıklarına düşmekten kıl payı kurtulsalar da fazla sorun yaşamadan, dört gün sonra 80° derece güney noktasındaki depoya ulaştılar. Güzel bir ziyafet çektiler. Ertesi gün beş adam, bu kez kayaklarla yola çıktı. Yolda, Nisan ayında kendi

elleriyle yaptıkları bir taş yığınının olduğu gibi durduğunu gördüler. İşe yaradığını görünce, güneye yaptıkları bu yolculukta, işaret taşı olması açısından, 150 ayrı yığın daha yapıp her birinin üzerine mesafe ve istikametle ilgili not plakaları çakacaklardı. Her gün, taş yığınını topladıktan sonra, öğle yemeği yiyorlardı. “Çok fazla lüks bir yemek değildi” diye belirtmişti notlarında Amundsen, “üç dört kuru bisküvi, hepsi bu. Eğer içecek bir şeyler istersek, bisküviyi buzla karıştırıp içiyorduk.” 82° derece güneydeki depoya geldiklerinde, 4 Kasım olmuştu. Burada iki gün kalıp devam ettiler. Her gün 32 km. yol yapıyor, ardından işaret taşlarını dikip yemek yedikten sonra dinleniyorlardı. 11 Kasım’da, daha sonradan Amundsen’in, Norveç kraliçesinden hareketle *Kraliçe Maud Sıradağları* olarak isimlendireceği dağların zirvelerini gördüler. Dağın eteklerinde kurdukları kampta, yaklaşık 550 km. uzaktaki kutup noktasına doğru atacakları son adımın stratejisini belirlemeye çalıştılar. Buna göre, yanlarına 30 günlük erzak ve geride kalan 42 köpeği alacak ve tırmanışa geçeceklerdi. Zirveye ulaştıklarında 24 köpeği artık ihtiyaç duymayacakları için vuracaklar ve geride kalan 18’iyle kutup noktasına doğru son hamleyi yapacaklardı. Ulaştıklarında da 6 köpeği daha öldürüp geri dönüş için kullanacakları diğer köpeklerle yem yapacaklardı. *Açıkçası oldukça soğukkanlı, acmasız ve pragmatik bir taktikti.* 17 Kasım’da *Axel Heiberg Buzulu*’na³⁰ tırmanmaya başladılar. Hava gayet güzeldi. Öyle ki, 600 metre yükseklikte kamp yapmadan önce, neredeyse 18 km. yol katetmişlerdi. Dört gün sonra, 21 Kasım’da zirveye ulaştılar. Neredeyse bir tonluk erzağı, 3 bin metre yüksekçe çıkarmışlardı. Orada 24 köpeği öldürdüler. Şimdilerde *Kasap Dükkan*ı olarak isimlendirilen bu noktada dört gün daha kalan ekip, ardından göz gözü görmez bir tipinin içine daldı. Zaten planlanandan iki gün daha fazla kalmışlardı ve ilerlemekten başka çareleri yoktu. Takip eden on gün boyunca, 5 adam ve 18 köpekten oluşan ekip, kar fırtınası, sis ve saatte 35 km. hızla esen

30 48 km. uzunluğundaki buzul, Antarktika Platosu’nun yükseklerinden kademe kademe deniz seviyesine doğru alçalır. Amundsen’in koyduğu adını, Norveçli kâşiflere büyük maddi yardımda bulunan Norveçli işadamlarından almıştır.



Amundsen ve Scott'un izlediği rotalar

rüzgâra karşı delice bir mücadele verdi. En sonunda, Amundsen'in, "Şeytanın Balo Salonu" (*The Devil's Ballroom*) olarak isimlendirildiği buzula geldiler. Burası, ince bir kar tabakası ve bunun altına gizlenmiş ince yarıklarla kaplı bir buzul, âdeta bir mayın tarlasıydı.

Yanlış bir adımın, son adım olabileceği buzdan bir cehennem... Önlerindeki son engel buydu. 8 Aralık'ta, tepelerinde parlayan güneşin altında, Shackleton'un³¹ rekorunu da egale ederek, 152 km. mesafeyle Güney Kutbu noktasına en çok yaklaşan insanlar olmuşlardı.

31 Sir Ernest Henry Shackleton (1874-1922), 20. yüzyıl başlarında yaptığı Antarktika keşifleriyle tanınan İrlandalı-İngiliz kâşiftir. Ocak 1909'da, o güne kadar ulaşılan en güneydeki nokta rekorunu, 88°23' güney enlemiyle kırmıştı.

Soluk soluğa bir yarış!

Bu arada benzer bir mücadeleyi onlardan bir hayli aşağıda kalmış olan *Beardmore Buzulu*³² üzerindeki Scott ve ekibi veriyordu. Onlar da yanlarında getirdikleri midillileri vurmak zorunda kalmışlar ve o andan itibaren eşyalarını kendileri taşımaya başlamışlardı. Kızaklı rakiplerine karşı sadece kayakla yol alabiliyorlardı ve bir hayli gerideydiler. Buna rağmen, her fırsatta bilimsel gözlemler yapmaktan da geri durmuyorlardı.

Amundsen cephesine gelince, köpekleri artık yorgunluktan tükenmiş ve açlıktan ölmek üzereydi. Adamların yüzünde soğuktan yaralar çıkmış, hatta kısmi donmalar olmuştu. Buna rağmen durmadılar. Kutba yaklaştıkça Amundsen'in içindeki endişe büyüyordu; *Ya Scott onlardan önce ulaşırsa?*

O yüzden hiç durmaksızın ilerlemek için hepsi can atıyordu. 14 Aralık 1911'de, Cuma günü öğleden sonra saat 03:00'te hepsi bir ağızdan "Dur!" diye bağıldılar. Kızakların ayaklarına bağladıkları yol ölçerlere göre, kutup noktasına ulaşmışlar,³³ hedefe varmışlardı. Birlik ve azimlerinin sembolü olarak, yanlarında getirdikleri Norveç bayrağını neredeyse buz tutmuş elleriyle kutup noktası olarak tespit ettikleri yere diktiler. Amundsen, kutup noktasının bulunduğu platoya, Norveç Kralı VII. Haakon'un adını verdi. O gece, kurdukları mütevazı çadırda beş adam, bir parça fok etini paylaşarak bu başarılarını kutladılar. Gece yarısı yaptıkları ölçümlerle, yerlerini 89° 56' güney olarak belirlediler. 17 Aralık'ta artık

32 Ernest Shackleton'ın 1908'de yaptığı ikinci Antarktika seferinde keşfedilmişti. Adını, Shackleton'ın gezisinin sponsoru olan Sir William Beardmore'dan aldı. 160 km'den fazla olan uzunluğu ve 30 km'ye varan genişliği ile dünyanın en büyük buzullarından biridir. Transantarktik Sıradağları'ndan başlayarak, Shackleton Sahili üzerinden Ross Buzulu'na ilerler. Kutup Platosu'na ulaşan geçiş koridorlarından biridir.

33 Amundsen ve ekibi, işlerini sağlama almak için, daha önce bahsettiğim Sekstant kullanmakla kalmamış, aynı zamanda katettikleri mesafeyi de hesaplayarak kesinlik sağlamak istemişlerdi. Modern cihazlarla yapılan ölçümler onları haklı çıkardı. Ulaştıkları yer, bilimsel olarak kesinleştirilen kutup noktasından sadece 200 metre uzaktaydı.

yapmaları gereken tüm gözlemleri yaptıklarına ikna olmuşlardı. Gerçekten kutba ulaşmış olduklarını sağlama alma adına, Hanssen ve Bjaaland iki kilometre daha güneye yürüyüp geri dönmüşler ve Bjaaland, kürkünün cebinden çıkardığı bir sigara paketiyle hepsini şaşırtmıştı. *Kutupta sigara keyfi!*

Son bir kutlama yemeği yedikten sonra, *Poleheim* (Kutuptaki Evimiz) adını verdikleri bir çadır dikip içine rakipleri Scott için bir mesaj ve Kral Haakon için de bir mektup bıraktılar. 39 günlük yolculuğun ardından ekip, nihayet tek parça olarak Framheim'a dönmeyi başardı. Avustralya'nın güneydoğusunda bulunan bir ada olan Tazmania'ya yaptıkları bir aylık dönüş yolculuğu en çok Amundsen'i bunaltmıştı. Başarılarını bir an önce ilan etmek için sabırsızlanıyordu. Nihayet 7 Mart 1912'de kardeşi Leon'a telgraf çekerek büyük haberi dünyaya duyurdu.

Denizden olmazsa, havadan giderim!

Amundsen, Birinci Dünya Savaşı sırasında tarafsız deniz taşımacılığı yaparak önemli ölçüde para kazandı. Buradan gelen parayla, ikinci Kuzey Kutbu seferinde kullanacağı gemi olan MAUD'u inşa ettirdi. Bugemiyle, Sibiry'a etrafından dolanarak, *Kuzeybatı Geçidi'ni* gemiyle *kateden ikinci isim* oldu. Ama daha kuzeye gitme girişimi başarısızlıkla sonuçlandı. O da "Madem denizden gidemiyorum, o halde havadan giderim!" dedi. Amerikan Doğal Tarih Müzesi'ni kuran Amerikalı kâşif Lincoln Ellsworth'ün de mali desteğini alarak, bir kez daha tarih yazmaya soyundu.

İkili, NORGE isimli zeplinle Spitsbergen'den³⁴ havalanıp Kuzey Kutbu üzerinden Alaska'ya uçtu. Bu, kutup aşırı ilk uçuş olarak tarihe geçti. Hayallerinin neredeyse hepsini gerçekleştiren Amundsen, nihayet köşesine çekilmişti. Ama hayatı boyunca, İngilizlerin kutupla ilgili planlarını değiştirdiği için kendisini sürekli eleştirmesinden dolayı huzur bulamayacaktı. Coğrafyacılar ve mace-

34 Kuzey Okyanusu'nda Norveç'e bağlı takımada grubudur.



Amundsen nihayet Güney Kutbu noktasında

racılar arasında adı “en mutsuz kâşif”e çıkmıştı. 1928’de, bir zeplin faciasının kazazedelerini arama kurtarma çalışmalarına katıldığı sırada uçağı düştü. Bir daha hiç kimse, dünyanın her iki buzlu ucuna da ayak basmış bu büyük kâşiften geriye kalan bir iz bulamadı.

Peki Scott? Onlar, Amundsen ve ekibinden ancak 33 gün sonra kutup noktasına ulaşabildiler. Scott’a düşen ikincilik ve Amundsen tarafından kendisine bırakılan notu büyük bir hayal kırıklığı içinde okumak olmuştı. Adamlarıyla birlikte dönüş yolunda soğuktan ve açlıktan ölünce, kederli seferi dramatik bir şekilde sonlanmış oldu. Buna karşılık Scott, iki Antarktika seferiyle, diğer ulusların gerçekleştirdiği tüm seferlerde elde edilen bilgilerden daha fazlasını toplamayı başararak bu dünyadan göçmüş, görkemli bir bilimsel miras bırakmıştı.

Ne kazandırdı?

Evet, gördüğünüz gibi, dünyanın hem tepesinde hem de dibinde inanılmaz bir keşif yarışı yaşanmıştı. Nice canlar ve hayaller buzullar arasında donup kaldı. Ama tüm bunların karşılığında insanoğlu



Kuzey Kutbu'nda yüze çıkmış bir nükleer denizaltı

hem yaşadığı dünyanın hem de kendi sınırlarını keşfetti, genişletti ya da yeri geldi, hayatı pahasına zorladı.

Bugün her iki kutup bölgesinde süper güçlere ve kutup ülkelerine ait 300'e yakın araştırma istasyonu var. Bunlar havacılıktan okyanus bilimine, küresel ısınmadan biyolojiye, ozon tabakasından meteorolojiye, manyetik alanlardan uzay çalışmalarına (*Mars'a insanlı yolculuk provaları kutup ortamında yapılıyor*) varıncaya kadar onlarca alanda hayati öneme sahip olan ve biz günlük hayatın hengamesi içinde fark etmesek de, yaşamımızı kolaylaştıran çalışmalar yapıyorlar.

Bugün, her iki kutup noktasının her bir metrekaresi, her açıdan taranmış ve haritalandırılmış durumda. Kuzey Kutbu'nu 1958'de Amerikan nükleer denizaltısı *Nautilus* deniz altından, 1977'de Sovyet nükleer buzkıranı *Arktika*'ysa yüzeyden katetti.

Bu sayede kutuplar, ortak bilgi dağarcığımızı, her geçen gün sunduklarıyla zenginleştirmeye devam ediyor.

İngilizler Everest'i Nasıl Fethetti?

"Well, George, we've knocked the bastard off!"
(George, hakkından geldik hergelenin!)

Edmund Hillary'nin 8.850 metredeki zirveye ulaştıktan sonra, ana kampa dönerken yolda karşılaştığı bir diğer İngiliz ekibine söylediği ünlü söz.

Uzun yıllar tırmanılması en zor zirve olarak kabul edilen Everest; Nepal ve Tibet ile Çin sınırında yer alan, yüksekliği 8.850 metreye ulaşan, Himalayalar'daki, hatta dünyadaki en ünlü zirvedir.

Tibetliler tarafından Chomo-Lungma ya da *Toprağın Kraliçe Anası* olarak adlandırılan dağ, İngilizler tarafından ise Güney Asya'nın 19. yüzyılda İngiliz kâşifi Sir George Everest'in anısına bu adla anılmıştı. Everest'in zirvesinin, Dünya atmosferinin uzunluğunun üçte ikisine ya da diğer bir deyişle yolcu uçaklarının uçuş yüksekliğine denk olduğunu belirtirsek, zirveye tırmanma işinin başlı başına bir macera olduğunu anlayabiliriz. Bu yükseklikte doğanın şakası yoktur ve oksijen az, soğuk akıl almaz, havaysa her an patlamaya hazır bir bombagibidir. Belki de, işte sırf bu sebepten; Everest'in zirvesini fethetmek, onlarca yıldır kâşiflerin, dağcılarının ve maceracıların en büyük tutkusu olmuştur. Bu hayali ilk hayata geçirenler ise Britanya İmparatorluğu adına zirveyi zorlayan Yeni Zelandalı Edmund Hillary ve mahallî rehberi Tenzing Norgay olmuştur. Yıllarca hayalini kurduktan ve yedi haftalık bir tırmanışın ardından Yeni Zelandalı Edmund Hillary ve Nepalli şerpa¹ Tenzing

¹ Everest'in Khumbu bölgesinde yaşayan yerliler (Şerpalar/Sherpa) sahip oldukları güç ve yüksek irtifalara dayanma yetenekleri sayesinde, Himalaya'daki dağcılar için uzun yıllardan beri önemli bir rol üstlenmektedir. Tırmanıcı ekiplerin çoğu erzaklarını taşımaları için Şerpa kiralılar. Bu iş Şerpalar için başlıca geçim



Edmund Hillary ve Şerpa Tenzing Norgay zirve yolunda

Norgay, 29 Mayıs 1953 saat 11:30'da dünyanın en yüksek dağı olan Everest'in zirvesine ulaşmayı başarmıştı.

İşte bu, onların hikâyesidir.

Niceleri bu uğurda kendini heba etti

Britanya İmparatorluğu'nu ayakta tutan unsurların en önemlisi, deniz gücü ve imparatorluğun sınırlarını genişletmek için cömertçe sergilediği acımasızlığı olsa da, bir diğer önemli ama diğerlerinin gölgesinde kalan faktör de keşfetme hırısıdır. Daha önce de değinmiştik. İşte bu hırstan, zirvesi hep dumanlı Everest de kaçamamıştır.

Kayıtlara geçen ilk Everest'e tırmanma girişiminin 1921'de gerçekleştiğini biliyoruz. Bu büyük dağın eteklerinden Tibet Platosu boyunca katedilen 600 km.'lik rota boyunca yola koyulan bir İngiliz ekibi,² sert fırtınalardan dolayı tırmanışlarını iptal etmek zorunda kalmışlardı. Ancak, ekipte bulunan ve aralarında daha sonradan

kaynağı olmuştur.

2 Dağcılık jargonunda buna "ekspedisyon" denilmektedir. İngilizcede keşif seferi anlamına gelen "expedition" kelimesinden türetilmiştir.

bir efsaneye dönüşecek olan George Leigh Mallory'nin³ de bulunduğu dağcılar, zirveye ulaşmayı mümkün kılacak bir rotayı belirlemeyi başarmışlardı. Mallory, daha sonra kendisine neden Everest'e tırmanmak istediğini soran bir gazeteciye, az önce yukarıda bahsettiğim faktörün önemini gösteren şu cevabı verecekti: "Çünkü Everest orada."

Mallory'nin de yer aldığı ikinci bir İngiliz keşif seferi 1922'de geri döndü ve ekipten George Finch ile Geoffrey Bruce isimli dağcılar, 8.230 metreden fazla bir yüksekliğe tırmanmayı başardılar. Aynı yıl, Mallory tarafından gerçekleştirilen bir başka denemede, eşyaları taşıyan yedi Şerpa bir çığ sonucu hayatını kaybetti. Ancak bu ölümler, hiç kimseyi durdurmuyacaktı. 1924 yılında İngilizler bir kez daha zirveyi zorladı. İngiliz dağcı Edward Norton, oksijen desteği olmadan, zirveden dikey olarak sadece 274 metre daha az bir yüksekliğe; 8.573 metreye ulaşmayı başardı. Dört gün sonra da Mallory ve Andrew Irvine, yeniden zirveye ulaşmak için bir hamle daha yaptı, ancak bir daha onları sağ gören olmadı. Akıbetleri oldukça uzun bir süre muamma olarak kalacaktı.

Mallory ve Irvine, elbette Everest'te hayatını kaybeden ilk dağcılar değillerdi. Son da olmadılar. Zira dünyanın çatısına tırmanmak, sanıldığı kadar kolay bir iş değildi, hatta zorun da ötesindeydi. Öyle ki ölümcül⁴ bir kumar olduğu bile söylenebilir. Zirvede insan

3 Cambridge mezunu öğretmen ve dağcıdır. İngiliz emperyal anlayışının temsilcisi olarak görülen Mallory, bu uğurda öğretmenliği ve ülkesini terk etmiş; hayatını, kelimenin tam anlamıyla Everest'e çıkmaya adanmıştı. Üçüncü denemesinde, KuzeyYüzü'nden zirveye çıkmaya çalışırken, 37 yaşında, 8 ya da 9 Temmuz 1924 tarihinde hayatını kaybetti.

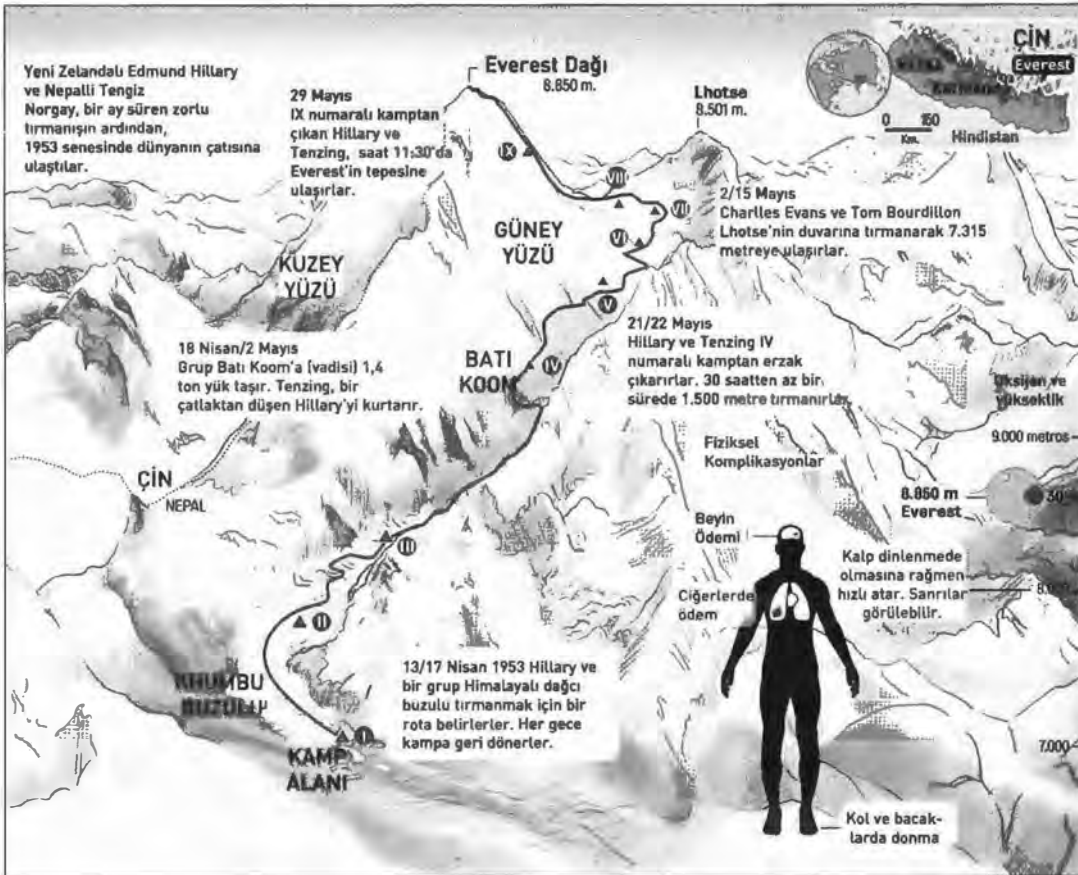
4 Dağcılar için soğuktan yanma, ciddi bir risktir. Yüksek tepelerden derin yarıklara doğru büyük çığ potansiyelleri olmasının yanı sıra Everest'e tırmananlar yüksek irtifadan dolayı "dağ hastalığı" da denilen bazı etkilere maruz kalabiliyorlar. Yüksek rakım, insan vücudunun yeterli oksijeni almasına ve beyne ulaştırmasına engel oluyor. Bu da hipoksiya'ya (kanda oksijen eksikliği) sebep oluyor. 2.500 metre üzerine tırmanan her dağcı "dağ hastalığı"na yakalanabiliyor ve yükseklik arttıkça semptomlar da bir o kadar ciddileşebiliyor. Everest'e tırmanan dağcılarının büyük kısmı en azından baş ağrısı, baş dönmesi, uykusuzluk, iştah kaybı ve yorgunluk gibi belirtilere maruz kalır. Yine eğer vücut yüksek rakıma gerektiği gibi

yaşayamaz. Bırakın insanı, bu yükseklikte başka canlı veya bitkinin yaşaması da söz konusu değildir. Bu yüzden dağcılar, her türlü gıda, erzak ve ekipman ihtiyacını yarılarında taşımak zorundadır.

Everest'e tırmanmak için Tibet'in Kuzeydoğu Sırtı⁵ rotası üzerinden gerçekleştirilen bazı seferler de başarısız oldu. 1930'dan 1950'ye kadar, hem İkinci Dünya Savaşı'ndan hem de bölgede Tibet ile Çin arasında yaşanan sorunlardan dolayı, Everest'i uzunca bir süre hiç kimse rahatsız edemedi. 1950-1951 yıllarında İngilizler, bu kez Güneydoğu Sırtı Rotası⁶ üzerinden bir kez daha keşif tırmanışlarına başladı. Ancak, dünyanın zirvesine meraklı olanlar sadece İngilizlerden ibaret değildi. 1952 yılında bir İsviçre ekspedisyonu, ilk gerçek zirve denemesinde tehlikeli Khumbu Buzulu üzerinden tırmandı. İsviçreli dağcı Raymond Lambert ve rehberi Tenzing Norgay, Güney Zirvesi'nin hemen aşağısına, 8.598 metre yüksekliğe ulaştı. Ancak şanssızdılar. Erzakları yetersiz olduğun-

alıştırılmamışsa akıl hastalığı, yürümede zorluk, fiziksel koordinasyon eksikliği, delüzyon ve koma gibi daha ağır irtifa hastalığı belirtileri gösterebilirler. Yüksek irtifa hastalığına yakalanmayı engellemek için, dağcılar farklı yüksekliklerde kamp yaparak vücutlarını bu rakımlara alıştırmaları gerekir. Tırmanışın haftalarca sürmesinin nedeni de budur.

- 5 1921 yılında, Everest'in zirvesine en mantıklı rotanın kuzeydoğu sırtı olduğu tespitini İngiliz Keşif Ekspedisyonu yapar. Everest'in ilk denemeleri hep bu rotadan yapılmış ve 1938 öncesine kadar 7 tane başarısız deneme bu rotayı meşhur etmiştir. 1924'te George Leigh Mallory ve Andrew Irvine, dönemin en başarılı denemesinde kaybolduktan ancak 40 yıl sonra, 1960'ta Çin takımının tırmanışına kadar, Everest'in zirvesine ulaşılmış olmasına rağmen bu rotadan zirveye ulaşılamamıştır. 1990'larda, ticari ekspedisyonların yaygınlaşması ile kuzey tarafı tırmanışları da artmıştır. Ancak bugün bile, güneyden yapılan tırmanışlara göre çok daha az dağcı, Everest tırmanışlarında kuzey rotasını tercih etmektedir.
- 6 Güneydoğu sırtından Everest'e tırmanış, 5.380 metredeki ana kampa yaklaşık 1 hafta süren bir yürüyüşle başlar. Ekspedisyonlar, genel olarak, Katmandu'dan Lukla'ya (2860 m.) uçakla ulaşır ve buradan ana kampa yürümeye başlar. Himalaya tırmanışlarında çoğu kez rastlanan bu yürüyüşler, dağcılar aynı zamanda yükseğe uyum sağladığından, yüksek irtifa hastalığına yakalanmamalarını sağlar. Tırmanış malzemeleri ve diğer ekspedisyon ihtiyaçları, Khumbu Buzulu üzerinde kurulan ana kampa, "yak" olarak bilinen Tibet sığırları ve Şerpalar tarafından taşınır. Hillary ve Tenzing, 1953 yılında Everest'e ilk kez tırmandıklarında, Lukla'dan 5-8 günde yürünerek ulaşılan Jiri'den başlamışlardı.



dan geri dönmek zorunda kaldılar. Zirveyi kaptırmanın eşiğinden dönen şok içindeki İngilizler, bir kez daha kolları sıvadı. 1953'te Sir John Hunt önderliğinde bir İngiliz ekspedisyonu organize edildi. İmparatorluğun en iyi dağcılar kadroya çağırılmış, bölgedeki en iyi rehberlerden; zirvenin kokusunu almış deneyimli Şerpa Tenzing Norgay da yanlarına verilmişti. Yeni Zelandalı George Lowe ve Edmund Hillary⁷ gibi yetenekli dağcılar da ekipteydi.

Sefere katılanlar özel olarak yalıtılmış botlar ve elbiselerle, radyo ekipmanları ve kapalı-açık çalışan oksijen sistemleri ile donatılmışlardı. Zirveye giden yoldafarklı yüksekliklerde, aklimatizasyon⁸ için bir dizi kamp kuran ekip, Nisan ve Mayıs 1953'te tırmanışını gerçekleştirdi. Khumbu Buzulu üzerinden yeni bir yol oluşturulmuştu ve dağcılar Western Cwm'ye doğru Lhotse Yüzeyi üzerinden Nepal tarafındaki South Col'a, 7.924 metre yüksekliğe tırmanmışlardı. 26 Mayıs'ta Charles Evans ve Tom Bourdillon ilk zirve denemesini gerçekleştirdi. Ancak oksijen sistemleri bozulunca zirveye, dolayısıyla da tarihe geçmeye 91 metre kala dönmek zorunda kaldılar. Onlar sırasını savmıştı ve bu kez 28 Mayıs'ta da Tenzing ve Hillary, 8.503 metre yükseklikteki kampta son hazırlıklarını yaptı. Dondurucu soğğun altında ve uykusuz geçen bir gecenin ardından ağır ağır ilerleyerek, saat 09:00'da Güney Zirvesi'ne, bir saat sonra da 12 metre yüksekliğindeki dik bir kayanın önüne ulaştılar. "Başarıyla başarısızlık arasındaki son engelimizdi" diye

7 Auckland'da 1919'da doğan Edmund Hillary, gençliğinde dağcılığa başladı ve kısa süre içinde buz tırmanıcısı olarak haklı bir şöhrete kavuştu. 1953'te Sir John Hunt'ın liderliğindeki Britanya ekibiyle birlikte Everest'in zirvesine tırmanmaya başladıklarında, dağın tepesine ulaşmak için o tarihe kadar gerçekleştirilen yedi ayrı deneme başarısız olmuştu.

8 Aklimatizasyon, "yüksek irtifaya uyum" demektir. Yüksek dağlara çıkıldığında insan organizması, daha önce böyle bir yükseklikte bulunmamış ise, oksijen azlığı, hava basıncı düşüklüğü, ısınlr ve farklı aerosoller gibi tanımadığı birçok ekolojik etkenle karşı karşıya gelir. Bunlar, ortama alışmamış vücutta hastalığa kadar giden değişikliklere yol açar. Böyle bir durumda olan dağcı, zirveye ulaşamaz veya hastalanarak geri döner. Bu yüzden, dağcının aklimatize olması için, farklı yüksekliklerde belirli sürelerde kamp yapılır.



Edmund Hillary Everest'in ve hayallerinin zirvesinde

tanımladığı bu dik kayadaki bir yarığa kendisini sıkıca kamalayan Hillary, omuzlarını, ellerini ve ayaklarını kullanarak kendisini yukarıya ittirdi. O günden sonra bile hâlâ zirveyi zorlayan dağcılarının yeteneği açısından bir turnusol işlevi gören bu dik yüzey, *Hillary Step* (Hillary Basamağı) olarak anılacaktı. Hillary'yi, onun yarığa monte ettiği iplerle yukarı tırmanan Norgay takip etti. Saat 11:30'da iki dağcı, dünyanın zirvesinden aşağıdaki akıl almaz manzaraya bakıyorlardı.

Hillary, o anı; "Sırtta adım atmaya devam ediyordum ve birkaç adım daha sağa atınca... büyük bir zevkle Everest Dağı'nın tepesine vardığımızı ve tüm dünyanın ayaklarımız altında uzandığını fark ettim" diyerek anlatacaktı.

İki adam sevinçle kucaklaştı ama oksijen azlığından zirvede sadece 15 dakika kalabildiler. Tenzing Britanya, Nepal ise Birleşmiş Milletler ve Hindistan bayraklarını sallarken, Hillary onun fotoğraflarını çekti.

İnsanoğlunun sınırlarını genişleten bu büyük başarının haberi, seferin ana kampından Nepal'in kuzeydoğusundaki Namche

Bazar'daki radyo istasyonuna koşarak giden bir ulak tarafından, tahta geçeceği günün arifesinde, 1 Haziran 1953'te Kraliçe II. Elizabeth'e, Londra'ya ulaştırıldı. Ertesi gün haber tüm dünyada duyuldu. İngilizler, bu başarıyı, ülkelerinin geleceği için iyi bir kehanet olarak göklere çıkardılar. Aynı yıl Hillary ve Hunt, Kraliçe tarafından şövalye unvanıyla ödüllendirildi. İngiliz İmparatorluğu vatandaşı olmayan Norgay'a, daha düşük bir ödül olan İngiliz İmparatorluk Madalyası takdim edildi. Sir Edmund Hillary ve Tenzing Norgay'ın "dünyanın en yüksek dağının zirvesine tırmanan ilk dağcılar" olmalarının üzerinden yarım asırdan fazla zaman geçti.

60 yıl geçmiş olmasına rağmen tırmanışları hâlâ 20. yüzyılın olağanüstü tarihî anlarından biri olarak görülmektedir.

Akılda Kalanlar

Hillary ve Norgay'ın bu tarihî tırmanışından sonra, Everest'in zirvesine ulaşmak için birçok sefer daha düzenlendi. 1960'ta Çinliler Tibet tarafından dağın zirvesine ulaşan ilk ekip oldu. 1963'te ise James Whittaker, Everest'e tırmanan ilk Amerikalı oldu. 1975'te Japonyalı Tabei Junko, zirveye ulaşan ilk kadın oldu. Üç yıl sonra da İtalyan Reinhold Messner ve Avusturyalı Peter Habeler daha önce imkânsız olarak düşünülen bir şeyi başardılar: Everest'e oksijen tüpleri olmadan tırmandılar.

1999 yılında, 1924'te Andrew Irvine'le birlikte Everest'e tırmanırken kaybolan Mallory'nin donarak korunmuş cesedi, tam 75 yıl sonra, Everest'in 8.848'inci metresinde; yani zirveye 245 metre mesafede bulundu. Mallory'nin üzerindeki yünlü takım elbisesiyle botları, 75 yıl önceki halini koruyordu. Mallory'ye ait cesedin bulunması, "Everest'i aslında kim fethetti?" tartışmasını alevlendirdi. Serüven sırasında kaybolan Mallory ile Irvine'in zirveye ulaşmış olabileceği, bu nedenle de asıl bu ikilinin "fatih" olarak anılması gerektiği spekülasyonlarına karşılık Hillary, şu yanıtı verdi: "Bir yolculuğun fetih olarak tanımlanabilmesi için, geri dönülmesi şarttır."

Zirveye çıktıktan sonra Sir Edmund, Güney Kutbu'na birkaç sefer düzenledi ve hayatını Nepal'in Khumbu bölgesindeki Şerpalara yardım etmeye adanmıştı. Kurduğu Himalaya Vakfı, bölgede okullar, hastaneler, köprüler inşa etti. 2003'te Onursal Nepal vatandaşı oldu. Edmund Hillary, 2008 yılında 88 yaşında öldü. Tenzing ise Hillary'den iki yıl önce, 71 yaşında Hindistan'da hayatını kaybetmişti.

Everest'e tırmanan ilk Türk dağcı, 1995 yılında Nasuh Mahruki oldu. Eylem Elif Maviş ise 2006'da Everest'e tırmanan ilk Türk kadın olarak tarihe geçti.

Bugüne kadar iki yüzden fazla dağcı, zirve yolunda hayatını kaybetti.

Keşifler Afrika'yı Nasıl Mahvetti? (Cüretkâr Bir Yağma Hikâyesi)

*“Dünyanın henüz nüfuz edilemeyen tek yöresini
medeniyete kavuşturmak, oradaki halkların üstünde asılı
duran karanlığı delmek, kanımca içinde bulunduğumuz
bu ilerleme çağına yaraşır bir Haçlı seferidir.”*

Belçika Kralı II. Leopold
(Afrika'daki keşifleri ve ardından gelen yağmayı
gerekçelendiriyor.)

Avrupalılar, 15. ve 16. yüzyıl boyunca dünyayı keşfe çıkıp, alabildikleri kadar yeri hâkimiyetleri altına almaya çalıştılar. Denizler üzerindeki becerileri, merakları, cesaretleri, kararlılıkları cümlenin ilk kısmını; acımasızlıkları, açgözlülükleri ve kendilerini dünyanın merkezine koymalarına neden olan kibirleri ise ikincisini gerçekleştirmelerini sağladı.

19. yüzyılda Sanayi Devrimi'nin ve giderek artan nüfusun baskısıyla Avrupalılar; yeni pazarların keşfi, fakir Avrupalılar için yeni yerleşimler bulma ihtiyacı ve “barbarları medenileştirme” güdüsüyle beslenen yeni bir tür sömürgeciliğe girişti. Üstelik tüm bunların en ağır faturası ise bugün neredeyse tamamen insanlığın insafına terk edilmiş olan unutulmuş kıta Afrika'ya çıktı.

Okuyacağınız, işte bu bir zamanlar zengin, bereketli ama şimdi-lerde ise elden ayaktan düşmüş olan Kara Kıta'nın kara hikâyesidir.

Avrupalıların, Afrika'yı topyekûn köleleştirilmesi, Kolomb'un Amerika'yı keşfinden 50 yıl önce başlamış bir dramdır. Bu işi başlatanlar, altın bulma ümidiyle Batı Afrika'ya giden Portekizlilerdir. İşin mimarıysa daha önce de sık sık bahsettiğimiz Portekiz Prensi Gemici Henry'dir.

AUCTION!

Will be sold at Public Auction, July 27th, 1855, the following articles of property :

THE GIRL BETSEY !

Betsey is a very likely girl ; large, intelligent, handy and healthy. She is acquainted with all kinds of house work, and is a good breeder. Second,

S A R A H ;

Said girl is very neat, handsome and intelligent ; a good cook and seamstress, and would make a good housekeeper for a single man. Third,

THE BOY FRANK.

Said boy is 22 years old, healthy, well made, and able to endure much labor, drinks but little, and is as bright as "niggers" generally are. There would be no trouble with him on a cotton plantation. All the above are warranted sound in mind and limb.

ALSO, AT THE SAME TIME AND PLACE,

4 Plantation Whips, 2 Branding Irons, 4 Pistols, 3 rifles, 7 Hand-cuffs, 1 Gag, 2 Bull Dogs, and 6 Blood Hounds.

Also, at the same time and place,

300 copies of "Letter of Inquiry by a Northern Presbyter."

All which will be sold without reserve to the highest bidder.

NERO LEGREE.

Hanover, N. H.

edf. 17.

Kölelerin satılacağını belirten bir açık arttırma ilanı

Henry'nin amacı, bir taşla kuş katliamı yapmaktı; coğrafi bilgiyi zenginleştirmek, Afrika'nın dillere destan altınlarına ulaşmak ve mümkünse Asya baharatlarına giden alternatif bir yol bulmak. Hepsini de yaptı.

Portekizlilerin, altın tozu almak amacıyla, Afrikalı tüccarlarla iletişime girdikleri ilk yılın 1441 olduğu sanılıyor. Bir sonraki yıl Portekiz gemileri, Afrika'dan daha çok altın ve yeni bir kargoy-

la dönüyordu: 10 Afrika yerlisi. Bu ilk insan nakliyatından 40 yıl sonra Portekizli denizciler, mahallî yerli şefleriyle kurdukları ilişkiler sonucu, Gine¹ kıyılarındaki ilk ticaret merkezini kurma iznini koparmayı başaracaklardı. Buraya, yıllardır altın madenciliği yapılan bölgeye yakın olmasından dolayı, Elmina (*Portekizcede maden*) adı verildi. Burası, her ne kadar başlangıçta altın ve diğer malların ticareti için kurulmuş olsa da, kısa zamanda Avrupalılar tarafından köle ticaretinin merkezlerinden birine dönüştürülecekti. Tepeden tırnağa silahlandırılmış bu ticaret merkezi, önce Portekiz ve ardından da zamanla Hollanda ve İngiliz gemilerine güvenli bir liman hizmeti verecekti. Kıta içine yapılan seferlerde kaçırılan Afrikalılar, köle tacirleri tarafından bu limana getiriliyor ve Avrupalı tüccarlarla demir, silah, barut, ayna, bıçak, elbise ve diğer tüketim malları karşılığında takas ediliyordu.

Hayır, kölecilik Avrupalılarla başlamadı

Avrupalılar Batı Afrika kıyılarına vardıklarında kölelik zaten bu topraklarda kurumsallaşmıştı. O yüzden giriş cümlesinde özellikle “Avrupalıların Afrika’yı topyekûn köleleştirmesi...” tabirini kullandım. Zira daha Avrupalı sömürgeciler deniz yoluyla kıtaya gelmeden çok önce, kıtanın kuzeyinde ve kuzeydoğusunda Arap köle tacirleri faaliyettedi.²

-
- 1 Gine, Kuzeybatı Afrika ülkesidir. Şimdilerde kuzeyinde Senegal, Gine Bissau, güneyinde Sierra Leone ve Liberya, doğusunda Mali, Fildişi Sahili, batısında ise Atlas Okyanusu bulunur.
 - 2 Avrupalı köle tacirleri daha çok Batı Afrika’daki erkekleri köleleştirirken, Arap köle tüccarlarıysa genellikle Doğu Afrika’nın kadınlarını köleleştirme yoluna gitti. Bu kadınlar evlerde bakıcılık, dadılık ya da haremelerde hizmet etmek için köleleştiriliyordu. Neredeyse bir milenyum boyunca devam eden bu köle trafiğinde Afrika’nın doğu kıyılarından Hindistan, Suudi Arabistan, Çin ve Osmanlı topraklarına 10 milyon kadar köle taşındığı tahmin edilmektedir (Bazı kaynaklarda 14 asır boyunca köle olarak İslam ülkelerine götürülen siyahilerin sayısı 28 milyon olarak verilmektedir. Yine 19. yüzyıl boyunca Hint Okyanusu Köle Ticareti ile yılda ortalama 3.000 ilâ 20.000 dolayında Afrikalının köle olarak nakledildiği tahmin edilmekte). Arap köle tüccarları, Avrupa pazarını da ihmal etmemiştir. Köle olarak

Bununla birlikte İngiliz tarihçi Basil Davidson'ın *The African Slave Trade* (Afrika Köle Ticareti) isimli kitabında da belirttiği gibi, bildiğimiz anlamdaki kölelik, Afrikalı yerlilerin Amerika'ya taşınmasıyla başlayacaktı.

16. yüzyılın başlarına gelindiğinde, neredeyse 200 bin Afrikalı, Avrupa ve Atlantik'teki adalara köle olarak taşınmıştı. Ancak Kolomb'un seyahatlerinin ardından köle tüccarları, köleleri için yeni ve devasa bir pazar keşfettiler: Yeni Dünya tarlaları!

Yine Trans-Sahra rotası üzerinden Kuzey Afrika'nın kuzeybatı ucundaki Ceuta'da bulunan köle pazarına götürülen Afrikalılar; İspanya, Portekiz ve diğer Batı Afrika ülkelerinde ev hizmeti görmeleri için satılıyordu. Hatta Afrikalıların Afrika dışına zorunlu olarak kitleler halinde çıkmasının Arap köle tacirleri eliyle başladığına inanılır. Ancak Araplar eliyle yürütülen kölelik, Avrupalıların başlattığı 'modern' kölelikten bir hayli farklıydı. Arap tacirler için kölelerin dini (Müslümanları köle yapamıyorlardı) belirleyici iken, Batılılar için sadece derilerinin rengi önemliydi. Ayrıca Araplar eliyle yürütülen köle ticareti, hemen hemen tüm ırkları kapsıyordu. Müslüman olmamaları yeterliydi. Ayrıca bu köleler, Yeni Dünya'ya taşınanların aksine, çok nadiren ağır işlerde çalışıyorlardı ve hiçbir zaman Arap ekonomilerinin arkasındaki itici güç olma durumunda kalmamışlardı. Günümüzdeki tabirle genellikle 'hizmet sektöründe' istihdam ediliyorlardı. Osmanlı İmparatorluğu'nda Afrika'dan getirilen siyahların da köle olarak alınıp satıldığı; bunların saraylarda, konaklarda, zengin evlerinde istihdam edildiğini biliyoruz. Ancak İslam topraklarındaki kölelerin sınıf değiştirmeleri olasıydı. Kölelikleri belli bir zaman dilimi ile sınırlanmıştı ve Memlûklarda olduğu gibi kölelikten devlet adamlığına uzanabilmenin önü açıktı. Yine bu köleler Fas, Mısır ve Osmanlı ordularında istihdam edilmişti. Irak'ta 869-883 arasında Afrikalı kölelerin kötü yaşam koşullarından dolayı ayaklanmasıyla patlak veren Zanj İsyanı'nı istisna kabul edersek, Arap köle ticaretiyle gelen kölelerin neden olduğu büyük sosyal patlamalar yaşanmamıştı. Kuruluşundan itibaren köleliğe hukuki bir statü olarak bünyesinde yer veren Osmanlı İmparatorluğu'nda da yaygın şekilde köle emeğine dayalı bir üretim hiçbir zaman olmamıştı. İstanbul'daki esir pazarı, Osmanlı tarafından 1846'da kapatılmış, Sultan I. Abdülmecit bir yıl sonra Basra Körfezi bölgesindeki, 1857'de de imparatorluktaki siyah köle ticaretini tümüyle yasaklamıştı. Ancak yasağı delmeye çalışanlar olduğu için II. Abdülhamit 1877'de yasağı bir kez daha yenilemişti. Arap Köle Ticareti ile ilgili daha ayrıntılı bilgiler için bazı kaynaklar:

<http://www.yale.edu/glc/indian-ocean/hopper.pdf>

<http://www.latinamericanstudies.org/slavery/perbi.pdf>

http://halshs.archives-ouvertes.fr/docs/00/67/10/40/PDF/Slave_trade_and_slavery_on_the_Swahili_coast-T_Vernet_.pdf

İspanyollara ait Karayip Adaları'nda ve Portekizlilerin denetimindeki Brezilya'daki beyaz adamlar, kısa sürede büyük kâr getiren ama yetiştirilmesi için büyük insan emeği gerektiren bir ürünü, şekeri keşfettiler. İlk etapta, şeker tarlalarında Amerikan yerlileri çalıştırıldı ama bunların çoğu, Avrupalıların kıtaya getirdiği difteri, tüberküloz ve çiçek gibi hastalıklardan dolayı kırıldı. Hayatta kalmayı başaranlarsa tarlalardan kaçmak için ellerinden geleni yaptı.

Avrupalı sömürgeciler kısa zamanda aradıkları çarenin Afrika'da olduğunu gördüler; dayanıklı, çaresiz ve sahipsiz Afrikalılar.

1619'a gelindiğinde, yani Portekizlilerin Afrika kıyılarında ticarete başlamasından 150 yıl kadar sonra, Avrupa gemileri, şeker kamışı tarlalarında ve kolonilerde köle işçi olarak çalıştırılmak üzere neredeyse 1 milyon Afrikalıyı Amerika'ya nakletmişti. Batı Afrika kıyılarında başlayan bu utanç verici ticaret, neredeyse üç asır boyunca sürdü. Bu sürecin sonunda Avrupalılar, 54 bin sefer yapmış ve bu süreçte en az 10-12 milyon Afrikalıyı köle olarak Amerika'ya taşımıştı!

Atlantik köle ticaretinin başlaması

Avrupalılar, zaten Atlantik köle ticareti başlamadan çok önce Afrika'yla ticarete başlamıştı. Sahra Çölü üzerinden yapılan yoğun bir altın ve tuz ticareti mevcuttu. Ancak altına karşı büyük bir talebi olan Avrupalılar, bu madenin ve tuzun Avrupa'ya getirilmesi için araçlarla çalışmak zorundaydı. Aradaki bu komisyoncuları çıkarıp doğrudan bağlantı kurmak amacıyla, Afrika'ya denizden ulaşmak için yola çıktılar. Başlangıçta Afrika'nın altınına ve Uzakdoğu'nun baharatına ulaşmak için çıkılan seferler, neredeyse dört asır sürececek bir köle ticaretiyle neticelenecekti.

Portekiz'e ilk köleler, 1444'te Moritanya'dan getirildi. Bunun ardından Afrika'nın aşağılarına doğru inen Portekizliler, Ümit Burnu'nu dolaşıp Afrika'nın diğer yakasında da bağlantılar kurdu. Bu bağlantılar, kısa sürede *Atlantik Köle Ticareti* olarak isimlendirilen süreci başlatacaktı. Portekizlilerin ardından sırasıyla Hollandalılar,



Köle almadan önce tadına bak!

Köle ticaretinin yoğun olduğu dönemde, her gemi kaptanının elinin altında bulunan "Le commerce de l'Amerique par Marseille" (*Amerika'dan Marsilya'ya Ticaret*) isimli Fransız kitabından bir gravürdür. 1764 tarihli bu kitap; tütün, pamuk, çivit ve tabii ki köle Afrikalıları satın alırken dikkat edilmesi gereken hususlara dikkat çekiyor! Kitapta "Köleleri satın alırken ve sağlıklı bir şekilde Amerika'ya naklederken dikkat edilmesi gereken hususlar" diye bir başlık da var. Kitapta, 1725'te Serge Daget'in çizdiği ve "Bir İngiliz beyefendisi Afrikalının terini tadıyor" başlıklı bir gravür mevcut. Gravürdeki numaraların açılımıysa şöyle:

1. Köle pazarında satılan yerliler.
2. Satış öncesinde muayene edilen bir yerli.
3. Bir İngiliz tüccar yaşını ve terinin tadından hasta olup olmadığını anlamak için bir yerlinin çenesini yalıyor.
4. Köle yerli kolunda kölelik damgasını taşıyor...

(Kaynak: *Bibliothèque Nationale*.)

Fransızlar, İspanyollar ve İngilizler bu uğursuz ticaretteki yerlerini aldılar. Kısa zamanda Afrika'nın altı üstüne getirildi.

Avrupalıların Afrikalılarla ilişkisi belli bir modeli takip etmemiş, daha çok ülkeden ülkeye, bölgeden bölgeye farklılıklar göstermişti. Biz bunlardan sadece bir örneğe, Kongo'ya yoğunlaşarak, başlangıçta halklar arası diplomatik temaslar çerçevesinde başlayan ilişkilerin, nasıl kısa zamanda ülkeyi tahrip eden bir köle ticaretiyle sonuçlandığını göreceğiz.

Portekizli kâşif Diogo Cão, Atlantik Okyanusu boyunca yol alarak Kongo Nehri ağzına ulaştı. Kongo Krallığı'nın önde gelen isimlerinden bir grubu alarak Portekiz'e döndü. Bu gelenler, bir süre sonra Avrupalı askerler, din adamları ve tüketim mallarıyla birlikte Kongo'ya döndü. Bu ilk temas, iki ülke arasındaki sıkı ilişkinin başlangıcı olacaktı. Kongo, Portekiz'e köle ve fildişi yolluyor, karşılığında lüks tüketim malları ve silah alıyordu. Elbette kölelik, az önce de değindiğim gibi, Afrika'da Avrupalılarla başlamış bir olgu değildi. Ancak bu köleliğin mahiyeti, Avrupalıların oyuna girmesiyle dramatik bir şekilde değişmiş; köleler, ne yazık ki sahiplerinin üzerinde her türlü hakka sahip olduğu birer mala dönüşmüştü.

Kongo örneğine dönersek; Portekizlilerin devreye girmesiyle bu ülke, tam anlamıyla bir köle toplama merkezine dönüşmüş, komşu topraklara yeni kölelerin yakalanması amacıyla seferler düzenlenmeye başlanmıştı. Bu akınlar sonucunda, bölgeler arasında etkisini günümüzde de sürdürecektir olan etnik gerginlikler patlak verdi. Kongo'daki elinden iş gelen tüm insanlar Avrupa'ya nakledildi. Böylelikle Kongo'nun kendisi çökerken, tüm ekonomi kölelik sanayii etrafında yeniden şekillendi; Afrikalı zayıflarken Portekiz üzerinden beyaz adama bağımlılığı giderek arttı.

Köle sistemi nasıl işliyordu?

Atlantik Köle Ticareti; Afrika, Avrupa ve Amerika arasındaki hayalî bir üçgen üzerinde işledi. Silah ve tekstil gibi ticari mallar



Siyah Afrikalıları, Beyazlar ile orangutan arası bir "tür" olarak tasvir eden Batı kaynaklı bir çizim

Avrupa'dan Afrika'ya yollandı ve kölelere karşılık takas edildi. Bu köleler, balık istifi şeklinde köle gemilerine doldurularak, Kuzey ve Güney Amerika'daki şeker, tütün ve pamuk tarlalarına nakledildi. Bu tarlalarda, Avrupa'nın üretim için ihtiyaç duyduğu hammaddeler yetiştiriliyordu. Daha sonra kölelerin büyük bir kısmı Karayiplere ve Brezilya'ya yollandı. Kuzey Amerika'nın güney kısımlarına (ki bu bölgeler ileride ABD'deki köleliğin lokomotifini oluşturacak güney eyaletleri olacaktı) yollanan köleler ise nispeten daha azdı.

Bu taşımacılığın mirası günümüze kadar gelecek; Brezilya, Afrika'dan sonraki Afrika kökenli en büyük nüfusa ev sahipliği yapacak, ABD de onun ardından ikinci sıraya yerleşecekti. Kısacası köle ticareti dediğimiz olgu, neredeyse üç kıtanın demografik yapısını değiştirecekti.

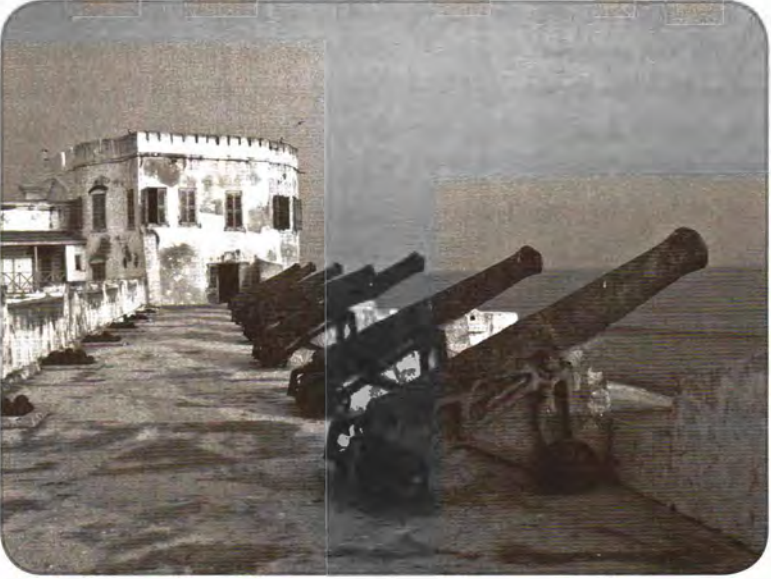
Köleleştirilen Afrikalılar bu süreçte çok acı çekti. Öyle acılar ki anlatmak için sanırım bu kitabın hacmi yetmez. Akıl almaz ve insan onuruna aykırı koşullarda yaşamaya mahkûm edilip zorla çalıştırıldılar. Her türlü işkenceyi gördüler, katledildiler.

Artık Afrika'nın doğal kaynakları ikinci planda kalmış, biz-zat insan hazinesi yağmalanmaya başlamıştı.³ Afrika'nın değişik bölgelerinden zorla "avlanıp", köle nakil merkezlerindeki devasa kalelere⁴ depolandılar ve okyanusun diğer yakasına nakledilecekleri günü beklediler.

Çileleri asıl bu nakil sırasında başlıyor; balık istifi gemilere tıklıyor, birbirlerine zincirleniyor, aç susuz (birbirlerinin idrarlarını içmek zorunda kaldıkları bile oluyordu) bir şekilde ve sıklıkla da kırbaçlanarak koca okyanusu geçiyorlardı. Bu çileli yolculuk, geçi-

3 Sömürgecilik tarihinin en önemli girişimci şirketlerinden biri olan Hollanda Batı Hint Kumpanyası'nın Direktörü William DeLa Palma, 5 Eylül 1705'te Hollanda'ya yolladığı bilgilendirme notunda şöyle söylüyordu: "Bu kıyılardaki ticarete gelince; Majesteleri'ni bugünlerde yerlilerin altın aramaktan ziyade, köleleştirmek için birbirleriyle savaştıkları konusunda bilgilendirmiştik. Altın Kıyısı, artık tamamıyla bir Köle Kıyısı'na dönüşmüş durumda." Altın madenleriyle ünlü olan ve beyazların köleleştirecekleri Afrikalıları yine Afrikalıları yakalattıkları söz konusu bu yer, ancak 1957'de bağımsızlığına kavuşabilecek ve Gana adını alacaktı.

4 Bu kalelerin en ünlüsü, girişte de bahsettiğim Elmina Kalesi'ydi. Kale, 1482 yılında Portekizliler tarafından São Jorge da Mina Kalesi olarak yapılmıştır. Bugün, Gana sınırları içindeki Elmina kentinde yer alır. Portekiz coğrafi keşifleri kapsamında Gine'de kurulan bu kale, bölgede Portekizliler tarafından inşa edilen ilk ticari üstür. Kale, daha sonraları Atlantik Köle Ticareti'nde önemli bir durak olacaktır. Kale ve civarı 1637 yılında Hollandalılar tarafından ele geçirilmiştir. Köle ticareti, bölgenin 1871 yılında İngiltere denetimine geçişine kadar sürmüştür. 1957 yılında bölgenin bağımsızlığını kazanmasıyla beraber günümüzdeki Gana sınırları içerisinde yerini almıştır. Bugün, önemli bir tarihî yer olan kale, çeşitli tarihî filmlerde kullanılmaktadır. UNESCO tarafından Dünya Mirası listesine de dâhil edilmiştir.



Afrika'daki ilk köle toplama merkezi: Elmina Kalesi

len güzergâhtan hareketle, Orta Geçit (*Middle Passage*) olarak isimlendirildi. Tarihçilerin tahminlerine göre, bu yolculuğa çıkartılan Afrikalıların yüzde 20'si yolculuğun sonunu görememişti. Kölelik üzerine çalışmalarıyla tanınan Fransız yazar Maurice Lengelle, bu süreci şu çarpıcı sözlerle tanımlamıştı;

Avrupalıların mutluluğu için şekerin ve kahvenin gerekli olup olmadığını bilmiyorum. Fakat bu iki ürünün, dünyanın iki kıtasında mutsuzluğa yol açtığını biliyorum. Amerika, ekin yetiştirecek topraklar elde etmek için boşaltıldı; şimdi de bu topraklarla uğraşacak insanları sağlamak için Afrika boşaltılıyor.

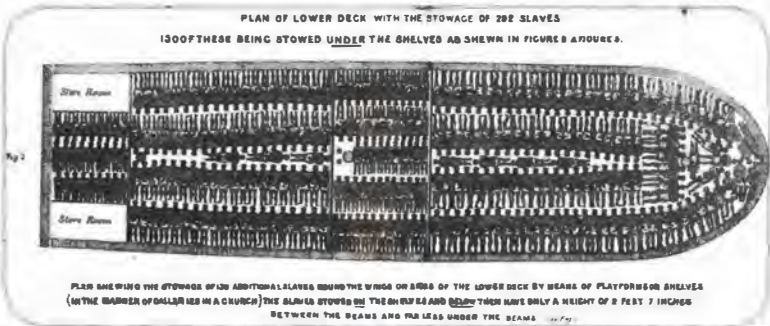
Atlantik Köle Ticareti'nin bitişi ve Afrika'ya etkileri

Dört asrın ardından, her şeyin olduğu gibi Atlantik Köle Ticareti'nin de sonu geldi. Birçok ayaklanma yaşandı. Kölelik karşıtı bilincin oluşmasında başrol oynayanlardan biri de yine bizzat bir

köle olan *Olaudah Equiano* oldu. Nijeryalı Equiano da köle olarak Amerika'ya götürülmüş, zaman içinde kendi hürriyetini satın almış, okuma yazma öğrenerek başından geçenleri yazmıştı. 1789'da çıkan kitabı Amerika ve Avrupa'da çok ses getirmiş ve kamuoyunun kölelik hakkındaki fikirlerini temelinden sarsmıştı. Bunu, 1801-1803 arasında Karayip Adaları'ndan Haiti'de gerçekleşen ve başarıya ulaşan köle ayaklanması izledi. Beyaz adamın yıkılabileceğini görmüşlerdi. Eski bir köle olan *Toussaint Louverture*'un liderliğindeki Haiti, dünyada ve Kuzey Yarımküre'de köleliği ortadan kaldıran ilk siyahi cumhuriyet oldu.

Zamanla, Avrupa ve Amerika'da, Atlantik Köle Ticareti sayesinde gerçekleştirilen Sanayi Devrimi, giderek köleleştirilmiş iş gücünden çok, hür işçilere olan talebi artırmaya başlamıştı. Sanayi Devrimi'nin ilk yıllarında, Amerika'daki köleler sayesinde elde edilen pamuk vb. ucuz hammaddeler başroldeydi. Ancak 19. yüzyılla birlikte devam etmekte olan Sanayi Devrimi, daha esnek ve mobil bir iş gücüne ihtiyaç duymaya başladı. Sonuç olarak, 18. yüzyılda köle ticaretini destekleyen birçok Avrupalı ve Amerikalı sanayicinin fikri değişti. Kölelik, artık onlar açısından ekonomik bir fayda getirmiyordu.

Fransız tarihçi Fernand Braudel, Batı'da birden ortaya çıkan bu kölelik alerjisini şu çarpıcı cümleleriyle sorgulamıştı:



Köleler gemilerde bu şekilde balık istifi olarak taşınıyordu.

Lafı gevelemeden, Avrupalılar tarafından yapılan zenci köle ticaretinin, Amerika'nın artık bu kölelere acil ihtiyacının kalmadığı bir sırada sona erdiğini kabul edelim.

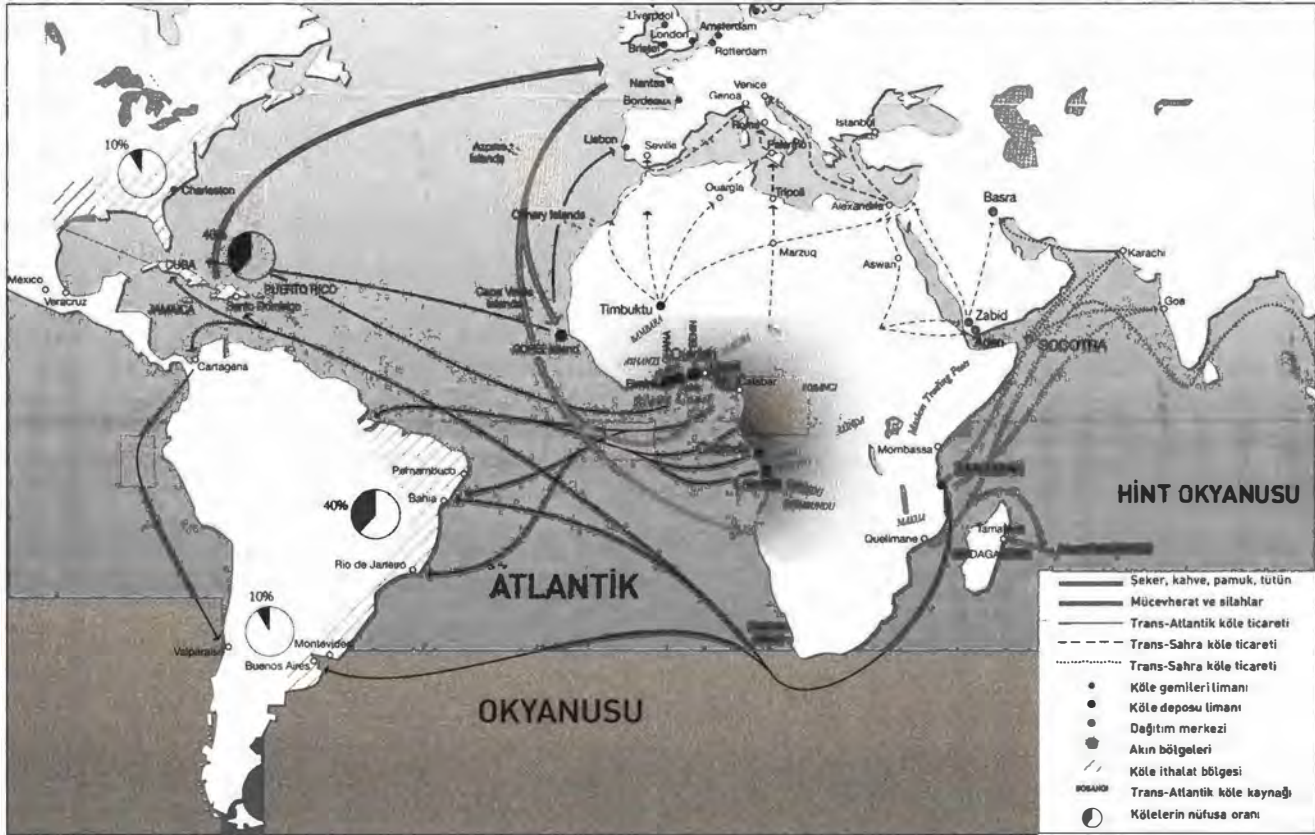
Böylece, köle ticareti dönemi sona eriyordu.

İngiltere, 1807'de köle ticaretini yasaklayan ilk ülke oldu. Fransa, Hollanda ve Amerika onu izledi. Şartlar ve dolayısıyla bakış açıları değişmiş, köleliği resmî olarak yürüten ülkeler bu kez resmen yasaklamıştı. Ancak İspanya ve Portekiz buna yanaşmadı ve neredeyse 19. yüzyılın sonuna kadar Güney Amerika'daki ülkelere köle sevkiyatına devam etti. Hatta İngiltere, köle ticaretini engellemek için, Afrika'nın batı kıyılarına devriye gemileri bile yolladı! Bu devriye gemileri tarafından ele geçirilen köleler, adı özgürlükten gelen Liberya'ya⁵ (*Liberty*) ya da başkenti *Freetown* (Özgür Şehir) olan Sierra Leone'ye yollanıyordu.

Köle ticaretini engellemeye dönük çabalar sürse de kölelik Amerika'da uygulanmaya devam etti. İngilizler, Karayip kolonilerindeki köleleri 1883'te özgürleştirdi. Fransızlar da onları izledi. Birleşik Devletler'de ise kölelik 1864'e kadar sürdü. Amerika kıtasında kölelikten en son vazgeçen ülkeler, Küba ve Brezilya olacaktı.

Atlantik Köle Ticareti'nin Afrika üzerinde birçok yıkıcı etkisi oldu. Afrika'nın birçok bölgesinde şiddet oranı arttı, insan hazine kurudu ve sadece köleliğe dayalı ekonomiler oluştu. Köleliğin başlamasını takip eden dört asır boyunca kıta, Avrupalılarla ilk temas kuran batı kıyılarından başlamak ve kölelerin yakalandığı iç bölgelere doğru olmak üzere, tahrip edici bir değişim süreci geçirdi. Bu insanlık tarihinin en utanç verici süreci, o kocaman kıtaya, bugün bile yaralarını tam olarak saramadığı lanetli bir miras bırakmış oldu.

5 Liberya, Batı Afrika kıyısında, kuzeybatıda Sierra Leone, kuzeyde Gine, doğuda Fildişi Sahilleri'ne sınırları bulunan; daha önceden köleleştirilmiş Afrika asıllı Amerikalıların özgür çocukları ile Amerikalı ve İngiliz köle karşıtları tarafından kurulmuş bir ülkedir. Siyah Afrika'nın sömürge yönetimi görmemiş tek ülkesi ve kıtanın en eski cumhuriyetidir.



Köleliğin haritası

Afrika'yı nasıl yağmaladılar?

Ancak Afrika'nın çilesi, sadece köleliğin kaldırılmasıyla sona ermedi. O sadece bir başlangıçtı. Günümüzün modern Afrika'sı harita üzerindeki yerini almadan önce, kıta genel olarak kabileler bazında bölünmüştü. Bugün bile modern sınırlar olmasına karşın, halkın büyük bir bölümü kabile hayatı yaşar. Bu nedenle kıtada kabile temelli çatışmalar sürekli devam eder. Bu çatışmaların büyük bir kısmının sebebi, kölelik dramının bitmesinden sonra, Avrupalıların bu kıtada başlattığı diğer bir sömürü yarışıdır.

Şimdi gelin, biraz da tarihe "Afrika Kavgası" (*The Scramble for Africa*) olarak geçen bu dönemi masaya yatıralım.

Sömürgecilik dönemi, Afrika'da izleri halen kanamaya devam eden derin yaralar açtı. Avrupalılar bu kıtaya gelmeden önce, Afrikalıların ulusal sınırlar gibi bir derdi yoktu. Onlar da dünyanın benzer yerlerindeki gibi, askerî ve ticari etkilerinin ulaşabildikleri yere göre kendilerini konumlandırıyorlardı. Avrupalı güçlerin, egemenliklerindeki toprakları ve üzerindeki halkları, yine diğer sömürgeci Avrupalıların etki alanından ayırmak için sınırların çizilmesinde ısrar etmesi, daha önce mevcut bulunmayan ayrılıklara ve zaman içerisinde de gerginliklere sebep olacaktı. Söz gelimi Kongo Nehri doğal bir coğrafi sınır gibi görünse de her iki tarafında da aynı dile, kültüre ya da etnik yapıya sahip kabileler yaşıyordu. Nehrin sınır olduğu toprakların Fransa ve Belçika arasında paylaştırılmasından dolayı bu gruplar birbirinden koptular. Sömürgeci gücün kimliğine göre biçilen suni kimlikleri benimsemeye zorlandılar.

Sahra Çölü'nde ya da Sahraaltı Afrika'sında⁶ yaşayan ve asırlar boyunca Afrika genelinde ticaret yaparak yaşayan halklar, birden kendilerini sadece Avrupa haritaları üzerinde mevcut olan sınırlarla bölünmüş buldular.

6 Sahraaltı Afrika'sı, Afrika kıtasının Sahra'nın güneyinde kalan kısmını ifade eden coğrafi terimdir. Tamamı veya bir kısmı Sahra'nın güneyinde kalan Afrika ülkeleri için de kullanılır.



Batılların Afrika'yı sömürgeleştirmesini sembolize eden meşhur çizim

Ayak basılmamış yer kalmayana dek

19. yüzyılın ortalarında Avrupalı kâşiflerin tek bir derdi vardı: Afrika kıtasının bağrına doğru ilerleyip, bölgeyi ticarete, madencilığe ya da kullanabilecekleri diğer alanlara açmak. Aynı zamanda yerli halkı Hristiyanlaştırma hedefi de bununla birlikte yürüdü. O dönemde Afrika'nın merkezi, henüz Avrupalılarca bilinmiyordu. Kâşiflerin öncelikli hedefi, Nil Nehri'nin kaynağını bulmaktı. Büyük İskender'in, Sezar'ın ve nehrin kaynağını bulmaları için iki tümen askerini Afrika'nın içlerine yollayan İmparator Neron'un

yapamadığını yapacaklardı. Koca Mısır'ı doyuran bu nehrin suyunun nereden geldiğini bulacaklardı! İngilizler bu hedef için ellerindeki en iyi adamları görevlendirmişti. İngiliz kâşif Sir Richard Burton ve John Hanning Speke, 1857-1858 yıllarında nehrin kaynağını aramak için çıktıkları keşifte, Tanganika Gölü'nü⁷ buldular.⁸ Ancak bu bulduklarının Nil'in kaynağı olmadığını anlayınca hayal kırıklığına uğrayıp Arabistan'a geçtiler. Burton maceralarına⁹ orada da devam ederken, Speke birkaç yıl sonra tekrar Afrika'ya döndü ve bu kez İskoç kâşif ve asker James Augustus Grant'la 1863'te çıktığı keşif gezisinde Victoria Gölü'nü¹⁰ keşfettiler. Sonradan buranın Nil'in kaynağı olduğu anlaşılabaktı.¹¹

7 Orta Afrika'nın ve Rusya'daki Baykal Gölü'nden sonra dünyanın en büyük gölüdür. Kuzey-güney doğrultusunda 673 km.'lik bir mesafeye uzanırken, ortalama genişliği 50 km.'dir.

8 Bu keşifte neredeyse ikisi de ölecek noktaya gelmelerine rağmen durmamışlardı. Burton son 400 km.'de hasta hasta taşınmış, ağzından çıkan yaralardan dolayı konuşamaz hale gelmişti. Speke'se göz iltihabından dolayı neredeyse kör olacaktı. Kulağına giren bir böceği çıkarmak için bıçağıyla kulağını parçalayınca keşfin son aylarını tek kulağı işitmez halde tamamlamıştı.

9 Sir Richard Burton, hayatı boyunca bir macera adamı olarak yaşadı. Özgeçmişine kaptan, haritacı, dilbilimci, şair, kâşif, diplomat, yazar ve tercüman yazdırmayı hak edecek derecede renkli bir hayat sürdü. Dünya onu kâşifliği ve doğu kültürlerine olan merakıyla tanısa da, gördüklerini ve işittiklerini İngiliz İmparatorluğu'nun çıkarları adına dışişleriyle paylaşmaktan çekinmemişti. Bir dil ve kılık değiştirme uzmanıydı. 30 dili akıcı bir şekilde konuşabilen Burton, Mizra Abdullah isimli bir tüccar karakterine bürünüp hacı olarak Mekke'ye girmeyi başaran ilk gayrimüslim olarak büyük sükse yapmıştı. İngiliz Sömürge İmparatorluğu'nun en parlak günlerinde Hindistan, Afrika ve Ortadoğu'da İngiliz dışişleri ve kraliyet adına geziler yaptı. Orta Afrika'daki Tanganika Gölü'nü gören ilk Avrupalı oldu. Hindistan'da tenini boyayıp mahallî çetelerin arasına karıştı. Hem kabileler hem de İngilizleri hedef alan komplolar hakkında bilgi topladı. Gözlem ve gezilerinden onlarca kitap çıkarken, kitaplarında yazmadığı hassas bilgileri Londra'yla paylaştı. Özetle o, aynı zamanda bir ajandı.

10 Victoria Gölü, Afrika'nın doğusunda Tanzanya, Uganda ve Kenya topraklarında bulunan, dünyanın en büyük ikinci tatlı su gölü, aynı zamanda Afrika'nın da en büyük gölüdür. Nil Nehri'nin başlıca kaynağını oluşturur. Büyük bölümü Tanzanya ve Uganda'da kalır; küçük bir bölümü Kenya'ya taşar. Speke, daha önce-leri Araplarca Ukerewe olarak isimlendirilen göle İngiltere kraliçesinin onuruna Victoria adını vermiştir.

11 *The Triumph and Tragedy of a Great Victorian Adventure* (Büyük Victoria Macerasının Zaferi ve Trajedisi) isimli kitabın yazarı romancı ve biyografi yazarı Tim Jeal, İngiliz kâşifler için Nil'i bulmanın bir saplantı haline dönüştüğünü yazar. Jeal, bunun

Diğer bir İngiliz kâşifi ve aynı zamanda Osmanlı Paşası (evet, aynen öyle) Samuel Baker,¹² Albert Gölü'nü,¹³ Amerikalı Henry Morton Stanley'se Lualaba Nehri'nin Atlas Okyanusu'na döküldüğü yeri ve Güney Sudan'daki balta girmemiş ormanları katetmiş ve bu seferlerle birlikte Afrika'nın keşfi tamamlanmıştı.

Hemen ardından da sömürgeleştirme başlayacaktı.

Afrika'nın kaderi Berlin'de yazılıyor

Afrika'nın her yeri kâşif dolmuştu. Ancak bir sorun vardı. Bu trafik, büyük sömürgeci ülkeler arasında “Önce biz geldik” şeklinde özetleyebileceğimiz bir husumete sebep oluyordu. Pratikte “sözlü işgal” ilkesi geçerliydi. Kâşiflerin “keşfettikleri” topraklar, adına çalıştıkları ve seferlerini finanse eden hükümetlere ait sayılıyordu. Bu durum, o ana kadar alışlagelmiş olan askerî-siyasi işgal uygulamasından oldukça farklıydı. Küçük bir keşif seferiyle koca ülkeler *oldu-bittiye getirilerek* yutulabiliyordu. Bu durumu Afrika'daki toprakları açısından tehdit olarak gören ve kendini Afrika'nın doğal hamisi sayan Portekiz, bu gidişe bir son vermek için oyunun kurallarının netleştirilmesini istedi!

Almanya'nın o dönemdeki efsane lideri Bismarck, zaten uzun zamandır İngiltere ve Fransa'ya göre çok az olan Afrika'daki Alman

o zamanlar için Ay'a gitmekle eşdeğer olduğunu ve kâşiflerin bu işe ilk etapta emperyal bir güdüyle değil; şan, şöhrat, bilim ve keşif aşkıyla soyunduğunu iddia eder.

12 Kâşif, yazar, asker, doğa bilimci, avcı ve mühendis olan Samuel Baker (1821-1893), aynı zamanda bir Osmanlı paşasıydı da! Macerayla dolu hayatının bir bölümünde, 1869'da Mısır ve Sudan Hidivi İsmail Paşa'nın isteği üzerine Nil'in ekvator çizgisinde kalan bölümlerine, hem bölgedeki köle ticaretine karşı mücadele etmek hem de bölgeyi ticarete açacak kanalları bulmak adına 1.700 kişilik bir orduyla sefer düzenlemiş, sefer öncesinde kendisine Osmanlı ordusunda paşalık rütbesi verilmişti. Keşif alanındaki çalışmalarından dolayı, İngiliz Kraliyeti tarafından şövalyelik unvanıyla ödüllendirilmişti.

13 Albert Gölü; Albert Nyanza ya da eski adıyla Mobutu Sese Seko Gölü, Büyük Afrika göllerinden birisidir. Afrika kıtasının 7. ve hacmine göre dünyanın 27. en büyük gölüdür.



İngiliz kâşif; Osmanlı
Paşası Samuel Baker Paşa

varlığını ve gücünü artırmak istediği için bu teklifi büyük bir iştahla destekledi. Avrupa diplomasisindeki ağırlığını kullanarak 1884'te Berlin'de, *sömürgecilğin resmî başlangıcı* olarak kabul edilen Berlin Konferansı'nı topladı.¹⁴ Dünyanın o günlerdeki kalburüstü ve Afrika'da bir şekilde sözü, toprağı olan ülkeleri bir araya geldi. Dünya devlerinin toplanmasının bir diğer nedeni de Belçika Kralı II. Leopold'un şahsi malı¹⁵ (!) olan Kongo ve Nijer nehirlerinin uluslararası ticarete

açılmasını ve bölgede serbest ticarete imkân tanınmasını sağlamaktı. Zira Leopold, Kongo'ya kimseyi sokmuyordu! Konferans, aynı zamanda kapitalizmin dönüştüğünün de belirtisiydi. Şöyle ki, kıtada iş başı yapan Batılı büyük şirketler ucuz işçi çalıştırıyorlardı. Ancak her şeyin kaos içerisinde yürüdüğü kıtada istikrarlı bir ortam yoktu ve bu da şirketlerin işine gelmiyordu. Batı'ya karşı mücadele eden milliyetçi direniş grupları da bu şirketlerin rahat çalışmasına imkân vermiyordu. O yüzden Batılı sanayiciler, hükümetlerinin bu işe el atmasını istemişti.

14 Berlin Batı Afrika Konferansı, Afrika'nın Kongo Havzası'na ilişkin egemenlik haklarının tartışılması ve bir sonuca bağlanması için düzenlenen uluslararası bir zirvedir. Portekiz'in önerisi üzerine, 15 Kasım 1884-26 Şubat 1885 tarihlerinde düzenlenen konferansa dönemin Afrika kıtasında toprağı olan veya kıtanın paylaşılmasında siyasi ve/veya ekonomik çıkarı olan 14 güçlü ülke katılmıştır. Bu ülkeler; İngiltere, Fransa, Almanya, İtalya, Belçika, Portekiz, İspanya, ABD, Danimarka, Avusturya-Macaristan, İsveç-Norveç, Osmanlı Devleti, Hollanda ve Rusya'dan oluşmaktadır. Konferans başkanlığını Almanya şansölyesi (başbakan) Otto von Bismarck yapmıştır.

15 Orta Afrika'daki bir milyon kilometrekarelik toprağın sahibi ve bu topraklar üzerinde yaşayan 20 milyon Afrikalının "efendisi" olan Belçika Kralı II. Leopold, bu toprakları kabile şefleriyle yaptığı pazarlıklarla satın almıştı. 1880'lerden itibaren yeni yeni filizlenmekte olan bisiklet ve otomobil endüstrisi, lastik yapımında kullanılan kauçuga, su gibi, oksijen gibi muhtaçtı. Leopold'un Kongo Özgür Devleti, dünyanın bir numaralı kauçuk tedarikçisiydi. Ülkeyi tam bir esir kampına çeviren Leopold, kauçuk aşkına milyonlarca Kongolunun ölmesine neden oldu.

Konferansın ruhu şöyle özetlenebilirdi: “Afrika’nın herhangi bir yerinde karaya çıkan bir Avrupalı güç, daha önce bir başka gücün denetimine aldığı bölgenin sınırına kadar ilerleyip burayı kendi toprağı ilan edebilir.” Sonuç olarak Berlin Konferansı’yla sömürgecilik, uluslararası hukuk kurallarıyla güvence altına alınmış, Afrika ülkeleri resmen paylaşılmıştı! Büyük devletler arasındaki husumeti sadece *bir süreliğine*¹⁶ dindiren bu konferans, Afrika ülkelerinin bugünkü siyasi, sosyal ve kültürel durumlarının birinci derecede sorumlusu olacak şekilde tarihe geçti. Paylaşım sonucunda Avrupalı ülkeler, Afrika pastasını şu şekilde dilimlemişti:

İngiltere: *Mısır, Sudan, Kenya, Uganda, Tanzanya’nın bir bölümü, Zanzibar, Güney Afrika, Gambiya, Sierra-Leone, Nijerya, Botswana, Rodezya (günümüzde Zimbabve), Zambiya, Altın Kıyı (günümüzde Gana), Malavi.*

Fransa: *Cezayir, Tunus, Fas, Moritanya, Senegal, Mali, Gine, Fildişi Kıyısı, Nijer, Yukarı Volta, Benin, Gabon, Orta Kongo, Çad, Orta Afrika, Cibuti, Madagaskar, Komor Adaları.*

Almanya: *Kamerun, Burundi, Rwanda, Tanzanya’nın batı bölümü, Namibya, Togoland (günümüzde Togo ile Gana’nın doğu bölümü)*

İtalya: *Libya, Eritre, Somali.*

İspanya: *Batı Sahra, Ceuta, Melilla, Ekvator Ginesi.*

Belçika: *Kongo.*

Portekiz: *Angola, Mozambik, Gine-Bissau, Yeşil Burun, Sao-Tome ve Principe Adaları.*

16 Kimi tarihçilere göre Osmanlı İmparatorluğu, Berlin Konferansı’na katılarak kendi sonunu hazırlamıştı. Konferans sömürgeciliği bir kurala bağlasa da sömürgeci güçlerin rekabeti bitmemiş; Mısır’da İngiltere ile Fransa, Tunus’ta İtalya ile Fransa ve Fas’taysa Almanya ile Fransa karşı karşıya gelmişti. Tarihçiler, özellikle Fas’tan pay isteyen Almanya ile bu talebe direnen Fransa arasındaki krizi, Birinci Dünya Savaşı’nın tetikleyicisi olarak değerlendirirler. Onlara göre Birinci Dünya Savaşı, Berlin Kongresi’nde barışçı yollardan sağlanamayan paylaşımın silahla gerçekleştirilmeye çalışılmasından başka bir şey değildi. Sonuçta, bu savaşla sadece Afrika’daki sömürgeler el değiştirmemiş; başta Osmanlı olmak üzere, savaş kaybeden imparatorlukların da tarihe karışmıştı. Belki de bu, Afrika’nın lanetiydi.

Afrika'da Avrupa Emperyalizmi (Somurgeciligi)



Afrika 1914'te sömürgeci güçler arasında tamamen paylaşılmıştı.

Yıl 1914 olduğunda, Afrika'nın resmen paylaşımı neredeyse tamamlanmıştı. İngiltere, Fransa, Belçika, Portekiz, Almanya ve İspanya, Afrika kıtasındaki birçok bölgenin yasal sahibiydi. Kıta, bu ülkeler tarafından sadece geometrik (coğrafi koşullar, sosyal ve etnik yapılar dikkate alınmadan) sınırlarla 50 düzensiz ülkeye ayrıldı. Bugünkü Afrika haritasına baktığınızda, cetvelle çizildiği belli olan bu akla ziyan sınırları görebilirsiniz. Emperyal hedefler gözetilerek çizilen bu sınırlar yüzünden birçok yer zorla bölünmüş ve bu suni sınırlar, kıtadaki sonu gelmeyen etnik savaşların fitilini ateşlemiştir. Örnek olarak, Liberya'da bir köyün bir bölümü Alman, diğer bölümü İngiliz idare bölgesinde yer almış ve bu bölünme, günümüzdeki kanlı çatışmalara yol açmıştır. Yeni Afrika haritası, Liberya'da olduğu gibi kıtanın bütün bölgelerindeki farklı kültürleri olumsuz etkilemiş, birçok kültür bu yüzden yok olmanın eşiğine gelmiştir. Berlin Konferansı'nın ardından birçok ordu mensubu ve misyoner kıtaya gönderilmiştir. Ordular, Afrika ülkelerinde tırmanan milliyetçi direnişi kırarken, misyonerler kıtaya Hristiyanlığı yaymışlardır.

Yeni Emperyalizm¹⁷ dönemiyle çıkan Berlin Konferansı, Afrika'daki ticareti ve sömürgeciliği düzenlemekle kalmamış, aynı zamanda Almanya'nın emperyal bir güç olarak sahneye çıkışını da alkışlamıştı.

Konferans; Avrupalı güçlerin sömürgecilik faaliyetlerinde gaza basmasına neden olmuş, Afrika'daki yarı otonom ya da benzeri şekilde filizlenmiş her türden yönetim iradesini sıfırlamış ve asrın kalan son 15 yılı içerisinde, uluslararası antlaşmalarla belirlendiği şekilde, Afrika'nın paylaşımı tamamlanmıştı. Koca kıtada sadece iki bağımsız devlet kalmıştı: Amerika kökenli Afrikalıların yaşadığı

17 *Collier's Encyclopedia*, emperyalizm tarihini üç büyük evreye ayırır. Birincisi 16. yüzyıla kadar devam eden ve imparatorlukların genişlemesiyle gerçekleşen evredir. İkincisi ve Eski Emperyalizm olanı, Coğrafi Keşifler'le başlayıp 19. yüzyıla kadar devam eden süreçtir. Üçüncüsü, yani Yeni Emperyalizm ise 1880'lerde başlamış ve sömürgelere yeniden büyük ilgi duyulmasına, Asya ve Afrika'nın paylaşılmasına yol açmıştır.

Liberya ve Ortodoks Hristiyanların ülkesi olan Etiyopya. Belli ölçüde Avrupalı nüfusun yaşadığı Rodezya (şimdi Zimbabve), Angola, Mozambik, Kenya ve Güney Afrika gibi ülkelerde beyazlara hacimlerinin üzerinde egemenlik hakkı veren ikinci sınıf vatandaşlık sistemleri hayata geçirilmişti. Kongo gibi zaten “şahsi mal” statüsünde olan ülkelerdeyse resmen yerli halka cehennem azabı yaşatılıyordu.¹⁸ Avrupalılar, etnik yapıları kafalarına göre tanzim ederek, daha önce ortaya çıkmamış ikilikler yarattılar. Kontrol ettikleri noktalardaki yerli halkı, daha önceden mevcut olmayan ölçütler icat ederek, kültürel ve ırki açıdan tasnif edip suni gerginlikler yaratarak güç dengesini istedikleri gibi ayarladılar. Bunun sonucunda en ağırı “Ruanda Soykırımı” olarak bilinen cinnet kasırgası, Afrika’yı pençeleri arasına aldı.

Halen de bırakmış değil...

Afrika’nın dramı Ruanda’da da ete kemiğe büründü

Berlin Konferansı’nın ardından, 1890’da yapılan Brüksel Konferansı’nda Ruanda, ülkede hiç Alman olmamasına rağmen Almanya idaresine verilmiş; bu ülkenin emperyal hayallerini suya gömen Birinci Dünya Savaşı’nın ardından ülkenin hâkimiyeti

18 İngiliz tarihçi Basil Davidson, Belçika Kralı II. Leopold’un “Kongo’mu elimden alabilirler ama orada neler yaptığımı hiçbir zaman öğrenemeyecekler” diyerek eldeki bütün belgeleri yaktırdığını söyler. Ancak 1919’da, Belçikalı bir kurum olan Yerlileri Koruma Komisyonu’nun Kongo’nun nüfusunun belki de yarı yarıya azaldığını ileri sürdüğünü hatırlatır. Ülke nüfusu farklı kaynaklarda 20 milyon civarında verildiğine göre, en az 10 milyon Kongolunun katledildiği tahmin edilmektedir. Yine Amerikalı gazeteci ve *Leopold’s Ghost* (Leopold’un Hayaleti, 1988) isimli kitabın yazarı Adam Hochschild’e göre, 10 milyondan fazla Kongolu akıl almaz şartlarda hayatını kaybetmiştir. Farklı kaynaklarda kayıp sayısı 5-20 milyon arasında değişmektedir. Kongo’da olanlar, Yahudi Soykırımı öncesinde dünyanın yaşadığı en büyük kıyım olarak değerlendirilir. Belçika devletiyse ölümlerin çoğunun sömürge yöntemleriyle ilgili olmadığı görüşündedir. Leopold’un Kongo’da milyonlarca yerlinin ölmesine neden olan acımasız icraatlarını *Tarihi Değiştiren Diktatörler*’de detaylarıyla bulabilirsiniz.

Belçika'ya devredilmişti. Belçikalılar, zorla kahve tarlalarında çalıştırdıkları Ruandalıların sırtından kırbacı eksik etmedi. Ülkede yaşayanların yüzde 90'ı Hutu, yüzde 9'u Tutsi ve yüzde 1'i de Pigme'ydi. Pigmeler, yaşam alanı ve kültür olarak diğerlerinden farklı olsa da, o güne kadar bir arada yaşayan Tutsi ve Hutuların birbirinden ne dil ne din ne de kültür olarak farkı vardı. Ancak Belçikalılar, ülkenin denetimini daha rahat ellerinde tutma adına azınlık olan Tutsileri kayırma yoluna gidip, kendi kafalarından icat ettikleri ölçütlere göre, Tutsilere ırka dayalı bazı ayrıcalıklar tanıdılar. Irka dayalı kimlikler dağıtıp; iki halk arasındaki dil, gelenek, etnik köken gibi benzerlikleri göz ardı ederek yapay bir ayrımcılık yarattılar.

Belçikalılara göre; Tutsilerin soyu, Etiyopya kökenli olduğuna inanılan Nuh'a dayanıyordu ve bu yüzden daha ince yapılı ve narindiler. O halde uzun boylu, güzel görünümlü, daha açık tenli ve daha küçük burunlu olanlar Tutsi olmalıydı! Bununla da kalmadı, az biraz varlıklı olanlar, söz gelimi 10'dan fazla büyük baş hayvanı olanlar da Tutsi kabul edildi! Üstelik bu ayrım katı da değildi. Karşılıklı geçişler olabiliyordu. Zamanla kayırılan azınlıktaki Tutsiler, Hutulara göre çok daha iyi yaşam şartlarına kavuştu. Ancak İkinci Dünya Savaşı'nın ardından, Afrika'daki bağımsızlık akımlarının güçlenmesi üzerine Belçika taktik değiştirdi; çoğunluk olan Hutuları desteklemeye başladı. Ola ki ülke bağımsız olur da seçimler sonucu iktidarı ele geçirirlerse arayı iyi tutmakta fayda vardı. Ruanda, 1962'de Belçika'dan bağımsızlığını kazandı ama yarım asırı aşan saçma ırk politikasından dolayı, artık iki halk birbirine düşman olmuştu. Bağımsızlığın ardından tek parti yönetimi kuran hükümet, Hutu milliyetçisi bir politika izledi. Gerilim giderek arttı. 1964 ve 1974'teki toplu kıyımelerde birçok Tutsi öldürüldü ya da sürüldü. Yine birçoğu işten çıkarıldı ve sürgüne zorlandı. En nihayetinde 1994'te patlak veren olaylarda, 100 gün içinde 1 milyona yakın Tutsi (ve ılımlı Hutu) radikal Hutular tarafından, Çin'den ithal edilen palalarla (zira ülkenin silah alacak parası yoktu!) katledildi. Batı, tarihin en büyük soykırımlarından biri olan bu hadiseyi sadece izlemekle yetindi...



Ruanda Soykırımı, Afrika'nın bitmeyen çilesinin en kötü örneği idi.

Dünya savaşları Afrika'yı derinden etkiliyor

1900'lü yıllarla birlikte, Afrika'da dikkat çekici bir mücadele ruhu doğmuştu. Kuzey Afrika'da, Abdülkerim el-Hattabî'nin kurduğu Rif Cumhuriyeti'nin (1921-1926) Fransız ve İspanyol egemenliğine karşı başlattığı bağımsızlık hareketi güçlülükle bastırılmış ve Senusilerin Libya'da İtalyan emperyalizmine karşı yürüttükleri direniş, bütün İslam dünyasında büyük yankı uyandırmıştı. Mısır'daki milliyetçi uyanış sonucu İngiltere, bu ülkedeki kontrolünü bir nebze gevşetmişti. Tunus, Çad, Yukarı Volta (Burkina Faso) ve Kamerun'da Fransız egemenliğine karşı ayaklanmalar yaşanırken, Angola'da da Portekiz yönetimine karşı bağımsızlık hareketi başlamıştı (1913). Alman Güneybatı Afrika'sında Herero ve Hotanto (1904), Alman Doğu Afrika'sında Maji Maji (1905-1907), Neta'l'de Zulu (1906), Somali'de Seyyid Muhammed (Deli Molla) (1890-1898) ve Sudan'da Mehdi (1881-1889) ayaklanmaları, Afrika'nın bu dönemde sömürgecilerden kurtulma gayretlerinden bazılarıydı. Birinci Dünya Savaşı'nda, İngiltere ile Almanya arasında, Afrika'da özellikle Almanya'nın kontrolündeki sömürgeleri¹⁹ hedef alan birçok çatışma yaşandı. Almanya'nın savaşta yenilmesiyle sömürgeleri İngiltere ve Fransa arasında paylaşılacaktı. Savaş yıllarında mahallî vatanseverlik ve milliyetçilik, Afrikalı entelektüeller ve siyasetçiler arasında taban bulmaya başlamıştı. Bu uyanışta, özellikle savaş sırasında, Avrupalı güçlerin Afrika'daki sömürgelerinden asker devşirmesi önemli rol oynamıştı. Afrikalılar, kendilerinin de savaşılabildiğini ve beyaz adamın “yenilmez” olmadığını görmüştü! Yine de bu yıllarda Avrupa'nın Afrika'daki hâkimiyeti etkisini kaybetmeden sürecekti. Hatta 1935'te Mussolini'nin İtalya'sı, yabancı işgale maruz kalmayan son toprak parçası olan Etiyopya'yı da ele geçirecekti.

İkinci Dünya Savaşı'nda da Afrika'nın başından kara bulutlar eksik olmadı. Özellikle Kuzey Afrika, savaşın en sıcak cephelerinin

19 Kamerun, Togo, Güneybatı Afrika (günümüzde Namibya).

den biri oldu. Afrika'daki Fransız sömürgeleri, Özgür Fransa'yı²⁰ desteklemişti. Birçok Afrikalı, Nazilere karşı savaşmak üzere aske-re alındı. İkinci Dünya Savaşı'nın ardından kıtada bağımsızlık rüzgârları daha şiddetli esmeye başladı. Dünyada yeni bir sayfa açılıyordu. Demokrasiyi ve özgür Batı'yı Nazi faşizmine karşı korumak için savaşan İngiltere, Fransa ve Belçika gibi ülkelerin Afrika'daki sömürgelerini elde tutmaları her açıdan zorlaşmıştı. Sömürgelerin bağımsızlığa kavuşması süreci (*decolonization*) şaşırtıcı bir hızla başlayacaktı.

Beyaz Adam'dan kaçan kaçana

Savaş öncesinde Etiyopya'yı işgal eden İtalya, sömürgelerini koruyamadı ve İtalyan Doğu Afrika'sı, İngiltere'nin eline geçti. Savaştan sonra İtalya'nın egemenliğinde bulunan topraklar, Birleşmiş Milletler'in sorumluluğuna verildi. Daha sonra Somali (1950) ve Libya (1951) bağımsızlıklarını kazanırken Eritre, Etiyopya'ya katıldı (1952). İngiltere, her ne kadar 1922 ve 1936'daki düzenlemelerle Mısır'daki egemenliğini yerel otoriteyle paylaşmaya başlamış olsa da, Süveyş Kanalı'nın stratejik öneminden dolayı, 1956'daki Süveyş Krizi'ne kadar bu ülkenin yakasını bırakmayacaktı. Süveyş Krizi'nde, İngiltere ve Fransa'nın kanalı ellerinde tutamayıp pes etmesi, bu ülkelere bağlı diğer Afrika sömürgelerini de cesaretlendirmişti. Gerisi çorap söküğü gibi geldi. Sudan 1956'da, Gana (Altın Kıyısı olan adını değiştirerek) 1957'de, Nijerya 1960'ta, Sierra Leone 1961'de, Gambia 1965'te bağımsız oldu. Orta Afrika'da beyazların hâkimiyetini sürdürmek için kurulan Orta Afrika Federasyonu başarısızlığa uğradı. Uganda 1962'de, Kenya 1963'te ve Lalawi (Nyasaland) ile Zambiya (Kuzey Rodezya) 1964'te "beyaz adam"dan kurtuldu. 1965'te Güney Rodezya bağımsızlığını kazandı. Ancak yönetim, 1980'e kadar beyaz azınlığın

20 Nazilerin Fransa'nın yüzde 60'ını işgal etmesi üzerine, General Charles de Gaulle yönetiminde Londra'da kurulan sürgündeki Fransız hükümetinin temsil ettiği siyasi kimliktir.

elinde kalacak; 1980'de yönetim siyahlara geçince ülkenin adı Zimbabve olarak değiştirilecekti. 1966'daysa Botswana adını alan Bechuana-land ve Lesotho, bağımsızlıklarını elde etti. Afrika'daki sömürgelerini gevşek bir federasyon (*Union Française*) çatısı altında toplamaya niyetlenen Fransa'nın bu planı tutmadı. İlk etapta 1956'da Fas ve Tunus, iki yıl sonra da Gine bağımsızlığını ilan etti. Bu olayın arkasından Fransa, iki yıl içinde Fransız Batı Afrika'sı ile Fransız Ekvatorial Afrika'sındaki sömürgeleri olan Moritanya, Senegal, Yukarı Volta, Nijer, Kamerun, Çad, Gabon, Kongo, Orta Afrika Cumhuriyeti ve Madagaskar'a bağımsızlık vermek zorunda kaldı. Fransa'nın elinde sömürge olarak yalnız Cezayir ile Fransız Somali'si kalmıştı. Cezayir, 1954'ten beri devam ettirdiği silahlı kurtuluş mücadelesini kazanarak 1962'de, Fransız Somali'siye 1977 yılında Cibuti adıyla bağımsızlıklarını kazanarak Paris'le vedalaştı. Belçika 1960'ta Kongo'ya (Zaire), 1962'de de Burundi ile Ruanda'ya bağımsızlıklarını vermek zorunda kaldı. İspanya'nın sömürgeleri olan Rio Muni ile Fernando Fo ise 1968'de Ekvator Ginesi adıyla bağımsız bir devlet oldu. Sömürgelerine en son bağımsızlık tanıyanlardan biriye keşifleriyle bu kıtanın kara talihini belirleyen *ilk sömürgeci* Portekiz oldu. Angola ve Mozambik, Portekiz yönetimine karşı sürdürdükleri silahlı mücadeleyle 1975'te bağımsızlık kazanırken; onların yanı sıra Sao Tome, Principe ve Gine Bissau da aynı tarihte bağımsızlıklarına kavuştu. Sonrasında da Cibuti 1977'de Fransa'dan kurtularak son noktayı koydu.

Sömürgeciliğin 'radyoaktif etkisi' sürüyor

Birçok İngiliz ve Fransız kolonisinde bağımsızlığa geçiş, sömürgelerdeki beyaz azınlıkların homurdanmasına rağmen, nispeten sakin bir şekilde gerçekleşmişti. Ancak bağımsızlık, tek başına bir şey ifade etmiyordu. Sadece bir başlangıçtı. Dekolonizasyon sürecinin ardından Afrika, siyasi istikrarsızlık, ekonomik felaket ve borç bağımlılığı sarmalına yakalandı. Birçok ülkede yaşam süresi, sömürge dönemindekilerin de altına düştü. Soğuk Savaş'la patlak



Kıtadaki iç savaşlarda mermi sıkın çocuk askerler, Afrika'nın yaşadığı yıkımın onlarca yan etkisinden biri

veren Marksizm ve Kapitalizm arasındaki husumet, kıtadaki mevcut etnik gerilimlere eklenerek ortalığı daha da karıştırdı. İç savaşlar, kabileler arası çatışmalar, siyah çoğunlukla beyaz azınlıklar arasındaki gerilimler hiç eksik olmadı. Sömürgeleştirilmiş Afrika, zaten birçok sosyal ve ekonomik kurumdan mahrumdu ve o güne kadar doğru dürüst resmî bir ticari faaliyet içinde bulunmamıştı. Doğal kaynaklarının yağmalanmış olmasından dolayı, ayağa kalkmak için kullanabileceği nakit parası da yoktu. Bir de bunlara kuraklık ve kıtlık eklenince, tablo daha da içinden çıkılmaz bir hal aldı. Büyük nüfusu eğitmek, modernize ederek iş gücüne katmak için, Afrika ülkeleri yabancı ülkelerden yüksek miktarda borç almak zorunda kaldı. Elbette hiçbir iyilik karşılıksız değildi. Borç verenler, karşılığında Afrika'ya müdâhil oldu. Alınan borçlar da çoğunluğu Batı destekli olan diktatörler ya da yarı diktatörler tarafından çar çur edildiği için, sağlık, eğitim ve siyasi istikrar Afrika ülkelerinin büyük bir çoğunluğu için tatlı bir hayal olarak kaldı.

Sömürgeleşmeden kurtulmanın yan ürünleri olan siyasi istikrarsızlık, ekonomik yıkım ve borç sarmalı, bugün halen Afrika'nın üzerinde bir kara bulut gibi dolaşıyor. Bugün Afrika'da 50'nin üzerinde bağımsız devlet var. Ancak bu bağımsızlık, otoriter rejimlerden, şiddetten, kıtlıktan, askerî darbelerden,²¹ iç savaşlardan ve başta AIDS olmak üzere türlü ölümcül hastalıktan kurtulmalarına yetmiyor. Suni sınırların yarattığı mantıksız gerginlikler can almaya devam ediyor.

Tüm bunları öğrendikten sonra 1440'larda Gine kıyılarına ulaşan ilk Avrupalı kâşif Nuno Tristão'yu gülererek karşılayan Afrika yerlileri, aslında neyi karşıladıklarını bilseler, ne yaparlardı dersiniz?

21 Afrika'da 1960 ve 1980 arasında 70'ten fazla darbe gerçekleşti. 13 ülkenin lideri suikaste uğradı.

Yeni Keşif Cephesi

Uzay

“Yıldızları tahsil edenlerin hocası tanrıdır.”

Tycho Brahe (1546-1601)

Danimarkalı astronom

İkinci Dünya Savaşı’nı sona erdiren ve Atom Çağı’nı başlatan iki atom bombası, arkalarında 200.000’e yakın ölü bırakmıştı. Savaş sonunda; Almanya, Doğu ve Batı olarak iki parçaya ayrılmış; Doğu Avrupa ülkelerinde Polonya, Romanya, Macaristan, Çekoslovakya, Bulgaristan, Arnavutluk’ta komünist rejim kurulmuş; Çin’de yıllardan beri süren komünist ihtilal tamamlanmıştı. Batı blokunda kalan ve demokrasiden yana tercihlerini yapanlarsa, Amerika’nın manevi liderliğinde bir araya gelmişti.

Amerika ve Rusya’nın liderliğindeki iki kutupludünya gardını almış, iki blok arasında soğuk bir savaş başlamıştı. Uzay yarışı da başından itibaren Amerika ile Rusya arasında devam eden bu Soğuk Savaş’ın ve de buna paralel ilerleyen silahlanma yarışının dünya dışına taşan yüzü oldu. Rakip ideolojilere sahip bu iki blok, her ne pahasına olursa olsun, uzayda bile olsa, bu rekabetten üstün çıkmalıydı.

Uzayı ilk keşfeden kazanırdı.

4 Ekim 1957’de Sovyetler ilk insan yapımı uydu *Sputnik*’i yörüngeye yerleştirmeyi başardığında dünya kamuoyu derinden sarsıldı. *Bu adamlar neler yapıyorlardı böyle?* Uydu’nun, aylak aylak Dünya’nın etrafında tur atıp sinyal göndermekten başka bir şey yapmamış olsa da, bir çığır açtığı kesindi. Özellikle Amerikalılar bir deniz topu büyüklüğündeki bu uydunun tam olarak ne anlama geldiğini gayet



Sputnik

iyi biliyordu. Amerika'daki parlak beyinler daha iyi arabalar ve daha güzel TV setleri tasarlarken, en büyük rakipleri olan Ruslar başka bir boyuta sığmamıştı! Uzaya attıkları bu devasa adıyla Soğuk Savaş'ı kazanabilirlerdi. O günlerde bu savaşı kazanmak, taraflar için ölüm kalım meselesinden farksız değildi...

Sputnik, Amerikalıların gözünü açtı. Bilim ve teknolojiyi daha ciddiye almaya başladılar. Okullarda matematik, fizik ve kimya derslerinin saatleri artırıldı. Devlet bilimsel araştırmalar yapan şirketlere kredi vermeye başladı. Federal hükümet, uzay çağı teknolojilerini geliştirmek amacıyla şimdi hepimizin yakından tanıdığı NASA'yı¹ hayata geçirdi.

Ancak Amerikalıların çilesi ve Rusların oyunları henüz yeni başlamıştı.

Rusların uzaya insan gönderme tutkuları büyük adımlı çalışmalarla devam ediyordu. Sputnik'ten sonra *Layka* adlı sokak köpeği, "uzaya giden ilk canlı" unvanını aldığı anda yıl 1957 idi. Layka, fırlatmadan birkaç saat sonra yaşamını yitirmiş olsa da, yerçekimsiz ortama bir canlının dayanabileceğini göstermişti. Layka'yı 60'a yakın köpekli test izledi. Ardından maymunlu denemelerle süreç devam etti. Sıra artık insanoğluna gelmişti.

İlk insan uzayda, dünya şokta

12 Nisan 1961... Kazak çöllerinin ortasındaki gözlerden uzak Baykonur Uzay Üssü'nün zemini âdeta yarılr gibi titredi.

O an için dünyanın en önemli yolcusunu taşıyan *Vostok 1* uzay aracı, gümüş bir ok gibi göğü yarmaya başladı. Roketin içindeki minik kapsülün daracık koltuğuna gömülmüş olan Sovyet kozmonotu *Yuri Alekseyevich Gagarin*, büyük bir hızla tarihin en ilginç yolculuğunu gerçekleştiriyordu. Ölümü bile göze alan Gagarin,

1 *National Aeronautics and Space Administration* (Ulusal Havacılık ve Uzay Dairesi).

girdiği bu riskin karşılığını atmosferin dışına çıkan ilk insan olma ayrıcalığını tatmakla alacaktı.

27 yaşındaki bu test pilotu, aynı zamanda Dünya'yı, Dünya'nın dışından turlayan ilk insan olmuştu. 89 dakikaya sığan bu tarihî yolculuk, tamamen uzaktan kumanda ile idare edilmişti. Gagarin, kapsülünün camından, yerküremizi saran olağanüstü mavi halkayı gören ilk insan olmanın keyfini çıkarıyordu. Yere ayak basmasından itibaren dünyanın en ünlü insanı oldu. Rus liderler, kendilerine büyük saygınlık kazandıran bu kahramanın yakasına Lenin Nişanı ve Devlet Kahramanı madalyalarını taktıklarında Gagarin'in teri bile soğumamıştı. Heykelleri dikildi, adı bulvarlara verildi. Nefesleri kesecek uzay yarışının fitili işte böyle yakılmış; insanoğlu, biraz da dönemin siyasi ikliminin zorlamasıyla, yaşadığı evreni keşfe çıkmıştı.

Kennedy: “Uzay orada ve biz oraya çıkacağız!”

Gagarin, Amerikalıların paniğini daha da artırmıştı. Bunun altında kalamazlardı. ABD Başkanı John F. Kennedy 1962'de Texas Houston'daki Rice Üniversitesi'nde 35.000 kişi önünde yaptığı konuşmada Amerika'nın 1960'lı yıllar sona ermeden Ay'a insan göndermekteki kararlılığını dile getiriyor ve şöyle haykırıyordu:

Evet, uzay orada ve biz oraya çıkacağız. Ay ve gezegenler orada, bilgi ve barışa dair yeni umutlar orada. Ve bundan dolayı, insanoğlunun şu ana kadar çıktığı en tehlikeli ve görkemli maceraya yelken açarken, Tanrı'nın yardımını istiyoruz.²

Kennedy, bu meşhur nutkuyla Amerikan halkını Ay'a ilk giden ulus olma yolunda seferber etmişti ama Ruslar da boş durmuyordu.

2 Başkan Kennedy'nin "Ay'a gitmeyi istiyoruz. Bu on yıl içerisinde Ay'a gitmeyi ve diğer başka şeyleri de yapmak istiyoruz. Kolay oldukları için değil, bilakis zor oldukları için istiyoruz" dediği bu tarihî konuşmanın tamamını *Tarihi Değiştiren Konuşmalar* kitabımda bulabilirsiniz.



Uzaydaki ilk insan: Yuri Gagarin

Amerikalılara yaşatacakları bir küçük sürprizleri daha vardı. Bu sürpriz, 16 Haziran 1963'te geldi. O sabah Amerikalılar aldıkları haberle bir kez daha geride kalmanın acısını yaşadılar; *Ruslar, uzaya ilk kadını göndermişlerdi!*

“Dünyayı dışarıdan gören ilk kadın” unvanını alan Valentina Tereşkova'nın hikâyesini cazip kılan ise tekstil işçiliğinden kozmonotluğa giden ilginç bir yol katetmiş olmasıydı. Sovyetler, Tereşkova hadisesini, ‘Sovyetlerin kadına verdiği değer’ düzleminde bol bol işleyecekti.³

3 Amerikalılar, Rusların Tereşkova atağına, ilk kadın astronotları Dr. Sally Ride'ı, Ruslardan ancak 20 yıl sonra, 18 Haziran 1983'te uzaya göndererek karşılık verebilecekti! İlginçtir, Amerika'daki karar vericiler arasında hâkim olan “Kadının ne işi var uzayda, onun yeri evi” düşüncesinin yıkılması bir hayli zaman almıştı.

Ruslar çoktan yola çıkmıştı

Tereşkova ile bir başka şok yaşayan Amerikalılar, Ay projesini hayata geçirmek için teyakkuza geçtiğinde, yine ufak bir detayı gözden kaçırıyorlardı.

Evet, Ruslar burada da çoktan yola koyulmuştu!

2 Ocak 1959'da Ay yarışı resmen başladı. Rusya'nın güneyindeki gizli bir üsden ateşlenen *Luna 1* (Ay 1) uzay aracı, insansız bir kâşif olarak atmosferi terk edip Ay'a doğru yöneldi. Ardında, Hint Okyanusu üzerinde, sodyum gazından oluşan portakal renkli parlak bir iz bırakıyor, böylelikle Rus astronomlar aracı takip edebiliyordu. 3 Ocak'ta Dünya'nın 113.000 km. uzağında bir noktadaydı. Uçuşun 34. saatinde *Luna 1* Ay yüzeyine 5.995 km. yakınlıkta iken, içindeki alıcılar ve ekipmanlar, programı yöneten Rus bilim adamlarına bilgi akıtmaya başladı.

Luna 1, radyo cihazları, takip vericisi, uzaktan ölçüm sistemi ve beş ayrı bilimsel araçla donatılmıştı. Bir manyetometre (manyetik kuvvet ölçme aracı), Gayger sayacı, mikro meteorit dedektörü ve Ay'la ilgili bilgi toplayan diğer teknik donanım çalışıyordu. Amerikalılar, *Van Allen Radyasyon Kuşağı*'nın⁴ varlığını keşfetmiş olmalarına rağmen, kuşağın dış katmanlarını ilk ölçen *Luna 1* oldu.

Luna 1'in bir diğer keşfi de Ay'ın manyetik bir alana sahip olmadığıydı. Rusların bu başarısı, Amerika'da soğuk düş etkisi yarattı. Amerikalılar, halen yörüngesel keşif için uzaya fırlatılacak bir aracı mükemmelleştirmeye çalışırken, Ruslar çoktan uzayın derinliklerine dalmışlardı bile.

Luna 1'in fırlatılışı, Sovyetlerin görünür uzay yarışında yörüngeden dışarı ilk çıkan taraf olmasını sağlamanın yanı sıra, onları ardı ardına gelecek 'ilk'lerinin öncüsü de yapıyordu.

4 Atmosferin yanı sıra "Van Allen Kuşakları" denilen ve Dünya'nın manyetik alanından kaynaklanan bir tabaka da gezegenimize gelen zararlı ışınlar karşı bir kalkan görevi görür. Güneş'ten ve diğer yıldızlardan sürekli olarak yayılan bu ışınlar, insanlar için öldürücü etkiye sahiptir. Özellikle Güneş'te sık sık meydana gelen ve "parlama" adı verilen enerji patlamaları, Van Allen Kuşakları olmasa, Dünya'daki tüm yaşamı yok edebilecek güçtedir. Bu kuşak dünyaya özgüdür.



Uzaydaki ilk kadın: Tereşkova

Amerikalıların bilmediği başka bir şey daha vardı; Ruslar, aynı zamanda, Ay'dan daha çok veri elde etmek üzere tasarladıkları "Luna 2" üzerinde de yoğun bir şekilde çalışmaya başlamışlardı. Bu kez yalnızca dünyaya bilgi yollamakla yetinmeyecek, bir şekilde Luna 2'yi Ay yüzeyine indirmeyi deneyeceklerdi.

14 Eylül 1959 Ruslar Ay'da!

Luna 2, 12 Eylül 1959'da yola çıktı. Daha önceki Luna seferine benzer bir uçuş planını takiben, Ay'a olan mesafeyi tam 33.5 saatte katetti. 14 Eylül'de araçtan sürekli gelen radyo sinyali birdenbire durdu. Luna 2, Yaklaşık 29.1 derece kuzey enlemi ve 0 derece boy-lamında, *Palus Putredinus* bölgesine ulaşmış; *Aristides*, *Archimedes* ve *Autolycus* kraterlerinin yakınında olan *Mare Serenitatis*'in doğu-sunda Ay yüzeyine inmişti. Gelen veriler Ay'ın manyetik alanı olmadığını kesinlikle kanıtlıyordu. Luna 1 gibi, Luna 2 de Ay'ın çevresinde radyasyon kuşağı olduğuna dair herhangi bir kanıt bulamadı.

Amerikalı bilim adamları için ikinci şok, Rusların Ay'a bir uzay aracı indirmesiyle yaşanıyordu. Beyaz Saray ölümüne tedirgindi ve yaşanan huzursuzluk, Pentagon'un Rusların amaçları konusunda yanılmadıklarını gösteriyordu. Eğer Rus roketleri Ay'a ulaşabiliyorsa, Birleşik Amerika'nın her yerine ulaşabilirdi! Büyük bir endişe daha vardı: *Eğer Ruslar Ay'a insan da indirebilirse, orada aynı zamanda, Amerika'yı hedefleyen roketler de dâhil olmak üzere, silahlarını konuşlandırabilirlerdi!* Bu, denizaltı üssü silahlanmasından daha da dokunulmaz, uzak ve uç noktada bir yıldırıcı güç olarak değerlendiriliyordu.

Luna'ların⁵ başarısından sonra Amerikalı bilim adamları Ay'a yönelik çalışmalarını ikiye katladı. 1959 Mart'ında Dünya ve Ay arasındaki radyasyonu ölçmek üzere tasarlanmış *Pioneer 4* (Öncü 4) ile Sovyetleri yakalamaya hazırdılar. Esas amaç, bir şekilde Ay'a doğrudan bir yol çizmek ve Güneş çevresinde yörüngeye girmekti.

Araçta, roket Ay'a 30.000 km. mesafedeyken Ay'ın ışığı ile harekete geçecek iki fotosel taşıyan bir fotoelektrik algılayıcısının dâhil olduğu küçük bir elektronik paket, ayrıca Dünya'ya veri yollamak üzere bir de verici bulunuyordu. Sefer neredeyse mükemmel

5 Sovyetler 1959'dan 1976'ya kadar Luna programı kapsamında Ay'a 24 uzay aracı yolladı. Bu program sayesinde Ay'daki toprağın kimyasal yapısı, yerçekimi, sıcaklık ve radyasyon miktarı hakkında önemli bilgiler elde edildi.



Ay yüzeyine inen ilk insan yapısı nesne: Luna 2

gitmesine karşın, araç, Ay yüzeyinin 60.000 km. uzağındayken, 4 Mart 1959'da saatte 7.230 km. hızla Ay'ı ıskaladı. Konumu, foto-elektrik sensörün çalışmaya başlaması için yeterince yakın değildi. Yine de NASA, *Pioneer 4*'ü 655.000 km. uzaklıkta tam 82 saat boyunca takip etti. Uzay aracı, 18 Mart 1959'da, on yıl boyunca

kalacağı Güneş yörüngesine girdi. Amerikalılar Ay yüzeyine otomatik inişte de rakiplerini takip etti. Bu başarılı seferlerin ilki, 31 Temmuz 1964'te *Mare Cognitum* (Bilinir Olan Deniz) ya da *Sea of Clouds* (Bulutlar Denizi) denilen bölgeye yaptığı inişle *Ranger 7* (Korucu 7) oldu. Bu, aynı zamanda, Ay yüzeyinden yakın görüntülerin alındığı ilk insansız seferdi. *Ranger*, Dünya yörüngesinden çıkıp doğrudan Ay'a uçarak, iniş anına kadar mümkün olduğunca yüzeydeki her şeyi fotoğraflayacak, Ay'a iniş anındaki görüntüleri yollayacaktı. *Ranger* Ay seferleri'nin her biri, (*Ranger 7*, *Ranger 8* ve *Ranger 9*) altı kamera taşıyordu. Ama bu seferler yeterli değildi. Ay'da ilk insanı yürütmek için daha çok bilgiye ihtiyaç vardı.

Orada insanoğlunu nelerin beklediği bilinmiyordu. NASA, Mayıs 1966 ve Ocak 1968 arasında, Ay yüzeyine beş başarılı inişin gerçekleştirildiği *Surveyor* (ölçümcü) projesini tamamlayarak, insansız seferler defterini kapatmayı planlıyordu. Bu seferlerle hem ilk insanı indirmek için gereken fizibilite yapılmış, hem de olası bir insanlı aracın inişini yavaşlatacak ve yüzeye sağlam bir şekilde inmesini sağlayacak "roket motorları" test edilmişti. Daha ötesi *Surveyor* programı, gelecekteki insanlı inişler için Ay yüzeyinin belli parçalarını haritalandırdı.

Ay'a insan gönderme yolunda dev bir adımdı bu.

Birleşik Amerika, insansız seferlerine paralel olarak, insanlı seferlerini de yürütüyordu. Bunun ilk adımı, *Mercury* (cıva) projesiyle atıldı. NASA'nın ilk astronotlarından olan *Alan Shepard*, 5 Mayıs 1961'de *Mercury* kapsülüne girdi ve uzaya ulaşan ilk Amerikalı oldu. Sonraki altı *Mercury* seferiyle Rusya'yla aralarındaki mesafeyi kapatmaya çalıştı Amerikalılar. Daha sonra, *Mercury* astronotlarından olan *John Glenn*, Dünya'nın yörüngesinde dolaşan ilk Amerikalı olacaktı.⁶

6 Glenn, 1998'de, Başkan Clinton'ın da onayıyla, uzay mekiği *Discovery* ile tekrar uzaya çıktı ve 77 yaşında uzaya çıkan en yaşlı astronot unvanını aldı!

Bu insanlı uçuşların hepsi, Amerika'nın Ay'a insan indirebilmek hedefine paralel ilerliyordu. *Mercury* projesinin ardından uzay yürüyüşü, uydu kesişme işlemleri ve iki uzay aracı arasında kenetlenme ve takip gibi alanlarda ilerlemeleri hedefleyen *Gemini* (ikizler takımıyıldızı) projesi hayata geçirildi. Bütün bunlar, Ay'a giden yolda atılan kritik adımlardı. NASA, insanlı bir sefer için, Ay yüzeyinin daha detaylı haritalarına gereksinim duyduğunu fark etti ve yeni bir adım attı: *Lunar Orbiter*.⁷

Lunar Orbiter 10 Ağustos 1966'da fırlatıldı. 18-29 Ağustos süresince Ay yüzeyinin birçok kesimini görüntüledi. 1966-67'de, toplam beş *Lunar Orbiter* seferi yapıldı. Programın sonunda, 60 metreye kadar, hatta daha iyi çözünürlükte, Ay yüzeyinin yüzde 99'u fotoğraflanmıştı! *Lunar Orbiter* seferlerinin tamamlanmasıyla her şey hazırды. Ay hakkında daha fazla bilgi sahibi olmak için NASA'nın oraya insan göndermesi gerekiyordu ve artık sırada doğrudan Ay'a insan indirilmesini hedefleyen *Apollo Projesi* vardı. *Apollo*, "Gün ve Aydınlık Tanrısı" anlamına geliyordu...

Apollo için her şey hazır

Apollo programının çapı büyüklüğünde bir araştırma faaliyetine o zamana dek hiçbir ülke yanaşmamıştı. Programın her bir unsuru; ölçüsü, gücü, maliyeti, emek gücü, itibarı ve yönetimiyle önemli bir atılımdı. Düzinelerce büyük şirket ve yüzlerce küçük taşeron, kapsülün yapımından fırlatma rampasına, roketinden yakıtına, elektronik aksamlarından bilgisayarına kadar her alanda olağanüstü bir araştırma geliştirme faaliyetine girişti.

Apollo projesi için tam 400.000 kişi çalışıyordu!

İnsanlı ilk sefer *Apollo 7* oldu. Ekim 1968'de *Wally Schirra*, *Donn Eisele* ve *Walter Cunningham*'dan oluşan mürettebat *Apollo* roketi ile uzaya çıkarak, olası Ay seferinde kullanılacak teknikleri test etmeye başladı. *Apollo*, aynen *Gemini* ve ondan önceki *Mercury*

7 "Ay yörüngesinde gezen" anlamında kullanılmaktadır.



Apollo astronotları Ay aracıyla yeryüzünde eğitimde.

gibi nihai hedefi, Ay'a insan indirmek olan uzay programı deneyimlerini geliştirmeyi hedefliyordu. Her seferde yeni araçlar, yeni uzay tulumları ve yeni ekipmanlar test ediliyordu. Daha önceki deneyimlerin de üzerine eklendiği yöntemlerle yeni nesil astronotlar eğitiliyordu. Aralık 1968'de *Jim Lovell*, *William Anders* ve *Frank Borman*, *Apollo 8* ile bir sonraki adımı attı. Dünya yörüngesinden çıkıp, Ay'ın çevresinde dolaşıp başarıyla Dünya'ya döndüklerinde büyük bir adım atmış oluyorlardı. Bu üç astronot, Ay'ın Dünya'dan hiçbir zaman görülemeyen karanlık yüzünü gören ilk âdemoğulları olmuştu. *Apollo* dönemi uzay tulumları, öncekilerden çok daha ileri düzeydeydi. Ama yine de astronotların Ay'ı keşfi söz konusu olunca, yeni bir tulum tasarımı geliştirilmesi şart görünüyordu.

Apollo 9, 9 Mart 1969'da fırlatıldı. *David Scott*, *Russell Schweickart* ve *James McDivitt*'den oluşan ekip dünya yörüngesi dışında, Ay'a iniş ve komuta modülü arasında uzay yürüyüşünün de dâhil olduğu yeni testler gerçekleştirdi.

NASA'nın en son teknoloji ürünü *Hasselblad* kamerası⁸ da ilk kez bu seferde test edilmişti. Şu ana kadar her şey yolunda gidiyordu. Eğitim programları, testler, eğitim prosedürleri ve tekrarlanan uygulamalar, hem astronotlar hem de yerdeki ekip için programın başarısı açısından gerekliydi. Şansa yer yoktu. En sonunda *Apollo 10*, Ay'a iniş seferinin kostümlü provasını için hazır hale gelmişti. Mayıs 1969'da fırlatılan araç, başarı için gereken bütün metodların ve sistemlerin çalışıyor olduğunu kanıtladı. *Tom Stafford*, *Eugene Cernan* ve *John Young*, Ay yörüngesindeyken kenetlenme ve çözülme prosedürlerini gerçekleştirip, diğer tüm yapılması gerekenleri prova ettiler. *Yapmadıkları tek şey Ay'a inmektir*. Ekibin tek tesellisi, o tarihe kadar Ay yüzeyine en çok yaklaşan insanlar olarak tarihe geçmektir. *Apollo 10*'un başarısıyla artık herkes, yapılması gerekenlerden başka yapılacak hiçbir şeyin kalmadığını biliyordu.

Tarihi Apollo 11 seferi için geri sayım başlamıştı...

Buzz Aldrin, *Neal Armstrong* ve *Michael Collins*'den oluşan *Apollo 11* ekibi genişletilmiş kapsamlı bir eğitim programına başladı. Ay'a ulaşmak ve Ay'da yürümekten başka bir hedefleri yoktu. Eğitimlerinden biri de Ay ortamına alışmalarını sağlayacak şekilde, *sıfır yerçekimi* (Zero G) ve *azaltılmış yerçekimi* koşullarında pratik yapmayı içeriyordu. Özel olarak tasarlanmış bir uçak, gökyüzünde parabolik bir şekilde (yay çizerek) uçuyor, serbest düşüş anında uçağın içinde azalan yerçekimi, astronotların 90 saniye kadar Ay'daki yerçekimsizliği yaşamalarını sağlıyordu. Bu yolla, daha düşük yerçekiminde yürümeyi, ayakta durmayı ve çalışabilmeyi öğrendiler. Kapsülün ortamına aşına olmak ve yapılacakların ezberlenmesi, eğitim programının iki temel hedefiydi. Ay'a doğru yol almaya başladıklarında, astronotlar uzay aracındaki her parçanın nasıl yapıldığını, nasıl çalıştığını ve ne yapabileceğini anlamış olmalıydılar. Uzayın, zorlu bir ortam olmasının yanı sıra, kapsül

8 Uzay tulumlarının büyük eldivenleri ile kullanılabilen büyük formattaki kameradır. Ay seferlerinde kullanılan kameralar için bakınız:

hasselblad.com/about-hasselblad/hasselblad-in-space/space-cameras.aspx

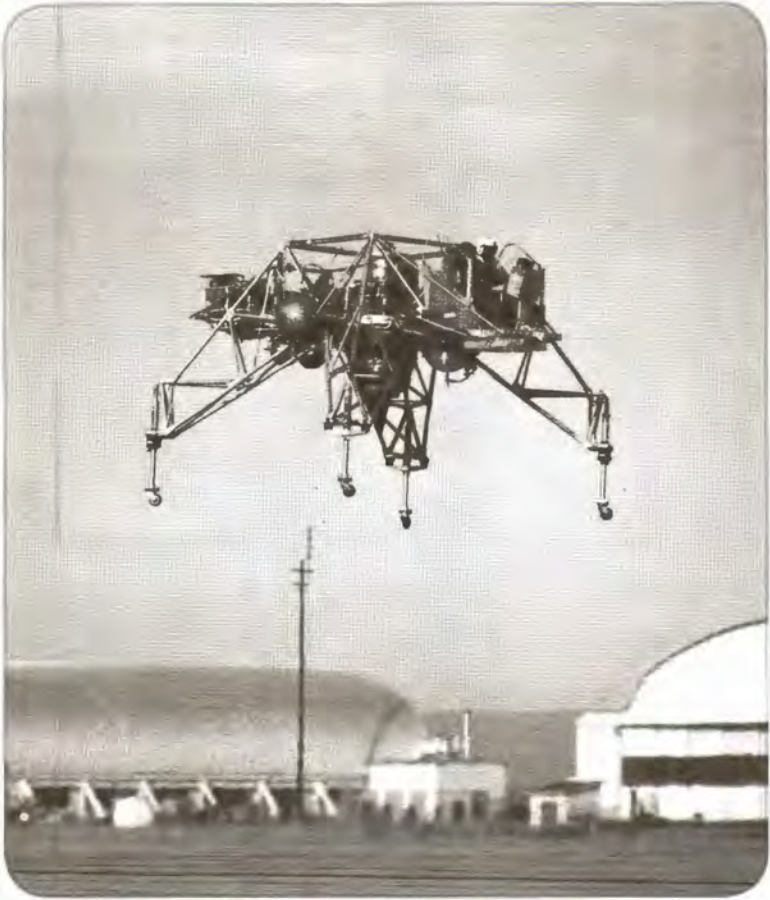


Apollo astronotları denize iniş provasında.

kendi içinde küçük bir alana sahipti. Her astronota bir telefon kulübesi kadar alan düşüyordu.

Misyon uçuşları defalarca ve defalarca canlandırılmıştı. Acil durum prosedürleri, rutin operasyonlar, kenetlenme, aracı uzayda uçurmak gibi seferin tüm ayrıntılarının yerleşik bir alışkanlık olunca dek pratiği yapıldı. Ama her biri eski bir test pilotu olan ekip üyeleri için bu bıktırıcı tekrarlar ve zorlu eğitimin şikâyet edilecek bir tarafı yoktu. Sonuçta, dünyada yeteri kadar ölümün eşiğinden dönmüş bu seçkin astronotların Ay'da ölmesini kimse istemiyordu!

Büyük adım için hummalı bir faaliyet sürüyor; *Martin*, *Rockwell* ve *Morton Thiokol* gibi şirketler, kapsüllerin yapımı ve gerekli sistemlerin hazır hale getirilmesi için geceli gündüzlü çalışıyorlardı. Bunun ötesinde, her şey kongrenin uygun gördüğü dar bir bütçe kapsamında yapılıyordu. Bütün alt sistemler test edilip mükemmel hale getirilmek zorundaydı. Bir tek hata, seferi felakete dönüştürebilirdi. Ay'da yürümek hedefin yarısıysa, sağ salim dünyaya dönmek de diğer yarısıydı. Denize iniş prosedürlerinin de pratiğinin yapılip



Neil Armsrong simülator ile Ay'a iniş povası yapıyor.

mükemmelleştirilmesi gerekiyordu. Buna, ekibin denizden alınıp toparlanması da dâhildi. Kapsülün su alıp batması ihtimalini kimse aklına bile getirmek istemiyordu. Amerikan donanması da dest-royerleri, uçak gemileri ve helikopterleri ile Ay yolcularını dönüş yolunda karşılamaya hazırlanıyordu.

Ay'a iniş aracının güvenli bir şekilde uçmasını sağlamak isteyen NASA, üç adet Ay'a İniş Modülü Eğitim Aracı (*Lunar Landing Training Vehicle-LLTV*) geliştirdi. LLTV'ler, *Apollo* Ay



Neil Armstrong ve Buzz Aldrin, Ay yürüyüşünün provasını yeryüzünde yaparlarken görülüyor. Ay'a gidilmediğini iddia eden komplo teorisyenlerinin tartışmasız en sevdiği fotoğraflardan biri.

modülünün uçuş ve inişi için pilotların pratik yapabilmesi açısından çok başarılı oldular.

Başarayı mümkün kılacak bir başka önemli husus, Ay'ın oksijensiz ve yerçekimsiz ortamıydı. Ay'ın çevresinde yörüngedeyken, aerodinamik etkiler hissedilmiyordu; bu nedenle, bütün manevralar,

roketler yoluyla yapılmak zorundaydı. Sonunda Houston'da, Ay ortamına çok benzer koşullarda bir mekân oluşturuldu. Her şeyin birebir maketi hazırlanmıştı. Astronotlar, burada, uzay giysileri ve bütün ekipmanlarını kullanarak, Ay yüzeyinde bir dakikanın bile boşa harcanmamasına yönelik programa uyabilmek için çıkacakları seferi defalarca tekrarladılar. Sonunda, bütün sistemler ve ekip hazırды ve uzaya fırlatılış gününe tam bir hafta vardı. Bu tarihî sefer için seçilmiş astronotların özgüveni üst düzeydeydi. *Apollo 11* ekibi NASA'nın elindeki en iyi adamlardan oluşuyordu. Hepsinin temeli savaş ve test pilotluğuna dayanıyordu. Bu, seferler için gerekli eğitim disiplinine, ekip çalışması bilincine, hayatta kalma eğitimine, elektronik ve uçuş kontrolleri dâhil bütün bilgisayarları çalıştırabilmek için gerekli uçuş bilgisine sahip oldukları anlamına geliyordu.

Apollo 10 mürettebatı, denize başarılı bir şekilde indiğinde; *Apollo 11* Uzay Aracı, Satürn roketi üzerinde 39-A no'lu fırlatma rampasındaki yerini almıştı bile. Vakit nakitti ve Amerika, Ruslardan önce Ay'a insan indirmek için acele ediyordu. Sorunsuz geçen ve 3 Haziran'da bitecek geri sayım testi başladı. Geri kalan tek şey, Ay üzerinde iniş için seçilen *Mare Tranquillitatis* (Sessizlikler Denizi) bölgesine ulaşmak için ihtiyaç duyulan fırlatma penceresinin⁹ açılmasını beklemektir. Bu pencere 16 Temmuz 1969'da açılacaktı.

Bunca aşamaya rağmen aslında macera yeni başlıyordu...

9 Fırlatma Penceresi (*Launch Window*): Güneş, Dünya ve bir dizi diğer unsurun dikkate alınmasıyla yapılan hesaplamalar sonucu uzay araçlarının fırlatılması için ortaya çıkan en uygun zaman dilimidir.

Küçük Bir Dev Adım (İnsanoğlunun Ay'ı Keşif Macerası)

“Kader, barış için Ay'ı incelemeye giden adamların, barış içinde Ay'da ebedî uykuya yatmalarını uygun gördü. Bu cesur adamlar, Neil Armstrong ve Edwin [Buzz] Aldrin, onları geri getirmemizin mümkün olmadığını biliyorlar. Ama aynı zamanda hayatlarını adamalarında insanoğlu için bir ümit olduğunu da biliyorlar...”

ABD Başkanı Richard Nixon'ın Ay'daki iki astronotun mahsur kalıp dönememesi durumunda yapmayı planladığı ulusa sesleniş konuşmasının giriş cümlesi

16 Temmuz 1969... *Apollo 11* ekibi, güne kahvaltı ve NASA Yöneticisi Dr. Thomas Paine ile toplantı yaparak başladı. Son olarak birkaç detay üzerinden geçildikten sonra astronotlar büyük ve ağır uzay tulumlarını giydi.

Apollo 11'in fırlatılışını izlemek, Ay'a atılan devasa adıma yerinde şahit olmak için gelen 700.000 Amerikalı, Florida'daki Kennedy Uzay Üssü ve civarını kelimenin tam anlamıyla tıka basa doldurmuştu. Yalnızca önemli politikacıları, *Apollo* ekibinin yakınlarını ve basın mensuplarını içeren davetli listesinde neredeyse 20.000 kişi vardı. Şeref konukları arasında, başkan yardımcısı, dört kabine üyesi, otuz üç senatör, iki yüz kongre üyesi, on dört vali, elli altı elçi bulunuyordu. Elli beş ülkeyi temsil edenlerle birlikte, Rusların roket fırlatma alanları Amerikalılara kesinlikle yasak olmasına rağmen, Rusya'dan gelenler de dâhil olmak üzere 3.500'e yakın gazeteci basın tribününü doldurmuştu.



Rampada nefesler tutulmuş, Uçuş Öncesi Kontrol Listesi gözden geçirilmişti. Teknik ekip platformu boşalttı. Geri sayım başladı. Mikrofondan gelen ses hem Apollo ekibinin kulaklıklarında hem de Kennedy Uzay

Merkezi'nin dört bir yanında yankılanmaya başladı...

10... 9... 8... 7... 6... 5... 4... 3... 2... 1... Ateşleme... Kalkış!

Saat sabah 09:32'yi gösterirken, Apollo 11'i taşıyan devasa Satürn roketi, gök gürültüsünü andırır bir sesle mavi gökyüzünü yırtarak yükselmeye başladı.

Tarih yazmak için ileri!

Roket yükseldikçe, yakıtı biten kademe gövdeden ayrılıyor ve Atlantik'in mavi sularına düşüyor; Komuta Modülü'nü¹ taşıyan son parça yukarı doğru yakıtını hızla tüketerek süzülüyordu. Modülün içindeki astronotlar uçuş ve kontrol listelerini tamamlamakla meşguldüler. Pencereden baktıklarında, giderek koyulaşan bir maviye doğru, parlak yerküreyi altlarında bırakarak ilerlediklerini görebiliyorlardı. Hepsî, önlerindeki seferin tehlikeli olabileceğini biliyordu,

¹ Komuta Modülü, uzay aracının temel parçalarındandır. Adından da anlaşılacağı gibi astronotlar tarafından komuta görevinin yürütüldüğü parçadır. Aynı zamanda astronotların uzay aracında en çok zaman geçirdikleri yerdir. Örneğin; bir Apollo Uzay Aracı'ndaki Komuta Modülü, üst bölme, alt bölme ve mürettebat bölümü olmak üzere 3 bölümden oluşmaktadır. Üst bölümde, kenetlenme düzeneği (Ay Örümeceği ile kenetlenmeyi sağlar) ve 2 tepkili motor; alt bölümde, kalkış anındaki sarsıntıyı gideren düzenek ve 10 motor; mürettebat bölümünde ise kontrolü sağlayacak olan aygıtlar ile göstergeler bulunur. Komuta Modülü, fırlatma sırasında en üstte durduğundan aerodinamik biçimdedir. Yeniden atmosfere girerken sürtünmeden doğacak ısıyı daha geniş bir yüzeye dağıtmak ve inişi kolaylaştırmak amacıyla alt tarafı daha geniştir. Fazla ısınmadan kaynaklanacak sorunları giderebilmek amacıyla ısı giderici ile kaplanmıştı.



fakat aynı zamanda tarih yazdıklarının da bilincindeydiler. Binlerce yıldan beri insanoğlu gökyüzüne, Ay'a bakıp durmuştu. Son birkaç yıldır kâh etrafında dolanıyor, kâh üzerine araç indiriyor; bu gizemli uydusunun doğasını anlamaya, kendisini orada neyin beklediğini sezmeye çalışıyordu. Şimdi işte tüm bu gayretlerin meyvesi alınmak üzereydi. Birkaç gün içinde *insanoğlu*, Ay yüzeyine ayak basıp, yaşam kaynağımız mavi küreye, ulaşılması hayal sanılan bir noktadan bakacaktı.

Yaklaşık üç gün sonra, *Apollo 11* Ay'a yaklaştığında, üç astronotun önünde harika bir manzara belirmeye başlamıştı:

Ay'ın kraterli yüzeyi.

Dünya'nın atmosferinden uzakta, uzayın siyahlığına karşı Ay'ın koyu gri ve insanı sarsacak kadar soğuk ve katı görünüşü, uydumuzun gerçek doğasını yansıtıyordu. Buna rağmen Ay, kendi doğallığı içinde güzel ve nefes kesici görünüyordu.

Uçuş devam ederken, Houston'daki Komuta Kontrol Merkezi'ndekiler araçtan gelen verileri dikkatle takip ediyordu. Her uçuşta olduğu gibi, kelimenin tam anlamıyla, araçtaki milyonlarca özgün parça ve elektronik aletin nabzını tutuyorlar, olabilecek aksiliklere karşı tetikte bekliyorlardı.



Yaklaşık 10.000 kişi, New York Central Park'ta kurulan dev ekranlardan bu tarihî olayı izlemek için toplanmıştı.

Aldrin ve Armstrong, Komuta Modülü'ne kenetlenmiş, kendilerini Ay yüzeyine indirecek olan Ay Modülü² *Eagle*'a (Kartal) geçmişlerdi. Komuta Modülü'nden ayrılıp Ay'a doğru alçalmaya başladılar.

Dünyanın dört bir yanındaki milyarlar endişe ve heyecanla bekliyordu. Yaklaşık 10.000 kişi, New York Central Park'ta kurulan dev ekranlardan bu tarihî olayı izlemek için toplanmıştı. İki astronot uzay araçları içinde hızla Ay'a doğru ilerlerken, türlerinin Ay'a inişine şahit olmak isteyen bütün dünyayla birlikte, iki astronot da

2 Ay Modülü, Ay'a iniş için kullanılan, uzay aracının parçalarından biridir. İlk olarak Apollo 11'de ve daha sonra diğer Apollo seferlerinde başarıyla kullanılarak Ay'a iniş yapılmıştır. İniş kademesi ve çıkış kademesi olmak üzere iki bölümden oluşan Ay Modülü'nün bir diğer adı da 'Ay Örümceği'dir. İniş kademesi; Ay'a inmeyi sağlayan ve gücü azaltılabilen bir roket motorundan, yakıt depolarından ve bilimsel amaçlı araç-gereçlerin bulunduğu bölümden oluşmaktadır. Çıkış kademesi; mürettebatın bulunacağı, iletişimi sağlayan gereçlerin, yönetme ve denetleme sistemlerinin, kalkış motoru ve gerekli yakıt deposunun bulunduğu bölümdür. Ay Modülü, yalnızca Ay çevresinde ve yüzeyinde görev alır. Atmosferle temas etmez, onu çevreleyen adaptör içinde yer alır. Bu nedenle aerodinamik biçimde tasarlanmamıştır. Adından da anlaşılacağı gibi örümceği andırır.

Ay'ın cansız yüzü kendilerine doğru yaklaşırken uzay başlıklarının penceresinden nefeslerini tutmuş, manzarayı izliyordu. Eagle'ın kutu gibi dar ve kalabalık kabininde Neil Armstrong ve Buzz Aldrin, ayaklarını güverteye doğru uzatmış, pozisyonlarını almıştı. İkisi de basıncı ayarlanmış çok katmanlı uzay tulumlarının içindeydiler ve içgüdüsel olarak sürekli koruyucu giysilerini, kemerlerini kontrol ediyordu. Eagle, altındaki Ay'ın çekim gücüyle ileri atıldı. Armstrong ve Aldrin, hareket ettiklerini, aletlerinin yardımıyla ve üçgen pencerelerin arkasından süzülerek geçen kraterlerden anlayabiliyorlardı.

400.000 km. uzakta, Houston'da, arkadaşları astronot Charlie Duke parlayan alet panelini takip edip Ay'a kilitlenmiş meslektaşlarının ve Komuta Kontrol Merkezi'ndekilerin konuşmalarını dinliyordu. Gözlemlediği ve duyduğu her şey, Eagle'ın Ay yüzeyine doğru yaptığı hamlelerle ilgili kritik veriler sağlıyordu. Mikrofona eğilerek, "Çüçlü bir iniş için hazırsınız Eagle, burası Houston"³ dedi.

Parazit ve statikle yüklü sözleri, ışık hızıyla yarışıp saniyede 300.000 km. aşarak, tozlu kayalara ve kraterlere doğru alçalan iki astronota ulaştı.

"Eagle, duyuyorsanız, iniş için hazırsınız."

Armstrong ve Aldrin yalnız değildi. Apollo 11'in üçüncü üyesi Michael Collins, Ay yörüngesindeki Komuta Modülü Colombia'da, 112 km. üzerlerinde bir yerlerde turluyordu. "Kartal, burası Colombia" anonsu anında Armstrong ve Aldrin'in kulaklıklarına ulaştı.

"Şimdi inişe geçmeniz için işaret verdiler."

İki adam birbirine baktı.

"Anlaşıldı" diyerek onayladı Armstrong.

Süratle "Sessizlikler Denizi" (*Sea of Tranquillity*) olarak isimlendirilen bölgeye doğru alçalıyorlardı. PDI'n (*Powered Descent Initiation-Güçlendirilmiş İniş Girişimi*) zamanı gelmişti. Dünyada,

3 Bütün konuşmalar orijinal kayıtlardan deşifre edilmiştir.



Komuta Kontrol Merkezi'nde sinirler gerilmişti...

radio ve televizyonların başındakiler sımsıkı koltuklarına tutundu. Kimileri dua ediyor, kimileri ise heyecandan tırnaklarını kemiriyordu. Ay yüzeyinin 15 km. yukarısında, Armstrong ve Aldrin'in ayakları altından alevler fışkırıyordu. Eagle, fırtınaya tutulmuş bir kayak misali, şiddetli bir şekilde bir yandan öbür yana sallanıyordu. Oldukça hassas olan araç bilgisayarı, aracı sabit tutmak için kontrol roketlerini ateşledi. Ay'a inişin başarısını belirleyecek olan faktörleri ve tüm elektronik ve mekanik güçleri ölçmek üzere gerekli bilgisayarlar, aracın daracık cüssesine itinayla yerleştirilmişti. Kulaklıklardan parazitler geliyordu. Komuta Kontrol'den Duke, "Kartal, burası Houston. Hazırsınız. Hepsini dört dakikada halledin. İniş için hazırsınız" derken, inanılmaz derecede sakin ve profesyoneldi.

Ama yukarıda beklemedikleri şeyler olacaktı...

Uyarı ışıkları yanıyor!

Sessizlikler Denizi'nin 600 m. üzerinde süzülen küçük siyah ve gümüşü renklereki uzay aracı Eagle, kuyruğundan süzülen yumuşak

bir alev demetiyle Ay'a doğru alçalmaya başladı. Böceği andıran bu kapsüldeki iki adam, uzun zamandır hayalini kurdukları hedeflerine doğru yaklaşıyorlardı. Bugünler için oldukça ilkel sayılabilecek bilgisayarların yönlendirdiği kapsülün küçük üçgen penceresinden Ay yüzeyini gördüklerinde, damarlarındaki kan kalplerine hücum etti. Adrenalin patlaması yaşıyorlardı! Apollo 11'in uçuş planında belirledikleri iniş bölgesi yerine, neredeyse 200 m. genişliğinde, etrafı sivri dağlarla çevrili, yüzeyi engebeli bir kratere doğru ilerliyorlardı! Böceğin kumanda kollarını hassas bir şekilde kavramış olan uçuş komutanı Neil Armstrong, uçuş sırasında yaşanan krizlere karşı deneyimliydi. Daha üç yıl önce, motorlarından biri durduğu için çılgınlar gibi kendi etrafında dönmeye başlayan *Gemini 8* uzay aracını ustalıkla kontrol altına almış ve yine kısa bir süre önce, çöldeki "Ay'a iniş provalarından" birinde altındaki jet motorlu *İniş Modülü Eğitim Aracı* arızalanıp yere çakılmadan hemen önce paraşütle atlayarak paçasını kurtarmayı bilmişti. Kriz, bu deneyimli hava kuvvetleri pilotunun âdeta göbek adıydı.



Komuta Modülü Colombia Ay'ın etrafında dönüyordu...

İşte şimdi, dünyadayken başta X-15 olmak üzere NASA'nın geliştirdiği diğer uçakları test ederek kazandığı deneyimin ve Ay seferi için aldığı 500 saatlik özel eğitimin hakkını verme zamanı gelmişti. Aslına bakılırsa, şu anda karşı karşıya kaldıkları sorun, pek de beklenmedik bir şey değildi. On dakika önce, daha Ay yüzeyine dalışa geçmeden, yoldaşı Edwin Buzz Aldrin ile birlikte Ay yüzeyindeki Maskelyne Krateri gibi bazı noktaları kerteriz alarak, muhtemel iniş noktasından biraz uzağa inebileceklerini tahmin etmişlerdi. Ancak tek dertleri bu değildi. Dünyayla olan iletişimleri de belirli aralıklarla kopuyordu. Houston'daki kontrol merkezinde, sinirler neredeyse bir keman teli kadar gerilmişti. Can sıkıcı onca mesele vardı ama bu 'beklenmeyen iniş noktası' hepsine tütü dikmiş, neredeyse bütün bir uçuşu riske atmıştı. Eğer Eagle'a bilgi veremezler ve onu yönlendiremezlerse her şey mahvolacaktı. Tam o sırada Eagle'ın ana bilgisayarının, üzerinde 1201 ve 1202 yazan kaba ışıklı tuşları yanıp sönmeye başladı! Mesaj netti: Cihaza aşırı yük binmişti. Böyle devam ederse, Eagle'ın hız ve yüksekliğini ayarlayan bilgisayar devre dışı kalacaktı. Böylesi bir durumda araç, ne oto pilotla ne de manuel olarak Ay yüzeyine indirilebilirdi!

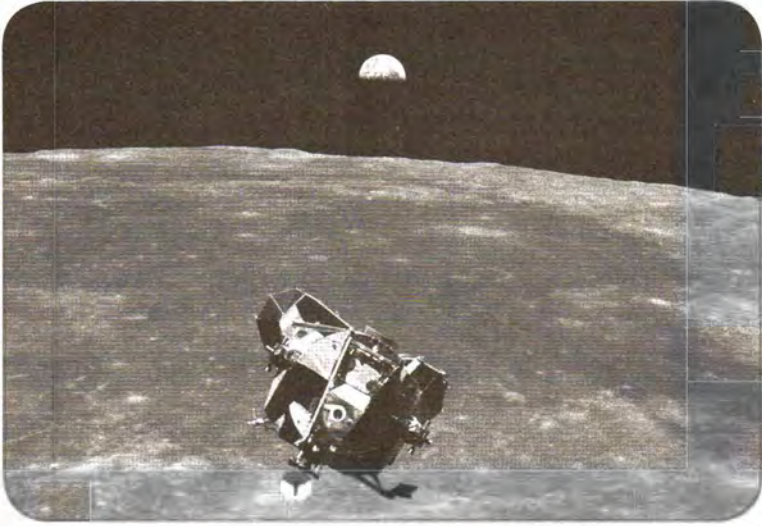
Ay üzerinde dökülen soğuk terler

Armstrong, önlerine çıkan devasa krater hakkında yer kontroldekilere hiçbir renk vermedi. Kafası o kadar meşguldü ki bu süreçte ağzından tek kelime bile çıkmamıştı. 400.000 km. uzaklıkta bulunan Houston'daki yer kontrol görevlileri, uçuş aletlerini okuyan Aldrin'in yarı metalik sesinden başka bir şey duymuyorlardı.

"Sıkı tutun. İniş sürüyor. 600 m."

Houston'daki telemetre yüksekliğin giderek düştüğünü gösteriyordu. 487 metre... 426... 300... Tam kapasite çalışan uçuş bilgisayarı, bu kez bir başka alarm vermeye başladı. Dünyadan en uzak noktadaki iki adam hiçbir şey söylemedi.

Eagle, 228 metreye alçaldığında Aldrin'in sesi yine duyuldu. Ama bu kez duayı andırıyordu:



Ay Modülü'nün iniş için sadece tek bir hakkı vardı...

"228 [yerden yükseklik], saniyede 7 m. ile alçalıyoruz... 182 m. ve 5... 165 m. ve 4... 121 metre ve 2,7... 100 m. ve saniyede 1,2 m."

Eagle, olması gerektiği gibi hız kesiyor ve usulca öne doğru kayıyordu. Ama işte, tam o sırada, Houston'dakiler bir şeylerin ters gittiğini fark etti. Eagle, birdenbire 90 ile 60 m. yükseklik arasında neredeyse durmuş ama sonrasında birdenbire saniyede 24 m.'le hızlanmıştı. Plana aykırı giden bir şeyler vardı! Ama kısa bir süre sonra iniş hızı duraganlaştı ve vektörel hız keskin bir şekilde arttı. İşte, yine tam o sırada, Eagle'ın kontrol panelindeki kırmızı ışık yanıp sönmeye başladı. Houston'dakiler de bunu fark etmişti. Herkes bunun ne anlama geldiğini biliyordu. Eagle'ın iniş yakıtından, geriye sadece yüzde 5'lik bir kısım kalmıştı!

Plana göre, ya 94 saniye içinde yüzeye incekler ya da inişten vazgeçecekler; iniş motorlarına tornistan yaptırıp, kalkış motorlarına tam güç vererek, Ay yörüngesinde turlamakta olan Komuta Modülü Columbia ile tekrar kenetleneceklerdi.

60 saniye kaldığında geri sayım başladı. Kronometreye odaklanan herkes terlemeye başlamış, soluklar tutulmuştu.

Saniyeler, zafer ile hezimet arasında akıp duruyordu.

“İndir şunu Neil!”

Başarısızlığı kaldıracak durumda değillerdi. Özellikle de şimdi! Dört gün altı saat önce dünya, bu tarihî yolculuğun başlangıç anında, Kennedy Uzay Üssü’ndeki mükemmel fırlatışı izlemişti. Apollo 11, bu noktaya kadar neredeyse kusursuz gelmişti. Ama şimdi, her şey birkaç saniyelik yakıt eksikliğinden dolayı mahvolabilirdi.

“Işıklar yandı.” dedi Aldrin, yakıt uyarı ışığının yandığını gördüklerini doğrulamak için.

“Saniyede 75 santim alçalma sürüyor” dedi bir kez daha.

“İleri, ileri. İyi. 12 metre [yükseklik], 75 santim ile iniş sürüyor. Toz kaldırıyoruz. 9 metre. 75 santimle iniş sürüyor. Gölge düştü.”

Eagle’ın iniş takımlarından uzanan 1,5 metrelik ölçüm cihazlarından birinin gölgesinin Ay yüzeyine yansıdığını görmüştü.

“4 ileri... 4 ileri, çok az sağa doğru sürükleniyoruz.”

“30 saniye” diye anons geçti Houston. Başarısızlığa 30 saniye... Kontrol Merkezi’nde Apollo 11 Sefer Direktörü George Hage, âdeta sessizce yakarıyordu:

“İndir şunu Neil! İndir!”

Saniyeler hızla azalıyordu.

“İleriye doğru, sağa sürükleniyoruz” dedi bir kez daha Aldrin.

Ve sonra, 20 saniyeden daha az bir süre kalmışken o sihirli kelimeler duyuldu: “Temas ışığı yandı!”

Uzay aracının ayakları yüzeye değmişti.

Bir ya da iki saniye sonra Aldrin “Tamam, motorlar kapandı” dedi.

Hemen peşi sıra Armstrong’un hâlâ meşhur olan o sözleri işitildi:

“Tranquillity Base here. The Eagle has landed.”⁴

4 “Burası Sessizlikler Denizi. Kartal indi.”



Eagle'ın pilotu Armstrong aracı indirmeye çalıştığı anlarda soğuk terler döküyordu.

Houston'dan gelen neşeli ses buna eşlik etti:

“Anlaşıldı Tranquillity, indiğinizi doğruluyoruz. Burada rengi atmış bir sürü adam var! Tekrar nefes almaya başladık, çok teşekkürler!”

Saat ve takvim tam olarak şunları gösteriyordu: 4:17:43 öğleden sonrası, *Eastern Daylight Time* (Doğu Yaz Zamanı), Pazar, 20 Temmuz 1969.

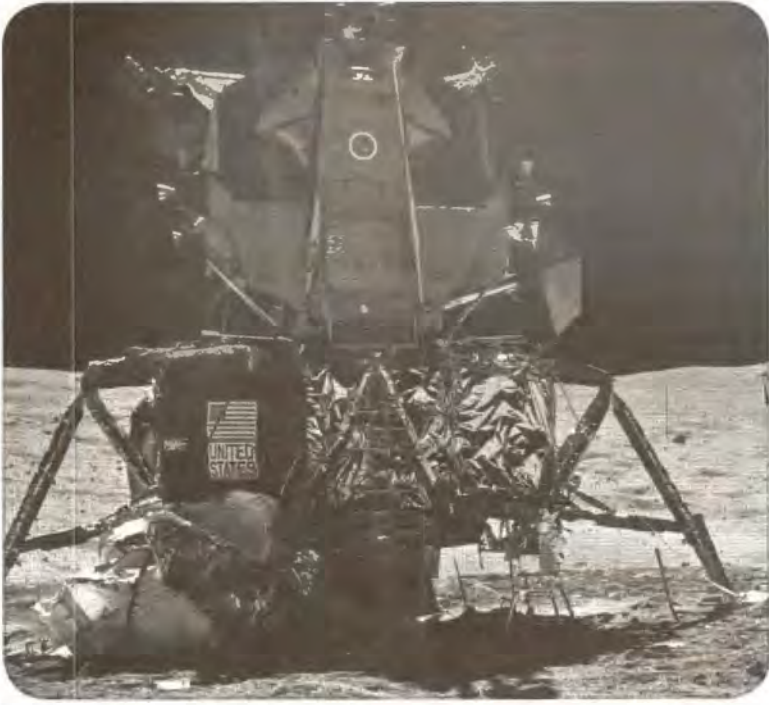
“Amerikalılar Ay’a indi!”

İnsanoğlunun Ay’a gitme hayali gerçekleşmişti. Ortak hafızamızdaki en heyecan verici macera, şimdi iki adamın Ay yüzeyine adım atmaya hazırlanmasıyla en üst noktasına çıkmıştı. Kader

ortakları, Colombia'yı yörüngede dolaştıran Mike Collins de dünyadakiler gibi nefesini tutmuştu. Bu üç insanın, sayfalar boyunca maceralarını okuduğumuz 15. ya da 16. yüzyıl denizcilerinden ya da 20. yüzyılın kutup kâşiflerinden bir tek ama oldukça büyük bir farkı vardı: *Bütün dünya onları izliyordu!*

Tahminlere göre, gezegenimizdeki her 4 kişiden biri, bu inanılmaz anı ya televizyonlardan izlemiş ya da radyodan dinlemişti. 55 ülkeden, 33 ayrı dili konuşan binlerce gazeteci, uçuşu bizzat Cape Kennedy ve Houston'dan takip ediyordu. İnsanoglu rengini, dilini ve ırkını unutmuş, tek yürek olmuştu. O Pazar gecesi, Verona'daki Roma Arenası'nda *Aida*'nın bir performansını izleyen 25 bin sanatsever, bir anda yapılan "Amerikalılar Ay'a indi!" anonsuyla kendilerinden geçmiş, çılgınlar gibi alkışlamaya başlamışlardı! Ortalık 'Fantastico!' nağmeleriyle inliyordu. Bu durum Tokyo, Londra, Delhi ya da Kahire'de de farklı değildi.⁵ Uzay yarışında bitiş çizgisini gören Amerikalılar olmuştu. Başkan Kennedy'nin 1961'de "Bu on yıl bitmeden Ay'a insan indirip sonra da sağ salım dünyaya getireceğiz." dediği andan beri birçokları, yarışın diğer safhalarında olduğu gibi bunda da Rusların ilk adımı atacağına neredeyse emindi. Aslına bakılırsa, böyle düşünenler haksız da sayılmazdı. Zira Apollo 11, Ay'a yaklaşırken Sovyetlerin insansız uzay aracı Luna 15'in Ay'ın yörüngesinde olduğu haberi şüphecilerin elini güçlendirmişti. Ya Luna 15, bir şekilde Ay'a inip aldığı numuneleri Apollo 11'den önce dünyaya getirirse? Bu, Amerikalıların olası başarısını gölgeleyebilirdi. Ancak Luna 15'in *Mare Crisium*'da (Krizler Denizi) düşüp parçalanmasıyla, Amerikalıların önü tamamen açılmış oluyordu. Bu aynı zamanda Ay'a insanlı uçuş yapılmasını destekleyenleri de haklı çıkartmıştı. Eğer Eagle da insansız olsaydı, muhtemelen Ay yüzeyine çarpıp parçalanacaktı. Bu olağanüstü maceranın bütün

5 Annem, bu tarihi anı, Trabzon'dan Giresun'a giderken Ulusoy'un o zamanki otobüslerinden birinde parazitli bir radyoda dinlediklerini anlatır: "Kimse nefes almıyordu. Radyo Ay'a indiklerini söyledi. Bir süre sonra otobüste bir uğultu baş gösterdi. Her kafadan bir ses çıkıyordu. Şaşkınlık, hayret, inanamama... tuhaf bir andı."



"EAGLE HAS LANDED!"

boyutları, ancak astronotların dünyaya dönüşüyle anlaşılabilirdi. Gelin, şimdi tekrar inişin hemen öncesine dönelim.

Neredeyiz biz?

Armstrong, Eagle'ın penceresindeki parmaklıklar arasından iniş sahasını ilk gördüğünde, nerede olduklarına dair en ufak bir fikri bile yoktu. Gerçekten de, az önce üzerine doğru ilerlediği krater, (ki sonradan *Batı Krateri* olarak isimlendirildi) planlanan iniş çemberinin güneybatı köşesinde ve neredeyse 12 km. uzunluğunda ve 4 km. genişliğinde devasa bir şeydi. Ama astronotların uçuştan önce ezberlediği iniş kerteriz noktalarının çoğu kilometrelerce arkalarında kalmıştı ve şu an onlara bir faydası yoktu. Yine de Armstrong ne yapması gerektiğini biliyordu. Simülasyon çalışmalarında buna benzer sorunlarla sık sık karşılaşmışlardı. Aracı otomatik pilottan

çıkartıp kontrolü ele aldı. Bilgisayara, aracı sabit bir yükseklikte tutması talimatını verdi. İniş motorunun fren etkisini azaltarak ve aracın yüksek hızla öne doğru akmasına izin vererek yanlış yere iniş engellenmişti. Batı Krateri'nin her biri otomobil büyüklüğündeki sivri kayalarının üzerinden kayarlarken, 30 m. çapında daha küçük bir krater fark etti. Tereddütsüz iniş motoruna tam güç verdi ve aracı görece daha temiz bir noktaya doğru yönlendirdi. Yüzeye iki metre kala, Eagle'ın iniş motoru toz kaldırmaktan yorgun düşmüştü. Aslında kalkan toz bulutu değil, alçaktan ve yüksek hızda uçan toz parçacıklarıydı. Bunlar, atmosfer olmadığı için görüş mesafesini kapatabilir ve inişlerini engelleyebilirdi. Ama sonrasında Armstrong "Sanki bir sis tabakasının içine doğru alçalıyorduk ama her nasılsa motoru kapadığımız anda camdan dışarıya yine pırıl pırıl olmuştu." diyecekti.

Armstrong'un son andaki müdahalesi, onları otomatik pilotun indirmesi gereken yerden 300 m. daha uzağa indirmiş, fazladan bir 40 saniyeye mal olduğu gibi depoda iniş motorunun dönüşte kullanılması için sadece yüzde 2'lik bir kullanılabilir yakıt (6.400 litre kadar) bırakmıştı. Ama bu sayede oldukça yumuşak, neredeyse her iki adamın da hissetmediği kadar yumuşak bir iniş yapmışlardı. İniş hızları, saniyede 30 cm.'den daha fazla değildi. Altı ton ağırlığındaki (Ay'da bu altı da bire iniyordu) Eagle'ın iniş takımları, yüzeye sadece 1 ya da 2 cm. kadar gömülmüştü.

İniş tamam. Ya sonrası?

Bu arada, uzay aracının içinde Armstrong ve Aldrin, tekrar sağ salim eve dönebilmeleri için gerekenleri yapıyorlardı. Bütün sistemlerin çalıştığını, oksijenin yeterli miktarda ve kalkış motorunun gerektiğinde çalışabilecek durumda olup olmadığını, doğrulama listesi üzerinden kontrol ediyorlardı. Ardından, o büyük ana sıra geldi. Dışarıya çıkmak için giyineceklerdi. Dönemin mühendislik harikası olan uzay tulumları bir termos gibi çalışıyordu ve saatte

100.000 km. hızla (*bir tüfekten çıkan mermiden 30 kat daha hızlı*) giden mikro meteoritleri durdurabilecek güçteydi. Bununla da kalmamış; kendilerini Ay yüzeyinin tehlikelerinden koruyacak, 250 derece soğuk ve ısıya dayanıklı, kuvvetlendirilmiş plastikten botları vardı. Eldivenleri, aşınmayı önlemek adına, krom-nikel karışımı özel bir malzemeden yapılmıştı ve yine şeffaf kasklarının önünde, yüzlerini parlaklıktan, ısıdan ve zararlı ultraviyole ışınlarından korumak için altın kaplama çift vizörleri vardı. Her ikisi de PLSS (*portatif hayat destek ünitesi/portable life support system*) olarak bilinen ve su, elektrik ve iletişimi, Ay yüzeyinde 4 saat boyunca temin edebilmelerini sağlayacak sırt çantaları takmıştı. Kısacası her iki astronot da kendi çaplarında birer küçük uzay aracına dönmüştü. Tüm bu teçhizata, her birinin 80'er kiloluk ağırlıkları da eklendiğinde (*ki bu da Ay'da ortalama 13 kiloya denkti*) hareket kabiliyetini engelliyor ve ağırlık merkezini değiştiriyordu. Uzay tulumları şişirildiğinde o kadar sertleşiyordu ki, yumruk atsanız elinizin incinmesi işten bile değildi. Aynı zamanda eğilmek de ayrı bir sıkıntıydı. Uzay tulumunun hava kaçırmaması durumunda, astronotlar en fazla 8-12 saniye dayanabilirdi. Sonrası, bilinç kaybı ve mutlak ölüm... Bir bakıma Ay yüzeyinde, bütün ince düşünülmüş önlemlere karşın, yürüyen birer canlı bomba olacaktı.

Dünyanın beklediği o adım

Eagle, Ay yüzeyine konduktan 6,5 saat sonra uzay aracının kapakçığı açıldı. Armstrong bir süre sonra eşikte belirdi. Sırtını dışarıya vermişti. Merdivene adım atıp durakladı. Hemen yanı başındaki emniyet ipini çekti. Çeker çekmez, iniş merdivenin sol yanına monte edilmiş MESA⁶ kendiliğinden açıldı. İçine yerleştirilmiş 3,5 kiloluk Westinghouse TV kamerası aktif hale geldi ve siyah beyaz görüntüleri dünyaya yollamaya başladı. Ekranlarına

6 *Modularized Equipment Stowage Assembly* (Modülerize Edilmiş Ekipman Depolama Ünitesi)

kilitlenmiş milyonlar, soluksuz bir şekilde, diğer bir dünyadan gelen bu parazitli ama bir o kadar da soluk kesici görüntüleri büyülenmiş gibi izliyordu. Özellikle de Armstrong'un aracın merdiveninin son basamağından biraz tereddütle de olsa kendisini boşluğa bırakmasını ve Ay'ın bakir yüzeyine konduktan sonraki o tarihî adımı atmasını ölene dek unutamayacaklardı.

İnsanoğlu, Ay'daki ilk adımını atmıştı.

Armstrong, ilk adımını atarken, kaskının içindeki mikrofona konuştu. İki saniyeden daha az bir sürede, Ay yüzeyinde kurulmuş bu ilk cümle, sırasıyla Avustralya Canberra'daki devasa Honeysuckle Creek çanak antenine, oradan Pasifik üzerindeki Comsat uydusuna, oradan Washington D.C. dışındaki Goddard Uzay Uçuşu Merkezi'ne ve oradan da nihayet Houston üzerinden dünyaya yayıldı:

*"That's one small step for a man, one giant leap for mankind."*⁷



Neil Armstrong için küçük ama bizler için büyük o tarihî adım...

7 "Bu, bir insan için küçük bir adım, insanlık için büyük bir sıçrayış..."

Binlerce yıllık sorular cevaplanıyor

Nihayet insanoğlu, asırlardır bütün bilim adamlarının aklını kurcalayan ve diğer fanileri de hep meraklandırmış olan soruların cevaplarının yattığı devasa ıssızlığı kendi gözleriyle görüyordu. Ay'ın yeryüzüne nazaran 6/1 olan yerçekimsiz ortamında nasıl hareket edecekti? Ay'ın tozlu yüzeyinde batıp kaybolacak mıydı? Nefesi hemen kesilip yorgunluğa teslim mi olacaktı? Peki ya Ay'ın kendisi? Bizim gezegenimizden yaşlı mıydı, genç mi? Volkanik miydi? Yeryüzündeki materyallerin yerine geçebilir miydi? Sorular, sorular ve sorular...

Kısa sürede, Ay yüzeyinde hareket etmenin fazla zor olmadığını anlayacaklardı. Yüzeyi şöyle bir test ettikten sonra en iyi hareket şeklini zıplayarak yol almak olduğunu keşfettiler. Böylelikle, her zıplamada üç metre kadar mesafe alabiliyorlardı. Zıplama, daha çok iki ayak aynı anda havada ve bitişik, kanguru misali yapılıyordu. Armstrong, bunun rahat bir teknik olduğunu ve birkaç hamle sonrasını planlayabilmeleri durumunda çok da işe yaradığını söylemişti. Hatta kendisinden sonra Ay yüzeyini adımlayan Aldrin'e, "Eğlenceli değil mi?" diye soracaktı. Ama eğlenceye ayıracakları fazla vakitleri yoktu. Zaman azdı ve yapılması gereken onlarca bilimsel çalışma vardı.

Ay yüzeyine gelince, en azından iniş yaptıkları Sessizlikler Denizi'nde yüzey kaygan, toprak karbonumsu, soba kurumuyla un arası bir yapıdaydı. Botları değdikçe yüzeyden bir toz bulutu havalandırıyor, ancak hava olmadığı için çalışmalarını etkileyecek kadar yükselmiyordu. Bir süre Amerikan bayrağını dikmek için uğraşan (evet uğraşmışlardı, zira toprak yerçekiminin azlığından dolayı bayrak direğini yukarı itiyordu) iki astronot, biraz sonra, etraflarını saran jeolojik zenginliğe hayran kalacaklardı. Her renkten ve formdan taş, âdeta "Bizi incele!" diye bağırıyordu.

Ay taşları öncelikli görevdi

Ay yüzeyi, her yönde irili ufaklı binlerce küçük kraterle kaplıydı. Yeryüzündeki planlara göre, astronotların Ay'da yapacakları en önemli bilimsel çalışma, Ay taşlarından numuneler alarak dünyaya getirme olarak belirlenmişti. Numuneleri toplayıp özel alüminyum kutucuklara yerleştirdiler. Bu kutucuklar, Ay taşlarından yayılabilecek herhangi bir bakteriye karşı alınmış bir önlemdi. Toplamda, dünyaya 21 kilo taş örneği getirildi. Bu arada Güneş'ten bir parça getirmeyi de unutmamışlardı! Nasıl mı? Güneş Rüzgârı'nın⁸ parçacıklarının toplanmasıyla elde edilmiş, neredeyse bir kilonun milyarda biri ağırlığında bir numuneydi bu. Fazlasıyla küçük ama Güneş denilengizem hakkında çok şey söyleyecek kadar da büyüktü.

Güneş topladılar bizim için

Bu, ölçülemeyecek kadar küçük parçacıkları toplamak için geliştirilmiş olan alet, Ay yüzeyi için tasarlanan diğer donanımın nazaran oldukça basitti. Bir bayrak direği düşünün ve ucunda bayrak yerine, 30 cm.'ye 1,5 m. ölçülerinde bir alüminyum folyo asıldığını gözünüzde canlandırın. İşte Aldrin, bunu hemen Ay Modülü'nün yanına saptamış, sonra da işine bakmıştı. *Güneş toplanıyordu*. Bu işlem bir saat 17 dakika kadar sürdü. Ardından folyo katlanıp numune kutularından birine kondu. Dünyaya dönüldüğünde bu numuneyi inceleyen İsviçreli bilim adamları, Güneş'in yapısı, Dünya'nın atmosfer bileşenleri ve oluşumu hakkında önemli bilgiler elde etmişti.

8 Güneş rüzgârı, güneşin yüzeyinde meydana gelen patlamalar sonucunda gezegenler arası ortama saçılan, yüklü, iyonize olmuş parçacıkların bir bileşimidir. Güneş rüzgârı, bir yıldızın üst atmosferinden salgılanan yüklü parçacıklar (ayrıca plazma) akımıdır. Güneş dışında yıldızlar söz konusu olduğunda yıldız rüzgârından söz edilir. Dünya'nın manyetik alanı, güneş rüzgârına karşı bir kalkan oluşturmuştur. Güneş rüzgârı, Dünya'nın manyetik alanı ile karşılaştığında geriye doğru püskürtülür. Ay'da böylesi bir kalkan olmadığı için bu rüzgâr Ay coğrafyasını aşındırır.



Buzz Aldrin sismografları Eagle'dan çıkartıyor.

Ay'dan neler öğrendik dersiniz?

Evet, *Güneş Rüzgânı Toplayıcısı* dünyaya dönmüştü ama astronotlar, geride iki önemli bilimsel cihaz bırakacaktı. Buzz Aldrin, Ay Modülü'nün arkasındaki bir kapakçığı açarak içerisinden bavul büyüklüğünde iki cihaz çıkardı. İki elini de yana açarak her biri

30'ar kilo olan bu cihazları kolaylıkla taşıdı. Vücudundan uzak tutuyordu, zira sürtünmeden dolayı tulumunda bir delik açılması hiç işine gelmezdi. Bunlardan biri sarsıntıları ve depremleri tespit etmek için kullanılan sismometreydi. Diğeriyse dünyadan gönderilecek lazer ışınlarını yansıtacak bir süper ayna... Bunların ikisine, EASEP ya da diğer adıyla Apollo Bilimsel Deneyler Paketi (*Apollo Scientific Experiments Package*) adı verilmişti. Ayrıca, iki büyükçe güneş paneli bu cihazların elektrik ihtiyacını gidermek için yerleştirilmişti. Sismometreyle Ay'ın nabızı tutulacak ve yapısı anlaşılmaya çalışılacaktı. O güne kadar türünün en gelişmiş örneği olan bu cihaz Ay'da bırakılıyordu. Aldrin, sismik paketi Eagle'dan 20 metre kadar uzakta açarken, Armstrong da lazer yansıtıcısını hemen yanı başına kurmuştu. Bu mesafe, Eagle'ın kalkışında ortaya çıkacak tozdan dumandan etkilenmemeleri için yeterliydi. Birkaç dakika sonra, yeryüzünden yollanan bir radyo sinyaliyle sismometre aktif hale geldi, alıcı ve vericileri çalışmaya başladı. Dünyaya yolladıkları ilk titreşimlerin kaynağı neydi peki dersiniz? Tabii ki hemen yanı başlarında yürüyen astronotların ayak sesleri! Yeryüzündeki sevinç görülmeğe değerdi. Ay'ın nabzını tutmaya başlamışlardı.

Armstrong, lazer yansıtıcıyı yerine yerleştirir yerleştirmeden dikkatli bir şekilde cihazın yüzünü dünyaya doğru çevirdi. Dünyadaki bilim insanları, vakit kaybetmeden bu cihazı hedef alarak lazer ışınları yollamaya başladı. Dünyanın 2. ve 3. en büyük radyo teleskopları; California Hamilton Dağı'ndaki Lick Gözlemevi ve Teksas Ford Davis'deki McDonald Gözlemevi, Ay'dan gelecek yansımayı yakalamak için hazır bekliyordu. İlk başta beklenen olmadı. Yansıyan Güneş ışınları, Ay'dan yansıyan lazer demetlerini engelliyor olmalıydı. Ama tam Ay'da gece başlamadan, önce Lick'deki, ardından da McDonald'daki teleskop sinyalleri yakalamaya başladı. Milyarlarca foton (ışın demeti) yollanıyor ve bunlardan ancak 10 tanesi dünyaya geri dönüyordu. Bunlar gözle görünmüyor ama cihazlar tarafından ölçülebiliyordu. Peki, bu ne demek oluyordu? Tam olarak



Hedef kısa zamanda mümkün olduğu kadar çok bilimsel çalışma yapmaktı.

şu: Ay'la Dünya arasındaki mesafe birkaç santimlik yanılma payı ile hesaplanmıştı! Böylelikle Dünya'daki kıtaların hareketleri, birbirlerine olan mesafeleri de kolaylıkla ölçülebilecekti.⁹

Ay'dakiler çalışıyor ama dünyadakiler nefes nefese

Daha Armstrong ve Aldrin, Ay'daki gözlemlerini ve bilimsel çalışmalarını bitirmeden Houston'daki uçuş kontrolörleri gerilmeye başlamıştı. Bir noktada Armstrong, üzerinden geçtikleri bir krateri fotoğraflamak için 120 metre kadar koşturmuştu ve geri döndüğünde zor nefes alıyordu. Tüm bu gelişmeleri anbean takip eden dünyadakilerin kalbi de astronotlarınkiyle birlikte atıyordu âdeta. Ama endişeleri yersizdi. Yüzeydeki işlerini 2 saat 20 dakikada,

⁹ İlerleyen yıllarda, kıtaların giderek birbirinden uzaklaştığı şeklindeki teori, bu teknik sayesinde doğrulanacaktı. Dünya'nın kendi eksenini etrafındaki hareketlerinden yerçekimine varıncaya kadar onlarca konuda, bu cihazlar, insanlığı aydınlatı ve halen de aydınlatmaya devam ediyorlar.

tam da planlandığı gibi bitirmişlerdi. Üstelik ikisi de olağanüstü bir şey hissetmiyordu. Armstrong, “Bir futbol maçında ne kadar yoruluyorsanız, o kadar yorulmuştuk işte.” diyecekti. Gerçekten de metabolizma oranları beklenenden de düşük çıkmış; su, elektrik ve oksijen tüketimleri de yine beklenenin yarısında kalmıştı. Bu yüzden, *Apollo 12* astronotlarına yüzeyde daha çok kalma izni verilecekti.

Aldrin ve Armstrong Eagle’a döndüğünde yaşanan bir olay, ekranları karşısındaki milyonların yüreğini ağzına getirdi. Astronotlardan birinin girişten zor geçen sırt çantası, kalkış motorunu çalıştırmadan önce aktif hale getirmek için gereken devre anahtarlarından birinin kafasını koparmıştı. Ama neyse ki devre anahtarı bu haliyle de yerine itilebiliyordu. Ama daha da önemlisi, astronotların motoru aktif hale getirebilmesi için başka yöntemler de vardı. Çünkü bu tarihî yolculuk için neredeyse her sistem yedeklenmiş, hatta bazıları için üçlü alternatif düzeneği kurulmuştu. Kimsenin *tarihin en pahalı adamlarını* Ay’da bırakmaya niyeti yoktu.

Elveda Ay!

Ay’dan ayrılmadan önce, iki adam, aracın kapağını son kez açtılar. Sırt çantalarını ve dönüş için gerekmeyen diğer eşyaları Ay yüzeyine fırlattılar (*Tabii ki sismograflar bunların sarsıntısını da kaydetti.*) Kendilerinden sonra gelecek olanlara milyon dolar değerinde bir müze bırakmışlardı: İki bilimsel cihaz, bir Amerikan bayrağı (*ki diğer keşiflerin aksine bu bayrağın dikilmesinin herhangi bir mülkiyet sahipliği manasına gelmeyeceği Amerikalılar tarafından önceden deklare edilmişti*), Eagle’ın geride bırakılan iniş platformunun bacaklarından birine çakılı olan ve üzerinde “We came in peace for all mankind” (*Bütün insanlık adına barış için geldik.*) yazan bir plaket ve envai çeşit irili ufaklı ekipman... Bunun yanı sıra, iki astronot Ay yüzeyine 27 Ocak 1967’de uzay araçlarının içinde



“BÜTÜN İNSANLIK ADINA BARIŞ İÇİN GELDİK.”

yanarak can veren üç astronotu¹⁰ anan bir yakalılık ve yine uzay çalışmaları uğrunda hayatlarını kaybeden iki Rus kozmonotun¹¹ anısına madalyalar bırakmışlardı. Bitmedi. Geride bıraktıkları arasında, üzerinde 73 dünya lideri tarafından yazılmış iyi niyet mesajlarının¹² kazılı olduğu bir disk de vardı. Mesajlar, normalden

10 Gus Grissom, Ed White ve Roger Chaffee.

11 Yuri Gagarin ve Vladimir Komarov. Amerikalı astronotlar bu madalyaları bıraktıklarında, Amerika ile Rusya arasında kıyasıya bir Soğuk Savaş sürmekteydi.

12 Dönemin Türkiye Cumhurbaşkanı Cevdet Sunay'ın Ay'daki sonsuz uykusuna devam eden mesajı tam olarak şöyle: “Ay’a insanoğlunun inişini, şu ana kadar hayal bile edemediğimiz bir dönemin başlangıcı olarak değerlendiriyorum. Uzay araştırmaları başladığı andan itibaren Türk halkı, bu bin yıllık hayalin hayata geçirilmesini arzu etti ve bu alandaki her başarıyı büyük bir ümit ve coşkuyla takip etti. Dostumuz ve müttefikimiz olan Amerikan halkını ve kahraman astronotları,



Dünya liderlerinin mesajlarının yazılı olduğu bu mini disk Ay yüzeyine bırakıldı.

200 kat daha küçültülerek bu silikon diskin üzerine işlenmişti ve çıplak gözle görünmüyordu.

Eagle, kalkış motorunu ateşledikten sekiz dakika sonra tekrar Ay'ın yörüngesine oturdu. Bu esnada, Colombia ile Ay'ın etrafında turlayıp duran, Güneş Sistemi'nin en yalnız adamı konumundaki Mike Collins, arkadaşlarının dönüşünü coşkuyla karşıladı. Önce küçük bir ışık noktası olarak gördüğü *Eagle*, giderek büyüdü ve kenetlenmeye hazır hale geldi. Kenetlenme esnasında iki araç birbirlerini hizalama konusunda sıkıntı yaşasa da, her iki taraftaki deneyimli pilotlar sorunu kısa sürece çözdü. *Eagle* ile *Columbia* arasındaki tünelden diğer tarafa geçen Collins, coşkuyla ikisini kucakladı. Ay'ın etrafında turlayıp duran otobüs büyüklüğünde bir uzay aracında üç adam seviniyor, dünyadaki milyonlar bu coşkuya ortak oluyordu.

ayrıca, insanlığın ve medeniyetimizin barışçıl amaçlarla istifade edeceği bu sıradışı başarının gerçekleştirilmesine katkıda bulunan diğerlerini, bu yöndeki hiçbir gayretten kaçınmadıkları için en kalbî duygularıyla tebrik ediyorum."



Okyanusa inen astronotlar hemen karantinaya alınmıştı.

Colombia'da bir araya gelen üç adam, kalkış motorunu ana gövdeden ayırdı. Motor sonsuza dek sürecek yörünge dönüşlerine başladığında Apollo 11 ekibi, 60 saatlik eve dönüş yolculuğuna başlamıştı bile. Dönüş de tıpkı geliş yolculuğu gibi sorunsuz geçti. 24 Temmuz'da Dünya atmosferine keskin ama başarılı bir giriş yapan Apollo 11, Honolulu'nun (Hawaii) 1.500 km. güneybatısına, denize iniş yaptı. Atmosferdeki sürtünmeden dolayı ortaya çıkan sıcaklığın simsiyah yaptığı kapsülden çıkan üç astronot, hemen karantinaya alındı. Biyolojik yalıtkanlığı sağlayan elbiseler giyip oksijen maskeleri takan üçlü, denizden alındıkları helikopterle, yakınlardaki uçak gemisinde kendilerini bekleyen Mobil Karantina Servisi'ne (*Mobile Quarantine Facility*) alındı. Gemiyle önce Hawaii'ye, ardından da uçakla Houston'a getirilen üçlü, tarihin en kapsamlı sağlık taramasından geçirildi. Hem onlarda hem de Ay'dan getirdikleri numunelerde, dünyadaki yaşam açısından zararlı olabilecek herhangi bir bulguya rastlanmadı. Uzun testlerin sonucunda ancak 10 Ağustos'ta astronotların kendilerini bekleyen dış dünyayla temasına izin verildi.

Büyük macera mutlu sonla bitmişti.

Yoksa Ay'a gitmediler mi?

İnsanoğlunun Ay'a gitmesi kadar hakkında konuşulan bir başka konu daha var mıdır diye sorarsanız, bir cevabım var, evet: *İnsanoğlunun Ay'a gidişinin koca bir yalan olduğu!*

Hayatınızın bir döneminde illa ki siz de bu popüler kültür mayınına basmış ve Ay seferlerinin orijinallliğini sorgulamışsınızdır diye tahmin ediyorum. Halen, geceleri gökyüzünde parlayan Ay'a bakan milyonlarca insan, bu teknolojik başarıya hayret etmekte ve da açıkçası gerçekliğini sorgulamaktadır. Evet, popüler kültüre Ay Komplosu (*Moon Hoax*) olarak giren bu olayın çıkış noktası, 1978 yapımı *Capricorn One*¹³ isimli film olmuştur. Ardından, 15 Şubat 2001'de Amerikan FOX TV kanalı, sunuculuğunu X-Files dizisinin başrol oyuncusu Mitch Pileggi'nin yaptığı *Conspiracy Theory: Did We Land on the Moon?* (Komplo Teorisi: Ay'a indik mi?) isimli bir program yayınlayınca tartışma daha da alevlendi. Üstelik bu iddiayı ciddiye alanların sayısı azımsanmayacak ölçüdeydi. En popülerleri "Madem Ay'da atmosfer yok, dolayısıyla rüzgâr da yok, nasıl olur da Ay yüzeyine diktikleri bayrak dalgalansın?" olmak üzere, yüzlerce kulağa mantıklı gelen, ama gayet basit ve net bilimsel açıklamalarla çürütülebilen sorularla bu büyük başarı sorgulanır oldu. Bu kitabın, bu komployu çürütmek gibi bir iddiası da yok, niyeti de. Bu yüzden sadece karşı sayfadaki fotoğrafla yetinmenizi rica edeceğim. Meraklısı için fazlasıyla kaynak mevcuttur.¹⁴

13 Türkiye'de *Hükmedenler* adıyla gösterime giren 1978 yapımı film, ABD'de 1970'li yıllarda moda olan 'hükümet kaynaklı komplo teorileri'nden ilhamla çekilmişti. Vietnam Savaşı, ırk ayrımcılığı, ekonomik darboğaz gibi sıcak mevzulardan dolayı hükümete duyulan güvenin yerlerde süründüğü döneme denk gelen film, "Ay'a gerçekten ayak basıldı mı, yoksa bu bir aldatmaca mıydı?" sorgulamasına yol açmış, Ay komplosunun daha geniş kesimlerce benimsenmesine kapı aralamıştı. Filmde, 1970'li yıllarda Mars'a yapılacak ilk insanlı uçuşun başarılı olamayacağını hesaplayan NASA yetkilileri, programı iptal etmek yerine uzaya boş bir kapsül gönderir. Astronotları çölde gizlice hazırlanmış bir televizyon stüdyosuna sokarlar ve dünya kamuoyuna onları sanki Mars'a ayak basmış gibi gösterirler. Böylece hem ilerideki uzay çalışmaları için ayrılacak ödenekleri garantiye almayı hem de ülkenin sarsılan imajını parlatmayı hedeflemektedirler.

14 Şu İngilizce kaynaklar oldukça güvenilir ve ikna edici olmalı (Tabii ki gerçekten gerçeği öğrenmek isteyenler için):



Komple teorisyenleri sürekli olarak "Ay'da rüzgâr yok, nasıl oluyor da bayrak dalgalanıyor?" sorusunu sormayı çok severler. Ancak bayrak dalgalanmıyor; bilakis, estetik kaygılarla dalgalanıyor izlenimi vermesi için astronotlar, fotoğrafta da görüldüğü üzere, bayrağı üst tarafından bir çubuğa geçirip gerdirmişlerdi.

http://pirlwww.lpl.arizona.edu/~jscotti/NOT_faked/

http://science1.nasa.gov/science-news/science-at-nasa/2001/ast23feb_2/

<http://www.badastronomy.com/bad/tv/foxapollo.html>

<http://www.badastronomy.com/bad/tv/iangoddard/moon01.htm>



Ne anlama geliyordu?

Peki, bütün bu heyecan fırtınası ve aksiyonu bir kenara bırakırsak, Apollo 11 gerçekten insanlık açısından ne anlam ifade ediyordu? Dar anlamda, insanoğlunun resmen uzay çağına girdiğini sembolize ediyordu. Ayrıca Amerikalıların Satürn roketleriyle yaptığı 21. insanlı uçuştı. Üzerinde bir kamera, barometre, termometre olan ilk ilkel roketin atılışından kırk yıl sonra Amerikalılar, Ay'a ayak basmıştı. Apollo 11, insanoğlunun o güne kadar hep birlikte paylaştığı tek ve en büyük macera olarak tarihe geçmişti. *Onlarca yıllık çalışmanın, dünyanın birçok ülkesinden binlerce bilim insanının ve toplamda 22 milyar dolarlık bir yatırımın, teknolojinin en üst noktasıyla taçlandırılmasıydı.* Tonlarca proje, taslak, 20 bin üstlenici firma, sadece her ay Kennedy Uzay Merkezi tarafından basılan 20 milyon sayfalık kullanıcı kılavuzları, beş milyon ayrı parçadan oluşan Satürn roketi ve içindeki uzay aracı, dünyanın en güçlü; saniyede 15 ton kerosen¹⁵ ve sıvı oksijen yutan motorları, fırlatma

<http://www.dailymail.co.uk/sciencetech/article-2034594/NASA-moon-landing-hoax-New-photographs-silence-conspiracy-theory.html>

15 Genellikle sanayide kullanılan bir petrol türevidir. Halk dilinde gaz yağı diye geçen maddenin daha gelişmiş ve içerik olarak süzölmüş olanıdır. Parlama derecesi olan 40 °C'nin altında herhangi bir ateş temasında yanmamasından



esnasında Houston'a her saniye neredeyse bir ansiklopedi cildini dolduracak kadar bilgi yollayan telemetri¹⁶ ve daha onlarca irili ufaklı insan yapımı mucize...

Ama her şeyden önce Apollo 11, insan ruhunun ve hayal gücünün bir zaferiydi. O günden sonra insanoğlu, beş kez daha Ay'a gitti. Diğer gezegenlere uzay aracı indirdi. Güneş sisteminin dışına çıktı. Şimdilerde Mars'a gitmeye hazırlanıyor. Bir yandan evrenin sınırlarını çözmeye çalışırken, diğer yandan da o kadim "Biz kimiz?" sorusunun cevabını aramayı sürdürüyor.

Benimse bu tarihin büyük macerasından en çok aklımda kalan; gazetecilik yaşantımda bizzat tanışma şerefine ulaştığım ve birazdan kendisiyle yaptığım detaylı bir röportajı okuyacağınız Edwin 'Buzz' Aldrin'in, Ay'dan dönerken uzay aracında İncil'den okuduğu şu pasaj kalıyor:

Cenneti, senin parmaklarından çıkan eserleri, yerlerine atadığın Ay'ı ve yıldızları düşündüğümde; insanoğlu nedir ki, ona kafa yoruyorsun?

ötürü 'uçak yakıtı' olarak da kullanılmaktadır. Böylece herhangi bir kaza/kırım anında yangın çıkartma riski asgari seviyeye indirgenmektedir. Havacılık alanında 'JET-A1' yakıtı olarak da bilinir.

16 Bir hava-uzay aracı ile bir kara istasyonu arasında bilgi göndermek için kullanılan telsiz bağlantısıdır.

RÖPORTAJ*

AY'DAKİ ADAM

"Ay'a gitmediğimizi söyleyenler koca kan hikâyesi anlatıyor!"

Edwin Buzz Aldrin
(Ay'a ayak basan ikinci insan)

İnsanoğlunun bu en büyük macerasına komuta eden Neil Armstrong'un, ürkek adımlarla Ay'ın tozlarla kaplı zeminine ilk adımını atmasıyla birlikte dudaklarından dökülen o tarihî cümle dalga dalga tüm dünyaya yayılıyordu.

Gezegenin dört bir yanında; Paris'in lüks kafelerinde, Bombay'ın baharat kokulu sokaklarında, Pekin'in kalabalık caddelerinde, İstanbul'un Amerikan modellerinden bozma dolmuşlarında, New York'un Central Park'ında, Kahire'nin basık havalı lokantalarında; kısacası insan kalbinin attığı her bir noktada, televizyon ve radyoların başında soluklarını tutarak bekleyen milyarlar sevinç çılgınlıkları atıyor, insanoğlu kendi gelişimi içinde devasa bir sıçrama yapıyordu.

Armstrong'un ardından, Ay'a ayak basan ikinci insan olma ayrıcalığını yaşayan isim ise Eldwin Buzz Aldrin oluyordu. Hatta, öyle ki, Ay'a ilk ayak basan kişi olmasına rağmen, Armstrong'un görev dağılımı gereği fotoğraflarını çektiği Aldrin, bu büyük maceranın sembolü haline geliyordu (*Evet, herkesin Armstrong'a ait olduğunu düşündüğü fotoğraflar Aldrin'e aittir*). Attıkları bu küçük adımlarla tarihin en güzel köşesinden devasa yerlere sahip olan bu isimler, tarih ve okul kitaplarında hak ettikleri yeri de aldıktan

* Röportaj fotoğrafları: Mustafa KIRAZLI



Buzz Aldrin ve Ali Çimen, Çırağan Sarayı'nda.

sonra hayatla baş başa kalıyordu. “Ay’dan dönüşte bizi denizden aldılar. Uçak gemisine bindik ve Neil ile ilk kez o zaman, TV’lerde sevinçle bağırان kitleleri gördük. Biz yukarıda taş toplarken, asıl kıyamet burada kopuyormuş” diyen Aldrin, Ay’a ayak bastıktan sonra kalıtsal nedenlerle önce depresyona yakalanmış, ardından da alkolizmin pençesine düşmüştü. Eşinden ayrılmış, terapi görüp toparlanmış, mutlu bir evlilik ve yeni bir misyonla tekrar hayata bağlanmıştı.

Efsane astronotla 2005 yılının sıcak bir Ağustos sabahı Çırağan Sarayı’nda buluşmuştum. 1969’daki resmî ziyaretinin ardından, bu kez eşi ile kısa bir tatil için gelmişti. 75 yaşında olmasına rağmen, emekli askerlere has o sağlam duruşu ve dinçliğinden bir şey kaybetmemiş görünen Aldrin’in mavi gözleri, Ay’dan her bahsettiğimizde daha da parlıyordu. Aldrin, kendini adadığı yeni uzay misyonunu, Ay seyahati ile ilgili anılarını ve uzay çalışmaları ile ilgili düşüncelerini büyük bir samimiyetle anlatmıştı.

Hiç “Keşke Ay’a ilk ayak basan ben olsaydım!” dediğiniz oldu mu?

Hayır, görevlerimiz aylar öncesinden belliydi. Neil komutanımızdı ve bizim görmediğimiz başka alanlarda da eğitim almıştı. Onun ilk adımı atması gayet normaldi.

Zaten sorun olmamalı. Ne de olsa sizin fotoğraflarınız sembol oldu!

Evet ya, hayatta böyle şeyler de oluyor işte!

Ay'a ilk adımı attığınızda ne hissettiniz? Korktunuz mu? İlk olarak ne dediniz?

Korku, insanın bakışını karartır. Korkmadım. Olası tüm senaryolara karşı hazırlıklıydık. Hatta çok neşeliydik de. Hiç unutmuyorum, dönerken, "Houston, kalkış için öncelik istiyoruz!" gibisinden espriler yapıyorduk. Koskoca Ay'a giden bizden başka kimse yoktu ki (*gülüyor*). Çok tarihî bir şey söylediğimi sanmıyorum. Sadece "İnanılmaz bir ıssızlık!" gibi bir şeydi yanlış hatırlamıyorsam...

Neden Ruslar Ay'a gidemedi?

Kendi içlerinde rekabet ettikleri iki ayrı programları vardı. Aynı zamanda, uzay programlarının babası olan Sergei Korolov'da ölünce bir boşluk yaşadılar. Her ne kadar Ay seferi üzerinde çalışmaya devam etmiş olsalar da, özellikle siyasi kadrolarında motivasyon kaybolmuştu.

Eğer Ay'a inemeseydiniz, bunun tarihin akışı üzerinde nasıl bir etkisi olurdu?

İnene kadar denerdik! Olabilecek tüm aksaklıklar üzerinde kafa yormuştuk. Belki hiç hesap edemediğimiz aksaklıklar da çıkabilirdi ama bir şekilde onları da çözerdik. Bazen "Ya Ay yüzeyinden kalkamasaydınız ne olacaktı?" diye soruyorlar. Hiçbir şey! Sorunu çözüp bir şekilde havalanacaktık! (*Gülüyor...*)

Bu soruyu bir de tersinden okuyalım. Ya Ruslar sizden önce inseydi? Farklı bir dünyada yaşıyor olur muyduk?



Aldrin'in "Ay'daki Adam" (*Man on the Moon*) olarak hafızalarımıza kazınan ve tarihin en çok kullanılan fotoğraflarından biri olan meşhur pozu.

Şöyle cevap vereyim: Onlardan önce indiğimizi gören Rus liderliğinin iradesi kırıldı ve kafamıza koyduğumuz bir şeyi yapabileceğimizi, iki süper güç arasında her ne meydan okuma olursa olsun, Amerika'nın bunu aşabilecek kararlılık ve liderliğe sahip olduğunu kavradılar. Başkan Reagan, Rus nükleer silahlarına karşı, Yıldız Savaşları Projesi olarak da bilinen füze savunma sistemini önerdiğinde de aynısı oldu. Ekonomik olarak bu meydan okumalara karşılık veremeyeceklerini, silahlanma ve uzay yarışını devam ettiremeyeceklerini gördüler. Yine de karşılık vermekten geri kalmadılar. Biz uzay mekiği programına başladığımızda, hemen onun taklidi olan *Buran*'ı geliştirdiler. Ama özetlemem gerekirse, bizi Ay'a götüren Apollo projesi, Sovyet sistemini sarsan ilk darbe oldu.

İnsanoğlunun Ay'a gitmediğini iddia eden komplo teorilerini duyduğunuzda neler hissediyorsunuz?

Gülüyorum. Dikkate almam. Bunlara inanacak kadar saf olanlara da üzülüyorum açıkçası (*Gülüyor.*) Bunlar vizyonu dar ve konuşacak başka bir şeyi olmayan insanlar... Astronomiye değil, astrolojiye inanmak isteyen insanlar... Yıldızlara ve kâğıt fallarına bakıp hayatlarını yorumluyorlar. Konuşması ilginç bir konu kabul ama bizim oralarda bunlara “koca karı hikâyeleri” derler!

Amerika’nın süper güç olmasıyla, uzay çalışmaları için gösterilen inanılmaz gayretin bir ilgisi olduğuna inanıyor musunuz?

Kesinlikle! İkinci Dünya Savaşı’ndan galip çıkmıştık ve kendimizi dünyanın diğer ülkelerinden sorumlu hissettiğimiz bir dönem başlamıştı. Atom silahları, hidrojen bombası geliştiren ve Komünizm’i yaymaya kararlı olan Rusların niyetleri belliydi: dünya liderliği. Doğal olarak, uzay ve teknoloji konularında da hamle yaptılar ve o zaman dengeleyici güç olan Amerika’nın bu alanlarda karşılık vermemesi düşünülemezdi. Ay’a gitmemiz buna karşılık verilmiş askerî bir cevap değildi elbette. Daha çok, bilimsel sıçramayı ön planda tuttuk ve ülkenin tüm beyinlerini bir araya getirdik. Bilimsel bir seferberlikti âdeta.

Başkan Kennedy’nin Amerika’nın Ay’a gitmesindeki payı neydi sizce?

Çok karizmatik bir liderdi. Ay’a gideceğimizi ve bunu “kolay olduğu için değil, zor olduğu için” yapacağımızı söylediğinde, hepimize, hayatımızdaki en büyük hedefi koymuş oluyordu. Elimizden gelenin en iyisini; kolay olanı değil, zoru yapmak... Bu ruh halinin halen yaşadığını söyleyebilirim. Elbette, suikasta uğramasaydı, politik desteği muhtemelen azalırdı ama bu, onun karizmasından, imajından bir şey götürmezdi. Her ne kadar Ay’a Cumhuriyetçi Nixon döneminde ulaşmış olsak da, Kennedy halen başarının ve meydan okumanın sembolü olmayı sürdürüyor.

Yuri Gagarin’in uzaya çıkan ilk insan olduğunu öğrendiğinizde ne hissettiniz? O zamanlar aklınızda buna benzer fikirler ya da hayaller var mıydı?

İlk Sputnik'i attıkları zamanlarda, Almanya'da askerî pilot olarak uçuyordum. Kendi işimize, Avrupa'yı Ruslardan koruma işine yoğunlaşmıştık. Avrupa'dan döndükten sonra, ülkeme bu yarışta, uzay yarışında, nasıl faydalı olabileceğimi düşünerek MIT'e girdim. O zamanlarda, Rusların uzaya insan göndermeye çalıştıklarından, hayvanlar üzerinde çalışmalar yaptıklarından haberdardık. Başkan Kennedy başa geçtiğinde ben eğitimimin ortalarındaydım. Sonra Küba Krizi patlak verdi. Bir gün, *LIFE* dergisinin kapağında, Mercury programımız için astronotların seçildiğini okudum. Ama o zamanlar aklımda astronot olmak gibi bir fikir yoktu. 61'de Rusların Gagarin'i uzaya gönderdiklerini duyduk ama çelişkili haberler geliyordu. Ardından biz Alan Sepherd'ı uzaya göndererek karşılık verdik. Ama daha çok yapacak işimiz olduğunu biliyorduk.

Amerika'da uzay çalışmalarına yönelik iki anlayış var. Biri sizin de savunduğunuz, insanlı uzay çalışmalarının kaçınılmaz olduğu. Bir diğer grup ise bunun robotlarla yapılabileceğini söylüyor?

Bunu söyleyenler, Çinlilerin, Rusların ve Avrupalıların neden sürekli uzaya adam gönderdikleri hakkında ne düşünüyor acaba? Ya da buna kim karar verecek? Sonuçta biz hedeflerimizi koyduk ve yukarı insan göndermenin, insanlar bunu destekleyebildiği sürece, en etkili ve etkileyici yöntem olduğunu biliyoruz. İlginçtir, bazıları da "Neden artık Ay'a gitmiyorsunuz?" diye soruyor. Amacımız orada koloni kurmak ya da zapt etmek değildi ki? Biz insanoğlunun oraya güven içinde gidip gelebileceğini gösterdik ve "Bundan sonra neler yapabiliriz?" sorusunun cevabını aradık.

Para, şöhret, güç; her şeyiniz var. Sizi uzay hakkında kitap yazmaya ne itti?

Kesinlikle zengin değilim. Emin olun, burada benden zengin olan bir sürü insan var (*Çırağan Sarayı açıklarındaki yatları gösteriyor gülererek...*). Neden yazıyorum? İnsan hayatında inişler çıkışlar var. Söz gelimi, Ay'dan döndükten sonra, ailemden gelen kalıtsal bir

durumdan dolayı bunalıma girdim. Alkolik oldum. Toparlanmam 10-15 yıl sürdü. Hem bunları hem de uzayla ilgili deneyim ve vizyonumu yeni nesillere aktarmak istedim.

Yüzüğünüzü Türkiye’den mi aldınız? Aynen Türk bayrağı gibi bir ay ve yıldız var üzerinde. Neyi sembolize ediyor?

Hayır, San Francisco’da kendim yaptırđım. Uzayı sembolize ediyor. Ay ile yıldız arasındaki boşluk, benim diğer dünyalarla olan ilişkimizde bir köprü görevini gördüğüne inandığım uzayı simgeliyor. Aslına bakarsanız, İstanbul’dan elmas alıp üzerine ekletmek istiyordum. Ay’dan getirdiğimiz taşlardan birinden küçük bir parça koymak isterdim ama kimse bize Ay taşı koklatmadı! (Gülüyor...)

Bir parça bile mi?

Hayır; Ay’dan getirdiklerimiz sadece Amerika’ya değil, tüm insanlığa ait sayıldığı ve Ay’ın kendisi bilimsel materyal kabul edildiği için kişisel kullanıma izin verilmedi. Üstelik döndüğümüzde Ay taşlarının toksik olabileceği düşüncesiyle bir süre karantinada da kalmıştık. Bildiğim kadarıyla, dünyadaki birçok devlet başkasına, kral ve kraliçeye, önemli devlet adamlarına bir parça Ay taşı hediye edilmişti.

Türkiye’den birine edildi mi?

Emin değilim, ama sanırım edildi.¹ 1969’da Ankara’da devlet başkanınızı ziyaret etmiştik. İsmi ni şimdi çıkartamıyorum. Ama tek bildiğim Türk lideri Atatürk’tür. Onun başarıları hakkında çok şey duymuştuk.

Şimdi uzay turizmine adadınız kendinizi. Bu vizyonuzundan bahseder misiniz?

Evet, biliyorsunuz bunun için bir de şirket kurdum: *ShareSpace* (Uzayı Paylaş). Bu konuda ümitliyim. İnsanların beş dakikalığına

1 Ay’dan gelen söz konusu taş, 1972’de Ay’a götürülen Türk bayrağı ile bir ikte, Ankara’da MTA Müzesi’nde sergilenmektedir.

da olsa uzaya çıkması, o yerçeksiz ortamı hissetmesi ve insanların içinde bulunduğumuz sistemi kavraması isteği beni heyecanlandırıyor. Biliyorsunuz, kısa süre önce *Global Flyer* (Küresel Uçucu) isimli ilk sivil uzay aracı, 5 dakikalığına da olsa atmosferden çıkıp geri dönmeyi başardı. Yakında 3-4 kişilik turlar başlayacak. Ama ben daha fazlasını istiyorum. İnsanlar uzaya çıksın, Dünya etrafında birkaç tur atsın, hatta 24 saat kalsın ve tekrar havalandığı yere insin. Üstelik bunu sadece çok parası olanlar değil, daha az gelirli insanlar da yapabilsin. İşte o zaman, gerçek bir uzay turizminden söz edebiliriz. İnsanlar uzay çalışmalarının devamı için vergi ödüyorlar. Madem vergi veriyorlar, neden bu zevkten mahrum kalsınlar ki!

Bazı çevreler, fakirlik, hastalıklar, yetersiz eğitim gibi dünyanın başına dert olmuş sorunlara işaret ederek uzay çalışmaları için harcanan paraları eleştiriyorlar. Bunları nasıl karşılıyorsunuz?

İnanın bana uzay çalışmaları için harcanan para, bu sorunların hiçbirini ortadan kaldırmaya yetmez. Ama bize kazandırdıkları için kullandığınızı teknolojilere bakmanız yeterli.²

-
- 2 Uzay çalışmalarının insanoğluna bir şey kazandırmadığını, buna karşılık dünyanın parasının çarçur edildiğini ve bu paranın insanlık adına daha faydalı şeyler için harcanması gerektiğini savunan çevreler vardır. Bu önerme kulağa hoş gelse de işin aslı fazlasıyla farklıdır. Uzay çalışmaları aslında tam olarak bu amaca hizmet etmektedir. Söz gelimi elektrikli el süpürgesi (Apollo projesi), hava tabanlı koşu ayakkabıları (uzay kaskı geliştirmesi), itfaiyecilerin kullandığı kask içi soluklanma sistemleri, acil durumlarda kullanılan termal battaniyeler (60'lı yılların uzay çalışmaları) uzay çalışmalarının ürünüdür. Havaalanları pistlerinin güvenli iniş için geliştirilmesinde, tenis raketlerinden yarış arabalarına varıncaya dek onlarca obje ve aracın daha dayanıklı, hızlı ve güvenli olmasında, fiberglasın inşaat sektöründe yaygın olarak kullanılmasında, güneş enerjisiyle çalışan elektrik üretme ve ısıtma sistemlerinin geliştirilmesinde (1980'lerde kullanılan uzay istasyonları) yine uzay araştırmaları birinci derecede rol oynamıştır. Devam edelim; güneş gözlüklerinden trafik kazalarına müdahale kesicilerine, dondurulmuş gıda teknolojilerinden giderek ucuzlayan hava taşımacılığına, bebek mamalarının çocuklar için daha besleyici hale getirilmesinden (uzay yiyecekleri araştırmaları) diş tellerine (kaçılır kapanır uydu çalışmaları), tırmanış ayakkabılarından kalp ameliyatlarında kullanılan lazer teknolojisine, yüzücü mayolarından yangın söndürme teknolojilerine varıncaya dek, yine hayatımızın ayrılmaz parçası olan birçok şey uzay çalışmalarının insanlığa



"Uzay mekiğinin güvenli olmadığını söylemiştim ama beni dinlemediler."

İnsanoğlu ne zaman yeni bir gezegene, söz gelimi Mars'a ayak basacak?

Elbette, hazır olduğumuzda! Şu an değiliz. Yapılması gereken birçok şey var. Söz gelimi, halen yapımı devam eden Uluslararası Uzay İstasyonu'nun tamamlanması, mekik programının geliştirilmesi gerekiyor. Benim kişisel tahminim 2025-2030 arası Mars yolculuğuna çıkabileceğimiz ama bunu görebileceğimi sanmıyorum (*Hüzünleniyor*)... Dünya'nın dışında bir yaşam yeri inşa etmek için Mars'a gitmeliyiz. Bunu yapmamız gerekiyor.

Neden? Dünya'da yeteri kadar yer yok mu?

Sadece tek bir dünya var. Ama Dünya artık bir başka yer, çok daha farklı olacak. Mars'a gitmeli, hatta sadece gitmekle kalmamalı, orada zamanla yaşam için gereken şartları da kurmalıyız. Diyelim

hediyesidir. Bu konuda daha ayrıntılı bilgi almak ve uzay çalışmalarının hayatımızı nasıl değiştirdiğini görmek isterseniz, işte size mükemmel bir kaynak:

<http://spinoff.nasa.gov>

Bu da konuyla ilgili bir başka kaynak:

<http://www.independent.co.uk/news/science/50-years-50-giant-leaps-how-nasa-rocked-our-world-879377.html>

ki, dünya havaya uçtu! En azından, yeni bir başlangıç yapabileceğimizi bir yer olacak. Böyle bir tehlike, her zaman söz konusu... Söz gelimi, geçen yıl 100 metre çapında bir gök cismi tespit ettik. 2029 yılında Dünya'ya çarpabileceğini düşünüyorduk ama geçtiğimizde sonbaharda, büyük bir ihtimalle, sıyrıp geçeceğini hesapladık. 2060'ta da böyle bir tehlike söz konusu... Eğer Dünya'ya çarparsa, 60 metrelik Tsunami dalgaları California sahillerini vurabilir. Zayıf da olsa bu bir ihtimal... Peki ne yapalım, oturup bekleyelim mi?

“Uzay Mekiği'nin düşeceğini söylemiştim, dinlemediler!”

Sizin, zamanında, Uzay mekiği projesine itirazlarınız olduğunu biliyorum. İki uzay mekiği düştü ve dramatik bir şekilde haklı çıktınız. Neden itiraz etmiştiniz?

Uzay mekiğinin düşeceğini öngörüp uyarıyorduk. Dinlemediler! Üstelik bir kez değil, iki kez düştü! Kargo ile mürettebatı aynı taşıyıcı üzerine (uzay mekiği) koymanın bir hata olduğunu defalarca söylemiştim. 80'lerde düşen, Skylab uzay istasyonunun ardından uzay mekiğini yapmakla hata ettik. Astronotluğum bir kenara, ben bu konunun mühendisiyim. Skylab projesine, en az bir on yıl daha devam edip insanları uzaya en iyi nasıl çıkaracağımız konusunda biraz daha kafa yormalıydık. Uzay mekiği projesi aceleye geldi. 1986'da düşen Challenger uzay mekiğinin ardından kurulan Kaza Komitesi'nin üyesiydim. Orada da mürettebat ile kargonun aynı taşıtta yer almasının kazalara davetiye çıkaracağını belirtmemize rağmen, bize kulak verilmedi. Çözüm, Apollo ve benzeri projelerde olduğu gibi, büyük roketler kullanmak... Ya da uzay mekiğine, kaza anında kullanılacak bir tahliye sistemi kurmak... Ama masraflı olduğu için büyük roket şirketleri buna yanaşmıyor. Uzay mekiklerinin halen riskli olduğunu düşünüyorum.³

3 NASA, uzay mekiği projesini birkaç yıl önce tamamen rafa kaldırdı ve aynen Aldrin'in önerdiği gibi Apollo tipi roketlere dönüş yaptı.



Ali Çimen'e meşhur pozunu imzalarken... (Önsöz'deki fotoğraf)

Bugün uzay mekiği ile uzaya çıkmak ister miydiniz?

Hayır! Hem fiziksel şartlarım müsait değil, hem de hayatımın geri kalanında yapmak istediğim başka şeyler var. Üstelik ben Ay'da yürüyen ilk insanlardan biriyim! (*Elini masaya vuruyor gülerек*). Beni bu saatten sonra ne tatmin edebilir ki!

İnsanlar genellikle sevdikleri ile birlikteyken dolunaya baktıklarında romantik şeyler düşünür, konuşur ya da hissederler. Peki ya siz ne hissediyorsunuz?

Romantizmin yanı sıra, Ay'a giden bizleri de hatırladıklarına bahse girerim! Yaptığımız, inanılmaz ve sıradışı bir işti. Üstelik kim ne derse desin, kesinlikle insanlığa faydalı bir işti. Ben de ne zaman Ay'a baksam, "Ne kadar doğru bir iş yapmışım!" diyorum. Ben de birçoğu gibi Harvard'a gidip avukat olabilir, büyük paralar kazanabilir, yatlar alabilirdim. Ama ben Ay'a gitmeyi seçtim. Ülkeme bu şekilde, pilot, mühendis ve astronot olarak daha faydalı olabileceğimi hissettim.

PORTRE BUZZ ALDRIN

20 Ocak 1930'da New Jersey'de doğdu. Robert Goddard'ın öğrencisi ve aynı zamanda pilot olan babası Edwin Eugene Aldrin, havacılık camiasının önde gelen isimlerinden biriydi. West Point Askerî Akademisi'nde okuyan Buzz, 1951 yılında takdirle mezun oldu. 1966'da katıldığı Kore Savaşı esnasında uçurduğu Sabre jeti ile birkaç Mig-15 düşürdü. Savaşın ardından eğitimini devam ettirdiği MIT'de (*Massachusetts Institute of Technology*) *Astronautics* (uzay araçları bilimi) doktorası yaptı. Geliştirdiği teknikler, Rus kozmonotlarla yapılan ilk kenetlenme de dâhil olmak üzere, neredeyse tüm NASA seferlerinde kullanıldı. 1963'te NASA'nın seçtiği ilk astronotlar arasındaydı. 290'ı uzayda olmak üzere 4.500 saat uçan Aldrin, insanoğlunun Ay etrafında ilk kez tur attığı Apollo 8 seferinde yedek komuta pilotu olarak görev aldı. 20 Temmuz

1969'da ise tarihî Apollo 11 seferinde Neil Armstrong ile birlikte bir başka dünyaya adım atan ilk insan oldu. İkilinin Ay üzerindeki yürüyüşü, tarihin en çok izlenen canlı yayını oldu. Dünya'ya döner dönmez, 45 günde 23 ülkeyi gezdikleri bir dünya turuna çıktılar. Aldrin, aralarında Başkanlık Özgürlük Madalyası'nın da dâhil olduğu 50' ye yakın madalya aldı. NASA'dan, Hava Kuvvetleri'nden ve Edwards Hava Üssü Test Pilotları Okulu komutanlığından istifa ettikten sonra da uzayla bağlantısını koparmadı; tam tersine, kendini tamamen uzaya, özellikle de insanlı gezegen uçuşları ve uzay turizmine adadı. Mars ve dünya arasında, her iki gezegenin çekim kuvvetlerinden yararlanarak düzenli sefer yapabilecek *The Cyclers* isimli uzay aracının tasarımı da Buzz'a aittir. 1993'te kendi tasarladığı bir uzay istasyonunun patentini aldı. 1998'de kendi roket tasarım şirketi olan ve düşük maliyetli yeniden kullanılabilen roketler üreten *Starcraft Boosters*'ı ve isteyen her insanın uzaya çıkmasını ilke edinen, daha çok bir sivil toplum örgütü gibi çalışan *the ShareSpace Foundation*'ı kurdu.

Şu an 83 yaşında olan Aldrin, Stanford mezunu ve kişisel girişimlerinin yöneticisi konumunda olan eşi Lois Driggs Cannon ile birlikte California'da yaşıyor. 6 yetişkin çocuk ve bir torun sahibi olan çift, uzay odaklı çalışmalardan arta kalan zamanlarında dalış ve kayak yapıyor.

“İnanılmaz güzellikte bir ıssızlık!”

Neredeyse herkes, Neil Armstrong'un Ay'a ayak basar basmaz söylediği o tarihe geçen cümleyi biliyor. Peki, Buzz Aldrin ne demişti?:

“Güzel, çok güzel. İnanılmaz güzellikte bir ıssızlık!”

Annesinin soyadı ‘Ay’ idi!

Eldwin Buzz Aldrin'in gerçek ismi, okul kitaplarından da hatırlayacağınız üzere Eldwin E. Aldrin'di. Kız kardeşi Fay Ann, İngilizce kardeş manasına gelen “brother”ı yanlış telaffuz ederek

“Buzzer” diyordu. Aldrin, kız kardeşini çok sevdiğinden dolayı 80’lerin başında “Buzzer”ı, “Buzz” yaparak ismine ekletti. Daha da ilginç, annesinin adı Marion ikinci adı ise Moon’du. Yani, “Ay!”

Armstrong indi ama Aldrin meşhur oldu!

Ay’a ilk ayak basan insan, uçuşun komutanı Neil Armstrong olmasına rağmen, kaderin cilvesi olsa gerek, bu olaydan en popüler çıkan Buzz Aldrin oldu! Zira ilk Ay seferinde çekilen ve o günden bu yana hepimizin belleğinde bir yer edinen fotoğraflar, yaygın kanaatin aksine Neil Armstrong’a değil, Buzz Aldrin’e aittir. Armstrong Ay’a indiğinde, doğal olarak Ay yüzeyinde onun fotoğrafını çekecek kimse yoktu. Piyango, ikinci olarak adım atan Aldrin’e çıktı. Seferin belgelendirilmesinden sorumlu olan Armstrong, Aldrin’in her adımını fotoğrafladı. Bunların arasından *Man on the Moon* (Ay’daki Adam) olarak bilineni, insanoğlunun Ay macerası ile özdeşti.

Ay’dan yanına bir şey aldı mı?

Hayır, Buzz da dâhil olmak üzere, Ay’a çıkan astronotlardan hiçbiri, kendi şahsi kullanımları için bir şey alamadı. Astronotların incelenmesi için getirdikleri Ay taşları, halen New York’taki Amerikan Doğal Tarih Müzesi’nde ve Washington D.C.’deki the Smithsonian’da sergileniyor. Bu taşlara dokunmak da mümkün...

Aynı zamanda o bir yazar

Aldrin aynı zamanda bir yazar... Sadece konuşmaları ile değil, kitaplarıyla da uzay ile ilgili vizyonunu kitlelere aktarmaya çalışıyor. İnsanoğlunun uzayı keşfi ile ilgili olarak yazdığı *The Return* (Dönüş) ve *Encounter with Tiber* (Tiber’le Karşılaşma) isimli kitaplarının yanı sıra, Ay yolculuğunu tüm detayları ile anlattığı *Return to Earth* (Yeryüzüne Dönüş) isimli bir otobiyografisi ve *Men from Earth* (Dünyadan Gelen Adam) başlıklı bir başka belgesel kitabı daha var. Son olarak, çocuklar için kaleme aldığı resimli *Reaching for the Moon* (Ay’a Ulaşmak) isimli kitabı, kendi dalında en çok satanlar listesine girdi.



Keşfin Sıradışı Kadınları

*“Bir şeyler saklı orada. Git ve onu bul. Git ve dağların
ardına bak. Dağların ardında kayıp bir şeyler var. Kayıp
ve seni bekliyor. Git!”*

Rudyard Kipling (Kâşif adlı eserinden)

Kâşif dendiğinde genellikle akla gelen; gözü pek, kararlı, bir parça sıradışı olmasına rağmen farklı bir zekâyâ sahip olan, karizmatik adamlardır. Özellikle de, kitabın geride bıraktığımız sayfalarını göz önünde bulundurduğumuzda, bu algının daha da güçlendiğini düşünüyorum. Uçsuz bucaksız okyanuslar içinde, gözleriyle ufku tarayan, dudakları susuzluk ve güneşten çatlamış, uzun saçlı, terli, kirli denizciler, keşfetme aşklarıyla servet edinme hırsları at başı yarıyan köle tacirleri, sıkıştıkları buzullardan gemisini kurtarmaya çalışan kraliyet kapitanları, kraterler arasında ilerleyen astronotlar fazlasıyla erkek egemen bir tablo oluşturuyorlar. Ancak bu tablo, tam olarak gerçeği yansıtmıyor. Keşif dünyasında kadınlar da var. Hem de ne varlık!

Gelin cesaretleri ve zekâlarıyla insanoğlunun ufkunun sınırlarını genişleten bu cesur, gözü pek ve sıradışı kadınlardan bazılarını bir kez daha hatırlayalım.

İlk akla gelenlerden biri İzlandalı seyyah Gudridur’dur. 1000’li yılların başında yaşadığı düşünülen Gudridur, Ortaçağ’ın en çok seyahat eden kadını unvanına sahiptir. Önce Grönland’a, oradan da Kuzey Amerika’ya (evet, Kolomb’dan önce!) gittiğine, orada üç

kez evlenip çocuk çocuğa karıştıktan sonra Roma'ya gelip kendini dine adanmışına inanılıyor.

İkinci sırada, Amerikalı yazar, fotoğrafçı ve kâşif *Harriet Chalmers Adams*'ı (1875-1937) görüyoruz. 20. yüzyılın başlarında, ünlü *National Geographic* dergisine yazmaya başlamış; Güney Amerika, Güney Pasifik ve Güney Asya'ya Colomb'un rotasını izleyerek yaptığı seyahatleri ve at sırtında Haiti'yi dolaştığını anlatmıştır. Dahası, 1925'te Kadın Coğrafyacılar Cemiyeti'ni (*Society of Women Geographers*) kurmuş ve bu alandaki erkek egemenliğine son vermiştir. Çünkü o tarihlerde *National Geographic Society* sadece erkekleri üye olarak kabul eden bir kurumdur.

Gerçek Lara Croft

Üçüncü sırada yaşayan bir isim; coğrafyacılar ve maceralar arasında Gerçek *Lara Croft*¹ olarak nam salmış, yazar ve gazeteci *Kira Salak* var. Hiç kimsenin cesaret edemediği; İran, Ruanda, Burma, Borneo Uganda ve Peru gibi savaşlarda, mafyanın ya da hastalıkların kol gezdiği coğrafyalarda çalışan Kira, aynı zamanda *Papua Yeni Gine*'yi² kateden ilk beyaz kadın... Halen maceralarına devam eden Kira, başta *National Geographic* olmak üzere birçok dergi adına çalışmaya devam ediyor.³

Listemizde bir de asilzade var: *Lady Hester Stanhope* (1776-1839). İngiltere'de asil bir ailenin çocuğu olarak rahat bir yaşam sürmek varken macerayı seçti. Tekneyle İngiltere'den Fransa'ya geçmeye çalışsa da başarılı olamadı. Bir süre, kendi ailesinden çıkan bir

1 Lara Croft, Tomb Raider oyun serisinin kadın kahramanıdır. Film serisinde Lara Croft'u Angelina Jolie canlandırmıştı.

2 Papua Yeni Gine, Avustralya kıtasında bulunan bağımsız bir devlettir. Yeni Gine Adası'nın doğu kısmını ve civar adaların bir kısmını kapsar. Ülkenin büyük bir bölümü, İran Jaya'ya kadar uzanan dağ toplulukları ve yoğun ormanlarla örtülüdür.

3 Kira'nın Kongo'dan Mali'ye, Alaska'dan Libya'ya uzanan maceralarını resmi web sitesinden takip edebilirsiniz (ingilizce): <http://www.kirasalak.com>



başbakan olan Pitt the Younger'a sekreterlik yaptı. Onun ölümüyle yapmış olduğu bu devlet hizmetinden iyi bir maaşla ayrıldı ve bu geliri sayesinde gezmeye başladı. Önce Atina'ya gitti. İngiliz devleti içinden bir grup, onu, Paris'e gidip Napolyon'u izlemesi, kısacası casusluk yapması için ikna etmeye çalışırken, İngiliz diplomatlar bu plana engel oldu. Stanhope bu sefer soluğu Mısır'da aldı. Ancak gemisi yolla Rodos açıklarında parçalandı. Yüzerek kıyıya çıktıktan sonra, bir Osmanlı erkeği kılığına girerek Mısır'a olan yolculuğunu tamamladı. O andan itibaren, Arap dünyasına olan ilgisi başladı. Neredeyse Akdeniz'deki tüm Osmanlı topraklarını, özellikle de Hristiyanlığın kutsal mekânlarını gezdi. Suriye'deki bir manastırda ele geçirdiği İtalya kaynaklı bir el yazmasına göre, Filistin topraklarında, Gazze yakınlarındaki Aşkelon'da bir caminin kalıntıları altında hazine olduğu iddiasıyla, Osmanlı makamlarını da ikna ederek bölgeyi kazdırdı. Altın yerine tarihî kalıntılar bulundu. Kazı, Ortadoğu'da gerçekleştirilen ilk modern arkeoloji çalışması olarak kayıtlara geçti.

Kutuplar aşığı Peck

Annie Smith Peck (1850-1935), Amerikalı bir dağcıydı. 20'li yaşlarında felsefe dalında akademik kariyer yapmış ve özellikle Antik Yunan'la ilgilenmişti. Bu ilgisi sayesinde, Kuzey Amerika'daki ilk kadın profesör olma başarısını gösterdi. Yunanistan'a gidip arkeoloji alanında eğitim görerek bir ilke daha imza attı. 40 yaşından sonra dağcılığa merak sardı. Avrupa'daki *Matterhorn*'a⁴ tırmanan üçüncü kadın oldu. Amerika'ya döndüğünde Yeni Dünya'daki en yüksek dağı keşfetmeyi kafasına koymuştu. *Huascarán Dağı*'na⁵ tırmandığında bunu gerçekleştirdiğini sanmış ama küçük bir hesap hatası yapmıştı. Buna rağmen, kuzey zirvesine onun adı verildi. 1909'da Peru'daki *Coropuna Dağı*'na (6.426 m.) çıkmayı başardı ve zirveye bir bayrak dikti. Bayrağın üzerinde şu yazıyordu: "Kadınlar için oy hakkı!"



Annie Smith Peck

Amerikalı Louise Boyd'a (1887-1972), büyük bir miras kalmıştı. Ancak savurganlık yapmadı ve onu kutuplara olan tutkusu uğruna kullandı. Buzulları ilk gördüğü 1920'de, kutuplara olan aşkı da başlamıştı. 1955'te "Kuzey Kutbu'na ayak basan ilk kadın" oldu. Gerçi bir uçakla gitmişti ama olsun, zaten bir mirasyediye de böylesi yakışırdı. 1926'da Kuzey Kutbu çevresini fotoğrafladı ve filme çekti. Bu sefer için bindiği gemi, Amundsen tarafından da

4 İsviçre Alpleri'nde bulunan bir dağdır. Yüksekliği 4.478 metredir.

5 Huascarán veya Nevado Huascarán, Andlar'da 6.768 m. yükseklikle Peru'nun en yüksek ve Güney Amerika'nın en yüksek dördüncü dağıdır.

kullanılmıştı. Kutup ayılarını avlaması üzerine, Roma mitolojisinde ayın ve avcılığın bakire tanrıçası olarak kabul edilen Diana'dan hareketle, "Kutupların Diana'sı" lakabını aldı. Amundsen'in kayıp uçağını arama çalışmalarına katıldığı için Norveç Kralı tarafından şövalye ilan edilmiş, ölümüne dek Grönland çevresine beş keşif gezisi düzenlemişti. Bugün Grönland'ın bir bölümüne kendisinin adı verilmiştir.

Fabrika işçisiydi, uzaya çıkan ilk kadın oldu!

16 Haziran 1963'te "uzaya çıkan ilk kadın" unvanını alan Valentina Tereşkova, aslında bir tekstil fabrikasında işçiydi. Tereşkova'nın fabrika köşelerinden uzaya, oradan da halk kahramanlığına uzanan ilginç bir hayat hikâyesi var. 6 Mart 1937'de Rusya'nın Yaroslavl bölgesinde doğmuştu. Üç çocuklu ailenin ikinci çocuğu olarak dünyaya geldiğinde, babası traktör şoförlüğü, annesi bir tekstil fabrikasında işçilik yapıyordu. Babası İkinci Dünya Savaşı'nda ölünce, 1953'te okulu bırakarak çalışmaya başladı. Bu arada öğrenimine mektupla devam etti. Bir de tutkusu vardı: Kendisine uzayın kapılarını açacak olan paraşütçülük. İlk atlayışını 1959'da yaptı. Hemen ardından, Tekstil İşçileri Paraşüt Kulübü'nü kurdu. Girişkenliği dönemin üst düzey yetkililerinin dikkatini çekince, mahallî Genç Komünistler Birliği (*komsomol*) sekreterliğine getirildi. O günlerde, Sovyetler Birliği ve Amerika arasında yaşanan uzay yarışında, çarpıcı bir hamleyle öne geçmek isteyen Ruslar, "uzaya bir kadın kozmonot gönderen ilk ülke" olmayı karar verdi. Dönemin lideri Nikita Kruşçev'in talimatıyla seçilen 5 kozmonot adayından, yerçekimsiz ortam uçuşu, paraşütle atlama, izolasyon⁶ ve merkezkaç testlerini başarıyla tamamlayabilen sadece Tereşkova oldu. Fiziksel testlerde mükemmel sonuçlar almasına rağmen, roket teorisi ve uzay gemisi mühendisliği gibi alanlarda

6 Kapalı, küçük ve dar bir mekânda uzun süre kalabilme dayanıklılığı.

zorlanmıştı. Jetlerle yaptığı uçuşların ve 120 paraşüt atlayışının ardından uzaya gitmeye hazırdu.

16 Haziran 1963'te Vostok 6 ile uzaya gönderilen Tereşkova, kod adı ile *Martı*, “yerküreyi dışarıdan gören ilk kadın” oluyordu. Kendisinden önce uzaya giden tüm Amerikalı astronotların toplamından daha fazla, üç gün uzayda kalmayı başararak büyük ses getirmişti. Bu, onun ilk ve de son uzay yolculuğu olacaktı. Dönüşünde, ülkenin en yüksek onur madalyası olan “Lenin Nişanı” ile ödüllendirildi. Rus kozmonot merkezi Star City’deki tek bekâr astronot olan Andrian Nikolayev ile evlenmeleri gerektiği şeklinde şakalar yapılıyordu. Aslında ikili birbirlerinden hiç hoşlanmıyordu ama bu şaka, Kruşçev’in kulağına kadar gitti. Bunun çok iyi bir fikir olduğunu düşünen Rus liderin baskısıyla ikili evlendi. Düğüne Kruşçev de katılmıştı. Çift, 1980’de ayrılınca, Kruşçev’in “uzay ailesi” fikri de başarısızlıkla sonuçlanacaktı. Bu arada Tereşkova, yüksek eğitimini ancak uzaya gittikten sonra, 1964-69 arasında Zhukovskiy Askerî Hava Akademisi’nde tamamlayabildi. Bir



daha uzaya gitmeyen Rus kahr-
ramanı, “Komünist Rusya’nın
vitrini” olarak kullanıldı ve
hükümet sözcülüğü de dâhil
olmak üzere pek çok politik
görev üstlendi. 1974’te Yüksek
Sovyet Presidyumu’na seçildi
ve Komünist Parti kapatıl-
na kadar Sovyet hükümeti-
ni uluslararası toplantılar-
da temsil etti. Günümüzde
Moskova’da emekli hayatı
yaşamakta ve sık sık Baykonur
Uzay Üssü’nden gerçekleştir-
ilen insanlı uzay uçuşlarını
izlemek üzere onur konuğu
olarak davet edilmektedir.

Dinazor avcısı Sue Hendrickson

Sue Hendrickson, 1949 doğumlu bir Amerikalı, kendi kendini yetiştirmiş bir fosil avcısı, deniz arkeoloğu ve bir gezgin... Dünya onu, 1990'da Güney Dakota'da, günümüzde en heyecan verici dinazor kalıntısı olan *T. rex* fosilini bulmasıyla tanıdı. Bu fosil halen, Sue adıyla, Chicago'da şehir müzesinde sergilenmektedir. Ama Hendrickson'ın keşif başarısı bundan ibaret değil. Daha fazlası da vardı. Peru çöllerinde fosilleşmiş balinalar, Dominik Cumhuriyeti'nde 24 milyon yaşındaki kelebek kalıntıları, İskenderiye Nehri'nde eski Mısır hazineleri, Filipin açıklarında 400 yıl önce batmış bir İspanyol kalyonundan çıkarılmış Çin porselenleri ve mücevherleri de olağanüstü keşifleri arasındaydı. Daha da ilginç, tüm bu işleri yapan Hendrickson'ın, hiçbir zaman üniversite eğitimi almamış olmasıdır. Her alanda kendini eğitmeyi başarmış olan bu kadın, âdeta dışı bir Indiana Jones olarak maceralarına dolu dizgin devam etmekte...

İngiliz casus ve kâşifi: Irak'ın mimarı Gertrude Bell!

Amerika'nın nasıl "Kurucu Babalar"ı varsa, günümüzdeki Irak'ın ortaya çıkmasında da rol oynayan bir "kurucu" vardı. Üstelik bu kişi, düşünülenlerin aksine ne bir Müslüman ne de bir erkekti: Oxford mezunu, dağcılığa ve arkeolojiye gönül



vermiş, ateşli bir şair, yazar ve sıkı bir İngiliz emperyalisti olan Gertrude Bell!

Irak olarak bildiğimiz toprakların Osmanlı'dan koparılmasında ve harita üzerindeki yerini almasında sınırlarını bizzat çececek kadar önemli bir rol oynayan Bell, 20. yüzyılın başlarında, dünyanın en güçlü kadınlarından ve Ortadoğu'nun en önde gelen figürlerinden biri olmayı başarmıştı.

Bell, birçok alanda ilk olmayı başarmıştı. Oxford'da tarih bölümünden birincilikle mezun olan, İngiliz hükümeti için bir yönerge kaleme alan ilk kadındı. İki kez dünya turu yaptı. İsviçre'de bir dağa tırmanırken fırtınanın ortasında kaldı ve iki gün boyunca bir ipin ucunda sallanarak kurtarılmayı bekledi. Ama macerayla asıl tanışması, Tahran'a yaptığı bir ziyaretle oldu. İlk kez geldiği Ortadoğu'yu sevmişti. Mahallî dilleri öğrendi ve arkeoloji eğitimi aldı.

Ortadoğu aşığı, zekâsı tescilli bu sıradışı kadın, doğal olarak İngiliz istihbaratının gözünden kaçmadı. Emperyal İngiltere idealine gönül vermiş olan Bell, gizli servisten gelen teklifi düşünmeden kabul etti. Bu iş, macera tutkunu biri için idealdi. 1899'da Arapça öğrenmesi için Kudüs'e gönderildi. Arapçayı, sonradan öğreneceği Türkçe ve Farsça gibi mükemmele yakın bir şekilde öğrendi. Bununla da kalmadı, Kudüs civarındaki arkeolojik bölgelerin haritasını çıkardı. Bu, onun aynı zamanda saygın bir arkeolog olarak isim yapmasını sağlayacaktı. O dönemdeki birçok arkeolog gibi Bell de casusluktan uzak kalmadı. İngiliz hükümeti adına, özellikle Irak'ta oldukça ilginç faaliyetlere imza attı. Ünlü *Arabistanlı Lawrence*⁷ ile bir kazı sırasında tanışmışlardı. İkiisi birlikte, İngiliz istihbaratı için Kahire'de çalıştılar. Bell, Ortadoğu hakkındaki bilgileriyle, özellikle Birinci Dünya Savaşı sırasında, İngiliz ordusunun bölgedeki ope-

7 Yarbay Thomas Edward Lawrence (1888-1935), İngiliz arkeolog, askeri stratejist, casus ve yazardır. Profesyonel olarak T. E. Lawrence veya T. E. Shaw isimlerini kullanmış, 1916-1918 yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'na karşı yürütülen Arap ayaklanmasında, Birleşik Krallık irtibat subayı olarak aldığı görev nedeniyle, Arabistanlı Lawrence olarak tanınmıştır. Popüler kültürde Osmanlı'yı yıkan adam olarak tanınır.



Gertrude Bell, İngiltere Ortadoğu Sömürge Komiseri Sir Percy Cox ve Suudi Arabistan'ın kuru-cusu İbn-i Suud ile birlikte

rasyonlarına katkıda bulundu. Türkçe, Arapça ve Farsçaya hâkim olan Bell, Arap kabilelerinin Osmanlı'ya karşı organize edilmesinde kritik bir rol oynadı. İngiliz hükümetinin Ortadoğu uzmanlarından Sir Percy Cox ve Sir Arnold Wilson gibi Arap dünyasını çok yakından tanıyan uzmanların himayesinde çalışmaya başladı. Birinci Dünya Savaşı ile Ortadoğu karıştı. İngilizler, kendileri için hayati öneme sahip petrol kaynaklarını (savaş gemilerinde kömürü bırakıp petrol kullanmaya başlamışlardı) güvence altına almak için Ortadoğu'ya çörekledi.

Savaş sonrası hepimiz biliyoruz. Osmanlı yenildi. Osmanlı'nın Ortadoğu'daki topraklarını İngilizler ve Fransızlar zapt etti. İngilizler, ellerindeki bu devasa toprakları ne yapacaklarını düşünürken, bölgeyle ilgili bilgisine güvendikleri Bell'i *Oriental Secretary*

(Ortadoğu Sekreteri) olarak görevlendirdiler. Bell, bölgeyi baştan uca gezdi. Mahallî liderlerle görüştü. Bu arada İngilizler, bağımsız bir Irak isteyip istemediklerinden emin değillerdi. Onlara kalsa, petrol zengini Basra'yı elde tutup diğer kısımları kendi kaderlerine terk edebilirlerdi. Fransa'yla birlikte bu topraklara ne yapacaklarını kararlaştırmak için ünlü Kahire Konferansı'nı topladılar. İngiliz hükümeti, konferansa, bölge hakkında uzman olan 40 kişiyi çağırmişti; 39 adam ve bir de *Gertrude Bell*. Bunların çoğu, Basra Körfezi hariç Mezopotamya'nın elden çıkarılmasını önerdi. İki kişi dışında; Lawrence ve Bell. Her ikisi de Irak'ta bir Arap krallığı kurulmasını savundu. En sonunda Bell, İngiliz hükümetini, arkasına İngiltere'nin desteğini almış Arap krallıklarının bölgeyi daha istikrarlı hale getireceğine, diğer bir deyişle İngiltere'nin ihtiyaç duyduğu güvenli petrol akışını sağlayabileceklerine ikna etti. Nitekim aynen onun dediği gibi de oldu. Hatta Bell, Bağdat'taki kraliyet sarayının mobilyalarının seçiminden Irak bayrağının tasarlanmasına kadar en ufak detaya kadar her şeyle ilgilendi. İngilizlerin Irak'ın başına geçirdikleri Kral Faysal'ın danışmanlığını yaptı. Irak'ın sınırlarını bile elleriyle bizzat çizdi!

Irak'ın kurulmasıyla Bell, hayatının geri kalanını, bizzat mimarlığını yaptığı bu ülkede geçirdi. Vaktinin çoğunu, dünyanın en önde gelen arkeoloji müzelerinden biri olan Bağdat Müzesi'ni ete kemiğe büründürmeye ayırdı. Sergilenenlerin büyük bir kısmının bulunması ya da getirilmesinde bizzat rol aldı. Diğer bir amacı alanı da kadınların eğitim hayatına katılmasıydı. Bu konuda oldukça başarılıydı. Onun attığı temeller üzerine Iraklı kadınlar, ilerleyen yıllarda Ortadoğu'nun en yüksek eğitim seviyesine ulaşacaktı. Bell, 1924'te 58 yaşında iken Irak'ta aşırı dozda uyku hapi alarak intihar etti. Bağdat'ta defnedildi. Kimilerine göre dünya siyaset sahnesinin en güçlü kadınlarından biri olan bu kadın, Çanakkale cephesinde ölen nişanlısının acısını daha fazla taşıyamamıştı.

Circulus arcticus

**Oceanus
omnialis**

Certa del Rey de portugal

Has antillas del Rey de castella

Este hermano de nra castella e portugal

esta otra her de delos heres e hermano del Rey de castella

Linha equinoctialis

Mar oceanus

Tropicus capricorni

Sellus antarcticus



Piri Reis'in haritası deve derisi üzerine yapılmıştır. 87 cm. boyunda, üst kısmı 63 cm. ve alt kısmı 41 cm. genişliğindedir. Dokuz renk kullanılan haritanın üst kısmının kopmuş ve kayıp olduğu tahmin edilmektedir. Haritanın tamamı bugüne ulaşmış olsaydı, yaklaşık 165x140 cm. ölçülerinde olacaktı. Haritada, kuzeyde ve güneyde otuz ikili birer rüzgârgülü bulunmaktadır. Üçü küçük, ikisi büyük olan rüzgârgüllerinin toplam sayısı beştir. Standart portolan (limanları, sığıkları ve benzeri özellikleri gösteren deniz haritası) çizimlerinde rüzgârgüllerinin toplam sayısının 17 olduğu bilindiğine göre, bunlar eklendiğinde haritanın tam bir dünya haritasının parçası olduğu ortaya çıkmaktadır. Haritada Yengeç ve Oğlak dönencelerine yakın olarak düzenlenmiş eğik iki mesafe ölçeği bulunmaktadır. Ayrıca haritada, dokuz adet gemi ve sandal resmi ile sahillerdeki ve karadaki şehirleri, hükümdarları, burçları, hayvanları ve yerli halkları gösteren çizimler yer almaktadır. Gemicilerin burçlardan da yararlandıkları ve garip yaratıklar olarak görülen çizimlerin bunları gösterdiği anlaşılmıştır. Harita, Atlas Okyanusu'nun iki kıyısını; İspanya, Fransa, Amerika'nın doğu bölümleri ile Florida kıyılarını ve Antiller'i göstermektedir.





[ARKA SAYFA]

Cantino Haritası, yerkürenin doğusu ve batısındaki Portekiz keşiflerini gösterir. Günümüze kadar gelebilmiş en eski dünya haritasıdır. Brezilya ve Hindistan'ı kısmen, Afrika'yı ise tamamen astronomik enlemlerine yakın bir şekilde göstermesi açısından önemlidir. Avrupa'nın haricindeki dünyayı Portekiz ve İspanya arasında paylaştıran 1494 tarihli Tordesillas Antlaşması ile belirlenen Kuzey-Güney meridyeni, harita üzerinde belirtilmiştir (haritanın solunda, Güney Amerika kıtasını diklemesine keserek yukarı çıkan çizgi). Antlaşmaya göre çizginin batısında kalan keşfedilmiş ve keşfedilecek bütün bölgeler İspanya'ya; doğusunda kalan keşfedilmiş ve keşfedilecek bütün bölgeler ise Portekiz'e bırakılmıştı. İki ülke için de birer istisna vardı. Filipinler, İspanya'nın; Brezilya ise Portekiz'indi. Harita ismini, haritayı 1502 yılında Portekiz'den İtalya'ya kaçıran İtalyan casus Alberto Cantino'dan almıştır ve şu anda İtalya'da, Modena'daki Estense Kütüphanesi'nde sergilenmektedir.



- * OSMANLI NEDEN KEŞİFLER YARIŞINDA GERİDE KALDI?
- * KOLOMB ASLINDA NEYİN PEŞİNDEYDİ?
- * OSMANLI AMERİKA'YLA NEDEN İLGİLENMEDİ?
- * AMERİKA'YI ÇİNLİ BİR MÜSLÜMAN MI KEŞFETTİ?
- * OSMANLI FARKINDA OLMADAN DÜNYAYI NASIL DEĞİŞTİRDİ?
- * BATI TUZ BİBER AŞKINA DÜNYAYI NASIL KEŞFETTİ?
- * KEŞİFLER, SÖMÜRGEÇİLİĞE NASIL DÖNÜŞTÜ?
- * PORTEKİZLİLERİN DENİZDEN HİNDİSTAN'A ULAŞMASINI HANGİ MÜSLÜMAN KAPTAN SAĞLADI?
- * HANGİ OSMANLI PAŞASI AFRIKA'DA KEŞİFLERE KATILDI?
- * HANGİ ÜLKE BİR AVUÇ ASKERLE İKİ KOCA MEDENİYETİ YERLE BİR ETTİ?
- * BATI, AFRIKA'YI NASIL YAĞMALADI?
- * PİRİ REİS'İN HARİTASINDAKİ BÜYÜK SIR NEYDİ?
- * EVLİYA ÇELEBİ'NİN SEYAHATNAME'SİNİN SATIR ARALARINDA HANGİ GİZEMLER SAKLI?
- * MAGELLAN GERÇEKTEN DE DÜNYANIN ETRAFINI DOLAŞAN İLK İNSAN MIYDI?
- * ORTADOĞU HARİTASINI ÇİZEN KADIN KÂŞİF KİMDİ?
- * AY YÜZEYİNDE HANGİ TÜRK CUMHURBAŞKANININ MESAJI DURUYOR?
- * AMERİKALILAR AY'A GİTMEDİ DİYENLER HAKLI MI?

VE DAHA NİCE İLGİNÇ KONUYU
KEŞFETMEYE HAZIR MISINIZ?

A L İ Ç İ M E N

