

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>

HAZIRLAYAN: ROBIN HANBURY-TENISON

TARİHTEKİ YETMİŞ BÜYÜK YOLCULUK



OĞLAK
GÜZEL
KİTAPLAR

TARİHTEKİ YETMİŞ BÜYÜK YOLCULUK





E R



TARİHTEKİ YETMİŞ BÜYÜK YOLCULUK

Hazırlayan: Robin Hanbury-Tenison
İngilizce aslından çeviren: Nurettin Elhüseyni

331'i renkli 420 resimle birlikte



OĞLAK YAYINLARI

İçindekiler

Thames & Hudson bu kitabı, görsel malzeme araştırmasına büyük katkılarda bulunan Wendy Gay'in anısına ithaf ediyor.

OĞLAK GÜZEL KİTAPLAR

Tarihteki Yetmiş Büyük Yolculuk / The Seventy Great Journeys in History

İngilizce aslından çeviren: Nurettin Elhüseyni

Türkçe baskıyı yayına hazırlayan: Senay Haznedaroğlu

İngilizce baskıyı yayına hazırlayan:

Robin Hanbury-Tenison

© 2006 Thames & Hudson Ltd, Londra.

© 2006 Oğlak Yayıncılık ve Reklamcılık Ltd. Şti. Thames & Hudson Ltd, Londra ile yapılan anlaşmayla yayımlanmaktadır.

Bu yapının bütün hakları saklıdır. Tanıtım için yapılacak kısa alıntılar dışında yayımcının yazılı izni olmaksızın hiçbir yolla çoğaltılamaz.

Kurumsal kimlik danışmanı: Serdar Benli

Kapak uygulama: M. Deniz Çorbacıoğlu

Grafik uygulama: Deniz Dalkıran

Ofset hazırlık: Oğlak Yayınları

Çin Halk Cumhuriyeti'nde basılmış ve ciltlenmiştir

Oğlak Yayıncılık ve Reklamcılık Ltd. Şti.

Genel Yayın Yönetmeni: Senay Haznedaroğlu

Zambak Sokak, 21, Oğlak Binası, 34435 Beyoğlu-İstanbul

Tel: (0-212) 251 71 08 / 09

Faks: (0-212) 293 65 50

e-posta: oglak@oglak.com

Birinci baskı: 2007

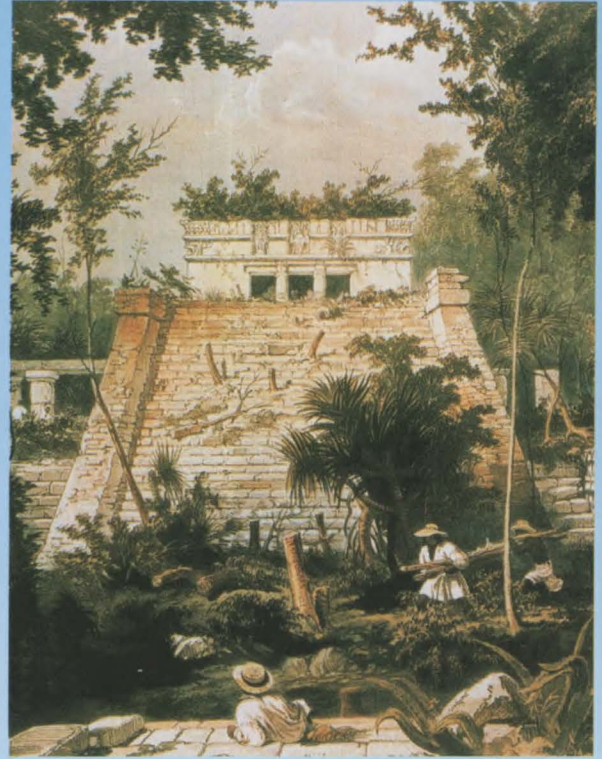
ISBN 975 - 329 - 572 - 3

Yarım başlık sayfası Deniz seferlerinde kullanılan bir 15. yüzyıl usturlabı.

Başlık sayfası Francis Drake'in gemisi Golden Hind'in çalışır durumdaki tıpkı modeli denizde.

Kapak Kaptan Scott'un gemisi Terra Nova, Ross Adası'nda.

Meksika Tulum kentinde Maya piramit-tapınağı, F. Catherwood.



Katkıda Bulunanlar

8

Giriş

11

Antik Çağ Dünyası

Giriş	16
1 Afrika'dan Çıkış	19
2 Yeni Bir Dünyaya Varış	23
3 İlk Pasifik Gezginleri	26
4 Mısırlı Kâşifler	29
5 Herodotos	33
6 Ksenophon	36
7 Büyük İskender	39
8 Yunanlı Pytheas	44
9 Hannibal	46
10 Aziz Paulus	50
11 İmparator Hadrianus	53

Hac için yola koyulan bir Müslüman hacı kafiləsi, Makamat'tan.



Orta Çağ Dünyası

Giriş	56
12 İpek Yolu'ndaki İlk Çinli Gezginler	59
13 Amerika'ya Varan İlk Gezginler	61
14 Hristiyan Hacılar	63
15 Müslüman Hacılar	68
16 Cengiz Han	71
17 Marco Polo	75
18 İbn Battuta	78
19 Büyük Denizci Zheng He	81



Bir Fenike ticaret gemisini tasvir eden rölyef, 1Ö2. yüzyıl.

Rönesans

Giriş	84
20 Kristof Kolomb	87
21 Vasco da Gama	91
22 Ludovico di Varthema	95
23 Fernão de Magalhães [Macellan]	97
24 Hernán Cortés	101
25 Francisco Pizarro	105
26 Francisco de Orellana	109
27 Kuzey Amerika'nın İlk Kâşifleri	112
28 Francis Drake	116
29 Samuel de Champlain	120
30 Kuzeybatı Geçidi'ni Arayan İlk Denizciler	123



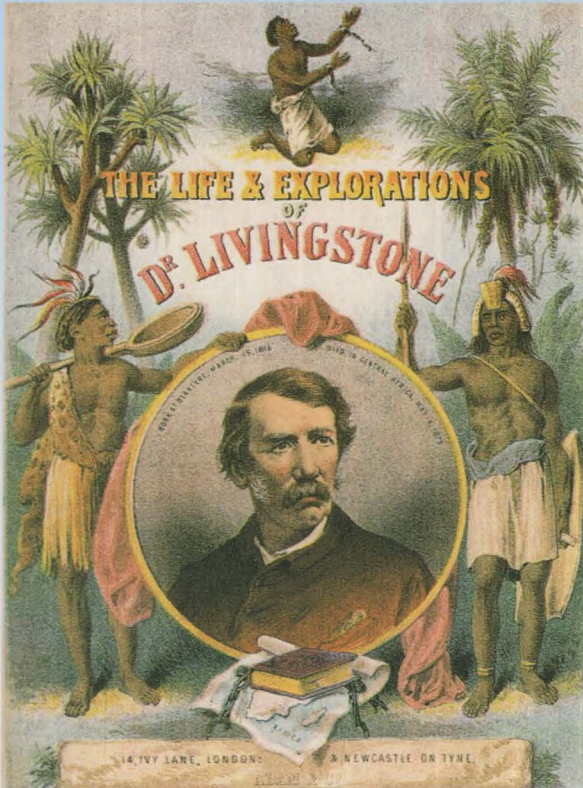
Moteczuma'nın elçilerince karşılanan Cortés, Diego Durán.

17.ve 18.Yüzyıllar

Giriş	128
31 Abel Tasman	131
32 Maria Sibylla Merian	134
33 Ippolito Desideri	136
34 Vitus Bering	138
35 James Bruce	140
36 James Cook	143
37 Jean-François de Lapérouse	148
38 Alexander Mackenzie	152
39 Mungo Park	155

19.Yüzyıl

Giriş	158
40 Alexander von Humboldt	161
41 Lewis ve Clark	165
42 Jean Louis Burckhardt	169
43 Charles Darwin ve <i>Beagle</i>	174
44 Gözyaşı Yolu	178
45 Meksika Cengellerine Yolculuklar	181
46 Kuzeybatı Geçidi'ni Arayan Sonraki Denizciler	186
47 Heinrich Barth ve Orta Afrika Misyonu	190
48 Nil'in Kaynağını Arayış	195
49 Bir Uçtan Bir Uca Avustralya	199
50 Afrika'nın İçlerine Yolculuk	203
51 Mekong Irmağı Seferi	208
52 Arap Çöllerinde Geziler	211
53 Kuzeydoğu Geçidi	215
54 Panditler'in Tibet Keşfi	219
55 Orta ve Doğu Asya'nın Keşfi	222



David Livingstone'un bir biyografisinin giriş sayfası.

Edwin "Vızıltı" Aldrin Ay'ın yüzeyinde, Apollo 11 seferi.



Modern Çağ

Giriş	226
56 Asya İçlerinde Yolculuklar	229
57 Kuzey Kutbu'na Doğru	234
58 Güney Kutbu'na Varma Yarışı	239
59 Shackleton ve <i>Endurance</i>	244
60 Asya'yı Dolaşan Kadın Gezinler	249
61 Atlas Okyanusu Üzerinde	
Tek Başına İlk Uçuş	254
62 Öncü Kadın Pilotlar	258
63 Uzun Yürüyüş	262
64 Thor Heyerdahl ve <i>Kon-Tiki</i>	264
65 Everest'e Tırmanış	267
66 Tek Başına Dünya Turu	272
67 Ay'a Gidiş ve Geliş	275
68 Okyanus Dibine Yolculuklar	280
69 Balonla Dünya Turu	284
70 Mars, Jüpiter ve Ötesi	287
Daha Kapsamlı Okuma	291
Görsel Malzeme Kaynakları	297
Dizin	299

Katkıda Bulunanlar

ROBIN HANBURY-TENISON tanınmış bir kâşif, yazar, çevre korumacı ve kanaat önderidir. Güney Amerika'yı en geniş kesiminde karadan aşan ve yine Güney Amerika'yı kuzeyden güneye doğru Orinoco'dan Buenos Aires'e kadar ırmak yoluyla aşan ilk kişidir. Gazete ve dergilerde düzenli yazıları çıkmaktadır; televizyon için keşif seferlerini konu alan çeşitli filmler yapmıştır. Çok sayıda kitapları arasında *A Ride Along The Great Wall* (1987), *Fragile Eden* (1989) ve *Spanish Pilgrimage* (1990) sayılabilir; ayrıca *The Oxford Book of Exploration* (1993) kitabını yayıma hazırlamıştır. 32

CHARLES ALLEN İngiliz yönetiminin son yıllarında Hindistan'da doğdu; Güney ve Güneydoğu Asya'da geniş çaplı yolculuklara çıktı. İngiliz dönemi Hindistan ve Güney Asya tarihi uzmanıdır. Bu konuya ilişkin ilk kitabı *Plain Tales from the Raj* (1975), en son çıkan kitabı ise *God's Terrorists: the Wahabi Cult and the Roots of Modern Jihad*'dır (2006). *The Search for Shangri-La* (1999) gibi kitapları Himalayalar ve Tibet'teki gezilerine dayanır. 2004'te Asya Konuları Kraliyet Derneği'nce Sykes Altın Madalyası'yla ödüllendirildi. 33

SARAH ANDERSON 1979'da Notting Hill'de Gezi Kitapevi'ni kurdu. Londra Üniversitesi'ne bağlı SOAS College ve Heythrop College'da öğrenim gördü. Halen Kent Üniversitesi'nde gezi yazıları dersi vermekte, timesonline internet sitesine düzenli gezi yazıları katkıda bulunmakta ve dünyanın çeşitli yerlerinde konuşmalar yapmaktadır. Kitapları arasında *Anderson's Travel Companion* (1995), *The Virago Book of Spirituality* (1996) ve *Inside Notting Hill* (Miranda Davies'le birlikte, 2001) sayılabilir. 64

ROBERT D. BALLARD Rhode Island Üniversitesi Oşinografi Yüksek Lisans Okulu'nda profesördür. Otuz yıl görev yaptığı Woods Hole Oşinografi Kurumu'nda, insanlı ve uzaktan kumandalı sualtı araç sistemlerinin geliştirilmesine öncülük etti. Okyanus Ortası Sırtı'nda ilk insanlı keşif gezisine (1973/74) katıldı; ilk aktif hidrotermal yarıkları bulmayı sağlayan 1977 keşif seferinin baş uzmanlarından biriydi; 1979'da ANGUS'u kullanarak yüksek sıcaklıktaki ilk "Siyah Tütücü"yu keşfetti. 68

WILLIAM BARR Coğrafya Bölümü'nde 31 yıl ders verdiği Saskatchewan Üniversitesi'nde emekli fahri profesör ve Calgary Üni-

versitesi'ne bağlı Kuzey Amerika Kuzey Kutbu Enstitüsü'nde kıdemli araştırma uzmanıdır. Yakın dönemde çıkan kitapları arasında *Red Serge and Polar Bear Pants. The Biography of Harry Stallworthy R.C.M.P.* (2004), *From Barrow to Boothia. The Arctic Journal of Chief Factor Peter Warren Pease, 1836-1839* (2002) ve *Searching for Franklin, the Land Arctic Searching Expedition, 1855* (1999) sayılabilir. 34, 53

PETER BELLWOOD Canberra'daki Avustralya Ulusal Üniversitesi'nde arkeoloji profesörüdür. Güneydoğu Asya ve Polinezya Adaları'nın birçok kesiminde saha araştırmaları yürütmüştür. Yayımlanmış kitapları arasında *Man's Conquest of the Pacific* (1978), *The Polynesians* (2. baskı, 1987), *Prehistory of the Indo-Malaysian Archipelago* (2. baskı, 1997) ve *First Farmers* (2005) sayılabilir. 3

JAMIE BRUCE LOCKHART, eski bir diplomattır. Sonuncusu Paul Lovejoy'la birlikte hazırladığı *Hugh Clapperton into the interior of Africa, the Records of the Second Expedition, 1825-1827* (2005) olmak üzere, İskoç kâşif Hugh Clapperton'ın (1788-1827) Afrika'daki gezigünlüklerini içeren üç ciltlik bir kitap ve Avrupalı kâşiflerin 19. yüzyılda Orta Sahra ve Sudan'daki keşif gezileri üzerine makaleler yayımlamıştır. 47

PAUL CARTLEDGE Cambridge Üniversitesi'nde Yunan Tarihi profesörü ve Clare College öğretim üyesidir. Çok sayıda kitapları arasında *Alexander the Great. The Hunt for a New Past* (2. baskı, 2005) ve *Xenophon. Hiero the Tyrant and Other Treatises* (Robin Waterheld'le birlikte, yeni baskı, 2006) sayılabilir. Sparta'nın onursal hemşerisidir ve Yunanistan cumhurbaşkanından Altın Haç Onur Nişanı'nı almıştır. 6, 7

JOHN CHRISTOPHER profesyonel balon pilotu ve yazardır. *Aerostar* ve *Airship* dergilerinin eski editörlerindendir. *Riding the Jetstream* (2001) başta olmak üzere, havadan hafif araçlarla uçuşlar üzerine dört kitap yazmıştır. En son kitabı *Brunel's Kingdom* (2006) Britanya'nın en büyük mühendisi İsbambard Kingdom Brunel'in çalışmaları üzerinedir. 69

MICHAEL D. COE Yale Üniversitesi'nde fahri antropoloji profesörüdür. İlgili alanları antik çağda Orta Amerika, Güneydoğu Asya'nın Khmer uygarlığı, New England böl-

gesinin tarihsel arkeolojisi ve çikolatanın tarihidir. Çok sayıda kitapları arasında *The Maya* (7. baskı, 2005), *Mexico* (Rex Koontz'la birlikte, 5. baskı, 2002), *Breaking the Maya Code* (1992), *The True History of Chocolate* (Sophie D. Coe'yla birlikte, 1996), *Angkor and the Khmer Civilization* (2003) ve *Final Report: An Archaeologist Excavates His Past* (2006) sayılabilir. 45

VANESSA COLLINGRIDGE Oxford'da coğrafya öğrenimi gördükten sonra yazar ve yayıncı oldu. Kitapları arasında *Captain Cook* (2002) ve *Boudica* (2005) sayılabilir. Keşifler tarihinde uzmandır; halen haritalarda ve edebiyatta Antarktika'nın tarihi üzerinde çalışmaktadır. 36, 37

BARRY CUNLIFFE Oxford Üniversitesi'nde Avrupa arkeolojisi profesörüdür. Antik çağda ticaret ve mübadeleyle ilgilidir; Britanya, Bretanya ve İspanya'da kazı çalışmaları yapmıştır. Kitapları arasında *Iron Age Communities in Britain* (4. baskı, 2005), *Facing the Ocean* (2001) ve *The Extraordinary Journey of Pytheas the Greek* (2001) sayılabilir. 8

CAROLLE DOYLE gazete ve dergilerde gezi ve hafif havacılıkla ilgili yazar bir serbest muhabir ve özel pilotur. Piper Cherokee Oakotaşingle motorlu bir hava taşıtıyla Pasifik hattı boyunca tek başına dünyanın çevresini dolaşan ilk kadın pilot unvanını elde eden arkadaşı Polly Vacher'in uçuşunu izleyerek gazetelere haber yapmak üzere 2001'de dünya çevresinde yolculuk etti. 62

FREDERICK ENGLE Washington, D.C.'de çevre politikası danışmanıdır. Kraliyet Coğrafya Derneği üyesidir. Ulusal Havacılık ve Uzay Müzesi'nde coğrafya uzmanı olarak çalışmıştır. Yayınları arasında *Looking at Earth* (P. Strain'le birlikte, 1992) adlı kitabı, uçak ve uydulardan çevreyi izlemeyi konu alan makaleler sayılabilir. Halen çevre politikasını belirlemede uzaktan algılama araçlarının rolünü araştırmaktadır. 61

RICHARD EVANS daha önce diplomasi dili öğrencisi olarak kaldığı (1955-57) Çin'de 1984-88 yılları arasında İngiliz büyükelçisiydi. Wolfson College fahri profesörüdür. *Deng Xiaoping and the Making of Modern China* (1993) adlı bir kitabı vardır. 63

BRIAN M. FAGAN Santa Barbara'daki California Üniversitesi'nde fahri antropoloji

profesörüdür. Bir tarihhöncesi uzmanı olarak arkeoloji üzerine yazdığı çok sayıda genel kitap arasında *The Great Journey* (yeni baskı, 2004), *The Little Ice Age* (2002), *The Long Summer* (2004) ve *Fish on Friday* (2006) sayılabilir. Ayrıca *Seventy Great Mysteries of the Ancient World* (2001; *Eski Dünyanın Yetmiş Büyük Gizemi*, 2002) ve *Seventy Great Inventions of the Ancient World* (2004) kitaplarını yayıma hazırlamıştır. 1, 2, 13, 24, 27

RANULPH FIENNES "Guinness Rekorlar Kitabı"nın 1984 baskısında "dünyanın yaşayan en büyük kâşifi" olarak nitelendirilmiş bir kişidir. 32 keşif seferinin başında yer aldı. Kutuplar üzerinden yer kürenin çepçevre dolaşdığı ilk yolculuğa (1979-82) öncülük etti; 1993'te Mike Stroud'la birlikte dış destek olmaksızın ve insanlarca çekilen kızaklarla Güney Kutbu yoluyla Atlantik kıyısından Pasifik kıyısına kadar yolculuk ederek Antarktika kıtasını ilk kez boydan boya aştı. İngiltere'nin 2003'te en çok satılan biyografi kitabı *Captain Scott*'un da aralarında bulunduğu 16 kitabı vardır. 58

TOM FREMANTLE yazar ve serüvencidir. Kitapları arasında *Johnny Ginger's Last Ride* (2000), *The Moonshine Mule* (2003) ve kâşif Mungo Park'ın geçtiği yolu izleyerek Batı Afrika'daki yolculuğunu konu alan *The Road to Timbuktu* (2005) sayılabilir. 39

JASON GOODWIN Uzakdoğu ve Hindistan'da geniş çaplı yolculuklara çıkmıştır. İlk kitabı *The Gunpowder Gardens: Travel Through India and China in Search of Tea* (1990) Thomas Cook Gezi Kitabı Ödülleri aday listesine girmiş, ikinci kitabı *On Foot to the Golden Horn: A Walk to Istanbul* (1993) *Mail on Sunday* / John Llewellyn Rhys Ödülü'nü kazanmıştır. Ayrıca *Lords of the Horizon: A History of the Ottoman Empire* (1998; *Ufukların Efendisi Osmanlılar*, 1999) adlı bir kitabı vardır. 17

PEN HADOW Kraliyet Coğrafya Derneği'nin üyesi, ticari amaçlı bir Kuzey Buz Denizi rehberlik servisinin kurucusu ve Kanada'dan Kuzey Coğrafi Kutbu'na tek başına ve yeniden ikmal olmaksızın yürüyerek başarıyla ulaşmış (2003) tek kişidir. *Solo - The North Pole: Alone and Unsupported* (2004) adlı bir kitabı vardır. 57

CONRAD E. HEIDENREICH Toronto'daki York Üniversitesi'nde fahri coğrafya profesörüdür. Başta *Huronian: A History and Geography of the Huron Indians* (1973) olmak üzere, Kanada'nın ilk yıllarındaki keşifleri, harita çalışmalarını, Yerlileri ve Avrupalı/Yerli ilişkilerini konu alan çok sayıda kitap ve makalenin yazarıdır; ayrıca editör

ve yazar olarak *Historical Atlas of Canada*'nın (1. cilt, 1987) hazırlanmasına katkıda bulunmuştur. Halen Champlain'e ait yazılardan iki dildeki yeni baskısı üzerinde çalışmaktadır. 29

JOHN HEMMING Peru'ya birçok keşif gezisi yaparak, yerli halklar arasında ve Amazon ormanlarında dolaşmıştır. Kitapları arasında *The Conquest of the Incas* (gözden geçirilmiş baskı, 1995) ve *The Search for El Dorado* (yeni baskı, 2001) sayılabilir. Kraliyet Coğrafya Derneği'nde 21 yıl direktörlük yapmıştır. 25, 26

PETER HOPKIRK altı kitabının araştırma ve yazım sürecinde yıllarca Hindistan'da kalmış bir yazardır. ITN muhabirliği ve radyo haberciliği, İngiliz basın dünyasında dış muhabirliğin ardından beş yıl başmuhabir, daha sonra da Ortadoğu ve Yakındoğu uzmanı olmak üzere *The Times*'ta toplam 20 yıl çalıştı. *Trepassers on the Roof of the World* (1982) adlı kitabı Brahman bilgilerinin faaliyetlerini konu alır. Eserleri 14 dile çevrilmiştir. 54

LANDON JONES *William Clark and the Shaping of the West* (2004), *The Essential Lewis and Clark* (2000) ve *Great Expectations: America and the Baby Boom Generation* (1980) kitaplarının yazarıdır. New York kentindeki Time Inc.'te geçen yayımcılık kariyeri sırasında *People* ve *Money* dergilerinin genel yayın yönetmenliğini yaptı; *In Style*, *People en Espanol*, *Teen People* ve *Who Weekly* gibi yeni dergileri çıkardı. 41

JOHN KEAY Asya tarihini konu alan *The Honourable Company* (1991); *Last Post: The End of Empire in the Far East* (1997), *Sowing the Wind: The Mismatch of the Middle East* (2003), *India: A History* (2000) ve *The Spice Route* (2005) gibi kitapların yazarıdır. Ayrıca İskoçya ve keşifler tarihi üzerine kitap ve makaleleri vardır. *The Royal Geographical Society History of World Exploration*'ı (1991) yayıma hazırlamış, iki ciltlik *Explorers of the Western Himalayas* (1975, 1979), *The Great Arc* (2001) ve *Mad About the Mekong: Exploration and Empire in South East Asia*'yı (2005) yazmıştır. 51

DUANE KING Los Angeles'taki Autry Ulusal Merkezi Güneybatı Müzesi'nin idari müdürüdür. Bu görevden önce Smithsonian Enstitüsü'ne bağlı Amerikan Yerlileri Ulusal Müzesi'nin müdür yardımcısıydı. *Journal of Cherokee Studies* dergisinin kurucu yayın yönetmenliğini yapmış ve *The Cherokee Indian Nation: A Troubled History* (1979) kitabını yayıma hazırlamıştır. Çok sayıdaki kitaplarından biri de

Smithsonian Enstitüsü için yazdığı *Cherokee in the West*'tir. 44

ROBIN KNOX-JOHNSTON, halen Clipper Ventures plc şirketinin yönetim kurulu başkanı ve bir ticaret gemisi kaptanıdır. Tekneyle dünyanın çevresini tek başına ve molasız dolaşan ilk kişidir. Yazdığı 14 kitaptan *A World of My Own* (1969) 11 ülkede hâlâ satılmaktadır. 66

DAVID LOADES Galler Üniversitesi fahri profesörü ve Sheffield Üniversitesi onursal araştırma profesörüdür. *The Tudor Navy* (1992), *England's Maritime Empire, 1450-1690* (2000) ve Tudor tarihini konu alan daha birçok kitabın yazarıdır. C. S. Knighton'la birlikte *The Anthony Roll of Henry VIII* (2000) ve *Letters from the Mary Rose* (2002) kitaplarını yayıma hazırlamıştır. 28

JOSÉ-JUAN LOPEZ-PORTILLO Oxford'da antik çağ ve modern çağ tarihi öğrenimi gördü. Halen Profesör Felipe Fernandez-Armesto'nun gözetiminde 16. yüzyıl İspanyol sömürgecilik tarihi üzerine doktora araştırmasını yürütmektedir. 20

DAVID McLEAN yaşamı boyunca gezmiş bir kişidir ama ilk aşkı her zaman Güney Georgia, Elefant Adası ve Antarktika Yarımadası olmuştur. Çalışmalarının odak noktası Shackleton ve *Endurance* keşif seferindeki ilham verici önderliğidir. James Caird Derneği'nin bir komite üyesi olarak, Shackleton: Antarktika ve *Endurance* (2000) adlı sergiyi hazırlamıştır. 59

JUSTIN MAROZZI gezi yazarı ve tarihçidir. Kraliyet Coğrafya Derneği'nin üyesidir. *South from Barbary: Along the Slave Routes of the Libyan Sahara* (2001) ve *Tamerlane: Sword of Islam, Conqueror of the World* (2004) adlı kitapları vardır. Herodotos tarihi üzerine araştırma yapmaktadır. 5

PHILIP MATYSZAK antikçağ tarihi öğrenimini gördüğü Oxford Üniversitesi'nde, Roma Cumhuriyeti'nin son döneminde Senato'yu konu alan araştırmasıyla doktora diploması aldı. Kitapları arasında *The Chronicle of the Roman Republic* (2003), *The Enemies of Rome* (2004) ve *The Sons of Caesar* (2006) sayılabilir. 9, 10, 11

ALEXANDER MONRO Durham'da Fransızca ve Cambridge'de Çince öğrenimi gördü. Cengiz Han'ın Moğolistan'dan Afganistan'a giderken geçtiği yolu izleyerek yolculuk etti. Halen kaldığı Şanghay'da muhabir olarak çalışmaktadır. *New Statesman*, Reuters, AFP, *The Times* ve *The Sunday Telegraph* için İngiltere ve Çin üzerine makaleler yazmıştır. 16

MALYN NEWITT Londra'daki King's College Charles Boxer Kürsüsü'nde tarih profesörü olarak ders vermiştir. Rusya, Özbekistan ve Cabo Verde Adaları'nda, ayrıca Londra'da odak noktası Portekiz'in sömürgecilik tarihi olan akademik konferanslar düzenlemiştir. *Sao Tome and Principe* (Tony Hodges'la birlikte, 1936), *A History of Mozambique* (1995) ve *A History of Portuguese Overseas Expansion 1400-1668* (2004) kitaplarının yazarıdır. 21

CHRISTOPHER ONDAATJE 1967'de Pagurian basımevini, daha sonra Pagurian şirketini kurdu. 1988'de bütün ticari hisse senetlerini sattı ve edebiyat dünyasına döndü. Aralarında Burton biyografileri *Sindh Revisited* (1996) ve *Journey to the Source of the Nile*'in (1998) yanı sıra *Hemingway in Africa* (2004) ve *Woolf in Ceylon*'in (2005) bulunduğu sekiz kitabı vardır. Kanada'nın 1964 kızak takımında yer almıştır. Kraliyet Coğrafya Derneği ve Ulusal Portre Galerisi Mütevelli Heyeti üyesidir. 2003'te kraliçeden "sir" unvanı almıştır. 48

GHILLEAN PRANCE Eden Projesi'nin bilim direktörü, Reading Üniversitesi'nde konuk profesör ve Kew'daki Kraliyet Botanik Bahçeleri'nin eski müdürüdür. Amazon bölgesine dönük birçok botanik keşif seferi yürütmüştür. Bitki taksonomisi, ekoloji, etnik-botanik ve doğayı koruma üzerine 19 kitabı ve 500'ü aşkın bilimsel ve genel makalesi vardır. 40, 43

JANE ROBINSON kadın tarihi ve biyografi konusunda uzman bir yazardır. Çok sayıda kitabı arasında *Wayward Women: A Guide to Women Travellers* (2001), *Unsuitable for Ladies: An Anthology of Women Travellers* (2001) ve Mary Seacole'un bir biyografisi (2005) sayılabilir. 60

JOHN ROSS Melbourne'de oturan bir gazeteci ve yayımcıdır. *Chronicle of the 20th Century* (Avustralya baskısı, 1999) ve *Chronicle of Australia*'nın (2000) baş editörlüğünü yapmıştır; *200 Seasons of Australian Cricket*'in (1997) yazarlarından biridir. Aralarında *Country Towns* (1975), *One People, One Destiny: The Story of Federation* (2001) ve *Voices of the Bush*'un (2001) bulunduğu 20 kitabı vardır. 31, 49

ANTHONY SATTIN yazar, eleştirmen ve televizyon yayıncısıdır. Kitapları arasında *The Pharaoh's Shadow: Travels in Ancient and Modern Egypt* (2000) ve *The Gates of Africa: Death, Discovery and the Search for Timbuktu* (2003) sayılabilir. *Sunday Times*'a ve dünyanın çeşitli yerlerindeki gazete ve dergilere yazmaktadır. Avrupalılar'ın 19. yüzyıl başlarında Mısır'a girişini anlatan *Lifting the*

Veil (1987) adlı kitabını yazarken Kuzey Afrika ve Ortadoğu'da kalarak kapsamlı gezi-ler yapmıştır. 42

ANN SAVOURS (Dr Shirley) kutup keşifleri tarihini konu alan *The Search for the North West Passage* (1999) ve *The Voyages of the 'Discovery'* (1992) kitaplarının yazarıdır. Hakluyt Derneği'nin başkan yardımcısıdır ve 2001'de Kraliyet Coğrafya Derneği'nin Murchison Ödülü'nü almıştır. Greenwich'teki Ulusal Denizcilik Müzesi'nin müdür yardımcılığını yapmıştır. Halen *The South Polar Times*'in dördüncü cildini yayıma hazırlamaktadır. 46

ROBIN SCAGELL astronomiyle ilgilenen bir yazar ve yayıncıdır. Ay'a iniş seferleri sırasında Manchester Üniversitesi için bir Fransız gözleminden Ay'ın görüntülerini çekti. Kısa bir süre teleskop yapımcısı olarak çalıştıktan sonra, muhabirliğe başlayarak dergilere fotoğrafçılık, çocuk tarihi, II. Dünya Savaşı dönemi kayıtları ve uzay keşifleri gibi konularda dışarıdan yazılar hazırladı. Halen astronomi görüntüleri sunan bir resim kütüphanesini yönetmektedir. 67, 70

TAHIR SHAH kültür araştırmalarını ve kültürler arası ilişkileri konu alan *The Middle East Bedside Book* (ed., 1992), *In Search of King Solomon's Mines* (2003) ve *The Caliph's House* (2006) gibi bir düzineyi aşkın kitabın yazarıdır. Ayrıca önde gelen dergilere çok sayıda makale ve akademik monografi yazmış, büyük övgü toplayan bir dizi televizyon belgeseli sunmuştur. 15, 18

STANLEY STEWART *Old Serpent Nile* (1991), Fa Hsien ile Hsuan Tsang'ın güzergâhını izleyerek Çin içinde ve Karakurum Dağları'nı aşarak Hint alt-kıtasına yaptığı yolculuğu anlatan *Frontiers of Heaven* (1995) ve *In the Empire of Genghis Khan* (2000) gibi gezi kitaplarının yazarıdır. Son iki kitabıyla Thomas Cook Yılın Gezi Kitabı Ödülü'nü kazanmıştır. 12, 19

ROBERT TWIGGER "bir 20. yüzyıl yazarının bedenine bürünen bir 19. yüzyıl serüvencisi" olarak nitelendirilmiştir. Mackenzie'nin yolculuk güzergâhını 1793'ten bu yana tam olarak yeniden izleyen ilk kişidir; bu gezisini *Voyageur. Across the Rocky Mountains in a Birchbark Canoe* (2006) adlı kitabında anlatmıştır. Halen Brezilya yağmur ormanlarında yeni bir böcek türünü araştırmaktadır. 38

JOHN URE Küba, Brezilya ve İsveç gibi değişik ülkelerde büyükelçilik yapmış eski bir İngiliz diplomatıdır. Birçoğu çeşitli dillere çevrilen bir düzine kadar biyografi, gezi ve tarih kitabı yazmıştır; en son kitabı *Pilgrimage: The Great Adventure of the Middle Ages*'tir (2006). Halen *Daily* ve *Sunday Telegraph* gazetelerine düzenli gezi makaleleri, *Times Literary Supplement*'a kitap eleştirileri yazmaktadır. 14, 35, 52, 55, 56

STEPHEN VENABLES takviye oksijen kullanmaksızın Everest'e tırmanan ilk İngiliz dağcıdır. Himalayalar ve başka dağ sıralarındaki birçok ilk tırmanışlarından birini yaptığı Doğu Yüzü'nde yeni bir güzergâhı açmıştır. Yolculuklarını anlattığı sekiz kitabı vardır. Çeşitli televizyon belgesellerinde çalışmış ve IMAX kamerasıyla çekilen *Shackleton'un Antarktika Macerası* filminde rol almıştır. Alpine Club'un başkanıdır. 65

BRUCE WANNELL dilbilimci ve gezgindir. Ludovico di Varthema'nın gezilerini yaptığı bölgelerden birçoğunu dolaşmıştır. 22

PETER WHYBROW Semel Sinirbilim ve İnsan Davranışları Enstitüsü'nün direktörü ve UCLA Judson Braun Kürsüsü psikiyatri ve davranışlar profesörüdür. Son kitabı *American Mania; When More Is Not Enough*'ta (2005) göçmen mizacını ve bunun getirdiği sonuçları kapsamlı biçimde ele almaktadır. "Göçmen Aklı" çerçeve yazısı. 1

TOBY WILKINSON ejiptoloji doktora diplomasını aldığı Cambridge Üniversitesi'ne bağlı Clare College'da öğretim üyesidir. Eski Mısır üzerine dersler vermektedir. Kitapları arasında *Genesis of the Pharaohs* (2003) ve *The Thames & Hudson Dictionary of Ancient Egypt* (2005) sayılabilir. 4

GLYN WILLIAMS Londra Üniversitesi'ne bağlı Queen Mary College'da fahri tarih profesörüdür. Keşifler ve geziler üzerine bir düzine kadar kitabı vardır; en son çıkanlar *The Prize of the Oceans: The Triumph and Tragedy of Anson's Voyage Round the World* (1999) ve *Voyages of Delusion: The Search for the Northwest Passage in the Age of Reason*'dir (2002). 30

SIMON WILSON STEPHENS Uganda'da dört yıl rehber olarak çalıştıktan sonra, Stanley'nin Afrika keşif seferi güzergâhını izleyerek, 2003'te Doğu Afrika'yı bisiklet ve kanoyla tek başına dolaştı. Halen Milestones adlı bir uzman gezi pazarlama şirketini yönetmekte, Afrika'da turizme ve keşif gezilerine destek vermektedir. 50

SIMON WINCHESTER *Guardian* için çalışmış eski bir dış muhabirdir. Halen New York ve batı Massachusetts'teki evlerinde modern tarih üzerine kitaplar yazmaktadır. En son çıkan kitabı *A Crack in the Edge of the World: America and the Great California Earthquake of 1906*'tir (2005). 23

GİRİŞ

Solvitur ambulando: Çözüm yolu yürümektir.

AZİZ AUGUSTINUS

Anlamanın anahtarı gözlemdir. Tarih boyunca insanlar kendi çevrelerini görmek ve anlamak amacıyla gezmişlerdir. İster tanıdık yaşam alanlarının dışına çıkan ilk insanlar, ister çığır açıcı yolculuklar yapan daha sonraki erkekler ve kadınlar söz konusu olsun, bu geziler ister askeri, ister ekonomik, ister dini mahiyet taşıyın, hepsinin ardındaki itici güç bilinmeyen dünyayı gözlemlemeye ve ana hatlarıyla tanımayaya yönelik doymak bilmez bir meraklı.

Burada anlatılan yolculuklar göçten mistisizme, meraktan fethe kadar insanı gezmeye yönelten bütün olası sebepler yelpazesini kapsıyor. Birçoğu bizzat gezginlerce zamanında kayda geçirilmiş yolculuklar; diğerlerinden bazılarını o dönemde veya daha sonra yaşamış tarihçilerin yazılarından, bazılarını ise büyük tapınak ve sarayların arkeolojik izlerinden, çömlek kırıklarından ve kemiklerden biliyoruz.

Geçmişteki en büyük yolculukların hikâyelerini aktarmak aklımıza şu soruyu getiriyor: İnsanları keşfe yönelten şey nedir? İnsanoğlunu meçhule doğru yol almaya iten güdü nedir? Her ne kadar bazıları trajik bir akıbete uğrasa da, giriştikleri serüvenleri tamamlayarak yurtlarına sağ salım dönenlerin sonuçta başarıya ulaşmasını sağlayan şey nedir?

Burada keşfe apaçık bir vurgu var. Keşif tanımımın esası her zaman dünyayı değiştirme özelliği olmuştur. Dolayısıyla bu kitaptaki “büyük” yolculuklar seçkisi gezegenimize dair görüşümüz üzerinde önemli bir etki bırakmış olanları kapsıyor. Hiçbir şey insan ayağının daha önce değmediği yerlere adım atmanın heyecanını aşamaz; ilk atalarımızın yollara düştüğü günlerden insanın ilk kez Ay’a ayak bastığı ana kadar, bizi keşfe yönelten itkilerden biri kesinlikle budur. Günümüzde uzayın derinliklerine

varma çabamız da aynı coşkuyla dolu. Gelgelelim, varoluşumuzun en eski evrelerindeki ilk göçmenler dünyanın yaşamaya elverişli bölgelerinin neredeyse hepsine tarihsel çağlardan çok önce yerleşmişlerdi. Bu yüzden neredeyse bütün büyük yolculuklar aslında hemcinslerimizin daha önce yerleşmiş olduğu kara parçaları üzerinden gerçekleşti; bunun bir sonucu olarak da bu kitapta hikâyeleri anlatılan öncülerin çok azı gerçek anlamda ilkti.

Destansı yolculuklar

O halde bir “büyük yolculuğu” oluşturan unsurlar nelerdir? En eski çağlardan itibaren insan serüveninin yayılışı tek bir tanıma sığdırılamayacak kadar geniştir. Ama biz seçimlerimiz-



Amerika yolculuğuyla kendi döneminde dünyaya bakışı yeniden şekillendiren Kristof Kolomb'un 1525 tarihli bir portresi.



Bazı büyük yolculuklar askeri nedenlerle yapıldı: Cengiz Han durdurulamaz gibi görünen fetihlerinde ordularının başında muazzam mesafeleri kat etti. Bir 13. yüzyıl yazmasından alınmış bu ayrıntı, onu bir dağ geçidinde çarpışırken gösteriyor.

de belli ölçütlere uymaya çalıştık. Her yolculuğun destansı bir niteliği olmalıydı. Bazıları orduların, bütün halkların, donanmaların ya da seferlerin devreye girdiği toplu girişimlerdi. Bazıları ise tek başına girilen olağanüstü uğraşlardı. Mümkün mertebe her girişimin ardındaki yönlendirici kişiyi, yani önderi saptamak için çaba gösterdik, çünkü büyük yolculuklara çoğunlukla tek kişi yön verir. Peter Whybrow'un "Göçmen Akı" başlıklı çerçeve yazıda bize anlattığı gibi, belli insanların genlerinde onları keşfe çıkmaya ve yeni toprakları aramaya iten bir şey varmış gibi görünüyor. Bu

güdü her ne olursa olsun, söz konusu seçkin karakterler olmasaydı, dünyamız şimdiki gibi olmayacaktı.

Yer kısıtlılığı kitaba alınabilecek çok sayıda büyük yolculuğun dışta bırakılması anlamına geliyor hiç kuşkusuz. Bunun yerine, büyük göçlerin, askeri harekâtların ve coğrafi araştırmaların yanı sıra bireysel yolculukların geniş bir karmasına yer vererek, insan ruhunun arayışçı niteliğini gözler önüne sermeye çalıştık.

Kitaba katkıda bulunan kişiler de seçkin tarihçi ve yazarlardan gezgin ve kâşiflere kadar uzanan geniş ve eklektik bir yetenek, deneyim ve uzmanlık yelpazesini yansıtıyor. Onların derin bilgileri ve konularına dönük coşkuları, bu efsanevi yolculuklara daha önce girilmemiş bir tarzda canlılık katıyor.

Zaman içinde yolculuk

Kitapta "büyük yolculuklar" her birinde gezinin farklı nitelik taşıdığı oldukça özgün tarihsel çağları temsil eden altı bölüme ayrılmıştır.

Antik çağda tamamen meçhul ve büyük ölçüde ıssız bir dünyadan, zamanın sislerinin hafif bir dağılmasıyla ilk keşif yolculuklarının heyecan verici kesitleri şöyle ucundan gözlerimize geliyor. Açlığın ve nüfus baskısının dürtüklediği ve en eski atalarımızı Afrika'nın dışına çıkarmaya yöneltmiş olabilecek dolaşma itkisi, tedricen gelişerek daha hedefe dönük bir meraka dönüştü; bu süreçte ticaret ve fetih çizgileri şekil almaya başladı.

Ortaçağ gezginleri çoğu kez dinin etkisiyle bunu bir aşama daha ileriye götürdü: Budist kutsal metinler peşindeki Çinliler, gūnahtan arınmaya çalışan Hristiyanlar ve Müslümanlar. Doğu'dan gelen vahşi halkların alışlagelmiş patlamaları türünden sırf askeri nitelikli ardışık göç dalgaları, ayrıca büyük ölçüde merak duygusunun harekete geçirdiği bireysel gezginlerin ilk örnekleri de vardı bu dönemde. Marco Polo ve aile efradı tüccardı ama ona ölümsüzlük kazandıran şey gözlemleri idi. İbn Battuta belki de tarihin en zorlanan gezginiydi. Bugün bile çok az kişi, onun büyük ölçüde yaya kat ettiği mesafeleri alarak boy ölçüşmeye kalkışabilir.

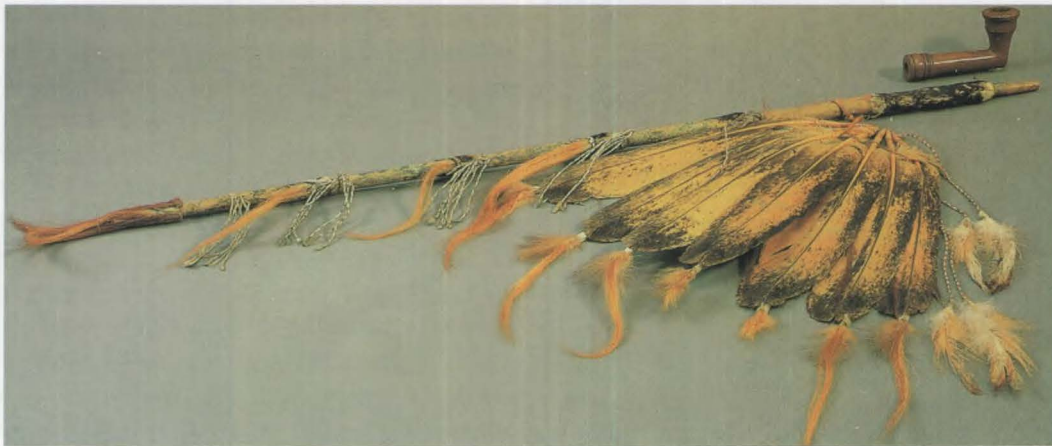


Rönesans'a vardığımızda bütün yerkürenin açığa çıktığı ve çepeçevre dolaşıldığı bir döneme gireriz. Kolomb'un yeryüzünü sarsıcı bir gelişmeyle Yenidünya'yı keşfi, gezegenimizin şekli konusunda yüz yıl süren bir saplantıyı tetikledi, kâşifleri bütün zamanların en aydınlatıcı yolculuklarından bazılarını girişmeye yöneltti. Dünyanın yuvarlak olduğunun kanıtlanması, insanların bu gerçeği ticari bakımdan değerlendirme

yollarını canla başla aramalarını getirdi. Amerika kıtaları üzerinden Doğu'ya varmayı sağlayacak yeni güzergâhlar, çağın iktidar mücadelelerinde hayati unsurlar haline geldi. Girişilen yolculuklar çoğunlukla yeni topraklarda bir pay kapmaya yönelik resmi devlet görevleriydi; oralarda öteden beri yaşayan değişik halklara kimenin aldırış ettiği yoktu.

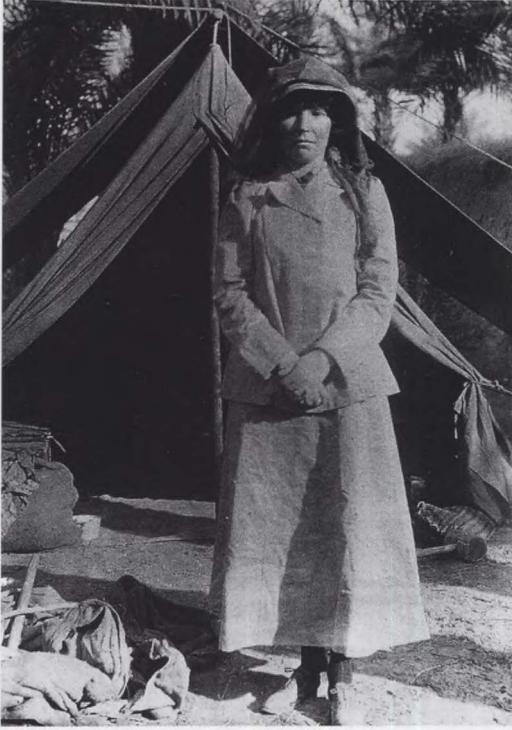
Yerküre haritalarında geriye kalmış boşluk-

Üstte Thomas Baines'in 1859'da Dr. Livingstone'la birlikte yaptığı bir seferde yaptığı bu tablo Zambezi Irmağı'nın çavlanlarını konu alıyor. Bu, yolculukları kayda geçirmek için fotoğrafçılığın gittikçe daha çok kullanıldığı bir dönemdi. Sağ altta tripodunun üstüne eğilmiş bir fotoğrafçı görülüyor.



Solda Kuzey Amerika'yı boydan boya aştıkları keşif seferinde Lewis ve Clark'a hediye edildiği sanılan bir Yerli barış çubuğu; 1790'ların sonlarıyla 1800'lerin ortaları arasında kalma, Missouri Irmağı yöresi.

Gertrude Bell'in Babil'deki çadırının önünde çekilmiş bir fotoğrafı, 1909. Bell kabilelerin yaşadığı Arabistan'ın iç kesimlerini tek başına dolaşmıştı. O dönemde bir kadın için önemli bir başarı olan böyle bir girişime günümüzde kalkışmak herhalde mümkün değildir.



Kötü sonuçla biten Antarktika keşif seferinde (1910-12) Scott'un (uzak uçta oturuyor) yaş gününü anısına Terra Nova gemisinde düzenlenen bir akşam yemeği.



ların çoğu 17. ve 18. yüzyıllarda dolduruldu. Daha haşın doğal ortamlardan bazılarının üstesinden gelindi. Güneyde ve donmuş kuzeyde kalan uzak topraklara ulaşıldı, öte yandan Tahiti ve Hawaii gibi yerlerde görünüşte mutlu bir hayat süren ada halklarına rastlanması bu tür sade cennetlere yönelik hummalı arayışı kızıştırdı. Avrupalılar en karanlık kıta Afrika'nın içlerine ilk kez sızdı ve bilim az sayıdaki öncü kişi için birincil güdü haline geldi.



Böyle araştırma gezileri 19. yüzyılda patlama gösterdi. Bakir bölgelere giren korkusuz ve çok yönlü bilgilere sahip araştırmacılar, bilinmeyen bitkiler ve hayvanlar karmaşasına Linnaeus sınıflandırma ilkelerini uyguladılar. Bazıları karşılaştıkları halkların deneyim ve bilgi birikimini kavramaya ve kayda geçirmeye başladılar. Afrika, Güney Amerika ve Orta Asya'nın en ücra, en meçhul yaban alanlarından çoğunun ortaya çıkarıldığı büyük keşifler çağıydı bu. Birçok kişiyi şan ve şöhret arayışı dürtüklerken, bazılarını harekete geçiren şey din ya da vatan aşkıydı. Sırf ilk olmaktan duyulan ulusal gurur, önemli bir rol oynamaya



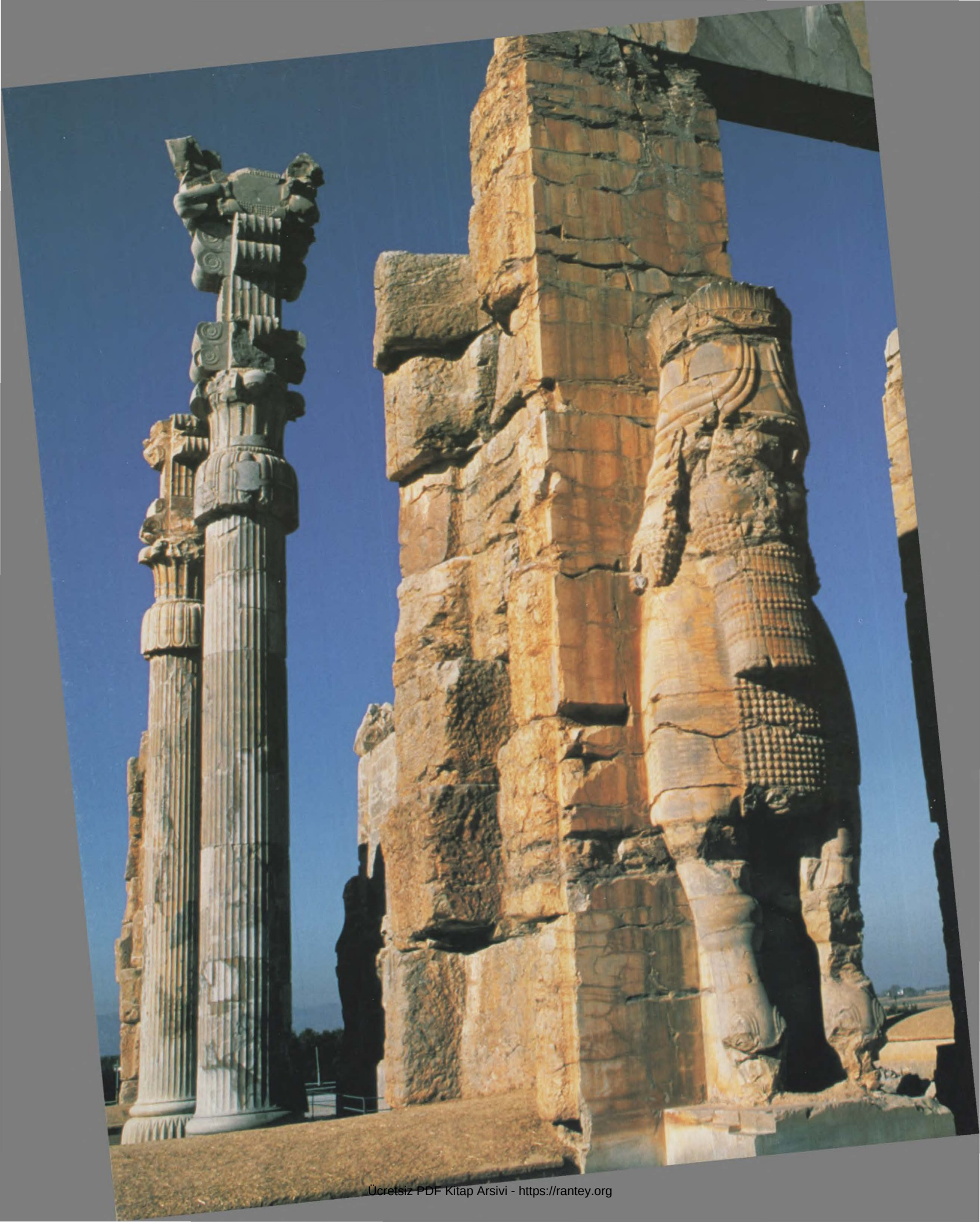
başladı. Bayrakların gururla dikilişinde açıkça görülen bu duygunun ardında hemen her zaman küresel iktidar ve nüfuz çekişmesi yatmaktaydı.

Son olarak, modern çağda yerkürenin üstündeki ve yukarıdaki son ve en zorlu bölgeler sırt olmaktan çıktı. Her iki kutba nihayet ulaşıldı, en yüksek dağlara tırmanıldı ve en derin okyanus çukurlarına dalındı. Teknolojik gelişmeler -gerek deniz ve hava için tasarlanmış gelişkin makineler gerek daha büyük dayanıklılık ve cesaret atılımlarına olanak veren yeni kişisel donanım ve giysiler- yeni sınırların aşılmasını sağladı. Şimdi uzayın derinliklerinde son

destansı yolculuğa koyuluyoruz. Aynı zamanda şu kuşkuyu duymaya başlıyoruz: Asıl önemli olan şey büyük yolculuğun getirdiği maddi bazarıdan çok, ondan çıkarılacak sonuçlar ve onun ortaya koyduğu daha kapsamlı yaşam kavrayışı.

Sonuç olarak, bu kitap için seçime temel oluşturan belki de en önemli ölçüt, yolculuğun çağlar boyunca yankılanan bir etki bırakmış olmasıdır. İster gözlerimizi dünyanın daha önce bilinmeyen bir veçhesine açmış olsun, isterse katılımcılarının yığılmasıyla bize ilham vermiş olsun, böyle yolculuklar bir farklılık yaratmaları açısından hatırlanacaktır.

Thor Heyerdahl, saldan yapılmış Ra II teknesinde dalgalarla boğuşuyor. Böyle bir sefere Eski Mısırlılar'ın sazdan yapılmış buna benzer sandallarla Atlantik'i aşarak Amerika'ya varmış olabileceğini göstermek amacıyla girişmişti.



Antik Çağ Dünyası

İnsanoğlunun ilk göçleri sonraki bütün yolculuklardan daha kapsamlıydı. Kayıtlara geçmeyen geniş zaman dilimlerinde, yaşanılabilir dünyanın neredeyse her köşesi keşfedildi ve yerleşime açıldı. Sonraki yolculuklarda ayak izleri takip edilen bu cesur öncülerin nereye gittiklerine dair hiçbir fikirleri yoktu, çünkü o yerlere daha önce hiç kimse ulaşmamıştı. Onları harekete geçiren itici güç belki merak duygusu kadar yiyecek bulma ihtiyacıydı. Nüfus artışı, hayvan avlamak ve daha sonraları bitki ekmek için daha fazla alanı gerekli kıldı. En eski ipuçları -çakmaktaşı ok başlıkları, ateş ya da boya izleri- bize atalarımızın söz konusu yerlerde bulunduğunu anlatıyor. Varlıklarının tarihini gittikçe artan bir doğrulukla belirleyebiliyoruz şimdi.

Ne var ki, bu göçlerin ardında sırf açlığın ötesinde etkenler de rol oynamış olmalıdır. Anlaşıldığı kadarıyla insan ruhunda belli kişileri daha ötedeki yerleri yoklamaya yönelten bir şey var. Sahiden genetik olsun ya da olmasın, bu keşif güdüsü en büyük yolculukların yapılmasını sağlayan şeydir. Yolculuklarının izini sürdüğümüz gezginlerin geçtikleri yolları ve çektikleri zahmetleri takip ederken aynı güdü defalarca karşımıza çıkacaktır.

Afrika'dan çıkan ilk göçmenlerin bütün Asya ve Avrupa'ya sızmasıyla, hatta adalar aracılığıyla güneyde ta Avustralya ve Tasmanya'ya ulaşmasıyla birlikte, o sırada yaşanılabilir bütün dünyanın keşfedildiği söylenebilir. Derken, 18 bin yıl kadar önce, Buz Çağı sona erdi ve Sibirya ile Alaska arasında geçici bir kara köprüsü oluştu. Görece kısa bir süre içinde, burayı aşan gözü pek birkaç avcıyı değişik halklardan

Pers imparatorluğunun antik başkenti Persepolis. Herodotos, Persler'e karşı yürütülen Yunan savaşlarının bir tarihini yazmıştı. Persler daha sonra Büyük İskender tarafından yenilgiye uğratıldı, Persepolis ateşe verildi.

oluşan büyük topluluklar izledi. Göçmenler yeni diyarın her tarafına hızla yerleşti. Deniz seviyesinin tekrar yükselmesi ve kara köprüsünün ortadan kalkmasıyla, bu Yenidünya binlerce yıl Eskidünya'dan kopuk kaldı.

Dirsek futalı çifte kanolar kullanan Polinezyalılar, 4000 yılı aşkın bir döneme yayılan bir süreçte bütün zamanların en büyük deniz yolculuklarından bazılarını gerçekleştirdiler. Geniş bir alana serpişmiş sayısız ufak adaları aramaya koyuldular. Her gezgin grup rastladığı bir adada kalıp yeni bir toplum kurdu. Polinezyalılar, Yeni Zelanda'ya ulaştıkları İS 1200 dolaylarında, Büyük Okyanus'taki yaşanılabilir adaların hepsini keşfetmiş ya da yerleşime açmışlardı.

Geçmişteki yolculuklardan bazılarına ilişkin somut kayıtların ilk heyecan verici kesitleri Mısırlılar, Fenikeliler, Yunanlılar ve Romalılar sayesinde tarihe geçer. Taşa oyulmuş kabartmalar, mezarlarda çizilmiş duvar resimleri ve metinler dönemin gezi tarihini belgeler. Aynı zamanda, efsane ve masal örtüsüyle sarılmış sonrakı aktarmalar, çoktan kaybolmuş özgün kaynakların ikinci ve üçüncü versiyonları, hikâyeler aracılığıyla süzülerek bize ulaşır. İtici güdü artık çoğunlukla fetih ve bazen ticarettir.

Mısırlılar'ın Afrika içlerine sızdığı bu süreçte, Harkuf'un gözlemlerinde, egzotik fildişi ve abanoz yadigarların ve dans eden bir Pigme görüntüsünün kışkırttığı bir heyecan duygusu ediniriz. Bin yıl kadar sonra Mısırlılar filolarını

Afrika kıyı şeridini dolaşmaya gönderdiler; büyük bir denizci halk olan Fenikeliler ise çok daha öteye ulaştılar. Tarihin en eski bireysel gezginleri dolaşma, gözlemde bulunma ve kayda geçirme yönündeki büyük geleneği başlattılar.

Dünyanın ilk tarihçisi ve aynı zamanda ilk gezi yazarı Herodotos, Yunanlılar'ın Persler'e karşı giriştiği ünlü seferlerin günümüze ulaşmasını sağladı. Paralı asker Ksenophon, Pers diyarından yurdu Yunanistan'a yolculuğunu ilk ağızdan aktardı. Büyük İskender âdeta durdurulamaz bir ilerleyişle, bilinen dünyanın neredeyse tamamına boyun eğdirdi, destansı Doğu istilasının sonunda Indus'u aştı. Roma İmparatorluğu'nun başına bela kesilen Hannibal, İspanya ve Güney Galya yoluyla yürüttüğü devasa bir hareketin ardından filleriyle Alpler'i geçti. Roma'nın nihai sınırlarını çizen Hadrianus, imparatorluk döneminin büyük bölümünü Mısır'ın uç kesimleri ve adıyla tanınan ünlü duvarı inşa ettirdiği Kuzey Britanya arasında dolaşarak geçirdi.

Bu arada Marsilyalı Pytheas, Akdeniz dünyasının ötesindeki bir okyanusa, denizin "donduğu" ve güneşin pek batmadığı gizemli bir kuzey bölgesine dair ilk belirtileri ortaya koydu. Aziz Paulus'un Kudüs'ten Roma'ya fırtınalı yolculuğu Aziz Luka tarafından günü gününe yazıya döküldü. Erken dönem Hristiyanlığın gelişiminde büyük önem taşıyan bu metin aynı zamanda antik çağın en iyi kayda geçirilmiş deniz seyahatlerinden birinin hikâyesiydi.

Issos Çarpışması'nda Pers imparatoru Dareios, zafere ulaşan İskender'e dönüp bakarak kaçarken. İskender, Pers imparatorluğunu yenmek için yola koyulmuştu ama orada durmadı. Ordusunun başında 32 bin km'lik bir mesafeyi kat ederek Orta Asya ve Hindistan'a kadar ulaştı.



Afrika'dan Çıkış

1

100-50 bin yıl önce

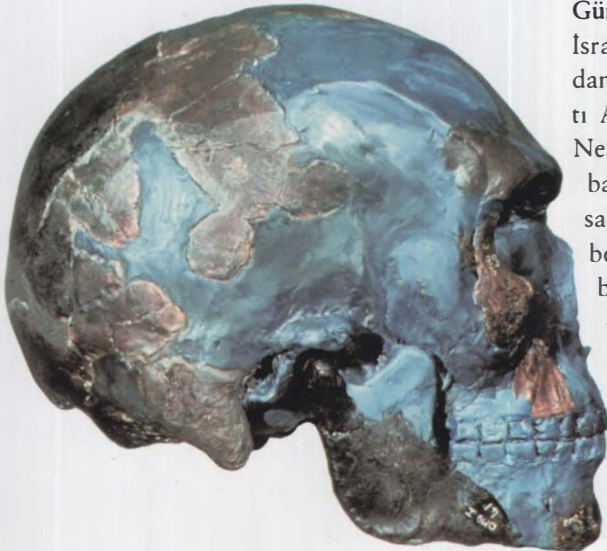
Ve Âdem karısının adını Havva koydu; çünkü o, yaşayan bütün insanların anasıydı.

TEKVİN, III:20

Biz *Homo sapiens*, yani akıllı insanız. Alet tasarlayıp yaparız, anlaşılır konuşmayla iletişim kurarız, mantıklı düşünürüz ve önceden plan yaparız. Bu benzersiz beceriler bütün insan yolculuklarının ilki ve en tutkusu olan bir süreçte, 100 bin yıl önceden başlayarak dünyayı mesken edinmemizi sağladı.

Dişi soy çizgisinden kalıtımla geçen mitokondriyal DNA üzerindeki analizlere göre, köklerimiz yaşayan her insanda genleri bulunan bir ilksel Afrika topluluğuna dayanıyor. *Homo sapiens* 200 bin yıl kadar önce Sahra Çölü'nün güneyinde evrimle ortaya çıktı. Etiyopya'nın Omo Kibish ve Herto yörelerinde bulunan fosiller sayesinde, yeryüzünde varlık buluşumuzu sağlayan biyolojik gelişmelerin 150 bin yıl önce dolaylarında meydana gelmiş olduğunu biliyoruz.

Etiyopya'nın Omo Kibish yöresinde (Omo I) bulunmuş 200 bin yıllık bir Homo sapiens kafatası kalıntılarının yeniden bir araya getirilmiş hali.



İnsanlığın ilk yolculuğu

Başlangıçta modern insanların yaşadığı alan, Sahra Çölü'nün güneyine düşen tropikal Afrika'yla sınırlıydı. Modern insanlığın yolculuğu avcı-toplayıcı küçük grupların 100 bin yıl önce Sahra üzerinden Nil Vadisi'ne ve ardından Güneybatı Asya'ya yönelmesiyle başladı.

Bu bilinçli bir keşif yolculuğu değildi. Sayıca muhtemelen birkaç yüzü aşmayan, küçük ve son derece hareketli insan toplulukları, yiyeceğin geniş bir alana yayıldığı kırlık bir kesimdeki varoluşa uyum sağlamıştı. Her topluluk sürekli bir yer değiştirme hali içindeydi. Oğullar babalarından ayrılıyor, kızlar topluluk dışında ebeveynler buluyor, insanlar kavgaya düşünce çekip gidiyor, herkes yıl boyunca çok uzun yollar kat ediyordu. Buz Çağı'nın son evresinde bu dinamikler ve modern insanların üstün uyum sağlama yeteneği, *Homo sapiens*'i neredeyse akla gelebilecek her türlü doğal ortama götürdü.

Güneybatı Asya'nın yerleşime açılması

İsrail'deki Kafze Mağarası'nda yapılan kazılardan, atalarımızın en az 90 bin yıl önce Güneybatı Asya'da yaşadığını biliyoruz. Orada arkaik Neandertallerden oluşan küçük bir topluluktan başka, yaklaşık 45 bin yıl boyunca sınırlı bir sayıda varlıklarını sürdürdüler. İki topluluk belki de ara sıra temasa girdi ama sonunda bölgedeki Neandertal soyu büyük olasılıkla 45 bin yıl kadar önce yok oldu.

Bu uzun süreli birlikte varoluş dönemi insana özgü alet takımlarında çarpıcı değişimlere ve anlaşıldığı kadarıyla insanın bilişsel becerilerinde keskin bir sıçrayışa sahne oldu. Günümüzden 50 bin yıl önce Güneybatı Asya'da yaşayan modern insanlar



Başlıca arkeolojik kazı alanlarıyla birlikte, Homo sapiens'in Avrupa, Asya ve Avustralya'daki yayılımını gösteren harita.

daha etkili av silahları ve alet teknolojisi geliştirmişlerdi. Bu durum, başka buluşlarla birlikte modern insanların doğal, teknik ve sosyal bilgiler arasında bağlantılar kurmalarına olanak verdi. Böylece kurulan çağrışımlar çok daha gelişkin sosyal ilişkileri ve sözgelimi Orta ve Batı Avrupa'nın bazı örnekleri 30 bin yıl önceye kadar inen geç Buz Çağı mağara sanatında gördüğümüz bir görsel simgeciliğin gelişmesini getirdi. Homo sapiens'in daha arkaik insanlar karşısında artık bir rekabet üstünlüğü vardı ve modern insanlar 50 bin yıl önceden başlayarak Eskidün-ya boyunca hızla yayıldılar.

Asya ve Avustralya

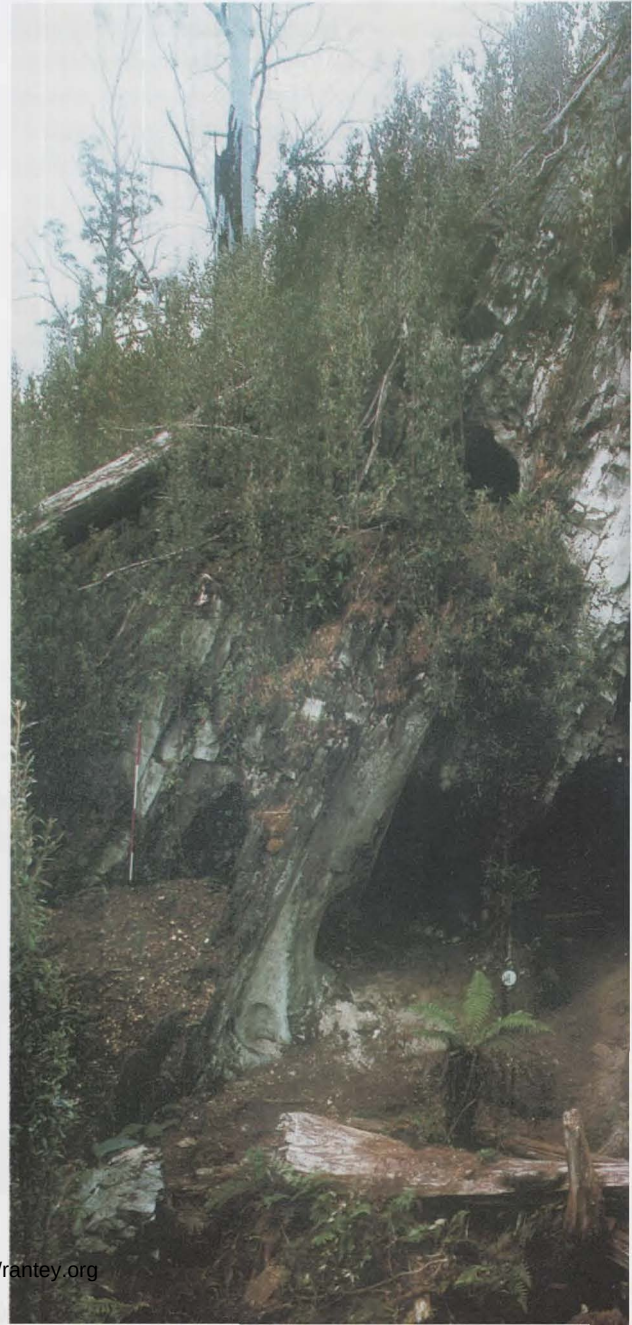
O dönemde İskandinavya, Alpler ve şimdiki Kanada'nın büyük bir bölümü devasa buz tabakalarıyla örtülüydü. Kışların dokuz ay sürdüğü Avrasya'da geniş alanlar ağaçsız tundralarla kaplıydı. Deniz seviyesi şimdiki seviyenin 90 m kadar altındaydı; bu durum Sibirya'yı Alaska'ya bağlayan ve Güneydoğu Asya kıyılarının epey açıklarına kadar uzanan geniş kıta sahanlıkları yaratmıştı.

Homo sapiens'in Yakındoğu'dan Güney Asya'ya ne zaman göç ettiğini bilmiyoruz ama Hindistan'ın ırmak vadilerinde ve şimdi Güneydoğu Asya'nın açıklarında yer alan adalarda

yaklaşık 50 bin yıl önce yaşayan modern insanlar vardı. Bunlar aşağı yukarı aynı sıralarda muhtemelen sallarla ya da kütükten oyulmuş basit kanolarla açık denizleri aşarak şimdiki Yeni Gine ve Avustralya'ya ulaştılar. Yaklaşık 35 bin yıl önce, güney uçtaki Tasmanya'nın soğuk ikliminde Taş Devri valabi [küçük kanguru] avcılarını yaşamlarını sürdürüyorlardı.

Başka Homo sapiens toplulukları ılıman Doğu Asya'ya çoktan yerleşmiş ve belki de daha 35 bin yıl önce güneydeki daha sıcak bölgelerden kuzeye yönelmişlerdi. Muhtemelen ilk Amerika-

Tasmanya'da Buz Çağı'nın son evresinde, 35 bin yıl önceden itibaren valabi avcılarının uğradığı Nunomira Mağarası (eskiden Bluff Kaya Sığınağı).



lılar'ın çok uzak ataları arasında yer alan bu insanlar hakkında neredeyse hiçbir şey bilmiyoruz.

Avrupa ve Avrasya

Küçük *Homo sapiens* toplulukları yaklaşık 45 bin yıl önce Güneybatı Asya'dan Avrupa içlerine yöneldiler. Bunu izleyen 10 bin yıllık süreçte, kıtanın batı kesimine yerleştiler ve 30 bin yıl kadar önce yok olan yerli Neandertal topluluklarla uzun süre yan yana yaşadılar. Orta ve Batı Avrupa'nın geç Buz Çağı iklimine başarıyla ayak uydurdular, boynuz zıpkınlar ve soğuktan

Bir Cro-Magnon kemik heykel şaheseri: Böğrünü yalayan bir Avrupa bizonu.



GÖÇMEN AKLI

PETER WHYBROW

Ben nam salmış biriyim; zira her zaman aç bir gönülle dolaşırım.

ALFRED, LORD TENNYSON, *ULYSSES*, 1842

Göçmen aklını ne körükler? Aç gönlü ne besler? Birçok kuşağı kapsayan bir süreçte de olsa, akraba bir topluluğun yürüyerek Etiyopya'dan Güney Amerika'nın ucuna varması, bir sonraki öğünü sağlayacak mamut eri ya da olgun meyve ağacı peşindeki göçebe arayışından daha büyük bir güdüyü gerektirir. Topluluğun başını çekenlerin, tarih boyunca büyük yolculuklara girişmiş kişilerin öncülük ruhunu yansıtan cesareti, merakı ve yenilik sevdasını taşıdığına işaret eder.

Günümüzde sinirbilim böyle bir yenilik arayışını körükleyen şeyin beyindeki dopamin ödül sistemi olduğunu öğretiyor bize. Göçmen kâşifi yönlendiren olağandışı itki, genetik olarak programlanmış davranış yelpazesinin, yani mizaç dediğimiz şeyin uç noktalarından birinde yer alır. Girişken ya da utangaç, riski göze alan ya da riskten kaçınan, serüvenci ya da evcimen olmamıza öncelikle şekil veren şey mizaçtır. Bu da bir duygusal tavır kalıbı olarak çocuklukta ortaya çıkar.

Mizaçtaki değişiklikleri, insan vücudunun süper otoyollarını ve alıcı dopamin ödül sistemini kuran genlerdeki "alel" denen ince farklılıklar belirler. Risk alıcı mizaca sahip kişilerin genel nüfusta rastlanan D4-4 alelinden ayrı bir dopamin alıcı gen varlığı olan D4-7 alelini taşıdığı saptanmıştır.

Yakın dönemdeki araştırmalar, D4-7 alelinin dünya nüfuslarındaki dağılım kalıbının insan soyunun antik göç yolları izlenerek belirlenen dağılıma benzediğini göstermektedir. Konuştukları anadilin muhtemel kökenine ilişkin bilgilerden hareketle her göçmen alt topluluğunun kat ettiği mesafeyle ilgili kestirimlere göre, Kuzey Afrika ve Küçük Asya'daki ana yurtlarının yakınında kalan halkların yüksek bir yüzdeyle ortak D4-4 aleli taşıdığı tutarlı bir kalıp ortaya çıkmaktadır. Buna karşılık, ataları Bering Boğazı'ndaki kara köprüsünü aşan ve Amerika'ya girerek güney yarıküreye inen halklarda keşifçi ve yenilik arayıcı P4-7 alelini taşıma yönünde bir yakınlık görülmektedir.





Fransa'nın güneydoğu kesimindeki Chauvet Mağarası, bu vahşi atlar frizini de kapsayan Buz Çağı sanatının bir Sistina Galerisi gibidir.

koruyucu çok katlı giysileri dikmek için gerekli olan iğneler gibi uzmanca eşyalar yaptılar. Küçük ve yuvarlak kafalı bu Cro-Magnon insanların geliştirdiği ayrıntılı tören düzeni 31 bin yıl önce ortaya çıkan mağara sanatına ve boynuzdan yapılmış zengin bezemeli nesnelere yansır.

Kuzey ve doğuda ise uçsuz bucaksız bir step-tundra örtüsü Avrasya boyunca uzanarak Sibirya'nın kuzeydoğu kesimine kadar varmaktaydı. Şimdiki Ukrayna'ya ve Ural Dağları civarına 40 bin yıl önce yerleşen az sayıdaki modern insanın besin kaynağı avladıkları mamut ve başka kutup hayvanlarıydı. Buz Çağı'nın son evresinin yaşandığı 20 bin yıl kadar önce aşırı soğuklar bu toplulukların güneydeki daha sıcak ortamlara göç etmesine yol açtı. Ama tundra kuşağı boyunca insan yerleşimi 18 bin yıl önce tekrar başladı. O sırada Taş Devri avcı-toplayıcıları Sibirya'daki Baykal Gölü'nün çevresine ve ayrıca Moğolis-

tan'ın çöllerine yerleşmişti. Az sayıda insan yaklaşık 27 bin yıl önce Kuzey Kutup Dairesi'nin kuzeyini mesken edindi. Ama batı uçtaki insanlar gibi, onlar da büyük olasılıkla aşırı soğuk yüzünden geri çekildi. Sibirya'nın kuzeydoğu kesiminde donmuş Verkoyansk Dağları'nın doğusuna düşen bölge ardıllarınca ancak iklimin hafifçe ısınmasından sonra yerleşime açıldı.

Buz Çağı yaklaşık 18 bin yıl önce sona erdi ve dünya ısınmaya başladı. O sırada *Homo sapiens*'in Afrika'daki ilk yurdundan çıkarak yerleştiği alanlar çok daha geniş bir dünyayı kapsamaktaydı: Modern insanlar aşırı soğuklara, tropikal yağmur ormanlarına ve kıraç arazilere başarıyla uyum sağlamıştı. Ama bu olağanüstü yolculuğun sonraki faslı ancak Buz Çağı'nın ardından, ilk göçmen insan topluluklarının Sibirya'dan Alaska'ya ve ıssız kıta Amerika'ya geçişiyle yaşandı.

Yeni Bir Dünyaya Varış

18 bin yıl önce

En eski çağlarda ve yıllarca süren bir geçiş ihtimali dışında böyle bir şeyin mümkün olmaması nedeniyle, bu adalardaki ve kıtadaki insanların çok kadim olduğu konusunda büyük bir tartışma yoktur.

FRAY BARTOLEMÉ DE LAS CASAS, 1542

2

Bundan 18 bin yıl önce, büyük miktarda suyun buz kestiği ve deniz seviyesinin şimdikinden çok daha alçak olduğu Buz Çağı'nın son evresinde Sibirya'nın kuzeydoğu kesimi ve Alaska, jeologların Beringiya dediği tek bir kara kütlesinin parçasıydı. İki kıtayı birbirine bağlayan alçak ova keskin ölçüde soğuktu ve büyük çaplı bitki örtüsünden yoksundu. Bu durum küresel ısınmanın etkisiyle kara köprüsünde çalıkların ve bodur şöğütlerin yetişmesine kadar sürdü. Uzun süreli görüş ayrılıklarına karşın, çoğu uzman barınmaya

elverişsiz bu ovanın ilk insan göçmenlerin Amerika'ya girişini sağlayan güzergâh olduğu kanısındadır.

Bu kadim Sibiryalılar av hayvanları ve bitkisel yiyecekler peşinde dolaşan avcı-toplayıcı insanlardı. Göçebe avcı toplulukların gidip geldiği yüzlerce yolculuk, düzensiz nüfus hareketleri yaşandı. Bu durum bazı toplulukların ilk Amerikalı atalar olarak kıyılarda ve Alaska'nın iç kesimlerinde kalıcı bir yaşam kurmalarına kadar kuşaklar boyunca sürdü.

İlk insanların Beringiya'dan Kuzey Amerika'ya geçerken aştığı kutup yüzey şekilleri mozağinin bir parçasını oluşturan Alaska'daki bir buzul manzarası.



İlk göçmenlerin kara köprüsünü ne zaman geçtiği tam olarak bilinmiyor. Bazı arkeologlar bunun 25 bin yıl önce, geç Buz Çağı'nın son soğuk evresinden önce gerçekleştiği kanısında. Ama uzmanların çoğu ilk yerleşimin Buz Çağı'nın hemen ardından, küresel ısınmanın en kuzeyde daha elverişli koşullar yaratmasıyla birlikte 16 bin yıl önce başladığı görüşünde.

Buzsuz koridorlar ve kıyı yerleşmeleri

Alaska'da insan yerleşimine ilişkin en eski izler Tanana Irmağı kıyısında, şimdiki Fairbanks kentinin yakınında bulunmuştur ve İÖ 11.700'lerden kalmaz. Ama insanlar iç kesimlere daha İÖ 14 binlerde ve hatta daha önce yerleşmiş olabilir. Bu göçmenlerin Kuzeydoğu Asya kökenli olduğu görüşünün hem genetik, hem de dilbilim araştırmalarıyla doğrulandığı söylenebilir.

İlk yerleşimin başladığı sırada Alaska buzdan arınmıştı ama doğuda ve güneyde şimdiki Kanada'nın büyük bölümünü örten devasa buz tabakalarıyla çevriliydi. Biri Doğu Kanada, öbürü Kayalık Dağlar merkezli olmak üzere, iki geniş buzul güneye iniş yolunu tıkamaktaydı. Ama İÖ 11.500'lere doğru, bazı topluluklar buz tabakalarının güneyine geçti.

Peki, güneye göç nasıl gerçekleşti? Bu yolculuk geri çekilen buz tabakaları arasındaki buzsuz bir koridordan mı yapıldı? Yoksa, Alaska'nın buzsuz güneydoğu kıyısı izlenerek kıta sahanlığı üzerinden mi yapıldı? Ne yazık ki, geriye kalmış insan izleri olsa bile, şu anda deniz seviyesinin altında yatıyordur. Ama birçok uzmanın kanısı kuzeyden gelen insanların buz tabakalarının çevresinden dolaştığı ve ardından uygun yer bulunca karaya yönelerek güneye indiği yönündedir. Bu kesimde İÖ 12 binlere doğru insan yerleşimi geniş biçimde belgelenmiştir.

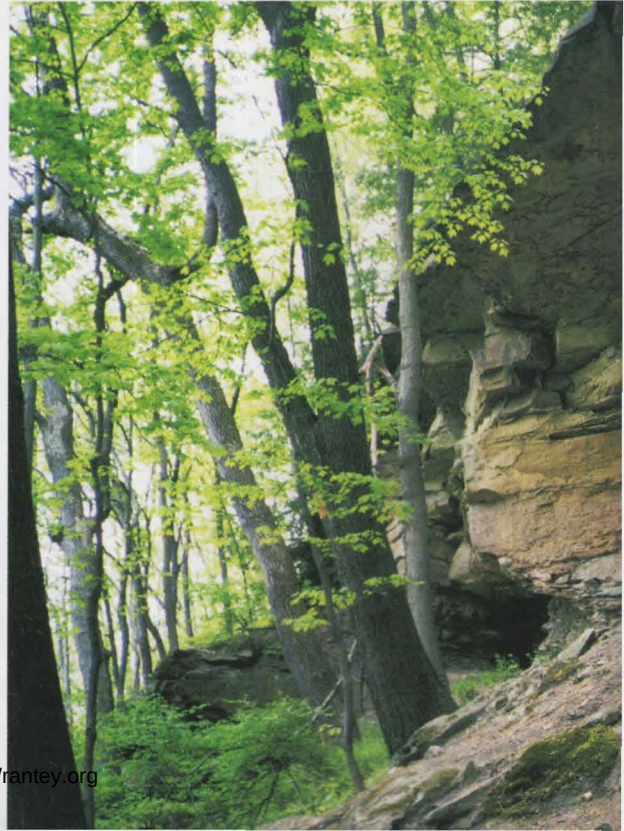
İlk göçmenler

Amerika'da İÖ 11.500'lerden önce insan yerleşimini belgeleyen sadece bir avuç arkeolojik alan vardır ve bunların çoğu taştan yapılmış insan eşyası serpintileridir. Kapsamlı araştırma yapılan en eski insan yerleşim alanı, Şili'nin güney ucundaki Monte Verde'de İÖ 12.500'lerde mesken tutulan bir av kampıdır. Virginia'da İÖ 14 bin-

lerden kalma yerleşim izleri bulunduğu ileri sürülmüşse de, çok az uzman bu tarihlemeyi kabul etmektedir. Arkeolojik alan kıtlığı şaşırtıcı değildir. Çünkü ilk göçmenler sürekli hareket halindeydiler ve hafif, taşınabilir bir alet takımı kullandıklarından, geride az şey bırakmışlardı.

Eldeki her bulgu, az sayıda avcı-toplayıcıların başını çektiği hızlı bir yerleşim sürecine işaret ediyor. Bazıları İÖ 10 binlerde güneyde ta Macellan Boğazı'na ulaşmışlardı. En eski "Paleo-Yerli" kültürlerinin en iyi bilinen örneği Clovis kültürüdür; bu halka özgü fırlatıcı sivri silahlara Nova Scotia'dan Texas'a ve California'dan Florida'ya kadar uzanan bir alanda rastlanmaktadır. "Clovis" etiketinin taşıdığı anlam sınırlıdır, zira İÖ 11 binlere varıldığında, avcı-toplayıcılar kıyı çölü, tropikal yağmur ormanı ve açık çayır gibi her türlü doğal ortamda yaşamaktaydı.

Amerika'ya yerleşim aslında tarihin en gizemli yolculuklarından biridir. Taş Devri'nde Sibiryalılar'ın Beringiya boyunca doğuya göç ederek Alaska'ya vardıklarını ve Buz Çağı'nın ardından iklimin hızla ısınmasıyla güneye indiklerini biliyoruz. Çekilen buz tabakalarının güneyine varınca, ıssız bir kıta boyunca hızla yayıldılar ve doğal ortam çeşitliliğine başarıyla uyum sağladılar.



Sağda Pennsylvania'daki Meadowcroft Kaya Sığınağı, İÖ 11.500'lerden önce Kuzey Amerika'da insan yerleşiminin belgelenmediği yerlerden biridir.



Amerika'ya yerleşen göçmenlerin kullandıkları olası güzergâhlar. Bu yolculuklarda buz tabakaları arasındaki buz-suz bir koridor-dan geçtikleri veya kıyı şeridinin çevresinden do-laştıkları sanılmaktadır.

Üstte-ortada Kalıntılardan hareketle günümüzde oluşturulmuş sivri uçlu bir Clovis silahı. Fırlatıcı taş başlığın monte edildiği kısa sapın mızrak sapına geçirildiği görülüyor. Mızrak ava çarptığında, başlık ve ön sap kırılıp ana saptan ayrılır ve hayvan-da daha ağır bir yara açılır.

Bazı toplumlar irili ufaklı av hayvanlarına, diğerleri bitkisel yiyeceklere odaklandı, hatta bir kesimin asıl besin kaynağı yumuşakçalar ve balıklardı. Bitkisel yiyecekler, ilk Avrupalı kâşiflerce saptandığı üzere, Yerli Amerikalılar'ın yabancı ve ıslah edilmiş bitkiler konusundaki uzmanlığının temellerini oluşturma açısından ağır basan bir öneme sahipti. Küçük ölçekli nüfus hareketlerinden tarihsel çağlardaki Yerli Amerikan toplumlarının şaşırtıcı çeşitliliği doğdu.

3

İlk Pasifik Gezginleri

İÖ 3000-İs 1200

Eğer bütün bu adaların herhangi bir kıtaya ya da civarına inen soy çizgisinin izlerini sürmek istiyorsak, bir Güney Denizi haritasına göz atmamız gerekir. O zaman bu denizin doğuda Amerika, batıda Asya, kuzeyde Hint Adaları ve güneyde de Nieuw Holland'la çevrili olduğunu görürüz.

GEORGE REINHOLD FORSTER, 1778

George Reinhold Forster, Kaptan James Cook'la birlikte yaptığı Pasifik yolculuğundan (1772-75) sonra, fiziksel görünümlerinden ve geniş çapta paylaşıkları sözcük dağarcığından hareketle Pasifik adalarının kökenine kafa yoran ilk Avrupalılar'dan biriydi. Pasifik Adaları'na, özellikle Polinezya ve Mikronezya'ya yerleşen insanların Amerika, Avustralya ya da Yeni Gine'den değil, Asya'dan ve başta Filipinler olmak üzere kıyı açıklarındaki adalardan geldiklerini doğru biçimde gözlemledi.

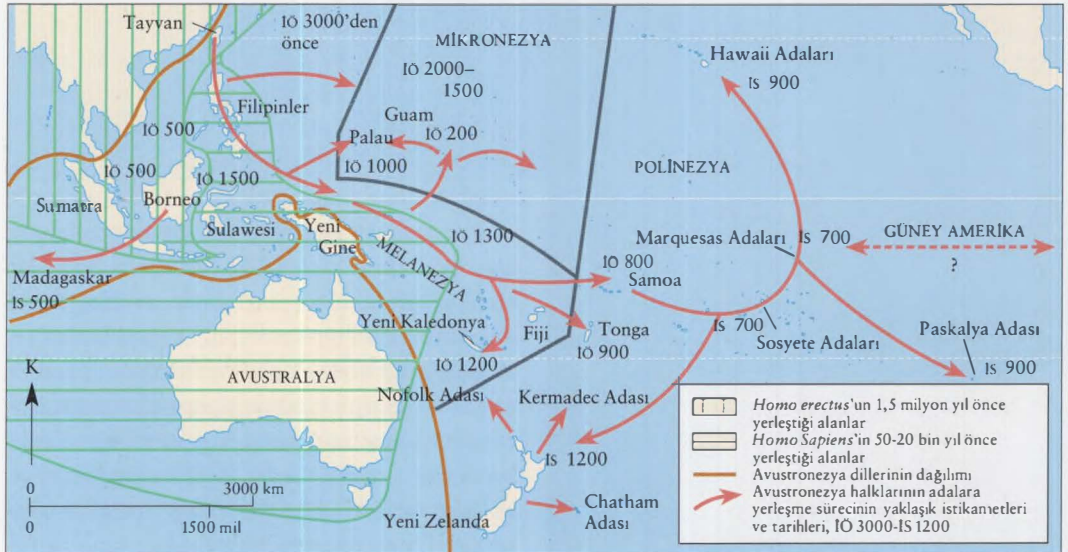
Günümüzde bilimsel araştırmalar Forster'ın bu kavrayışını sadece doğrulamakla kalmamış, Pasifik bölgesine yerleşim sürecinin binlerce yıla yayılan ve binlerce tekil yolculuğu kapsayan muazzam bir göç destanı olduğunu da ortaya koymuştur. Pasifik takımadaları Filipinler'den başlayarak Polinezya üzerinden Güney Amerika'ya

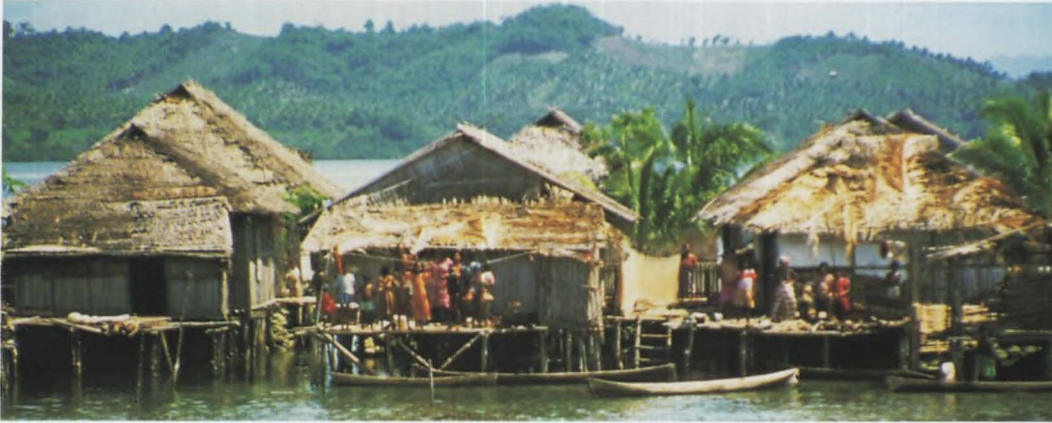
kadar 20 bin km'yi aşkın bir alan boyunca uzanır. Avcı ve toplayıcılar en az 45 bin yıl önce kısa deniz geçitlerini aşarak Avustralya ve Yeni Gine'ye yerleşmekle birlikte, Solomon Adaları'nın ötesindeki açık denizlere asla ulaşamadılar.

Avustronezya halkları

Avustronezya dillerini konuşan ilk toplulukların kanolarla denize açılarak Pasifik'e büyük çapta yerleşmesi ancak İÖ 2000'lerden sonra başladı. Günümüzde neredeyse 400 milyon insan tarafından konuşulan Avustronezya dilleri, Kolomb öncesi dünyada en yaygın dil ailesiydi. Göçmen topluluklarca Güneydoğu Asya ve Okyanusya adalarına taşındı ve İS 1200'e doğru Orta Polinezya üzerinden Yeni Zelanda'ya kadar ulaştı. Büyük çaplı göç trendleri çerçevesinde küçük

Pasifik bölgesinde insan yerleşiminin ardışık tarihli düzeni.





Endonezya'da, Halmahera yakınındaki Laluin Adası'nda bir kıyı lagünü üzerinde bir Bacau kazıklı köyü. Neolitik Çin'de İÖ 5000'lere ve Melanezya'da İÖ 1400'lere (Lapita kültürü) tarihlenen kazıklı köylerin kalıntıları bulunmuştur.

çaplı sayısız nüfus hareketini kapsayan, insanlık tarihindeki en büyük "kavim göçü"ydü bu.

Geniş bir zaman ve mekâna yayılan, dil ve kültür bakımından akraba yüzlerce öncü kuşağı kapsayan bu ölçekteki bir göçü birkaç kelimeyle özetlemek olanaksızdır. Yan sayfadaki haritası günümüzün anlayışıyla temel çerçeveyi sunuyor.

Dilbilimsel ve arkeolojik kayıtlar Avustralya nüfus yayılmasının köklerinin İÖ 3000 dolaylarında Çin ve Tayvan'ın güney kıyılarındaki tahıl (pirinç ve darı) ekicilerine dayandığını göstermektedir. Gerek radyokarbon tarihlemelere, gerekse dilbilimsel incelemelere göre, bu göçün İÖ 2000-1000 arasındaki birinci aşamasında, Tayvan'ın güney kesiminden ve Filipinler'den denize açılan göçmenler, Endonezya adalarının arasından geçerek ve Yeni Gine'nin çevresinden dolaşarak, yaklaşık 8000 km'lik bir yolculuk sonunda Batı Polinezya'daki Tonga ve Samoa'ya (sırasıyla yaklaşık İÖ 900 ve İÖ 800'de) ulaştı.

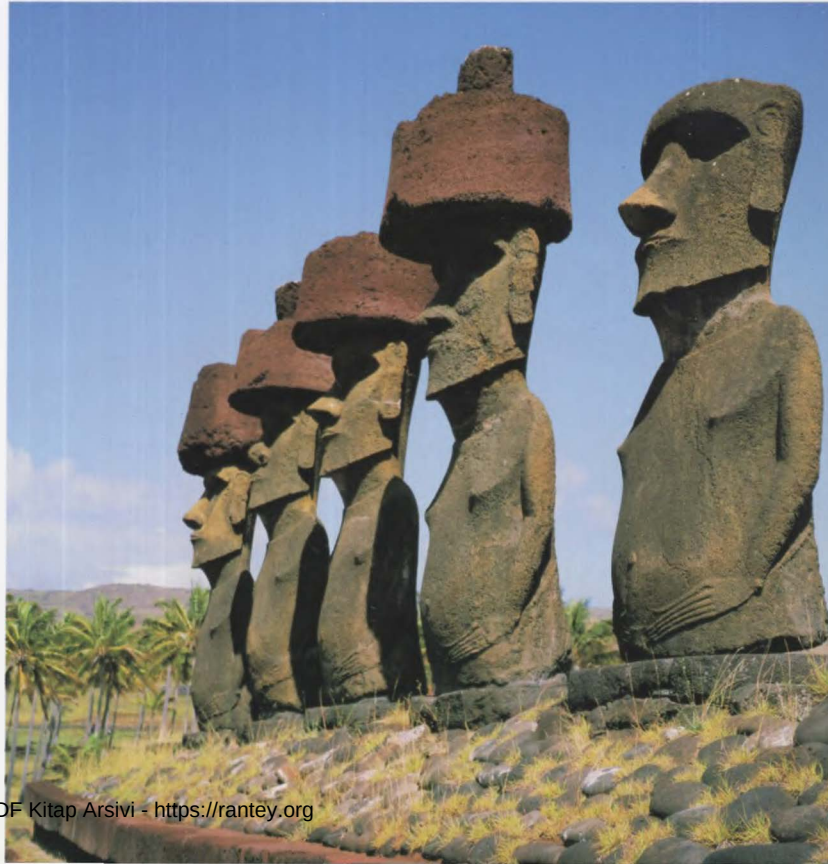
Yeni topluluklar Solomon Adaları'na kadar binlerce yıldan beri insanların zaten yaşadığı topraklara yerleştiler. Henüz yerleşime açılmamış olan daha ötedeki Okyanusya adalarına yerleşim, İÖ 1400-800 arasında Neolitik toplulukların gelişiyle başladı. Doğuda Samoa'ya kadar rastladığımız bezemeli Lapita çömleklerini kullanmalarıyla ayırt edilen bu halkların yumru köklere (yerelması, kulkas), ağaç ürünlerine (ekmek ağacı, muz, Hindistan cevizi) ve üç evcil hayvana (domuz, köpek ve tavuk) dayanan gıda üretim sistemleri vardı.

Bunu izleyen durgunluk yaklaşık 1500 yıl sürdü. İS 700-1200 arasında göçmenlerin Sa-

moa'nın ötesindeki yaşanılabilir bütün Polinezya adalarına yelken açmasıyla serüven tekrar başladı. Uğranan yerler arasında hiçbir zaman kalıcı yerleşime sahne olmayan Norfolk, Pitcairn, Henderson gibi birçok ada vardı. Avustralya-lılar ters istikamete, yani batıya doğru da yolculuk ederek Madagaskar'a (İS 500) kadar ulaştı.

Tropikal kuşaktaki Polinezyalılar'ın uçamayan çok iri kuşların (moa) büyük sürüler halinde yaşadığı Yeni Zelanda'ya İS 1200'lerde varmasıyla birlikte, göçler hemen hemen son buldu. Paskalya Adası'na İS 900 dolaylarında ulaşan

Paskalya Adası'ndaki Anakena'da bir ahu platformunda yer alan sorguç başlıklı bu taş heykeller, Pasifik'teki Avustralya yayılışında en ücra adalara savrulan bir toplulukça İS 1500'lerde oyulmuştu.





Mikronezya'nın Caroline Adaları'nda tek dirsek futalı ve yelkenli bir kano; 19. yüzyılda yapılmış bir resimden.

bir topluluk gizemli yalnızlığı içinde heybetli heykeller oydu. Büyük olasılıkla Güney Amerika'ya kadar giden bazı topluluklarsa tatlı patatesle ve yeni taş oyma becerileriyle geri döndü. O sırada Avustronezyalılar dünya çevresinin yarısını aşan bir alana yayılmıştı.

Nasıl ve niçin?

Bu iş nasıl başarıldı? Dilbilim incelemelerine ve etnografya kayıtlarına göre, ilk Avustronezya kanolarının hasır yelkenleri ve denge sağlayıcı dirsek futaları vardı. Bu tekneler kütükten oyulmuş bir gövde üstünde, delik kulplarla kenarlarından birbirine bağlanmış yan kalaslarla inşa edilir ve bütün bu yapı gömme kaburgalara oturtulurdu. Forster'ın 1774'te Tahiti'deki büyük çift kanoları tasvir ettiği gibi, *sennit* (Hindistan ceviz elyafı) kullanmaya dayalı bu bağlama teknikleri sayesinde, göçmenlerin tekne esnekliğinin sağladığı avantajlarla Pasifik dalgalarını aşarak yolculuk etmiş olması yüksek bir ihtimaldir.

Bu Neolitik marangozluk becerilerinin (tahta çiviler, yuvalar ve zıvanalar dahil) ve gerekli olan perdahlı taş keserlerin ve keskin kökleri, Çin'de İÖ 6000'lerden kalma kano parçalarının ve küreklerin bulunduğu Aşağı Yangtze vadisine dayandırılabilir. Aynı bağlama teknolojisi İÖ

2500'lerde Gize'deki piramidinin yanında gömülen, Mısır'ın 4. sülaleye mensup firavunu Hufu'nun defin teknesinde kullanılan teknolojiye yakındır. Bu durum doğrudan yayılmaya değil, kökleri Eskidünya'da Neolitik Çağ'ın deniz ve ırmak kıyılarına kadar uzanan yaygın ve ortak bir insan bilgi birikimine işaret eder.

Bu kadar çok insanın binlerce yıla yayılan bir süreçte bu kadar çok yolculuğa niçin çıktığı ise antropologları kuşaklar boyunca uğraştıracak bir konudur. Böyle bir girişimi mümkün kılan, göçmenlerin marangozluk ve tekne yapım becerilerinin yanı sıra taşınabilir gıda üretim sistemlerine sahip olmalarıydı. Göçler tek başına nüfus artışının sonucu olamayacak kadar hızlıydı. Issız adalardaki toy kuş varlığı, cesaret verici hava koşulları (batılı rüzgârlara yol açan El Niño dönemleri de dahil) ve bakir diyarlarda yeni soy çizgileri kurma tutkusu da hiç kuşkusuz buna katkıda bulunmuştu.

Kayıtlardan bildiğimiz kadarıyla, gerçek anlamda uzak mesafeli denebilecek ilk Pasifik yolculuğu İÖ 1500'lerde 2000 km boyunca açık denizin aşılmasıyla Filipinler'den Mariana Adaları'na yapıldı. Bundan sonra insanların açık denizdeki Pasifik adalarına yerleşmesi başarılı bir süreç içine girdi.

Mısırlı Kâşifler

4

İÖ 2250, 1460, 600

Haşmetli efendim Merenra beni babamla birlikte ... Yam'a gönderdi, o ülkeye varan yolu açayım diye. Bu işi yedi ayda yaptım; oradan her türlü güzel ve nadide hediye getirdim ve ziyadesiyle takdir gördüm.

HARKUF, İÖ y. 2250

Kimi zaman Eski Mısır, doğal sınırları içinde güvenli, kendi üstünlüğünden emin, yabancı ülkelere ve sakinlerine karşı kuşkucu davranan tecritçi ve içe dönük bir uygarlık olarak nitelendirilir. Eski Mısırlılar kendilerini bereketli ve cömert bir doğal ortamla kutsanmış sayar ve bunu çevrelerindeki daha haşin, daha az bildik top raklarla tezat içinde göürdü elbette. Devlet ideolojisi bu farklılığı yabancı düşmanlığı noktasına vardıracak ölçüde vurgulardı. Bununla birlikte, resmi retorığın ardında, Mısırlılar Nil Vadisi dışından gelen etkilere her zaman açıktı; komşu diyarlardan gelen konuklar ve göçmenler hoş karşılanırdı, tabii, Mısır kültürünü benimsedikleri sürece. Dış dünya hakkında merak beslenmese bile, Mısır'ın daha büyük ihtişama ve refaha ulaşması için dış dünyanın ekonomik potansiyelinden yararlanma hevesinin duyulduğu kesindi.

Harkuf dönemin firavunu Merenra'nın emri üzerine girişilen birinci keşif seferine babasının eşliğinde çıktı. Böyle bir yolculuğun amacı herhalde ticaret yollarını güvence altına almak ve kraliyet hazinesi için zarif eşyalar getirmekti. Va-

Harkuf'un kabartma resmi, Kubbetü'l-Hava'daki mezarının cephesinden, İÖ 23. yüzyıl.



Harkuf'un yolculukları

Dış gezilerle ilgili olarak Eski Mısır'dan günümüze ulaşan en önemli kaynaklardan biri, Piramitler Çağı'nın sonuna doğru denk gelen 6. sülale döneminden (İÖ y. 2325-y. 2175) kalmadır. Assuan'ın Nil'e bakan tepelerinde, Harkuf adlı bir adamın kayaya oyulmuş mezarının cephesine yazdırıldığı bir otobiyografik metin yer alır. Bu pek olağandışı değildir: Statü sahibi bütün Eski Mısırlılar başarılarını taşta ölümsüzleştirerek, güzel adlarının kalıcılığını isterlerdi. Ne var ki, Harkuf'un sahiden övünülecek bir yönü vardı: Yam denen uzak diyara sadece bir değil, dört ayrı keşif seferini başarıyla tamamlaması. Bu destansı yolculuklar Harkuf'a en serüvenci antik çağ kâşifleri arasında bir yer kazandırır.

FENİKELİ GEZGİNLER

Deniz ticaretine bağlı bir ekonomiye dayanan Fenikeliler, antik Akdeniz dünyasının en büyük kâşifleriydi. İÖ 15. yüzyıldan güçlerinin azaldığı İÖ 4. yüzyıla kadar, Fenikeli tacirler bütün Akdeniz boyunca ticari seyahatlere giriştiler. Lübnan kıyı şeridindeki Byblos, Sidon [Sayda] ve Tyros [Sur] gibi kentlerden gemileriyle denize açıldılar ve arkeolojik bulguların tanıklık ettiği üzere, geniş bir alanda ticaret yaptılar. Kıbrıs, Girit, Sicilya, Sardinya, Malta ve Ibiza gibi başlıca Akdeniz adalarının birçoğunda kalıcı ticari yerleşmeler kurdular. Kuzey Afrika'daki ticari faaliyetlerinin merkezi Tunus Körfezi kıyısındaki Kartaca kentiydi. Değerli metaller ve metal içeren cevherler peşindeki Fenikeli tüccarlar, İspanya'nın Andalucia kıyılarına yerleştiler. Hatta Cebelitarık Boğazı'nın ötesine geçerek, Gades (Cádiz) kentini kurdular. Fas'ın Atlas Okyanusu kıyısı boyunca, Essaouira Koyu'nda bir ada olan güney uçtaki Mogador'a kadar bir dizi koloni oluşturdular.

Bu yolculukların o dönem açısından çarpıcı olması bir yana, edebi anlatımlar Fenikeliler'in ve onların soyundan gelen denizcilerin çok daha ötelere yönelmiş olabileceğine işaret eder. Antik çağ yazarları Madeira ve Kanarya Adaları'na Fenike yolculuklarını kaydeder. Asor Adaları'nda gerçekliği tam doğrulanmamış Fenike sikkelerinin bulunması, daha kapsamlı Atlas Okyanusu keşiflerinin işareti olabilir. Bir erken Ortaçağ yazması İÖ 5. yüzyılın ikinci yarısında Hanno adlı bir Kartacalı denizcinin Batı Afrika kıyıları boyunca bir yolculuğa çıktığını belirtir, ancak, dolaştığı yerlerin kapsamı hâlâ tartışmalıdır. Başka eski tarihsel kayıtlarda, Fenikeli gemicilerin büyük olasılıkla Doğu Afrika'ya ya da Güney Arabistan'a denk düşen efsanevi Ophir diyarına yolculuk ettiğinden söz edilir. Himliko adlı bir Kartacalı tüccarın kalay bulmak için Bretanya'nın kuzey kesimine ve hatta İngiltere'nin güney kıyılarına kadar yelken açtığı söylenir ancak Kartacalılar'ın Kuzey Avrupa'yla ticaret yaptığına dair hiçbir arkeolojik kanıt yoktur.

İki sıra kürekli bir Fenike deniz gemisinin kabartma tasviri, Asur kralı Sennacerib'in Ninova'da (bugün Irak) bulunan sarayından, İÖ y. 700.

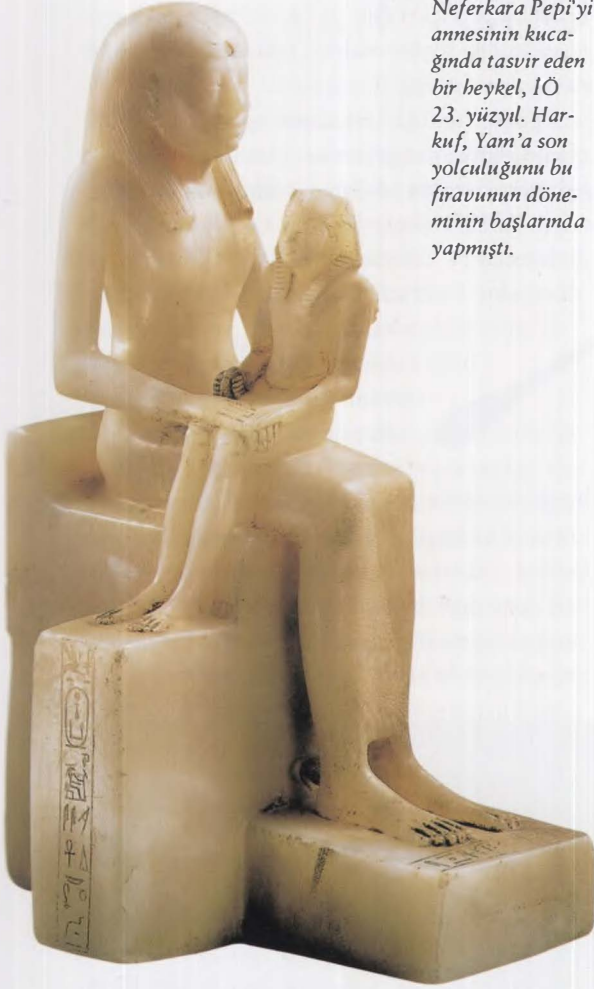


riş yeri olan Yam şimdiki Sudan'da, Yukarı Nil kıyısındaydı. Yam'a varmak için Harkuf'un memleketi olan ve Eski Mısır başkenti Memfis'in 700 km güneyine düşen Abu (bugün Elefantin) kentinden 900 km'lik bir yolculuk etmek gerekiyordu. Harkuf'un saraydan mı, yoksa kendi kentinden mi yola çıktığı bilmiyoruz. Ama gidiş-geliş yolculuğunu sadece yedi ayda tamamlayarak, firavun için egzotik eşyalardan oluşan bir koleksiyonla geri dönüşünü gururla aktarır.

Bu misyon öylesine başarılıydı ki, Harkuf bir kez daha Yam'a gönderildi. Bu sefer keşif seferinin başında bizzat o vardı. Elefantin'den yola çıktı ve Aşağı Nübye'deki (Kuzey Sudan'ın Nil Vadisi kesimi) bir dizi küçük bölgeden geçerek geri döndü. Bu yabancı diyarları dolaşma fırsatını buldu ve Mısır'a dönüşü sekiz ayı aldı. Günümüz Mısırbilimcileri ve tarihçileri Harkuf'a merakından dolayı şükran borçludur, çünkü bu ve sonraki yolculuğu sırasında kaydettiği gözlemleri, bu erken dönemde Nübye'deki siyasal gelişmeleri anlamamızı sağlayan en iyi kaynaktır.

Yam'a üçüncü yolculuğunda farklı bir güzergâh seçen Harkuf, Nil Vadisi'nin daha kuzeyinde yer alan This (bugün Girga) yöresinden hareket etti ve "vaha yolu"nu izledi. Deve kervanlarının günümüzde hâlâ kullandığı bu güzergâha Arapça'da Darbü'l-Erbain (Kırk Günlük Yol) denir. Harga Vahası'ndan başlayarak Doğu Sahra üzerinden Sudan'ın Darfur bölgesine varmayı sağlar. Bununla birlikte Harkuf bir noktada yoldan ayrılp doğuya dönerek, tekrar ırmağa doğru yönelmiş olmalıdır. Yam'a varan Harkuf, ticari konuları görüşmeyi umduğu hükümdarın Libya'nın güneydoğu kesiminde yaşayan Tcemeh halkına karşı bir askeri harekât yürütmek üzere ülkeden ayrıldığını öğrendi. Bu aksilikten yılmayarak onun peşinden Tcemeh diyarına gitti, müzakereleri başarıyla sonuca bağladı ve buhur, abanoz, değerli yağ, pars postu ve fildişi gibi nadide ürünlerle yüklü 300 eşeğin yer aldığı bir kervanla Mısır'a döndü. Ne var ki, dönüş yolculuğunda dümdüz bir hat izlemedi. Gelişinde olduğu gibi Aşağı Nübye'den geçen Harkuf, güvenli bir geçiş için yerel hükümdarla pazarlık etmek zorunda kaldı. Bu pazarlıkta Yam hükümdarının yanına vermiş olduğu silahlı muhafızlar sayesinde

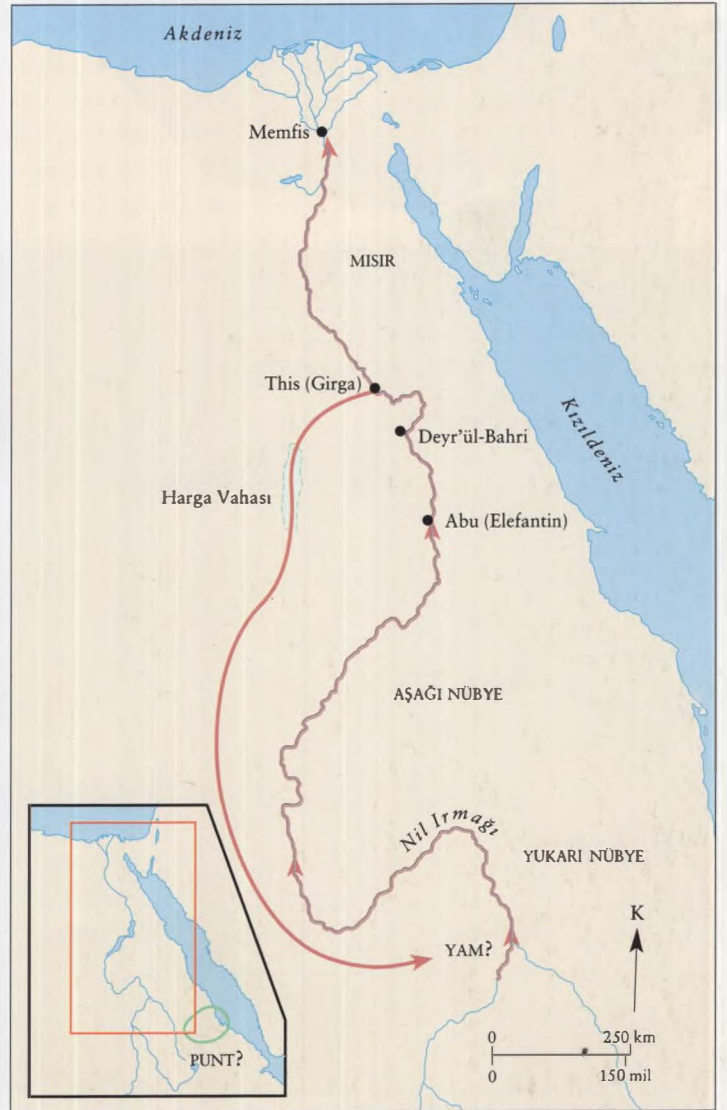
Çocuk firavun II. Neferkara Pepi'yi annesinin kucağında tasvir eden bir heykel, İÖ 23. yüzyıl. Harkuf, Yam'a son yolculuğunu bu firavunun döneminin başlarında yapmıştı.



buk ol ve Firavun Neferkara'nın gönlünü hoşnut etmek için... bu Pigme'yi beraberinde getir.”

Mısır ve Afrika: Kıta çevresini ilk dolaşma mı? Egzotik ürünler peşindeki Eski Mısırlılar, Kızıldeniz kıyıları boyunca aşağıya inerek, Doğu Sudan ve Etiyopya sınırlarında yer alan Punt diyarına düzenli keşif seferleri yaptılar. Mısır kraliçesi Hatşepsut döneminde (İÖ y. 1473-y. 1458) hazinedar Nehsi'nin öncülüğünde düzenlenen ve Luksor yakınındaki Deyr'ül-Bahri'de, bu kadın firavuna ait defin tapınağının duvarlarına ayrıntılı olarak işlenen sefer en ünlü girişimdi. Böyle keşif seferleri için bir ölçüde denizcilik becerisine

Harkuf'un Yam'a giderken izlediği güzergâhı ve İÖ 15. yüzyılda Hatşepsut tarafından gönderilen bir keşif seferi heyetinin varış yeri Punt'un olası yerini gösteren harita.



de baskın çıktı. Bu sorunu aşmanın rahatlığıyla Memfis'teki firavunluk sarayına varmak üzere kuzeye doğru yol aldı, yiyecek ve içecek yüklü gemilerden oluşan bir konvoyca karşılandı.

Harkuf'un Yam'a dördüncü ve son yolculuğu, Merenra'nın ardılı olan çocuk firavun II. Neferkara Pepi döneminde gerçekleşti. Harkuf açısından bu seyahatin en gurur verici anı, firavundan bir mektup almaktı. Neferkara bu mektupta Harkuf'u Yam'dan elde edilen bütün ganimetlerin en egzotik olanını sağ salım ulaştırması için heyecanla sıkıştırıyordu: Dans eden bir Pigme. Yukarı Nil'den daha önce böyle bir armağan hiç getirilmemişti. Çocuk firavunun bunu görmeye nasıl can attığı Harkuf'a yazdığı şu sözlerden belliydi: “Hemen kuzeye dönüp saraya gel! Ça-

Sağda Boyalı bir
tabta tekne ma-
keti, Orta Mı-
sır'ın Meir yöre-
sinden, İÖ y.
1900.



Altta Punt diyarında kazıklı evlerden oluşan bir köy, Deyriü'l-Babri'deki Hatşepsut tapınağında bir kabartma tasvirinden, İÖ 15. yüzyıl.



gerek vardı. Fakat 26. sülale döneminde, Mısır firavunu II. Neko'nun (İÖ 610-595) emri üzerine girişildiği söylenen deniz yolculuğunun yanında bunların önemi sönük kalır.

Yunanlı tarihçi Herodotos'a göre, Neko denizden Afrika'nın çevresini dolaşmak üzere Fenikelilerden oluşan bir filoyu görevlendirmişti. Filo Kızıldeniz ve Hint Okyanusu yoluyla ilerleyecek ve Cebelitarık Boğazı'nı geçerek geri dönecekti. Keşif seferi sırasında gerekli erzak za-

man zaman karaya çıkarak ve toprağı ekip ürün toplayarak sağlandı; yolculuğun tamamı yaklaşık üç yıl sürdü.

Her ne kadar bu hikâyeye görünüştü insana çekici gelse bile, böyle bir şeyin gerçekleşmediğini ortaya koyan zorlayıcı kültürel ve edebi savlar vardır. Bununla birlikte, hikâyenin sahiden yansıttığı şey Fenikeliler'in meşhur denizcilik cesaretidir (*bkz.* çerçeve yazı) ve bu da bütün Doğu Akdeniz'de dönemin kaynaklarında kabul edilen bir beceridir.

Herodotos

İÖ y. 450

Halikarnassoslu Herodotos burada kendi sorgulamasını ortaya koyuyor ki, insan başarıları zaman içinde unutulmasın, bazıları Yunanlılarca, bazıları barbarlarca sergilenen büyük ve harikulade işler ihtişamlarından yoksun kalmasin, özellikle de iki halkın niçin birbiriyle savaştığı görülebilsin.

HERODOTOS, İÖ 5. YÜZYIL

5

Hikâye anlatımının bir destanı sayılan dünyanın ilk tarih kitabı işte böyle başlar. Ortaya çıkışının üzerinden neredeyse 2500 yıl geçmesine rağmen hâlâ baskıları yapılan bu eseri, hayatı hayret verici biçimde karanlıkta kalmış bir deha ve olağanüstü bir gezgin olan Herodotos yazmıştı. Onun günümüzde Türkiye'nin Bodrum limanının yer aldığı antik Halikarnassos kentinden olduğunu bu giriş satırlarından biliyoruz sadece.

Herodotos İÖ 484 dolaylarında doğdu ve Yunanistan'ın altın çağına, Pers Savaşları'nın İÖ 479'da bitmesinden sonra ulaşılan yüksek uygarlık derecesine ilk elden tanık oldu. Çağdaşları arasında Perikles ve Protagoras'tan Sokrates, Sophokles ve Thukydides'a kadar uzanan bir çizgiyle, Yunanlılar'ın yetiştirdiği en büyük zekâlardan bazıları vardı. Herodotos'un öldüğü İÖ 425 dolaylarında, Platon henüz yeni yürümeye başlayan bir çocuktı.

Herodotos tiran Lygdamis'e yönelik bir tertibe karıştığı için İÖ 457'de sürgüne gönderildi. Muhtemelen birkaç yıl Yunan adası Samos'ta [Sisam] kaldıktan sonra, Halikarnassos'a dönerek Lygdamis'in iktidardan devrilmesine yardımcı oldu. Sonra karada ve denizde tekrar yollara düşerek, Küçük Asya, Babil, Mısır, Libya, Lübnan, Filistin ve Yunanistan'ın büyük bir bölümünü kapsayan seyahatlere çıktığı ve kuzeyde Karadeniz'e kadar ulaştığı anlaşıyor. İtalya'nın toprak kesiminde İÖ 443 dolaylarında Yunan kolonisi Turii'yi kuran göçmenler arasında yer aldığı ve geri kalan ömrünü orada, edebiyatta devrim yaratan tek ciltlik eseri *Historiai*'yi (Herodot Ta-

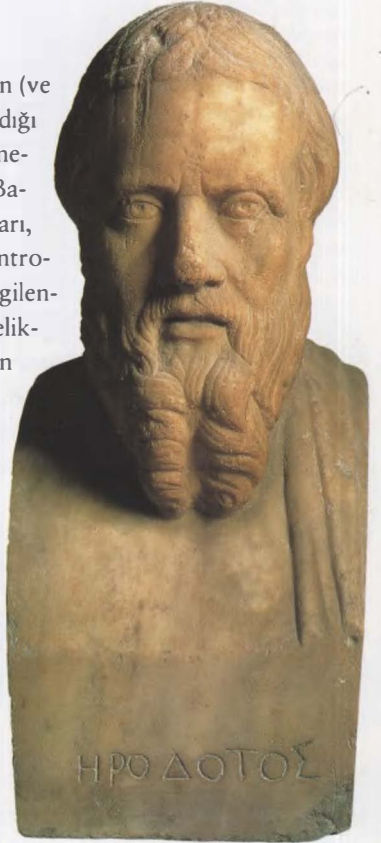
rihi) yazmakla geçirdiği sanılıyor.

Herodotos yaygın olarak bilinen (ve Plutarkhos'un acımasızca yakıştırdığı "Yalanların Babası" sıfatının silemediği) biricik lakabıyla "Tarihin Babası"ydı. Dünyanın ilk gezi yazarı, seçkin bir öncü coğrafyacı, bir antropolog ve kâşif, bir oyun yazarı, bilgendirici, ürkütücü ve eğlendirici nitelikteki inanılmaz malzemeleri gözden kaçırmayan bir muhabirdi. Aynı zamanda dünyanın ilk düzyazı destanını yazan kişiydi.

Herodot Tarihi

Bu bilginin şaheseri *Herodot Tarihi*, Pers-Yunan savaşlarının kronolojik bir tarihidir. Kyros'un İÖ 6. yüzyıl ortalarındaki istilalarından başlar, Kambyses ve Dareios'a dair hikâyeleri kapsar ve Kserkses'in İÖ 5. yüzyıl başlarındaki yağmalarına kadar uzanır. Bir tarihçiden ziyade bir romancıya özgü anlatı geriliminin ve temposunun ustalığıyla yazılmıştır.

Bu hiç de alışlagelmiş bir anlatı değildir. *Herodot Tarihi* yasak erotizm, seks, aşk, şiddet, cinayet, yabancı halkların tuhaf âdetleri, kraliyet yatak odalarındaki hayali sahneler, geriye dönüşler, rüya kesitleri, derin siyasal düşünceler, felsefi tartışmalar, karşılaşılan kâhinlerin sözleri, coğrafi kurgular, doğa tarihi, kısa öyküler ve Yunan efsaneleriyle doludur.



Herodotos'un İÖ 4. yüzyılda yapılmış bir Yunan büstünün Roma kopyası. Yazılarının gezdiği yerlere dair geniş çapta ayrıntılar içermesine karşın, bu büyük tarihçi hakkında bilinen şeyler şaşırtıcı ölçüde azdır.

Altta Herodotos'un seçkin tarihçiliği keşif alanındaki başarılarını gölgede bırakmıştır. Oysa öncü gezileriyle o dönemde bilinen dünyanın büyük bir bölümünün sınırlarını ortaya çıkardı.

Altta-sağda İskit savaşçıların tasvir edildiği altın-gümüş karışımı bir kap, Kıbrıs'ın Kul Oba yöresindeki bir mezar höyüğünden, İÖ 4. yüzyıl. Herodotos hiç hayranlık duymamakla birlikte, bu halkın savaşçı cesaretini takdir eder. "Onların ülkesini istila eden hiç kimse mahvolmaktan kurtulamaz" diye yazar.

Cinselliğin satışı artırdığını içgüdüsel olarak bilen her tabloid gazete editörü gibi, Herodotos da okurlarının iç gıcıklayıcı şeylere dönük arzusunu anlar. *Herodot Tarihi*'nde, Herodotos her Babilli kadının, bir erkeğin onunla cinsel ilişkiye girme hakkı için kucağına bir sikke fırlatmasına kadar Aphrodites tapınağının dışında oturmak zorunda bırakılışını anlatır. "Endamlı ve dilber kadınlar kısa sürede eve dönmeyi başarır" diye belirtir yazarımız, eğlenen bir tavırla, "ama çirkinler uzun bir süre kalır... Bu bazen üç ya da dört yılı bulur."

Mısır ve ötesi

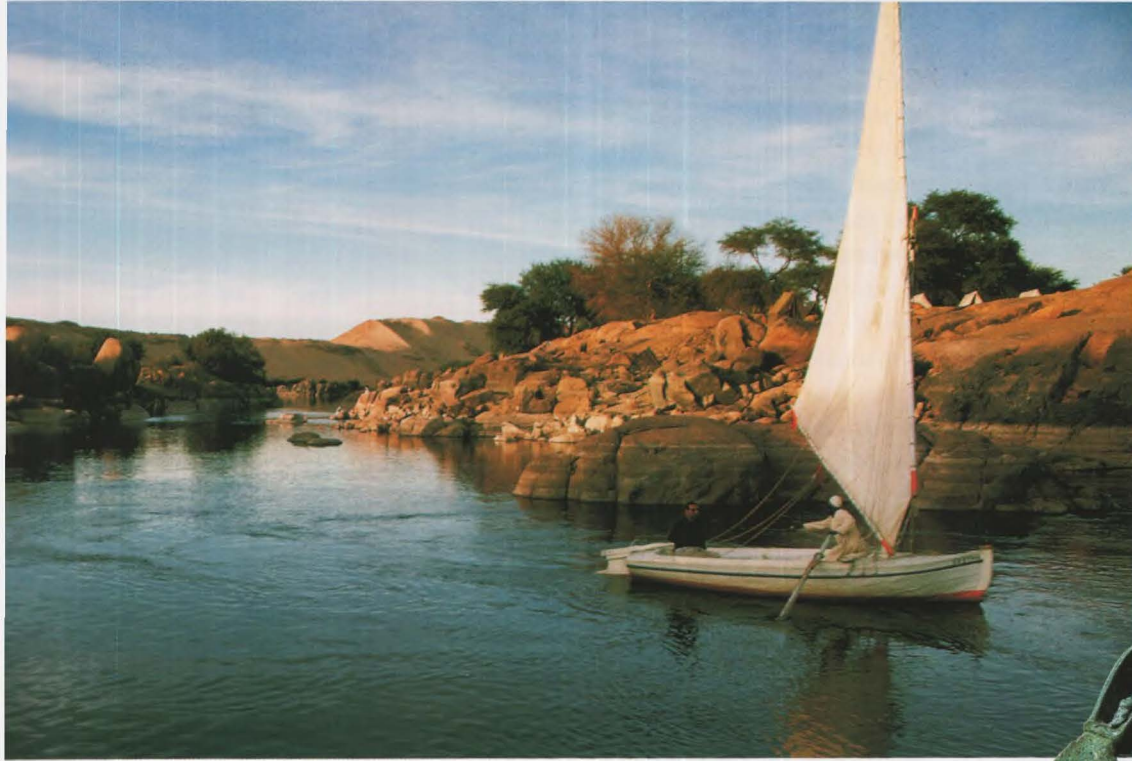
Herodotos'un nereleri gezdiğini, ne zaman doğrudan tanıklığa dayalı şeyleri yazdığını ve ne zaman ikinci ağızdan anlatımları aktardığını tam bir kesinlikle söyleyebilecek durumda değiliz. Anadolu'nun Ege kıyılarını dolaştığı, Ephesos, Miletos, Prienes, Pergamon, Sardis ve Smyrna gibi büyük kentleri gördüğü ve Karadeniz'de Olbia'ya kadar ulaştığı tahmininde bulunabiliriz. Yunan adaları arasında yelken açtığını, Samos ve Atina'da uzun bir süre kaldığını biliyoruz. Sur ve Babil kentlerini de kapsamak üzere şimdiki Lübnan ve Irak topraklarına uğradı, büyük olasılıkla



Libya'nın içlerinde geziler yaptı ve son günlerini İtalya'nın güney kesiminde geçirdi.

Bütün uygarlıkların anasına beşiklik eden Mı-





Solda Elefantın kenti Herodotos'un Mısır'da güneye inerken ulaştığı en uç noktaydı. Mısır üzerine anlattıkları yüzyıllarca önemli bir bilgi kaynağı oldu.

Altta Mısır tanrıçası Bastet'in tunç heykelciği, Ptolemaios dönemi. Herodotos Herodot Tarihi'nde Bastet şenliğini anlatır.

sır'da, Herodotos en büyük tutkusunu yaşama fırsatını buldu. Nil'in yukarısına doğru yavaşça ilerleyerek güneyde birinci çavlandaki Elefantın'e kadar vardı. Kitabında Nil'in ağzından açığa doğru bir günlük tekne gezisinde yapılan iskandillerin sonuçlarını övgüye değer bir doğrulukla yazar: "On bir kulaç inilince varılan çamurlu taban, ırmakla taşınan milin ne kadar uzağa gittiğini gösteriyor." Bütün Nil Vadisi'nin bir zamanlar Kızıldeniz'in bir kolu olduğu yolunda bir teori geliştirir. Mısır'ın, devasa bir alüvyon tortusu, "Nil'in armağanı" olduğunu belirtir. Jeolojinin doğuşunda iki bin yıl önce pek sıradan sayılmayacak bir çıkarsamadır bu.

"Dünyanın başka herhangi bir yerinde rastlanandan daha fazla sayıda ve tarife sığmaz anıtlar" ibaresiyle ülkenin antik eserleri karşısında hayranlığını belirten Herodotos, yerel âdetleri, mimari detayları, beslenme tarzını, çiftçilik usullerini, defin ve kurban törenlerini, mumyalama tekniklerini, nekrofilî olaylarını, neredeyse huşu dolu bir saygıyla aktarır. Bir yerde Mısır yağmurkuşunun timsah ağzındaki sülükleri nasıl ayıkladığını anlatırken, ardından Nil'deki yük

teknelerinin benzersiz yapım sürecini tasvir eder. Araştırmaları öylesine derin ve gezileri öylesine kapsamlıdır ki, *Herodot Tarihi*'nin İkinci Kitabı 19. yüzyıla kadar Eski Mısır'a ilişkin en büyük bilgi hazinesi olarak kalmıştır.

Günümüz okuru için, Herodotos'un kendisini ikinci planda tutan alçakgönüllülüğü son derece hoş ve ilginçtir. Bilinmeyen dünyanın büyük bir bölümünü kapsayan olağanüstü yolculukları hayret verici bir kayıtsızlıkla hafife alarak anlatır. "Bu konuya ilişkin edinebileceğim en sağlam bilgilere varma isteğimi tatmin etmek üzere Fenike'deki Sur'a doğru yola çıktım, çünkü orada Herakles'e adanmış, büyük kutsallık taşıyan bir tapınak bulunduğunu duymuştum" diye yazar, sanki bu iş dünyadaki en kolay, en doğal gezintiymiş gibi. Ve bu kadarını söylemekle yetinir. Ne müthiş bir gezgin!



6

Ksenophon

İÖ 401-400

Ksenophon hemen kendisine bir içki boşaltmaya koyuldu ve genç adamlar için bir kâse doldurulması, peşinde oldukları düşü ve geçidi gösteren Tanrılar'a, ileride diğer lütufları da esirgememeleri için dualar edilmesi emrini verdi.

KSENOPHON, İÖ Y. 428-354

Toros Dağları'nda Kilikya Kapıları (Gülek Boğazı). Hem Ksenophon hem de İskender geçmişti.

Ksenophon'un yazdığı *Anabasis* Eski Yunanca öğrencilerinin alıştırma için başvurduğu temel bir eserdir. Sokrates'in Atinalı eski bir öğrencisi ve tutucu bir siyasal sürgün olan Ksenophon, İÖ 401'de sıradan bir paralı asker

olarak bir Pers taht adayının hizmetine girdi. Başka Yunanlı paralı askerlerden oluşan büyük bir birlikle kıydan iç kesimlere doğru bir yolculuğa çıktı, yani esere adını veren *Anabasis*'e başladı ve Güney Mezopotamya'da belirleyici bir çarpışmaya katıldı. Ksenophon'un anıları ayrıca onların *Katabasis*'ini, yani çok daha az sayıda paralı askerle İÖ 400'de tamamlanan Karadeniz'e doğru dönüş yürüyüşünü aktarır. O sırada artık birliğin genel komutanı konumuna yükselmiş olan Ksenophon, bu aşamadan sonraki *Parabasis*'i, yani Karadeniz'in güney kıyıları boyunca batı yönünde Byzantion ve ötesine yolculuğun öyküsünü de anlatır.

Ege kıyılarından Hindukuş Dağları'na ve Sirderya'dan Nil'e kadar uzanan kudretli Pers imparatorluğunun tahtı İÖ 401'de bir çekişme konusuydu. Büyük Kral II. Artakserkses, yerine göz diken, henüz 21 ya da 22 yaşında olan küçük kardeşi Kyros'la karşı karşıya gelmişti. Kyros'un öteden beri Yunanlılar'la yakın ilişkileri vardı ve daha özgül bir bağdan dolayı Sparta kentine Atina'yla tutuştuğu büyük Peloponnesos Savaşı'nın (İÖ 431-404) son evresinde yardım etmişti. Sparta'nın göz yummasıyla, o zamana kadarki en büyük Yunanlı paralı asker ordusunu topladı. Yaklaşık on üç bin kişiye varan ordunun uzun yürüyüşü ilkbaharda Persler'in en batıdaki Asya satraplığı (idari eyalet) Lidya'nın başkenti Sardis'te başladı.

Kunaksa

Belirleyici çarpışma Babil'in yakınlarında, Kunaksa'da İÖ 401'in Eylül ayında oldu. Kaynaklara göre, Yunanlı paralı askerler iyi dövüştü.



Fakat Kyros'un ölümü onları amaçsız bıraktığı gibi, maaş ödeyecek bir efendiden de yoksun bıraktı. Çoğu çarpışmanın hemen ardından, Sardis'in kıdemli satrabı Tissaphernes tarafından oyuna getirilerek öldürüldü. Sağ kalanlar Tissaphernes'in onları yok etme çabalarına cesaretle karşı koydular.

Yurda dönüşte Yunanlılar, Dicle'yi kabaca

kuzey yönünde izleyerek "Med Duvarı"nın yanından geçtiler. Bu rota Yunanca'da örtmece bir ifadeyle "Konuksever Deniz" anlamında Pontos Eukseinos denen Karadeniz'in güneydoğu köşesine varmalarını sağlayacaktı. Önce Opis'ten (aşağı yukarı bugün Bağdat'ın bulunduğu yerden), daha sonra Dicle'nin Küçük Zap'la (Ksenophon'un anlatımında geçmez) ve Büyük Zap'la birleşme noktalarının üzerinden geçerek, Yunanlıların Larisa (Nimrud) ve Mespila (Asur dilinde Ninova) olarak andığı kentlere ulaştılar. Böylece Doğu Ermenistan'da, Van Gölü'nün güneyinde yaşayan Karduk halkının topraklarına girdiler. Dicle'nin kollarından birini takip edip daha kuzeye saparak şimdiki Bitlis ve Muş'a doğru yöneldiler. Yüksekliğin 1000 m'yi aştığı yaylalara ulaştıklarında, artık kış (İÖ 401/400) bastırmaktaydı.

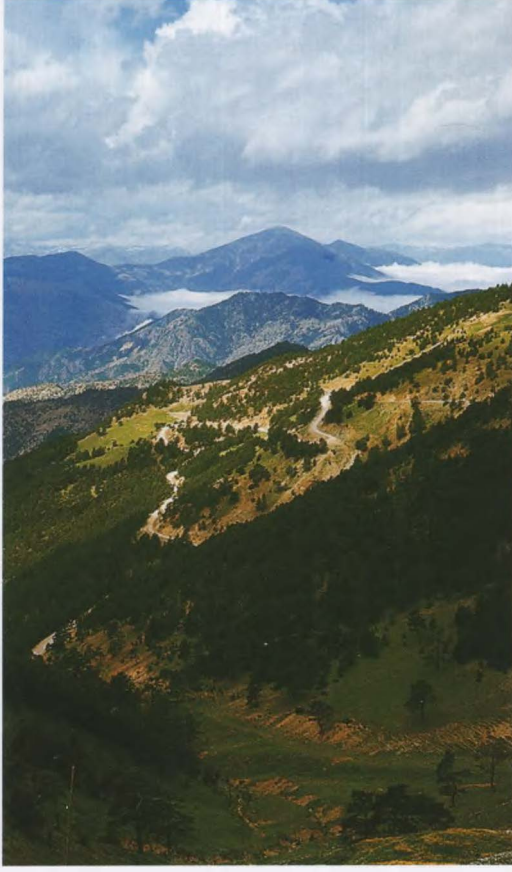
Ksenophon'un Khalib topraklarındaki kar ve buzla kaplı geçitlere ilişkin canlı tasviri şöyle: "Oradan on üç *parasang* [yetmiş üç kilometre] mesafesinde bir ovayı derin kar örtüsü içinde yürüyerek üç aşamada aştılar. Üçüncü aşama zorluydu. Kuzey rüzgârı dosdoğru yüzlerine çarpıyor, her şeyi savuruyor ve insanları donduruyordu. Bunun üzerine kâhinlerden biri, onlara rüzgâr için hayvan kurban etmelerini söyledi." Askeri zayıflığın yanı sıra sert kışa ve arazi yapısına

Uçlarında aslan-ejderha tasvirleri bulunan som altın pazubent, British Museum'daki Oxus Hazinesi'nden. Ksenophon bu pazubentlerin Pers sarayında onursal armağanlar arasında sayıldığını belirtir.

Anadolu'nun güneybatı kesiminde, Likya'nın Ksanthos kentinde yerel bir hükümdarın gömülü olduğu "Nereid Anıtı"ndan bir detay. Solda kuşatma altında bir kent, sağda ise, iki tutamaçlı kalın kanlı ve tepeli miğferleriyle hemen tanınan paralı Yunan piyade askerleri görülüyor.



Karadeniz'in Trapezus'tan (bugün Trabzon) uzak olmayan güneydoğu köşesine varınca, "on bin" paralı askerlerin öncü kolundan ünlü "Deniz! Deniz!" haykırışı yükselmisti. Bu manzara paralı askerlerin kıryıya ulaşmak için boğuşmak zorunda kaldıkları haşin ve engebeli arazi yapısını çok iyi yansıtır.



Yunanlı "on bin" paralı askerlerin Lidya'daki Sardis'ten Güney Mezopotamya'ya ve Kürdistan yoluyla Karadeniz'e, ardından Boğaziçi'ne giderek Pers imparatorluğunun batı yarısının büyük bölümünde izlediği güzergâhı gösteren harita.

bağlı kayıplarla, ilk başta on üç bin civarında olan mevcut on binin epey yakınına inmişti. İÖ 400 yılının yaz başlarında kurtuluş işareti somut olarak görüldü: Mayıs ayında şimdiki Boztepe'nin hemen yukarısında, kafilenin öncü kolu

"Deniz! Deniz!" ("Thalatta! Thalatta!") diye bağırdı. Önlerinde Karadeniz uzanıyordu ve vardıkları Kolkhis topraklarının en ucunda Ege'ye varmayı sağlayacak deniz yolunun çıkış kapıları yer alıyordu. Böylece *Katabasis* sona ererken, *Parabasis* başladı.

Yunan uygarlığına kavuşma

Kafile İÖ 400 yılının Haziran-Temmuz aylarında Yunan kenti Trapezus'a (Trabzon) ulaştı. Yolu üzerinde Kerasos [Giresun] ve Kotyora [Ordu] adlı iki Yunan kolonisi daha vardı; bunlar Yunan kökenli olmayan ve Ksenophon'un ekmek bile yemedikleri için uygarlıktan en uzak halk saydığı Mossynoikoiler'in topraklarına bitti. Kotyora'ya varılınca, Ksenophon "on bin" kişilik kafilenin burası ile sonraki Yunan kenti Sinope (Sinop) arasında kurulacak sabit bir kıyı yerleşmesinde kalmasını önerdi. Bu öneri pek sıcak karşılanmadı. O sırada büyük çoğunluk için "yurt" ufukta iyice belirmişti. Kara güzergâhı yerine ulaşma elverişli bir limandan ötekine deniz yoluyla gidebilecekleri bir durum söz konusuydu artık.

Böylece Kotyora'dan gemilerle Sinope üzerinden Herakleia'ya [Ereğli] ve oradan Karadeniz'in güneybatı ucundaki Kalpe [Kerpe] limanına taşındılar. Bir başka çapraz yolculukla Boğaziçi'nin Asya yakasında, Byzantion'un karşısına düşen Khrysopolis'e [Üsküdar] vardılar. Buranın Spartalı valisi "on bin" askeri köleleştirmeye kalkıştı. Ama topluluğun önderi konumundaki Ksenophon, İÖ 400/399 kışında çok sayıda askeri Yunan kökenli olmayan bir Trakya hükümdarının yanında savaşmak üzere Propontis'in [Marmara Denizi] kuzey ve batı kesimine götürerek gerekli zaman ve kaynağı kazandı. Daha sonra birdenbire dış politikasını değiştiren Sparta, Anadolu'daki Yunan kentlerini Pers egemenliğinden kurtarmaya karar verdi. Bunun üzerine "on bin" kişilik kafileden geriye kalanlar yine Ksenophon'un komutasında İÖ 399'da "Kyros'un adamları" olarak bir Sparta sefer kuvvetine katıldı. Ksenophon çatışmalardan sağ çıkarak İÖ 350'lere kadar yaşadı ve *Anabasis* dışında günümüze ulaşan didaktik nitelikli başka birçok eser yazdı.



Büyük İskender

İÖ 334–323

Kendi açımdan çelişkiye düşme korkusu olmaksızın şunu söyleyebilirim ki, Asya'ya Avrupa'yı ve Avrupa'ya Britanya Adaları'nı katmış olsaydı bile durmayacaktı. Tam aksine, bir hasmı olmayınca en iyinin daha üstüne çıkmaya çalışma yönündeki mizacına uygun olarak, meçhul diyarlara varmak için daha ötelemi yoklamayı sürdürecekti.

ARRIANUS, ANABASIS, İS 2. YÜZYIL

7

İskender dünyanın en iyi süvarilerinden ve dünyayı sarsan fatihlerden biriydi. Ata binmeyi küçük yaşta öğrendi ve ondan sonra sürekli at sırtında komuta etti, savaştı, avlandı ve yolculuk etti. Yaklaşık 20 yıl boyunca gerek savaşta, gerekse barışta hemen hiç ayrılmadığı harika Tesalya aygırı Bukephalas'la “fısıldayarak” konuşmasıyla nam saldı. Ama kimi zaman gerektiğinde yürüyerek, binlerce askerinin ve onların kadın kamp takipçilerinin çektiği olağan meşakkatleri paylaştı. Hep birlikte bu topluluk İÖ 330'ların ortalarında Yunanistan anakarasındaki hareket noktasından itibaren 32 bin km'yi aşkın bir yolu teperek, Anadolu, İran, Yakındoğu ve Mısır boyunca muazzam mesafeleri yürüdü, Afganistan, Orta Asya ve Hindistan'a kadar vardı ve sonunda Mezopotamya'daki Babil'e döndü. Orada İÖ 323'ün Haziran ayında ölen İskender, onunla ilgili olarak günümüze ulaşmış en iyi yapıtı yazan tarihçi Arrianus'un gayet güzel belirttiği gibi, neredeyse durdurulamaz bir kişiydi.

İskender'in yolculuğu, alınan mafe ve elde edilen başarılar açısından, insanlık tarihinin en büyük yolculuklarından biriydi. Bu serüven İÖ 334'ün ilkbaharında gemilerle başladı. Makedonya kralı babası II.

Philippos'un iki yıl önce Persler'e karşı başlattığı seferin komutanlığını üstlenen İskender, Hellespont'un (Çanakkale Boğazı) güney kıyısında Asya topraklarına ayak bastı. Homeros'un eserindeki Troya olarak kabul edilen yöreye sapan bir güzergâh izlenmesi, yeni Akhilleus'un ve yakın arkadaşı Patroklos'un (Hephaestion) kahraman Yunanlı atalarına ait olduğu söylenen mezarları ziyaret etmelerini sağladı. Mayıs ayında İskender, Büyük Kral III. Dareios ve satraplarının (valiler) kuvvetleri karşısındaki etkili üç zaferinin ilki olan Granikos Çarpışması'nı kazandı. Ma-

İskender'i hiikiimdarlık tacıyla Bukephalas üstünde (şimdi eksik) mızrağını hasmına fırlatırken tasvir eden tunç atlı heykel, İÖ 1. yüzyıl. İskender'in saray heykeltıraşı Sikyon'lu Lysippos'un orijinal eserinin bir kopyası olduğu sanılmaktadır. İtalya'nın Herrulaneum yöresinde 1751'de bulunmuştur.



Mısır'ın Luksor kentindeki bir tapınağa ait alçak kabartma. Firavun konumundan dolayı bir ilahî tapınma nesnesi sayılan İskender (sağda) yerli Mısır tanrısı Min'e biat ederken tasvir edilmiş.



yıs'tan Ağustos'a kadar Küçük Asya'nın batı kesiminde kara harekâtları yürüttü.

İskender İÖ 333 ilkbaharını Orta Anadolu'daki Büyük Frigya satraplığında geçirdi, ünlü Gordion düğümünü tek kılıç darbesiyle kesti. Aynı yılın yazında Ankyra'ya (Ankara) uğradı, oradan güneye inerek, Kilikya Kapıları üzerinden Tarsus ve Soli'ye vardı. Kasım ayında Kilikya'daki Issos'ta, şimdiki İskenderun'a yakın Payas Irmağı kıyılarında ikinci önemli meydan muharebesine tutuştu. Elde ettiği zafer ona Doğu Akdeniz'in yolunu açtı. İÖ 332'de Ocak'tan Temmuz/Ağustos'a kadar, o sırada kıyı açığında tahkimli bir ada olan Fenike kenti Sur'a yönelik kuşatma yüzünden yerinde çakıldı. Daha kolay geçen Gazze kuşatmasının ardından, Mısır'a girmeyi tasarladı ve bu ülke kısa sürede kucağına düştü. İÖ 331 başlarında firavunluk tacı giydi ve kendi adını ta-

şıyan yeni başkent İskenderiye'yi (Aleksandria) kurdu. Daha sonra batı çölündeki Siva vahasında bulunan Amon kâhinine danışmak üzere 500 km'lik tehlikeli bir yolculuğa çıktı.

Gaugamela Çarpışması

İskender İÖ 331 ilkbaharında Mısır'daki Memfis'ten Sur'a döndü. Ardından yazın ortasında Thapsakos'ta Yukarı Fırat'ı aştı. Dicle boyunca daha doğuya ilerledi ve 1 Ekim ya da buna yakın bir tarihte, Ninova'ya pek uzak olmayan Gaugamela'da karşı karşıya geldiği Dareios'u kesin yenilgiye uğrattı. Yılın geri kalan aylarında Babil ülkesini (Güney Mezopotamya) ve Sittakene topraklarını aşarak İran'a girdi. Önce Persler'in eski idari başkent Susa'yı ele geçirdi; kış aylarında Persler'in eski törensel başkenti ve kraliyet defin yeri Persepolis üzerine yürüdü. İÖ 330 ilk-

baharında İran içlerinde yürüttüğü bir harekât-tan sonra Persepolis'e döndü ve tam anlaşılamamış bir nedenle buradaki kadim saray kompleksini yaktı. Ardından ilk Pers başkenti Pasargadae üzerinden Med ülkesine (Kuzey İran) doğru yola çıktı ve Haziran'da Rhagae'ye (bugün Tahrân'ın bulunduğu yer) ulaştı.

Temmuz'da Hazar Denizi'nin güney kıyısındaki Hyrkania içlerine ilerledi ve Ağustos'ta şimdiki Afganistan'ın kuzeybatı kesimini oluşturan Areia'ya yönelerek, Aleksandreia Areia'yı (bugün Herat) kurdu. Güneydeki Drangiana ve Sistan'a doğru döndü. Kış koşullarına meydan okuyarak, yolculuğunu Arakhosia'ya kadar sürdürdü ve eski bir Pers kalesinin bulunduğu yerde bir başka Aleksandreia (bugün Kandehar) kenti-

nin temelini attı. Oradan Paropamisadae yoluyla Hindukuş eteklerine vardı. İÖ 330/329 kışında Kâbil'in kuzeyinde, Begram ve Çarikar yakınında Aleksandreia-pros-Kaukasos'u kurdu.

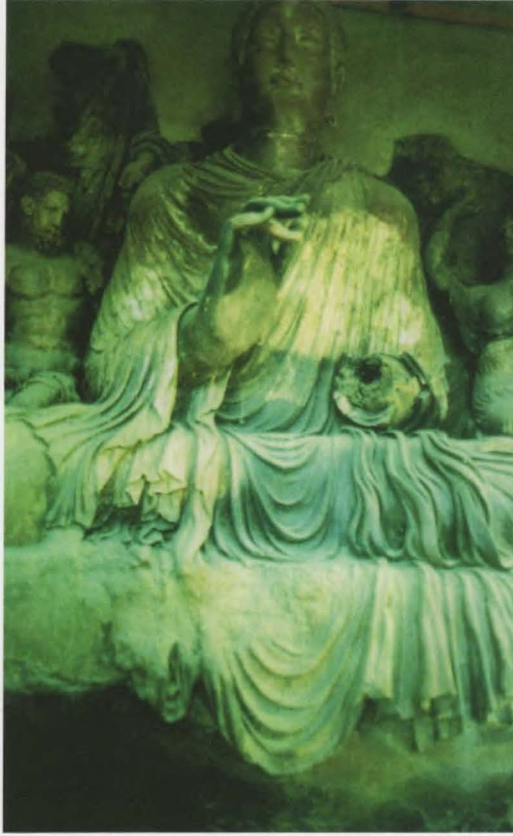
Hindistan seferi

İskender İÖ 329 ilkbaharında zorlu Hindukuş sıradağlarını aşarak, Baktriane'deki (Afganistan'ın kuzeydoğu kesimi) Drapsaka (Kunduz) ve Baktra'ya (Belh) ulaştı. Amuderya (Ceyhun) Irmağı'nı geçtikten sonra, Sogdiana'nın (bugün Özbekistan'da kalan) yazlık başkenti Marakanda'ya (Semerkand) ve Siriderya (Seyhun) Irmağı'na vardı. Kurduğu Aleksandreia Eskhate (Hocend) kenti, büyük yolculuğunun kuzeydoğuda ulaştığı uç noktanın kalıcı bir damgası oldu.

İran'ın güney kesiminde yer alan Persepolis, Pers imparatorluğunun başta gelen törensel başkentiydi. I. Dareios'un (İÖ 520-486) kurduğu ve çeşitli ardıllarının genişlettiği bu merkez, İskender tarafından ateşe verildi. Ön planda Dareios Sarayı, arka planda ise Apadana adlı tören salonu görülüyor.



Sağda İskender'in şimdiki Afganistan'ı fethiyle Yunan ve Doğu sanat üslupları arasında bir kaynaşma ve bir tür dinsel bağdaştırıcılık ortaya çıktı. Hadda'daki bu örnekte, küçük ölçekli bir Herakles heykeli (solda) Buda'nın yanında yer alıyor.

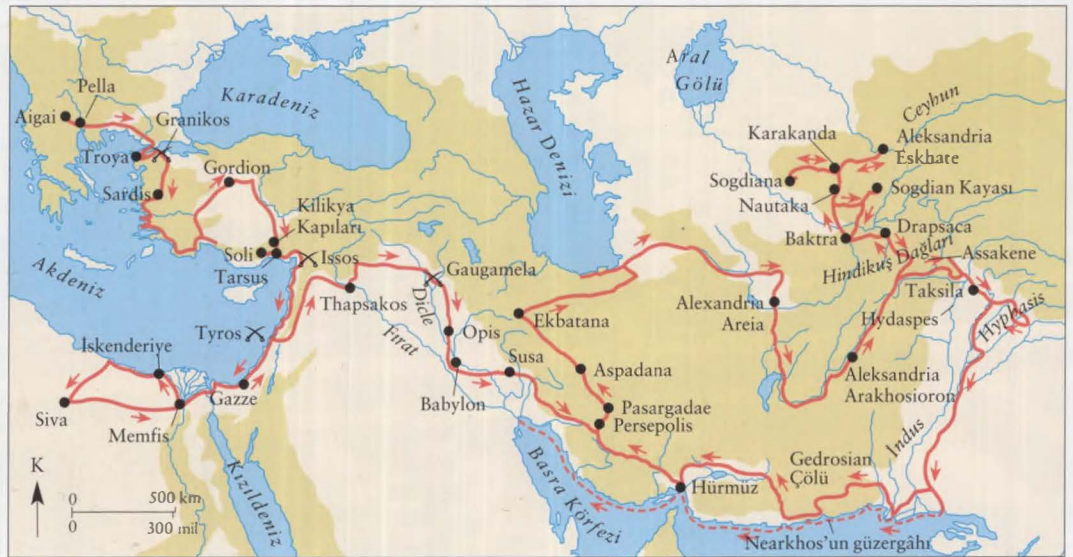


İÖ 329/328 kışını Baktra'da geçiren İskender, İÖ 328 yazının sonlarında Marakanda'ya döndü. İÖ 328/327'de Nautaka'da bir kışlık ordugâh oluşturuldu; bunu İÖ 327 ilkbaharında Sogdian Kayası (Baisun-Tau?) ve Khorienes Kaya-

sı'nın (Kuh-i-Nur) ele geçirilişi izledi. İskender bölgedeki denetimini perçinlemek için, yerel bir Sogdiana soylusunun kızı Roxsane'yle evlendi. İlkbahar sonlarında Baktriane'den ayrıldı ve Hindukuş Dağları'nı tekrar aşarak Aleksandria-pros-Kaukasos'a vardı. Ardından, uzun süre önce Pers imparatorluğundan kopmuş olan "Hindistan"ı (Pencab) istilaya girişti.

İÖ 327/326 için Assakene'de kışlaklar (Svat ve Buner) oluşturulduktan sonra, Massaga ve heybetli Aornos Kayası (Pir-Sar) ele geçirildi, aynı ölçüde azametli İndus Irmağı'na ulaşıldı. İs-

Yunanistan'dan Hint alt-kıtasının kuzeybatı kesimine ve geriye dönüşle Mezopotamya'ya kadar toplam 32 bin km'yi aşkın bir yol alan İskender ve kuvvetlerinin izlediği güzergâhları gösteren harita.



kender başkenti Taksila olan yerel krallığın topraklarını kolayca geçti ama Mayıs'ta Hydaspes (Chelum) Çarpışması'nda Pauravas racası Poros'un sert direnişiyle karşılaştı. Onu yendikten sonra, Haziran sonlarında Akasines (Chenab) ve Hydraotes (Ravi) ırmaklarını aşarak Hyphasis (Beas) Irmağı'na vardı. Orada tabanları şişmiş, muson yağmurlarıyla ıslanmış ve yurt özlemi kabarmış askerler sonunda isyan etti.

"Persler'i, Medler'i, Baktrialar'ı, Sakalar'ı [ve bir dizi başka Doğu halklarını] yendiğini, Kafkaslar'dan geçtiğini, Amuderya, Tanais, hatta Indus, Hydaspes, Akasines ve Hydraotes ırmaklarını aştığını" belirten İskender'in, askerlerin itaatsizliği olmasaydı, Hyphasis'i de aşmış olacağını büyük bir yakınmayla dile getirdiği aktarılır. Batıya yönelerek dönmek zorunda kaldığı Hydaspes'te gemiler inşa edildi. Kasım'da bu filo Indus'un ağzına doğru yolculuğa hazırıldı.

Son yılları

İskender İÖ 375'te şimdiki Multan bölgesinde Malli kabilesini sindirmeye çalışırken neredeyse ölümcül bir yara aldı. Ama Temmuz'da Patta-la'ya (Haydarabad?) vardı ve Ağustos'ta kuvvetlerini ikiye ayırdı. Terhis edilen askerler daha kolay kara güzergâhıyla Sistan ve Karmania üzerinden İran'a geri gönderildi; Nearkhos'un komutasındaki filo Hint Okyanusu ve Basra

Körfezi'ne doğru sevk edildi. İskender Eylül'de binlerce askerle ve kamp takipçisiyle birlikte yola koyularak, susuz Gedrosian Çölü'nden (Makran) geçti. Ne var ki, filoyla öngörülen buluşma gerçekleşmedi. Birçok asker, hayvan ve kamp takipçisi paradoksal bir şekilde hem içme suyunun azlığı, hem de ani taşkınlar yüzünden can verdi. Nearkhos İÖ 325'in Aralık ortalarında Hürmüz'e ulaştı ve aynı ayın sonlarında İskender'le Karmania'da (belki Aleksandreia adlı bir başka kentin yer aldığı şimdiki Gulaşird'de) buluştu.

Nearkhos İÖ 324 başlarında Hürmüz'den ayrıldı ve Basra Körfezi'ne yelken açtı. Ocak dolaylarında İskender Güney İran'daki Pasargadae'ye ulaştı ve Mart'ta Susa'da Nearkhos'la bir kez daha bir araya geldi. Haziran'da Dicle kıyısındaki Opis'te (aşağı yukarı bugün Bağdat'ın bulunduğu yer) ikinci bir isyanı alt etti. Ertesi kış (İÖ 324/323) Ekbatana'nın (Hemedan) güneyindeki Kossaeen göçebelerine karşı acımasız harekâtlarla geçirildi.

İskender İÖ 323 başlarında Babil'e döndü ve Araplar'a karşı girişeceği sonraki büyük çaplı sefer için hazırlıklara koyuldu. Ama Haziran başlarında muhtemelen bir sıtma hummasından öldü. Naaşı gömülmek üzere yurdu Makedonya'ya taşınırken, yolda alınan bir kararla Mısır'daki İskenderiye kentine götürüldü. Bitmek bilmeyen yolculuk mecburen son buldu.

Karşı sayfada-
sağda Oxus Ha-
zinesinde bulu-
nan 10 drahmi ya
da daha yüksek
değerdeki büyük
altın madalyon-
lardan biri. Bun-
lar İskender'in
(at sırtında)
Hydaspes Çarpış-
ması'nda Raca
Poros'a (savaş fili
üstünde) karşı el-
de ettiği zaferin
anısına İÖ
326'da veya kısa
bir süre sonra ba-
sılmıştı.



Önceleri Make-
donya'nın baş-
kentinde şatafatlı
bir Helenistik dö-
nem malikânesini
süsleyen ve Di-
onysos Kona-
ğı'na ait olan bir
mozaik, Pella,
Makedonya. Kra-
teros'u (sağda)
Suriye'de bir ko-
ruda aslan avla-
yan kahraman İs-
kender'i (solda)
desteklerken tas-
vir ediyor olabi-
lir.

8

Yunanlı Pytheas

İÖ 320

Massalia'lı Pytheas'ın bu bölgelerde [kuzeyde] sahiden bulunduğu anlaşılıyor. Ta Peri tou Okeanou'da gözlemlerini aktarırken şunu belirtir: Barbarlar güneşin yattığı yeri çeşitli vesilelerle bize gösterdiler. Güneşe yakınlıktan dolayı bu yerlerde gece son derece kısadır; ... böylece güneş battıktan hemen sonra yeniden doğar.

GEMINOS, "GÖKSEL OLGULARA GİRİŞ" Is y. 50?

Massalia'lı (Marsilyalı) Pytheas Atlas Okyanusu'na açıldığı, Britanya'nın çevresinden dolaştığı ve büyük olasılıkla Kuzey Kutbu sularına vardığı destansı bir yolculuktan sonra İÖ 320 dolaylarında yurduna döndü. Gördüğü ve yaşadığı şeyleri *Ta Peri tou Okeanou* (*Okyanus Üzerine*) adlı bir kitapla yazıya döktü. Tarihçi Timaios, coğrafyacı ve astronom Dikaiarkhos gibi dönemin Akdeniz bilgileri arasında yaygın olarak bilinen bu esere, daha sonraları Iskenderiye Büyük Kütüphanesi'nin başındaki çok yönlü bilgin Eratosthenes de kaynak olarak başvurdu. Her üçünün Pytheas'tan yaptığı geniş alıntılar sayesinde, Atlas Okyanusu çeperindeki azgın denizlere, büyük dalgalara ve bu bölgelerde oturan garip insanlara ilişkin hayret verici şeyler Akdeniz bilincine yerleşti.

Pytheas'ın aktardığı hikâyelere inanmayanlar da çıktı. Polybios ve Strabon onun gözlemlerinin kendi peşin hükümleriyle uyuşmamasından dolayı sert eleştiriler yönelttiler. Kitabın akıbeti konusunda ise hiçbir şey bilmiyoruz. Klasik dünyanın birçok büyük metninin başına geldiği gibi, övücü ve kara çalıcı kişilerin günümüze ulaşan eserleri aracılığıyla bildiğimiz bazı parçalar var elimizde sadece.

Pytheas nasıl bir mizaca sahipti? Bu konuda söylenebilecek şeyler şaşırtıcı biçimde azdır. Öncelikle Atlas Okyanusu kıyılarının zengin kalay kaynaklarına ve uç kuzey bölgesinin kehribar ürünlerine, yani tacirlerce Massalia'ya getirilen metalara dair hikâyelerle merak duygusu ateşlenen bir kâşifti. Bir girişimci olmanın ötesinde insanlara ve doğa olgularına dönük göz-

lem gücü keskin bir bilimsel zihni yansıtır. Kat ettiği mesafeleri kestirmek için geliştirdiği şema özellikle etkilidir. Yolculuğu boyunca yaz gündönümünde güneşin gün ortasındaki gölge uzunluğuna ilişkin ölçümler yaparak ve bunları daha önce Massalia'da yapılmış benzer ölçümlerle karşılaştırarak, kuzeye doğru aldığı mesafeleri hesaplamayı başardı. Bu ölçümler daha sonra enlemleri hesaplamak ve alınan ölçümlerin Brötanya'nın kuzey kıyısının, Man Adası'nın, Lewis Adası'nın ve Shetland'ın kuzey kesiminin enlemlerine denk düştüğünü göstermek amacıyla Hipparkhos tarafından kullanıldı. O dönemde boylamları ölçmeyi sağlayacak eşdeğer bir yöntem yoktu ama Pytheas denizde yolculuk süresine göre mesafeyi hesaplayarak, ne kadar batıya gittiği konusunda bir sezgiye vardı. Brötanya'nın batıya doğru çıkıntılı büyük bir yarımada olduğunu belirledi.

Massalia'dan yola çıkan Pytheas büyük olasılıkla kara güzergâhını izleyerek Aude vadisi üzerinden Garonne'a ulaştı. Irmak boyunca aşağıya inerek Gironde halicine varınca, Atlas Okyanusu'nu ilk kez gördü. Yerel yelkenlilerle kuzey yönünde kıyıları izleyerek Brötanya'nın yolunu tuttu. Karşı sahile geçerek vardığı Cornwall'da, üretilen kalayın satılışını gözlemledi.

Pytheas Massalia'ya mal akışını sağlayan çok eski kalay güzergâhını geriye doğru izlemiş olmalıdır. Britanya'yı kara ve

Ortada Kehribar ve cam boncuklardan oluşan bir kolye, Fransa'nın Saint-Sulpice yöresindeki bir mezardan, İÖ 5. yüzyılın ikinci yarısı. Jutland ve Baltık kıyılarından gelen kehribar İÖ 1. binyıl-da önemli bir ticaret kalemiydi ve Pytheas'ın kitabı çıkana kadar mahreci konusunda bilinen şeyler çok azdı.





deniz yoluyla dolaşmaya koyuldu. Bu keşif yolculuğunun onu Man ve Lewis adaları üzerinden batı kıyısına ve ardından Shetland'a götürdüğü anlaşıyor. Daha sonra olup bitenler daha az açıktır. Pytheas yelkenli tekneyle altı günde ulaşılabilen Thule adlı adadan söz eder. Orada de-



nizin "donuk" olduğunu ve gecelerin çok kısa, genellikle iki-üç saat sürdüğünü belirtir. Eldeki bütün bu kanıt parçalarına dayanarak, İzlanda'yı tarif ettiği yönünde dolaylı bir sav ileri sürülebilir. Bu bizzat İzlanda'ya uğradığı anlamına gelmez ama en azından bunu yapmış insanlarla konuştuğunu gösterir.

Vardığı kuzey ucundan sonra Britanya'nın doğu kıyısı boyunca aşağıya inen Pytheas, muhtemelen güzergâhtan bir sapmayla Kuzey Denizi'ni aştı ve kehribar üretilen Jutland bölgesine geçti. Kitabında kehribarla ilgili geniş bölümler yer alır. Yolculuğun son ayağı, yani batıya doğru giderek Manş'ı aştığı bölümü, Brötanya üzerinden Massalia'ya dönmeden önce Britanya'nın güney yüzünün uzunluğunu kestirmesine fırsat vermiş olmalıdır. Pytheas Atlas Okyanusu ve uzaktaki adalarını dolaşan ilk kişi olmayabilir ama yurduna sağ salim dönen ve serüvenlerine dair bir kitap yazan ilk kişiydi.

Bezemeli tunç ayna, İÖ 1. yüzyıl, Trelan Bahow, St Keverne, Cornwall. Bir mezarda broşlar, cam boncuklar ve bileziklerle birlikte bulunması, buranın varlıklı bir yerel hanıma, belki de Pytheas'ın karşılaştığı yerel kalay işçilerden birinin soyundan gelen bir kadına ait bir defin yeri olduğu izlenimini veriyor.



Pytheas'ın olası güzergâhını gösteren harita. Enlemler onun güneş yüksekliklerini belirleyerek yaptığı ölçümlere göre çizilmiştir. İzlanda'ya ve Jutland'ın kehribar üretilen kıyılarına mı uğradığı, yoksa bu bilgileri oralara gitmiş kişilerden mi aldığı ucu açık bir sorundur.

9

Hannibal

İÖ 220–203

Hannibal'ın Alpler'i aşmaya kalkışacağı Scipio'nun aklının ucundan geçmemiştir ama böyle bir şeyi düşünse bile, bu seferin başarısızlığa mahkûm olduğunu varsayacaktı. Bu kanıdan dolaydır ki, Hannibal'ın sağ salim olduğunu ve İtalya'daki kentleri kuşatmaya başladığını öğrenince, hasmının gözüpekliliği ve atılğanlığı karşısında hayrete düştü.

POLYBIOS, 3.61, İÖ 2. YÜZYIL

Hannibal'a ait olduğu sanılan mermer büst. Romalılar'ın Hannibal'a duyduğu büyük nefretten dolayı, bu büyük taktik ustasının ancak birkaç sureti günümüze ulaşabilmiştir.

Hannibal Barka, Batı Akdeniz'de üstünlük sağlamak için Roma'yla kıyasıya bir mücadeleye girişmiş olan Kartaca'da (şimdiki Tunus'un yakınında bir kent) doğdu. İÖ 264'ten 241'e kadar süren bu savaşın sonunda bitirici darbeyi vuran Roma oldu. Hannibal'ın babası Hamilkar savaşta önde gelen komutanlardan biriydi ve efsaneye göre, oğluna Romalılar'la asla dost olmaması için yemin ettirmişti.

Hannibal tükenmiş hazinelerini İspanyol gümüşüyle ve insan gücüyle tekrar dolduran Kartacalılar'ın yeni bir imparatorluk kurmakta olduğu İspanya'da yetişti. Cesaretine hayranlık duyan askerlerin bir gözdesi haline geldi ve Hamilkar'ın ölümünden sonra İspanya'daki Kartacalılar'ın önderliğini üstlendi.

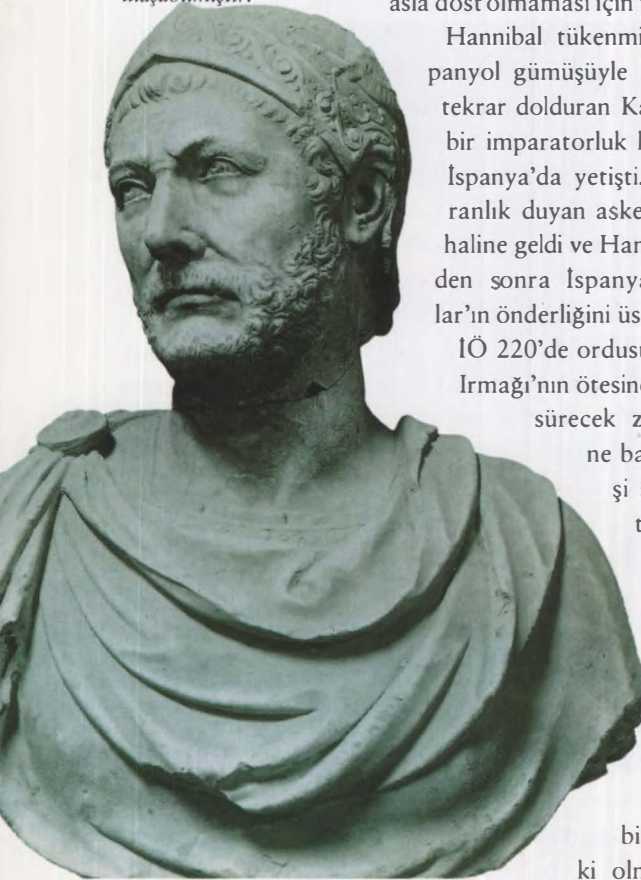
İÖ 220'de ordusunu Tagus (Tajo) Irmağı'nın ötesine geçirerek, 17 yıl sürecek zorlu bir serüvene başladı. Bu ilerleyiş sırasında, Saguntum kenti müttefikleriyle bir savaşa tutuştu.

Böylece çatışmaya karışıp karışmamaya karar vermek zorunda kaldı. Saguntum'un bir Roma müttefiki olmasından dolayı,

Hannibal, bunun, Roma'yla savaş anlamına geldiğini bilerek, kente saldırdı. Saguntum İÖ 218'de düşünce, resmen savaş ilan edilmesini beklemeksizin İtalya üzerine yürüdü.

Roma üzerine yürüyüş

Bu girişim güvenilmez geçitlerle dolu ve aynı ölçüde güvenilmez kabilelerin barındığı dağlar arasında 2.415 km'lik bir yürüyüşü gerektiriyordu. Alpler'in çetin engelinden önce, Kuzey İspanya'nın vahşi kırları ve Güney Fransa'nın ırmakları aşılacaktı. Hannibal tecrübesiz Roma süvarileri üzerinde yaratacakları etkinin, dağlardan aşırımlarına degeceği düşüncesiyle, fillerini de yanına almıştı. Ancak bir kuşatma donanımı katartını götürmesine olanak yoktu, bu nedenle İtalya'da herhangi bir büyük kenti ele geçirmek



için, karşı tarafta firar ve ihanete bel bağlamak gerekecekti.

Hannibal ordusunu İtalya'ya götürmekle sadece bir askeri kumar değil, bir siyasal kumar da oynuyordu. Birçoğu yakın dönemde Roma denetimine girmiş olan İtalyan halklarının kendisini bir kurtarıcı olarak göreceği ve saflarına katılacağı gibi bir beklentisi vardı.

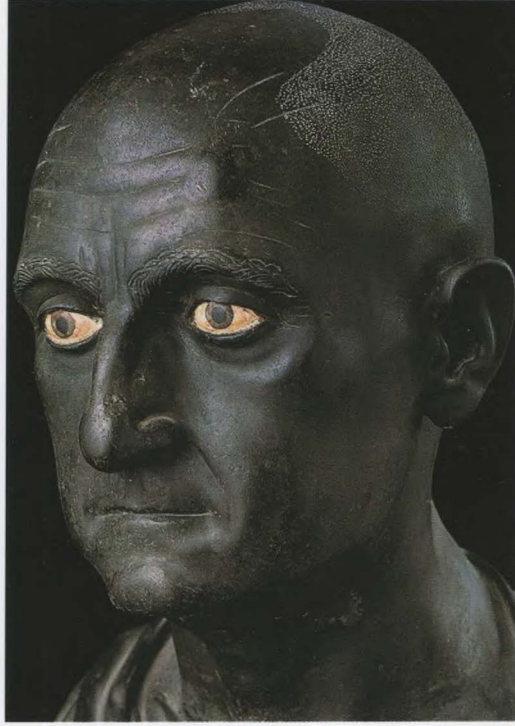
Hannibal yola çıkarken İspanya'nın yönetimini küçük kardeşlerinden Hasdrubal'a bıraktı, bir başka kardeşi Mago ise ona eşlik etti. Ordusunda 90 bin piyade ve 12 bin süvari askerin yanı sıra üç düzine fil vardı. Ebro Irmağı'ndan Pireneler'e ve oradan Fransa'nın güney kesimine yürüyüş birkaç ayı aldı. Ordu günde yaklaşık 16 km'lik bir hızla ilerleyebildi, çünkü neredeyse her adımda yerel kabilelerin direnişiyle karşılaştı.

Kartacalılar aslında Romalılar'dan daha sıkı bir karşı koyuş bekliyordu. Ama Kuzey İtalya'daki bir Galya ayaklanması Roma komutanı Scipio'yu geciktirmişti. Hannibal'ın Rhône'u aştığı sırada, sallardan ırmağa düşen filler şnorkel gibi kullandıkları hortumları sayesinde yüzerek sonunda karşı kıyıya vardılar.

Alpler'den geçiş

Hannibal'ın Alpler'i geçerken izlediği güzergâh tartışmalıdır. Antik Çağ coğrafyacısı Strabon "Hannibal'ın Taurini'ye giderken aştığı geçit"ten söz eder. (Aslında Hannibal orada kısa süreli bir harekâta girişmiş ve kabilenin başlıca kasabasını yağmalamıştı.) Hannibal'ın kullanmış olması gereken belirgin geçit Col de Larche'dir ama bu görece kolay yol, tarihçilerin tarif ettiği yüksek ve zorlu geçit olamaz. Hannibal'ın güzergâhı rehberlerinin ihaneti veya dağ kabilelerinin vahşeti yüzünden değişmiş olabilir. Engeller sadece Galya kabilesi Allobroglar'ın (muhtemelen Drac boğazlarında) bir veda kabinden giriştikleri saldırıyla sınırlı kalmadı. Yürüyüşün ortalarına varılırken, sözgelimi şimdiki Argentièrre la Bessée'de düşman kabileler Hannibal'ın askerlerinin üzerine kayalar yuvarlayarak ya da dar patikalarda yük hayvanlarına saldırarak, birçoğunun düşüp can vermesine yol açtılar.

Hannibal saldırıları inatla ve beceriyle püs-kürttü; her iki taraf da ağır kayıplar verdi. Üç



Hannibal'ın tehdidine karşı koymakla görevli Roma komutanı P. Cornelius Scipio Africanus'un ileri yaşlardaki hali. O dönemde yapılmış olan ve şimdi Napoli Arkeoloji Müzesi'nde bulunan bir heykelden.

günlük yürüyüşün sonunda, Hannibal bir başka Galya kasabasını ele geçirdi ve askerleri için birkaç günlük erzak daha sağlamanın yanı sıra so-luklanma olanağını buldu. Ayrıca kabilelerin baskınlarda ele geçirmiş olduğu yük hayvanlarından bazılarını geri aldı.

Kabileler bu kasabanın ele geçirilişinden gerekli dersi çıkarmış gibi görünerek, o andan itibaren Hannibal'a rahatsız edilmeden geçiş fırsatını sundular. Hannibal çok kuşkucu davrandı ve bunda da haklıydı, çünkü kabilelerin sırf kalışça bir pusu için en uygun yerde toplanmak istedikleri ortaya çıktı. Hannibal'ın tedbirleri ve şok unsuru olarak kullandığı filler, Kartacalılar'ın tehlikeyi atlatmasını sağladı ama kayıplar yine ağır oldu.

Galya baskısı amansızdı. Birkaç gün sonra, Hannibal yük hayvanlarının aşağıdaki dar boğazdan geçişini güvenceye almak üzere, ordu-suyla rüzgâra açık, çıplak ve kayalık bir alanda kamp kurmak zorunda kaldı. Ordu geçidin doruğuna tırmanmak için boğuşurken, sertleşmiş eski kar örtüsünün üstüne kar yağması çıkış yolunu çoğu yerde kayganlaştırdı. Yolculuk daha yeni başlarken, bir heyelan yürüyüşün önünü

Karşı sayfada-sağda Bir savaş fili tasvirinin yer aldığı Kartaca gümüş sikkesi. Hannibal İtalya'ya yürüyüşü sırasında, Roma süvarileri üzerinde yaratacakları etkiden dolayı fil-lerini de yanına almıştı.



Büyük St. Bernard Geçidi, Hannibal'ın Alp-ler'i aşarken izlemiş olabileceği çeşitli güzergâh-lardan biridir. Ama kesin güzergâh tarihçiler arasında hâlâ tartışma konusudur.

kesti. Dar patikayı tıkayan iri bir kaya, dibinde yakılan ateşlerle ısıtıldı ve çatlayıp parçalanması için üstüne sirke döküldü. Bu arada Po vadisinin görüş alanına girmesiyle, Hannibal, Lombardiya'nın yemyeşil ovalarını göstererek ve aşağıda toplanmayı bekleyen zengin ürünleri anlatarak, askerlerinin moralini yükseltme olanağını buldu.

Nihayet 15 gün sonra, Hannibal'ın ordusu sendeleyerek bir yürüyüşle İtalya'ya girdi. Beş ay süren yolculukta 20 bin adam telef olmuştu. Romalılar'ın karşısına çıkacak yaklaşık 36 bin Kartacalı asker vardı artık. Lombardiya'nın Pavia kenti yakınındaki Trebbia Irmağı'nda, Hannibal taktik dehasını sergileyerek, Romalılar'ı yenilgiye uğrattı ve güneye sürdü. Onu ancak Apenninler'in arazi yapısı ve kış fırtınaları durdurabilirdi. Büyük bir zahmetle Alpler'den aşırılmış olan fillerden sadece biri fırtınalardan sağ kurtuldu.

İtalya içlerinde yürüyüş

Romalılar İÖ 217 ilkbaharında bir kez daha Kartaca ordusuna karşı harekete geçti. Ama

Hannibal bu orduyu Trasimene Gölü yakınında pusuya düşürdü. Roma konsülü ve 12 bin lejyoner öldürüldü.

Hannibal ertesi yıl güneye doğru ilerledi ve Campania'yı yağmaladı. Bunun üzerine, Romalılar İÖ 216'da onu Cannae kasabası yakınında kısıtlayarak ortadan kaldırmak üzere çok büyük bir ordu gönderdi. Hannibal muharebe taktiklerinin klasiği haline gelmiş olan bir çevirme manevrasıyla karşılık verdi. Toplam 45 bin Romalı asker öldürüldü ve Roma ordusu fiilen yok edildi.

Bu, Hannibal'ın seferinin düğüm noktasıydı. Yürüyüş askeri bakımdan muazzam bir başarıydı. Ama siyasal bakımdan tam bir başarısızlıktı. Roma'nın müttefikleri isyan etmedi. Onların desteğini alamayan Hannibal, Roma'nın üstün kaynaklarıyla ve insan gücüyle başa çıkamadı.

Romalılar İÖ 203'te karşı saldırıya geçti. Hannibal'ı İtalya'da devre dışı bıraktı ve Kartacalılar'ı bu orduyu geri çağırma zorlamak için Afrika'yı istila etti. Hannibal çekilme yolu için denizi seçti ve güney kıyısından yelken açarak

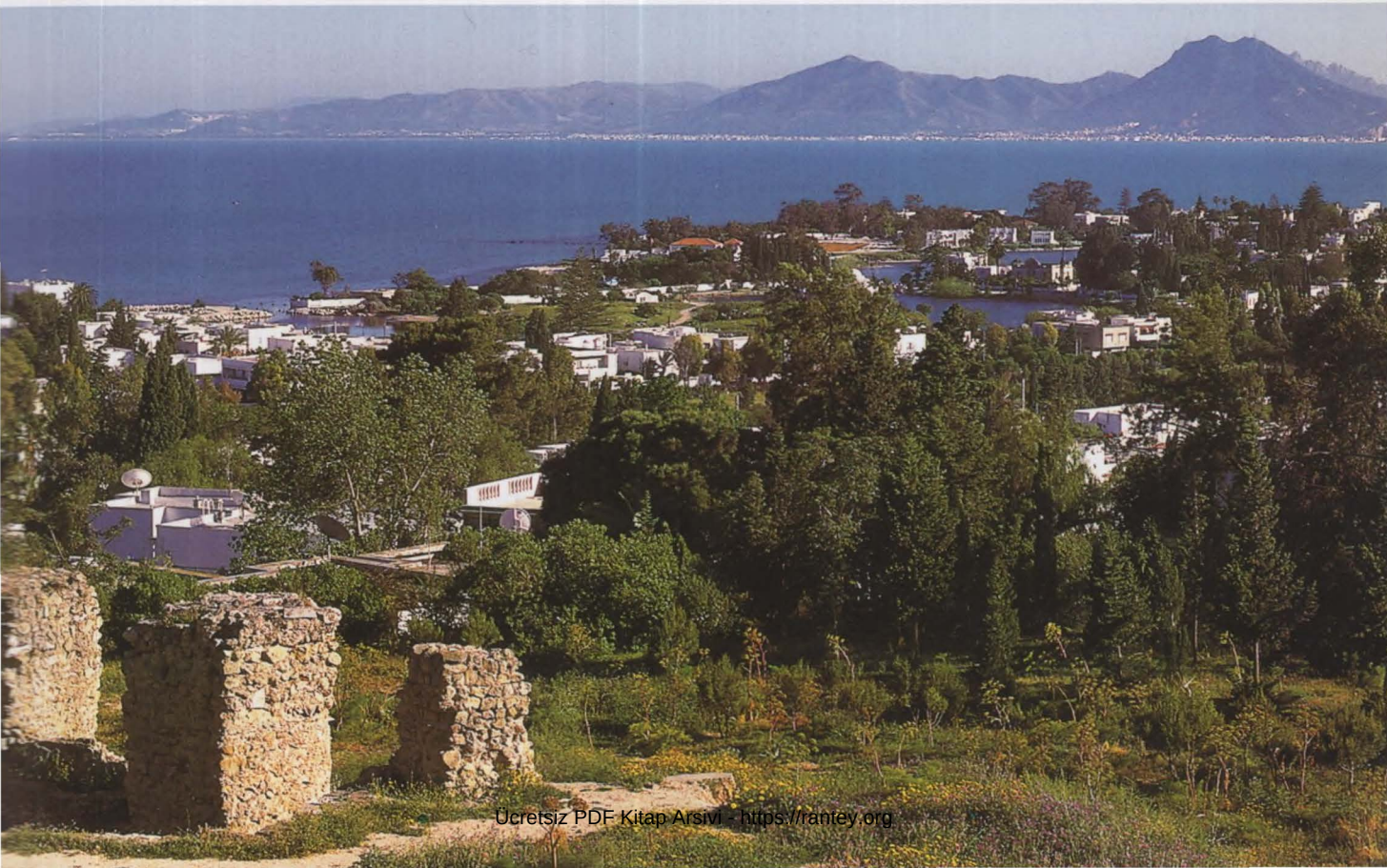


Nova Carthago'dan yola çıkan Hannibal'ın İspanya ve Fransa'dan sonra Alp'leri aşarak İtalya'ya girerken izlediği güzergâhı gösteren harita. Hannibal çeşitli çarpışmaların ardından İtalya'nın güney ucundan gemiyle Kuzey Afrika'ya döndü. Zama'da kesin yenilgiye uğradı.

Altta Kartaca'dan bir manzara. Hannibal ömrünün büyük bölümünü Kartaca için savaşarak geçirdi. Bir delikanlıyken ayrıldığı bu kente yirmi yılı aşkın bir süreden sonra döndü.

İtalya'dan ayrıldı. Destansı yolculuğuna başlarken 29 yaşında olan adam yurduna 45 yaşında döndü. Bu dönüş ona mutluluk getirmede. İÖ 202'de Zama'da Roma ordusuna yenildi ve barış yapmak zorunda kaldı. Siyasal hasımlarınca sürgün edildi ve bütün Akdeniz boyunca kova-

landı. Romalılar İÖ 183'te, yani 20 yıl sonra onu Bitinya'da kısıtınca, teslim olmaya yanaşmayarak canına kıydı. Ama aradan yüzyıllar geçmesine karşın, anneler uslu durmayan çocuklarını *Hannibal ad portas!* (Hannibal kapıda!) sözlerini fısıldayarak susturmayı sürdürdü.



Aziz Paulus

İs 60

Ve şimdi hatırmızı hoş tutmanızı size nasihat ederim, çünkü sizden hiçbir can zayolmayacak, ancak gemi. Çünkü ... bir mele[k] bu gece yanımda durup dedi; korkma Paulus; sana Kayserin önünde durmak gerektir; ve işte seninle beraber gemide gidenleri Allah sana başışladı. Bunun için, efendiler, hatırmızı hoş tutun

RESULLERİN İŞLERİ 27:21-22

Porcius Festus İS 60'ta Roma eyaleti Yahuda'nın valisi olarak göreve başladığında, sefelinin bitirmeden bıraktığı işlerden biri de Kudüs Yüksek Rahibi Annias tarafından Yahudi olmayanları tapınağa getirmekle suçlanan gezgin vaiz Tarsuslu Paulus meselesiydi. Paulus bir

Roma yurttaşı sıfatıyla Roma'da imparatorun huzurunda yargılanma hakkı için başvurmuş ve böylece Kudüs'te hasımlarının kendisi için hazırladığı yetkisiz mahkemede hüküm giymekten kurtulmuştu.

İki yıl zindanda yattığı için zaten takatsiz olan Paulus, kısa bir duruşmadan sonra, Roma'ya giden bir gemiye bindirilmek üzere Caesarea'ya gönderildi. Gerek hızla yayılmakta olan Hristiyanlık dininin önde gelen sözcüsü gerek tanınmış ve saygın bir ailenin mensubu olması açısından, toplumda belirli bir konumu olan bir kişiydi. Dolayısıyla en azından bir arkadaşını şahsi uşak kisvesi altında yanına almasına izin verildi. Bu arkadaşı ise İncil'deki anlatımıyla Paulus'un Roma'ya yolculuğunun antik çağın en iyi belgelenmiş deniz seyahatlerinden biri olmasını sağlayan Aziz Luka'ydı. Aslında Luka'nın bir gemici olmaması anlatıya katkıda bulunur, çünkü kaşarlanmış bir deniz kurdunun olağan sayacağı epeyce şeyi açıklar. Seyahat kafilesinde Roma'ya kadar Paulus'a ve diğer tutuklulara eşlik etmekle görevli olan Iulius adında bir *centurion* [bölük komutanı] da vardı.

O sırada Ağustos'un yarısı geçmişti ve deniz yolculuğu mevsiminin sonlarıydı. Bu yüzden Iulius doğrudan Roma'ya gidecek bir gemi bulamadı ve Küçük Asya'daki Myra'ya giden bir tüccar gemisinde karar kılmak zorunda kaldı. Myra büyük bir liman olduğu için, oradan yolculuğu sürdürmek görece kolay olacaktı. Paulus ve yol arkadaşı tutuklular seyahatlerine muhtemelen 21 m uzunluğunda küçük bir sahil teknesiyle başladılar. Mürettebatı oluşturan altı kadar gemici, geminin yüksek pupası üzerinden



kürek itişiyile tekneye yön vermekteydi. Tutuklular ve büyük olasılıkla *centurion* açık güverte-de yatmış olmalıdır, tabii *centurion* mevkinisi kullanarak kaptanın kamarasına el koymadıysa.

Myra'da kabile bir İskenderiye teknesine nakledildi. Her yıl Roma'nın pleblerine ekmek sağlamak üzere Mısır'dan büyük çapta tahıl taşımada kullanılan bu gemi muhtemelen çok daha büyüktü. Ama olumsuz hava koşullarıyla boğuştuğundan sonra, bir sığınak bulmak üzere yö-neldiği Girit'teki Lasea'ya muhtemelen Eylül or-talarında vardı.

Kabile bir süre havanın düzelmesini bekledi. Akdeniz kışın çıkan sert fırtına ve kasırgalardan dolayı kötü nam salmıştı. İulius bu koşullar al-tında ne yapılacağına karar verecek bir meclis topladı. Her ne kadar küçük gruptaki konumu orada hazır bulunmasını gerektirmiş olmasa da, çok yer dolaşmış bir gezgin olarak Paulus'un gö-rüşüne de herhalde başvurulmuş olmalıdır.

Denizdeki fırtınalar

Paulus meclisten sonra Luka'ya, güvenli sığınak-



ta kışı bekleyerek "sağgörülü yolu izlememekle bir hata işledikleri"ni ve bir felaketin yaşanacağı yolundaki sezgisini belirtti. Son kararı *centuri-on*'un vermiş olması, Paulus'un yolculuk ettiği teknenin imparatorluk hizmetindeki bir tahıl ge-misi olduğu kanısını güçlendirmektedir.

Kabile güneyden esen hafif bir rüzgârdan ya-rarlanarak demir aldı. Ama daha Girit'i geride bırakmadan, ani bir kasırğa onları Cauda adası-nın rüzgâr altındaki sakin sularına yönelmek zo-runda bıraktı. Kuzeydoğudan esmeye başlayan rüzgâr, gemiyi günlerce süren azgın bir borayla Afrika'ya doğru sürükledi. Gemiciler halatları gövdenin altından çepeçevre geçirip ilmekleye-rek gemiyi sağlamlaştırmaya çalıştılar ama tahta kalaslar muazzam gerilim altındaydı ve gemi en-dişe verici biçimde su almaya başladı. Önce yük-ler, ardından yolcuların şahsi eşyaları ve sonun-da bizzat geminin donanımı denize atıldı.

Geminin neredeyse iki hafta boyunca perişan halde sürüklenmesinden sonra, denizciler kıyıyı döven dalga seslerini duydular ve karanın ya-kında olduğunu anladılar. Burası Malta adası, büyük olasılıkla da şimdi Aziz Paulus'un adıyla anılan körfezi koruyan Koura burnuydu.

Gemiciler bata çıka ilerleyen gemiyi kıyıya ulaştırdılar ve herkes sağ salım karaya çıktı; geri-de bırakılan gemi ise dalgalar altında parampar-ça oldu. Adanın yerli halkı kazazedelere cömert-çe yardımcı oldu. Paulus'un sağgörülü öğüdü sa-yesinde, yolcularla birlikte erzak da gemiden bo-şaltılmıştı. Paulus yemek ateşine çalı çırpı atar-

Aziz Paulus'un Roma'ya destansı yolculuğu, Antik Çağın en iyi bel-gelenmiş deniz seyahatlerinden biridir.

Karşı sayfada
Aziz Paulus'un Roma'ya deniz yolculuğuna baş-ladığı Caesa-re'a'nın havadan görünüşü. Antik limanın bazı kısımlarını suyun altında hâlâ gör-mek mümkün-dir.

Solda Raven-na'daki Ariusçu vaftizhanede bu-lunan Aziz Pa-ulus mozaigi. Bu havari Hristiyan akidelerini yay-ma misyonu sıra-sında, güçlükler çekmiş ve bir ha-pis ile iki deniz kazasını kapsa-mak üzere beden-sel tehlikelerle karşılaşmıştı.





İşlek bir limanın, belki de Aziz Paulus'un deniz yolculuğunun son noktası olan İtalya'daki Puteoli'nin tasvir edildiği bir duvar tablosu.

ken bir yılan elini soktu ve yılanın zehrinden zarar görmemesi yerli halkı derinden etkiledi. (Günümüzde Malta'da hiç yılan bulunmadığından, Aziz Paulus'u ne tür bir yılanın soktuğunu bilmiyoruz).

Discouri adlı bir başka İskenderiye tahlil ge-

mişi kış geçirmek üzere Malta'daydı. *Centurion* sorumluluğu altındaki insanları üç ay sonra yelken açan bu gemiye bindirdi. Güzel hava ve elverişli rüzgârlar kafilenin birkaç gün sonra Puteoli'ye (bugün Pozzuoli) varmasını sağladı. Muhtemelen gemi ve yükü Tiber'in ağzında yer alan ve Roma'ya hizmet veren Ostia limanına yöneldi. Ama Roma'ya gitmek için tercih edilen yolcu limanı Puteoli'ydi. Kentin yerleşik bir Hristiyan cemaati vardı; bu nedenle Paulus, Appia Yolu boyunca Roma'ya kısa kara yolculuğuna çıkmadan önce bir süre orada kaldı.

Bu noktada Paulus hakkındaki bilgilerimiz kitledir. Anlaşıldığı kadarıyla İmparator Neron'un davaya bakmak için acelesi yoktu ve Paulus belli bir ölçüde serbest bırakıldı. "Ve kiralamış olduğu kendi evinde tam iki yıl kaldı... ve Allahın melekûtunu vaz ederek Rab İsa Mesih'in hakkındaki şeyleri bütün cesaretle ve kimsese mani olmayarak öğretiyordu" (Resullerin İşleri, 28:30-31). İncil'deki anlatım burada biter. Bazıları onun idam edildiği kanısındadır ama kendisine yöneltilen suçlamalardan beraat ettikten sonra gezilerine dönmüş ve belki de tasarlacağı gibi İspanya'ya gitmiş olması muhtemel görünüyor.



Appia Yolu'ndan bir manzara. Eski Roma yollarının bu en ünlü örneği hâlâ büyük bir kısmıyla sağlamdır ve bugün bile birçok gezginin yürüdüğü bir yerdir.

İmparator Hadrianus

İs 121–134

Sezar olup Brötonlar arasında dolaşmak ve İskit diyarının ayazlarına katlanmak istemezdim.

(Şair Florus'tan Hadrianus'a)

Ben de meyhanelerde aylakça gezinen ve ucuz aşevlerinde saklanan Florus olmak istemezdim.

(Hadrianus'tan Florus'a)

SON SEZARLARIN HAYATI, İS 4. YÜZYIL

11

İster eyaletleri gezmek, ister sefere çıkmak amacıyla olsun, neredeyse her Roma imparatoru döneminin bir bölümünü Roma dışında geçirdi. Ama hiçbir imparator Hadrianus kadar dolaşmadı. Kabına sığmaz ruhu, onu Roma'dan bir uçta Britanya'ya, öbür uçta Mısır'a kadar sürükledi, bu yolculuğu Roma'daki üç yıllık bir kesinti dışında İS 121'den 132'ye kadar sürdü.

Hadrianus'un selefi (ve babasının kuzeni) Traianus, Babil ve Dacia'daki fetihleriyle Roma imparatorluğunu en geniş sınırlarına ulaştıran seçkin bir idareci ve askerdi. Hadrianus onun komutası altında Dacia'da savaştı ve daha sonra Aşağı Pannonia'yı (şimdiki Macaristan ve Balkanlar'ın bir bölümünü kapsayan bölge) yönetti. İS 108'de senatörlüğün doruk noktası sayılan konsüllüğe atandıktan sonra Atina'ya çekildi. Orada birçok seçkin Romalı'yla paylaştığı zevke uygun olarak Yunan yaşamına ve kültürüne düşkünlük yönündeki Helenizm etkisine girdi.

Traianus tarafından evlat edinilen Hadrianus, böylece imparatorun vârisi oldu ve İS 117'de yerine geçti. Roma'nın yeni efendisi süzme bir kişiydi, son derece zekiydi ve sorgulayıcı bir akla sahipti. İmparatorluk vizyonu selefinden belirgin biçimde farklıydı. Traianus'un fetih seferlerinden bazılarını derhal durdurdu; imparatorluğu daha sonra aşağı yukarı aynen sürdürülecek bir savunma konumuna geçirdi. İmparatorluk içindeki hedefi ise çok sayıda halkın uyruk konumundan uzaklaşmasını ve yurttaş konumuna yaklaşmasını sağlamaktı. Bütün dizginleri elinde tutma yönündeki içgüdüyle birleşen bu kucaklayıcı politika, kısmen Hadrianus'un seyahatleri-

nin ardındaki itici gücü. Bir başka güçlü sebep Roma'daki senatör sınıfıyla arasının pek iyi olmamasıydı; birçoğu tahta oturmasına karşı çıkmıştı ve dört kıdemli senatör bir ihanet tertibine girişmekten dolayı idam edilmişti.

Yola çıkış

Roma'da kaldığı üç yıla yakın sürenin ardından, Hadrianus İS 121'de başkentten ayrıldı. Ren bölgesindeki lejyonları denetledikten sonra, anakarayı aşarak Britanya'ya geçti. Hadrianus gerek Almanya'da gerek Britanya'da sabit sınır tahkimatlarından oluşan bir sistem kurdu. Almanya'da *limes* denen sınırlar boyunca bir dizi

Kabına sığmaz bir ruha sahip olan, Hadrianus hükümdarlık döneminin büyük bölümünü Roma imparatorluğunun dört bir yanını dolaşarak geçirdi. Bu mermer büst Tivoli'deki villasında bulunmuştur.



savunma çiti oluşturdu. Britanya'da devasa bir taş duvar örülmesi emrini verdi. Hâlâ ayakta duran bu sur, İngiltere'nin kuzey kesiminde Wallsend-on-Tyne'dan Bowness-on-Salway'e kadar 114 km boyunca uzanır. Bir ucunda yer alan köprü, belki de şahsen onun tarafından tasarlandığı için, imparatorun adını taşır. Hadrianus aynı zamanda amatör bir mimardı.

Britanya'dan ayrılan Hadrianus, İspanya'ya vardığında, Traianus'un doğum yeri Italica'ya uğramayarak birçok kişiyi şaşkınlığa uğrattı. Bunun yerine eyaletteki idari sorunları çözdü ve bir Magribi ayaklanmasının durumu altüst ettiği Afrika'ya doğru yola çıktı. Batı eyaletlerine bir daha hiç dönmeyecekti.

Doğuya gidiş

Hadrianus'un yeni seyahati Küçük Asya'ya kadar uzandı. Yolu üzerindeki Odrysai kasabasını yeniden inşa ettirerek Hadrianopolis (bugün Edirne) kentine dönüştürdü. Yakın dönemdeki bir ayaklanma yüzünden sürülen çok sayıda Yahudi'yi oraya yerleştirdi. Doğuya yolculuğunu uzatmasının ana sebebi, Partlarla barışı pekiştirmekti. Hadrianus'un değişmez bir teması, imparatorluğun sınırlarda komşularıyla barış ve

uyum içinde olmasıydı. Küçük Asya'yı gezdikten sonra Atina'ya geçti. Daha çocukken Yunan hayranlığından dolayı ona Graeculus "Küçük Yunanlı" takma adı verilmişti. Yeni ziyaretinde Eleusis gizem kültürüne katılarak, Yunan kültürüne kendisini daha da kattı. Her ne kadar Roma'ya döndüyse de, bu kentin daraltıcı ortamında uzun süre kalamadı. İS 128'de tekrar yollara düşerek önce Kuzey Afrika'ya, oradan Atina'ya, daha sonra Suriye ve Arabistan'a gitti. Bu şekilde gezmesi sadece emperyal seyahat arzusunu tatmin etmekle kalmadı; eyaletlerin imparatorluğa daha sıkı bağlanmasını ve Hadrianus'un uzak Roma'daki bir hükümdardan çok, bütün uyruklarının imparatoru olarak görülmesini sağladı. Avrupa kültürü açısından köklü sonuçlar doğuran bir adım, Yahuda gezisi sırasında Yahudileri Hellenleştirme girişimiydi. Hadrianus'un başvurduğu önlemler büyük çaplı bir ayaklanmaya ve dolaylı olarak Yahudi diasporasına yol açtı.

Hadrianus Küçük Asya'ya ikinci ziyaretinde, Antinoüs adlı ve 18 yaşında güzel bir gence tutuldu ve onu Mısır'da bir trajedinin yaşandığı İS 130'a kadar seyahat arkadaşı olarak yanında tuttu. İki dost Nil boyunca yolculuk ederken, Antinoüs gizemli biçimde ırınağa düşerek boğul-

Bir imparatorun seyahatleri: Hadrianus'un "dizginleri elde tutan" yönetim tarzı Roma imparatorluğunun neredeyse her yanına uğramasını getirdi. Onu bu gezilere yönelten kısmen dolaşma arzusu, kısmen de Roma senatosuyla arasındaki karışıklı antipatiydi.





du. Birçok kişi gencin Mısır ölüm ve diriliş ayinlerinin derin etkisinde kalarak, âşığı ve onun imparatorluğu uğruna bilinçli olarak kendisini feda ettiğine inandı. Daha sinik çevreler ise Hadrianus'un tutkulu mizacına yenik düştüğü ve bir sebepten dolayı delikanlıyı öldürdüğü kuşkusunu duydu. Ölüm sebebi her ne olursa olsun, olayın ardındaki gizem ve sevdâ Antinoös'un bir kült kişiliğine dönüşmesini ve bir kente onun anısına Antinoöpolis adının verilmesini getirdi. Hadrianus üzüntüden perişan olmakla birlikte, Nil'deki keşif gezisini tamamladı ve Olimpiyat Oyunları'nı başlatmak üzere bir kez daha Atina'ya uğradıktan sonra Roma'ya döndü. Uzun seyahati 134'te sona erdi.

*Bedenimin dostu ve konuğu
Küçük derbeder ruh,
Neşe ve keyiften ebediyen sıyrılmış halde,
Böyle solgun, soğuk ve çıplak,
Nereye uçuyorsun şimdi?*

Hadrianus bu alaycı mısraları İS 138'de ölümünden kısa bir süre önce yazdı. Kendisine yaşıyan bir tavırla, ölümü ruhunun yeni bir yolculuğa çıkışı olarak görmüştü.

Üstte Hadrianus'un Roma dışındaki Tivoli'de yaptırdığı muhteşem villa, bir bakıma seyahatlerinin bir dökiimi olarak görülebilir, çünkü binalardan birçoğunun ilham kaynağı uğradığı yerlerin mimari üsluplarıydı. Buradan görülen Canopus'a da Mısır'daki delta koluna göndermeye böyle bir ad verilmişti.

Solda Hadrianus'un genç seyahat arkadaşı Antinoös'ün Mısır kıyafeti içindeki bir heykeli.



Orta Çağ Dünyası

Ortaçağda gelişen gemi yapım teknikleri, uzun mesafeli seyahatlerde bir patlamayı tetikledi. Vikingler sağlam ticaret gemilerinde kürekler, kare yelkenler ve olağanüstü denizcilik becerilerini kullanarak, Atlas Okyanusu'nun kuzeyi boyunca batıya seferlere başladılar. İzlanda ve Grönland'a yerleştiler; Yenidünya'nın kıyılarına vardılar. Oraya uğrayan ilk Avrupalılar'ın onlar oldukları neredeyse kesindir.

15. yüzyılda dönemin Çin imparatoru, ender görülen bir yayılmacı tutumla, kocaman gemilerden oluşan büyük filoları bütün Hint Okyanusu'nu dolaşmaya gönderdi. "Üç Mücevherli Haremağası" olarak bilinen Zheng He, 1405'te Yangtze Irmağı'ndan denize açılan 63 yelkenliyle seferlerden birine öncülük etti. Bu yelkenlilerin bazıları dokuz direkliydi ve Kolomb'un daha sonraları Karayipler'e giderken bindiği gemiden on misli daha büyüktü. Eğer istemiş olsalardı Çinliler o dönemde bilinen dünyayı fethedebilirlerdi ama bunun yerine sadece dostlar ve müttefikler edinmekle yetindiler. Ardından döndükleri geleneksel Konfüçyüsçü dışa kapanma politikasını 500 yıl boyunca sürdürdüler.

Her ne kadar gemilerin artan kullanışlılığı ve randımanı bazı insanları dalgalar üstünde seyretmeye yöneltse de, kara ve deniz güzergâhları kimi zaman aynı ölçüde tehlikeli olabiliyordu. Çinli Budistler kutsal yerleri ziyaret etmek, Budist metinleri ve kutsal emanetleri aramak amacıyla İpek Yolu'nu izleyerek Hindistan'a yolculuk ettiler. Fa Sien elde ettiği yazmaları Çin'e gemiyle getirirken, Hsuan Tsang fil sırtında kara yolunu seçti, fil sırtında Himalayalar'ı aştı.

Marco Polo ve ailesi karada yürüyerek Çin'e

Çok sayıda Çinli hacı Budist kutsal emanetleri bulmak için Hindistan'a yolculuk etti. Dunhuang'da bulunan bu ipek parşömende, rahipler ve memurlar kutsal metin sandıkları yüklü atlarla Çin'e dönen Hsuan Tsang'ı karşılarlarken görülüyor.

ulaştı. Bu ülkede 23 yıl kalan Marco Polo, bir İran şehzadesine gelin olarak gönderilen bir Moğol prensesine eşlik ederek, deniz yoluyla geri döndü. Uzun süreli konukluğunu o dönemde bilinmeyen bir dünyanın görenek ve usullerini gözlemleyerek geçirdiğinden, aktardığı hikâyeler Avrupalılar'ın gözlerini Doğu'nun güç ve gizmine çevirdi. Cengiz Han ve Moğol orduları ise bozkırları aştı ve epey yakınlar kadar sızdı. Avrupa'nın göbeğine dehşet saçtı. Yollarının önüne dikilen halkları acımasızca katlederek muazzam mesafeleri kat eden bu tam tek mil atlıların hayatında deniz hiçbir rol oynamadı.

Ortaçağ dünyasının önemli bir unsuru olan dinsel haclarda çoğu kez deniz yolu izlendi. Hristiyanlar korsan saldırılarına uğrama ve köle olarak satılma tehlikesini göze alarak, kadirgalarla Venedik'ten Kutsal Topraklar'a yolculuk ettiler. Bazıları İspanya'daki Santiago de Compostela'ya gitmek için Cornwall'da gemilere bindiler. Ancak Avrupa boyunca zahmetli bir yürüyüşle Roma'nın yolunu tutan hacılar çoğunluk-

taydı. Bunlar Alpler'i aşarken haydutlarca soyulma ya da yakalanma tehlikelerine göğüs gerdiler.

İslam'ın dünya çapında yayılmasıyla birlikte, Müslümanlar'ın hac için Mekke'ye doğru yolculukta kat ettikleri mesafeler gittikçe büyüdü. Uzakdoğu'dan gelenler gemilerle seyahat ederken, Afrika ve Asya'dan gelenler bu kıtaların her köşesinden müminleri toplayan çok büyük kervanlara katıldılar.

Kara gezginlerinin en müzmini olan İbn Battuta bile Malabar kıyısında deniz kazasına uğradı ve Çin imparatoruna götürmekte olduğu hazinayı kaybetti. Neredeyse 30 yıla varan yolculuklarında dünya çevresinin yarısını dolaşarak, bütün Asya'nın canlı bir tasvirini ortaya koydu. İbn Battuta ve Marco Polo yabancı diyarlar üzerine yazdıkları şeylerle, seyahat düşüncesinin rağbet görmeye başlamasını sağladılar. Ugradıkları yerleri öylesine tatlı bir dille aktardılar ki, başkalarına onların yolunu izleme ve bu yerleri bizzat görme ilhamını verdiler.

Hindistan'ın Co-ilum yöresinde kırmızı biber hasadı, Boucicaud Usta. Yolculuklarını yazıya döken İbn Battuta ve Marco Polo gibi seyyahların aktardığı garip ve harika görüntüler çoğu kez resmedildi.



İpek Yolu'ndaki İlk Çinli Gezginler

12

İS 399–414, 629–45

Batı güzergâhları kötü ve tehlikelidir. Kimi zaman sürüklenen kum akıntıları, kimi zaman da zebaniler ve yakıcı rüzgârlar gezginin yolunu keser. Onlarla karşılaşan hiç kimse hışımlarından kurtulamaz. Çoğu kez büyük kervanlar yollarını şaşırır ve tamamen yok olur.

CHANG YUEH, İS 7. YÜZYIL

Budizm Çin'e tabanları şişmiş İpek Yolu tüccarları aracılığıyla ulaştı. İS 4. yüzyıla varıldığında, dış etkilere karşı oluşuyla nam salmış bu ülkenin her eyaletine sızarak başlıca dinlerden biri haline geldi. Büyük Çin Seddi'nin ötesine geçerek batıya yönelen ilk Çinli gezginler arasında, Hindistan'daki kutsal yerleri ziyaret etmeye can atan Budist hacılar da vardı. Bu geziler tıpkı Avrupalı hacıların Kutsal Topraklar'a ve Müslümanlar'ın Mekke'ye gidişinde olduğu gibi kuşaklar boyunca sürdü.

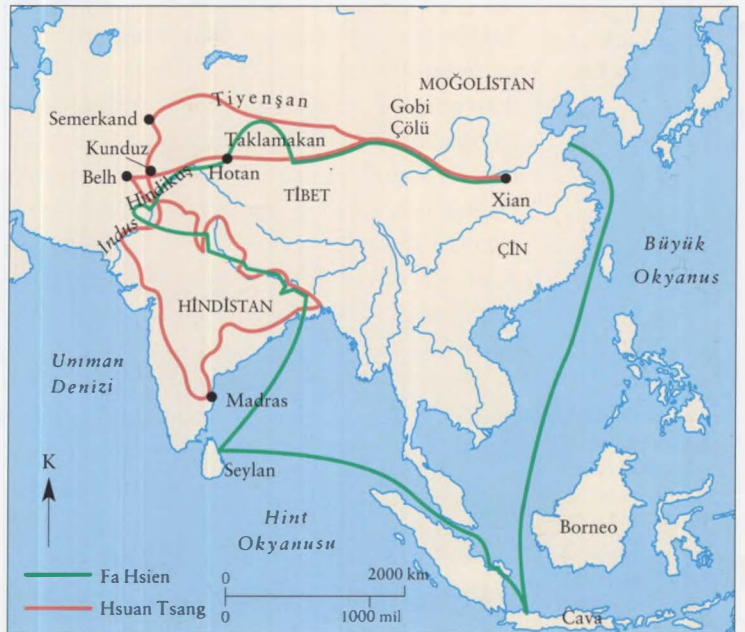
Bilginler açısından Hindistan'a yolculuğun bir başka itici gücü vardı. Metinler konusundaki hatırı sayılır kafa karışıklığı, Çin'de Budizm araştırmalarını destekleyen bir unsurdur. İpek Yolu boyunca yayılışı sırasında Budist kavramların anlamları ve Çince çevirileri "kulaktan kulağa" aktarılırken bozulmuştu. Çinli Budistler metinlerin özgün nüshalarını elde etmek amacıyla Hindistan'a gitmek istiyorlardı. Bu, seyahat tarihinde ender rastlanan bir saikti. Onları Asya'nın yarısını aşmaya yönelten, ticaret, fetih, şöhrat ya da servet arzusu değil, ikinci el kitaplardı.

Hac seyahatleri daha 3. yüzyıl ortalarında başladı ama Çin'den Hindistan'a yolculuğa ilişkin ilk kapsamlı kayıt, 399'da Xian'dan yola çıkan Fa Hsien'in gezisini anlatır. İpek Yolu'nu takip eden Fa Hsien, en büyük engellerden biri olan ve sadece "ölülerin çürümeye yüz tutmuş kemiklerinin ... yolu işaret ettiği" Lop Nor Çölü'nü aştı. Yukarı İndus'un sarp boğazlarını geçerken, "gözün kararmasına ve ayağın basacak

yer bulamamasına" yol açacak kadar dik uçurumların yolu kestiğini gördü.

Hindistan'da altı yıl kalan Fa Hsien, Budist manastırları ve Ganj Vadisi'ndeki kutsal yerleri dolaşp kutsal metinleri topladı. Dönüşte, denizin tehlikelerini göze almaya karar verdi. Önemli bir Budist krallık olan Seylan'da bir süre kaldıktan sonra, ticaret gemileriyle Cava'ya ve oradan da Çin'e geçti. Nanjing'deyken yazdığı ve ilk gezi kitapları arasında sayılan "Budist Krallıkların Bir Dökümü" adlı anıları, daha geniş bir dünyayı Çinliler'in gözleri önüne serdi ve Hindistan'a hem kara, hem de deniz güzergâhlarının

Fa Hsien ve Hsuan Tsang'ın Çin'den Hindistan'a gidiş güzergâhlarını gösteren harita. Her iki gezgin de İpek Yolu'nu izlemiş, ama Fa Hsien deniz yoluyla dönmeye karar vermişti.





Gezgin Hsuan Tsang'ı sırtında parşömenler taşıyan ve kötü ruhları kovmak için elinde bir tüy süpürge tutarken gösteren bir 10. yüzyıl renkli tahta kalıp baskısı.

Tun Huang'daki 103 numaralı mağarada bulunan resimde, Hsuan Tsang parşömenler ve kutsal emanetler yüklü bir fülle birlikte görülüyor.

barındırdığı olanakları ve tehlikeleri gösterdi.

Üstat

İki yüz yıl kadar sonra bir başka dikkate değer keşif, Fa Hsien'in geçtiği yolu takip ederek, Çin keşif ve edebiyat tarihinin en meşhur gezgini olmasını sağlayacak seyahati yaptı. Hsuan Tsang'ın Hindistan'a bu destansı yolculuğu da ilk başta bir edebi arayışın ürünüydü. Asıl amacı Budist metinleri özgün biçimleriyle edinmek ve böylece Çince çevirilerdeki birçok hatayı düzeltmekti. Ama Hindistan içlerine doğru yola koyulduğu zaman bütün Çin'de tanınan bir bilgin olması açısından, bu seyahatin statüsü çok daha

yüksekti. Birçok tilmizi Hsuan Tsang'ı anarken sırf "üstat" unvanını kullanmaktaydı.

Dış gezilere konmuş bir imparatorluk yasağını aşmak için takma adla seyahat eden Hsuan Tsang, zamanla Çin edebiyatına bir efsane olarak geçecek olan yolculuğuna 629'da başladı. Taklamakan Çölü'nde susuzluk, kum fırtınaları ve seraplarla boğuştu. Doğu Türkistan'da suikast girişimlerini atlattı. Tipilerin uğulduğu Tian Shan'da (Tiyenşan, Tanrı Dağları) kfilesindeki 14 kişinin can verdiğini belirtir. Hindukuş Dağları'nda kalınlığı dokuz metreye varan kar yığınları arasında güçlükle ilerledi. Afganistan'ın Kunduz kentinde genç bir kraliçenin üvey oğluyla evlenmek uğruna kocasını zehirlemesiyle noktalanan bir dizi saray entrikasına karıştı.

Hsuan Tsang'ın seyahatlerinin bir efsane çevrimiyle süslenmesine pek şaşmamak gerekir. Bunların en ünlüsü Wu Zheng-en'in 16. yüzyıl klasiği "Maymun ya da Batı'ya Yolculuk"tur. Arkeolojik ve tarihsel araştırmalar bu seyahatler üzerine yayımlanmış kayıtların büyük ölçüde doğru olduğunu kanıtlamıştır.

Hindistan'da 12 ya da 13 yıl kalan Hsuan

Tsang, alt-kıtayı dolaştı, yazmalar topladı, Budist manastırları ve kutsal yerleri ziyaret etti. Dönüş yolculuğunda, Kuzey Hindistan'ın büyük bölümünde hüküm süren Kral Harşa, 520 sandığa konmuş 657 parçadan oluşan yazmalar ve kutsal emanetler koleksiyonunu taşımasına yardımcı olmak üzere ona bir fil armağan etti. Xi'an'a 645 ilkbaharında döndüğünde, büyük kalabalıklarla karşılandı.

Çin'de seyahat ve keşif Avrupa'daki kadar öncelik taşımamıştır. Kendine yeterli bir dünya yönündeki bakış açısını geleneksel olarak benimseyen Çin'in dış dünyayla temasları tarih boyunca sınırlı olmuştur. Fa Hsien ve Hsuan Tsang'ın her çağ ve her ülke açısından dikkate değer olan yolculukları bu gelenekten bir kopuştur. Günümüze çok az kaydın ulaşmış olduğu bir dönemde Orta Asya ve Hindistan'ın büyüleyici bir portresini sunmanın yanı sıra, ender görülen bir olgu olarak Çin'in dışarıya bakışına ışık tutarlar.



Amerika'ya Varan İlk Gezginler

13

İs 6. – 10. yüzyıllar

Kıyıya çıkıp etrafa baktılar. Hava güzeldi. Çimin üstünde şebnem vardı. Yaptıkları ilk iş birazını alıp dudaklarına götürmek oldu. Şebnem onlara ömürlerinde ağızlarına değmiş en tatlı şey gibi geldi.

GRÖNLAND DESTANI, 12. YÜZYIL

Avrupa dünyasının dış sınırlarını belirleyen Batı Okyanusu sanki uçsuz bucaksız gibiydi; geniş bir alana serpişmiş gizemli adaları ve cennetin çekiciliğini barındırıyordu. Cennet ve münzevi hayat peşindeki İrlandalı keşişler daha 6. yüzyılda deriden teknelerle kıyı açıklarını yoklamaya yöneldiler. Clonfert'li Aziz Brendan'ın böyle bir yolculukta Hebridler'e ve daha ötedeki bir adaya vardığı söylenir. Aziz Brendan Adası ve efsanevi Brendan Kayası 19. yüzyıla kadar İngiliz Donanması haritalarında yer aldı.

Aziz Columba ve başkaları olağanüstü yolculuklara çıkarak, İskoçya kıyılarında dinsel topluluklar kurdular. Birkaç keşiş 700 yılına doğru üçra Faroe Adaları'na yerleşti. Diğerleri 795'e doğru İzlanda'ya vardı ve Haziran gecelerinin "gömlekteki bitleri ayıklamaya bile" elverecek kadar aydınlık olduğunu gözlemledi.

Vikingler'in İzlanda ve Grönland'a yerleşmesi Batı yönünde İzlanda'ya ve daha ötesine yönelik Viking yolculukları 9. yüzyılda başladı. Ulaşımın büyük ölçüde denizle sağlandığı dağlık bir ülkede yaşayan Vikingler gemicilikte ve tersane işlerinde çok ustaydı. Denize dayanıklı savaş ve ticaret gemileri köklü bir tekne yapım geleneğinin ürünüydü. Açıklarda seyretmek için kürekler, kare yelkenler ve deniz ortamına ilişkin derin bir bilgi birikimini kullanırlardı. Kuzey Denizi boyunca dolaşarak ve Manş Denizi'ne kadar inerek ani baskınlara giriştiler, Baltık Denizi içlerine ve güneyde Biskay Körfezi'ne kadar ticari yolculuk-

lar yaptılar. Viking ticaret gemileri 9. yüzyılda batıya yönelerek Faroe Adaları'na ve İzlanda'ya yelken açtılar.

Viking göçünün ardında nüfus artışı, toprak kıtlığı ve sürekli savaş hali gibi birçok neden var-

İzlanda, Grönland ve daha ötesine varan knarr tipi Viking ticaret gemisinin bir kopyası.





Atlas Okyanusu'nun kuzeyindeki Viking yolculukları.

Newfoundland'da yer alan L'Anse-aux-Meadows'taki bulgulara göre sonradan tasarlanmış bir Viking evi.

dı. Yolculuğa çıkanlar yanlarına bütün ev eşyalarını ve hayvanlarını da almışlardı. Yaklaşık 2000 kişilik bir kabile 900'e doğru İzlanda'ya yerleşerek, daha önce gelmiş İrlandalı göçmenleri kısa sürede buradan kovdular. Gemiciler denize açılırken gökyüzünü, rüzgârları, dalga düzenini ve kuşların uçuş yönünü izliyorlardı. Başvurdıkları kaba seyir rotası pusula hesabı yapmaya, görülebilir durumdayken yıldızları gözlemlemeye ve her şeyden önce kayalar, adalar, kıyı şeritleri konusunda sıkı tecrübeyle edinilmiş derin bir

bilgi birikimini kullanmaya dayanıyordu.

Gelgeç bir sosyal ortamda çekişmelerin ve anlaşmazlıkların çıkması kaçınılmazdı. Kavgacılığıyla tanınan Kızıl Eirik yaklaşık 980'de üç yıllığına sürgün edildi. Batıya doğru yolculuğu onu daha önce varlığı bilinmekle birlikte hiç kimse'nin uğramadığı ve iyi otlakların bulunduğu bir kıyı şeridine götürdü. Başkalarını peşinden gelmeye ikna etti ve böylece "Yeşil Diyar" anlamında Grönland adını verdiği yerde bir Viking yerleşmesi kurdu. Çok geçmeden göçmenler, balıklar ve deniz memelileriyle dolu olan kuzeydeki sarp kıyı şeridini keşfe çıktılar. Böylece yeni yurtlarının karşı yakasındaki karla kaplı adaların farkına vardılar. Kanada'nın Kuzey Kutup Bölgesi kesiminde yer alan Baffinland'deki arkeolojik bulgular, Vikingler'in avcı-toplayıcı Eskimolar'la ara sıra ticaret yaptıklarını gösteriyor bize.

Markland ve Vinland

Grönland'a giderken rüzgârın etkisiyle rotasından sapan Bjarni Herjolfsson 985 dolaylarında Labrador'un ormanlık güney kıyısını gördü ama karaya çıkmadı. Kızıl Eirik'in oğlu Leif Eiriksson 990'larda Davis Boğazı'nın batı yakasına geçti, kıyı boyunca güneye indi ve Grönland'ın güney ucunun epeyce aşağısına düşen bir enleme kadar vardı. Yanındaki 35 adamla birlikte, yumuşak geçen kış boyunca Newfoundland'in kuzey kesimindeki L'Anse-aux-Meadows'ta kaldı. Kabile baskın batılı rüzgârların yardımıyla geri döndü.

Leif Eiriksson, Markland (Labrador) adını verdiği topraklara ya da Vikingler'in yabani üzümlere rastladığı ama yeri meçhul kalmış Vinland'a bir daha uğramadı. Kardeşi Thorvald onun rotasını takip etti ama yerel halkla bir çatışmada öldü. Bunu birçoğu kereste bulmaya yönelik aralıklı başka yolculuklar izledi. Ancak Vikingler keşiflerini yüzyıllar boyunca kendilerine sakladılar. Yerel halkın düşmanlığı ve sert iklim koşulları yüzünden, Kuzey Amerika'da kalıcı olarak yerleşme yoluna hiç gitmediler.

Markland'e Viking yolculukları 1350'ye doğru kesildi. İtalyan John Cabot'un (Giovanni Caboto) Bristol'dan denize açılarak, Newfoundland'de karaya çıkmasına ve morina dalyanlarını bulmasına kadar yaklaşık bir buçuk yüzyıl geçti.



Hristiyan Hacılar

14

İs 4. yüzyıldan itibaren
Hiçbir şey kıramaz şevkini
Getirmez hiçbir gevşeklği
Onun yeminli ilk niyeti
Bir hacı olmak.

JOHN BUNYAN, y. 1680

İlk Müslümanlar'ın tersine, ilk Hristiyanlar kendi dinlerinin kurucusunun hayatıyla ilgili yerleri ve sahneleri ziyaret etmeyi hemen düşünmediler. Hristiyan dünyasında hac anlayışı görece yavaş bir süreçte gelişti ve ancak 4. yüzyılda Roma imparatoru Contantinus'un Hristiyanlığı benimsemesinden ve annesi Helena'nın Filistin'e coşkulu ziyaretlerde bulunmasından sonra böyle bir âdet yerleşti. Böylece Kutsal Topraklar ve Aziz Jerome gibi ilk Kilise Babaları'nın çöllerdeki inziva yerleri bir seyahat odağı haline geldi. Batılı küçük hacı kabileleri ticaret kabilelerine katılarak ya da kendi başlarına yolculuk ederek, Bizans toprakları ve Doğu Akdeniz bölgesi üzerinden Kudüs'e akın etmeye başladı. Zamanla hacılara serbest geçiş hakkı tanındı.

Müslümanlar'ın Kudüs'ü ele geçirmesi ve 11. yüzyılda Selçuklu Türkleri'nin Anadolu'ya girmesi durumu tamamen değiştirdi. Eski hoşgörü ortadan kalktı. Batı dünyası görünüşte hac güzergâhlarını açık tutmaya yönelik Birinci Haçlı Seferi'ne girişerek buna karşılık verdi. Haçlılar'ın (kısa süreli olsa bile) Kudüs'ü ele geçirmesiyle ve Kutsal Topraklar'a karadan varış yollarını korumak üzere Templier ve Hospitalier şövalye tarikatlarının kurulmasıyla birlikte, daha kavgalı yeni bir hac dönemine girildi.

Hristiyan hacılığın 11. yüzyıl sonlarından 16. yüzyıldaki Reform hareketine kadar süren parlak devri boyunca, Avrupa'nın her yanından hacılar kara ve deniz güzergâhlarını kullanarak Kutsal Topraklar'a yolculuk ettiler. İkinci durumda seyahatin başlangıç noktası genellikle düzenli kadirga seferlerinin yapıldığı Venedik'ti.

Başlıca tehlike Doğu Akdeniz'de gemilere saldırı ve tutsaklarını Doğu pazarlarında köle olarak satan Türk ve Magribli korsanlardı.

Filistin kıyısındaki Yafa'ya sağ salım varıldıktan sonra bile, Kudüs, Beytlehem ve diğer Hristiyan hac yerlerine gidecek hacıların önünde haf-talar boyunca yerel Arap makamlarınca çıkarı-

Kudüs'ü dünya-nın merkezinde gösteren bir 13. yüzyıl haritası. Teolojik esaslı bu tür haritalar, kâşifler için köstekleyici nitelikteydi.



lan engelleri aşma sorunu vardı. Çeşitli Avrupa ülkeleri kendi uyruklarının imdadına yetişmek ve yardımda bulunmak üzere Kudüs'te hanlar kurdular. Bütün bu sıkıntılara ve güçlüklerle rağmen, Kutsal Topraklar uzun süre en yüce ama en tehlikeli hac merkezi olarak kaldı.

Ebedi Şehir Roma

Önemi daha az ama çokça rağbet gören bir başka Hristiyan hac ziyareti, ilgi çekici birçok yeri barındıran Roma'ya yolculuktu. Bu şehir Aziz Petrus'un ve büyük olasılıkla Aziz Paulus'un şehit düştüğü yer, papalığın merkezi, emsali bulunmayan kutsal emanetlerin saklandığı yer ve - özellikle turistik bir unsuru manevi gayeleriyle birleştirenler açısından- klasik uygarlığın beşiklerinden biriydi.

Fakat Roma'ya yolculuğun kendine özgü tehlikeleri vardı. Bunların en büyüğü ise Alpler'i aşmaktı. Canterbury başpiskoposu Aefsig'e'nin başına 959'da geldiği gibi, birçok hacı Alp geçitlerinde soğuktan donarak can verdi. Öte yandan, Ortaçağ'da bir karşı-papanın, yani Kutsal Roma-Germen imparatorundan ya da Fransa kra-

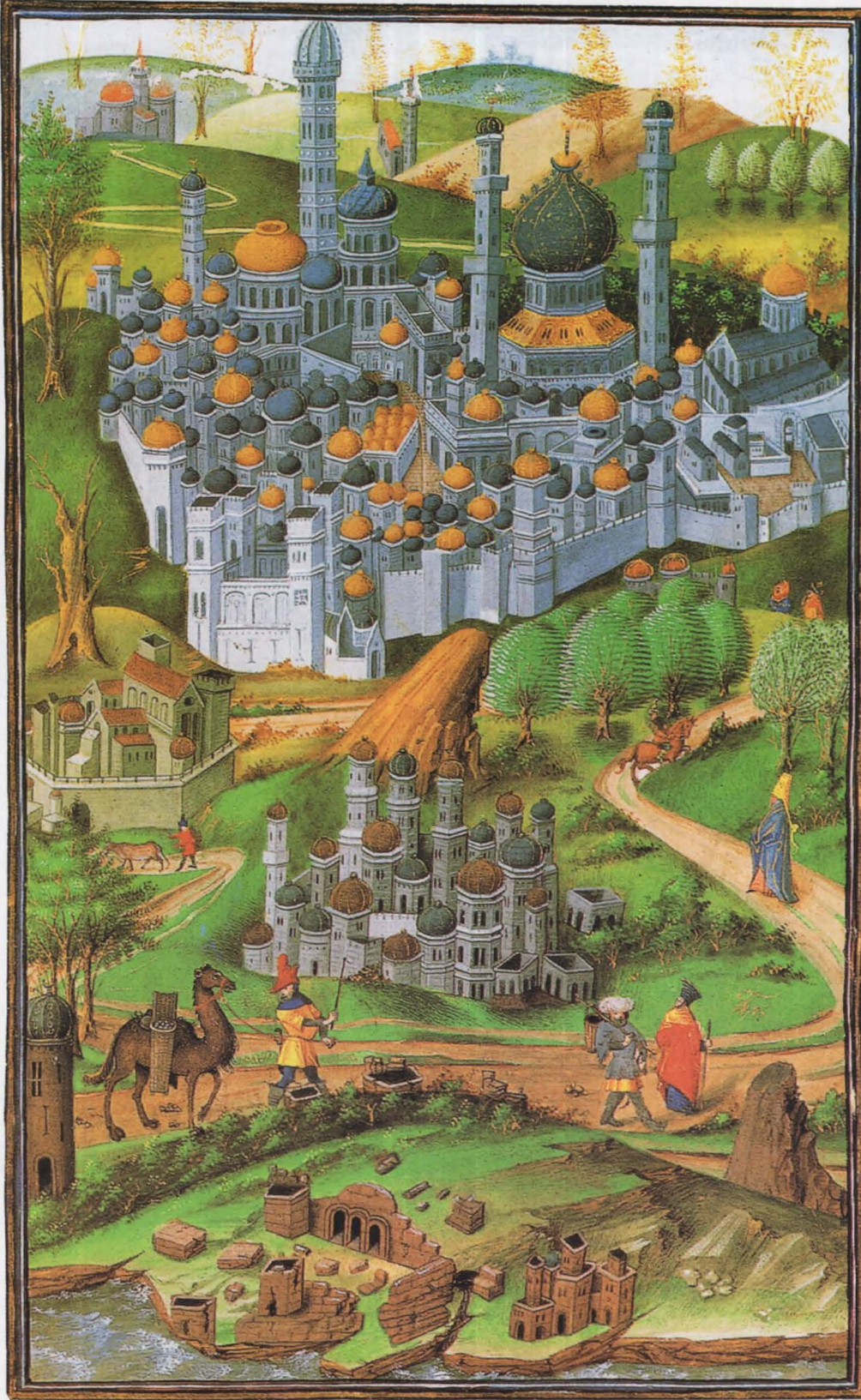
lından aldığı destekle Roma'daki makamda oturan papanın karşısında bir rakibin bulunduğu dönemlerde, yolu kesilen birçok hacı tutsak alındı. İngiltere'den gelen Samson Birader 1161'de Friedrich Barbarossa'nın emriyle yolda yakalandı ve bütün malvarlığını yitirme pahasına ancak canını kurtarma şansını buldu. Başkaları da sahip oldukları servet ya da statü yüzünden saldırıya hedef oldu. Canterbury başpiskoposu Anselm 11. yüzyılda maiyetiyle birlikte taşıdığı "büyük ağırlıktaki altın ve gümüş"e hevesle göz diken Burgonya dükü tarafından tutuklandı.

Papanın kutlama yılı ilan ettiği ve müstesna "endüljans"lar bağışladığı 1300 gibi dönüm niteliğindeki yıllarda, Roma bilhassa hacılarla dolup taşardı. Büyük Veba Salgını'yla çakışan 1350'deki kutlama töreni, hacıların hastalığı taşıdığı kuşkusundan dolayı büyük endişeye yol açtı. Ayrıca, 1450'de Molle Köprüsü'ndeki izdiham yüzünden 200 hacı ezilerek öldü ve birçok kişi Tiber Irmağı'na düşerek boğuldu. Safdil hacıları soymak için endüljans satışına hile karıştırıldığı olurdu. Rahipler bağışlanan muazzam serveti tırtıklamak amacıyla San Pietro Bazilika-

Kutlama yılı için 1300'de Roma'ya varan bir hacı kafilesi, Giovanni Sercambi, Le Croniche, 15. yüzyıl başları.



Kudiis yolundaki hacıları gösteren bir Ortaçağ tezhibi. Bütün hacıların yolculuğu bu resimdeki kadar sakin geçmezdi.



Sağda *Hacıların Fransa ve İspanya boyunca uzun yürüyüşünün nihai hedefi olan Santiago de Compostele katedralinin kapı girişi.*

Altta *Avrupa'nın değişik yerlerinden Santiago, Roma ve Kudüs'e ana hac güzergâhlarını gösteren harita.*

Altta-sağda *Santiago de Compostele'de bulunmuş olan ve Havarî Aziz Yakub'ı geleneksel amblemi tarak (ya da midye) kabuğuyla birlikte gösteren bir 16. yüzyıl siyah keşiboncuğu. Onun mezarını ziyaret eden hacılar bu tespihleri giysilerinde veya şapkalarında taşırlardı.*

sında kumar makinesine benzer araçlar kullanırdı. Tıpkı Kudüs gibi, Roma'ya hac ziyareti de korkakların göze alabileceği bir yolculuk değildi.

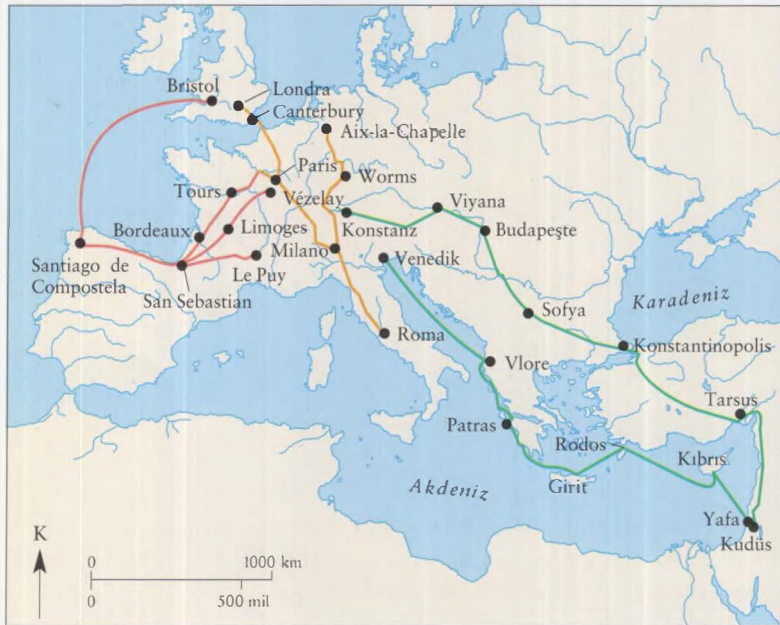
Santiago de Compostele

Avrupa'da ortaçağın diğer büyük hac merkezi İspanya'nın Santiago de Compostele kentiydi. Hacıları buraya çeken şey, efsaneye göre hayattayken İspanya'ya uğrayan ve ölümünden sonra naaşı mucizevi bir şekilde kente nakledilen Havarî Aziz Yakub'un mezarı ve kutsal eşya sandığıydı. İspanyollar'ın gözünde Aziz Yakub belirli bir hamiyet cazibesi taşırdı, çünkü ülkenin Magribi Müslümanlar'dan geri alınmasını sağlayan bir dizi muharebeye katıldığına inanılırdı. Bu nedenle ona "Magriblileri Kılıçtan Geçiren" anlamında "Matamoros" unvanı verilmişti.

İber yarımadasının yeniden Hristiyan yönetimine girmesinin ardından, Santiago'ya gidiş bütün Avrupa'da revaç kazandı. Şimdiki büyük bazilika 12. yüzyılda inşa edildi. İspanya'nın kuzey kesiminden ve ayrıca Fransa'dan geçen güzergâhlar oluşturuldu; İngiltere'den de deniz seferleri başlatıldı. Bu güzergâhlar boyunca hacılara heyecan ve şevk verecek şapeller ve büyük kiliseler pıtrak gibi ortaya çıktı. Manastırlar ve keşiş yurtları yaya veya at sırtında yolculuk edenlere kapılarını açtı. Pireneler'de Cluny tarikatı keşiş-



leri sisli gecelerde çanlarıyla hacıları barınak yerlerine yönlendirmeyi görev bildi. Varlıklı toprak sahipleri inançlı yolculara yardımcı olmak üzere köprüler kurdu, mevcut patika ve yolları onar-

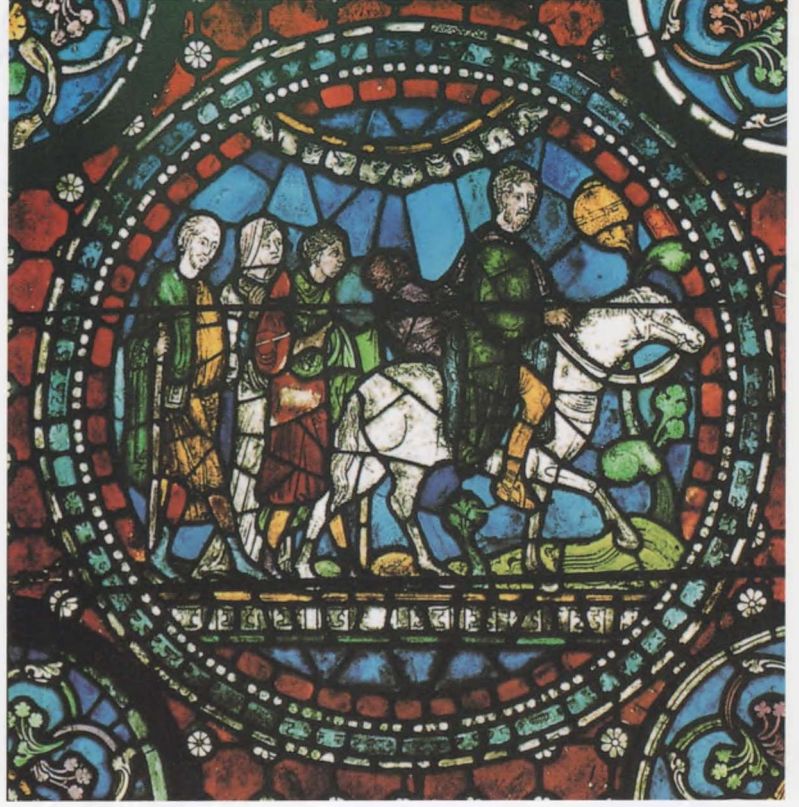


dı. Hacılara geçiş parası ödememe hakkı tanındı.

Başından itibaren Santiago yolculuğu birçok seçkin hacıyı çekti. Assisi'li Aziz Francesco 1212'de, İsveçli Aziz Bridget 1341'de ve Lancaster Dükü John 1386'da burayı ziyaret etti. Sir James Douglas 14. yüzyılda Magribliler'le savaşmaya giderken, İskoçya kralı I. Robert'in kalbini yanına alarak buraya götürdü. 15. yüzyılda Norfolk'lu Margery Kepme gibi inançlı hacılar için Santiago zorunlu bir menzildi.

Ama bazı hacıların şöhretine ve onlara yardımcı olmak için alınan tedbirlere karşın, Santiago'ya giden yol risklerden yoksun değildi. Yola çıkanların bir kısmı bir suçtan dolayı hüküm giydikten sonra kefarete ödemek ve hatta (bazen zincirli halde seyahat ederek) ceza çekmek üzere gönderilmiş kişilerdi. Böyle "yol arkadaşları" çoğu kez bela çıkarırdı. Ayrıca ozanlar, hokkabazlar, dilenciler ve hüküm giymemiş firari caniler vardı; bunların hepsi daha zengin yolculardan geçimlerini sağlama peşindeydi. Londra'da John olarak bilinen bir haydut 1318'de Estrelia yakınlarında soygunculuğu iş edinmişti. Sahtekâr han sahiplerinin yoldan geçen hacıları yataklarında öldürerek mallarına el koymaları pek olağandışı bir durum değildi. Bir manastırın yol üzerinde sonraki din evine ulaşamayan hacı sayısından dolayı kuşkuya kapılması üzerine, bir Fransız hancının odunluğunda yapılan aramada 88 ceset ortaya çıkmıştı.

Bütün bu sorunlar beraberinde başka sorunları getirdi. Meçhul yerlerden bir hacı akınına asayiş için tehdit olarak gören devletler nizamnameler koymaya yöneldi. İspanya kralı II. Felipe yabancı hacıların kendi resmi makamlarından ya da yerel piskoposlardan ruhsat almaları için diretti. Fransa kralı XIV. Louis "ruhsatsız" hacıları toplatarak kadırgalarda çalışmaya gönderdi. İngiliz hacıların yurtdışına çıkarabilecekleri para miktarına kısıtlama getirildi; denize açıldıkları limana ilişkin devlet sırlarını açıklamama yemini etmeleri zorunlu kılındı. Bu duruma rağmen, Santiago'ya giden birçok hacı yolculuktan sağ salim dönmekle kalmayıp dikkate değer kutsal emanetleri beraberinde getirmek için de uğraştı. Fatih William şövalyelerinden birinin Santiago'dan bir at getirmesini sağladı. İngiltere kralı



I. Henry'nin kızı Aziz Yakub'un mumyalanmış elinin bir parçasını edinmeyi bile başardı.

Zamanla bu büyük hac çağı sona erdi. İngiltere kralı VIII. Henry, Roma'yla arasının açılmasından sonra hac ziyaretlerini caydırıcı bir tutum takındı. Luther "günahattan arınmanın hacla değil, imanla sağlandığı"nı ilan etti. Papa bile Karşı-Reform hareketi sırasında, kutsal emanetlerle ve endüljanslarla uğraşmanın artık bir saplantıya dönüştüğünü kabul etti.

Bununla birlikte, Reform hareketi öncesinde ki beş yüzyıl boyunca Kudüs, Roma ya da Santiago'ya hac için gitme fırsatını bulan Avrupalılar yaşadıkları ülkenin, ilin, malikânenin, piskoposluk ya da kilise bölgesinin sınırları ötesinde seyahat etmeyi sağlayacak tek şansı yakalamış ve böylece ömürlerinde serüvenin tadına varmış oldular. Sonraki yüzyıllarda iman tazelemenin yanı sıra şifa bulma çabasıyla Lourdes ve Fatima gibi yeni menziller bulundu. Ama en büyük hac yolculukları hiç kuşkusuz ahirette günahattan arınma arayışının serüven arayışına bağlı olduğu ortaçağda yaşandı.

Canterbury Katedrali'nde hacıların Aziz Thomas mabedine gidişinin tasvir edildiği vitray, 13. yüzyıl başları. VIII. Henry'nin dinsel reformları çerçevesinde kısıtlamalar getirmesine kadar, burası gözde bir hac merkeziydi.

15

Müslüman Hacılar

Yedinci yüzyıldan günümüze kadar

Bu kervanda canlı çarşılar, büyük miktarda lüks eşya ve her türden meyve de vardı; geceleyin yol alınıyordu ve sıra halinde ilerleyen develerin ve tahtırevanların önünde meşaleler yanıyor; öyle ki kırsal alan ışıkla parılıyordu ve karanlık gece gün ortası aydınlığına dönüyordu.

İBN BATTUTA, 14. YÜZYIL

Dünyada dini vecibelerini yerine getiren her Müslüman günde beş sefer Allah'a ibadet etmek üzere yüzünü Kâbe'ye çevirir. Namaz İslam'ın beş şartından biridir. Diğer şartlar arasında kelime-i şahadet, zekât ve Ramazan ayında oruç yer alır. İslam'ın beşinci şartı ise hacdır. Maddi olanakları elverişli ve bedensel gücü yerinde olan her Müslüman'ın ömründe bir kez Mekke'ye yolculuk etmesi ve dininin doğduğu yerde ibadet etmesi beklenir.

Mali sultanı Mansa Musa, 1375 tarihli Katalan Atlası'ndan bir detay. Sultanın Mekke'ye giden hac kafilesinde tahminen 60 bin kişi vardı.

Mekke'ye varış

Peygamber Muhammed'in ölümünü (632) izleyen yıllarda, İslam bir yangın gibi Arabistan'dan doğu ve batıya doğru yayılarak, bilinen dünyanın geniş kesimlerinde din değişikliğini getirdi. Yeni inancın Kuzey Afrika, Güney Avrupa, Asya

ve Uzakdoğu'yu sarmasıyla birlikte, hacıların Mekke'ye varmak için kat etmeleri gereken mesafe gittikçe büyüdü ve yolculuk daha da meşakkatli hale geldi. Dindar Müslümanlar uzun kervanlar halinde Sahra'yı geçiyor, Orta Asya'nın dağ sıralarını aşıyor, Uzakdoğu'dan tekne ve gemilerle Mekke'ye doğru yol alıyordu. Belirlenmiş güzergâhların ilk varış noktaları Kahire, Bağdat ve Şam'dı. Yola koyulmadan önce, bu kentlerde büyük kervanlar oluşturuluyordu.

Hacılar için tehlikelerle dolu bir yolculuktu bu. Haydutlar, deniz kazaları ve hastalıklar yüzünden birçoğu memleketine bir daha dönemiyordu. Bireysel hikâyelerin bir kısmı Arabistan ve Doğu folkloruna sinmiştir. Okuryazar hacıların eğilimi her zaman dinsel törenlere ve kutsal kente ilişkin izlenimlerini kayda geçirmek, yolda çekilen zahmetleri ve sıkıntıları ise unutmak yönünde olmuştur. Müslümanlar açısından, hiçbir şey bedensel yolculuğun kendisi kadar az hatırlı değildir. Onları alakadar eden kısmıyla, hac farzı Mekke'ye ayak bastıkları anda başlar.

Günümüze ulaşmış az sayıdaki seyahat hikâyelerinin en ünlüsü, Mali hükümdarı Mansa Musa'nın 1320 dolaylarında Timbuktu'dan Mekke'ye şatafatlı bir kafileyle gidişini anlatan kaynaktır hiç şüphesiz. Bazı tarihçiler yolculuğa askerler, saray görevlileri, vezirler, köleler ve sultanın 500 nedime eşliğindeki başmelikesi dahil 60 bin kadar kişinin katıldığını ileri sürmüşlerdir. Kervanda altın, mücevher, esans ve tuz yüklü 15 bin deve vardı. Yol boyunca sultan hayır amacıyla o kadar çok altın dağıtır ki, rivayete göre Kahire'den ayrıldığı sırada hızlı bir inişe ge-



çen altın fiyatının yeniden eski seviyeye çıkması on yılı aşkın bir süreyi buldu.

Mekke'ye kolay ulaşma olanağı artık hacı sayısının her yıl hızla artmasını getiriyor. Nitekim, 2004'te yeryüzünün her köşesinden iki milyonu aşkın insan kutsal kente yolculuk etti.

Manevi yolculuk

Müslümanlar için hac, kutsal bir yere basit bir ziyaretin çok ötesindedir. Daha ziyade kadim bir törene katılmayı, Allah'a bağlılığı pekiştirmeyi ve her ırktan Müslümanlar'la hakiki bir ümmet ortamında kaynaşmayı sağlayan bir fırsattır. Bu vecibeyi yerine getirmenin yoğun anlamını mübalağa etmeye neredeyse imkân yoktur. Hac kişinin sıradan dünyayla ilişkisini kestigi ve manevi bir yolculuğa çıkarak, Allah'la doğrudan bir diyaloga girdiği bir dönemdir.

Peygamber tarafından belirlenen ebedi törenler 14 yüzyıl boyunca değişmemiş ve her çağda aynen tekrarlanmıştır. İslam takviminin son ayının yedinci gününden itibaren, hacılar çoğunlukla ihrama bürünmüş olarak Mekke'ye akın eder.

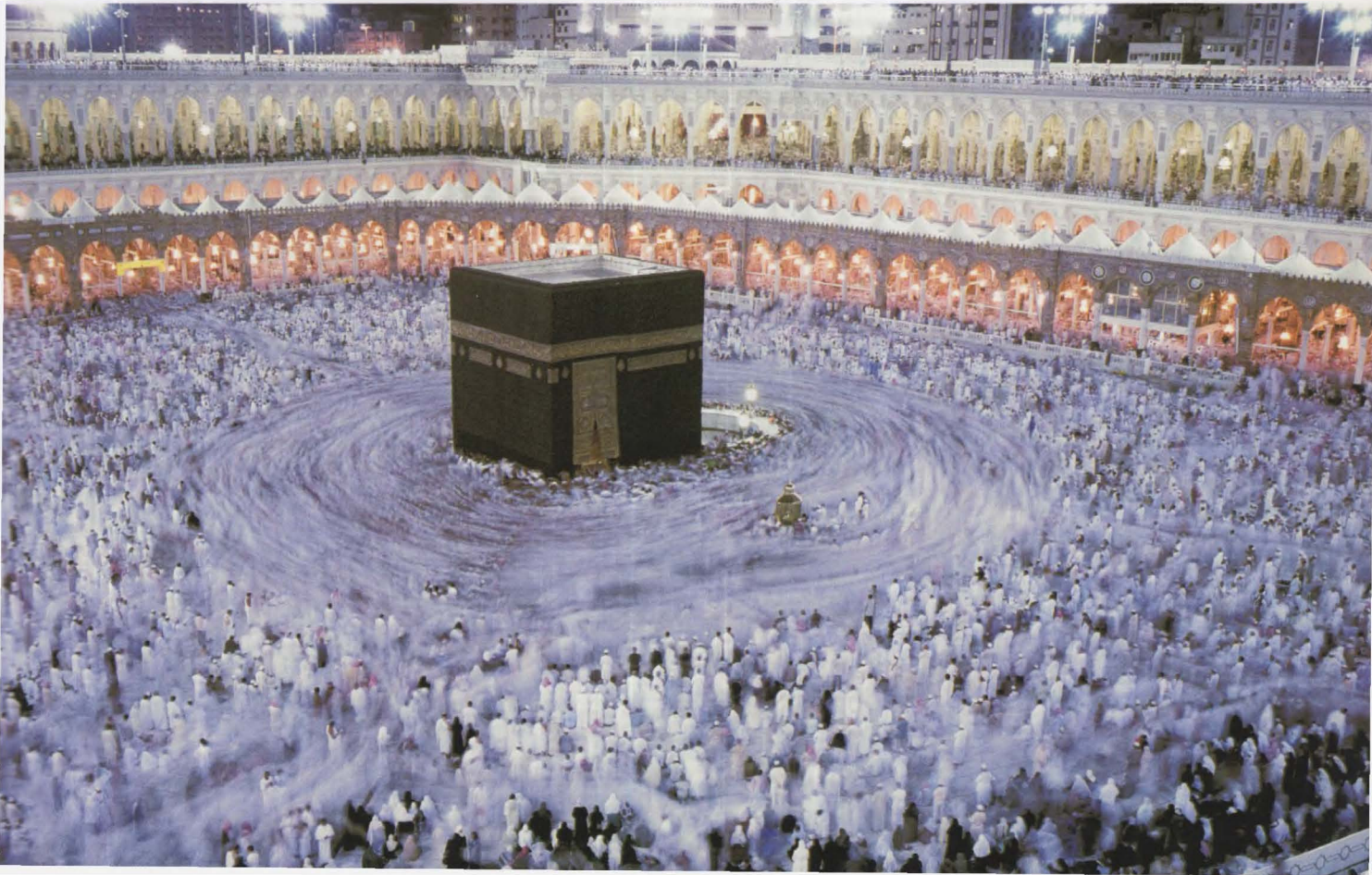
Bu basit, iki parçalı ve dikişsiz beyaz pamuklu elbise Allah yoluna adanmışlığı ifade eder. Yola çıkmadan önce özel bir abdestle arınan hacılar, hac süresinin bitimine kadar saçlarını ve tırnaklarını kesmekten kaçınırlar.

Mekke'nin içindeki ve çevresindeki çeşitli mühim yerlerde yapılan törenlerin odak noktası, Kâbe olarak bilinen ve Harem-i Şerif Camii'nin ortasında kalan kutsal mabettir. Kâbe küp biçimli bir kurşuni taş ve mermer yapıdır; "kisve" denen siyah bir örtüyle kaplıdır. Müslümanlarca yeryüzündeki en kutsal yer olarak kabul edilir. Yapının doğu köşesine her hacının dokunduğu ve öptüğü Hacerü'l Esved adlı siyah taş konmuştur. Allah'ın ilk evinin İbrahim Peygamber tarafından burada inşa edildiğine inanılır.

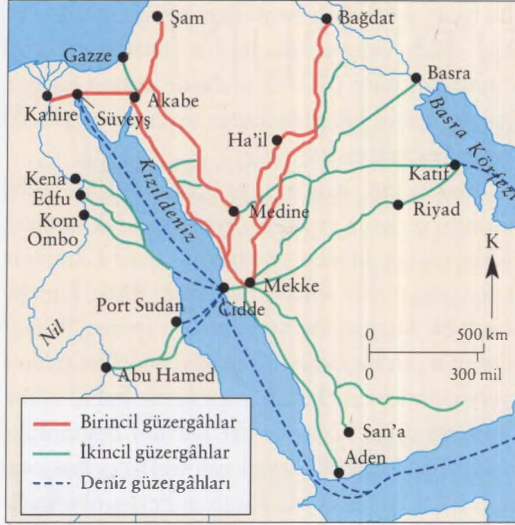
İnsan denizi

Hacılar Mekke'ye vardıkları andan itibaren kendilerini bir müminler denizinin ortasında yüzer halde bulurlar. Hepsi beyaz pamuklu elbise içindeki yoğun insan kitlesi, İslam'ın özünde yatan diğerkâmlık duygusunu vurgular. Bizzat Mu-

Mekke'de büyük bir izdiham yaratan hacıların Kâbe çevresinde yedi kez dönmesiyle bir insan girdabı oluşur.



Mekke'ye gitmek üzere kervanların toplandığı üç ana noktadan hac güzergâhlarını gösteren harita. İslam'ın yayılmasıyla birlikte, Kuzey Afrika, Asya ve Uzakdoğu'dan gelen hacıların kat etmeleri gereken mesafe gittikçe büyüdü.



hammed'in eda ettiği biçimiyle dinsel tören, hacıların Kâbe'yi tavaf etmesiyle, yani etrafında yedi kez dönmesiyle başlar. İlk üç dönüş hafif koşu temposunda yerine getirilir. Hacı dalgalarının Hacerü'l Esved merkezli bir insan girdabı oluşturması nedeniyle, vecibenin tamamlanması neredeyse imkânsızdır.

Müminler Harem-i Şerif Camii'nin çeşitli noktalarında dua eder, kutsal Zemzem kuyusundan su içer, şişelerini kuyunun serin suyuyla doldurur ve yolculuğun sonraki aşamasına hazırlanır. Yakındaki Safa ve Merve tepeleri arasında iki buçuk kilometreye varan bir mesafeyi yedi kez yürüdükten sonra, Peygamber Muhammed'in son hutbesini okuduğu Arafat'ın yolunu tutar. Hacıların hayat üzerine tefekküre dalmak ve yeni doğan güneşi izlemek üzere bir gün ve bir gece orada kalması beklenir.

Çok büyük sayıda insanı kapsaması nedeniyle, hacda sürtüşmelerin ortaya çıktığı sanılabilir; oysa bütün Müslümanlar sıkı kenetlenmiş bir topluluk halinde yolculuk eder. Orada Sahra içlerindeki çöllerden gelmiş Siyah Afrikalılar, Fas'ın Rif bölgesinden gelmiş açık tenli Berberiler, Çinli Müslümanlar, Malezya'dan, Ortadoğu ülkelerinden, Avrupa'dan ve Hindikuş Dağları'ndan gelmiş başka değişik insanlar vardır.

Arafat'ta hacılar beyaz çadırlardan oluşmuş bir kentte konaklarken, dualar ederek ve Kur'an okuyarak şafağın sökmesini bekler. Bazıları tefekküre dalmış halde etrafı dolaşır, bazıları tek

başına ya da toplu halde oturarak, Peygamber'in son konuşmasını yaptığı yerde vaazlar veren imamları dinler.

Son aşama

Hacılar Arafat'tan sonra Mekke'ye doğru yolculuğa çıkar ve Kur'an'da belirlenmiş bir töreni yerine getirmek üzere Müzdelife'de mola verir. Orada yatısı namazı kılınır ve misket büyüklüğünde 70 taş toplanır. Bu taşlar ertesi gün Mekke yolculuğunun sonraki konağı Mina'ya varıldığında kullanılacaktır. Hacılar Mina'da yeni bir çadır kent kurarak, en az üç gün ve üç gece kalır. Bu süre içinde daha önce Müzdelife'de toplanmış taşlar, Mina'nın üç kutsal sütununa sertçe ve titiz bir törenle fırlatılır. Tören Şeytan'ı taşlamayı simgeler.

Mina aynı zamanda Kurban bayramının kutlandığı yerdir. Bayram sırasında her hacı için bir hayvan kesilir. Böylece kurban kesimi şaşırtıcı ölçüğe ulaşır. Elin sadece küçük bir kısmı yenir ve geri kalanı yoksullara dağıtılır. Mekke'deki veda tavafının ardından hacılar simgesel bir edimle üç saç tellerini keserek ve ihramlarını çıkararak, tekrar sıradan hayata katılır. Her hacı eda ettiği farzla, imanla ve bir ömre bedel yolculukla arınmış farklı bir kişi olarak çok uzaktaki hayat düzenine döner.

Bir Mısırlı hacının uçakla seyahatini aktaran bu resimde görüldüğü gibi, günümüzde Mekke'ye yolculuk çok daha kolaydır. Ama Müslümanlar için hacın anlamında hiçbir değişiklik yoktur.



Cengiz Han

16

1206–27

Benim soyumdan gelenler yaldızlı giysilere bürünecek, şahane süvari atlarına binecek ve en güzel genç kadınları kucaklayacak. Ve de bütün bunları kime borçlu olduğunu unutmuş olacak.

MOĞOLLARIN GİZLİ TARİHİ, 13. YÜZYIL ORTALARI

12. yüzyıl sonlarında üç erkek kardeş Baykal Gölü'ne dökülen Tuul Irmağı'nın çayırılık kıyıları boyunca at koşturdu. Küçük bir kabile reisi olan babalarının öldürülmesinden sonra, bu delikanlılar bir diplomatik kumar oynamaya karar vermişlerdi. Yardım istemek için yanına gittikleri Nasturi Hristiyan Kereit kabilesinin reisi Toğrı, babalarının eski bir dostuydu.

Toğrı onları sıcak karşıladı ve üç kardeşin en büyüğü Temuçin'e destek olmayı önerdi. Tek bir hükümdara bağlı olmayan bir göçebe kabileler diyarındaki bu ilk diplomatik girişim, tarihteki en azgın askeri tufanı ve Orta Asya'dan kitlesel bir göç dalgasını getirdi.

Temuçin, Moğolistan'ın kuzeydoğu kesimindeki Dadal bölgesinde doğdu ve büyüdü. Tarihsel kayıtlar avucunda azamet belirtisi ve aşık kemigi kadar büyük bir kan pıhtısıyla dünyaya geldiğini belirtir. Çocukluğu sadece tepelerin, ırmakların ve günümüze kadar kırlık alanları süsleyen *ger* adlı yuvarlak Moğol çadırlarının bulunduğu bereketli ve bakir bozkırlarda geçti.

İlk yakın arkadaşı Camoka'ydı. Daha çocukken *anda* törenine göre kesik ellerle tokalaşmış ve kan kardeşi olarak birbirlerini hep korumaya yemin etmişlerdi. Ergenlik çağında kabile yönetimini ve kayıtlara göre aynı yatağı paylaştıktan sonra, aralarındaki dostluk aniden ve esrarengiz biçimde son buldu. Bozkırlarda üstünlük kurmaya çalışan birer hasım olarak karşı karşıya geldiler. Temuçin tutsak düşen Camoka'ya özgürlüğünü vermek istedi. Ama Camoka bunu geri çevirince, Moğol geleneği uyarınca kansız bir ölümle onurlu biçimde can verdi.

Fetih seferleri

Kabına sığmayan Temuçin, kuvvetleriyle Moğolistan'ın kuzeyindeki sakin dağlara, güneyindeki çöllere ve iç kesimindeki bozkırlara yöneldi. Böylece sadık yandaşlar edildi ve başıbozuk bir dünyanın halklarını birleştirdi. Kabileler 1206'da ona denizin bulunmadığı bir ülkede "okyanusların efendisi" anlamında Cengiz Han unvanını verdi. Böylece Moğol imparatorluğu doğdu ama Cengiz çarçabuk gözlerini güneydeki Çin'e, göçebelerin en eski düşmanına çevirdi.

Gobi Çölü'nü aşan 110 bin kişilik Moğol ordusu, 50 milyon insanın yaşadığı ve bölünmüş bir ülkeyle karşı karşıya geldi. Kimi zaman tek besin kaynağı olarak kanlarını içtikleri tıknaz atlarıyla ilerleyen Moğol askerleri Kuzey Çin'in



Cengiz Han'ı yaşlı haliyle gösteren ve daha sonra yapılmış bir resim. Ülkenin kurucusunun portreleri bütün Moğol bozkır ve çöllerindeki çadırlarda bugün hâlâ asılıdır.



Cengiz Han cami minberinden Buhara halkına seslenirken görülüyor. Daha sonra ki birçok Orta Asya önderi gibi, o da siyasal destek sağlamak için dinsel savlar ortaya atmıştı.

kentlerini ele geçirdi. Bu müstahkem kentler art arda Cengiz'in savaş hilelerine yenik düştü.

Tarihsel kayıtlarda Wulahai'ye varan Moğollar'ın kent yöneticisine bir anlaşma önerdiği belirtilir. Surların içindeki bütün kedi ve kuşların teslim edilmesi halinde, istilacılar kuşatmaya son verecektir. Toplanan hayvanlar Moğollar'a verilir. Moğollar ise kuyruklarına yanıcı maddeler bağladıktan sonra, tutuşturup salar. Dehşet içindeki kediler ve kuşlar kente doğru kaçar. Bunu izleyen yangınlar ve karışıklık sırasında, Moğollar bir baskınla içeriye girer.

Batıya yöneliş

Pekin'deki kuşatma ve kıyımın ardından, Cengiz yeni bir yönetim kurdu ve o an için bununla yetinerek, barışçıl bir müstebit kisvesine büründü. Ticari ilişkileri geliştirmek üzere, İran'ın kuzeydoğu kesimini, Afganistan, Türkmenistan, Özbekistan, Kazakistan, Kırgızistan ve Tacikistan'ı kapsayan geniş bir imparatorluğun başındaki Harezmsah Muhammed'e elçiler gönderdi.

Elçiler şaha sunulmak üzere altın, yeşim, fil dişi ve beyaz keçe gibi armağanlarla saraya vardı. Şahın bir mesaj vermeksizin elçileri geri göndermesi üzerine, Cengiz yeni bir girişimde bulundu. Kunduz ve samur kürkleriyle yüklü 300 deveden oluşan bir kervan Kazakistan'daki Oytrar'a ulaştı. Kentin yöneticisi bütün tüccar-

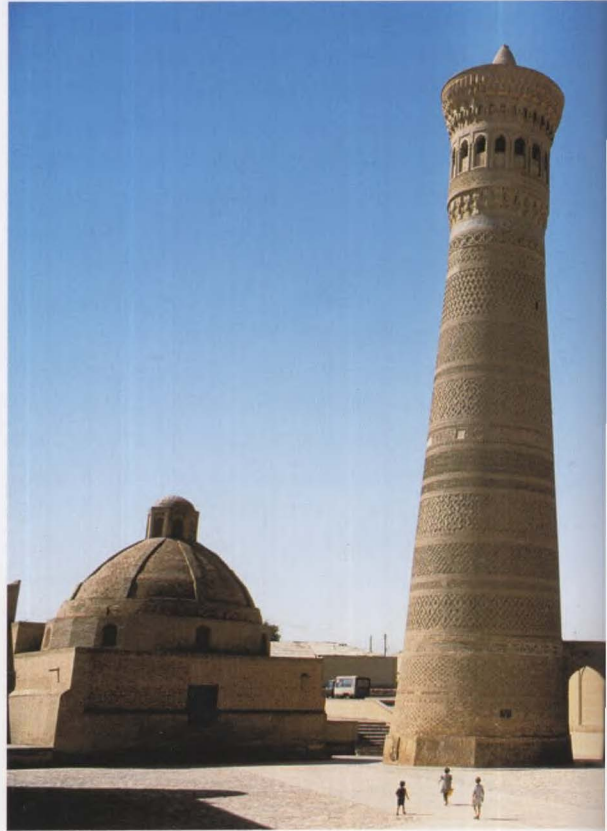
ları öldürttü. Cengiz bu yöneticinin yargılanması talebiyle bir heyet daha gönderdi ama cevap olarak sadece iki ulağının kesik başlarını aldı.

Bunun üzerine Cengiz 1219'da savaş açtı ve meçhul İslam topraklarına doğru yola çıktı. Orduları Gobi Çölü'nü ve yüksek dağların karla kaplı geçitlerini aşarak 3.200 kilometrelik bir mesafeyi kat etti. Türkistan'ın doğu ve orta kesimindeki kasabaları alan Cengiz, daha sonra Ortaçağ dünyasının en görkemli kentlerinden Buhara'ya yöneldi. Kanallarla sulanan Buhara, bölgenin düşünsel ve dinsel odağıydı.

Cengiz askerlerini Kızılkuş Çölü'nden geçirmek için bir Türkmen rehber tuttu. Kuzeydeki bu çölün aşılabilir olduğu kanısından dolayı, kent ahalisi alışılacagelmış bir güzergâhın izleneceğini ve ardından uzun süreli bir kuşatmaya girişileceğini sanmıştı. Oysa mollaların teslim olma yönündeki telkiniyle, kent on günde alındı.

Cengiz kentin Cuma camisinin minberinden halka şöyle seslendi: "... Ben Allah'ın kılıbacıyım. Şayet sizler büyük günahlar işlemiş olma-

Buhara'daki Kellan külliyesinin 1127'den kalma minaresi, bugüne kadar hizmet veren bir medreseye bakar. Cengiz Han'ın minarenden çok etkilendiği ve bu yüzden yıkılmaması emrini verdiği söylenir.



saydınız, Allah gazabımı başınıza getirmezdı.”

Cengiz hızlı bir ilerlemeyle Orta Asya'nın geri kalan kentlerini aldı ve sakinlerini kıyıma uğrattı. Şimdiki Türkmenistan'da kalan Merv'de ve Afganistan'ın kuzeydoğu kesiminde yer alan Belh'te 700 bin kişi öldürüldü. Cengiz bin yılı aşkın bir süre önce İskender'in dolaştığı bölgeyi titretti. Ama Hint alt-kıtasına girmek yerine, batı yönünde yoluna devam etti. Afganistan'ın İran sınırındaki Herat'ta 1,5 milyon insanı öldürttü. İran'ın Nişabur kentinde de katliam aynı boyuta ulaştı. Şah ise, Hazar Denizi'ndeki bir adada tek başına öldü.

Cengiz Han'ın mirası

Cengiz 1222 yılını Hindukuş Dağları'nın eteklerindeki çayırarda geçirdi. Jin imparatorunun Pekin sarayında görev yapma önerisini geri çevirmiş bir Taocu zahit olan Changchun adlı bir Çinli rahibi danışman olarak aldı. Yönetim tarzında bile Çin yöntemlerini benimsedi.

Cengiz'in emperyal yayımlacılığının para-

TİMUR



Kafatasından modeli çıkartılmış Timur büstü

Şimdiki Özbekistan'da kalan yeşil kent Keş'te 1336'da bir bebek doğdu. Cengiz'in adı nasıl "güç" anlamına gelirse, bu bebeğe verilen Timur adı da "demir" anlamına gelir. O da sıradan bir kabile reisinin oğluydu. Ama Cengiz hasımlarla boğuşmak durumunda kalırken, Timur yirmili yaşlarında ağır ok yaraları aldı. İranlılar ona "Aksak [Topal] Timur" anlamında Timurlenk adını taktı.

Timur 1361'de Seyhun ve Ceyhun ırmakları arasındaki Maveräünnehir bölgesini yeniden fetheden Moğollar'ın himayesine girdi. Zamanla yerel toplulukların gönlünü kazanarak, diğer taht adaylarına göre daha büyük rāgbete

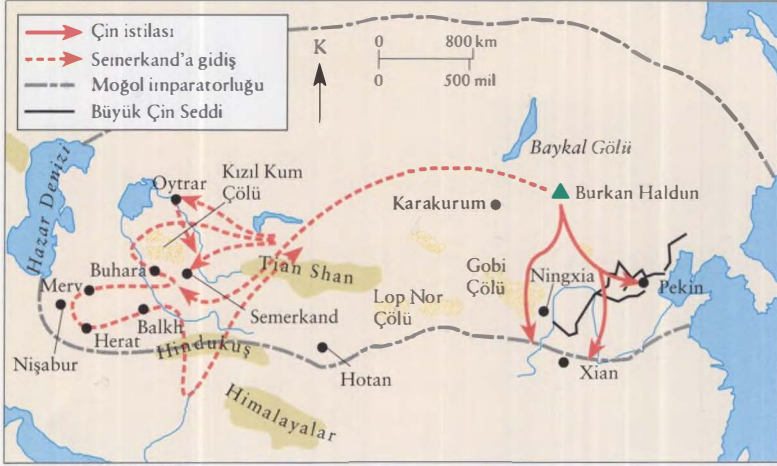
kavuştu ve çok geçmeden bölgeyi denetim altına aldı.

Semer kand'ı başkent edindi. Ömrünün geri kalan kısmını bir gezgin olarak geçirdi; gittiği hiçbir yerde iki yıldan fazla kalmadı. Maveräünnehir'den giriştiği seferlerde Batı Çin, Afganistan, İran, Gürcistan, Ermenistan, Kuzey Hindistan, Irak, Suriye ve Anadolu'yu fethetti.

Timur kurduğu imparatorluğu doğudan, yani Zerdüştcülüğün doğduğu ve Buda'nın çetin hac yolculuğunu yaptığı topraklardan yönetti. Her ne kadar kendi şahsi dinsel inançları tartışmalı olsa da, imparatorluğu açıkça İslam dinine bağlıydı. Timurlu sanat yaratıcılığı da daha eski Part, Samani, Çin, Hint ve Gandhara sanatlarının temelleri, yüzyıllar boyunca İpek Yolu üzerinden taşınmış etkiler üzerinde kurulu olsa bile, İslam geleneği içindeydi.

İslam dinsel ve sanatsal anlamda yeni bir birlik sağladı. Ama öğretisel dışlayıcılığı ve özgünlüğü yeni sanat anlayışının değişik köklerinin üstünü örttü. Timur Hindistan'da yerel sanatçıları ve zanaatkârları çeşitli işlerde çalıştırdı. Herat, Semer kand ve Buhara'da minyatür resminin, kitap tezhibinin ve şiirin gelişmesine destek verdi. Bölgenin en büyük çaplı imar programını bizzat yürüttü. Bunun izleri birçok vaha kentindeki cami, medrese ve türbelerle İran'dan Batı Çin'e kadar uzanır. Timur'un bir imparatorluk kurucusu olarak sergilediği parlaklık böylece yüksek Timurlu kültürüne, sanatsal etkilerin canlı ve rengârenk bir karışımından süzölmüş ürüne yansır.





Üstte Cengiz Han'ın fetih seferlerinde izlediği güzergâhları ve kurduğu geniş imparatorluğu gösteren harita.

Altta Resîdedin'in yazmasından bir minyatüre göre Moğol kuşatması. Hastalıklı hayvanları kuşatma altında kentlerin içine mancınıkla fırlatan Moğollar'ın bu yoldan veba salgısını Avrupa'ya taşıdığı kabul edilir.

doksu burada yatar. Başına geçtiği Moğol ordusunu Kuzey Çin, Orta Asya ve İran boyunca zaferden zafere ulaştırdı. Ama bu bölgelerde harabelerin ve cesetlerin ötesinde, Moğollar'ın bıraktığı izler söz edilmeye değmeyecek kadar azdı. Aksine, Cengiz bir yerden ötekine dolaşırken, yeni uyruklarının alışkanlıklarını, politikalarını ve meraklarını kaptı.

Tibet'in kuzeyine düşen Uygur yurdunda yazının önemini fark etti. Uygur bilginlerini ilk Moğol metnini hazırlamakla görevlendirdi. Alfabe ve üslup rehberi olarak Uygur yazısını esas aldı. Moğollar kısa bir süre sonra, Moğol kimliğinin bir yapı taşı sayılan kendi destanlarını yazıya dökmeyi başardılar.

Çin'de Cengiz'in orduları Çin savaş düzenine

özgü barutu, kuşatma tekniklerini, mancınığı ve koçbaşını öğrendiler. Zamanla Moğollar imparatorluk başkentlerini bile bozkırdaki "çadır şehir" Karakorum'dan, Çin'in kuzey imparatorlarının surlarla çevrili metropolü Pekin'e taşıdılar. Maveraünnehir ve İran'da kaldığı sırada, Cengiz Han, İran'ın güney kesiminden gelen Şiraz üzümlerine ve birlikte büyüdüğü bodur bozkır cinsine göre çok daha hızlı ve zarif olan kıvrak Arap atlarına düşkünlük kazandı. Moğollar'ın İran'da kurduğu İlhanlı hanedanı bile süvarilik becerisinden ya da saçtığı dehşetten çok sanatsal yaratıcılığıyla üne kavuşacaktı. Bu yaratıcılığı bölgenin İslam kitaplarında ve anıtlarında görmek mümkündür.

Cengiz Han, Kuzey Çin'deki Ningxia yakınlarında öldü. Moğolistan'ın kuzeydoğu kesimine taşınan naaşının yolculuğu, ömrü boyunca Moğol gök tanrısına yakarmak için gittiği Burkan Haldun adlı dağın civarında son buldu. Kendi yurdunun kuzey tepeleri arasındaki bir yere gizlice gömüldü. Efsaneye göre, defin işleminde görev alanların ve buna tanık olanların hepsi öldürüldü.

Bir adam 12. yüzyılda dünyayı fethetmeye koyuldu. Ama o, ailesi ve halkı karşılaştıkları yerlerin etkisiyle ebediyen değişime uğradı. Tıpkı adı gibi, etkisi de küçülerek tarihin karanlığına karıştı. Dünya fatihi ve onun halkı, atıldığı serüvenin bendesi olmuştu.



Marco Polo

1271–95

Hıristiyan ya da putperest, Tatar ya da Hintli ya da başka herhangi bir ırktan olsun, bugüne kadar Üstat Marco Polo kadar dünyanın çeşitli yerlerini ve barındırdığı harikaları böylesine çok tanıyan ve dolaşan hiçbir insanoğlu çıkmamıştır.

MARCO POLO, 1298

17

Yer Cenova, tarih 1298. Venedik’le kısa süreli bir savaşın sonunda, Rustichello adlı bir Fransız aşk destanı yazarı, Marco Polo adında bir Venedikli tüccarla birlikte hapsedir. İşte bu tesadüfi buluşmayla ortaya çıkan olağanüstü bir kitap, aradan yedi yüzyıl geçmesine rağmen, hâlâ okurlarını çıldırtıp şaşırtıyor. *Il Milione* (Dünyanın Hikâye Edilişi: Harikalar Kitabı) adlı bu eser, Uzakdoğu’da 23 yıl süren bir konukluğun dökümüdür.

Marco Polo 1254’te Akdeniz’in ticaret merkezi Venedik’te doğdu ve büyüdü. Ticaretle uğraşan Polo ailesinin Kırım’la bağlantıları vardı. Marco’nun babası ve amcası 1260’ta Volga’daki ticaret olanaklarını araştırmak üzere Kırım’dan yola çıktılar. Yerel husumetlerin patlak vermesi mecburen Buhara’da üç yıl kalmalarına yol açtı. Bölgeyi ziyarete gelen bir Moğol elçisi, onları oradan kurtararak Orta Asya üzerinden Pekin’e, yani Kubilay Han’ın Çin’deki yeni fetihleri yürütmek için üs olarak kullandığı kente götürdü.

Kubilay Han bu Latin konuklarını Hıristiyanlık ve Avrupa konusunda sorguya çekti. Sonunda papaya yazılmış bir mektupla birlikte, imparatorluk koruması altında dönmelerine izin verdi. Mektupta yüz bilgili adam davet ediliyor ve Kudüs’teki Kutsal Kabir Kilisesi’nin kandilinden alınmış biraz yağ isteniyordu. Yıllardır kayıp babası ve amcası tekrar Venedik’e ulaştığında, Marco artık 15 yaşında bir gençti.

İki yıl sonra, 1271’de bu sefer Marco’yu da yanlarına alan Polo kardeşler bir kez daha Çin yolculuğuna çıktı. Edebi ve tarihsel bakımdan büyük ilgi uyandıran bir kitabı, Marco’nun Uzakdoğu’da dolaşarak geçirdiği 23 yılı keskin

bir görgü tanıklığıyla belleğine işlemiş olmasına borçluyuz.

Katay’a yolculuk

Gürcistan’ın içinden geçen ve Hazar Denizi’nin batı kıyısını izleyen Polo ailesi, Basra Körfezi’ndeki Hürmüz’e ulaştı. Buradaki gemileri “sırf Hindistan cevizi kabuğundan sicimlerle birbirine tutturulmuş ... paçavra şeyler” gibi gördükleri için, Batı dünyasında Katay olarak bilinen Çin’e deniz yoluyla gitmekten vazgeçtiler. Herat ve Belh’ten geçerek, kara güzergâhını izlediler. Yol-

Marco Polo’nun kitabını süsleyen bu 14. yüzyıl Fransız minyatüründe, Polo kardeşlerin Konstantinopolis’te İmparator Baoudouin’in huzuruna çıkışı ve Karadeniz’e yelken açmadan önce patrik tarafından takdis edilişi görülüyor.



Katalan Atlası'ndan, aşağı yukarı Polo ailesi gibi, Avrupalı tüccarların atlarla ve yüklü develele İpek Yolu boyunca seyahat edişini gösteren bir detay.



Moğol imparatorluğunda serbestçe dolaşması için Marco Polo'ya da verilmiş olabilecek türden bir Moğol pasaportu, 13. yüzyıl, Yuan hanedanı. Kitapta Polo'nun altından bir pasaport taşıdığı belirtilir.



culuğu bir yıl kadar geciktiren bir hastalıktan sonra, "dünyanın en yüksek yeri olan Pamirler"i aştılar ve Taklamakan Çölü'ne indiler. Yarkent, Hotan, Charchan ve Lop Nor vahaları boyunca ilerleyerek, dehşet verici Gobi Çölü'ne girdiler. Suchow'da (Dunguang) bir yıl kaldılar ve Mayıs 1275'te Moğol hanının yazlık sarayına ulaştılar.

Polo ailesi daha önce hiçbir Batılı gezginin varmadığı kadar uzağa seyahat etmişti. Ama Marco açısından dokuz bin kilometreyi kapsayan üç buçuk yıllık yolculuk henüz yeni başlıyordu.

Doğu'nun harikaları

Büyük Han'ın yanına aldığı genç Venedikli için, Çin belki Moğollar'a da görüldüğü kadar garip bir ülkedi. Dört dil öğrenen ve Kubilay'ın yönetiminde görev alan Marco, onun özel elçisi olarak Çin, Birmanya ve Hindistan'ı dolaştı.

Ortaçağ'da Avrupalılar doğu uygarlıkları hakkında hiçbir şey bilmiyordu. Polo'nun kitabı hayal bile edilemeyen bu dünyaya bir kapı açacaktı. Bu gezgin hep koruduğu soğukkanlı tuc-

car gerçekçiliğiyle, kültürel ve maddi bakımdan Akdeniz dünyasının epey ilerisinde olan geniş bir bölge boyunca halkların göreneklerine, ürünlerine ve alışkanlıklarına ilişkin bir döküm çıkardı. Han sarayının yemek sofrasında altı bin kişinin



Solda Marco Polo'nun Çin'de gördüğü ve kitabında aktardığı şaşırtıcı şeylerden biri kâğıt paraydı. Bu banknot 1260-87 arasındaki ilk baskıya aittir.

Sağda Hanın gözetiminde altın külçelerinin kâğıt parayla takas edilmesinin resmedildiği bir tezhipli yazma, Boucicaud Usta.



oturabildiği geniş kabul salonunu, bir kuryenin Pamirler'den Büyük Okyanus kıyılarına kadar günde 185 km yol almasını sağlayabilecek ölçüde düzenli imparatorluk posta sistemini, devasa su-yollarıyla birbirine bağlanmış büyük Çin kentleri arasındaki ticareti ve kendisini hayrete düşüren dünyanın ilk kâğıt parasını anlattı. Ülkenin "yanan taş" olarak ifade ettiği kömür, asbest ve ipekli kumaş gibi daha birçok ürünü de onda aynı şaşkınlığı yarattı. Çin'deki demir üretimi Avrupa'nın 500 yıl daha ulaşamayacağı bir ölçekteydi.

Kendi anlatımına göre, Marco 1277'de hanın özel danışma meclisine atandı ve Büyük Kanal kıyısındaki Yanzhou'da üç yıl vergi müfettişi olarak çalıştı. Ama aradan geçen 17 yılda bir servet biriktirmiş olan Polo ailesi, hanın henüz hayatta ve sağlıklı olduğu bir sırada geri dönme endişesi içine girdi. Han onların bir İran şehzadesiyle evlenecek bir Moğol prensesini de yanlarına alarak, imparatorluk muhafızları eşliğinde ayrılmalarına isteksizce izin verdi. Sonunda Trebizon [Trabzon] ve Konstantinopolis [İstanbul] yoluyla 1295 kışında Venedik'e döndüler.

Marco Polo Çin'e gitti mi?

Marco Polo'nun üç yıl sonra yazıya döktüğü yolculuk hikâyeleri, çağdaşları arasında hayret verici palavralardan oluşan masalımsı bir külli-yat sayıldı çoğunlukla. Venedik'te evlenen Marco, yine orada 70 yaşında öldü. Ölüm döşeginde

yalanlarını itiraf etmesini isteyen papaza verdiği cevap şu oldu: "Gördüğüm şeylerin yarısını anlatmadım."

Marco yalan mı atıyordu? O ve Rustichello bir Orta Asya çarşısında duydukları söylentilere çeşni katarak ilginç bir hikâyeye mi çıkarmışlardı acaba? Marco Polo'nun okurlarına anlattığı şeylerin esası doğrudu: Sözüünü ettiği Doğu'da birçok bakımdan Avrupa'nın epey ilerisinde olan büyük ve çarpıcı bir uygarlık sahiden de vardı. Kendine has üslubu bile ticari hesap defteri esintisinin ötesinde yönler taşır. Bununla birlikte bazı uzmanlar şüpheyi haklı kılacak sebepler saptamıştır. Polo kitabında Büyük Çin Seddi'nden, çaydan, ayak bağlama geleneğinden veya Çin hat sanatından söz etmez. Ayrıca aşk destanı yazarı Rustichello'un can sıkıcı varlığı gibi bir unsur söz konusudur.

Son olarak, karşımıza tarihin garip bir cilvesi çıkar. Polo, Hristiyan Avrupa'dan görüldüğü biçimiyle evrenin kabul gören düzenine meydan okumuştur. Aktardığı şeyler daha iyi bir dünyadan, İsa'nın öğretilerinin hiç duyulmadığı bir dünyadandı. Ama kitabı yerkürede Çin yerine Avrupa nüfuzunun yayılmasında rol oynadı. Kolomb bu eserin verdiği ilhamla, geniş çaplı notlar düştüğü bir nüshasını yanında taşıyarak, 1492'de batıdan Katay'a varmayı sağlayacak bir yol bulma arayışına girdi. Ama Avrupa'nın hakkında hiçbir şey bilmediği başka bir dünyayı buldu.

Marco Polo 23 yıl süren yolculuğunda yaklaşık 38.625 km yol aldı. Babası ve amcasıyla birlikte İpek Yolu üzerinden Çin'e vardı ama dönüşünde çoğunlukla deniz yolunu kullandı.



İbn Battuta

1325-54

*Kadın ve erkek bütün sevdiklerimden ayrılmak üzere cesaretimi topladım
ve kuşların yuvalarını terk ettiği gibi evimi tek ettim.*

İBN BATTUTA, 14. YÜZYIL

Haziran 1325'in bir sabahında hac için Mekke'ye doğru yola koyulurken, İbn Battuta'nın bu seyahatin bütün çağların en uzun ve en dikkate değer gezi başarılarından birine dönüşeceğini bilmesine olanak yoktu. Fas'ın kuzeydoğu kesimindeki doğum yeri Tanca kentinden bir eşek sırtında tek başına yolculuğa çıktığında henüz 21 yaşındaydı. Tam 29 yıl sonra geri döndüğünde ise, bir hizmetkâr ve tilmiz kfilesinin eşlik ettiği

zengin ve meşhur bir serüvenci olarak azametli adımlarla kent kapılarından içeriye girdi. Endülüslü ve Malabar gibi birbirinden çok uzak diyarları kapsayan yolculuklar için karada 120 bin km dolaşmış, kırktan fazla hükümdarla tanışmış, elçilik ve kadılık görevlerinde bulunmuş, çeşitli evliliklerle çoluk çocuk sahibi olmuş, sayısız yakın çarşımalardan sağ olarak kurtulmuş ve Mekke'ye hac ziyaretini birçok kez yerine getirmişti.

Fez kentindeki bu boyacı fiçileri, İbn Battuta'nın döneminden beri muhtemelen çok az değişmiş bir sahnedir. Uzun bir seyahatten sonra bu kente dönen ünlü gezgin, anılarını İbn Cuzeyy adlı bir bilgene yazdırdı.



Dünyaya açılış

İbn Battuta fıkıh âlimleri yetiştirmiş saygın bir Berberi ailesinin oğlu olarak 1304'te doğdu. İyi bir eğitim aldıktan sonra, hac ziyaretine çıkmaya ve Ortadoğu'daki çeşitli tasavvuf âlimlerinin yanında öğrenimini ilerletmeye karar verdi.

Fez'den Tunus, İskenderiye ve Kahire'ye yolculuk ederek Kuzey Afrika'yı boydan boya aştı. Gezisinin bu durağında, artık olabildiğince aynı yoldan iki sefer geçmemeyi kafasına koydu. Mekke'ye giderken Kudüs, Halep ve Şam'a uğradı; Şam'da veba salgınına tanık oldu. Huzuruna çıktığı Mısır sultanından armağan ve altın başışıyla iltifat gördü. Mekke'ye Ekim 1326'da ulaştı ve İslam dünyasının her yanından gelmiş hacıların hayret uyandırıcı topluluğu karşısında büyük heyecana kapıldı. Hac ziyareti ruh halini dönüştürücü bir etkide bulundu. O da her hacı gibi yola koyulmuştu ama kutsal kentte halkların kaynaştığı eritme potasını seyre da-



lınca, bilinen dünyanın genişliğini birdenbire kavradı ve içinde bu yerleri bizzat görme isteği uyandı.

Mekke'den sonra Arabistan Çölü'nü aşarak Bağdat'a yolculuk etti ve Güney İran'dan geçerek tekrar Mekke'ye döndü. Ardından gemiyle Doğu Afrika kıyıları boyunca aşağıya indi ve şimdi Kenya'da kalan Mombasa'ya kadar vardı. Oradan kuzeye yönelerek bir kez daha Ortadoğu'ya geçti ve Anadolu'yu dolaşarak Karadeniz'e ulaştı. Yolculuğunu kuzey yönünde sürdürerek, Kırım'ı ve Kuzey Kafkasya'yı gezdi. Soğuk yüzünden daha öteye gidemeyince geri döndü. Daha sonra Konstantinopolis'in yolunu tuttu. Huzuruna çıktığı Bizans imparatoru III. Andronikos, ona bir at, bir eyer ve bir şemsiye hediye etti. Boğaziçi'ni geride bırakan İbn Battuta'nın yeni yolculuk hedefleri Buhara ve Semerkand oldu. Ardından doğuya ilerleyerek, Afganistan'a girdi ve daha sonra Hindistan'a geçti.

Bu ülkeye vardığında ona tilmizlerin ve hizmetkârların yer aldığı bir maiyet ile eşlerinden oluşan bir harem eşlik ediyordu artık. Karşılaştığı garip kültürü daha sonraları kitabında yorumlarken, sihirbazlık numaraları yapan yoga ustalarına değinecek ve dul kalan bir kadının

1238 tarihli bir Arap yazmasında yer alan bir Hint gemisi tasviri. Böyle gemiler muson rüzgârlarının yardımıyla Hint Okyanusu boyunca ve Doğu Afrika kıyılarında aşağıya doğru yerleşik ticaret güzergâhlarını izleyerek yol alırdı.

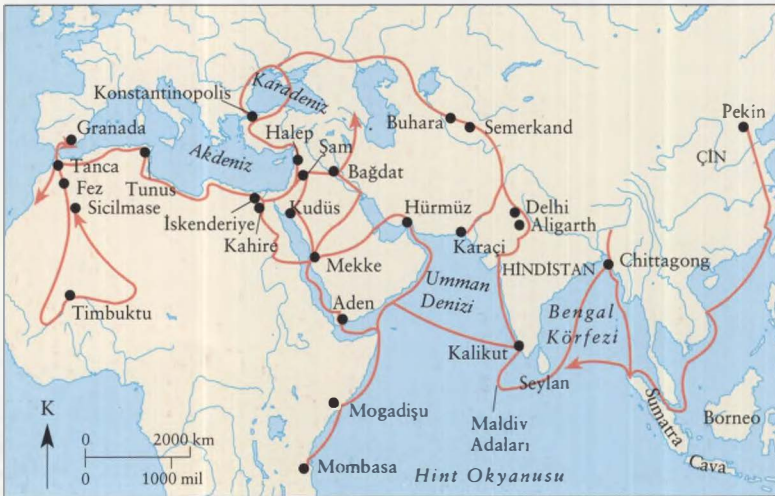
Bir deve kervanının tasvir edildiği bir 13. yüzyıl yazma tezhibi. Arka planda görülen yapı büyük olasılıkla tüccarların ve seyyahların konakladığı bir kervansaraydır.

kendisini kocasının yanan cenazesine atmasını öngören Hindu âdeti *sati*'ye tanık olurken yaşadığı şoku dile getirecekti. Delhi'ye varır varmaz, Sultan Muhammed Tuğluk'un sarayına gitti; orada onur payeleriyle ve başka hediyelerle ödüllendirildi. Aşırı sevgi gösterdiği konuklarını bir anda cellatların eline verecek kadar acımasız mizaca sahip sultan, onu kadılığa atadı. Delhi'de sekiz yıl kalan Faslı gezgin, 1342'de sultanın elçisi olarak Çin'e gönderildi.

Çin'e yolculuk tehlikelerle ve doğal afetlerle doluydu. İbn Battuta'nın maiyeti Aligarth yakınlarında haydutların saldırısına uğradı. Kendisi de tutsak düştü ve canını zor kurtardı. Bindığı gemi Malabar kıyısında battı. Servetini ve sultanın Çin imparatoruna götürmesi için verdiği bütün hediyeleri kaybetti. Yolunun geçtiği Seylan, Maldivler, Bengal, Assam, Sumatra ve sonunda da vardığı Çin'de de serüvenler sürdü.

İbn Battuta yolculuklarının çoğunu İslam dünyasının yeni ele geçirilmiş topraklarında yaptı. Bu geniş bölgede mükemmel Müslüman kimliğini her hükümdarlık sarayına girmek için kullanması mümkündü. Çok az kişinin sırf seyahat uğruna gezmeye cesaret edebildiği bir dönemde, özellikle geniş bir maiyetle dolaştığı için iyi ağırlandı, armağanlara boğuldu ve sıklıkla soylu bir kişi olarak kabul gördü. İslam örtüsünün batıda Güney Avrupa'dan başlayarak doğuda Çin'e kadar uzanması, bir Hristiyan'a yasak olan diyarlarda görece rahatlıkla hareket etmesine olanak verdi.

İbn Battuta'nın destansı yolculuklarını gösteren harita. Ünlü gezgin 29 yıl süren bu seyahatte Kuzey Afrika, Orta Doğu, Orta Asya, Hindistan ve Çin'i dolaştıktan sonra ülkesine dönmüştü.



Yurda dönüş

Büyük Arap gezgini Tanca'dan ayrılışından 29 yıl sonra, Kasım 1349'da Fas'a döndü. Sultan Ebu'l-Inan onu başkenti Fez'de kabul etti. İslam yönetimindeki Endülüs'e ve Sahra'daki iletiri karakol Timbuktu'ya yaptığı sonraki iki yolculuğun ardından, ona seyahatlerine ilişkin bir anı kitabı yazması emrini verdi. Hatırladığı şeyler Endülüslü bilgin İbn Cuzeyy tarafından kaleme alındı ve *Tuhfetü'n-Nüzzar fi Garabi'l-Emsal ve Acaibi'l-Estar* adıyla sultana sunuldu. Daha yaygın olarak kısaca *Rihle* diye anılan bu eser, ortaçağ İslam dünyasındaki yaşam, toplum ve kültür üzerine yazılmış en önemli kaynaklar arasında sayılır. İbn Battuta kitapta kişiliği konusunda, hem erdemlere, hem de kusurlara sahip, dilencilerle azık yemeye ve hükümdarlarla ziyafet çekmeye aynı ölçüde yatkın bir sofu adam portresi çizer. Bunun ötesinde, kendisini bir yolculuğa çıkmak için her fırsatı kullanmaya ve koşullardan en iyi biçimde yararlanmaya daima hazır bir adam olarak gösterir.

Ömrünün son yıllarını Fas'ta sakinçe geçiren İbn Battuta, 1377'de ölünce kenti Tanca'ya götürülüp gömüldü.

Büyük Denizci Zheng He

19

1405–33

Yüzbin li'den fazla yol aldık, ... okyanusta birer dağ gibi gökyüzüne yükselen dev dalgaları gördük ve fora edilmiş yelkenlerimiz bulutlar gibi gece gündüz azametle süzülüp rotalarında bir yıldız kadar hızla ilerlerken, bir anayolda yürüyormuşçasına o azgın dalgaları aşarak gözlerimizi ışık buğularının mavi saydamlığında gizlenmiş olan barbar diyarlarımıza diktik...

ZHENG HE'NİN DIKTIRDIĞI TABLET, CHANGLE, FUJIAN, 1432

Kolomb'un Çin'e ulaşmak için yeni bir güzergâh bulma umuduyla Atlas Okyanusu'na yelken açmasından 80 yıl önce, eşi az bulunur bir Çinli amiral Yenidünya'nın bu kâşifini hayrete düşürecek ölçeğe varan bir dizi deniz seferine girişti. Zheng He adlı bu denizcinin Tayvan'dan Afrika'ya kadar uzanan yedi destansı yolculuğu, Avrupalıların hâlâ Akdeniz'den çıkmak için boğuştuğu bir dönemde Çin nüfuzunu emsali görülmemiş bir düzeye taşıdı. Ama tarihin garip bir cilvesiyle, Çin yerine Avrupa dünyanın büyük sömürgeci gücü haline geldi.

Çin'in Yunnan eyaletinde 1371'de doğan Zheng He bir Çinli Müslüman'dı. Ming sarayının hizmetine girdiği 10 yaşında imparatorluk teşrifatına uygun olarak hadım edildi. Bir süre sarayda çalıştıktan sonra, imparatorun amcası Zhu Di'nin Moğollar'a yönelik askeri seferlerine katılarak, hatırı sayılır bir yiğitliğe ve önderlik yeteneğine sahip olduğunu kanıtladı.

Zhu Di 1402'de tahta el koyduğunda ve Yongle adıyla kendisini imparator ilan ettiğinde, Zheng He'yi "Batı Okyanusları"na bir dizi deniz seferi düzenlemekle görevlendirdi. Ming hanedanının ilk yıllarında yayılmacı arzusunun geleneksel dışa kapalılığa üstün gelmesinden dolayı, Çin tarihinde ender rastlanan bir evre yaşanmaktaydı. Askeri ve siyasal bakımdan güçlü bir konuma ulaşan Yongle, Çin egemenliğini denizlerin ötesindeki barbar diyarlara kabul ettirmek,

sarayını zenginleştirecek ve şöhretini artıracak deniz aşırı lüks mallar edinmek peşindeydi.

O sırada Çin denizciliği Avrupa'nın çok ilerisindeydi. Çinliler'in daha 8. yüzyılda icat ettiği pusula Çinli gemicilerce 1000 yılına doğru, yani Avrupa'da genel kullanıma girişinden üç yüzyıl kadar önce yaygın olarak kullanılmaya başla-

Zheng He (sağda) amiral gemisinde, Lo Monteng'in Haremağası San Pao'nun Batı Denizi Seferleri kitabındaki tahta kalıp resim.



Sağda *Büyükliklerin karşılaştırıldığı bu çizimde görüldüğü üzere, Zheng He'nin hazine gemileri Kolomb'un yaklaşık 80 yıl sonra Amerika'ya yelken açan gemilerini epeyce gölgede bırakacak boyutlardaydı.*

Zheng He'nin dış dünyaya seyahatlerinden önce Çin'deki son durak Quanzhou limanını gösteren bir Çin tablosu.

mişti. 14. yüzyıla varıldığında, Çinliler dikdörtgen bir ızgaraya dayanan ve görece doğru bir gösterime olanak veren gelişkin bir harita sistemi yaratmışlardı. Marco Polo da kontra omurga işlevini gören orta dümenlere ve gövdenin su sızdıran bölümlerini tıkayacak kanatlı kapaklara sahip Çin gemilerinin üstünlüğünü saptamıştı. Böyle bir tasarım Avrupa'da ancak yüzyıllar sonra benimsenecekti.

Büyük bir filo

Zheng He'nin ilk seferi 1405'te Yangtze ağzından başladı. Tam 63 adet açık deniz yelkenlisinden oluşan filonun görüntüsü harikuladeydi. *Bao chuan* ("hazine gemisi") olarak bilinen en büyüklerinin dokuz direği vardı. Neredeyse 137 m uzunluğunda ve 55 m genişliğinde olan bu yelkenliler Kolomb'un "Santa María"nın on katı tonaja sahipti. Filo gemicilerin ve askerlerin yanı sıra sivil ve askeri idarecileri, bilginleri, hekimleri, tüccarları, muhasebe kâtiplerini ve tercümanları da kapsamak üzere 28 bin insanı taşı-



maktaydı. Ayrıca ticarete dönük porselen, ipek ve lake işlerinden oluşan büyük bir yükü vardı.

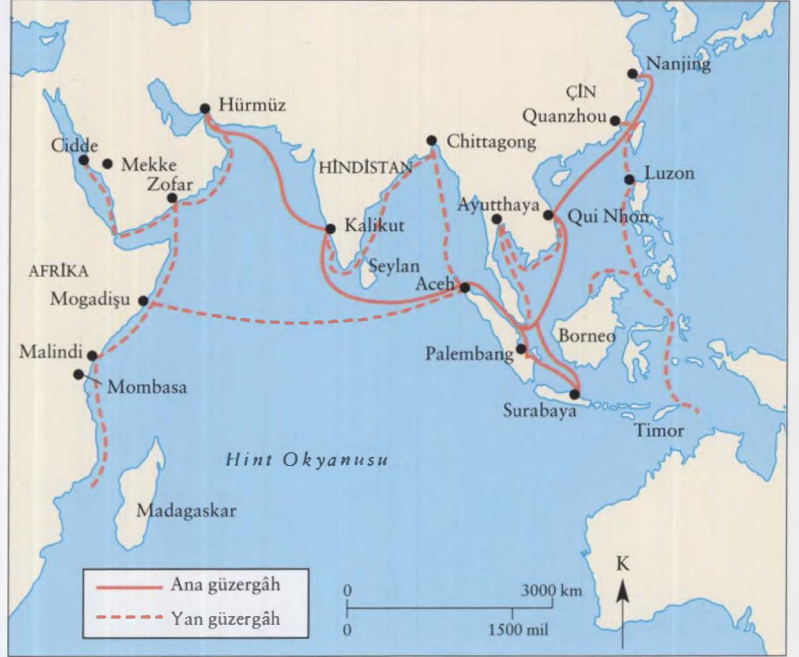
Büyüklik bakımından Birinci Dünya Savaşı'na kadar aşılamayan böyle bir armada sırf bir ticaret filosundan ibaret değildi. Zheng He'ye verilen bir görev de Güney Asya'nın bütün hükümdarlarına Çin imparatorunun vaşalları olduklarını bildirmektir. Sadece göstermelik bir baş eğmeyi gerektiren bu duyuruyu çoğu gayet iyi karşıladı; bununla birlikte birkaç inatçı hü-



kümdarı daha uysal kişilerle değiştirme gereği doğdu.

Zheng He'nin 1405-1433 arasında art arda yedi seyahate çıkan filoları Endonezya takımadaları arasından geçti, Tayland ve Malezya kıyılarını dolaştı, Hint Okyanusu'nu aşarak Seylan'a ve Hindistan'ın Malabar Kıyısı'ndaki ticaret kentleri Koçin ve Kalikut'a ulaştı. Son seyahatlerde daha da ileriye giderek Basra Körfezi'ne ve Arabistan'ın güney kıyılarına vardı. Bu fırsat bilerek Mekke'ye bir hac ziyaretinde bulunan Zheng, daha sonra Doğu Afrika kıyılarına yöneldi. Yol boyunca ticaret konakları kuruldu ve gergedan boynuzu, fildişi, bağa kabuğu, ender keresteler, tütsü, baharat, ilaçlar, inciler ve değerli taşlardan oluşan bir hazine toplandı. Yabancı elçiler Göğün Oğlu'na hediyeler götürmek üzere onlara katıldı. Bunların en ünlüsü Malindi sultanı tarafından gönderilen bir zürafaydı; Pekin'deki Yasak Kent'te zürafaya muhteşem ve mübarek bir almetmiş gibi davranıldı.

Bu Çin keşif seyahatleri sonraki Avrupalı ku-



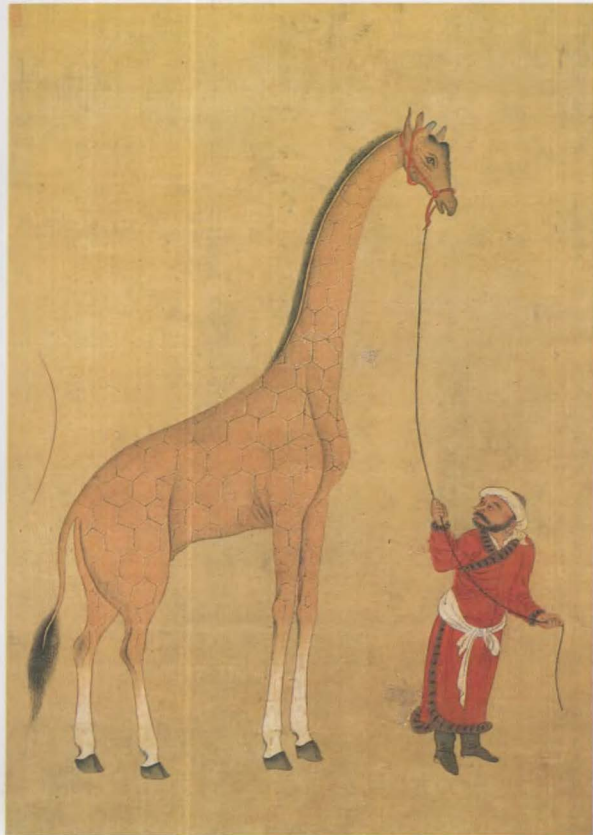
şakların kaçınılmaz olarak fetihleri ve imparatorluklar kurmayı getiren seferleriyle çarpıcı bir tezat içindeydi. Zheng He yedi yolculuğu boyunca sadece iki kez askeri eyleme başvurdu ve bunların biri de korsanlara yönelikti. Esasen diplomatik ve ticari amaçlı seyahatlerin hedefi, dış dünyada dostlar ve bağlaşıklar edinmekti. Bunu sonraki yüzyılın başlarında Hindistan kıyıları boyunca Portekizliler'in uyguladığı mezalimle karşılaştırmakta yarar vardır.

Zheng He 1433'te denizdeyken ya da son seyahatinden döndükten kısa bir süre sonra öldü. Başardığı işler olağanüstüydü. Toplam 35 ülkeye uğramış, geniş bir diplomatik ve ticari ilişkiler ağı kurmuş ve Çin'in dünyaya ilişkin bilgilerini büyük çapta artırmıştı.

"Üç Mücevherli Haremağası" olarak bilinen büyük amiralin ölümü, Çin'in daha geleneksel dışa kapalılık çizgisine dönüşüyle çakıştı. Dünyanın geri kalan kesimine kayıtsızlığa dayanan Konfüçyüsçü mesafeli bakış yeniden Çin politikasına egemen olmaya başladı. Dış seyahatler yasaklandı. Zheng He'nin yolculuklarını anlatan "Uçsuz Bucaksız Okyanusa Muzaffer Bakış" adlı kitap kısmen yok edildi ve büyük filosu demirlenmiş halde çürüdü. Çin'in kısa süreli ve çarpıcı keşif çağı ansızın son buldu.

Zheng He'nin filolarının izlediği ana ve yan güzergâhları gösteren harita.

Zheng He Çin'e dönerken, Afrika'nın doğu kıyısındaki Malindi'nin sultanından imparatora hediye olarak bir zürafaya getirmişti. Shen Du'nun bu resminde tasvir edildiği gibi, sarayda bu hayvana muhteşem ve mübarek bir almetmiş gibi davranıldı.







Rönesans

Kolomb'un bugün Amerika olarak bildiğimiz kıtaya vararak herkesi şaşkına çevirmesiyle ve beş yıl sonra Vasco da Gama'nın güneyde Afrika'nın çevresinden dolaşarak Hindistan'a ulaşmasıyla her şey değişti. Birdenbire dünyanın yuvarlaklığı konusunda hiçbir kuşku kalmadı. Bunun getirdiği ekonomik olanaklar çok geçmeden kavrandı ve sürekli genişleyen yeni topraklarda ve ticaret güzergâhlarında üstünlük sağlama yarışı gerçek anlamda başladı.

Yenidünya'nın potansiyel zenginlikleri ve Uzakdoğu'yla kazançlı baharat ticareti, Rönesans dönemindeki keşif seyahatlerinden birçoğunun ardındaki itici güçlerdi. Kuzey ve Güney Amerika kara kütlelerinin aşılması ve Büyük Okyanus'un hem de Avrupa'ya çok yakın olan Orta Afrika'nın hâlâ *terra incognita* [meçhul topraklar] olduğu bir sırada görülmesi pek uzun zaman almadı. Artık Eskidünya'nın büyük devletleri yeni bulunmuş toprakları aralarında paylaşma peşindeydi, asıl rakipler ise başlangıçta Portekiz ve İspanya'ydı.

Varthema belki de en uç noktaya varan servenciydi. Mısır'ın doğusunda adı duyulmuş neredeyse her yere uğradığını, Mekke'ye gitmek ve Baharat Adaları hakkında bilgi toplamak üzere çoğu kez Müslüman kılığına girdiğini ileri sürer. İnanılmaz hikâyelerinin yarısı bile doğru olsa, çağın en büyük gezginlerinden biri sayılır.

Portekizli olmakla birlikte İspanya için yelken açan Magalhães [Macellan], daha yolun yarısından önce öldüğü için yolculuğunu bizzat tamamlayamamasına karşın, Tierra del Fuego'da bugün adını taşıyan boğazı keşfederek, yerkürenin çevresini ilk kez dolaşmada kilit rol oynadı. Mürettebatından sağ kalan birkaç kişi sonunda

Afrika'nın çevresinden dolaşarak Hindistan'a ulaşan ilk Avrupalı denizci Vasco da Gama, yaşadığı işlek Hint limanı Kalikut'un racasınca karşılanıyor; 16. yüzyıl başlarına ait bir Flaman gobleni.

geriye dönmeyi başardı ama dünyanın çevresini dolaşan ilk kişi aslında Malukulu bir köle idi.

Cortés ve Pizarro Yenidünya'nın en büyük iki uygarlığına boyun eğdirdiler. Bu iki fatihin hırsı ve gaddarlığı birkaç yüzyıl süren bir vahşet eğilimine emsal oluşturdu. Yerli sakinlerin hiçbiri istilacıların üstün silahları ve beraberlerinde getirdikleri hastalıklar karşısında duramadı.

Yenidünya'nın coğrafyası hızla ve çoğu kez acımasızca açığa çıktı. Kıyasıyla bir arayışla altın peşinde koşan Coronado ile de Soto gibi kâşifler 20 yıl gibi kısa bir sürede Kuzey Amerika'nın güney kesimini büyük ölçüde tarumar etti. Güney Amerika ise tesadüfen aşıldı. Efsanevi El Dorado (Yaldızlı Adam) bölgesini bulmaya yönelik bir seferde yağmur ormanlarında sıkışıp kalan Orellana, arkadaşları için yiyecek bulmak üzere bazı adamlarla birlikte yola koyuldu. Büyük Okyanus kıyısından 200 km kadar içeride, Andlar'ın şimdiki Ekvador'da kalan kesimindeki bir ırmağın aşağı çıkışına doğru bir tekneyle indi. Yedi ay kadar sonra Amazon'un Atlas Okyanusu kıyısındaki ağzında ortaya çıktı.

İngilizler, Drake'in *Golden Hind*'le yerküre-

nin çevresini dolaştığı olağanüstü seferle sahneye girdi. Bir geminin ilk kez kendi kaptanının yönetiminde böyle bir hedefe ulaştığı bu sefer o zamana kadar tamamlanabilmiş ikinci yolculuktu. Drake'in başarısı İspanyollar'ı epey rahatsız eden bir gelişmeyle İngiltere'yi küresel oyunda başlıca oyuncularından biri yaptı.

Atlas Okyanusu'ndan Büyük Okyanus'a kuzey güzergâhları bulma arayışına da aynı ölçüde çaba harcadı. İlk başta büyük St. Lawrence Irmağı'nın kıtayı aşarak Çin'e varmak için bir başlangıç noktası olacağı umuluyordu. Cartier ve Champlain, Kanada içlerindeki birçok ırmak ve göle yaptıkları geniş çaplı yolculuklarla böyle bir yolun bulunmadığını gösterdiler. Öte yandan daha kuzeyde bir deniz güzergâhı, yani efsanevi Kuzeybatı Geçidi'ni bulma yönünde de girişimlerde bulunuldu. Frobisher ve Davis bu son derece haşın ve tehlikeli bölgeyi aşmak için zahmetli ve sonuçta anlamsız arayışlara giren çok sayıda cesur gemiciye öncülük eden kişilerdi. Onları izleyen Hudson ve Baffin, Foxe ve James gibi denizcilerin hiçbiri kaçamaklı boğazı bulamadı.

Abraham Ortelius'un 1570 tarihli *Theatris Orbis Terrarum* kitabında yer alan ve kısa süre önce bulunmuş kıtanın şekline dair mevcut bilgileri yansıtan "Amerika'nın, Yani Yenidünya'nın Yeni Tasviri" adlı harita.



Kristof Kolomb

1492-93

*Siz Majesteleri ... ben Kristof Kolomb'u Hindistan bölgelerine göndermeyi düşündünüz ...
ve mutat olduğu üzere karadan doğruya doğru yolculuk etmek yerine, kesin olarak
bilebildiğimiz kadarıyla şimdiye değin hiçbir insanoğlunun daha önce gitmediği
batı yolunu izlememi buyurdunuz.*

KRISTOF KOLOMB, GEMİ JURNALINE GİRİŞ, 1492

20

Kolomb 21 Nisan 1493'te yanında koruyucuları Aragon Kralı Fernando ve Kastilya Kraliçesi Isabel ("İspanya'nın Katolik Hükümdarları") olmak üzere kurulduğu arabayla Barselona sokaklarında muzaffer bir edayla ilerliyordu. O sırada "Okyanus Denizi" olarak bilinen Atlas Okyanusu'nu aştığına dair haberler her tarafa yayılmıştı. Kalabalıklar Barselona'da sevinç çıgıkları atarken, onun doğu yerine batıya doğru ilerleyerek Asya'ya varmayı sağlayacak uygun bir deniz güzergâhı bulma hedefine ulaştığı yolunda yaygın bir kanı vardı. Bunun sonucunda İspanyol hükümdarlar peşinde koşulan gayeye erişerek rakipleri Portekizliler'i alt etmiş gibi görünüyordu. Oysa çok geçmeden insanlar Kolomb'un tam olarak vardığı yer konusunda kuşku duymaya başladı. Ama 1 Kasım 1493'te, Peter Martyr bu toprakları, yani bugün Amerika diye bildiğimiz kıtayı doğru biçimde bir "yeni dünya" olarak nitelendirdi.

Sefer düşüncesinin doğuşu

Asya'nın dillere destan zenginliğine ve mallarına ulaşmayı sağlayacak uygun bir deniz güzergâhı bulma arzusu açısından, Kolomb çok eski bir geleneğin takipçisi sayılır. Portekiz 15. yüzyılda Afrika'nın çevresini dolaşma girişimlerinde bulunmuştu. İspanya hükümdarlarınca desteklenmesine karşın, Kolomb'un seferini 1485'e kadar içinde yaşadığı ve çalıştığı Portekiz ortamının bir ürünü olarak görmek gerekir.

Batıya yelken açarak Asya'ya ulaşılabilceği



Önceki sayfada Bâkire Meryem ve Gemiciler tablosu, Alejo Fernandez (y. 1510). Diz çökmüş kişiler arasında Kolomb, Kral Fernando (solda), Piskopos Fonseca, Vespucci ve Pinzón kardeşlerden biri (sağda) yer alıyor. O dönemde İspanya'nın keşifleri ilahi takdire bağlı görülüyordu.

Sağda Niña, Pinta ve Santa Maria'nın sonradan yapılmış kopyaları. Yaklaşık 18 m boyundaki bu gemiler küçük ve sıkışık ama Latin armalarından dolayı çok yönlüydü.



görüğü alışılmamış bir şeydi ama özgün değildi. Çoğu eğitilmiş kişi dünyanın küre biçiminden dolayı bir batı geçidinin mümkün olduğunun bilincindeydi. 1291'de Vivaldi Kardeşler ve 1488'de (Kolomb'u geri çeviren Portekiz kralı II. João'nun desteklediği) Flaman denizci Ferdinand Van Olmen böyle bir girişimde bulunmuş ama bir daha geri dönememişti. Kolomb elinde başkalarınca bilinmeyen bilgiler olduğu görü-

şündeydi. Epeyce araştırma yaptıktan ve Avrupa genelinde aynı kafa yapısındaki kişilerle görüş alışverişinde bulunduktan sonra, dünyanın genellikle sanılandan yüzde 20 kadar daha küçük olduğu gibi yanlış bir sonuca vardı. Ayrı bir dünya haritası çizecek kadar kendinden emindi, seyahatinde kullandığı harita belki de buydu. Gerek duyduğu tek şey bir hükümdarı kendisine arka çıkmaya ikna etmektir.

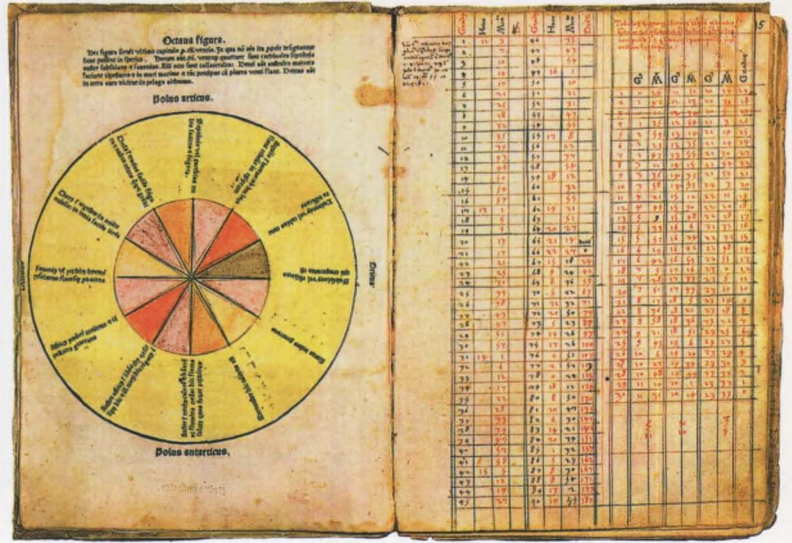
Kraliyet koruması dönemin her kâşifi için zorunluymuştu, meşruiyet kazanmanın ve korunup desteklenecek unvanları ve hak iddialarını güvence altına almanın yolu buradan geçiyordu. Kolomb'un abartılı unvanlarla birlikte çok arzulanırdığı fermanı elde etme çabası sekiz yıl sürdü ve ancak 17 Nisan 1492'de sonuca ulaştı. Sonunda olağanüstü sabrı ve cerbezesi daha önemli rol oynadı: "Eğer bir damla su yeterince çarparsa, bir taşta delik açabilir" diye belirtmişti bir keresinde.

Kraliçe Isabel, Kolomb'un tasarısının potansiyel kazanımlarının risklere ya da bedellere ağır basabileceğini gördü. İspanya'nın nihayet son Müslüman kalesi Gırnata'yı (Granada) ele geçirecek (1 Ocak 1492) İber yarımadasının yeniden fethini tamamlamasının verdiği güvenle, uzmanlarının tavsiyesini bir yana bıraktı ve Kolomb'un girişimini benimsedi. İtalya'nın Cenova kentindeki bir dokumacının oğlu olan bu kişiye Okyanus Denizi Amirali, ayrıca keşfedeceği bütün toprakları kapsamak üzere Genel Vali ve Kraliyet Naibi unvanlarını verdi.

Atlas Okyanusu'nda yolculuk

Kolomb daha önce Portekiz'e hizmet verirken, Atlas Okyanusu'ndaki rüzgâr sistemlerine ilişkin kapsamlı bilgiler edinmişti. Tecrübeleri onu okyanusta dairesel bir rüzgâr sisteminin işlediği kanısına yöneltti. Gemilerini İspanyol Kanarya Adaları'nın bulunduğu enlemde batıya doğru ilerletmek için, çok iyi bilinen *las brisas* (kuzeydoğu alizeleri) adlı rüzgârlara güvenebilirdi. Kolomb için asıl kumar Avrupa'nın daha kuzeyinde varolduğu bilinen "batılı" rüzgârların ulaşmayı umduğu karalardan bildik sulara doğru esip esmediğiydi.

Bütün kuşuklara rağmen, *Niña*, *Pinta* ve *Santa María* adlı üç karavela 90 kişilik mürettebatla 3 Ağustos 1492'de Palos'tan denize açıldı. Kanarya Adaları'ndaki bir moladan sonra, 6 Eylül'de La Goletta limanından meçhule doğru yola koyuldu. Haritası çıkarılmamış sulara gökyüzünü izlemeye dayalı ilkel yöntemin yanı sıra "kör tahmin" denen ve kesinlikten uzak kaba pusula hesabına dayalı gemicilik tekniğine göre ilerlemekten başka çare yoktu. Dikkat çekici bir



sonuçla, seferin yörüngesi sonraki yüzyıllarda İspanyol imparatorluğu transatlantik kalyonlarınca izlenecek ideal rotaya çok yakın bir hattı tutturdu.

Bir Avrupa gemisi için belki de en uzun süreyle karayı görmeksizin seyreden ve bir ara rüzgârın kesilmesiyle Sargasso Denizi'nde çakılı kalan gemiler, 12 Ekim'de Bahamalar'ın belirlenmemiş bir adasına ulaştı. Kolomb adaya San Salvador adını verdi ve alelacele İspanya bayrağını dikti. Burada Avrupalılar ile Amerikalılar arasında ilk buluşma gerçekleşti.

Karşılaşılan her adada yerli sakinler vardı. "Hint Adaları"na ulaştığını sanan Kolomb, Asyalılar için yaygın kullanılan bir terimle bunlara hemen "Hintli" adını taktı. Bir yandan Yerli insanının barışık ve bozulmamış doğası olarak gördüğü şeye iyiliksever, babaca bir yakınlık duydu, öngörülü bir tavırla din değiştirmeye son derece yatkın olacaklarını bildirdi. Diğer yandan, saflıklarının sömürü amacıyla kullanılabileceğini kestirdi. Bölgeyi dolaşırken rehber olarak kullanmak ve daha sonra "numune" olarak Avrupa'daki hamilerine götürmek üzere on yerliyi kandırıp yanına almakta duraksamadı.

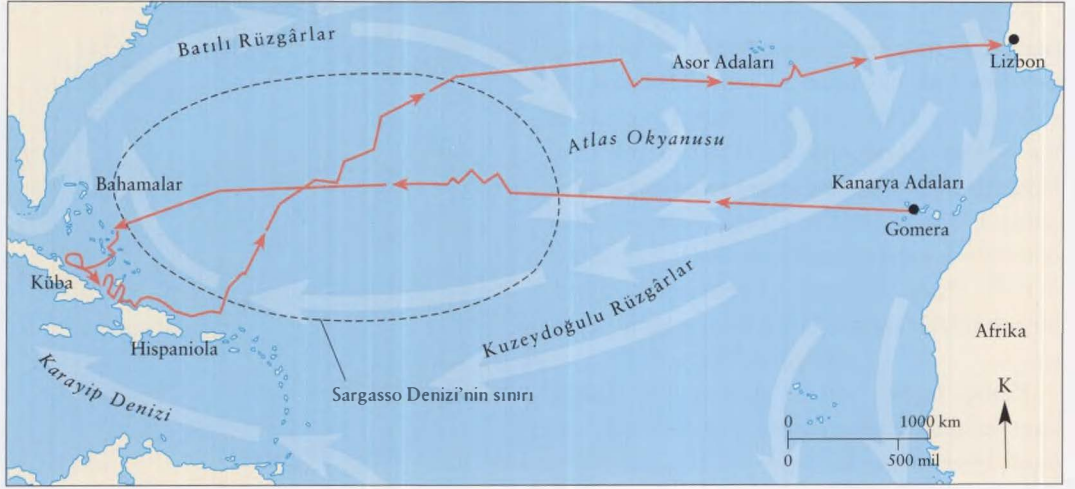
Kolomb karaya ilk çıkışını izleyen üç ay boyunca, Cipangu (Japonya), Katay (Çin) ya da Hindistan'ın masalımsı imparatorluklarına ilişkin ipuçları bulma yönündeki beyhude bir



Üstte Kolomb'un renklendirmediği bir pusula ve farklı enlemlerdeki rüzgârlar ile aydınlık saatlerin yer aldığı bir tablo. Kolomb yolculuğuyla ilgili planlara epeyce kafa yormuştu.

Yukarıda Bu çizimde bir sektanti kullanırken görülen Kolomb, tedirgin mürettebatını yatıştırarak için seyir donanımının yanı sıra hilelere de başvurmuştu.

Kolomb'un ilk yolculuğundaki güzergâhını gösteren harita. Atlas Okyanusu rüzgâr sistemine dayanan bu en uygun güzergâh, daha sonraları İspanyol imparatorluğunun kalıyonlarıncada izlendi.



Bir hamak çizimi. Fernández de Oviedo y Valdés'in Historia general y natural de las Indias kitabından. Hamakları ilk kez Kolomb'un gemicileri görmüştü. Yerlilerin verdiği adla Batı dillerine giren bu uyku aracı zamanla gemilerde yaygın olarak kullanılmaya başladı.

umutla, önüne çıkan adaları araştırmayı sürdürdü. Ama daha 21 Kasım'da Pinta'nın hüsrana uğramış kaptanı Martin Pinzón fiilen isyan bayrağı açtı ve altın avına çıkmak üzere "Amiral"i terk etti. Taşındıkları doğal güzelliğe karşın, adalarda işe yarar çok az şey bulunmuştu. Seferi haklı çıkaracak ve Kolomb'un keşiflerini Okyanus Denizi'nin ortasında (örneğin Asorlar gibi) başka bir ıssız takımadaya rastlamanın ötesinde bir konuma yükseltecek tek şey, büyük ve verimli La Española ("Hispaniola", şimdi Haiti ve Dominika Cumhuriyeti) adasında altın bulunmasıydı.

Kolomb durumdan en iyi biçimde yararlandı. Hatta Santa María'nın karaya oturma faciasını

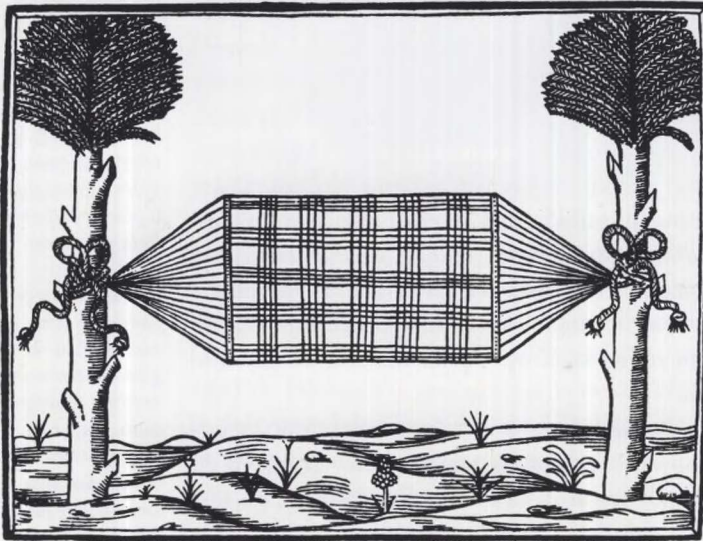
Amerika'da ilk Avrupa kolonisini kurmak için bir fırsata çevirdi. Kendisi Avrupa'ya dönerken, geminin 39 kişilik mürettebatını altın ticareti yürütmek üzere bıraktı.

Geri kalmış iki karavelasıyla Karayipler'den kuzeye yönelen Kolomb dönüş için aradığı "batılı" rüzgârları 16 Ocak 1493'te yakaladı. Nihayet 18 Şubat'ta bilinen sulara ve Portekiz'in Asorlar'daki ileri karakollarına vardı.

Sonuçlar

Kolomb'un dönüşüyle İspanya'da uyanan heyecan, Fernando ve Isabel'i sıkı diplomatik hamlelere yöneltti. Böylece Portekiz'le varılan Tordesillas Antlaşması (7 Haziran 1494) uyarınca, Kolomb'un keşfettiği yerler ve "Cabo Verde'nin 370 fersah batısına düşen" hayali bir hattın batısında bulunacak bütün yeni topraklar üzerindeki İspanyol hak iddiaları tanındı (ayrıca bkz. s. 98). Bu hükümle her şeyden önce Amerika'daki İspanyol imparatorluğunun temelleri atılmış oldu.

Kolomb gururundan dolayı ve unvanlarını korumak uğruna, Asya'ya yeni bir güzergâh bulduğu savından asla vazgeçmedi. Bu uyuşmazlık itibarı ve kariyeri açısından talihsiz bir sonuç doğurdu. Amerika'ya üç seyahat daha yapmasına karşın, hasımlarının etkisiyle konumu sarsıldı ve kraliyet korumasından yoksun kaldı. "Yenidünya'yı bulan adam kırgın ve tutarsız bir kişi olarak 1506'da henüz 55 yaşındayken öldü.



Vasco da Gama

1497-98

Kafiledeki genç bir adam ... uzak bir ülkeden gelmişti ve bizimkilere benzer büyük gemileri daha önce görmüştü. Bu belirtiler gönlümüzü sevince boğdu, çünkü arzu ettiğimiz hedefe artık yaklaştığımız anlaşıyordu.

ÁLVARO VELHO, 15. YÜZYIL

21

8 Temmuz 1497'de Lizbon'dan kalkan dört gemi, Avrupa ile Asya arasındaki ilişkileri hepten değiştirecek bir yolculuğa çıktı. Seferin komutanı, Santiago tarikatından tanınmamış bir Portekizli şövalye olan Vasco da Gama'ydı. Diğer iki gemiden birine da Gama'nın kardeşi Paulo, ötekine Nicolau Coelho kaptanlık etmekteydi, dördüncü tekne ise bir ambar gemisiydi. II. João'nun 1481'de tahta çıkışına kadar, Portekiz daha çok Afrika çıkışlı altın ve köle ticaretiyle uğraşmıştı. Yeni kral Afrika kıyılarının haritasını çıkarmak ve Doğu'daki Hristiyan topluluklarla irtibat kurmak gibi, Portekiz girişimcilğine daha belirgin bir yönelim duyusu verdi.

Da Gama'nın muhtemelen bir Hintli ressamca çizilmiş portresi.



1482-86 arasında düzenlenen önceki iki sefer, Afrika kıyılarından aşağıya inerken dik rüzgârlarla boğuşmuştu; ikinci filo, komutanı Diogo Cão'nun şimdiki Namibya kıyılarında öl-

Da Gama'nın filosu, Memoria das Armadas kaptanından, 1568



mesi üzerine geri dönmüştü. Bartolomeu Dias komutasındaki bir üçüncü filo 1487'de yola çıktı, güneye ilerlerken bir fırtınayla açık denize sürüklendi. Afrika kıyılarına doğru geri dönünce, sahil şeridinin artık doğuya doğru ilerlediğini gördü. Hiç farkında olmadan Afrika'nın güney ucunu dönmüş ve Doğu'ya giden deniz yolunu bulmuştu. Bu noktada Dias'ın adamları Portekiz'e dönmek için diretti ve bu yolculuk 1489'da tamamlandı.

Dias güney enlemlerinde esen batılı rüzgârları keşfetmiş ve (tıpkı Kolomb'un Atlas Okyanusu'nun kuzeyinde belirlediği gibi) güneyde döngüsel bir rüzgâr sisteminin baskın olduğunu kavramıştı. Afrika'nın güney ucundan dönmek isteyen bir yelkenli geminin bu rüzgârları arkaya almak için güneybatıya doğru bir dönemeci izlemesi gerekecekti.

Afrika'nın çevresinden dönüş

II. João asla Dias'ın keşfinin peşine düşmedi ve ancak 1497'de başa geçen Dom Manuel'in gönlüsüzce razı olmasıyla yeni bir yolculuğa çıkıla-

bildi. Para sıkıntısından dolayı yeni kral bir diplomatik misyona uygun hediyeler sağlayamadı ve İtalyan Marchioni bankasının gemilerden birini donatmasına izin verdi. Da Gama sadece 150 adamla yola çıktı ama bunlar arasında dönemin en tecrübeli kılavuzlarından bazıları, ayrıca Arapça ve Kongo'nun Afrika dilini konuşabilen adamlar vardı.

Yolculuğun ilk bildik durağı Kanarya Adaları ve Cabo Verde Adaları'ydı. İlk kez bir Portekiz filosu Dias'ı Ümit Burnu'nun çevresine sürüklemiş olan batılı rüzgârları almak üzere Atlas Okyanusu'nda güneybatı rotasını tutturdu. Açık denizde geçirilen dört aydan sonra, gemiler Güney Afrika kıyısındaki St. Helena Koyu'nu gördü. Dias'ın aynı yere ulaşması bir yılı bulmuştu.

Da Gama gemilerine erzak sağlamak, adamlarını yerel sakinlerle görüşmek üzere karaya gönderdi. Portekizliler'in ve Afrikalılar'ın karşılıklı müzik çalarak birbirlerini eğlendirdiği olaylar yaşandı. Ama zamanla kuşkuların şiddete dönüşmesiyle, mızraklar fırlatıldı ve oklar atıldı.

São Brás Koyu'nda kıyının daha ilerisinde,

Da Gama'nın Hindistan kıyısında vardığı nokta ve kırmızı biber ticaretinin başlıca limanı olan Kalikut'un bir 16. yüzyıl manzarası; Georg Braun ve Frans Hogenberg'in Civitates Orbis Terrarum kitabından, 1572.



ambar gemisi kayalara çarpıp parçalandı. Güney Afrika kıyılarında geçirilen bir aydan sonra, da Gama sahile yakın bir rota izleyerek kuzeye yelken açtı. Aralık ayının sonunda üç geminin yanından geçtiği topraklara Portekizce'de "No-el" anlamına gelen Natal adını verdi. Su sıkıntısından dolayı filo 11 Ocak 1498'de Inharrime halicinde demirlemek zorunda kaldı. Portekizliler büyük kalabalıklarla karşılandı; bunlar çoğunlukla "bacaklarında, kollarında ve örgülü saçlarında" bakır süsler taşıyan kadınlardı.

Mozambik Boğazı'nın tehlikeli sularından bir aksilik olmaksızın geçildikten sonra, filosunu Zambezi'nin en kuzey kolunda demirleyen da Gama, bu akarsuya "Güzel Alamet Irmağı" adını verdi. Orada 32 gün kalarak, içme suyu aldı, iskorbüte (C vitamini eksikliğinden kaynaklanan, sebebinin anlaşılmasına kadar birçok deniz yolculuğuna musallat olan ve ölümcül noktaya varabilen bir hastalık) yakalanmış adamlarını dinlendirdi ve gemilere kalafat yaptırdı. İpek giysili ve İslami takkeli tacirler onlarla görüşmeye geldi ve ilk kez Portekizler belirtilerini tanı-



dıkları bir uygarlığa yakın olduklarını anladılar.

Birkaç günlük seyirle filonun vardığı Mozambik Adası'nda, Coelho'nun gemisi limana girerken karaya oturdu. Burası Hindistan'la ticaret gemilerin uğradığı işlek bir limandı, da Gama kılavuzlar tutma ve Hint Okyanusu ticareti hakkında bilgiler edinme olanağını buldu. Ayrıca yerel ahaliyle kavgaya tutuştu ve kendisini yok etmeye yönelik bir Müslüman tertibinin kurulduğu kanısıyla ayrıldı.

Da Gama'nın kılavuzları onu sağ salım Kilwa'nın yanından geçirdi. Orada bir Hristiyan topluluğa dair söylentiler Portekizler'ce merakla karşılandı. Mombasa'ya varılınca, Portekizliler bir kez daha yerel halkla karşı karşıya gelerek, altın ve gümüş yüklü bir gemiye el koydu. Da Gama'nın şiddet eylemleri seferi çıkmaza sokma tehlikesi yarattı. Ama kıyı boyunda vardıkları sonraki kent Malindi'de (Melinde) dostça bir kabul gördüler. Hindistan'a gidiş için yeni bir kılavuz tutuldu, Portekizli gemicilere havai fişekli ve müzikli bir şölen verildi.

Hindistan'la ilk temaslar

Yumuşak esen mevsimlik musonun yardımıyla, Hindistan'a yolculuk 23 günde tamamlandı ve da Gama 20 Mayıs'ta Malabar Kıyısı'nın en önemli kırmızıbiber ticaret merkezi Kalikut açıklarında demir attı. Safdil Portekizliler aradıkları Hristiyanlar'ı orada bulduklarını sandılar ve bir Hindu tapınağında ibadet ettiler. Anla-

Dias ve da Gama'nın izlediği güzergâhları gösteren harita. Da Gama'nın gidiş güzergâhı, böyle bir yolculuğu mümkün kılan Güney Atlantik'teki rüzgâr sistemlerine ilişkin bilgileri yansıttıyor.



şıldığı kadarıyla, “ağızdan üç santim kadar dışarıya fırlamış dişleri ve dört ya da beş kolları bulunan” suretler bile onlarda kuşku uyandırmadı.

Da Gama’nın diplomatik misyonu neredeyse başarısızlığa uğradı. Kendi kralının “o diyarlardaki her kralinkini aşan” kudret ve ihtişamıyla övünmesine karşın, Kalikut’un Samorin adlı racasına mercan kolyeler ve balıkçı kukuletalrı gibi değersiz hediyeler sundu. Da Gama’nın diplomatik becerilerden yoksunluğu her geçen gün daha tehlikeli ve daha rahatsız edici bir hal aldı. Sonunda Hint Okyanusu’nun coğrafyası ile dilleri üzerine geniş çapta bilgi toplayarak ve yanına baharat örnekleri alarak, 29 Ağustos’ta Kalikut’tan ayrıldı.

Ekim ayına kadar dolaştığı Hint kıyılarında bazı gemileri ele geçirdi, aldığı rehinelere işkence etti ve geride gelecek açısından derin bir kuşku ve nefret birikimi bıraktı. Hint Okyanusu’nu aşarak tekrar Afrika’ya varışı üç ayı aldı ve orada geriye kalan gemilerinden birini yakarak terk etti. Dönüş için 11 Ocak 1499’da yelken açtı, Ümit Burnu’nun çevresini 20 Mart’ta dolaştı ve Santiago Adası’na 27 günde ulaştı. Orada hastalanan Paulo götürüldüğü Asorlar’da öldü. Bu arada Coelho dosdoğru Lizbon’a ilerledi ve

Temmuz 1499’da oraya vardı. Dönüş yolculuğunda toplam 55 adam can vermişti.

Yolculuğun önemi

Da Gama’nın yolculuğunun bir sonucu olarak, dünyanın yarısının şekli öğrenildi ve Avrupa ile Asya arasında bir deniz güzergâhının işlerliğini inandırıcı biçimde ortaya kondu. Bu deniz güzergâhı amansız bir gelişmeyle Avrupa’nın Asya’ya üstünlük kurmasına ve küresel bir ekonominin doğmasına yol açacaktı. Deniz yoluyla Afrika’nın çevresinden dolaşarak Hindistan’a varmayı sağlayan ilk Avrupa seyahati, gemicilerin, harita yapımcılarının ve tersane ustalarının yarım yüzyıl içinde edindiği beceriler sayesinde ciddi bir aksilikle karşılaşmaksızın yapılmıştı. Da Gama ayrıca hedefine varması için yol gösteren Hint Okyanusu kılavuzlarının bilgilerinden de büyük ölçüde yararlandı.

Da Gama’nın seyahati ilk başta sağladığı semere açısından kolayca küçümsenebilir olsa bile çağ açıcı bir atılımdı. Ama kahramanı Gama’nın şiddete yatkınlığı, kuşkuculuğu ve diplomatik olmayan davranışları Avrupa’nın Hindistan ve Afrika’yla ilişkilerinin olabilecek en kötü tarzda başlamasını getirdi.

Bir Portekizli ressamın Hint yaşamından sahneleri işlediği bu tabloda, renkli sariler içindeki kadınlar su testilerini doldururken görülüyor (y. 1540, Biblioteca Casanatense, Roma). Da Gama’nın seyahati Asya’ya giden deniz güzergâhını açtı. Portekizliler Kam-bay’dan kumaş ticaretinin önemini çok geçmeden kavradı ve 1534’te kuzeydeki Diu limanını işgal etti.



Ludovico di Varthema

1501–08

Bunu duyunca, ona bir Latin olduğumu ve Kahire’de bir Memlûk (Kölemen) olarak askerlik yaptığımı söyledim. Bu sözlerim üzerine, çok sevindi ve bana büyük saygı gösterdi.

LUDOVICO DI VARTHEMA, 1510

22

Ludovico di Varthema’nın *Itinerario* adlı seyahatnamesi 1510’da Roma’da İtalyanca yayımlandığı andan itibaren Rönesans döneminin çok satan kitapları arasına girdi. Latince, Almanca ve İngilizce’ye çevirildi. Kitabın yazarı 1517’de ölünce, geride bir vâris bırakmamıştı. Yeni baskı teknolojisi Atlas Okyanusu ve Hint Okyanusundaki Portekiz keşif ve fetihlerine dair bilgi edinme talebini karşılamak üzere seyahatnamenin büyük çapta çoğaltılmasına olanak verdi.

Varthema kendisinden bazen Bolognalı, bazen de Romalı diye söz eder. Orta Avrupalı olması ve Ludwig Wertheim olan asıl adını Varthema şeklinde İtalyanca’ya çevirmiş olması mümkündür. Birçok kisveye girmiş bir kişi olarak, sevrülenlerini anlatırken, bir casus ya da sahte deriş, yapmacık bir deli ve Sultan’ın sevgilisi Memlûk Yunus olarak çevirdiği düzenbazlıklarla övmekten gurur duyardı.

Ne var ki, böyle böbürlenmeler sonuçta gezgin sıfatıyla ortaya attığı daha sansasyonel iddialara şüphe gölgesi düşürmeye de hizmet etti. Bunların başında ise Maluku (Baharat) Adaları’na uğrayan ilk Avrupalı olma iddiası geliyordu. Goa’da kalan Portekizli hekim Garcia de Orta daha 1563’te, Varthema’nın Kalikut ve Koçin ötesindeki gezilerinin, musona elverişli yelkenlileri gerektireceği için, söz konusu dönemde yapılmış olamayacağını yazdı. Bu kuşuklar uzmanların yakın dönemdeki araştırmalarıyla itiraza mahal bırakmayacak ölçüde doğrulanmış bulunuyor.

Paralı asker

Varthema Mısır ve Suriye’deki Memlûk birliklerine katılan, İslam dinine dönen, feodal Hristiyan Avrupa’dan nadiren ulaşılabilir bir sosyal

konuma yükselen Avrupalı paralı askerlerden biriydi. Ludwig’in (namı diğer Ludovico ya da Yunus) topçuluğundan ve vicdansız kişiliğinden gelen hizmete sunulabilir becerileri vardı.

Yolculuğu 1501 sonbaharında Memlûklara katılmak üzere, Venedik’ten Mısır’daki İskenderiye’ye giden bir gemiye Müslüman kıyafeti içinde binmesiyle başladı. Daha sonra Şam’a geçti, biraz Arapça öğrendi ve (kendi anlatımına göre) bir Müslüman olarak yerel ahaliden kabul gördü. Ancak daha sonraları Yemen’de yakalanıp zindana atılması, tam anlamıyla inandırıcı bir Müslüman olmayabileceğine işaret ediyor.

Şam’dan Mekke’ye giden bir hac kervanının 60 kişilik Memlûk muhafız birliğine 8 Nisan 1504’te katıldı. Bu görev Avrupalı gözüyle Müslüman hac ziyaretinin ilk kapsamlı anlatımını vermesini sağladı. Ardından yolculuğa devam ederek Cidde’ye ve deniz yoluyla Yemen’deki

Mekke yolundaki bir hac kervanı, Varthema’nın seyahatnamesinin Almanca baskısında yer alan ve Augsburg’lı Jörg Breu tarafından yapılmış bir gravürden.





Belki de büyük ölçüde Varthema'nın görmüş olabileceği haliyle, Yemen'deki Sana'a.

Varthema'nın Kalikut'a kadar izlediği güzergâhı gösteren harita.

Aden'e vardı. Tutuklanarak iç kesimdeki başkent Rada'ya götürüldü. Oraya vardığı 9 Eylül 1504'te, Sana'yı kuşatmaya dönük askeri harekâta görev aldı. Bu kent altı aylık kuşatmadan sonra Mart 1505 başlarında düştü. Varthema aynı yılın sonraki aylarında, Hint Okyanusu'ndan Mısır ve Venedik'e yönelik geleneksel baharat ve lüks eşya ticaret üzerindeki Portekiz

ablukasına karşı koymaya yardımcı olmak üzere Aden'ten Kalikut'a gitti. Bu ablukayla her iki gücün uğradığı ekonomik çöküş, yeni tehdide karşı işbirliğine girmelerine yol açmıştı.

Malabar Kıyısı'ndaki Kananor'da 5 Aralık 1505'te kaçarak Portekiz saflarına geçen Varthema, Kalikut'un racası Samori'ye ve Müslüman müttefiklerine ait gemilerin yakında girişeceği deniz saldırısıyla ilgili acil haberleri bildirdi. Portekizliler'in Müslüman tacirlere karşı yürüttüğü deniz ve kara çarpışmalarında yer aldı; Koçin ve Kananor'da ticaret denetçiliği gibi kazançlı bir makama getirildi. Yerel yaşamı gözlemleme ve Baharat Adaları'na giden tacirlerden, daha ötedeki yerler hakkında bilgi toplama olanağını buldu.

Ponani Çarpışması'ndan sonra, Varthema 4 Aralık 1507'de, denize açılmasından hemen önce, Genel Vali Almeida'dan şövalye sanı aldı. Ocak ayında Mozambik'te verilen molanın ardından, Haziran 1508'de Lizbon'a ulaştılar. Varthema huzuruna çıktığı Portekiz kralı Dom Manuel'e bilgi verdi ve şövalyeliği onaylandı.

Gezi yazarı

Hristiyanlıktan vazgeçme eskiden Avrupa'da ağır cezalar getirirdi. Varthema'nın anlatımındaki belirsizlik ve çarpıtma böyle bir korkunun sonucudur. Ama bizzat bu çarpıtmalar harikulade bir külhanbeyi macera destanı doğurdu. Varthema'nın yedi yılı bulan yolculuğunun ilk kısmı çarşı Arapça'sından alınmış deyişlerle ve Hindistan'da kaldığı yılları kapsayan kısmı ise günlük konuşma dili Malayalam'la allanıp pullanmıştır. Doğu'da kendisine yol arkadaşlığı eden İranlı tüccar Hacı O'Nur diye bir kişilik uydurmasına karşın, Farsça'yı hiç bilmediği açıktır.

Varthema söz konusu dönemde gezilerini kalem almış kişiler arasında hâlâ neredeyse eşsiz bir yer tutar. Asker ve topçu, cesur ve maceraperest, meraklı ve gözlemci bir kişi olması nedeniyle, Lizbon, Venedik ve Roma'da, klasik coğrafya otoritelerini düzeltmeye, siyasal ve ticari bilgilerini güncelleştirmeye hevesli olan okumuş kesimlerce sıkı sorguya çekildi. Fakat kahraman mertebesine çıkarılmış birçok yazar için söz konusu olduğu gibi, "dünya gezginleri her zaman inanılmaz hikâyeler anlatır."



Fernão de Magalhães [Macellan]

1519–92

*Baş kaptan sevincinden ağladı. Ardından kara çıkıntısına Arzu Burnu adını verdi,
çünkü oraya varmayı uzun süredir arzu etmiştik; ... daha sonra
o boğazdan çıkarak, Büyük Okyanus'a daldık.*

ANTONIO PIGAFETTA, 28 KASIM 1520'DE BÜYÜK OKYANUS'A VARILMASI ÜZERINE

23

16. yüzyılda dünyanın keşfiyle ilgili diğer birçok şey gibi, Fernão de Magalhães'in hikâyesi de müskat, karanfil, diğer bildik ama hâlâ egzotik baharatlarla ve ayrıca çoktan ölmüş bir papanın bildirgesiyle epeyce ilintilidir. Ve diğer birçok seferinde görülen ortak bir özellik olarak, aklın ötesine varacak kadar girişik bir hikâyedir, olguların birçoğu efsaneyle karışarak bulanıklaşmıştır. Dünyanın çevresini dolaşan ilk adamın Magalhães olduğu yolundaki yaygın kabul gören anlayış bunlardan sadece biridir.

Aslına bakılırsa, Magalhães hiç de dünyanın çevresini dolaşmış değildi, Magalhães'in seferine katılmış kişilerden biri, Sebastian d'Elcano bunu tek yolculukta başaran ilk adamdı. Bunun sebebi de daha yolun yarısındanayken, Filipinler'deki

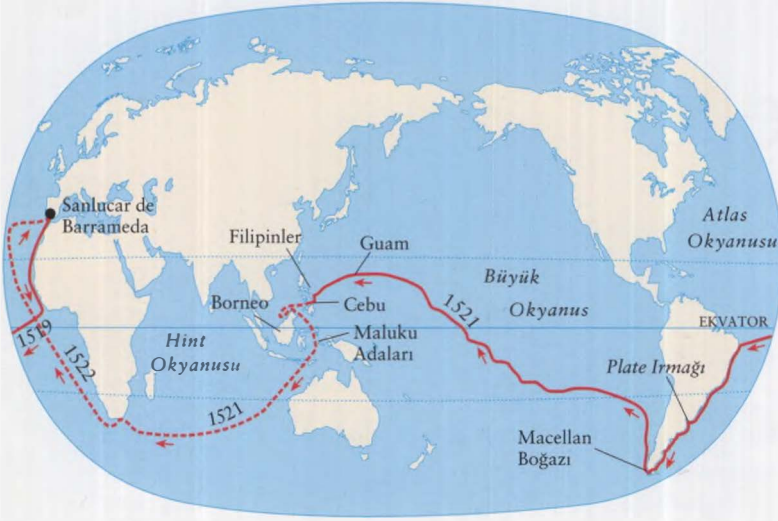
bir adada öldürülen kaptanının geride bırakılmış olmasıydı.

Ne var ki, bu hüznün verici olgu, Portekizli olmasına karşın, bir kavgadan sonra meydan okuyucu bir davranışla İspanyollar'ın hizmetine giren Fernão de Magalhães'in başarısını küçültmez. *Victoria*, *Trinidad*, *San Antonio*, *Concepción* ve *Santiago* adlı beş ufak geminin yer aldığı küçük filoyu yaratıp düzenleyen ve Eylül 1519'da Guadalquivir Irmağı'nın ağzından çıkarak, inanılmaz boyutta bir meçhule ve tehlikeye doğru bir rotaya yönelten oydu. Beş gemisinden sadece biri ve 237 adamından sadece 18'i geri döndü. Bugün onun başarısı bütün denizcilik tarihinde cesaretin ve seyir dehasının en büyük örneklerinden biri sayılıyor. Magalhães

Altta solda Bilinmeyen bir ressamca çizilmiş bir 16. yüzyıl portresi görülen Fernão de Magalhães, kendi kendini yetiştirerek Portekiz kalyon ve karavelalarını kullanmada ustalaşmıştı.

Altta sağda Magalhães 90 tonluk *Victoria* gemisini Cadiz'de 250 sterlinden daha az bir paraya satın almıştı.





Magalhães'in dünya çevresindeki seferde izlediği güzergâhı gösteren harita. Filipin adalarından Cebu'da Magalhães'in öldürülmesinden sonra, sefere Sebastian d'Elcano öncülük etti ve yola çıkmış beş gemiden sadece biri geri döndü. Teknik anlamda, ilk kez dünyanın çevresini dolaşan kişi bu sefere katılan Malukulu köle Enriqueydi.

(Macellan) adı Güney Amerika'da keşfettiği boğazla, gemisinin dalgalar arasında inip kalkan güvertesinden gökyüzüne bakarken gördüğü yıldız kümesiyle ve bütün diğerleri ötesinde bir gemici kahraman olarak hâlâ uyandırdığı saygıyla ölümsüzleşmiş bulunuyor.

Yerkürenin bölünüşü

Magalhães ve adamlarını güneydeki küçük İspanyol balıkçı limanı Sanlucar de Barrameda'nın dışındaki zinciri aşarak açık denize yelken açmaya yönelten şey elbette baharattı. Gerek o gerek İspanyol sarayı Malukular denen Doğu adalarının bol miktarda karanfil, müskat ve hindistancevizi yetiştirdiğinden ve bu yüzden genellikle Baharat Adaları olarak anıldığından haberdardı. Ama bir sorun vardı: Bu adalar üzerinde meşru hakka sahip olan kimdi? İspanya mı, yoksa baş rakibi Portekiz mi?

Papa VI. Alexander ve 1494'te önyak olduğu rezil Tordesillas Antlaşması'nın dayandığı papalık fermanı uyarınca, Cabo Verde'nin 370 fersah batısında çizilen hayali bir hattın doğusuna düşen bütün sahipsiz topraklar artık Portekiz (dolayısıyla Brezilya'ya) ait olacak, hattın batısında kalan (Meksika, Kolombiya ve Şili gibi) bütün yerler ise İspanya'ya bırakılacaktı. Dönemin garip denizcilik mantığından hareketle, bazıları bundan Avrupalılar'ın doğuya yelken açarak, yani Afrika ve Hindistan'ın çevresinden dolaşarak vardığı Maluku Adaları'nın

Portekiz'e ait olduğu anlamını çıkardı. Bu yaklaşımı arsızca bir saçmalık sayan İspanyollar'ın ısrarla savunduğu sav ise şuydu: Batıya doğru bir yolculukla, Balboa'nın yeni gördüğü (ve kısa sürede adı konan) Büyük Okyanus aşılarak aynı adalara varılması halinde, İspanya söz konusu adalar ve sağladıkları olağanüstü zenginlik üzerinde eşit hak iddiasına sahip olacaktı.

"Maluku Adaları Armadası"

Bunun üzerine İspanya kralı sefer için gerekli parayı sağlama sözü verdi; Magalhães baş kapitan olarak atandı ve 1519'da beş ufak tekne Kastilya bayrağı altında yelken açarak batıya doğru yola çıktı. Magalhães'in şatafatlı bir adla "Maluku Adaları Armadası" dediği sefere katılanlar arasında Enrique adında Malukulu bir köle, ayrıca aylak bir Venedikli günlük yazarı, turist ve muhtemelen casus olan Antonio Pigafetta ile Bristollu acemi bir tayfa olan Andrew Usta adında bir İngiliz vardı.

Seferin önündeki kilit sorun, Atlas Okyanusu ile Balboa'nun Mar del Sur'u arasında durduğu herkesçe bilinen büyük kıtanın nasıl bir kütle olduğuydu. İspanyol fatihler dışında çok az kişi kıtaya uğramıştı, hiç kimse de haritasını çıkarmamıştı. Kıtanın uzunluğu konusunda kimsenin bir fikri yoktu; hatta bazıları Güney Kutbu'na kadar indiği ve böylece batıya doğru bir deniz yolunu tıkadığı şüphesi içindeydi. Magalhães'in elindeki tek haritada, iyimser bir yaklaşımla, Plate Irmağı'nın bulunduğu yerde Büyük Okyanus'un devasa bir kıyı girintisi görülmekteydi.

Korkunç bir isyanın yaşandığı, ıssız adaya atma ve idam gibi bir dizi cezanın verildiği, bir geminin (*Santiago*) batırıldığı, penguenlerin, fokların ve sonradan Patagonlar diye anılacak olan koca ayaklı Güney Amerika Yerlilerinin görüldüğü bir yılı aşkın bir deniz yolculuğunun sonunda, gemiciler sancak tarafında bir çıkıntı saptadı ve ötesindeki karanın batıya doğru yöneldiğini belirledi. Daha ileride bir geçit, kıtanın ve karla kaplı dağlarının içinden geçen bir güzergâh varmış gibi görünüyordu. Nitekim, öyle olduğu anlaşıldı. Görüş mesafesi her an değişen, şeytani biçimde dolambaçlı, seyri zor ve rüzgârın lanetlediği bir boğazdı bu. Kıtayı Tierra del

Fuego Adası'ndan ayıran ve sonradan Macellan adı verilen geçit, Büyük Okyanus'un dalgalı, külrengi suları ile daha ötedeki sakin, mavi sular arasında bir kestirme yol sağlama özelliğini günümüze kadar korumuş bulunuyor.

Korkan mürettebatının dayatması üzerine *San Antonio*'nun hayati önemdeki erzakla dönmelerinden sonra geri kalmış üç İspanyol gemisi, bu su yolunu zorlayıcı ve yorucu 38 günde aştı: *Trinidad*, *Victoria* ve *Concepción* 28 Kasım 1520'de boğazın batı ucundan çıkarak, altın sarısı bir günbatımıyla kaplı dingin sulara girdi. Magalhães yere çökerek ağıladı ve ardından önlerinde uzanan okyanusa "Pasifik" adını vereceğini bildirdi. Geriye kalan tek şey bu sulara ilerlemekten ibaretti. Ona göre, Baharat Adaları'na ulaşmak üç, belki dört günü alacaktı.



Ama korkunç ve trajik bir yanlışlığın içindeydi. Bu muazzam ve meşhul su kütlesindeki yolculuk haftalar boyunca sürüp gitti. Yiyecek ve su tükendi, gemicilerin bedenleri iskorbütün cenderesine girdi (yakalanıp güverteye konmuş olan Patagonya devleri bile öldü) ve isyan duyguları derinleşti. Yanından geçilen neredeyse her Pasifik adasına yanaşma fırsatının bulunmadığı bir turdan sonra, filo tam zamanında bodoslama bir dalışla Guam adalarına vardı. Yolculuğun süresi üç günü değil, üç buçuk ayı bulmuştu. Artık su içebilecekleri ve yiyecek bulabilecekleri bir yerdeydiler. Yerel halk köle Enrique'nin bazı kelimelerini anlayabildiği bir dil konuşuyordu.

Oradan Filipinler'e gidiş kısa bir sekme sayılırdı. On gün sonra Samar'a ulaşılar ve ilk başta yeterince dost görünen adalılarla temas kurdular. Ardından Limasawa adlı bir adaya vardılar ve Malukulu köle onları karşılamaya gelen tekneleri selamladı. Zaman içinde dondurulması gereken bir anda, kölenin bağırarak söylediği sözlerin teknelerdeki adamlarca anlaşıldığı çarçabuk ortaya çıktı. Dil açısından bakıldığında,

Antonio Pigafetta'nın Guam yakınında yer alan ve günümüzde Mariana Adaları olarak bilinen Ladrone Adaları'na ilişkin izlenimi.

Solda Mariana Adaları'ndaki savaşçılar insan saç tutamlarıyla bezenmiş çok büyük tören kalkanları taşırdı. Resimdeki kalkan İspanyol gemilerinin uğradığı ve kütükten oyulmuş dirsek fıtallı kanolardan oluşan ürkütücü bir filolla karşılaştığı Borneo'ya aittir.



Cebu Adası'nın kabile şefi Lapu-Lapu önderliğindeki dövme, sarıklı ve dehşet saçıcı sakinleri Magalhães'i 26 Nisan 1521'deki bir kavgada öldürdü.

Victoria'nın Basklı kaptanı Sebastian d'Elcano, tekrar Cadiz'e ayak basmayı başardı ve böylece tek bir yolculukla gerçekte anlamda dünyanın çevresini dolaşan ilk kişi oldu.

dünyanın çevresi dolaşılmıştı: Enrique, yani sıradan bir köle, dünyayı çepeçevre aşan ilk insandı, her ne kadar bu yolculuğu birkaç aşamada yapmış ve hiç tasarlamadığı böyle bir başarıya kendi iradesi dışında ulaşmış olsa bile.

Fernão de Magalhães bir ay sonra Filipin adalarından Cebu'daki küçük bir çarpışmada öldürüldü. Lapu-Lapu adlı yerel önderin işlediği bu cinayet günümüzde her yıl anılır. Mactan kumsalındaki anıtın bir yüzünde maktulün yığıtçe ve gözü kara cesareti, diğer yüzünde ise katilinin yurtseverce kahramanlığı övülür.

Filonun sağ kalan mürettebatı kedere boğulmuş halde yurda dönmeye çalıştı. Alışlagelmiş ve (Portekizli denizciler için) bildik güzergâh boyunca batıya doğru ilerledi, Hint Okyanusu'nu aşarak Ümit Burnu'na vardı ve yeniden Atlas Okyanusu sularına girdi. Nihayet 6 Eylül 1522'de -armadanın yola çıkışından neredeyse tam üç yıl sonra- Sebastian d'Elcano'nun idare ettiği 85 tonluk *Victoria*, bir kez daha Guadalquivir liman zincirini geçerek, geriye 18 adam ve

Ispanya kralına koca bir karanfil yükü getirdi.

Majesteleri huzuruna çıkan Kaptan d'Elcano'ya *Primus Circumdedisti Me* (Çevremde İlk Dolaşan) sözleri yazılı ve mücevher işlemeli bir küre armağan etti. Gelgelelim, harap olmuş bu geminin adı, mesleğine en bağlı deniz tarihçileri dışında, unutulup gitti.

Magalhães'ten günümüze kalan yadigarlar Cebu'da deniz kıyısına dikilmiş yas anıtından, adını taşıyan boğazın kuzey yakasındaki Punta Arenas'ta yükselen bir heykelden ve uzak bir bulutsu şeridinden ibaret olsa bile, dünyanın öbür ucundaki kayalık Baharat Adaları'yla ticaret üzerinde çekişen her iki ülkenin de mutlak bir hak edinmesini sağlayan bu gözüpek sefere öncülük etmiş adamın hâlâ bütün zamanların en büyük ve en saygın denizcileri arasında yer aldığı yadsınamaz bir hakikattir. Köle Enrique ilk kez dünyanın çevresini dolaşmış olabilir; Sebastian d'Elcano bunu tek bir seferde başarmış ilk kişi olabilir. Bununla birlikte övgü payesinin kaldığı kişi Magalhães, yani bu hedefe ulaşamamış adamdır. Bazılarının dediği gibi, tarihin tuhaf bir adaletsizliği vardır, tıpkı hayatın kendisi gibi.



Hernán Cortés

1519-21

*O büyük şehirler ... ve suyun üstünden yükselen, tamamen taştan yapılmış binalar
efsunlu bir hayal gibi görünüyordu. ... Nitekim, askerlerimizden bazıları bütün
bunların bir rüya olup olmadığını sordu.*

BERNAL DIAZ DEL CASTILLO, 1519

24

Kasım 1519'da İspanyol fatih Hernán Cortés ve başıbozuk bir asker topluluğu bir dağ geçidinden aşağıdaki Meksika Vadisi'ne baktılar. Güneş ışığı altında titreşen ısıtılı binaların, kanalların ve parlak renkli piramitlerin yer aldığı büyük bir kent gördüler. En kaşarlanmış İspanyollar bile şaşkınlık içindeydi.

Cortés ve yol arkadaşları Avrupalı gözlere neredeyse anlaşılamayacak kadar yabancı gelen bir toplumla karşılaşmışlardı. Beş milyonu aşkın insan Motecuzoma adlı bir üst hükümdarın yönettiği düzenli ve son derece örgütlü bir uygarlıkta yaşıyordu. İspanya kralına gönderdiği mektupta, "[Tenochtitlán'daki] halkın yaşam tarzı aşağı yukarı İspanya'dakiyle aynı, uyum ve düzen bakımından hiç eksiklikleri yok" diye yazmıştı Cortés. "Bu halkın Tanrı'yı tanımaktan böylesine uzak barbarlığı düşünülünce, her bakımdan ulaştığı seviye şaşılacak bir şey."

Tarih Hernán Cortés'i büyük bir komutan, dört dörtlük bir devlet adamı ve altın delisi bir haydut gibi birçok değişik kisveyle sunmuştur. Olağanüstü kurnaz ve uyanık bir adam olduğu hiç tartışma götürmez, çünkü Aztekler'le kurduğu ilişkiler onların zayıflıklarını ve kaygılarını çok iyi anladığını gösterir. Askerlerden, korsanlardan, keşişlerden ve küçük zanaatkarlardan oluşmuş gelişigüzel bir topluluğu kendisine bağlamasını bilen karizmatik bir önderdi. Her şeyden önce, başına buyruk, otorite tanımaz ve komutanlıkta kararlı biriydi.

Yenidünya'ya yolculuk

İspanya'nın Extremadura bölgesindeki Medelin'de 1485'te doğan Cortés, Salamanca Üniversitesi'nde hukuk okudu. 1501'de öğrenimi yarı-

da bıraktı ve Batı Hint Adaları'nda servet peşinde koşmaya karar verdi. 1504'te denize açılarak Santo Domingo'ya (şimdi Dominika Cumhuriyeti) vardı, 1511'de asker ve idareci Diego Velázquez'in Küba fethine katıldı ve daha sonra Santiago de Cuba'nın belediye başkanı oldu.

Cortés 1517'de Velázquez'in yeğenlerinden Juan de Grijalva'nın batıdaki Amerikan anakarasını gördüğünü duyunca, valiyi altın ve "diğer

*Hernán Cortés
Alman ressam
Christophe We-
iditz (y. 1500-59)
tarafından yapılmış
bu portrede, Valle de Oaxaca
Markisi sıfatıyla
aile armasını taşı-
ırken görülüyor.*



Dominiken keşif Diego Durán'ın İspanyol fethiyle ilgili kitabında, Motecuzoma'nın gönderdiği elçilerin Cortés'i hediyelerle karşılayışı. Durán (1537-88) Aztek yaşamının ve tarihinin önemli bir vakanıvisiydi.



her türlü zenginliği" aramak üzere kendisine 11 gemilik bir keşif seferinin komutanlığını vermeye ikna etti. Velázquez çok geçmeden bu yeni komutanının güçlü bir rakip olabileceğini kavradı; denize açılmasını önlemeye çalıştı ve görev emrini iptal etti. Cortés valinin mesajlarını kulak ardı etti ve yaklaşık 600 adam, 20'ye yakın at ve 10 kaba sahra topuyla batıya doğru yola çıktı.

Sefer birliği önce Yucatán'ın doğu kıyısına bakan Cozumel adlı adaya çıktı. Cortés orada arkadaşlarınca terk edildikten sonra Mayalar arasında sekiz yıl dolaşmış ve onların dilini öğrenmiş Jeronimo de Aguilar adlı eski bir İspanyol korsanını zorla tercüman olarak yanına aldı. Tabasco kıyısındaki yerel sakinlerle şiddetli bir çarpışmadan sonra Cortés'e rehine olarak verilen Malinche (ya da Marina) adlı bir Yerli kadın da aynı görevi üstlendi. Yöre halkıyla geçici bir barışa vardıldıktan sonra Veracruz'a yönelen Cortés, 1519 yılının Kutsal Perşembe günü karaya çıktı. Orada Aztek hükümdarı Motecuzoma'nın gönderdiği elçilerle görüştü.

Motecuzoma Xocoyotzin (1468-1520) doğu denizinde ilerleyen "dağ"lara, daha sonra da doğudan gelen yabancılara dair haberler duymuştu. Kutsal Toltek kenti Tula'dan yüzyıllar önce sürülen Tüylü Yılan tanrısı Quetzalcoatl'a ilişkin kadim bir efsane vardı. Efsaneye göre, Meksika Körfezi'ne kaçan Quetzalcoatl yılanlardan bir sal yaparak ufka açılmış ve Aztek yılı Tek Kamış'ta geri dönmeye ant içmişti. Garip bir ta-

rihsel rastlantıyla, Cortés de Veracruz'a tam da o yıl vardı.

Bu yabancıya salıdan geri dönmüş Quetzalcoatl olduğuna inansın ya da inanmasın, Motecuzoma diplomatik bir tavır takınarak, zengin hediyeler ve tanrısal alametler taşıyan beş elçiyi Cortés'le görüşmeye gönderdi. Ulaklar Cortés'i bir tanrının huzuruna çıkmışçasına selamladı ve Quetzalcoatl'a ait mask, tüylü başlık ve gerdanlıkla süsledi. Cortés ise onları prangaya vurdu ve yanı başlarında büyük bir topu ateşledi. Elçiler şaşkınlık içinde Tenochtitlán'a döndü. Motecuzoma yerel halka konuklara cömert davranma buyruğunu verdi ve aralarında "araba tekerleği kadar büyük" bir altın güneş kursunun da bulunduğu başka hediyeler gönderdi. Bolca hediyeler Cortés'i caydırmak yerine, Aztek topraklarını dolaşma kararlılığını daha da arttırdı.

Tenochtitlán üzerine yürüyüş

Velázquez'in geri dönme talimatlarına aldırma-yan Cortés, Veracruz'da bir garnizon bıraktı ve bulacağı bütün altınların beşte birini krala verme sözünü bildirmek üzere bir gemiyi İspanya'ya gönderdi. Ardından firarları önlemek amacıyla, geri kalan gemilerini yaktı. 16 Ağustos 1519'da 350 kişiye bile varmayan küçük bir orduyla Tenochtitlán'a doğru yola koyuldu.

İspanyollar karada düzenli ilerlerken, Motecuzoma kararsız bir tavırla duruma seyirci kaldı. Cortés yol boyunca soyguncu Aztek vergi tahsil-



darlarından yakınan kabile reislerini coşkulu konuşmalarla yanına çekti ve girişi için gittikçe büyüyen bir ordu oluşturdu. Deniz seviyesinin 2.100 m yukarısındaki Tlaxcala'ya varana kadar hiçbir direnişle karşılaşmadı.

Tlaxcala halkı İspanyollar'la iki büyük çarpışmaya tutuştu. Parlak kıyafetli binlerce Yerli savaşçıyla karşı karşıya gelen İspanyol fatihler, saflarını sıkıca kenetlenmiş tutarak, atları ve mühimmatı etkili biçimde kullanarak, toplu saldırıları savuşturdular ve savaş alanından galip çıktılar. Zaferden sonra âlicenap davranan Cortés, ölçülü bir haraç ve subayları için eşler al-

makla yetindi. Ardından Quetzalcoatl'a tapınma kültürünün eski merkezi ve sadık bir Aztek müttefiki olan Cholula'ya hızla yöneldi. Kente hiçbir direniş görmeden girdi, tapınak çevresinde toplanmış soyluları kılıçtan geçirtme emrini verdi, yaklaşık 5.000 kişiyi öldürttü, kenti yağmaladı ve kendisine yardımcı olan Tlaxcala sakinlerini kumaş ve tuzla ödüllendirdi.

Moteczuma ve halkı, dağlardan inen İspanyol fatihlerini soğukkanlılıkla izledi. Hernán Cortés ve Moteczuma Xocoyotzin'in meşum ilk buluşması başkentin dışındaki setlerin birinde 8 Kasım 1519'da gerçekleşti.

Aztek savaşçıları tiylerle bezenmiş gösterişli üniformalar giyerdi. Soldan ikinci kişi.

Cortés'in Santiago de Cuba'dan Meksika Vadi-si'ne ve Aztek imparatorluğunun içlerine yolculuğunu gösteren harita.



Cortés ve adamları büyük kenti hayret içinde dolaştılar. Güneş tanrısı Huitzilopochtli'nin piramidine tırmandılar, her gün 20 bin kişinin uğradığı büyük çarşı içinde gezdiler. Ama her şeyden önce içlerini altın şehveri kapladı. Veracruz'da karışıklıklar çıktığına dair söylentileri duyan Cortés, bir önlem olarak Motecuzoma'yı rehine aldı. Hükümdar onu hediyeye boğdu.

Cortés, Meksika Körfezi kıyısındaki yardımcısının ihanet ettiğini öğrenince, sorunu çözmek üzere bazı adamları yanına alarak ayrıldı ve kentin sorumluluğunu Pedro Alvarado'ya bıraktı. Sınırlı diplomatik beceriye sahip katı bir asker olan Alvarado, bir şenlikte yüzlerce soyluyu kılıçtan geçirtti. Bunun üzerine öfkeye kapılan binlerce Yerli tarafından kuşatıldı. Cortés döndükten kısa bir süre sonra garnizonunda ablukaya alındı. Halkının desteğini artık yitirmiş olan Motecuzoma, tahttan indirilip öldürüldü.

Cortés geceleyin dövüşerek kentten Tlaxcala'ya döndü. Adamlarının sadece dörtte biri sağ kalmıştı. Bir süre kırsal kesimde dolaştı. Azteklerin şiddet ve acımasız vergi politikalarından yararlanarak yeni bir ordu topladı. Tenochtitlán'ın setleri boyunca bir saldırıya geçti; bu arada özel olarak inşa edilmiş kadirgâllardan oluşan bir filo göl kıyısındaki kanatlarını korudu.

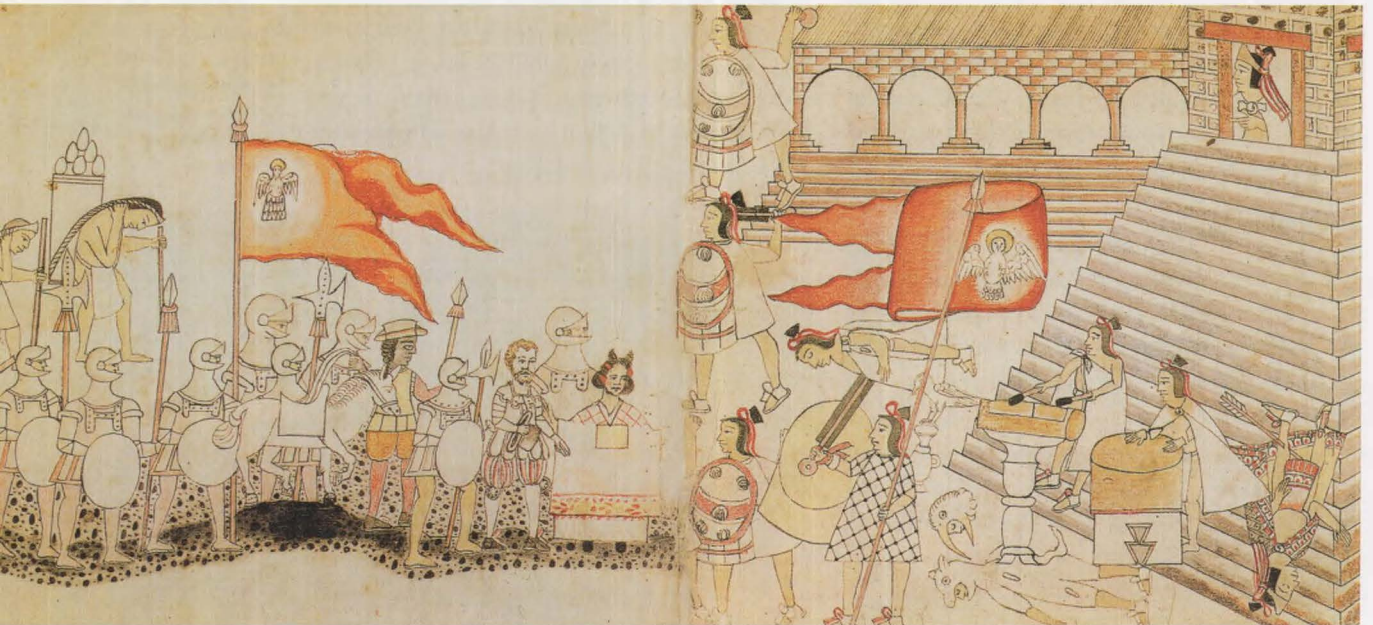
Kuşatma

Tenochtitlán kuşatması inatçı bir savunmaya karşı gaddarca saldırılarla 93 gün sürdü. İspanyol fatihler sokak sokak dövüşerek ilerlediler ve ele geçirilen yoldaşlarının rahiplerce kurban edilmesini dehşet içinde izlediler. Cortés kenti abluka altına aldı. Birçok insan açlıktan ya da açlıkla bağlantılı hastalıklardan öldü. Kent nihayet 13 Ağustos 1521'de düştü. İlk başta kenti savunan 300 bin askerden geriye sadece 60 bini kaldı.

Hernán Cortés, Meksika Vadisi'ne varışının üzerinden daha iki yıl geçmeden, Aztek uygarlığını ve Amerika'nın en büyük kentini baştan aşağı yıktı. Bu zaferini dikkatle hazırlanmış uzun vadeli stratejilere ve çok üstün savaş teknolojisi-ne borçluydu. Silahları arasında tahta kalkanları yarabilen demir kılıçlar vardı. Atlar hareket kabiliyeti sağlarken, vahşi savaş köpekleri en cesur savaşçıların yüreğine korku saldı.

Cortés kadim başkentini harabeleri üstünde Mexico'yu kurdu ve kırsal kesimdeki denetimini büyük bir acımasızlıkla pekiştirdi. 1523'te Nueva España valiliğine ve komutanlığına atandı ama üç yıl sonra bu görevden alındı ve soruşturma için İspanya'ya çağrıldı. Hayatın sayısız cilvelerini yaşadıktan sonra, devasa servetini büyük ölçüde yitirdi ve Sevilla yakınındaki küçük bir malikânede 1547'de öldü.

Codex Azcatitlan'dan sahneler, 16. yüzyıl sonları. Solda, atından inmiş olan Cortés, metresi ve tercümanı Malinche, İspanyol fatihler ve Yerli hamallar eşliğinde İmparator Motecuzoma'yı selamlamak üzere ilerliyor. Sağda, Aztek hükümdarının oğlu Cuauhtemoc 1521'de Tenochtitlan'ın ortasındaki Tlalelco piramidinin eteğinde ölürlen görünüyor.



Francisco Pizarro

1524–25, 1526–28, 1531–33

Doğrusu, bunu kendi gücümüzle başarmadık, çünkü sayıca çok azdık.

Başarımızı Tanrı'nın inayetine borçluyduk.

CRISTÓBAL DE MENA, PIZARRO'NUN SUBAYLARINDAN BİRİ, 16. YÜZYIL

25

Francisco Pizarro'nun Panama'dan başlayan büyük yolculuğu 2.500 km güneydoğuya düşen İnka yönetimindeki Peru'nun başkenti Cuzco'da noktalandı. Dokuz yıl boyunca bir dizi seferle gerçekleştiren bu yolculuk meçhul topraklara girmeyi getirmekle birlikte, ardındaki saik sırf keşiften ziyade askeri fetihtir.

Pizarro çelişkilerle dolu garip bir adamdı. İspanya'nın sarp Extremadura bölgesinde 1477'de doğdu; profesyonel bir asker ile manastırda

çalışan bir hizmetçi kızın gayrimeşru oğluydu. Hiç eğitim görmedi ve ömrü boyunca cahil kaldı, at binmede veya kılıç kullanmada ustalaşmadı. Ama bir şey bu ketum adamı bir dizi olağanüstü karar almaya yöneltti ve böylece insanlığın geri kalan kesimince bilinmeyen son büyük imparatorluğu keşfeden, fetheden ve yok eden kişi olarak tarihe geçmesini sağladı.

Saplantı

Pizarro'nun ilk önemli kararı Yenidünya'ya gitmekti. Oraya 1502'de yaklaşık 25 yaşındayken vardı. İzleyen 20 yıl boyunca, Karayip adalarında ve anakarada Yerli halklara yönelik kirli askeri harekâtlarda dövüştü. Güvenilir bir subay konumuna yükseldi. Vasco Núñez de Balboa 1513'te Panama Kışağı'nı aşarak Büyük Okyanus'u gördüğünde, Pizarro onun yaveriydi ve İspanya adına bu bölgeye el koymaya ilişkin belgeye parmağını bastı.

İspanyollar Büyük Okyanus kıyısında Panama kasabasını kurdular. Francisco Pizarro savaşlardaki hizmetlerinin bir karşılığı olarak, küçük bir Yerli köle topluluğu ile bir at çiftliğinde hisse elde etti ve yeni kasabanın *alcalde*'si (idari ve adli görevli) oldu. Artık kırklı yaşların sonlarına varmış bir kişi olarak, hak edilmiş bir emekli aylığıyla köşesine çekilmesi beklenirdi. Ama Viru ya da Peru olarak bilinen zengin bir ülkeye ilişkin söylentiler duyunca, Güney Amerika kıyısı boyunca güneye inmeye karar verdi. Böyle bir keşif fikri onda saplantı haline geldi.

Pizarro ve ortağı yeni kıtanın Pasifik yakasındaki inşa edilmiş az sayıdaki gemilerden birini satın alarak, Kasım 1524'te 80 adamla ve dört atla yola çıktı. Seyahat bir faciaya dönüştü. Şimdi

Calatrava şövalyesi nişanı taşıyan bu portrenin Pizarro'ya ait olduğu sanılıyor. Gayrimeşru bir çocuk olarak doğmasına ve cahil olmasına karşın, Peru'yu fethetmesi markı unvanı almasını ve dönemin en zengin adamları arasına girmesini sağladı.



Francisco Pizarro'nun üçüncü seferinde Ekvador kıyıları aylarca süren zorlu bir yürüyüşle aşıldı ve bu bataklığa benzer haşin arazilerden geçildi.

Kolombiya içinde kalan kıyı şeridinin mangrov bataklıklarını, çamur düzlüklerini ve cengellerini görmüş bir kimse sebebini anlayacaktır.

Sıkıntılarına degecek hiçbir şey bulmaksızın Panama'ye dönen ikili, her şeyi göze alarak başka bir girişimde bulunmaya karar verdi. İkinci seyahat Aralık 1526'dan 1528 başlarına kadar

sürdü. Talihsizliği kıran ilk buluş okyanusta seyreden bir İnka ticaret salını ele geçirmeleriyle geldi. Bu tekne ileri bir uygarlığa ilişkin bolca ipucu taşıyordu: Altın ve gümüş süsler, işlemeli kumaşlar, mücevherler ve çömlekler.

Pizarro açıklanamaz bir sebeple seferin yönünü Gorgona ("Cehennem Kapısı") olarak anıldıkları ıssız bir adaya çevirdi. Hastalık ve açlıktan ölmeye başlayan tayfalar, Panama valisine gizli bir mesaj ulaştırarak, "çılgın bir katil"den kurtarılmalrı için yalvardılar. Mektubu götüren gemi adaya dönünce, valinin isteyen her tayfaya ayrılma izni verdiğini öğrenildi. Pizarro'nun tepkisi bir kumsala çizgi çekmek ve adamlarını bunu geçerek kendisine katılmaya çağırarak oldu. Peşinden Peru'ya geleceklere güçlük, tehlike ve zenginlik vaat etti. Etkili ve güzel sözleri pek işe yaramadı: Sadece 13 adam çizgiyi geçti. Geri kalanlar Panama'ya döndü.

Bu küçük kararlı topluluk şimdiki Ekvador ve Peru'nun Pasifik kıyıları boyunca aşağıya inerek bir keşif gezisine çıktı. Gördükleri kıyı kentlerinde, İnka imparatorluğunun bu ileri karakollarının refah ve gelişmişlik düzeyi karşısında başları döndü. Savaşmak için gerekli donanımdan yoksundular ama sadece konukseverlikle karşılaştıkları için, buna da gerek yoktu zaten.

Pizarro, Kral Carlos'tan tasarladığı fetih hareketine izin verecek çok önemli *capitulación* belgesini almak üzere İspanya'ya gitti. Daha çok adam ve parayla döndü; Aralık 1530'da üçüncü seferi için Panama'dan ayrıldı. Gemiler dosdoğru Ekvador'un kuzey kesimine yöneldi. Pizarro bu sefer bir hata yaptı: Peru'nun üç yıl önce görmüş olduğu açık kıyılarına doğru yola devam etmek yerine, ekvator çizgisine yakın bir yerde karaya çıktı. Böylece bir yılı aşkın bir süreyi kıyı cengellerini yarmakla ve yerel sakinlerle çarpışmakla geçirdiler; daha sonra Peru'nun kuzeyine düşen bir adada aylarca boşuna kaldılar.

İstila

Sefer birliği İnka anakarasına balsa sallarıyla Mayıs 1532'de geçerek, 62 süvari dahil 168 adamlı kıyı boyunca ihtiyatla ilerledi. İstilacılar kanlı bir iç savaşın ortasına düştüklerini hemen anladılar. Bu savaş, kâşiflerin gemileriyle Yeni-





Solda Pizarro'nun İnka imparatorluğunu fethederken yaptığı seyahatleri gösteren harita.

Üstte Parlak renkli bir kraliyet tuniği ya da ponçosu. Sağdaki çizimde görüldüğü gibi, bu tür giysileri imparator giyerdi.

dünya'ya taşınmış çiçek ya da kızamık hastalığından ölen son büyük İnka imparatorunun iki oğlu arasındaydı. Oğullardan Atahualpa kısa bir süre önce üstünlük sağlamıştı ve başkent Cuzco'da taç giymek üzere dağ yolundan iniyordu.

Pizarro gözüpek bir karar daha aldı. Kıyı yolundan ayrıldı ve yeni İnka imparatoruyla buluşmak üzere iç kesime daldı; böylece deniz yoluyla haberleşme ya da kaçış bağlantısını kopardı. Küçük birlik Andlar'a doğru tırmanırken İnka imparatorunun verdiği emirden dolayı hiç direnişle karşılaşmadı. Cajamarca kasabasına girdi ve büyük meydandaki binalara yerleşti. İspanyollar Atahualpa'nın muazzam ordusunun "parlak yıl-

dızlarla dolu bir gökyüzü" gibi ışıldayan kamp ateşlerini gördüklerinde dehşete düştüler.

Mat ve pata

Ertesi gün 16 Kasım 1532'de İnka imparatoru yabancılarla görüşmeye gitti. Bu ziyaret silahsız binlerce hizmetkârın yürürken şarkılar söyleyerek eşlik ettiği bir tören geçidi şeklindeydi. Altın ve mücevher işlemeli giysileri göz kamaştıran Atahualpa, 80 soylunun taşıdığı bir tahtirevanda oturmaktaydı. Perulu kitleler meydana doluştu.

Pizarro en pervasız kararını verdi: Sürpriz bir baskın düzenleyecekti. Az sayıdaki adamları saldırıya geçti ve ustura keskinliğindeki kılıçlarla

Üstte Guaman Poma'nın bir çiziminde, yüksek memurlarla ve saray görevlileriyle çevrili İnka imparatoru. İmparatorun üstündeki ponçonun desenleri, yukarıda görülen örnektene benziyor; bu tasarımlar bir yazı biçimi ya da imparatorluğun çeşitli kesimlerinin sembolleri olabilir.

*Bir kabile şefi yü-
zünün işlendiği
som altın masra-
pa. Değerli metal
eşyaların çok azı
fatihlerce eritil-
mekten kur-
tulabildi.*

*Cuzco'daki giñes
tapınağı Cori-
cancha, İnkaların
en kutsal mabe-
diydi. Fetihden
sonra, İspanyol-
lar muhteşem taş
işçiliğiyle örül-
müş duvarlarının
ve teraslarının iis-
tiinde Santo Do-
mingo adlı barok
manastırı inşa et-
tiler.*

Perulular'ı biçti. "Gün ışığının hâ-
lâ ortalığı aydınlattığı iki saatin so-
nunda ... altı ya da yedi bin Yerli can-
sız olarak ovada yatıyordu." İnkalar'a
boyun eğdirme matla başlamış ve hü-
kümdarları tutsak alınmıştı.

Zeki İnka imparatoru kendisini
esir edenlerin değerli metaller takın-
tısı olduğunu fark etti. Serbest bira-
kılması için, fidye olarak bir odayı
altın ve gümüşle doldurmayı önerdi.
Bunu lama katarlarının fidye ha-
zinesini getirdiği sekiz aylık bir pata
dönemi izledi. Pizarro'nun adamları
15 ton altın ve gümüş eşyayı eritti.
Ama serüvenciler Atahualpa'yı ser-
best bırakma yönündeki anlaşmaya
uymadılar. İnka imparatoru 26 Temmuz
1533'te kendisini kurtaracak bir ordu düzenle-
mekle (haksız yere) suçlandı ve alelacele bir yar-
gılamanın ardından boyunduruğa vuruldu.

Asıl ganimet Cuzco

İspanyol fatihler artık başkent Cuzco'ya serbest-
çe ilerleyebilirlerdi. Andlar'ın içinden geçen
1.100 km'lik kraliyet İnka yolundaki yürüyüşle-
ri üç ayı aldı. Atahualpa'nın ordularıyla küçük



çaplı dört çarpışma dışında,
Atahualpa'nın yenilgiye uğratmış
olduğu rakip kardeşinin destekçile-
rinde sevinçle karşılandılar. Pizar-
ro'nun adamlarının zafer kazanmış
bir edayla 15 Kasım 1533'te girdik-
leri Cuzco, İspanya kralına yazılan
mektupta şöyle anlatılıyordu:
"Bütün Hint Adaları'ndaki ... en
büyük ve en zarif [kent]. ... Öy-
lesine güzel ki ve öylesine zarif
binalarla dolu ki, İspanya'da olsa
bile dikkate şayan bulunur!"

Pizarro'nun büyük yolculuğu-
nun Peru açısından doğurduğu so-
nuçlar korkunçtu. Cuzco talan
edildi; Cajamarca'ya oranla daha
çok altın ve gümüş eritildi. Fatihler
birbirlerine düşerek, 20 yıl süren bir iç savaşa
tutuştı. İnka soylularının girdiği büyük çaplı
ayaklanma bastırıldı ve önderlerinin birçoğu
idam edildi. İyi işleyen İnka yönetim sistemi yı-
kıldı, ambarlar boşaltıldı, hayvan sürüleri keşil-
di, bakımsız kalan teraslar ve binalar çöktü. Si-
radan Perulular yarı-köle konumuyla İspanyol
efendilerin hizmetine girdi ve onların getirdiği
hastalıklarla toplu kırılımlara uğradı.



Francisco de Orellana

1541-42

Bir deniz kazasından çok daha büyük bir şey, daha ziyade bir mucizevi olay.

GONZALO FERNÁNDEZ DE OVIEDO, 1547

26

1540'ın sonlarında, Peru'nun fethinden yedi yıl sonra, Vali Francisco Pizarro en küçük kardeşi Gonzalo'yu vali yardımcısı olarak İnkar'ın kuzey başkenti Quito'ya (şimdi Ekvador'da) gönderdi. 30 yaşındaki Gonzalo, dört Pizarro kardeşten en atılgan olanıydı. Quito'da, İspanyollar'ın doğudaki dillere destan zengin diyarlardan hararetle söz ettiğini duydu. Bu Amazon ormanlarının değerli tarçın (İspanyolca *canela*) ağaçları barındırdığı söyleniyordu. Daha da önemlisi, ormanların ötesindeki diyar altın bakımından öylesine zengindi ki, buranın kabile şefi altın tozuna sıvanmıştı. Bölgeye de "Yıldızlı Adam" anlamında El Dorado deniyordu. Gonzalo Pizarro hemen "La Canela ve El Dorado" bölgelerini fethetmeye karar verdi.

Hırs, meşakkat ve ihanet

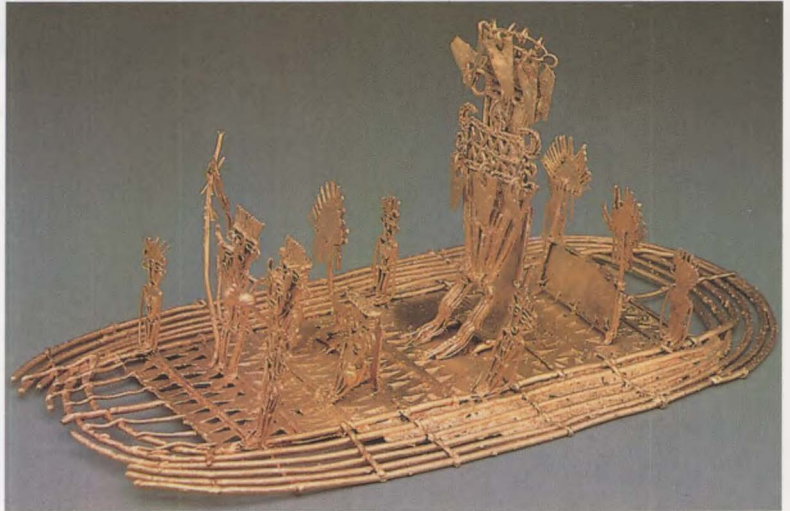
Pizarro yüzlerce Yerli hamalın hizmet verdiği 220 İspanyol askeriyle ve büyük hayvan sürüleriyle birlikte 1541 başlarında yola koyuldu. Komutan yardımcısı tecrübeli bir asker olan yakın dostu Francisco de Orellana'ydı. Genç İspanyollar Avrupa'daki en dövüşken adamlardı ama Amazon ormanlarının içine dalar dalmaz yetersiz kaldılar. Pizarro'nun arayışı 10 korkunç ay boyunca sürdü. Andlı Yerli hamalların hepsi can verdi ya da kaçtı; "tarçın" ağaçları hakiki baharat değildi ve El Dorado boş bir hayaldi. İspanyollar açlık çektiler, yağmurlarda perişan oldular ve ormanlarda yollarını şaşırdılar.

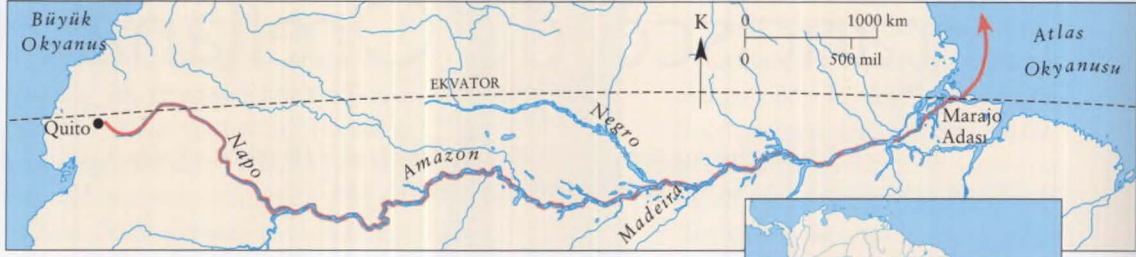
Çaresizlik içinde donanımlarını taşıyacak için bir tekne yapmaya karar verdiler. Kereste sıkıntısı yoktu; halat için sarmaşıklar, zift için reçineler kullanılabilirdi. Bir deri bir kemik kalmış adamların hepsi bu iki direkli açık teknenin yapımına el uzattı. Pizarro ırmağın aşağısında

iki günlük yolculukla varılabilecek bir köyde manyok tarlaları bulunduğunu duymuştu. Orellana 57 adamla birlikte Napo adlı bu ırmağın aşağısına inecek ve yağma edilen yiyeceklerle dönecekti. Her şey ters gitti. Ortada köy ya da manyok yoktu. Orellana umutla ilerledi. Adamları kendi ayakkabılarını otlarla birlikte pişirek yiyecek derekeye düştü; yedisi açlıktan öldü. Aralıksız yağmurlardan dolayı Amazon ırmaklarının çok güçlü aktığı bir dönemdi. Akışla birlikte sürüklenmek bu bitkin adamların yapabileceği tek şeydi. Hesaplarına göre sekiz gün 1.200 km kadar ilerlemişlerdi.

Bu ilerleyiş bir ihanet mi, öngörülen bir ihtimal mi, yoksa koşulların kaçınılmaz bir sonucu muydu? Orellana 4 Ocak 1542'de adamlarına ırmağın yukarısına dönmek için uğraşmamasını rica eden bir belge imzalatı. Ne var ki, Pizarro teknenin geri gelmeyişinin alçakça bir hainlik olduğu kanısına vardı. Kalan 140 adamıyla geri döndü; yolculuğu sağ tamamlayanların Qu-

Rahiplerin bulunduğu bir Muisca altın sal maket, büyük olasılıkla Kolombiya'da Bogotá yakınındaki Guatavita Gölü kıyısında "Yıldızlı Adam" (El Dorado) için düzenlenen bir töreni tasvir ediyor. İspanyollar 16. yüzyılda Amazon yağmur ormanlarında El Dorado'yu bulma arayışına girmişti.





ito'ya varmaları dokuz ayı buldu. Pizarro krala yazdığı mektupta Orellana'yı suçladı: "Vefasız adamların şimdiye kadar sergilediği en büyük acımasızlık bu. ... Seferin bütün [yiyeceğini], arkebüzleri, yayları, mühimmatı ve demir aletleri yanına alıp götürdü."

Dünyanın en gür akışlı ırmağından iniş

Orellana'nın olağanüstü bir dil becerisi vardı. Irmak boyunca kabileleri yiyeceklerini incik boncuk şeylerle takas etmek için kandırdı. Şubat ortalarında tekne ve kanolarla Napo'dan Amazon'a geçti. Adamlar dünyanın en büyük ırmağından aşağıya indiklerinden habersizdiler; güçlü akıntıyla birlikte sürüklenmekten başka seçenekleri yoktu. Bomboş uzun bir kıyı şeridinden, kâşifler zengin kabile şefi Büyük Aparia'nın topraklarına girdiler. Ona bağlı 20 köy geniş mısır ve manyok tarlalarıyla birbirinden ayrılmıştı.

Orellana ve adamları Aparia'nın halkınca çok iyi karşılandı; bunun üzerine bir ikinci tekne yapmaya karar verdi. Adamları 35 gün boyunca ağaçları kesip taşıdı, biçilen kalasları çattı, "19 kaburgalı" gemiyi yerel zamlarla kalafatladı, halatlar ve yelkenler yaptı. Yeni tekneye *Victoria* adı verildi. İspanyollar Nisan sonlarına kadar Aparia'ya konuk oldular.

Çok geçmeden açlık çekmeye başladılar, çünkü seferin vakanüvisi Keşiş Gaspar de Carvajal'ın yazdığına göre, "kıyılarda orman ardına orman belirmediğinden, geceleyin kamp kuracak ve hele balık tutacak bir yer bulamadılar." Karşılarına Şef Machiparo'nun büyük kabilesi çıktı. Savaşçıların silme doldurduğu süslü savaş kanola-

Orellana'nın adamlarının 1542'de aşağı-yukarı ekvator çizgisi boyunca batıdan doğuya ilerleyerek dünyanın en gür akışlı ırmağından inmeleri sekiz ayı aldı.



rıyla çatışma günlerce sürdü. Ancak birden hava değişti. İspanyollar'ı görüşmeye davet eden Şef Machiparo, sakalları ve giysileri karşısında hüşuya kapıldı. Kabilenin bol yiyeceği, özellikle de dalyan ürünü tatlı su kaplumbağaları vardı. Çılgına dönen aç İspanyollar, kullubeleri ve kaplumbağa haznelerini yağmalamaya giriştiler. Yerliler misillemede bulundu, Orellana'nın adamları iki ölü ve 16 yaralı verdikten sonra Amazon'a kaçtı.

Yolculuk haftalarca sürüp gitti. Art arda rastlanan iki kabilenin davranışı öylesine düşmancaydı ki, İspanyollar adlarını hiç öğrenemediler. Kıyı boyunca kalabalık köylerin yanından geçerek yola devam ettiler. Yalnızca ara sıra yiyecek kapmak için karaya çıktılar.

Amazonlar

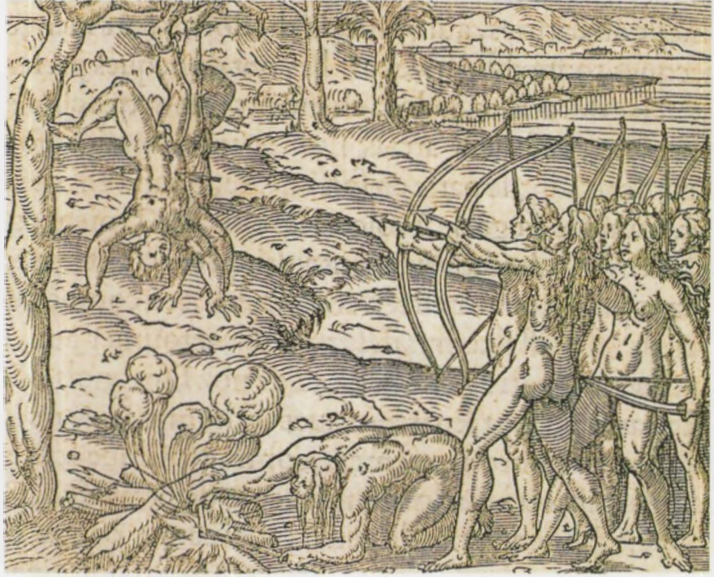
Negro ve Madeira kollarının ırmakla buluşma noktalarının aşağısında, ılımtı beyaz köylerin yanından geçtiler. Tutsak bir Yerli kız onlara bu toprakların "Amazonların şahane diyarı" olduğunu söyledi. Davetsiz misafirler teknelerini küreklerle çekerek, savaşçı kitlelerce savunulan bu

Ortada Orellana'nın öncülüğündeki kâşifler Amazon kıyıları boyunca büyük kabilelere rastladılar. Bazıları sevimli çanak çömlekler yapıyorlardı. Irmakın ağzındaki Marajo Adası'nda bulunan ve ceset küllü kabı olarak kullanılan bu zarif örnek 15 500'lerden kalmadır, yani Avrupalılar'ın varışından bin yıl önceki döneme aittir.

yerleşmelerden birine yanaştılar. Vahşice dövüşte teknelere o kadar çok ok saplandı ki, ikisi de kirpiyi andırır hale geldi. Başı çeken bir düzine kadar Amazon “bütün Yerli erkeklerin önünde dişi komutanlar gibi dövüşüyorlardı. ... Dönüp kaçanları hemen oracıkta sopalarıyla vurup öldürüyorlardı. ... Bu kadınlar çok solgun yüzlü ve uzun boylu; uzun örgülü saçlarını başlarının çevresine doluyorlar. Çok gürbüzler ve örtülü mahrem yerleri dışında çıplak dolaşıyorlar; ellerinde yayları ve oklarıyla, on Yerli erkeğe bedel bir hışımla dövüşüyorlar.”

O dönemde İspanya’da okunan basılı kitaplardan biri klasik efsanelerin yer aldığı tek ciltlik bir ansiklopediydi ve Amazon hikâyesi gözde konular arasındaydı. Dolayısıyla İspanyol fatihler her taraftan harikaların fışkırdığı Yeni dünya’da böyle gariplikleri görmek için fırsat kolluyordu. Böylece dünyanın en büyük ırmağı cinsel bakımdan özgür kadınlardan oluşmuş efsanevi kabilenin adıyla anılır oldu. Bu savaşıllara getirilebilecek bir açıklama, Parikotó ya da Wai Wai erkekleri olmalarıdır. Karib dillerini konuşan bu halklar günümüzde söz konusu Amazonlar’ın yaşadığı söylenen ırmak boylarında oturuyorlar. Erkeklerin lüleler halinde başın üstünde tutulan uzun saçları vardır; gerek kadınlar, gerekse erkekler cinsel organlarını küçük örtülerle kapatırlar.

Orellana’nın gazileri sonu gelmezmiş gibi görünen ırmaktan inerken başka çatışmalara da tutuştular. Temmuz sonunda gelgitlerin ve tuzlu suyun farkına vardılar, haftalarca uğraşarak teknelerini bir okyanus yolculuğu için yeniden donattılar. Pusulaları, çapaları, haritaları ve vasıflı gemicileri yoktu; yiyecekleri ve suları çok azdı. Bütün bu olumsuzluklara rağmen, hafif rüzgârlar ve akıntılar iki direkli yelkenlilerin Guyana kıyılarından yanından geçmesini sağladı. İkinci tekne 11 Eylül 1542’de Venezüella açıklarındaki Margarita Adası’na ulaştı. Bütün zamanların en büyük keşif seferlerinden birini sekiz ayda tamamlayan küçük İspanyol topluluğu dünyanın en gür akışlı ırmağını aşmış, onunla ilgili bilgiler toplamış ve adını koymuştu: Hem de başka Avrupalılar’ın Afrika’daki ırmakları “keşfetmesi”nden üç yüzyıl önce.



Üstte Fransız kozmograf André Thevet, Amazonlar’ı dişilik alanlarına izinsiz giren erkekleri vurup ateşte kızartan bir topluluk olarak hayal etmişti.

Solda Amazon bölgesinin Yerli savaşılları dünyanın en iyi okçuları sayılırdı. Bu resimdeki Yanomani erkeği son derece güçlü yaylar ve 2 m uzunluğunda oklar kullanıyor.

27

Kuzey Amerika'nın
İlk Kâşifleri

1528–36, 1540–42, 1539–42

Evlerin hepsi aynı ve dört katlı. Bir sokak engeline takılmaksızın, bütün köyü yukarıdan dolaşmak mümkün. ... İlk iki katı çepeçevre saran koridorlar [var]; bunlardan geçerek köyü bir uçtan öbür uca kadar dolaşabilirsiniz.

PEDRO DE CASTAÑEDA, PECOS PUEBLO, NEW MEXICO, 1541

Avrupahılar'ın Amerika'yı keşfi çılgınca ve doludizgin bir altın avını sadece Meksika ve Peru'da değil, daha kuzeydeki topraklarda, Gençlik Çeşmesi'nin ve altınla dolu Yedi Cibola Kenti'nin bulunduğu söylenen bölgede de başlattı. Kuzeye doğru ilk yoklamalarda altına rastlanmadı. Pánfilo de Narváez 1528'de Florida kıyısındaki Tampa Bay'de batıya doğru yürüyüşe geçti. Gemileriyle irtibatı kesilince, derme çatma sandallar yapmak zorunda kaldı. Bunların üçü battı ve Narváez yaşamını yitirdi ama sağ kalan 80 kişi Galveston Adası'nda karaya çıktı. Ertesi yıl sefer hazinedarı Alvar Núñez Cabeza de Vaca'nın öncülüğünde 15 kişi karadan batıya yolculuk etti. 1533'e varıldığında sadece dört adam sağ kalmıştı: Cabeza de Vaca, iki İspanyol fatihi ve Faslı bir köle olan Estevanico.

Dört kişilik kafiye bazen kıyıyı yakından izleyerek, bazen iç kesimlere yönelerek batıya doğru yolculuğu sürdürdü. Hiçbir altın kente rastlamadılar; sadece sert çöl ortamında yaşayan dağınık Yerli topluluklarıyla karşılaştılar. Kafiledeki kişiler bizon gören ilk Avrupalılar oldu. De Vaca onları "İspanya'dakilerle aynı boyda" inekler diye tarif edecekti. "Boynuzları küçük, ... tüyleri çok uzun, tıpkı ince yünü andırıyor ve bir bezelye kabuğu gibi duruyor."

Cabeza de Vaca 1536'da vardığı Meksika'da yetkililere kuzeydeki egzotik diyarı anlattı. Ama bizonlara ve çorak topraklarda yaşayan onlarca Yerli kabileye dair hikâyelerine kimse kulak asmadı. Onlara altınla ilgili hiçbir şey söyleyeme-

di. Bildirdiği tek kalabalık nüfuslu büyük kentlere ilişkin söylentilerdi ve de bunlar aslında Zuni *pueblo*'larıydı.

Yedi Cibola Kenti

Cibola gerçekten var mıydı? Mexico kenti heyecanlı öykülerle çalkalanıyordu. Nueva España

Bir Zuni erkeği Zuni pueblo'sunun ortasında oturuyor; 1879'da çekilmiş bir fotoğraf. Bu Yerli köyü Coronado'nun döneminde göre çok az değişmiş durumda.





genel valisi işin aslını öğrenmek amacıyla kuzeye bir keşif heyeti gönderdi. Seferin başında Fransiksen bir keşiş olan Fray Marcos de Niza ile de Vaca'yla birlikte yolculuğundan döndük-

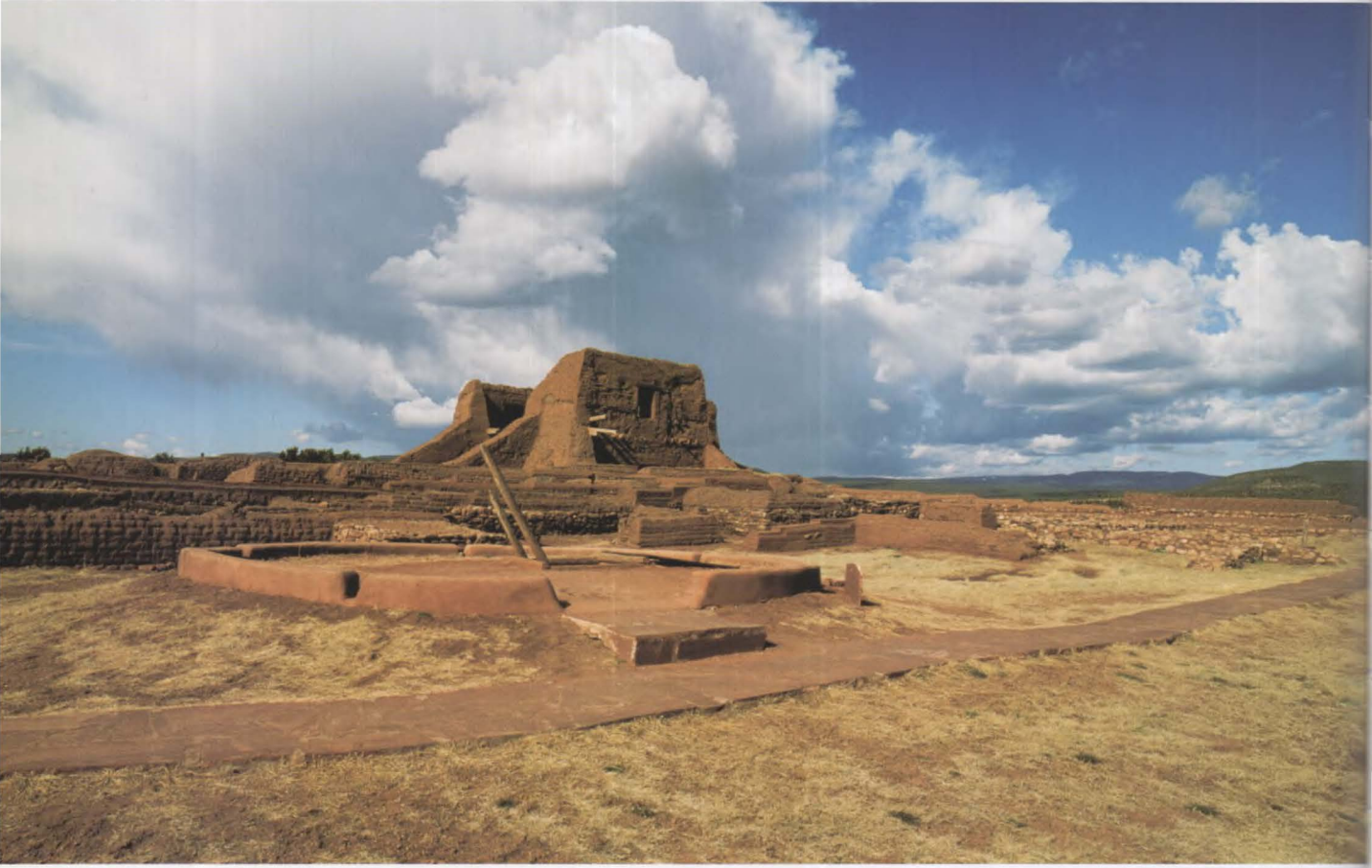
ten sonra kölelikten azad edilmiş olan Estevanico vardı. Girişim bir felaketle sonuçlandı. Estevanico *pueblo*'larına yaklaştığı sırada, kızgın Zuniler tarafından öldürüldü. Geriden gelmekte olan Marcos uzaktan yerleşmeye bakınca, düz çatılı birçok evden oluşan bir *faire citie* (peri kenti) izlenimi edindi.

Keşişin getirdiği haberler Mexico'da bir sansasyon yarattı. Öfkeli yetkililer Marcos'u "kent"e girmediği için korkaklıkla suçladı. Aslına bakılırsa, bütün hikâyeyi uydurmuş ve Güney Arizona'daki Gila Irmağı'ndan daha kuzeye hiç gitmemiş olabilir. Genel vali çarçabuk Francisco Vázquez de Coronado'yu yeni bir seferin önderi olarak atadı. Coronado daha önce İspanya kralı V. Carlos'un sarayında görev yapmış soylu bir *hidalgo*'ydu ve 1535'te genel valinin hizmetine girdikten sonra yükselerek askeri vali makamına ulaşmıştı. Nisan 1540'te 220 süvari ve 60 yaya askerle, ayrıca çok sayıda köle, Fray Marcos ve başka dört diğer keşişle birlikte yola çıktı.

Sefer kafilesi Güney Arizona çöllerini aşarken ve Yerli ticaret güzergâhları boyunca Colorado platosunun dar boğazlarından geçerken korkunç sıkıntılar çekti. İspanyollar 7 Temmuz 1540'ta, Hawikuh *pueblo*'sunu gördü. Marcos'un *faire citie*'sinin bir köyden başka bir şey olmadığı anlaşıldı. İspanyol fatihler sert Yerli direnişini kısa sürede kırarak *pueblo*'yu ele geçir-

Hollandalı ressam Jan Mostaert'in bu hayali tablosunda İspanyollar'ın Hawikuh gibi bir pueblo'ya saldırısı tasvir ediliyor (y. 1540).





18. yüzyıl İspanyol misyon kilisesinin öne çıktığı Pecos Pueblo. 151300'lerde kurulan bu pueblo zamanla büyüyerek 700 haneyi aşan bir boyuta ulaşmıştı.

di; yiyecek için ambarları bastı ama hiç altın bulamadı. Coronado ve adamları Zuni rehberlerin eşliğinde diğer *pueblo*'ları araştırdı ve Hopi köylerine uğradı. Yine hiç altın çıkmadı sadece tahıl, dokuma ve firuze vardı.

Bu arada diğer fatihler *pueblo* ülkesi boyunca dolaşarak, kuzeyde Büyük Kanyon'a kadar vardı. Birkaç gün doğuya yönelen İspanyollar, kendilerini büyük bizon sürüleri arasında buldular. Coronado 1541'de ulaşılmaz bir rüyaya dönüşen altın peşinde Büyük Ovalar boyunca 37 gün doğuya doğru yolculuk etti. Adamları göçebe topluluklarla karşılaştı ve at sırtında bizon avlamayı öğrendi. Sonunda kafilenin bir kolu Kansas'taki Büyük Dönemeç'e ulaştı ve orada çimden yapılmış evlerde yaşayan Viçita Yerlileriyle karşılaştı. Hâlâ ortalıkta değerli maden yoktu.

Coronado keyifsiz İspanyol fatihlerin başında 1542'de Meksika'ya döndü. Kafileden geriye ancak yüz kadar adam kalmıştı. Ganimetleri ise

biraz firuze, birkaç battaniye ve altınsız ülke hakkında zengin yeni coğrafi bilgilerden ibaretti. Güneybatı bölgesini yerleşime açmaya yönelik girişimler için bir yarım yüzyılın daha geçmesi gerekecekti.

Mississippi'ye sefer

Cabeza de Vaca'nın sendeleyerek Mexico'ya dönüşünden bir yıl sonra, Hernando de Soto da Peru'da Francisco Pizarro'nun yanında verdiği hizmetin ardından İspanya'ya döndü. İspanya kralı onu 1537'de Florida'yı fethetme yetkisiyle Küba valiliğine atadı. De Soto 622 piyade ve 200 süvariden oluşan bir kuvvet topladı. Mayıs 1539'da karaya çıktığı Tampa Bay'de küçük bir köy buldu. Bu yerleşmeyi yakıp yıktıktan sonra, sonu gelmez bataklıklardan geçerek kuzeye ilerledi. Nihayet varılan daha yüksek alanda, askerler yiyecek için olgun mısırları biçtiler. Her köyde rehineler aldılar ve atla-

Hernando de Soto altın ve diğer zenginlikler peşinde koşan acımasız ve katı bir kâşifti.

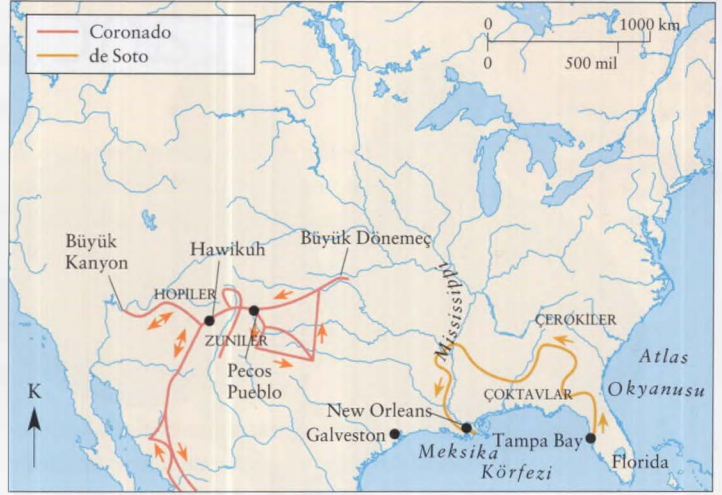


rına yem sağlamak için ambarları yağmaladılar.

De Soto acımasız ve katı bir görev adamıydı. Atlarını besleyebilmeleri için, kfilesini daha küçük gruplara ayırdı ve Çeroki ülkesine varınca ya kadar yola devam etti. Savannah Irmağı kıyılarındaki bu verimli topraklarda yoğun ekim yapıyordu. Ama altın yoktu. Bir kadın kabile şefi kendi halkının metalleri uzun mesafeli ticaretle edindiğini açıkladı. Ülkesindeki bütün bakır ve pirinç eşyaların, hatta parıltılı mika levhaların konuklara verilmesini emretti. Atalarıyla birlikte gömülmüş tatlı su incileri için yakındaki bir ceset mahzenine girmelerine izin verdi, çıkarılan incilerin değersiz olduğu anlaşıldı.

Sefer birliği yöneldiği daha kurak ülkede Çoktav savaşçıların tuzağına düştü. De Soto'nun hamalları yük katarını çalınca bir Çoktav kalesine saldırmak gerekti. Çatışmada 150'den fazla adam öldürüldü ya da yaralandı. Ağır darbe yiyen kabile, kışı Yazoo Irmağı yakınlarında geçirdi ve "ünlü bir kadirge armadası gibi görünen" bir kano filosuyla dolaşan "yakışıklı" Yerlilerle karşılaştı. De Soto ve adamları altın peşinde batıya dönerek uzak yöreleri do-laştı, Ozark Dağları'nı aşarak Büyük Ovalar'ın kenarına kadar ulaştı.

Sonunda, Hernando de Soto batıda bulunduğu söylenen altın dolu krallıkların sadece hayal ürünü olduğunu kabul etti. Arayıştan vazgeçti



ve Meksika Körfezi'ne yöneldi. Mississippi kıyısında hummadan öldü. En yetkin yardımcılardan Luís de Moscoso kfileyi Küba'ya götürdü. Şaşırtıcı bir şekilde, yola koyulan 622 adamın yarısı sağ kalmıştı. Tutsak alınan Yerli köleler Mississippi kıyısında serbest bırakıldı.

De Soto'nun seferi Meksika Körfezi'nin kuzeyinde altın bakımından zengin uygarlıkların bulunduğu dair masalları çürüttü. Sonuçsuz kalan iki Fransız seferi dışında, Mississippi Vadisi ve Güneydoğu bölgesi bir yüzyıl daha huzur içinde kaldı, ağgözlü fatihleri çekecek altın olmadığından, bataklık, ırmak ve çöllerle kaplı bir diyara kimse ilgi göstermedi.

Üstte Kuzey Amerika'nın güneybatı ve güneydoğu kesimlerinde Avrupalılar'ın ilk yolculuklarını gösteren harita.

Altta Orta Mississippi kültürüne özgü bezemelerin işlendiği bu taş palet, de Soto'nun temas kurduğu Yerlilerce giyilen süslerin tipik bir örneğidir.



Francis Drake

1577–80

Francis Drake'in bana anlattığına göre, Boğaz'a [Macellan Boğazı] dalmasından sonra bir fırtına onu önce kuzeybatıya savurmuş; ardından yön değiştirip güneybatıya doğru esmiş ve aşırı şiddeti günlerce hiç yelken açamamasına sebep olmuş.

JOHN WYNTER, 1622

Francis Drake bir maceraperestti. Babası Edmund bir rahipti ve her ne kadar kendisini evli saysa da, o dönemde din adamlarının evlenmesi yasadıydı. Bu bakımdan Francis resmi olarak gayrimeşru bir çocuk olabilir. Bazı renkli (suç kapsamına girdiği söylenemeyecek) kaçamaklar Edmund'u 1548'de Devon'dan ayrılmak zorunda bıraktı. Francis orada kaldı ve varlıklı akrabası William Hawkins'in evinde, onun oğlu John'la birlikte yetiştirilip eğitildi. Uygun yaşa gelir gelmez, tayfa olarak Hawkins'in gemilerinde denize açıldı. 16. yüzyıl ortalarında onun gibi yetenekli birine en açık meslek ticaret ve korsanlık bileşiminde yatmaktaydı.

Drake 1568'de kuzeni John Hawkins'in köle avına dönük üçüncü seyahatine *Judith* filikası'nın kaptanı olarak katıldı. Hawkins o sırada Sir Christopher Hatton'ın himayesinde çalışan ve Kraliçe I. Elizabeth'in gözdesi olan tanınmış bir kişiydi. Francis'in bu seferdeki davranışları kuzenler arasında bir çatlağa yol açtı ama Drake artık ayrı koruyucu makamlara ve bağlantılara dayandığı gibi, atılgan ve girişken bir kaptan olarak nam salmıştı.

Bu şöhretini 1572-73'te Panama'ya yönelik başarılı bir baskınla pekiştirdi. Bazı aksiliklere ve iki kardeşinin ölmesine karşın, zengin bir adam olarak döndü. Onu kötü namı bir korsan olarak gören İspanyol sömürgeci yetkililerin şikâyetlerine, Elizabeth zerre kadar aldırmadı. Drake 1575'te tehlikeli fırsat sunan bir başka yerde, İrlanda'da hizmet verdi ve Essex kontunun gözüne girdi. Böylece 1576'da yeni bir denizcilik girişimi tasarlandığında, buna öncülük etmeye uygun adam olarak görüldü.

Esrarengiz görev

Girişimle ilgili olarak o dönemde belirli amaçlar güden kişilerce kaleme alınmış bir dizi anlatım vardır ve hiçbirisi özellikle güvenilir değildir. Fik-



Francis Drake'in yerküre çevresindeki seyahatinden kısa bir süre sonra (bilinmeyen bir ressamca) yapılmış portresi.

rin kimden çıktığını bilmiyoruz. Bu kişi Essex kontu, Hatton ve hatta Elizabeth'in kendisi olabilir. Kraliçe daha başından itibaren kesinlikle işin içindeydi ama bunun açığa çıkmasını istemiyordu. Yerkürenin çevresini dolaşmaya yönelik olduğu anlaşılan seyahat için ne tür talimatlar verildiğini de bilmiyoruz. Sıradan anlamıyla ticaretin asla amaçlar arasında yer almadığı açık gibidir ama "İspanya kralını kızdırmak" gibi bir niyet her zaman vardı. Bu durum Drake'in komutan olarak seçilmesini ve ayrıca görüldüğü kadarıyla talimatların hiçbir şekilde yazıya dökülmemiş olmasını açıklar niteliktedir.

Görünüşteki amaç keşifti ama belirli bir hedefe ilişkin bilgiler muğlaktı. Bu hedef Güney Amerika'nın batı kıyıları, Macellan Boğazı'nın kuzeybatısında yer aldığına inanılan 'Terra Australis incognita' ve hatta belki Doğu'ya bir kuzeybatı geçidi sunduğu sanılan efsanevi "Anian Boğazı"nın batı ucu olabilir. Yazışmalarda söz konusu yerlerin hepsine değinilir. Seferin destekçileri 1568'de Hawkins'e arka çıkmış olanlarla önemli ölçüde aynıydı: Lord Amiral, Leicester kontu, Sir Francis Walsingham, Sir Christopher Hatton, Deniz Bakanlığı subayları William ve George Winter ile John Hawkins.

Kraliçe kendi gemisi *Swallow*'u vererek katkıda bulundu ve bizzat Drake'e ait olan bayrak gemisinin adının *Pelican* olarak değiştirilmesi için diretti. Bu, verdiği desteğin sembolik bir göstergesiydi, çünkü onun dindarlık anlayışında pelikan gözde imgelerden biriydi.

Thomas Doughty'yle çekişme

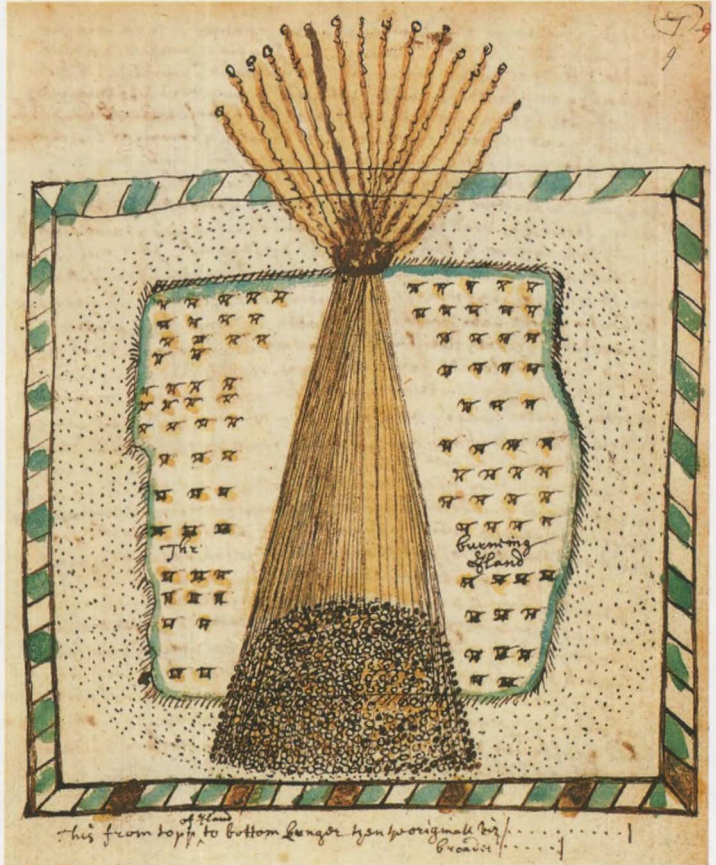
Görünüşe bakılırsa, Drake hazırlık lojistiğinde pek rol oynamadı ama 15 Kasım 1577'de Plymouth'tan yola çıkmaya günler kala seferin çıkmaza girme eşiğine gelmesine ciddi biçimde kızdı. Fırtınaya tutulan beş gemi sürüklenerek Falmouth'a girdi ve Drake neredeyse faciaya yol açacak bu durumdan dolayı, yükleme işlerinden sorumlu kişileri suçladı. Onarımlardan sonra Aralık ortalarında yola çıkıldı. Uğursuzluklar seyahatin başında da sürdü. Afrika kıyısına köle edinme niyetiyle yapılmış olabilecek bir çıkarımdan hiçbir semere alınamadı ve Cabo Verde



Londralı Humphrey Cole tarafından yapılan ve Drake'e ait olduğu söylenen değişik bilimsel aletlerin yer aldığı bir donanım.

Adaları'na yönelik bir baskın da aynı ölçüde sonuçsuz kaldı. Bir Portekiz gemisi ve yükü ele geçirildi ama sadece kısa bir süre elde tutulabildi. Ardından filo Güney Amerika'ya yöneldi. Uzun Atlas Okyanusu yolculuğu sırasında Drake söz-

Golden Hind'in papazı Francis Fletcher'in Cabo Verde Adaları'ndan Fogo'ya ilişkin krokisi.



Baptista Boazio'nun yaptığı bu gravürde Drake'in 1586'da Santo Domingo'ya (Haiti) baskını görülmüyor. Dünyanın çevresini dolaşan ünlü korsanın Şili kıyıları boyunca girdiği bu tür baskınlar yöre sakinlerinin yüreğine korku salmıştı.

de komutan yardımcısı konumunda olan Thomas Doughty'yle kavgaya tutuştu.

Günümüze ulaşan anlatımlar, tam bir tutarlılık taşımaz ve her iki tarafa da pek hak vermez. Drake küçük gemi filosunu bir arada tutmak için uğraşırken, Doughty'nin sadece bir isyancı değil, ruh çağırıcı bir büyücü de olduğu kanısına vardı. Anlaşıldığı kadarıyla, bu kişinin Latince bir günlük tutması dışında pek kanıtı yoktu. Doughty'nin komuta ettiği bir gemi kötü durumda olduğu gerekçesiyle terk edildi ama Drake'in aslında meslektaşının gemiyi lanetlediği inancıyla bu yola gittiği söylenebilir.

İlişkilerdeki bu krizin üzerinden daha birkaç hafta geçmişken, Drake bu sefer Doughty'yi isyan ve komplo suçlamasıyla prangaya vurdurdu ve Port St. Julian'da idam ettirdi. Aksine iddialarına karşın, muhtemelen buna yetkisi yoktu ama

seferi sürdürmek açısından tek çözüm buydu. Geriye kalan gemiler 17 Ağustos 1578'de tekrar yola koyuldu ve Macellan Boğazı'ndan geçti. Drake gemisine *Golden Hind* diye yeni bir ad verdi. Geçiş sırasında fırtınalar bir kez daha filoyu böldü. *Marigold* battı ve okyanusa sürüklenen *Elizabeth* boğaza girmekten vazgeçerek geri döndü. Yaklaşık 90 kişilik mürettebatıyla *Golden Hind* tek başına güney okyanusunda yoluna devam etti. Drake bu arada Tierra del Fuego'nun geçmişte sanıldığı gibi güney kıtasına bitişik olmadığını ortaya koyan önemli bir keşifte bulundu.

Azmini yitirmeyen Drake kuzeye dönerek, Şili kıyılarındaki küçük İspanyol yerleşmelerine baskınlar düzenledi ve uğradığı her yerde panik yarattı. İngiliz korsanlar kıtanın o yakasında daha önce hiç görülmemişti ve Drake'in yol açtığı





Drake dünyanın çevresinin dolaşıldığı ikinci seferin başındaki kışiydi. Kuzey Amerika kıyılarında ne kadar kuzeye çıktığı hâlâ bilinmemektedir.

yıkımlar yerel kayıtlara geniş biçimde işlendi. Kuzeye doğru ilerlerken en büyük ganimetini, bir İspanyol hazine gemisini ele geçirdi. Sonunda şimdiki Aşağı California'ya, İspanyol yerleşmelerinin bittiği noktanın ötesine vardı. Burada karaya çıktığı ve kraliçe adına bölgeye el koyduğu ileri sürülür. Ne yazık ki, dönemin hiçbir kaydı bunu doğrulamaz.

Drake'in 1579 başlarına denk gelen o aşamadaki niyetleri belirsizdir. Belki de yurda dönüş için "Anian Boğazı"nı aramış olabilir ama böyle olsa bile, girişimi kaçınılmaz olarak sonuçsuz kaldı.

Dönüş seyahati

Drake'in gerçekte ne kadar kuzeye ilerlediği belirsiz olsa da, California'nın kuzey kesiminde hiç karaya çıkmadığı söylenebilir. Temmuz 1579'da nihayet Amerika kıyılarından ayrılarak güneybatıya yöneldi ve Eylül sonunda Filipinler'in doğusundaki Palau Adaları'nın birinde ilk kez karaya çıktı. Daha sonra Maluku Adaları ve Celebes'ten geçen bir rota izledi. Yerlilerden genelde dostça bir yaklaşım gördü ama meçhul sular da dolaşmanın sıkıntılarını çekti ve en az bir kez bir resifte sıkıştı.

Aksiliklere boyun eğmeyen Drake, gemi papazı Francis Fletcher'la bir kavga çıkarmanın

yolunu buldu. Anlaşıldığı kadarıyla, Tanrı'dan şefaht dilemesini yeterli bulmadığı için, herkesin önünde onu aşağıladı. Bu olayın yaşandığı Şubat 1580'de gemi hâlâ Doğu Hint Adaları'ndaydı. Daha sonra talihi yaver gitti, pürüzsüz ve kesintisiz bir yolculukla Hint Okyanusu'nu aştı ve Ümit Burnu'nu döndü. Sonunda iyi bir ikmal ve bakım sayesinde, 22 Temmuz 1580'de Sierra Leone'ye varana kadar bir yerde durmaya gerek kalmadı. Oradan elverişli bir rüzgâr gemiyi 26 Eylül'de Plymouth'a ulaştırdı.

Elizabeth memnundu. Bir ara "gözde korsanı" için çok endişelendiğinden, bir arama kafilesini göndermekten söz etmişti. Döndüğü haberini duyunca, onu Londra'ya çağırdı ve gemisinin güvertesinde şövalyelik nişanı verdi. Drake beraberinde büyük bölümü kraliyet kasalarına giren yararlı yağmalar getirmişti ama yeni bir ticaret güzergâhı açmamıştı ve coğrafi bilgilere yalnızca ufak bir katkıda bulunmuştu.

Yerkürenin çevresini dolaşması gemiciliğin ve katıksız hırçınlığın muhteşem bir başarısıydı. İspanya kralı Felipe'yi de ciddi biçimde kızdırmıştı. Ne var ki, en önemli nokta, bir niyeti ortaya koymasıydı. İngiltere artık gerekli teknolojiye, yani gemiciliğe ve küresel erişime ulaşacak iradeye sahipti. Dünyadaki hiçbir yer artık İngilizler'in elinden kurtulamazdı.

29

Samuel de Champlain

1603–16

Bir insanın aklından geçirebileceği şeyleri gemiyle dolaşarak görmesi ve yapması büyük maliyetin dışında büyük zahmet ve emek gerektirecektir; ... üstelik boşuna uğraşmış olma riski de var. Oysa vahşilerin kanolarıyla ülkeyi serbestçe ve çabucak dolaşmak mümkün. ... Öyle ki, bir insan rotasını vahşilerin ve kanolarının yardımıyla çizdiğinde, görülmesi gereken her şeyi görebilir.

SAMUEL DE CHAMPLAIN, 2 TEMMUZ 1603

Samuel de Champlain 1570 dolaylarında Fransa'nın Rochefort kenti yakınındaki küçük Brouage limanından bir denizci ailenin çocuğu olarak doğdu ve 1635'in Noel Günü Québec'te öldü. IV. Henri'nin ordusunda 1593'ten 1598'e kadar iase astsubayı olarak görev yaptı, ayrıca kral adına "önemli ve gizli" işleri yerine getirdi. 1598'de, Champlain İspanya tarafından kiralanmış bir Fransız gemisiyle denize açılarak iki buçuk yıl Karayipler bölgesini dolaştı. Yerölçüm ve gemicilik bilgilerini bu sıralarda edinmiş olması muhtemeldir. Kanada kürk ticareti tekelini elinde tutan Aymar de Chaste, 1603'te Champlain'den St. Lawrence Irmağı kıyısındaki toprakların oturmaya elverişli olup olmadığını ve Lachine Çavlanları üzerinden Çin'e varmayı sağlayacak bir yolun bulunup bulunmadığını belirlemesini istedi. Jacques Cartier'nin (bkz. çerçeve yazı, s. 122) daha önceki seferlerinden hareketle, her iki hedefin de gerçekleştirilebilirliği konusunda hatırı sayılır kuşku vardı.

Kanolar ve haritalar

Champlain 26 Mayıs'ta vardığı Tadoussac'ta, yerel Montanyalar ile IV. Henri arasındaki bir antlaşmadan haberdar oldu. Kuzey Amerika'da ilk örneği oluşturan bu antlaşma uyarınca, Montanyalar'ın kadim düşmanları İrokualar'la mücadelesinde Fransız askeri yardımının sağlanması karşılığında Fransızlar'ın St. Lawrence'a bitişik topraklara yerleşmesine izin verilmekteydi. St. Lawrence boyunca yukarıya çıkan Champlain, Richelieu Irmağı'nın aşağı çıkışlarını dolaşmaya çalıştı ama ilk çavlanlar dizisi yolunu kesti. Montanyalar'ın kanolarla suda ilerleme ve bunları çavlanların çevresinden taşıma becerisinden etkilenerek, kendisini ırmağın karşı yakasına götürmelerini istedi.

Champlain Avrupa ulaşım teknolojisinin vahşi Kanada ortamında işe yaramadığını, buna karşılık kanolarla ve yardıma yatkın Yerli rehberlerle iç kesimlerin keşfe açılabilirliğini kavrayan ilk kişi

Günümüzün huş ağacı kabuğundan yapılmış bir Ocibva kano-su. Champlain'in tarifine göre, 17. yüzyıl başlarındaki Doğu Algonkin kanoları dokuz kadem (yakriben 7 m) uzunluğa, 1-1,2 m genişliğe ve yaklaşık 455 kg taşıma kapasitesine sahipti.



oldu. Aynı seyahatte Yerliler'in haritalar çizemediğini ve düzgün coğrafi tarifler verebildiğini gördü. Montanyalar'la görüşürken, Hudson'un oraya varışından yedi yıl önce Hudson Körfezi'ni ve Richelieu Irmağı üzerinden Hudson Irmağı ve Atlas Okyanusu kıyısına varan güzergâh öğrendi. Algonkinler'den ise batıdaki Büyük Göller'e ilişkin haritalar ve coğrafi tarifler elde etti.

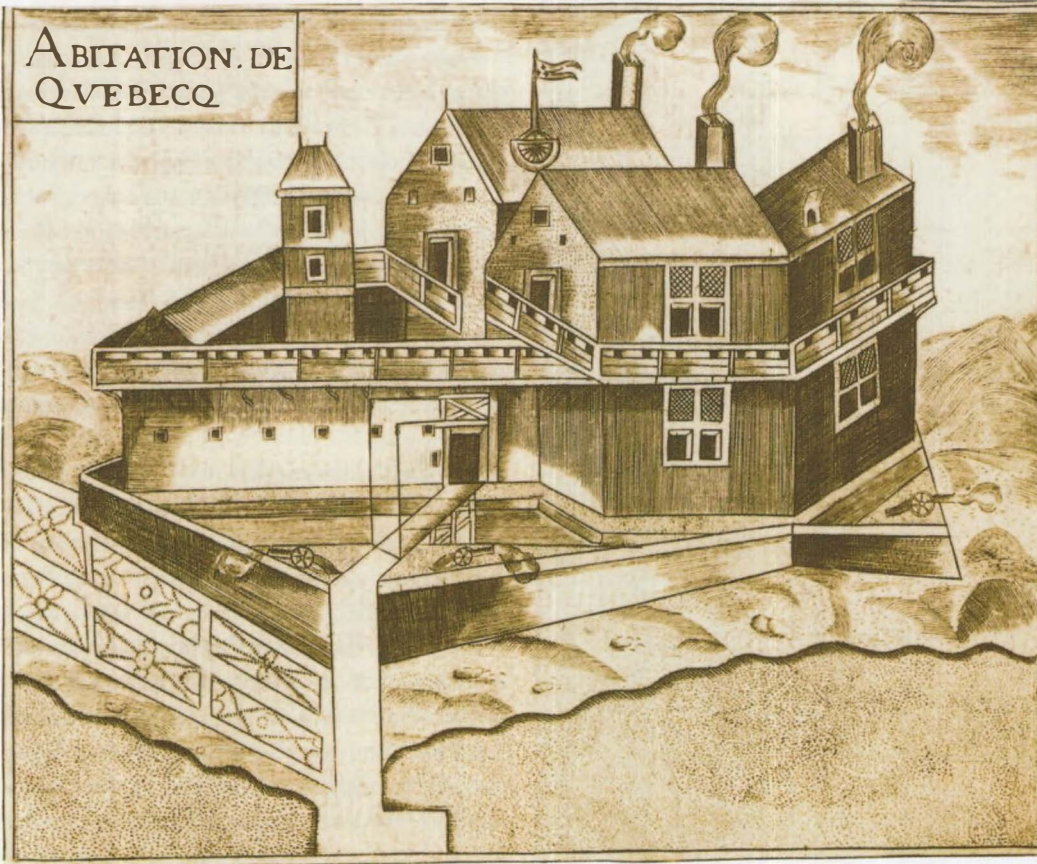
İç kesimlerde keşif

Champlain 1604-07 arasında, Cape Breton Burnu'ndan Morina Burnu'na kadar okyanus kıyıları dolaşıp bölgenin haritasını çıkardı, gözlem becerilerini geliştirdi ve Yerli coğrafyası üzerine bilgiler topladı. 1608'de St. Lawrence kıyısına dönerek, Québec'te bir yerleşme kurdu ve Lawrence vadisinin ötesinde bir keşif için hazırlıklara başladı. Bu gezi için ilk fırsatı 1609'da buldu. IV. Henri'nin 1603'te Montanyalar'a vermiş olduğu sözü yerine getirmek



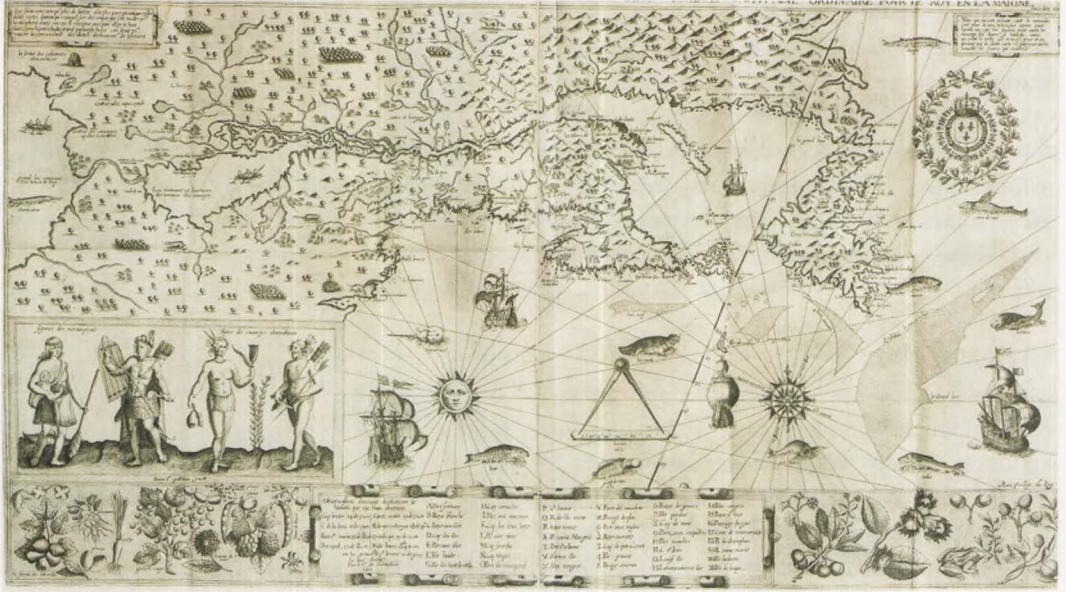
üzere, iki Fransız gönüllüyle birlikte Iroku-alar'la dövüşmeye giden bir Montanya savaş birliğine katıldı. Richelieu Irmağı'na giren birlik kanolarla Champlain Gölü'nün güney ucuna vardı ve bir Mohavk balıkçı köyüne baskın

Üstte Champlain'in St. Lawrence su yolundaki keşif yolculuklarını gösteren harita. Bu yolculuklarda Yerliler'in anlatımlarından ve haritalarından geniş coğrafi bilgi derledi. Sonraki kâşifler de aynı yöntemi izledi.



Champlain'in Les Voyages (1613) kitabı için çizdiği taslak resme dayanarak yapılmış olan bu graviürde, Québec'te 1608'de adamlarıyla birlikte inşa ettiği "İkametgâh" görülmüyor. Avrupalılar'ın Kanada'ya kalıcı olarak yerleşmesi bu binayla başlamıştı.

Champlain'in "Carte Geographique de la Nouvelle France, 1612" başlıklı çizimi, 1611 sonuna değin şimdiki Morina Burmı'ndan Montréal'e kadar uzanan kıyılardaki keşiflerini ve harita çıkarma çalışmalarını içerir. Niagara Şelalesi de dahil olmak üzere, Montréal'in batısındaki ırmak ve göl sistemine ilk kez burada yer verilmiştir.



düzenledi. Böylece Champlain iç kesimleri dolaşan ilk Avrupalı oldu.

Bu baskının ardından, Champlain başka Yerli topluluklarını da ittifaka kattı. Birbirlerinin

dillerini ve kültürlerini öğrenmeleri için, genç Fransızlar'ın Huronlar, Montanyalar ve Algonkinler'le ilişkiye girmelerini sağlamaya başladı. James Körfezi'ne ulaşma umuduyla, 1613'te kanolarla Ottawa Irmağı boyunca kuzeye çıktı.

Champlain 1615'te müttefiki Huronlar'ın İrokualar'a karşı yeni bir baskınına katılmayı kabul ederek, batıya doğru keşif seferine çıkmak için bir fırsat daha buldu. Huron Gölü'ndeki Georgian Koyu'na vardığında, bir Odava kabile şefinden Michigan Gölü hakkında bilgi edindi. Dört yıl sonra tercüman Étienne Brûlé'den Superior Gölü'nü duydu. Güneye yönelerek Huronlar'ın ülkesini dolaştı. Güney Ontario içlerinde yolculuk eden ilk Avrupalı olarak, Ontario Gölü'nün doğu kıyısına geçti ve İrokualar'ın ülkesine girdi.

Champlain ileri yaşlarında, kendisini en çok sevindiren başarısının haritalar çıkarması ve Kanada'yı keşif yolunu başkalarına göstermesi olduğunu yazdı. Kaleme aldığı dört kitap ve hazırladığı 29 çizim, harita ve taslak resim Kuzey Amerika'nın kuzeydoğu kesiminin ilk ayrıntılı tasvirleriydi. Yerlilerin güvenini kazanma ve onlardan Kanada'da nasıl dolaşıp yaşamak gerektiğini öğrenme becerisi, sonraki Fransız kâşiflerin 1760'taki İngiliz fethine kadar Kuzey Amerika'nın iç kesimlerini araştırmasını ve denetim altına almasını mümkün kıldı.

JACQUES CARTIER

Jacques Cartier Kanada'ya üç sefer yaptı. Batıya doğru bir geçit bulmayı umarak, 1534'te iki gemiyle ve 61 adamla St. Lawrence Körfezi'nin çevresini dolaştı. Anticosti Adası'nın kuzey tarafında bir açıklığı saptadıktan sonra, ertesi yıl üç gemiyle ve 110 adamla bir daha bölgeye gitti. Montréal Adası'nın güneyindeki devasa Lachine Çavlanları'na ulaşınca, St. Lawrence Irmağı'nın bir geçit değil, bir *cul-de-sac* ["çıkılmaz"] olduğunun farkına vardı. Yerliler'e altın ve değerli taşların bulunabileceği yerler konusunda ısrarla sorular sorması, onları St. Lawrence Irmağı'nın epey kuzeyinde zenginliği dillere destan bir "Saguenay Krallığı"na dair hikâyeler uydurmaya yöneltti. Fransız konuklar iskorbütten ve keskin soğuktan dolayı korkunç bir kış geçirdikten sonra, kaçırdıkları 10 Yerli'yi de yanlarına alarak Fransa'ya yelken açtılar. Yerliler aynı hikâyeleri Kral I. François'ya da anlattı. Belirtilen yerin Meksika ve Peru'da İspanyollar'ın karşılaştığı ülkeler gibi olacağını uman Fransızlar, "Saguenay Krallığı"nı ele geçirmek üzere, Cartier'nin beş gemiyle (1541), ardından Jean-François de La Rocque de Roberval'in üç gemiyle (1542) öncülük ettiği yeni seferler düzenlediler. Ama zorlu kış koşullarına, St. Lawrence vadisinin bitişindeki haşın arazi yapısına ve Yerli halkın gittikçe artan düşmanlığına yenik düştüler. Zenginliklere çabuk ulaşma umudu kalmayınca ülkelerine geri döndüler. Bu seferlerde Kanada yerleşime elverişsiz ve yararlı kaynaklardan yoksun bir bölge damgasını yedi.

Kuzeybatı Geçidi'ni Arayan İlk Denizciler

30

1576–1632

Adamlarımızın birçoğu zafiyetten şikâyetçiydi, bazılarının ağzı yaralarla doluydu, bütün dişleri dökülmüş ve dişetleri şişmişti, kararmış çürük et parçalarını her gün kesip atmak gerekiyordu.

KAPTAN THOMAS JAMES, 1633

Amerika'nın içinden veya çevresinden geçen bir deniz güzergâhı arayışı, Kolomb'un ardıllarının Atlas Okyanusu ötesindeki yeni toprakların geniş bir kıta boyutunda olduğunu kavramasıyla birlikte başladı. Gemiciler binlerce kilometrelik kıyı şeridi boyunca dolaşarak, Doğu ülkelerine varmayı sağlayacak bir gedik aradılar ama sadece güney uçta dolambaçlı Macellan Boğazı'nı buldular (s. 97). Atlas Okyanusu'nun kuzeyinde ise Fransızlar Büyük Okyanus'a açılan bir yol için St. Lawrence'ı yoklarken (s. 120), İngiliz gemiciler Kuzeybatı Geçidi adını verdikleri deniz güzergâhı için daha kuzeye yöneldiler.

Bu ad, zorlu engellerle boğuşan tayfalar ve gemiler açısından heyecan verici çağrışımlar uyandırır hale geldi. Tudor döneminin sonlarında ve Stuart döneminin başlarında, kâşifler bir açık boğaz bulma umuduyla küçük ve ahşap yelkenli gemileriyle Arktik takımadalarının doğu kenarlarında dolandılar. Bu donmuş dünyanın büyük coğrafi yüzey şekilleri hâlâ onların adlarını taşıyor: Frobisher Körfezi, Davis Boğazı, Baffin Adası ve Baffin Körfezi, Hudson Boğazı ve Hudson Körfezi, Foxe Havzası, James Körfezi.

Martin Frobisher ve John Davis

Arayış Katay (Çin) Kumpanyası'nın hizmetindeki asker ve serüvenci Martin Frobisher'in 1576'daki ilk seyahatiyle başladı. Kumpanyanın adı seferin hedefini yansıtan bir göstergeydi. Frobisher 18 kişilik bir mürettebatı olan ufak *Gabriel* teknesiyle Baffin Adası'nın güneydoğu kıyısına



Asker ve serüvenci Sir Martin Frobisher'in Cornelius Ketel tarafından yapılmış portresi (1577).



Frobisher'in ikinci seyahatinde Frobisher Körfezi'ndeki Kanlı Burun'da Frobisher'in adamları ile Eskimolar arasındaki bir çatışmayı tasvir eden bu sahneyi, belki de söz konusu sefere katılan John White çizmişti.

ulaştı. Güçlü bir gelgit dalgalanmasının görüldüğü (ve sonradan Frobisher Körfezi adı verilen) bir açıklık buldu. Ne var ki, İngiltere'de bunun bir geçidin girişi olup olmadığına dair spekülasyonlar, Frobisher'in adamlarının Kodlunarn Adası'nda karaya çıktıkları yerden topladıkları mineral cevherinin altın içerdiği yolundaki haberle uyanan heyecanın gölgesinde kaldı. Frobisher'in 1577 ve 1578'de düzenlediği iki seyahat keşiften ziyade maden çıkarmaya yönelikti.

Bu seyahatlere yerel Eskimolar'la (Inuitler) husumet damgasını vurdu. Frobisher'in tayfalarından beşi kaybolurken, birkaç Eskimo kaçırıl-

dı ve bazıları öldürüldü. 1578'deki üçüncü seyahat 15 gemiyle yapıldı. O döneme göre muazzam bir filoydu bu. Frobisher sis, yoğun kar ve buz engeline takıldığı için, Frobisher Körfezi güneyinde bir açıklığa girdi ve duyduğu pişmanlıktan dolayı "Yanlış Boğaz" adını verdi. Burası aslında Hudson Boğazı, yani Kuzey Kanada'nın içlerine varmayı sağlayan büyük su yolu. Kodlunarn Adası'na dönen gemiler cevherle yüklendi. Eskimolar için mallarla doldurulan küçük bir taş ev, İngilizler'in Yenedünya'da inşa ettiği ilk kalıcı bina oldu. İngiltere'ye dönüşten sonra, cevherin değersiz demir piritleri, yani



ğu kıyısındaki Cumberland Boğazı'na girdi. Dönüşünde "Kuzeybatı geçidi hiç kuşkusuz neredeyse her an aşılabak gibidir" diye ısrar etti. Ama ertesi yılki takip seyahatinde, yolunu tıkanan buz kütleleriyle karşılaşınca şaşkınlığa uğradı. Arktik sularında buzların öngörülemez değişkenliğini gösteren bir uyarı işaretiydi bu.

Davis 1587'deki üçüncü seyahatinde Davis Boğazı'nı kuzeye doğru izlemeyi planladı. Haziran sonuna doğru 73°K enlemine ulaştıktan sonra, Baffin Körfezi'ni aştı ve batı kıyıları boyunca tekrar güneye doğru indi. Cumberland Boğazı'na bir kez daha girildi ve baş tarafına ulaşıldı. Davis, suları hızla dönen ve kükreyen "çok büyük bir körfez"den uzak durarak güneye yöneldi. Tıpkı Frobisher gibi, o da Hudson Boğazı'na ulaşmış ve önemini kavrayamamıştı. Kuzey uç enlemlerde açık denizle karşılaşmasından "geçidin son derece muhtemel, oradan geçişin daha da kolay" olduğu sonucunu çıkaran Davis'in iyimserliğine karşın, bu son Arktik seferi oldu, çünkü İspanya'yla savaş çıkınca, gemiler ve kaynaklar başka alanlara kaydırıldı.

John White'm bu tablosunda bir Eskimo kadını ve (kukuletası içindeki) çocuğu görürlüyor. Frobisher'in 1577'deki ikinci seyahatinde tutsak aldığı anne ve çocuk, İngiltere'ye götürüldükten kısa bir süre sonra öldü.

"ahmak altını" olduğu ortaya çıktı. Finansal zararlar, karşılıklı şikâyetler ve yasal takibatlar arasında Katay Kumpanyası çöktü.

Sonraki on yıl Avrupa'nın kuzey sularına ilişkin bilgilerine epeyce katkıda bulunan seçkin denizci John Davis'in öncülüğündeki üç kuzey seyahatine daha sahne oldu. 1585'teki ilk seyahatte, Davis kısa bir süre sonra adının verileceği boğazın güney kısmını aştı ve Baffin Adası'nın do-

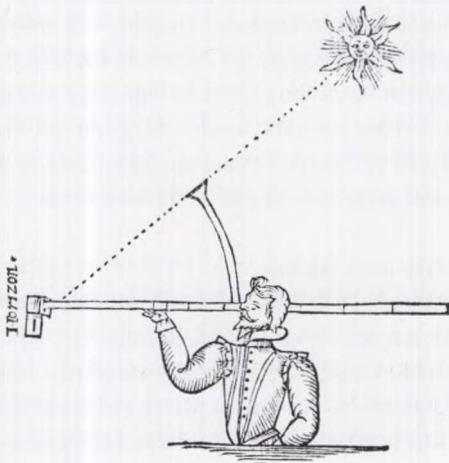
Henry Hudson ve William Baffin

İspanya'yla 1604'te barışa varılmasından sonra,



En solda John Davis'in enlem saptamak için icat ettiği kadranın kullanılışını gösteren bu resim, *The Seaman's Secret* (1595) adlı seyir elkitabından alınmıştır.

Solda Henry Hudson'un bir graviür portresi (İngiliz okulu, tarih yok).

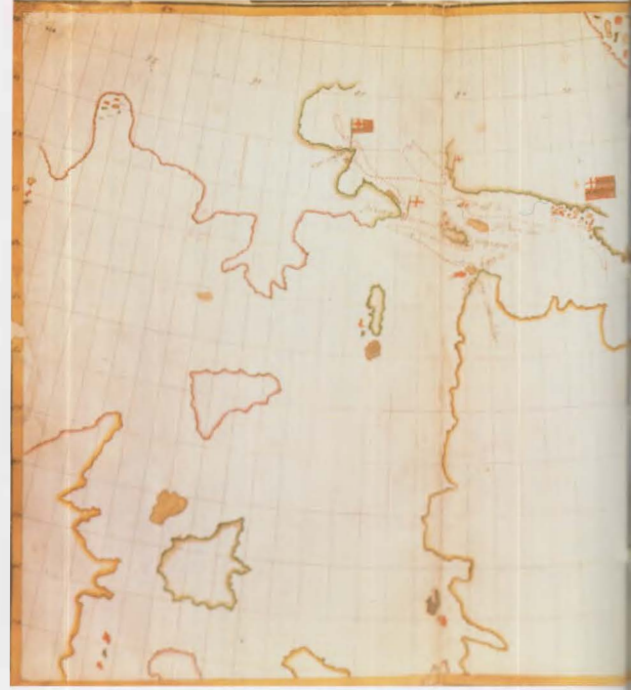
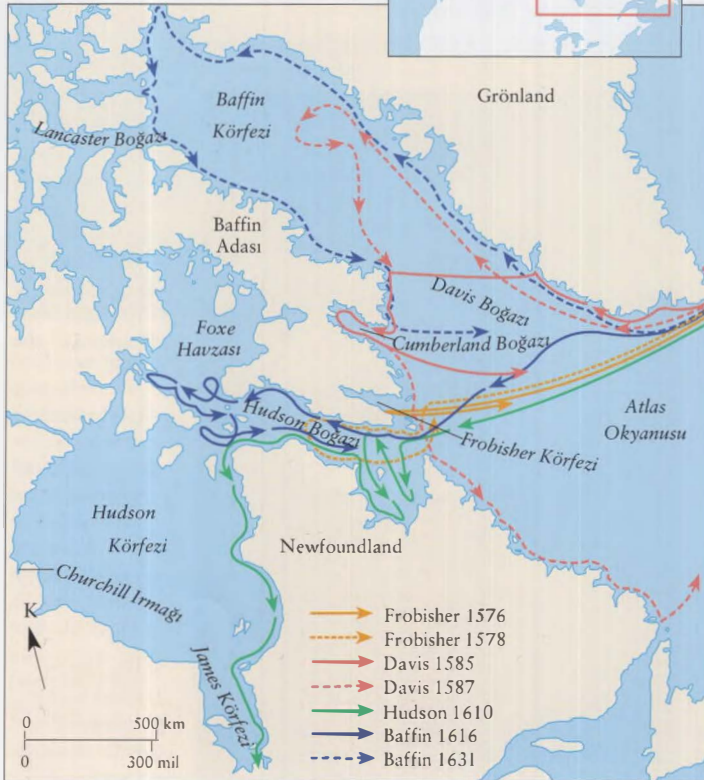


Sağda William Baffin'in Hudson Boğazı haritası, 1615. Kırmızı noktalı çizgi, Boğaz'ın kuzey kıyısı boyunca ve kuzeye doğru Foxe Kanalı içerisinde Baffin'in izlediği yolu gösterirken, bayraklar gelgiti ölçmek üzere karaya çıktığı yerleri işaret ediyor. Geniş bir alana yayılan Hudson Körfezi ise batıya dikiyor.

İngiliz denizciler bir geçit arayışına yeniden döndü. Ancak 1610'a kadar hiçbir önemli keşif yapılamadı. Bir önceki yıl Hudson Irmağı'nı bulmuş olan Henry Hudson, *Discovery* gemisiyle Hudson Boğazı'ndan geçti ve adını taşıyacak olan geniş körfeze girdi. Gemi "körfezin dibi"ne (daha sonra verilen adla James Körfezi) ulaştı. Mürettebat orada berbat bir kış geçirdi. İlkbaharda buzlar çözülünce, tayfaların çoğu Hudson'un yeniden geçit arayışına başlama tasarısına karşı çıktı. Arktik keşiflerinin klasik trajedilerinden biri yaşandı. Hudson, küçük oğlu ve mürettebattan yedi kişi küçük bir tekneye bindirildi ve bir daha hiç görülmedi.

Girilen "geniş deniz"den sağ dönenlerin getirdiği haberler, Kuzeybatı Geçidi umutlarını canlı tuttu. Kraliyet himayesinde, 400 kadar yatırımcı bir dizi sefer için kaynak sağladı. Bu seferlerde

Frobisher, Davis, Hudson ve Baffin'in keşif güzergâhlarını gösteren harita.



kilit rol oynayan kılavuz William Baffin ve Hudson'un talihsiz seyahatine katılmış olan Robert Bylot, 1615'te Hudson Körfezi'nin batı kıyıları'nın büyük bir bölümünü dolaştı. Bir geçit bulunamaması üzerine, arayış daha kuzeye kaydı. Baffin ve Bylot 1616'da Davis Boğazı'ndaki ağır buzları yararak açık denize, balina avcılarının "Kuzey Suları" dediği kesime ulaştı. Balina avı seferleri, sularında ilk kez dolaşan adamın adıyla anılan Baffin Körfezi'ne kadar uzandı.

Seferin en kuzey ucunda gemi, 200 yılı aşkın bir süre boyunca bir daha ulaşılamayan 78°K enlemine vardı ve Baffin Körfezi'nin batı kıyısı boyunca güneye inerken, Lancaster Boğazı'na girişin yanından geçti. 19. yüzyılda bu noktanın Kuzeybatı Geçidi'nin girişi olduğu öğrenilecekti ama Baffin buzlarla tıkalı olduğunu görünce uzaklaştı ve "Davis Boğazı'nın kuzeyinde ne geçit ne de geçiş umudu var" sonucuna vardı.

Kuzeyde geçirilen kış

Jens Munk 1619'da Hudson Körfezi'ne yönelik bir Danimarka keşif seferine komuta etti. Ancak Churchill Irmağı'nda iskorbüte yakalanan 64 kişilik mürettebattan sadece Munk ve iki kişi daha sağ kurtulmayı ve dikkate değer bir dayanıklı-



Solda Jens Munk'un Churchill'de kışı geçirdiği yer, 1619-20. Mürettebatın çoğu gemilerde ölmüş ve Munk "Cesetlerden gelen kokulara artık dayanamaz hale geldim" diye yazmıştı. Bu tabloda kalıp baskı resim Munk'un 1624'te yayımlanan seyahat kitabından alınmıştır. Resmin olay yerinde çizilmediği açıkça anlaşıyor, çünkü bu kadar kuzeyde böyle büyük ağaçlar yetişmez.

lık örneği sergileyerek gemiyle dönmeyi başardı.

Kuzeybatı Geçidi arayışının bu aşamasındaki son seyahatlere Luke Foxe ve Thomas James öncülük etti. Her ikisi de 1631'de İngiltere'den yola çıktı. Hudson Körfezi'nin kıyı şeridini dolaşarak büyük bir bölümüne ad veren Foxe, batıya giden bir gedik bulamadı ve mürettebatıyla birlikte sağ salim döndü. Buna karşılık James, Hudson Körfezi'nin sonradan kendi adıyla anılacak olan güney uzantısında kışı geçirmeye karar verdi. Tayfalar soğuk, açlık ve donma tehlikesi yüzünden büyük sıkıntılar çekti. 1632'de İngiltere'ye dönen James çok az keşifte bulunmuştu ama *The Strange and Dangerous Voyage of Capt. Thomas James* adlı kitabı, kuzeyde dayanıklılığın ve hayatta kalmanın klasik bir örneği haline geldi. Coleridge 150 yılı aşkın bir süre sonra "The Rime of the Ancient Mariner" şiirindeki buz diyarını anlatmak için bu kaynağa başvuracaktı.

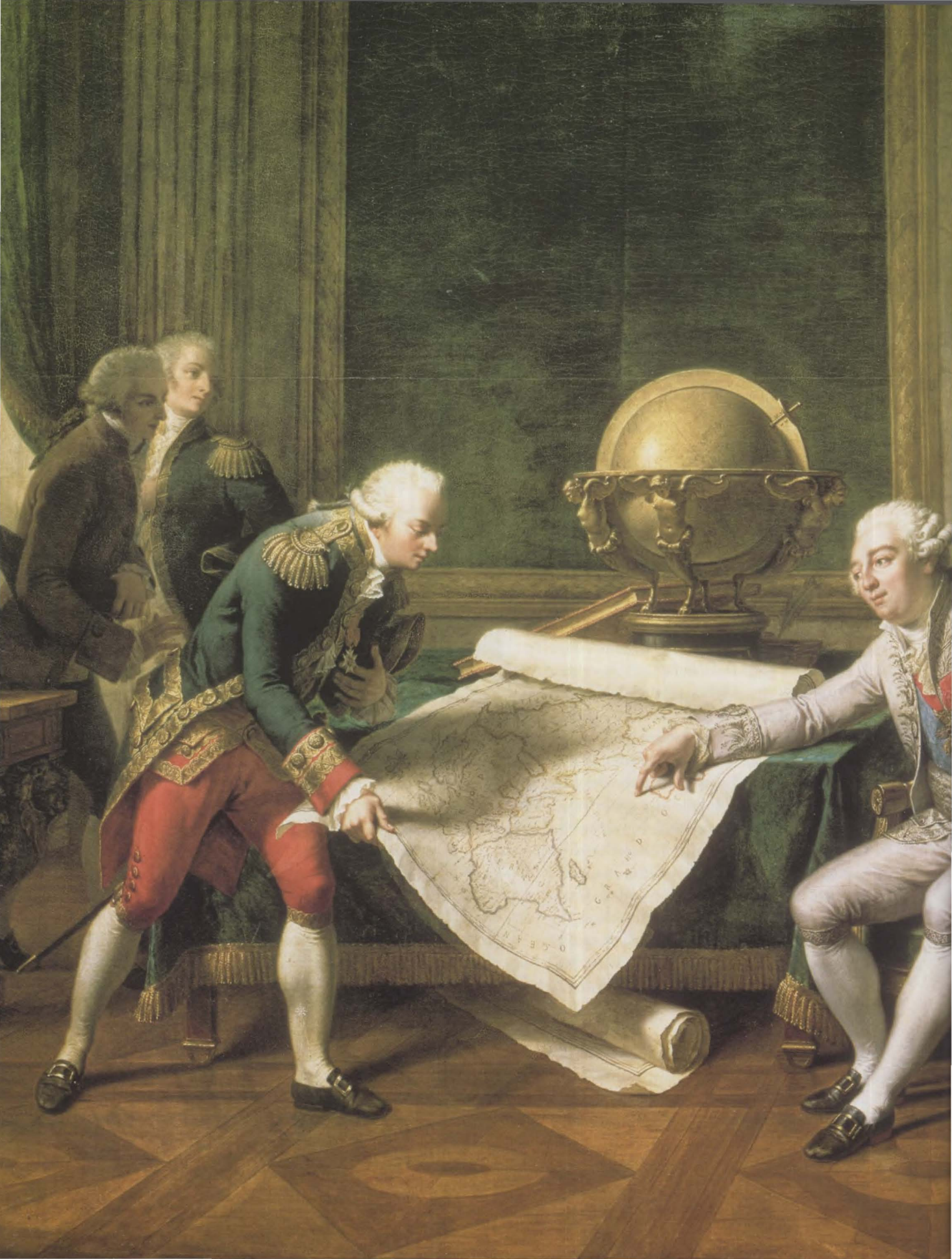
Arayışa verilen mola

Foxe ve James'in yaşadığı sıkıntılar ve hayal kırıklıkları, Kuzeybatı Geçidi arayışında bir mola-yı getirdi. Kâşiflerin anlattığı hikâyeler mürettebatların nelere katlandığını ve ne tür risklerle karşılaştığını ortaya koydu. Dağ gibi aysbergler

ufak teknelerin yukarısında kule gibi yükseliyor ve buz kütleleri üstlerine geliyordu. Yüzten ağır buz tabakaları gemilere çarptığında, ahşap gövdelerin ezilmesi, parçalanması ya da alabora olması mümkündü.

Tek tehlike buz değildi. Dalgalar öylesine şiddetliydi ki, gemileri bir girdaba girmişçesine fırlatıyordu. Kestirilemeyen pusula değişkenliği seyir güçlüklerini artırırken, sis ve kar çoğu kez enlem belirlemek için güneş ışığını almayı önüyordu. Ve de her zaman soğuk vardı. Soğukluk o kadar aşırıydı ki, yazın bile yelkenler ve arma takımları donarak kaskatı kesiliyor, kışın insanlar soğuk ısırmaları yüzünden el ve ayak parmaklarını, hatta bazen canlarını yitiriyordu.

Bununla birlikte, Frobisher'in döneminden başlayarak seyahatler boşuna yapılmış olmadı, çünkü tehlikeler arasında bazı dersler çıkarıldı. Bir Arktik gemicilik geleneği oluştu, gemiciler buz kütlelerinin, pusula değişkenliğinin, sulardaki olağanüstü kabarış ve alçalışların yol açtığı seyir sorunlarıyla nasıl başa çıkılacağını öğrendi. Bu beceriler daha sonraları girişimcilerin kuzey bölgelerinde bulunan morina, balina ve kürk gibi kaynakları değerlendirmesi açısından işe yarayacaktı.



17. ve 18. Yüzyıllar

Bir “yeni dünya”yı keşfetmenin uyandırdığı heyecan ve hırslar ardından, yolculuk odağı bir kez daha Doğu’ya döndü. Hollandalı Abel Tasman büyük “Güney Kıtası”na dönük arayışın yolunu açarak, Hollanda adına Tasmanya’ya (o sıradaki adıyla Van Diemen Toprakları) el koydu ve Yeni Zelanda’nın Maori halkıyla ilk ama yetersiz teması kurdu.

Haritada hâlâ bazı boşluklar bulunsaydı bile, dünyanın şekli artık saptanmıştı. Bununla birlikte, sözcüğü, Büyük Okyanus’un kuzey ucunda Doğu ve Batı’nın birleşip birleşmediği henüz bilinmiyordu. Vitus Bering her ne kadar Amerika kıyısını göremezse de, sonradan kendi adı verilen boğazın Sibirya’yı Alaska’dan ayırdığını sonunda kanıtladı. İkinci seyahat büyük çaplı ve çok sayıda disiplini kapsayan bir keşif girişimiydi. Bering yerkürenin barınmaya elverişsiz bu donmuş bölgesinin ayrıntılı haritalarını çıkardı ama dönüş yolunda o dönemin birçok deniz seferine bela getiren iskorbütten öldü.

İngiliz kaptan Cook titiz haritalar çıkararak, Tasman’ın bıraktığı boşlukların birçoğunu doldurdu. Hawaii bölgesinde yeni ıssız adaları keşfetti ve inanılmaz bir seyir doğruluğuyla uzak mesafelere deniz yolculukları yaptı. Ayrıca güneyde daha önce varılmamış noktalara gitti ve fiilen görememekle birlikte Antarktika’nın çevresinde dolaşarak, orada yerleşime elverişli bir kıta bulunmadığını kanıtladı.

Fransızlar adına Lapérouse iki gemiyle Büyük Okyanus bölgesine yönelik büyük çaplı bir bilimsel sefere öncülük etti. Neredeyse üç yıl süren bu seferden sonra, o ve her iki geminin mü-

Lapérouse 1785’te çıktığı ve geri dönemediği seyahati öncesinde, XVI. Louis’dan (koltukta oturan) talimatlar alırken. Nicolas André Monsiau’nun tablosu.

rettebatı Avustralya'dan Tonga'ya doğru yol alırken hiç iz bırakmaksızın kayboldu. Bougainville dünyanın çevresini dolaşan ilk Fransız olma onuruna erişti. Bu yolculukta Solomon Adaları'nda şimdi kendi adını taşıyan adayı keşfetti.

Bu arada, korkusuz bir Hollandalı kadın her iki Amerika kıtasında, kendi tarzında dikkate değer olan büyük bir yolculuğa girişti. Maria Sibylla Merian seçkin bir doğabilimci ve çağının en iyi ressamlarından biriydi. Her türlü geleneği yıkan bir tavırla, orta yaşlı bir dul olarak Surinam'ı dolaştı, gördüğü her şeyi kayda geçirdi ve resme döktü. Çağdaşlarının tersine, doğayı bütüncül bir yaklaşımla gözler önüne sererek, hayat dolu yağmur ormanlarında sayısız canlı türleri arasındaki ortak-yaşam ilişkilerine dikkat çekti.

Aşağı yukarı aynı sıralarda, Ippolito Desideri adlı bir İtalyan Cizvit misyoneri Himalayalar üzerinden Tibet'e yolculuk etti. Sonunda vardığı Lhasa'da altı yıl kaldı ve bir manastırda çalışmalar yürüttü. Talihsiz bir gelişmeyle, başardığı

işleri anlatan eseri 250 yıl boyunca kayıplara karıştı ve olağanüstü yolculuğu unutulup gitti.

Afrika'nın ilk önemli kâşifleri dramatik biçimde sahneye çıktı. James Bruce bir doktordu, bu mesleği Nil'in kaynağını bulma girişimi sırasında bazen karşılaştığı hasmane ortamlarda yol almasına katkıda bulundu. Serüvenlere ilişkin fantastik hikâyeleri genel okur kitlesine iç gıcıklayıcı geldi ama çağdaşlarınca alaya alındı, hak ettiği değeri ancak 100 yıl kadar sonra buldu.

Batı Afrika'daki yolculuklarına Bruce'tan yaklaşık 25 yıl sonra girişen Mungo Park, Nijer Irmağı'nı araştırdı. Kurulu düzenden kabul görme açısından daha talihliydi ve ikinci büyük yolculuğunda yaşamını yitirince hemen ölümsüzlüğe kavuştu.

Büyük Okyanus'un öteki yakasında, Alexander Mackenzie, Kuzey Amerika'nın haşın ve çorak bölgelerinin ırmak yoluyla aşılabileceğini gösterdi. Ancak bu yol çok zahmetli olduğundan, uzun yıllar aranan Doğu'ya yönelik ticaret güzergâhı niteliğini kazanmadı.

Büyük olasılıkla Joseph Banks'in yaptığı bu sulu-boya resimde, Cook'un dünya çevresindeki ilk seyahati sırasında bir Maori ve bir İngiliz subay bir ıstakozu ve bir keten bez parçasını takas ederken görülüyor.



Abel Tasman

1642-43

Durumuna bakılırsa, Terra Australis'e göre daha güzel bir gelecek vaat eden bir ülkeyi tasavvur etmek mümkün değil.

ABEL TASMAN, 1642-43

31

Hollanda Doğu Hint Kumpanyası gemilerinin kaptanları 1600'lerin başlarında, Jan Carstenz adlı bir kaptanın "dünyada rastlanabilecek en kuru, en verimsiz yöre" olarak nitelendirdiği kara parçasıyla karşılaştı. Bu adamlar daha çok Batı Avustralya'nın kuzey kesiminin ve Büyük Avustralya Körfezi'nin haşın kıyılarını görmüşlerdi. Frederik de Houtman adlı bir başka kaptan 1619'da şimdiki Perth yakınında kıyıya yaklaşmış ve şunu bildirmişti: "Güzel bir ülke

gibi görünüyor." Ancak karaya çıkmadığı gibi, yorumu da ticaret güdüsüyle hareket eden bir kumpanyanın genel ilgisizliğinde gözden kaçtı.

Antony van Diemen'in 1636'da, başkenti Cava Adası'ndaki Batavia (şimdi Cakarta) olan Doğu Hint Adaları'nın genel valiliğine atanması taze bir itici güç getirdi. Daha önce 1619 seferinin *Mauritius* gemisinde görev almış eski bir denizci olan bu kişi, Hollanda'nın topraklarına bilinmeyen güney kıtasını katma tutkusuyla doluydu.



Abel Tasman'ı karısı ve kızıyla birlikte gösteren ve Jacob Gerritz Cuyp tarafından yapıldığı sanılan portre, y. 1637. Sefer öncesinde böyle bir portre ısmarlanması, Tasman'ın Hollanda Doğu Hint Kumpanyası'ndaki konumunu ortaya koyan bir ölçüdür.



Tasman'ın 1642-43 seyahatinde izlediği güzergâhı gösteren harita. Elverişli rüzgârları arkaya almak üzere önce batıya doğru bir rotayla Cakarta'dan Mauritius'a gitti. Yeni Zelanda'nın batı kıyılarını dolaşmasına rağmen, iki ayrı adadan oluştuğunun farkına varamadı.

Karşı sayfada üstte *Canı Körfezi'nde yedi Maori kanosu Tasman'ın gemilerini kuşattı. Birinin (Heemskerck ile Zeehaen arasında görülen) sandala bindirmesi, dört Hollandalı geminin ölümüne yol açtı.*

Bir keşif gezisine ilişkin büyük planı, "Nieuw Holland" olarak bilinen farazi kıtanın ana hatlarını daha iyi belirlemeye çalışmak üzere iki gemiyi olabildiğince güneye ve doğuya doğru göndermekti. Ayrıca kıtanın Antarktika'yla bağlantılı olup olmadığını saptanabilir, "değerli ve başka metaller barındıran zengin madenler" bulunabilir.

Van Diemen 1642'de nakliye gemisi *Zeehaen* eşliğinde *Heemskerck* gemisiyle sefere öncülük etmesi için 39 yaşındaki Abel Janszoon Tasman'ı görevlendirdi. Tasman bir uygarlıkla karşılaştığında, "yöneticileriyle ve uyruklarıyla görüşerek, ticaret amacıyla karaya çıktığını anlamalarını sağlaması" gerekiyordu.

Tasman rütbesinin hızla yükseldiği bir süreçte hem serüvenci hem de becerikli olduğunu göstermişti. Cakarta'dan 14 Ağustos 1642'de denize açıldı, ikmal yapmak ve elverişli rüzgârları arkaya almak üzere Mauritius'a uğradı. Gemilerini güneye yönelterek, doğudan sert hava akımlarının estiği ve daha sonraları İngiliz reislerinin "Kükreyen Kırklar" olarak andığı bölgeye kadar indi. Daha iyi koşullar bulma gereği, Tasman'ı doğu yönündeki rotasını kuzeye doğru kırmak zorunda bıraktı.

Doğudaki yüksek dağlar

Tasman daha sonraları fırtına ve siste meydana gelen deniz kazalarıyla binlerce can alacak olan

bir kıyıya 24 Kasım 1642'de açık bir havada yönelmediği için şanslı sayılırdı. Doğudaki yüksek dağları görünce şunları yazdı: "Daha önce hiçbir Avrupalı tarafından bilinmediği için, bu karaya Antony Van Diemen Toprakları adını verdik." Sefer ekibi kıyı şeridini izleyerek haritasını çıkarmaya koyuldu ama şiddetli rüzgârların yeniden esmesi gemileri Güney Bruny Adası'nın doğu kıyısındaki bir körfeze sığınmak zorunda bıraktı. Tasman'ın buraya verdiği Fırtına Körfezi adı 1774'te değiştirilerek Serüven Körfezi oldu.

Mürettebatın sandallarla 2 ve 3 Aralık'ta karaya çıkarak topladığı kerevizler, iskorbüte karşı sürekli yürütülen mücadeleye yardımcı oldu. Dönen tayfalar birtakım konuşmalar, bir borazan ya da gonk sesi duyduklarını ama kimseyi göremediklerini bildirdiler. Dikkatlerini çeken diğer ipuçları, ağaçların gövdesinde oyulmuş olan ve devasa sakinlerin varlığı yönünde düşüncelere yol açan 7 m yüksekliğindeki "basamaklar" ile yerdeki "kaplan pençesi izleri"ydi.

Başka bir küçük körfezde geminin dülgeri yüzerek karaya çıktı ve Van Diemen Toprakları'na bir Hollanda bayrağı dikti. Kara parçası konusunda edindiği (ve girişte alıntı olarak verilen) olumlu izlenimini bir gezi haritasının üstüne yazan Tasman şu notu da düşü: "Bu haritanın gösterdiği üzere artık meçhul olmaktan çıkan Güney Kıtası keşfedilmiş bulunuyor. Kesinlikle dünyanın en zengin ortamlarında yer alıyor."

Tasman subay heyetiyle görüşerek, yolculuğu doğuya doğru sürdürme kararına vardı. Daha 1855'te kendi adı verilecek olan Tasmanya'nın kıyılarını izleseydi buranın bir ada olduğunu anlayabilir ve böylece kuzeye doğru ilerleyerek, Avustralya'nın doğu kıyıları üzerinde Hollanda'nın hak sahibi olmasını sağlayabilirdi.

Doğuya doğru yolculukta 16 Aralık'ta yavaşlığı bir kıyıda, "dağ zirvelerinin kara bulutlarla kaplı olduğu yüksek bir kara parçası" gördü. Vatandaşları Willem Schouten ve Isaac Le Maire'nin 1616'da Atlas Okyanusu'nun güneyinde keşfettiği karanın batı kenarına ulaşmış olabileceğini sandığından, burayı onların verdiği adla "Staaten Landt" olarak andı. Ancak birkaç ay sonra Tasman'ın keşfinin Staaten Landt'le (Güney Amerika) bağlantılı olmadığı ortaya çıktı ve

32

Maria Sibylla Merian

1699–1701

*Kimse böyle şeyler uğruna bu kadar zorlu ve maliyetli bir yolculuğa kolayca kalkışmaz.
Bu ülkede sıcaklık öylesine sersemletici ki, kimse büyük güçlük çekmeden iş yapamaz.
Kendim bunun bedelini ölümle ödemenin eşiğine kadar geldim; işte bu yüzden
orada daha uzun süre kalamadım.*

NÜRNBERG'LI BAY JOHAN GEORG VOLKAMMER'E YAZILMIŞ BİR MEKTUPTAN, 1708

Sağda Merian'ın bir tablosundan alınmış bu detayda, ince bir fırça ve parlak renkler kullanılarak çizilmiş Morpho menelaus cinsi kelebek görülmüyor.

Maria Sibylla Merian gereğince önem verilmemiş bir kişiliktir. Kadınların böyle şeylerle neredeyse hiç uğraşmadığı bir dönemde önde gelen bir bilimci, büyük bir çiçek ve böcek ressamı oldu. Şaşırtıcı yaşamının doruk noktası Güney Amerika'daki Hollanda sömürgesi Surinam'ın ücra yağmur ormanlarında dolaşarak geçirdiği iki yıldığı kuşkusuz.

Almanya'da doğup büyüyen Maria, tanınmış bir İsviçreli yayımcı olan babasını henüz üç yaşındayken kaybetti. Hollandalı annesi bir yıl sonra ye-



niden evlendi ve kocası Flaman çiçek ressamı Jacob Marell üvey kızı Maria'nın yaşamına önemli bir etkide bulundu. Maria 40 yaşına vardığında bir entomoloji ressamı olarak kendini kabul ettirmişti, böcekler ve çiçekler üzerine yayımlanmış resimli iki kitabı vardı. Bu konumdayken kocasından boşandı, annesi ve iki kızıyla birlikte, dönme Fransız rahip ve ilahiyat profesörü Jean de Labadie'ye atfen Labadistler olarak bilinen bir Hollanda mezhebine katıldı. Onların arasında da böcekler ve kurbağa gibi diğer yaratıklar üzerindeki çalışmalarını sürdürme olanağını buldu, kesip parçaladığı bu hayvanların resimlerini titizlikle çizdi.

Yağmur ormanına dalış

Merian 1699'da, 52 yaşındayken kızı Dorothea Maria'yla birlikte Hollanda sömürgesi Surinam'a uzun ve tehlikeli bir yolculuğa çıktı. Önce Paramaribo'da kalan anne ve kız, daha sonra Surinam Irmağı boyunca birçok şeker plantasyonuna uğradı. Gittikleri yerler arasında "Providentia"daki Labadist beldesi de vardı. Böylece iki kadın iç kesimleri dolaştı ve birçok tehlike atlattı.

Kadınların bir erkek refakatçi olmadan böyle yolculuklara çıkması duyulmuş bir şey değildi, üstelik Surinam tehlikeli bir dönemdeydi. Fransızlar Cayenne'den bölgeyi istila etme tehdidi savurmaktaydı. Amerikan Yerlileri her an barış antlaşmasını bozarak isyan etmenin eşiğindeydi. Merian'ın gezilerini daha da dikkate değer kılan sırf olağandışı cesareti değil, aynı zamanda araş-



Maria Sibylla Merian'ın 18. yüzyıl başlarındaki bir gravüre dayanarak, ileri yaşlardaki haliyle ve doğa tarihi örnekleri arasında resmedildiği bir modern portre.

tırmalarının niteliğiydi. Surinam'a giden ilk doğabilimci olmanın ötesinde, bitkiler ve böcekler üzerindeki incelemelerini bunları topraklarından topladığı halkın, yani Amerikan Yerlileri'nin ve Batı Afrika'dan getirilmiş kölelerin kültürel gelenekleriyle ilintilendiren ilk uzmandı. Onlardan hangi bitki, meyve, böcek ve hayvanların yenebileceğine ve bunların nasıl pişirileceğine dair zengin etnografik bilgiler derledi.

Bazen bilinmeyen bitki ve meyveleri bizzat tadararak denedi. Sürekli uğraşlarından biri, çiftçilere bunların ilaç olarak kullanıldıkları alanları kavrattırmaya ve bir saplantı gibi sırf şekere bağlı kalmak yerine bazı yerli ürünleri yetiştirmelerini sağlamaya yönelikti. Bu çabalarından dolayı sert eleştirilere uğradı ve bazı resimleri kadınca fantezinin hoppalıkları sayıldı. Kuş yiyen bir örümceğin görüldüğü ilginç tablosu, bir İngiliz doğabilimcinin yaklaşık 100 yıl sonra aynı gözlemde bulunmasına kadar alay konusu oldu.

Merian ilk kez her kelebeğin ve böceğin nasıl belirli bir bitkiye bağımlı olduğunu saptadı. Büyük bir gayretle topladığı böceklerin küçük kutularda yavrulamasını sağlayarak, yaşam çevrimlerini kayda geçirdi ve metamorfoz esrarını, yani yumurtaların larvaya, ardından pupaya ve



sonunda erişkin böceğe dönüşme sürecini açıklığa kavuşturdu.

Döneminin diğer bilimcilerinin ve ressamlarının tersine, resimlerinde her canlı örneğini alışlagelmiş sınıflandırmadan ziyade doğal davranışlarına göre sıraya koydu. Bu bakımdan hepsinin bir şekilde yararlandığı gerekçesiyle, çiçek açan bir bitki üstünde kertenkeleleri, kurbağaları ve yılanları keleklerle yan yana çizdiği oldu. Bu, devrimci bir yaklaşımdı ve bilim camiasında büyük patırtı kopardı. Ama resimlerini o kadar harika kılan şey de budur. İlham dolu gözleri gördüğü her şeyi kaptı. Öyle ki, resimli kitapları Amerika'da çizilmiş en güzel eser olarak nitelendirildi.

Üstte Merian'ın bu çiziminde kuş yiyen *Avicularia avicularia* cinsi örümcek de dahil çeşitli örümcekler bir sinekkuşuyla birlikte görülüyor.

Solda Merian bir Hollanda sömürgesi olan Surinam'ın içlerinde korkusuz yolculuklar yaptı.



33

Ippolito Desideri

1715–21

Gezgin tam üç ay boyunca ne bir köye, ne de canlı bir yaratığa rastlar; dolayısıyla bütün erzakını yanına alması gerekir. ... Geceleyin yatağımız üstündeki karı kazıyarak temizlemeniz gereken toprak, çatımız ise gökyüzüdür.
IPPOLITO DESIDERI, LADAKH'TAN LHASA'YA YOLCULUĞU SIRASINDA



Üstte Athanasius Kircher'in Tibet Budizmine ilişkin bir 17. yüzyıl çizimi.

Altta Desideri ve Freyre'nin izlediği güzergâhı gösteren harita.

Bir kâşif için meçhul bir diyara yolculuk ettikten, kültürünü yıllarca inceledikten ve ilk kapsamlı dökümünü yazdıktan sonra unutulup gitmekten daha büyük bir trajedi kesinlikle olmaz. Böyle bir yazgı Ippolito Desideri'nin başına geldi. İtalya'nın Pistoia kentinde 1684'te doğan Desideri, bir Cizvit misyoner olarak 27 yaşında deniz yoluyla Hindistan'a gitti. Bir yüzyıl kadar önce Hristiyanlar'a ulaşmak üzere Batı Tibet'e girmiş olan Portekizli misyonerlerden aldığı ilhamla, aynı şeyi yapmaya kararlıydı. Bunun için destek verecek varlıklı bir kişi buldu ama kendisinden 20 yaş büyük bir Cizvit biraderini, Emanoel Freyre'yi yanına alması şart koşuldu.

İki adamın 1714 sonbaharında yola koyulurken tuttuğu istikamet yanlıştı: Garhval Himalayaları'ndaki Srinagar yerine Keşmir'deki Srinagar'a yöneldiler. Kışı Keşmir'de geçirdikten sonra, o dönemde bilinen adlarıyla Birinci Tibet, Küçük Tibet, Baltistan ve Ladakh'a doğru yolculuğa devam ettiler. Zorlu Zoji Geçidi'nde kar

körlüğü tehlikesini atlattılar. Ladakh'ın Budist sakinleri "müşfik, neşeli ve nazık"tı. Desideri orada kalmak istedi ama Freyre bir an önce Hindistan'a dönme telaşındaydı. Büyük Tibet, yani asıl Tibet yoluyla dönme konusunda uzlaştılar.

Üç haftalık bir yolculuk Tashigang manastırına varmalarını sağladı. Daha ileride uzanan Chang Tang Platosu'na, eşlik edecek bir kabile olmaksızın girmenin kesin ölüm getireceği uyarısı üzerine, yardım için duaya sığındılar. Bir Tatar prensesinin bir yak kervanıya ve bir süvari muhafız birliğiyle Lhasa'ya doğru yola koyulmak üzere olduğu haberi yakarışlara cevap gibi geldi. Prens, Cizvitler'in "iyi niyetli hacılar" olarak kendisine eşlik etmesine izin verdi.

Bir geçit alayı gibi dizilmiş yolcular Ekim 1715'te yola düştü. Büyük plato yavaş bir ilerleyle aşıldı. İki misyonerin keten çadırı Tibet kışına uygun değildi: "Gece gerçek istirahatın çok yorgunluk arası bir fasıla gibiydi" diye not düştü Freyre. "Keskin soğuk ve elbiselerimizde barınan böceklerin verdiği dayanılmaz rahatsızlık gözümüze uyku girmesini önliyordu."

Altı hafta sonra, "Tibet'te inanılan dinin kurucusu Urghien [Padmaşambhava] adlı kişiden dolayı" kutsal sayılan bir bölgeye girdiler. "Bulutlar arasında gizlenmiş" yüksek bir karlı dağ [Kailas] geçtiler ve "batıl inançlı insanların yüce bir saygı gösterdiği" büyük bir gölün [Manasarovar] yanında kamp kurdular.

Lhasa'da kalış

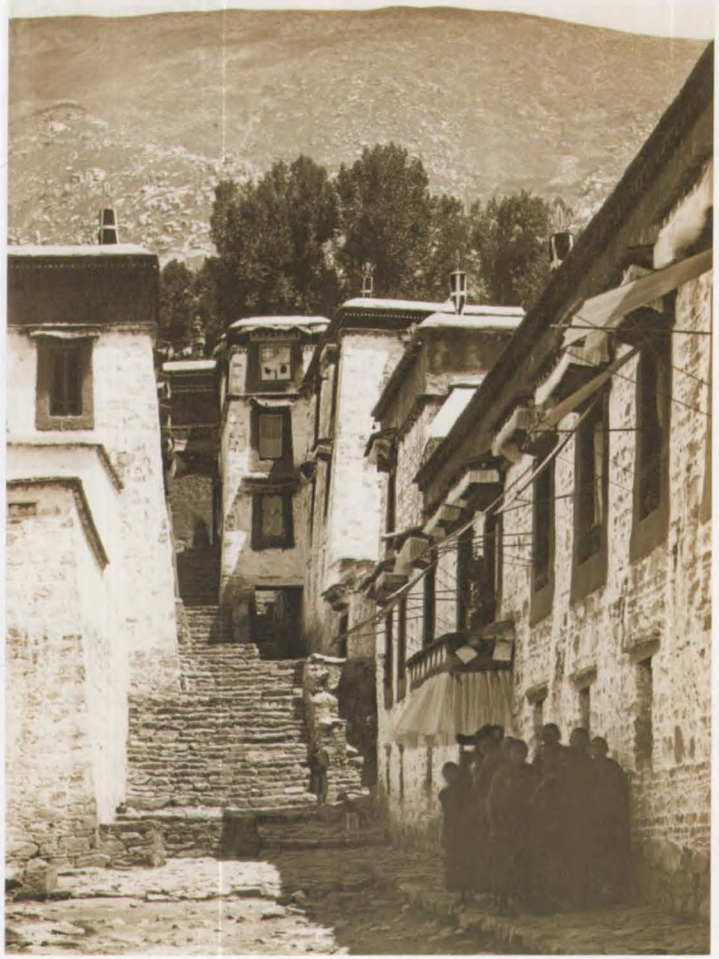
Keşmir'den ayrıldıktan on ay sonra ulaştıkları Lhasa'ya hâkim konumdaki büyük kayalığın tepesinde, "beş katlı görkemli bir saray" olan Po-



tala yükseliyordu. Yedinci Dalay Lama o sırada Moğollar'ın elinde tutsaktı ama konuklar iyi karşılandı. Desideri'ye keder veren bir gelişmeyle, hayırsever prenses onları bırakarak bir manastıra kapandı.

Freyre daha sıcak iklime varmayı çılgınca istediği için, ayrılarak Hindistan'ın yolunu tuttu. Desideri, "kendi inancını açıklamak ve onların yanlış dinini çürütmek" amacıyla kalmaya kararlıydı. Lhasa'nın dışındaki Sera manastırında incelemeler yapmasına izin verildi. Desideri'nin bu dönemle ilgili düştüğü not şöyleydi: "O günden başlayarak Tibet'ten ayrıldığım ana kadar, sabah erkenden günbatımına kadar çalışmayı kural edindim ve yaklaşık altı yıl boyunca gündüzleri mideme çay dışında hiçbir şey girmedim."

Sonunda Roma'dan gelen talimat üzerine, Desideri 1721'de Tibet'ten ayrıldı. Hindistan'da beş yıl misyonerlik çalışması yürüttükten sonra, Roma'ya döndü ve Tibet yolculuğunu anlatan dört ciltlik bir kitap yazdı ama bunun yayımlanmasına fırsat kalmadan, henüz 48 yaşındayken ansızın öldü. Büyük eseri 1875'te Pistoia'daki özel bir kütüphanede ortaya çıkana kadar kayıplara karıştı. Freyre'nin daha az önemli eseri de kayboldu ve ancak 1924'te tekrar günışığına çıktı. Bu çifte talihsizlik yüzünden, her iki öncü de keşifler tarihine birer dipnot olarak geçti.



Üstte Desideri Lhasa'da, Sera manastırında Tibet Budizmi üzerine incelemelerine başladı. Manastırın görüldüğü bu fotoğraf, Albay Younghusband komutasındaki İngiliz birliğinin Tibet'i işgal ettiği dönemde (bkz. s. 224), C. G. Rawling tarafından 1904'te çekilmiştir.

Solda Lhasa'daki Potala Sarayı. Bir 19. yüzyıl Tibet thangka'sından detay.

34

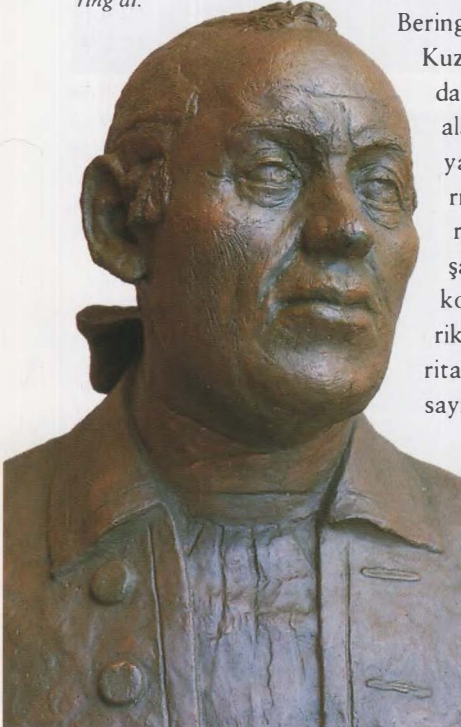
Vitus Bering

1733-43

17 Temmuz 1741. Saat 12:30'da karla kaplı yüksek dağlar ve aralarında batıdan bakılınca kuzeye düşen yüksek bir yanardağ [St. Elias Dağı] gördük. ... Saat 8. ... Gözlenen sahilin bir burnuna St Aphinogena adını verdik; ... üstündeki dağlar daha önce gördüklerimize oranla daha alçak.

BERING'İN KUZAY AMERİKA'YI İLK GÖRÜŞÜ, ST PETRO'NUN GÜNLÜĞÜ, 1741

Bering'in 1991'de kendi adını taşıyan ada-da altı iskeletin mezardan çıkarılmasıyla bulunan kafatası model alınarak yapılmış portre büstü. İskeleti bir tabut içinde yer alan tek kişi Bering'di.



Danimarka'da 1681'de doğan Vitus Johansen Bering, 1704'te Rus donanmasına katıldı. Yirmi yıl sonra Birinci Kamçatka Seferi'ne komuta etti. Amaç Sibirya'nın Kuzey Amerika'yla bağlantısının olup olmadığını saptamaktı. Denize Temmuz 1728'de açılan Bering, kuzeye yönelerek şimdi adını taşıyan boğazı aştı, Çukç Denizi'nde 67°18'K enlemine kadar ulaştı ve tekrar aynı yoldan döndü. Bu yolculukta iki kıta arasında seyretmişti ama hiçbir noktada Amerika kıyılarını görmediğinden, bir boğazla ayrıldıklarını kesinlikle saptayamadı.

İkinci Kamçatka Seferi

Bering'in sonraki projesi, Büyük Kuzey (İkinci Kamçatka) Seferi daha da iddialıydı. Filoda yer alacak yedi koldan beşi Rusya'nın Arktik kıyılarını araştırırken, altıncısı Kuril Adaları'nı dolaşacaktı. Bering'in şahsen komuta edeceği yedinci kol ise doğuya yönelerek, Amerika kıyılarını belirleyecek ve haritasını çıkaracaktı. Seferde çok sayıda bilimci, onlara hizmet veren destek personeli ile erzak ve donanımı kıtanın bir ucundan öbür uçtaki kalkış limanına taşımakla görevli yüzlerce adam yer almaktaydı.

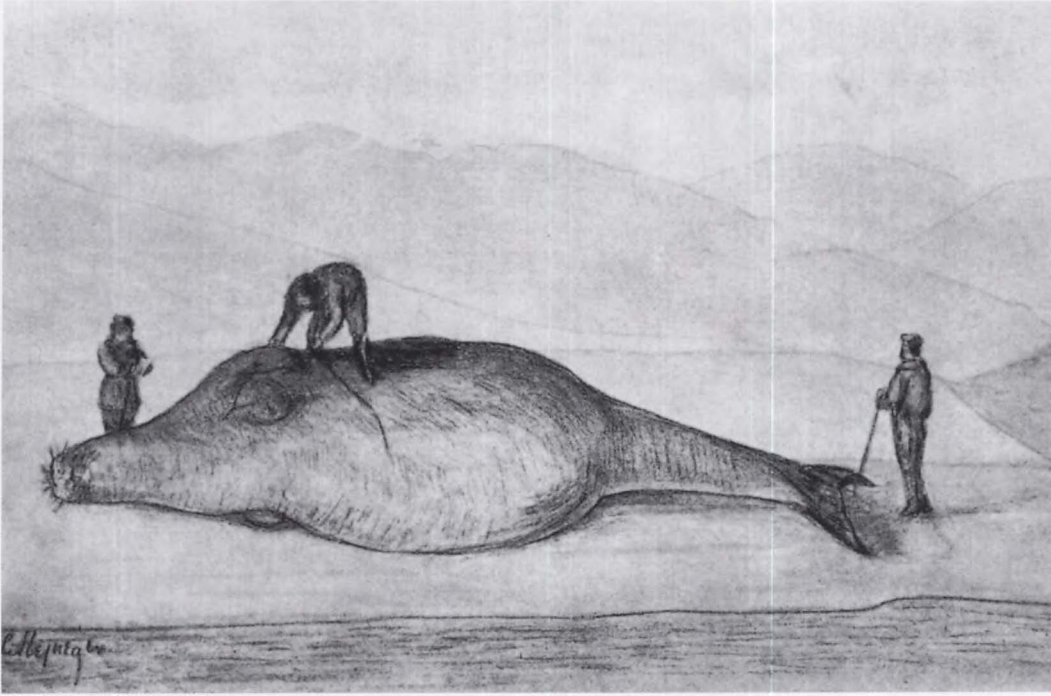
Bering, St. Petersburg'dan 1733'te ayrıldı ama birkaç yılını malzemelerin ka-

radan taşınmasını denetlemekle geçirdi. Kendi komutasındaki *St. Petro* ve Kaptan Aleksey İliç Çirikov'un idare ettiği *St. Pavel* adlı gemilerle Petropavlovsk'tan denize açılması 29 Mayıs 1741'i buldu. *St. Petro*'nun 77 kişilik mürettebatında genç Alman doğabilimci ve cerrah Georg Wilhelm Steller de vardı.

Bir boranın 20 Haziran'da ayırdığı iki gemi bir daha hiç irtibat kuramadı. Bering ve adamları 17 Temmuz 1741 günü öğleden sonra Alaska'da bir yanardağ gördü ve buna St. Elias adını verdi. Kuzey ve kuzeybatı yönünde ilerleyen Bering, su fışıklarını doldurtmak üzere Kayak Adası'na yanaştı. Steller de karaya çıktı ve 6 saatlik sürede çarpıcı bir bitki koleksiyonu topladı ve yerli sakinlerin bir yiyecek zulasını buldu.

St. Petro daha sonra kuzeybatı, batı ve güneybatı yönünde kıyıyı izleyerek Alaska Körfezi'nin çevresini dolandı. Ama Ağustos'a doğru iskorbüt patlak verdi. Aralarında Bering'in de bulunduğu 21 kişi ciddi biçimde hastalığa yakalandı. Geminin 30 Ağustos'ta ulaştığı Şumagin Adaları'nda su fışıkları bir kez daha dolduruldu, aynı gün iskorbütten ilk ölü verildi. Steller karaya çıkarak, hastalıkla mücadele için anti-iskorbüt bitkiler topladı; başlangıçta biraz başarı elde edilmesine karşın, hastalık yeniden baş gösterdi.

5 Kasım'da görülen ve Kamçatka olduğu sanılan kara parçası, aslında sonradan Bering'in adının verildiği Komutan Adaları'ndan biriydi. O sırada mürettebatın yüzde 28'i yaşamını yitirmişti. Ertesi gün *St. Petro* bir resifte hasar gördüğü için kumsala vurdu. Hastalar karaya taşındı. Steller yeniden anti-iskorbüt bitkiler topladı. Avlanan deniz samurları, tilkiler, deniz aslanları



L. Stejneger'in çizdiği bu resimde, sefere katılan doğabilimci ve cerrah Georg Steller, Bering Adası'nda bir denizayısını ölçerken görüldüyor. Steller'in denizayısı adı verdiği bu hayvanın soyu otuz yıl içinde aşırı avlanmayla tükendi. Steller iskorbütü başlarıyla tedavi eden ilk kişilerden biriydi.

Alta solda Sven Waxell'in jurnalinde yer alan bu çizimde, kanoya (baidarka) binmiş bir Aleut Yerlisi görülmüyor.

ve denizayıları birçok canın kurtulmasını sağladıysa da, ölümler devam etti. Kafile kış için yarısı yeraltında kalan barakalara yerleşti. Bering 8 Aralık'ta öldü ve böyle bir muameleyi gören tek kişi olarak bir tabut içinde gömüldü.

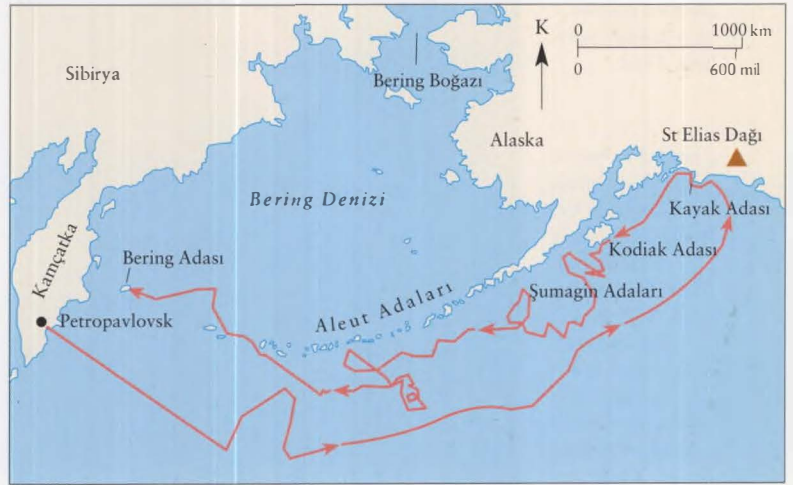
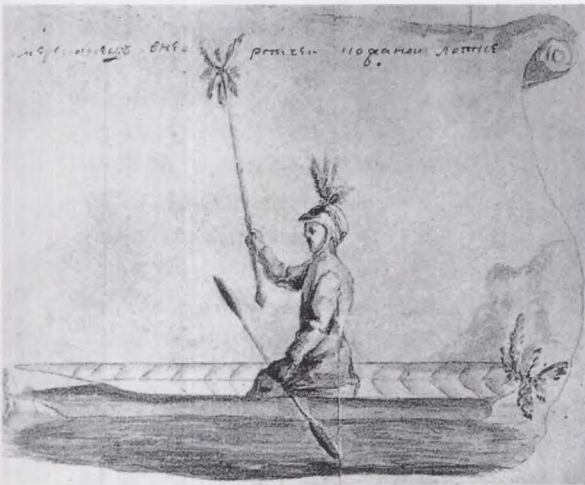
Sert bir kışın ardından, sağ kalan adamlar hasar görmüş gemiyi söktü ve kalaslarından daha küçük bir tekne yaptı. Sven Waxell'in komutası altında 13 Ağustos 1742'de denize açıldı ve 26 Ağustos'ta Petropavlovsk'a ulaştı.

Ağustos 1991'de bir grup Danimarkalı ve

Rus arkeolog, Bering Adası'ndaki kamp yerinde altı iskeleti mezardan çıkardı. Bunlar arasında tek başına tabutla gömülmüş uzun boylu bir adam, yani Vitus Bering de vardı. Moskova'daki kapsamlı incelemeden sonra, her altı iskelet de uygun bir törenin ardından tekrar Bering Adası'na gömüldü.

Can kaybının getirdiği trajediye karşın, seferin önemli bir sonucu Alaska Körfezi kıyılarının ve Aleut ada zincirinin yönelimini gösteren ayrıntılı ilk haritanın çıkarılmasıydı.

Alta sağda Bering Adası'ndaki ölümüne kadar, Bering'in deniz yolculuğunu gösteren harita. Bu yolculuk aslında St. Petersburg'dan malzemelerin taşınmasıyla başlayan geniş çaplı seferin sadece bir kısmıydı.



James Bruce

1768–73

Afrika gerçekten de moda haline geliyor. İşte henüz yeni dönen bir Bay Bruce var. Üç yıl Habeşistan Sarayı'nda yaşamış ve her sabah gözdelerinin eşliğinde canlı öküzlerden kesilen etlerle kahvaltı yapmış.

HORACE WALPOLE, 1774

James Bruce takdire şayan başarıları beden yapısına, kişiliğine ve geçmişine olağanüstü ölçüde dayanan bir kâşifti. İskoçya'da Stuart hanedanının İngiliz tahtı üzerindeki hak iddiasını savunan bir ailenin oğlu olarak 1730'da doğdu. Baştaki Hanover monarşisinin bir destekçisi olarak İngiltere'de eğitim gördü. 1,93 m'lik boyuyla dönemin standartlarına göre dev bir adamdı, aristokrat kökeninin tam bilincinde olan kumral saçlı ve asabi mizaçlı biriydi.

Harrow'da okuduktan sonra, 16 yaşında kısa bir süre için İskoçya'ya dönerek Edinburgh Üniversitesi'ne giren Bruce, hukuk mesleğine atılmayı reddetti ve tekrar güneye indi. Zengin bir Londralı şarap tüccarının kızıyla evlendi. Karısının birkaç ay sonra ölmesiyle, 24 yaşında baş-

boş ve hayatta amacı belirsiz bir kişi durumuna düştü. Bir çıkış yolu olarak, büyük Avrupa gezisine çıktı. Arapça başta olmak üzere dillere merak sardı ve huysuz doğasına uygun bir davranışla kavgalara tutuşup düellolar yaptı. Sonunda kaderinde Afrika'nın yazıldığına karar verdi.

Nil'in kaynağını arayış

Bruce'un ilk ve tek ciddi işi Cezayir konsolosluğu oldu. Bunu Afrika içlerinde keşif için bir sıçrama noktası olarak görüyordu. Ne var ki, korsan hâ-misi ve despot Cezayir Beyi, onun için hayatı neredeyse katlanılmaz hale getirdi. Bu yüzden iki yıl sonra görevden alınmasına sevindi ve Nil'in bir türlü ulaşılamayan kaynağını arama kararını aldı. Herodotos'un (s. 33) ve daha sonraları başka kâşiflerin ilgisini çekmiş bir hedefti bu.

Bruce kaynağın Habeşistan'da (Etiyopya), yani o sırada haritada meçhul bir boşluk olarak duran ülkede olduğu kanısındaydı. Kuzey Afrika'dan geçerken haydutlarla ve deniz kazalarıyla karşılaştığı çeşitli serüvenler yaşadı. Sonunda vardığı Kahire'de büyük seferi için hazırlıklara girişti, başka adamların yanı sıra Luigi Balugani adlı bir İtalyan ressamı keşiflerini kayda geçirmek üzere işe aldı. Kızıldeniz'in iki yakası arasında dolaştıktan sonra, Massawa limanı üzerinden Etiyopya'ya girdi. İçinden geçtiği bölgelerde konuşulan bütün dillere ilişkin işe yarar bilgiler edinmek açısından, dil öğrenme konusundaki harika yetisinden de yararlandı.

Meçhul topraklarda yolculuk

Bruce'un Massawa'dan sonra izlediği kara güzergâhı, iki Portekizli Cizvit rahibin 1632'de ko-

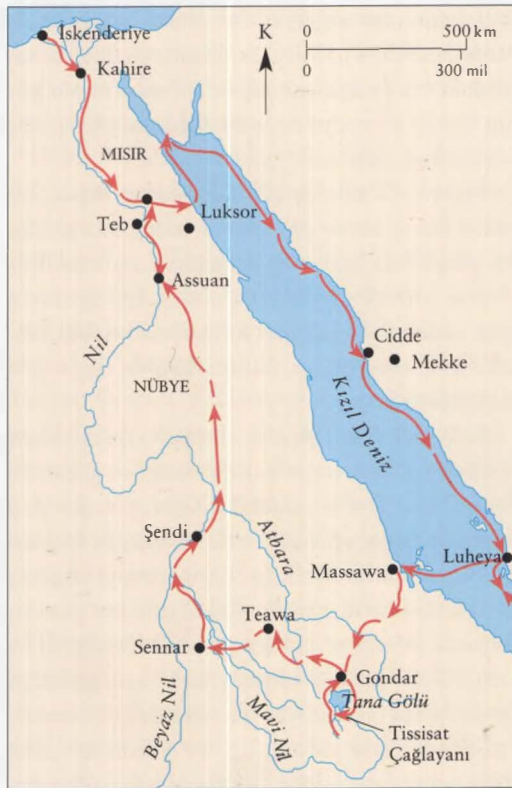
James Bruce'un büyük Avrupa gezisi sırasında Roma'ya uğradığında Pompeo Battoni tarafından yapılan portresi, 1762.





vulmasından beri (bir Fransız doktor dışında) hiçbir ziyaretçinin geri dönemediği tehlikeli bir bölgeden geçiyordu. Dolayısıyla, gözlemlediği ve daha sonra kayda geçirdiği her şey, olağanüstü ilgi çekme potansiyeline sahipti. Ama başından itibaren Bruce'un gözlemleri -tıpkı Marco Polo'da (s. 75) olduğu gibi- görmesi ve dikkat çekici bulması beklenebilecek epeyce noksanlıklar taşır. Sözgelimi, Etiyopya kiliselerinde "on emir" tabletlerinin bulunduğu inanan sandıklara ve Aksum'un ünlü antik eserlerine değinmez. Öte yandan, canlı hayvanların böğürlerinden et parçaları kesmeye dayalı yerel âdet gibi, inanılrlık sınırlarını kesinlikle zorlayan birçok hususu ve uğraşı da aktarır.

Bruce elindeki belgeler ve bildiği diller dışında, bu meçhul ve haşın diyarda ilerleyişini kolaylaştıracak başka varlıklara da sahipti. Beraberinde zengin hediyeler getirmişti, kendi kendini yetiştirmiş bir pratisyen hekimdi ve onu ağırlayan insanların birçok rahatsızlığını iyileştirebilecek kadar birikimliydi. Ağır silahlarla donanmıştı ve bu ateş gücünü kullanmaktan hiç çekinmeyen



Üstte Bruce'un canlı hayvanlardan et parçaları kesme yönündeki Etiyopya âdetini uyguladığı iddiasını alaya almak amacıyla Isaac Cruikshank'ın çizdiği bir karikatür, 1791.

Bruce'un Iskenderiye'den Mavi Nil'in kaynağına giderken ve daha sonra Etiyopya'nın başkenti Gondar'dan Assuan yoluyla Nil'in aşağı çıkışına doğru geri dönerken izlediği güzergâhı gösteren harita.



"Bruce Nil'in Kaynağında" adlı bu resim, Balugani ya da keşif seferinde onun ölmesinden sonra bazı eserlerine sahip çıktığından kuşku duyulan Bruce tarafından yapılmıştı.

biriydi. Ama hepsinin ötesinde, ona yetkili bir adam, doğuştan kralların ve prenslerin bir dostu damgasını vuran bir endama, duruşa ve kişiliğe sahipti. Aralarında bir saray prensesinin de bulunduğu Etiyopyalı genç kızların hemen büyüüne kapılmasını sağlayan bir cinsel çekiciliği de vardı besbelli ki. Kavgacı mizacı yüzünden saraydaki bir dalaşa karıştığında kurtulmasını bütün bunlara borçluydu, aksi halde böyle bir suç canına mal olabilirdi.

Başkent Gondar'a 1770'de ulaşan Bruce, ülkenin bir iç savaş ortamında olduğunu gördü. Bu çatışmada kralın ve acımasız komutanı Ras (Prens) Mikail'in yanında yer aldı. Çekişmelerin içine atılmaktan hiç geri kalmayan bir kişi olarak, yerel entrikalara, harekâtlara ve hatta çarpışmalara karıştı.

Asıl hedefinin peşine düşmek, yani Mavi Nil'in kaynağını oluşturan pınarları ve görkemli Tissisat Şelalesi'ni aramak üzere Gondar'dan kopmak Bruce için güç oldu. Sonunda bunları ilk kez bir harita üstünde doğru çizmeyi başardı. Portekizli Cizvitler'in önceki keşiflerine pek aldırmadı. Dönüş yolculuğu sırasında Mavi Nil'le, yani "asıl" Nil'le buluşma noktasını gördüğü Beyaz Nil'in önemini de aynı şekilde küçümsedi.

Etiyopya'dan dönüş büyük olasılıkla daha zorlu geçti. Bruce daha Gondar'dayken ölen res-

sam yol arkadaşı Balugani'den kitabında pek fazla söz etmez. Bu tutum genellikle Balugani'nin birçok tablosunu kendisininmiş gibi sunmasına bağlanır. Etiyopya'dan ayrıldıktan sonra Sudan'a geçen Bruce, Nübye Çölü'nü aşarken susuzluktan ölmenin eşiğine kadar geldi. Nihayet Assuan'a ve ardından Kahire'ye vardı. Dönüş yolunda İtalya ve Fransa'ya uğradı, Papa ve XV. Louis'nin huzuruna kabul edildi ve bir kahraman gibi onuruna şölenler verildi.

Eve dönüş: Değişik tepkilerle karşılaş

Tam 12 yıl yurtdandan uzak kaldıktan sonra 1774'te Londra'ya dönen Bruce, aynı ölçüde sıcak bir karşılama görmedi. Etiyopya'da ona saygınlık kazandırmış olan kibir, Londra'da insanları çileden çıkardı. Serüvenleri kuşkuyla karşılandı ve alaya alındı. Kral III. George sunduğu resimlere coşkusuzca baktı ve Genç William Pitt baronetlik başvurusunu (epeyce bir gecikmeyle) geri çevirdi. Dr. Johnson önceleri hikâyelerine inanma eğiliminde olmasına karşın "daha sonra görüşünü değiştirdiği"ni bildirdi. İskoçya'daki malikânesine çekilen Bruce, yolculuklarını anlattığı kitabı ancak 17 yılda bitirebildi. Beş ciltten oluşan bu eseri çıktığında, karikatürist Cruikshank ve başkalarının hicivlerine hedef oldu.

Ancak 1794'te (çok aşırı kiloya vardığı 64 yaşında merdivenden düşmeyle gelen) ölümünden sonra, gezginler ve araştırmacılar Bruce'un anlattığı şeylerin temelde doğru olduğunu, o zamana kadar girilmiş en cesur ve en olağanüstü yolculuklardan birini gerçekleştirdiğini teyit ettiler. Bir başka büyük Afrika kâşifi Dr. Livingstone, onun için "hepimizden daha büyük bir gezgin" diye yazarak, hakkını vermiş oldu.



Balugani ya da Bruce tarafından suluboyayla yapılmış bir sırtlan resmi.

James Cook

1768-71

Hırs beni yalnız benden önce gelmiş insanların gittiği yerlerin değil, aklımın erdiği kadarıyla bir insanın gidebileceği yerlerin daha ötesine götürüyor.

JAMES COOK, 30 OCAK 1774

36

James Cook mesafe bakımından Ay'a gidişle eşdeğer olan üç destansı yolculukla, tarihteki diğer kişilerin hepsini geride bırakacak şekilde, yeryüzünün daha geniş bir kesimini keşfetti. Ayrıca, ölümcül hastalık iskorbütün alt edilmesine katkıda bulundu ve bazıları 20. yüzyıla kadar kullanılacak doğru haritalarıyla bilimsel seyir sanatına öncülük etti. Dahası, döneminin en büyük efsanesini, yani keşfedilmesi halinde dünyadaki en zengin ülke olmayı sağlayabilecek bir "Büyük Güney Kıtası"nın, bir *provincia aurea*'nın (altın diyarı) varolduğu yolundaki inancı yıktı.

İngiliz Deniz Bakanlığı ve Kraliyet Derneği 1768'da Venüs'ün geçişini gözlemlemek ama-

cıyla bilimsel bir keşif gezisi düzenledi. Venüs diskinin güneş yüzünün önünden geçişi ender görülen bir astronomi olayıydı. Astronomlar bu geçişin süresinden hareketle dünya ile güneş arasındaki mesafeyi hesaplayabilir ve çıkan sonuç evrenin büyüklüğünü ve çapını ölçmeye yardımcı olabilirdi. Kraliyet Derneği'nin kaynak için Kral III. George'a başvururken yazdığı gibi, böyle bir çalışma "denizciliğin son derece bağlı olduğu astronominin gelişmesine büyük katkıda bulunabilirdi."

Ne var ki, bu iş için Güney Okyanusu'nda olayın izlenebileceği bir yere ve güvenilebilecek bir kaptana gerek vardı. İlk sorun Tahiti'nin keşfedildiği haberiyle çözüldü, burası Güney Okyanusu'nda Venüs'ün geçişini gözlemlemek için kusursuz bir konumdaydı.

Deniz Bakanlığı'nın kaptan tercihi de aynı ölçüde şans eseri olarak isabetliydi: Bir İskoç tarım işçisinin oğlu olan James Cook. Marton-in-Cleveland'da 1728'de doğan Cook, Whitby'de ticaret gemilerinde yetiştikten sonra 1755'te Kraliyet Donanması'na katılmış, "istidat ve kabiliyet"iyle büyük takdir görmüştü. 1768'de kraliyet barkası *Endeavour*'un komutanlığına getirildiğinde, yüzbaşı olmak şöyle dursun, henüz teğmen bile değildi ama denizcilik becerilerinden ve Kanada'da Britanya'nın yeni ele geçirdiği toprakların haritasını titizlikle çıkararak yürüttüğü çalışmadan dolayı Deniz Bakanlığı bünyesinde tanınan biriydi. Ayrıca yıldızlara bakarak boylam belirlemeyi bilen ve hatta Kraliyet Derneği'nin *Transactions* dergisinde güneş tutulması üzerine kısa bir makalesi yayımlanmış olan becerikli bir astronomdu. Dolayısıyla James Cook'un kişiliğinde, sefere öncülük etmek



Cook'un John Webber tarafından yapılmış portresi (1776). Cook doğru zamanda yaşamış doğru adamdı: 18. yüzyıl Aydınlanma'sının halis bir çocuğu olarak tam Romantik Çağ'ın başladığı sırada ölmesi, 19. yüzyıl için bir kahramanlık temsali olmasını sağladı.



Yüz kadar gemici neredeyse üç yıl boyunca böyle sıkışık bir ortamda barınmıştı. Resimde kraliyet barkası Endeavour'un esas olarak 18. yüzyıl yöntemleriyle ama güvenliği artırmak açısından bazı modern malzemelerle daha sonra inşa edilmiş modeli görülmüyor.

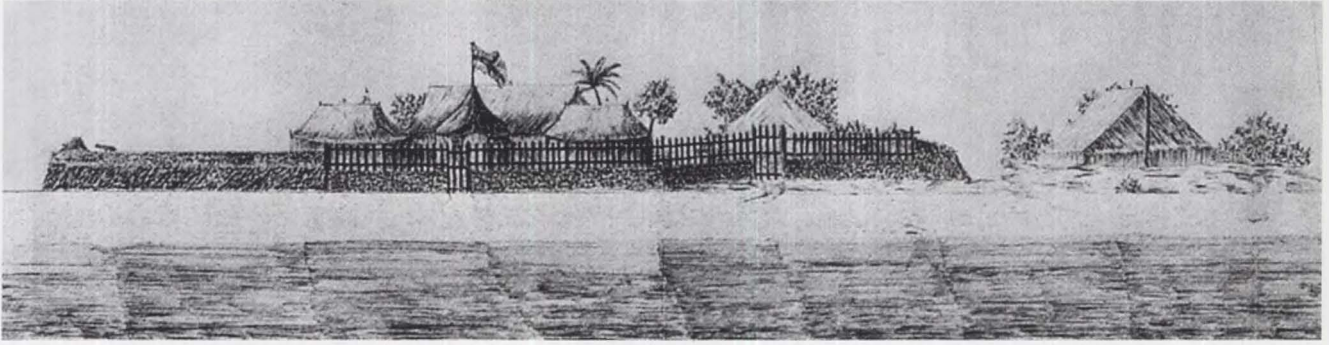
için kusursuz bir gemici ve bilimci dengesi bulunmuştu.

Endeavour'un seyahati

Cook göreve uyacak şekilde düzenlenmiş eski bir kömür gemisi olan *Endeavour*'la 26 Ağustos 1768'de Plymouth'tan denize açıldı ve böylece tarihin en büyüklerinden biri olarak geçecek yolculuğuna başladı. Gemide "Subaylar, Tayfalar, Beyefendiler ve uşakları dahil olmak üzere 94 kişi" vardı. Bunların en ünlüsü son derece varlıklı ve nüfuzlu bir adam olan Joseph Banks'ti. Sonradan şövalyelik ve baronetlik unvanları verilen, Kew Bahçeleri'nin onursal müdürlüğüne ve Kraliyet Derneği'nin başkanlığına getirilen Banks, doğa tarihine içten bir tutkuyla bağlanmış olağanüstü bir aristokrattı. Bilgi birikimiyle ve uzmanlığıyla doğa tarihinde bir dönüşümü sağladı; seyahat dönüşünde getirdiği koleksiyonlarla dünyada bilinen bitkilerin sayısını dörtte bir oranında arttırdı.

Cook'un hedefi Venüs'ün geçişini gözlemlemek üzere 3 Haziran 1769'da Tahiti'ye varmak. Manş Denizi'nden güneye yöneldi, Madeira üzerinden Rio de Janeiro'ya ve ardından Latin Amerika kıyıları boyunca aşağıya inerek Boynuz Burnu'na ulaştı. *Endeavour* Büyük Okyanus'un engin açık sularını iki buçuk ayda aştı, karaya hiç uğramaksızın 60° Güney enleminin, yani Güney Kutbu'na mesafenin üçte ikisine denk gelen kesimin buzlu fırtınalarından Tahiti'nin tropikal güneşli ortamına geçti.

Cook nihayet 10 Nisan 1769'da volkanik dorukları gördü ve iki gün sonra Tahiti'nin Mata-vai (Kraliyet Körfezi) olarak bilinen geniş girintisinde demirledi. Yolcuları selamlamak için kanolarıyla açılmış olan yerel sakinler gemiyi karşıladı. Venüs'ün geçişine sadece yedi hafta kaldığı için, Cook "Venüs Kalesi"nde kamp kurarken, Banks de botanik ve etnografya çalışmalarına koyuldu. 3 Haziran günü "uygun" bir gökle şafak söktü ama Venüs'ün geçişini gözlemle-



me işi hayal kırıklığıyla noktalandı: Venüs'ün yarığölge denen bulanık dış hattı, iki gezegenin tam çakışma anını belirlemeyi olanaksız hale getirdi. Cook ve yol arkadaşı gözlemciler bir uzlaşmaya vardı ve bir daha bu konuyu açmadı. Cook adadaki geri kalan zamanını şaşırtıcı kesinlikteki bir harita çıkarma çalışmasıyla geçirdi, denizcilerin sonraki 100 yıl boyunca kullanacağı bir bilim ve sanat eseri ortaya çıktı.

“Güneye doğru gidiş”

Cook üç ay kaldığı Tahiti'den ayrılırken, Deniz Bakanlığı'nın gizli emirlerinin yer aldığı ikinci mühürlü paketini açtı: Büyük Güney Kıtası'nı,

keşif tarihinin Kutsal Kâsesi'ni aramak üzere 40° Güney enlemine yolculuk edecekti.

Sosyete Adaları'nı geride bıraktıktan sonra, Cook rotasını güneye çevirdi. Hava gittikçe soğudu ve tayfaların elleri gemi donanımına dokunamayacak kadar dondu. Ortalıkta hâlâ ne kıta vardı, ne de yakındaki bir kara parçasının belirtisi. 40° Güney enlemine kara görmeksizin ulaşılması üzerine, Cook bir kez daha kuzeye ve ardından batıya yönelerek, Hollandalı kâşif Abel Tasman'ın (s. 131) yüz yılı aşkın bir süre önce haritasını çıkardığı kıyı şeridine doğru ilerledi.

Kara nihayet 6 Ekim 1769'da öğleden sonra saat 2'de görüldü. Banks bunun “Büyük Güney

Tahiti'deki Venüs Kalesi. Cook burada astronomi kadranı ve saati, aynalı teleskop gibi dönemin en iyi donanımlarından bazılarını kullanarak bir gözlem evi kurmuştu.

Endeavour'un seyahati ve sonraki iki seyahat, Cook'u döneminin en ünlü denizcisi konumuna çıkardı.





Üstte Sidney Parkinson'ın bu resminde bir Maori savaş kanosunun "gemiye meydan okuyuşu" tasvir ediliyor. Maoriler'le sert bir tanışmadan sonra, Cook bu Yeni Zelanda sakinleriyle yakın ve karşılıklı saygıya dayalı bir ilişki kurdu.

Kıtası" olduğu kanısındaydı. Cook kuşkucu yaklaşmakla birlikte, onun emirlerine uyarak kapsamlı bir araştırma yürüttü. Yeni Zelanda'yı oluşturan iki büyük ada olduğu ortaya çıkan kara parçalarına Kral III. George adına bayrak dikildi. James Cook 31 Mart 1770'te Yeni Zelanda kıyılarından ayrıldığında, yerel Maoriler'le ömür boyu sürecek bir dostluk kurmuş ve haritacılık tarihinin en dikkate değer işlerinden biri-

Cook'a ait olduğu sanılan bir Maori tiki'si. Tiki önemli kişilere sunulan değerli hediye idi ve bunun verilmesi Maorilerin yabancı kaptana duyduğu saygının bir başka belirtisiydi. Cook'un bu tiki'yi hâmesi Kral III. George'a armağan ettiği anlaşıyor.



ni tamamlamıştı: Sadece sekiz yerde karaya çıkılarak, üç aydan az bir deniz yolculuğuyla 3.860 km'lik kıyı şeridi incelendi ve haritası çıkarıldı.

Geri kalan görev mümkün olan en güvenli güzergâhla ülkeye dönmekti. Cook, "Nieuw Holland"ın (Avustralya) haritası çıkarılmamış doğu kıyıları yoluyla Batavia'ya (Cakarta) gitmeyi seçti. Orada Britanya'ya dönüş için uzun yolculuğa çıkmadan önce *Endeavour*'u onarımdan geçirme fırsatını bulacaktı. Yeni Zelanda'dan ayrılıştan üç hafta sonra, 19 Nisan 1770'te kara tekrar görüldü. Gemi dokuz gün sonra Gwiyalgal Aborijinleri'nin kuşkulu bakışları altında bir körfezde demir attı.

Banks daha sonraları körfeze Botany adının verilmesine vesile olan botanik çalışmalarını yürütürken, Cook ve adamları da kıyı şeridinde ve iç kesimde ayrıntılı harita çizimleriyle uğraştı.



Ardından kuzeye doğru bir ilerleyişle, şimdiki Cairns'e ve sonradan verilen adla "Keder Burnu"na varıldı. Büyük Set Resifi'nin mercanlarına çarparak çakılan *Endeavour*'un fena halde su sızdırarak yeniden yüzer hale getirilmesi yaklaşık 24 saati buldu. Mürettebat, şimdiki Cooktown yakınında bir sığınak buldu.

Cook'un tayfaları yedi haftayı gemiyi onarmakla ve Gogo-Yimidar Aborijinleri'yle dostluk kurmakla geçirdiler. Sıklıkla gördükleri garip ve zıplayan yaratığın "kanguru" diye anıldığını onlardan öğrendiler. Cook 4 Ağustos 1770'te "Endeavour Irmağı"ndan ayrıldı ve Büyük Okyanus tarihinin en çarpıcı denizcilik serüvenlerinden birine girişti: Su sızdıran bir gemiyle resifin içinde dolambaçlı bir yol izledi ve Batavia'ya (Cakarta) giderken efsanevi Torres Boğazı'nın gerçekten varolduğunu kanıtladı.

"Eksiksiz" bir seyahat

Endeavour güçlüklerle boğuşarak Ümit Burnu üzerinden yurda döndü ve coşkulu bir karşılama gördü. Banks seyahatin kahramanı olarak öne çıktı. Bununla birlikte, yeni bir dünyayı koloniler kurmaya açarak İngiliz imparatorluğunu dönüştüren şey, Cook'un Yeni Zelanda'daki ve onun verdiği adla Yeni Güney Galler'deki keşifleriydi.

Cook çığır açıcı iki seyahat daha yaptı. Bunlar Büyük Güney Kıtası efsanesini tamamen yıktı ve buzsuz bir Kuzeybatı Geçidi fikrini sorgulandı hale getirdi. Cook 14 Şubat 1779'da Hawaii'de trajik biçimde öldürüldüğünde, döneminin en ünlü denizcisiydi. O zamandan beri de bir efsane olarak kalmış bulunuyor.

Joseph Banks için George Stubbs'ın yaptığı bir kanguru resmi. Çizimde esas alınan model, Cook'un ilk seyahatinde subaylarından birinin vurduğu bir hayvanın postuydu. Cook'un adamları "aşağı yukarı tazi büyüklüğünde, narin, fare renkli, çevik, uzun kuyruklu ve bir tavşan gibi zıplayan" bu hayvanı görünce serseme dönmüştü.

Solda Alexander Buchan'ın 1769'da yaptığı bu tabloda, *Endeavour*'un Tierra del Fuego'daki Güzel Başarı Körfezi'nde su alışı görülmüyor. Tierra del Fuego'nun sakinleri Cook ve adamlarının bu seyahatte karşılaştıkları birçok yerli halkın ilkiydi. Cook onlara saygılı ve insanca davranma talimatını vermişti.

37

Jean-François
de Lapérouse

1785–88

Bu özgür toprakla kucaklaşırken sevinçten ölseler bile, kıyılarımıza dönmelerine izin verilsin!

FRANSA TARİH DERNEĞİ'NİN ULUSAL MECLİS'E ÇAĞRISI

Languedoc bölgesindeki Albi'de düşük rütbeli bir Fransız soylu ailesinin çocuğu olarak 1741'de doğan Jean-François de Galaup de Lapérouse, dünya çapında bir gemici ve denizciydi. Donanmaya 15 yaşında girdi, çok geçmeden Yedi Yıl Savaşı sırasında İngilizler'e karşı çarpışmalarda aktif bir rol üstlendi ve 1763'te asteğmenliğe yükseldi.

James Cook'un başarılarından ve Louis An-

toine de Bougainville'in dünya çevresindeki seyahatinden (bkz. çerçeve yazı, s. 150) aldığı ilhamla, 1771'de Batı Hint Adaları'na bir deniz yolculuğu yaptı, ertesi yıl bunu Ile de France'tan (Mauritius) Hindistan, Seyşeller ve Madagaskar'a geziler izledi. Madagaskar'da Louise-Eléonore Broudou'ya âşık oldu ama ailesi bu birlik-teliğe karşı çıktı. Ne var ki, genç denizci Aralık 1776'da Mauritius'tan ayrıldığında, Eléonore da onun peşinden Fransa'ya gitti.

Lapérouse Amerikan Bağımsızlık Savaşı sırasında Batı Hint Adaları ve Kuzey Amerika'ya başka yolculuklar yaptı. Barışın sağlandığı 1783'te kıdemli bir kaptandı. Paris'te hâlâ kendisini beklemekte olan Eléonore'la evlenmeye karar verdi. Sonunda gerek ailesi gerek donanma bu evliliğe onay verdi. Bu kişisel başarının coşkusuyla ve Cook'un atılımlarını sürdürme özlemiyle, Lapérouse büyük bir Büyük Okyanus gezisini planlayan ve XVI. Louis tarafından desteklenen bir hükümet ekibinde yer aldı. Üç ya da dört yıl sürmesi öngörülen botanik, etnografya, jeoloji ve astronomi odaklı bu bilimsel sefere katılacak iki gemi ve mürettebatları gizlice seçildi. İlerleyişi çizecek bir haritacının da bulunduğu sefer birliğinin başına Lapérouse getirildi.

Lapérouse'un Büyük Okyanus seyahati

Gemiler 1 Ağustos 1785'te Brest'ten denize açıldı. Lapérouse yeni adıyla *Boussole*'ün kaptanlığını yaparken, dostu Paul-Antoine-Marie Fleuriot de Langle *Astrolabe*'ün idaresinden sorumluydu. Boynuz Burnu'nun çevresinden dönerek

Yeğenin elinde-ki bir Lapérouse minyatürünü esas alarak, Thomas Woolnoth'un yaptığı oymabaskı resim. Lapérouse seyahatini anlatmak üzere ülkesine yeterli malzeme gönderdi ve bu anlatı 1791'de yayımlandı.





Şili'deki Concepción'a varan Fransızlar, Paskalya Adası'nda devasa heykelleri gördükten sonra, Hawaii üzerinden Alaska'ya yöneldiler. Oraya 1786 yazında varmalarına rağmen, hava soğuk ve sisliydi, keşif çalışmasını tehlikeli kılan sinsi dalgalar vardı. Port de Français'e (şimdi Lituya Bay) yönelik bir araştırmada 21 adam boğuldu. Lapérouse bu kadar güneyde olacağına pek inanmadığı Kuzeybatı Geçidi'ne dönük gelişigüzel bir arayıştan sonra, California'daki Monterey'e gitti. İki hafta sonra, güneybatıya düştüğü söylenen kara parçalarını aramaya koyuldu. Hiçbir şey bulamayınca kuzeye dönen gemiler, ıssız Necker Adası'nı keşfetti ve ansızın önlerine çıkan bir mercan resifine (Fransız Fir-kateyn Sığılıkları) batmaktan son anda kurtuldu. Resifin ortasındaki kayalık günümüzde La Pérouse Kulesi olarak anılır.

Çin'e gidiş

Lapérouse'un yurdundan ayrılışının üzerinden 18 ay geçmişti. Makao'dan sıklıkla kalkan gemilerden biriyle Fransa'ya raporlar ve paketler göndermek üzere uzun bir yolculuğu göze aldı. Orada çok sayıda Alaska deniz samuru postunun satışını yürüttü, gemilerine yeni erzak stoku yaptı ve Lituya Bay faciasında kaybettiği tayfaların yerine yeni adamlar tuttu. Bir ay kadar sonra Filipinler'e doğru yelken açtı, ardından Tayvan üzerinden çalkantılı denizleri aştı, Kore ile Japonya arasından geçerek Ohotsk Denizi'ne çıktı. Ohotsk ve Sahalin kıyıları daha önce çoğu Avrupalı için esrarengiz bir yerd. Fransızlar doğabilimcileri için uygun karaya çıkış noktalarının, denizciler için nahoş sislerin bulunduğu bu bölgenin haritasını doğru biçimde çizdi.

Lapérouse 1787 yaz sonu Kuril Adaları'na

Lapérouse 9 Nisan 1786'da Paskalya Adası'nın batı kıyısındaki Cook Körfezi'nde demirledi. Orada Fransızlar iyi karşılandı, yerel sakinlerle ticaret yaptı ve hediye değiş tokuşuna girdi. Duché de Vancy'nin yaptığı bu graviürde, yanına bir kafil alan de Langle'ın daha önce gemilerden görülen büyük heykelleri inceleyişi görülmüyor.

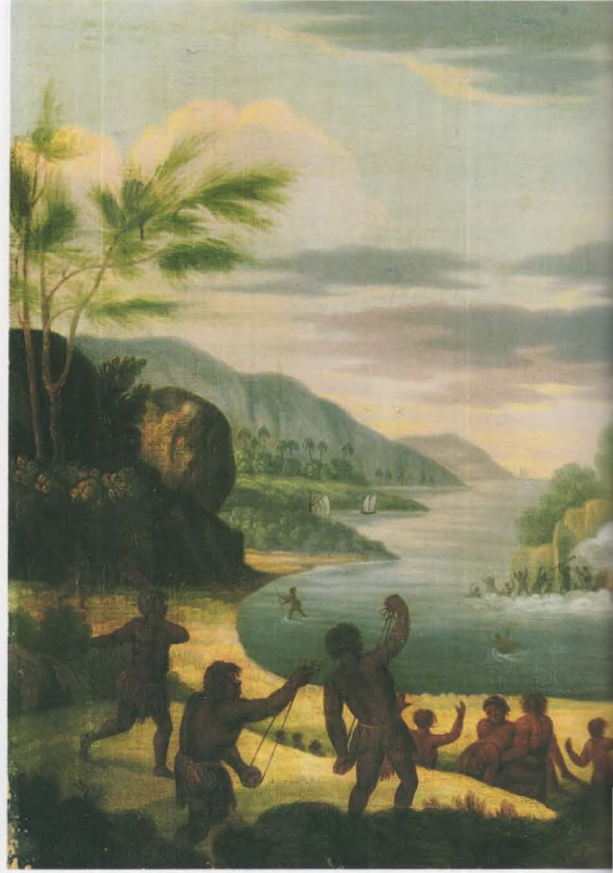
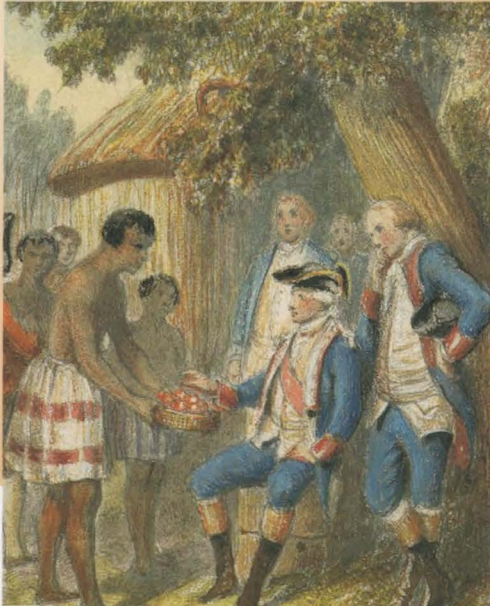
LOUIS ANTOINE DE BOUGAINVILLE

Bir aydın, asker ve kâşif olan Bougainville (1729-1811), Fransa ve Büyük Okyanus tarihinin en atılgan kişilerinden biriydi. Yedi Yıl Savaşı sırasında, Kuzey Amerika'da rakibi James Cook'un da katıldığı kara muharebelerinde çarpıştı. Fransa'nın yenilgisi üzerine, ordudan ayrılarak denizcilğe yöneldi.

Büyük çaplı bir bilim ve keşif gezisinin komutanlığını üstlendi. Falkland Adaları'nı İspanya'ya tekrar teslim etme ve ardından yolculuğa devam ederek dünyanın çevresini dolaşma talimatıyla, 15 Kasım 1766'da *La Boudeuse* gemisiyle Nantes'tan yola çıktı. Teslim işlemini yerine getirince, ikmal gemisi *L'Étoile*'le buluşmak üzere Rio de Janeiro'ya gitti. Daha sonra Macellan Boğazı'nı aşarak Büyük Okyanus'a geçti. İki gemi Tuamotu Takımadaları arasında dolandı, ardından batıya yöneldi ve Samuel Wallis'in önceki yıl Britanya adına el koyduğu Tahiti'nin yolunu tuttu. Fransızlar'ın Tahiti'ye ilişkin raporları -ve onlarla birlikte Fransa'ya dönen Tahitili Ahu-toru- Jean-Jacques Rousseau'nun "Soylu Vahşi" konusundaki fikirlerine güç kattı. Tahiti ve Sosyete Adaları'ndan sonra Bougainville yoluna devam ederek Samoa ve Yeni Hebridler'e (Vanuatu) ulaştı. Büyük Set Resifi yüzünden "Nieuw Holland"ın (Avustralya) doğu kıyılarına yaklaşımdan kaçınması, bu kıtayı keşfetme payesini Cook'a (s. 143) bıraktı. Yeni Gine'nin güneydoğu kesimine ve Louisiade Takımadaları'na yöneldi, sonunda Solomon Adaları'nın yeni bir kısmını keşfetti. Buradaki en büyük ada hâlâ onun adını taşır. Kuzeye ve ardından batıya doğru yol alarak Hollanda Doğu Hint Adaları'nın arasından geçti. Dönüş yolculuğunda Ile de France'a (Mauritius) uğradı ve Cape Town'dan geçti. Ertesi yılın 16 Mart'ında Fransa'nın St Malo limanına ulaştı.

Bougainville bir kahraman gibi karşılandı. Denizcilik eğitimin-den ve tecrübesinden yoksun olmasına karşın, 18. yüzyıl sonlarında dünyanın çevresini dolaşmayı başaran tek Fransız kâşif idi. Seferin botanikçisi Philibert Commerson yüzlerce yeni bitki türüne ad verdi. Daha da önemlisi, Bougainville'in başından geçen olaylar Büyük Okyanus'a dönük Fransız ilgisini canlandırdı ve Lapérouse gibi ardılları daha kapsamlı keşiflerde bulunma arayışına yöneltti.

Tahitililer 1768'de Bougainville'e meyveler sunuyor. Bougainville aslında Sosyete Adaları'nın çoğunu göremedi ve bunlar ertesi yıl Cook tarafından keşfedildi.



doğru ilerledi ve tekrar Büyük Okyanus sularına girerek, Kamçatka Yarımadası'ndaki Petropavlovsk yakınında demirledi. Orada iki yıllık bir suskunluğun ardından nihayet Fransa'dan haber geldi. Mektuplarda Lapérouse'un komodorluğa terfisinin onaylandığı ve İngilizler'in Avustralya'daki Botany Körfezi'ne gemiler gönderdiği bildiriliyordu. Lapérouse'a verilen talimat bu girişimin amacını araştırmaktı. Ekip Rus konuk-severliğinin tadını iyice çıkardıktan sonra, mektupları, jurnalleri ve haritaları kara yoluyla Fransa'ya gönderdi ve güneye doğru denize açıldı. Belgeler bir yıl sonra Fransa'ya vardığında, Lapérouse çoktan kaybolmuştu.

Büyük Okyanus'un güneyi

Aralık 1787'de *Astrolabe* ve *Boussole* Samoa Adaları'na ulaştı ve dostça bir ağırlama gördü. Ne var ki, yerel sakinlerle çıkan bir çatışmada 39 Samoalı ve aralarında de Langle'in da bulunduğu 12 Fransız öldü. Öç almaktan kaçınan La-



pérouse, Tonga yoluyla Botany Körfezi'ne yöneldi. Orada 24 Ocak 1788'de, İngiliz "Birinci Filosu"nu gördü. Yeni Güney Galler'de ilk Avrupa kolonisini kurmak üzere İngiltere'den mahkûmlar taşıyan gemiler bölgeye 19/20 Ocak'ta gelmişti. İki ülkenin mürettebatları arasında sıcak ilişkiler kuruldu. Lapérouse burada kaldığı süreyi yeni erzak stok etmek, onarımları yapmak, güzergâhının ve planlarının ayrıntılarını içeren başka belgeleri Fransa'ya göndermek için kullandı. İngilizler 10 Mart'ta Fransız gemilerinin Fransız Körfezi'nden yelken açtığını gözlemledi. Onları bir daha gören olmadı.

Seferin akıbeti

Lapérouse dönüş yolunda önce Tonga, Yeni Kaledonya ve Santa Cruz Adaları'na uğramayı ve Torres Boğazı'ndan geçerek Mauritius'a gitmeyi tasarlamıştı. Fransa'ya 1789 ilkbaharına doğru varmayı umuyordu. Gemilerin bir türlü dönmesi üzerine, hükümet, donanma ve Eléonore

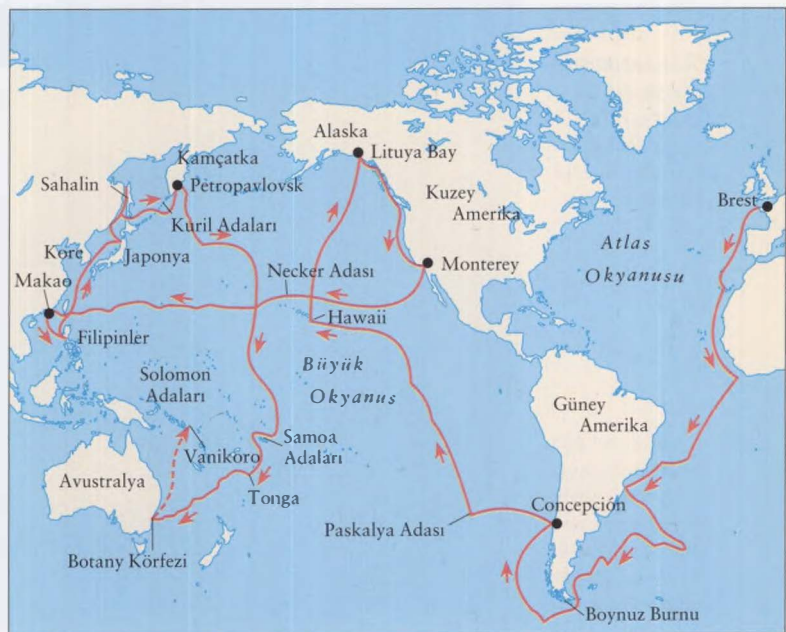
gittikçe endişeye kapıldı. Tecrübeli denizci d'Entrecasteaux 1791'de Lapérouse'u bulmaya yönelik bir seferin başına getirildi.

Eylül ayında yola çıkan iki gemi, Avustralya'nın çevresinden dolaştıktan sonra, beyhude bir arayışla Tonga ve Yeni Kaledonya'ya yöneldi. D'Entrecasteaux 1793 ilkbaharında gördüğü Solomonlar'daki uzak bir adanın Lapérouse'un gemilerinin beş yıl kadar önce kazaya uğradığı yer olduğunun farkına varamadı. İrlandalı bir kaptan olan Peter Dillon, Lapérouse'un iki gemisinin ve sağ kalan bazı adamların muhtemel ebedi istirahatgâhının Solomonlar'a bağlı Santa Cruz ada topluluğundaki Vanikoro olduğunu ancak 1826'de öğrendi. 1828'de Fransız kaptan Dumont d'Urville, Vanikono'da bir Fransız gemisine ait parçalara rastladı. Bir dalgıç 1960'lar da iki gemi batığının yerini saptadı. Başka bir keşif heyetinin 2005'te *Boussole*'a ait bir 18. yüzyıl sekstantını bulmasıyla bu doğrulandı.

Eléonore çocuk sahibi olamadan ve kocasından bir daha haber alamadan 1807'de öldü. Her ne kadar olağanüstü yolculuğu trajediyle son bulsa da, Lapérouse Avrupa'nın Büyük Okyanus'a ilişkin bilgi birikimine çok büyük katkıda bulundu. Giriştiği sefer bütün zamanların en büyük yolculukları arasındaki yerini pekâlâ hak etmektedir.

Samoa'nın Katliam Körfezi'nde Fransız teknelerine yönelik saldırı. Fransızlar başlangıçta dostça bir karşılama gördüyse de, 11 Aralık'ta bir kafilayla karaya çıkan de Langle, kendisinin de yaşamını yitirdiği bir çatışmaya tuttu. Lapérouse dostunun ölümlüyle harap oldu; ama misillemeye girişmeksizin iki gün sonra oradan uzaklaştı.

Lapérouse'un gemilerinin Solomon Adaları'ndaki Vanikoro yakınında ortadan kaybolana kadar izlediği güzergâhı gösteren harita.



38

Alexander Mackenzie

1792–93

Keşif seyahatlerim burada son buluyor. Anlatımda, çekilen zahmetler ve yaşanan tehlikeler, endişeler ve ıstıraplar abartılmış değil. Tam tersine, birçok durumda, bunları anlatma çabamda kelimeler yetersiz kaldı. Bununla birlikte, başarıyla taçlandıkları için, emeklerimin karşılığını aldım.

ALEXANDER MACKENZIE, 1801

18. yüzyılda, Meksika'nın dar kıtağı dışında, hiç kimse Kuzey Amerika'nın iki kıyısı arasında bağlantı kurmamış ve bütün kıtayı boydan boya aşmamıştı. Amerika'yı boydan boya aşma dürtüsü sırf keşfe dönük değildi. Avrupa'da revaçtaki "kunduz" başlıkları için gerek duyulan kürkten büyük servet kazanma olanağı da söz konusuydu.

1793'te, yani Lewis ve Clark seferinden (s. 165) 12 yıl önce, Alexander Mackenzie adlı bir İskoç dokuz yol arkadaşıyla huş ağacı kabuğundan yapılmış 7,6 metrelik bir kanoyla ilk kez Kuzey Amerika'yı boydan boya aştı.

Thomas Lawrence'in yaptığı bu tablo (y. 1800), İskoç Mackenzie'nin bilinen tek portresidir.



Dış Hebridler'den gelen delikanlı İskoçya'nın Dış Hebrid Adaları'ndan Stornoway'de 1762-64 arasındaki bir tarihte doğan Mackenzie, annesini henüz çocukken yitirdi. 12 yaşında ailesiyle birlikte New York'a göç etti ve oradan da Montréal'e geçti. Daha 16 yaşında bir kürk dükkânında tezgâhtarlığa başladı ve 22 yaşında "ertesi ilkbaharda Yerli ülkesine gitme koşuluyla" ortaklık teklifi aldı.

Kıtayı aştığı seyahatin ilk aşamasında Montréal'den yola çıkarak, şimdiki Alberta eyaletinin kuzey kesiminde yer alan Athabasca Irmağı'na kadar Kanada'nın yarısına varan bir mesafeyi dolaştı. Oraya 1787'de vardı ve kızı Peter Pond adlı bir kürk taciriyle birlikte



Üstte Montréal'den Fort Chipewyan'a kadar kürk tacirlerinin kullandığı kesiti de kapsamak üzere, Mackenzie'nin kıtayı aşarken izlediği güzergâhı gösteren harita. Mackenzie yatırımcıların ilgisini yeni bir ticaret güzergâhına çekmek istediğinden, yolculuğun mesafesini sürekli küçümseledi.



Mackenzie'nin seyahat güzergâhı boyunca aynen onun yaptığı gibi Peace Irmağı'nda akıntıya karşı kürek çekişle ilerleyen bir kano.

geçirdi. Pond sert ve geçimsiz biri olarak nam salınıştı ama bir düşü vardı: Kürk işini Pasifik'e kadar genişletmek. Mackenzie ondan Yerli halkla nasıl ustaca ilişki kurulacağını öğrendi.

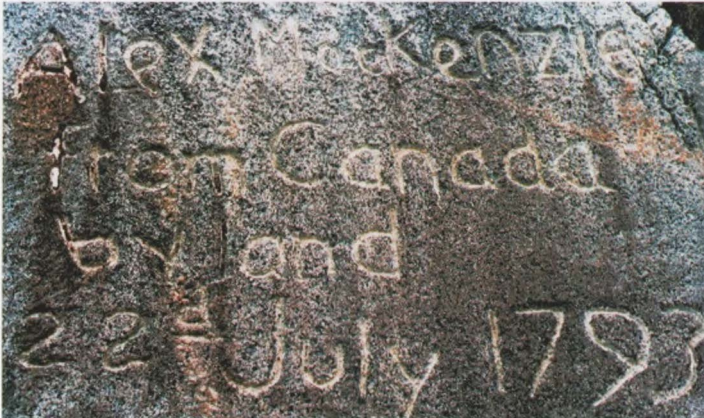
Kitanın ilk kez aşılışı

Mackenzie'nin ilk girişimi başarısızlıkla sonuçlandı; Büyük Okyanus yerine Kuzey Buz Denizi'ne ulaştı. 1792'de bir kez daha yola düştü. Yanına tercüman olarak iki Kunduz Yerlisi, altı Fransız asıllı Kanadalı profesyonel kano kürekçisi, Alexander Mackay adlı bir İskoç yardımcı ve küçük bir köpek aldı. Yolculuğuna Fort Chipewyan kürk ticareti üssünden başladı ve Peace Irmağı'ndan yukarıya 1.000 km kadar çıktı. Kışı geçirdiği bu yöre, bir Avrupalının batıda ulaştığı en uç noktaydı.

Mackenzie yolculuğuna ertesi yaz bir buçuk kilometreyi aşkın genişlikteki Peace Irmağı'nda sürekli akıntıya karşı kürek çekerek devam etti. Bu ağır ilerleyiş Kayalık Dağlar'a kadar sürdü. Mackenzie orada bir Yerli rehberin uyarısıyla yine akıntıya karşı kürek çekmek üzere sola dönmeye ikna oldu. Kayalık Dağlar Hendeği'nin dar kesimine girdikten sonra, Arktik su toplama sistemini Pasifik su havzasından ayıran kıraç araziye vardı. Sadece 817 adımlık bu aralığı çamurlu ve engebeli bir patikadan geçerek aştı. Böylece artık akıntı yönünde ilerleme olanağını buldu ve Bad Irmağı adını verdiği akarsu boyunca aşağıya indi.

Narin kanonun kazaya uğraması kafilenin neredeyse boğulmasına yol açtı. Kanoyu onar-

Mackenzie, Büyük Okyanus kıyısındaki bu kayada geri dönmek zorunda kaldı ama adını ve bu noktaya varış tarihi olan 22 Temmuz 1793'ü kaydetmek üzere bir kitabe bıraktı.



Seyahatin son noktası ve Büyük Okyanus kıyısındaki ilk yerleşme olan Bella Coola'daki bir sokak; 1897'de çekilmiş bir fotoğraf.



mak için dört gün huşşacı kabuğu ve çam reçinesi toplamakla geçirdi. Ardından bataklık ormanda kestirme bir yolu izleyerek Fraser Irmağı'nın geniş bir koluna ulaştı. Tekne korunç kanyonlarda bir kez daha kaza yaptı. Kanoyu onaran ve dönüş yolculuğu için saklayan katile, okyanusa doğru yürümeye koyuldu.

Nuxhalk Kıyı Yerlileri'ne balıkyağı satan yöredeki Yerliler'ce kullanılan "yağ patikası"nın izlendiği bu yürüyüş 17 gün sürdü ve 350 km sonunda Büyük Okyanus kıyısına varıldı. Mackenzie ödünç aldığı kütük sandallarla, İngiliz Kolumbiyası'ndaki Bella Coola'dan başlayan fiyort boyunca 50 km daha ileriye gitti. Orada gerçekten savaşçı Yerliler'le karşılaştı ve geri çekilmek zorunda kaldı.

Orada hâlâ duran bir kayanın üstünde varış tarihini işlediği bir kitabe bıraktı. Geldiği yolu aynen izleyerek, sadece altı haftada Fort Chipewyan'a döndü. Bir ticari güzergâh açma açısından başarısızlığa uğramıştı. Ama kıtayı aşan ilk kişi olarak şan şöhrete, servete ve bir şövalyelik unvanına kavuştu. Memleketi İskoçya'da henüz 58 yaşına varmadan öldü.

Mungo Park

39

1795–97, 1805–06

... Zenciler ile Avrupalılar arasında burun yapısı ve ten rengi açısından nasıl bir farklılık olursa olsun, içten gelen sempatiler ve ortak doğamızın karakteristik duyguları açısından hiç farklılık yok.

MUNGO PARK, 1795

18. yüzyıl sonlarında, 24 yaşındaki bir İskoç, kabına sığmayan bir yürekle Nijer Irmağı'nın kaynağını aramaya koyuldu. Böylece Batı Afrika'daki en inanılmaz keşif yolculuklarının ilkinin gerçekleşti.

Mungo Park'ın Afrika yollarına düşmesi şaşırtıcı değildi. En seçkinleri James Bruce (s. 140) ve Alexander Mackenzie (s. 152) olmak üzere, başka bir sürü İskoç böyle denizaşırı yolculuklara daha önce de damgasını vurmuştu.

Topraksız bir çiftçi ailenin 13 çocuğundan yedincisi olarak doğan Park'ın İskoçya'nın üçüncü bir bölgesinde geçen çocukluğu yeniyetme

bir kâşif için ideal bir ortamdı. İlk başta babası sakini ve çalışkan Mungo'nun kilisede bir kariyere uygun olacağı kanısına vardı. Ama gittikçe içindeki güdülere göre davranan oğlu başka fikirlerle kapıldı ve papazlık yerine Edinburgh Üniversitesi'nde tıp öğrenimini seçti.

21 yaşında mezun olan Park, eniştesi James Dickson tarafından devlet adamı Sir Joseph Banks'le tanıştırıldı. Bu görüşme Park'ın yazgısını belirleyen bir dönüm noktası oldu. Kaptan Cook'un botanikçisi olarak dünyayı dolaşmış olan (s. 143) Banks'in tavsiyesi üzerine, genç serüvenci bir Doğu Hint Kumpanyası gemisinde cerrah göreviyle Sumatra'nın yolunu tuttu.

Üç aylık seyahat sıradandı ama Park yeterliliğini kanıtladı ve çok geçmeden Afrika Derneği tarafından işe alındı. Banks'in yönlendirdiği bir grup zengin Londralı'nın kısa bir süre önce kurmuş olduğu derneğin amacı, "dünyanın bu civarının [Afrika] iç kesimlerine dönük keşifleri teşvik etmek"ti.

Nijer'in kaynağını arayış

Park'a verilen talimat efsanevi Nijer'in esrarını çözmekti. Bu büyük ırmağın akış istikameti, yüzyıllardan beri üzerinde tahminler yürütülen bir konuydu. Afrika Derneği'nin Nijer'e gönderdiği son "coğrafya misyoneri" Binbaşı Daniel Houghton, bir süre önce Afrika'nın çalılık arazisinde can vermişti. Park, "Böylesine az bilinen bir diyarı ... araştırmak ve yerli insanların yaşam tarzlarını ve karakterlerini onlar arasında yaşayarak tanımak yönünde tutkulu bir arzu vardı içimde" diye yazacaktı daha sonraları güncesinde.

Mungo Park'ın bilinmeyen bir ressamca (Henry Edridge'den sonra) 20'li yaşlarının ortasında yapılmış bir portresi, y. 1797.



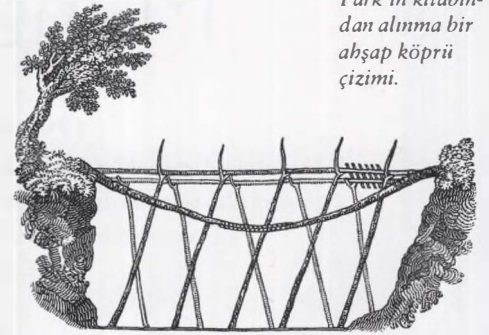


J. Ferrario'nun "Mungo Park'ın Seyahatlerine Göre Mombasa Dansı" adlı tablosu, y. 1820. Park bu töreni "hayasızca ve erkekliğe sığmayan bir cüm-büş" olarak nitelemişti.

Park'ın Nijer Irmağı boyunca iki yolculuğunda izlediği güzergâhları gösteren harita.

Portsmouth'tan 22 Mayıs 1795'te denize açılmasından bir ay sonra, hâlâ ağır Avrupa giysileri içindeki heyecanlı kâşif Gambia Irmağı'ndaki rıhtıma çıktı. Pisania adlı küçük ileri karakolda bir İngiliz köle taciri olan Dr. Laidley'le birlikte kaldı. Sırtmayla ilk tanışmasında da onun bakımını bu kişi üstlendi. Kininin henüz bir ilaç olarak denenmediği o dönemde Afrika'da bulunan birçok Avrupalı'nın tersine, Park hastalığı atlattı. Eski zindeliğine kavuşunca, Nijer'e ulaşmak üzere doğuya doğru yola koyuldu.

Park'ın ilk yolculuğu iki yıldan fazla sürdü. Bazı kabileler bu uzun boylu ve soluk yüzlü kâşifin süte daldırılıp çıkarılmış kedi gözlü bir iblis olduğuna inanırken, diğerleri ona kucak aç-

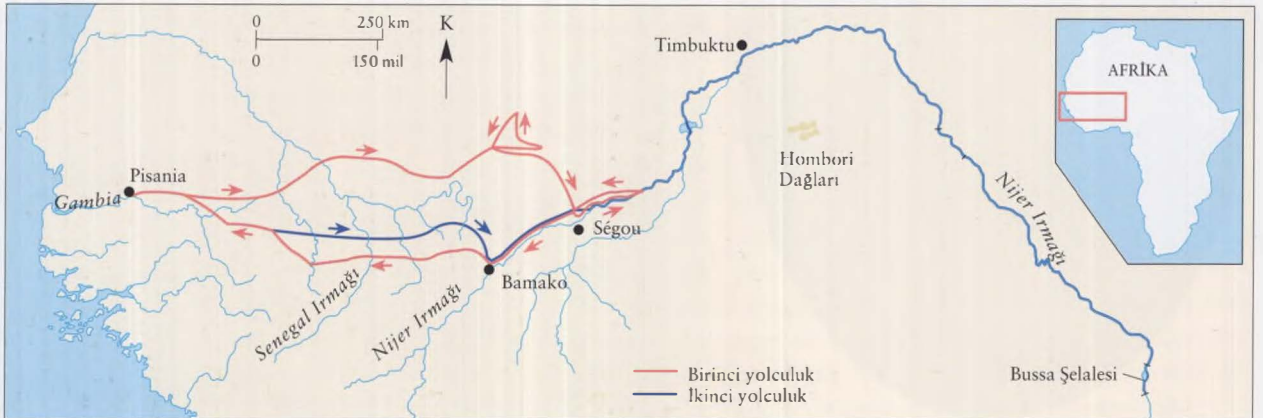


Park'ın kitabından alınmış bir ahşap köprü çizimi.

tı. Bir gün melek huylu bir aile tarafından konuk edilmesi ertesi gün Ludamar Magribilerinin eziyetlerine maruz kalması olağandı.

Timbuktu'ya varmayı başaramamasına karşın, Park ırmak limanı Ségou yakınında, Nijer Irmağı'nın hangi yöne doğru aktığını kesin olarak saptama olanağını buldu. "Uzun süredir peşinde koşulan ihtişamlı Nijer, sabah güneşi altında ışıldayarak ve Westminster kıyısındaki Thames kadar geniş bir yataкта yavaşça doğuya doğru akıyordu."

Park daha sonra yarı aç ve hastalıktan her tarafı yara berelerle dolu halde bir köle kafilesinin peşine takıldı ve düşe kalka bir yürüyüşle Gambia kıyısına vardı. Ülkesine sağ olarak varması neredeyse bir mucizeydi. Londra'ya 1797'nin Noel Günü döndüğünde, mütevazı kâşif bir kahraman gibi yüceltilti. Ama bütün bu ilgiden sıkılan Park, memleketi İskoçya'ya yerleşti ve *Travels into the Interior of Africa* adlı güncesini tamamladı. Çok satan kitaplar arasına hemen giren eserin baskıları bugün hâlâ piyasada vardır.



Afrika'ya yeniden gidiş

Park çocukluk sevgilisi Ailie Anderson'la evlendi ve Peebles adlı küçük kasabada bir doktor muayenehanesi açtı. Ama Nijer'in sirenlerinin onu geri çağırışı pek uzun bir zaman almadı. Dostu olan romancı Walter Scott'a, "soğuk ve تنها fundalıklarda, iç karartıcı tepelerde uzun ve yorucu at yolculuklarıyla ömrünü tüketmek-tense, Afrika'ya ve bütün korkunç yönlerine katlanmayı yeğ tutacağını" itiraf etti.

Ailie'yi dördüncü çocuğuna hamile bırakarak, 1805'te bir kez daha Nijer'e doğru yola çıktı. Bu sefer tek başına değildi; çoğu asker ve birkaçı marangoz olmak üzere 40'ı aşkın beyaz adamdan oluşan bir kervanla birlikte yolculuk ediyordu. Yağmurun ve hummanın başlarına bela kesilmesiyle, adamların büyük bölümü daha ırmağa varamadan öldü. Park da ırmağın Atlas Okyanusu'na döküldüğü noktanın 480

km kadar içerisinde, Kuzey Nijerya'daki Bussa Şelalesi'nde -muhtemelen 1806 başlarında dü-şürüldüğü pusunun ardından- boğuldu.

Afrika'ya ilk keşif seferinin parlak başarısın-dan sonra, Mungo Park'ın ikinci gidişi trajik ve kibirli bir baskının ötesine pek geçmeyen bir yolculuktu. Kâşifin cesareti ve dayanma gücü aynen yerindeydi ama on yıl kadar önce kendi-sine çok yararı dokunan alçakgönüllülüğü yi-tirmişti. Efsanevi gezgin Mungo Park, durdurulamaz biri olduğunu sanmıştı.

Ölümünün üzerinden 200 yılın geçtiği günü-müzde, Mungo Park hâlâ dünyanın büyük kâ-şiflerinden biri olarak hatırlanıyor. Bu müteva-zı ama aslan yürekli genç İskoç'un güncesi Dr. David Livingstone, Joseph Conrad ve Ernest Hemingway gibi değişik kişilere ilham verdiği gibi, dünya genelinde okurların hayal gücünü kıskırtmaya devam ediyor.

Mungo Park'ın Mali'de Nijer ırmağı'nı ilk kez gördüğü Ségou li-manı. Sierra Le-one tepelerinden Nijerya kıyısına doğru akan 4.025 km uzun-luğundaki bu ır-mak yüzyıllar bo-yunca esrarla ör-tütlü kalmıştı. Ni-jer'in doğruya doğru akış istika-meti, ancak Park'ın 20 Tem-muz 1795'te ır-mağa ulaşmasıyla dış dünya için sır olmaktan çıktı.





19. Yüzyıl

Bakir bölgelere giren korkusuz kâşiflerin bilinmeyen bitkiler ve hayvanlar karmaşasına Linnaeus sınıflandırma ilkelerini uyguladığı 19. yüzyılda bilimsel araştırmalar patlama gösterdi. Bazıları karşılaştıkları halkların deneyim ve bilgi birikimini kavramaya ve kayda geçirmeye de başladılar. Afrika, Güney Amerika ve Orta Asya'nın haritalarında geriye kalmış boşluklardan çoğunun doldurulduğu büyük keşifler çağıydı bu. Birçok kişiyi şan ve şöhrat arayışı dürtüklerken, bazılarını harekete geçiren şey din ya da vatan aşkıydı. Bayrakların dikilişinde açıkça görülen ulusal gururun ardında hemen her zaman küresel iktidar ve nüfuz çekişmesi yatmaktaydı.

Gezi tarihi 19. yüzyılda en güzel dönemini yaşadı. Buna öncülük edenler gerçek "Rönesans İnsanları", korkusuz ve cesur fenbilimciler, dilbilimciler, arkeologlar ve doğabilimcilerdi. Çoğu kez korkunç sert koşullarda yıllarını geçirdiler, sıtma gibi hastalıklara duçar kaldılar ve düşmanca davranan yerel sakinlerce kuşatıldılar. Ama başarıya ulaşmak için kararlaydılar. Dünyanın işleyişini açığa çıkarma gibi büyük çaplı bir işe soyundular, karşılaştıkları her şeye ad ve etiket koydular.

Humboldt bu tutumun somut örneğiydi. Zengin bir Alman soylusu olmasına karşın, yanına büyük miktarda donanım alarak yollara düştü ve elinin ulaşabildiği her şey eksiksiz kayda geçirdi. Güney Amerika'daki gezilerinin kapsamı hâlâ göz kamaştırıcıdır, bilimsel verileri ilgi ve değer görmeye devam etmektedir. Darwin aynı kalıptan çıkmış biriydi. Her ne kadar yolculuklar, daha az zahmetli olsa da, vardığı sonuçlar *On the Origin of Species* (Türlerin Köke-

Eduard Ender'in "Humboldt ve Bonpland Orinoco Irmağı Kırısında" adlı tablosu, y. 1850. İki kâşif bütün yolculukları boyunca taşınması gereken canlı türü örnekleriyle ve bilimsel donanımıyla çevrili halde görülmüyor.

ni) kitabında ortaya attığı ve dünyaya bakışımı-
zı hepten değiştiren evrim teorisini doğurdu.

Başka bilimciler yok olmuş uygarlıkların izle-
rini sürerek dünyanın bilinen ve o sırada hâlâ bi-
linmeyen kesimlerini dolaştılar. Kılık değiştire-
rek seyahat eden Burckhardt, Petra'nın yanı sıra
Ebu Simbel gibi efsanevi Mısır tapınaklarının
birçoğunu gören ilk Batılı oldu. Belzoni bunla-
rın bazılarında kazı çalışmaları yaptı. Stephens
ve Catherwood devasa Maya tapınaklarının
yüzlerce yıl saklı kaldığı Orta Amerika cengelle-
rinde benzer hazineleri ortaya çıkardı.

Afrika'ya dönecek olursak, Barth nihayet
Sahra'yı aştı ve güneyine düşen efsanevi impara-
torlukların ve efsanevi Timbuktu kentinin sanıl-
dığı kadar büyük olmadığını gösterdi. Nil'in
kaynağını arayış hız kazandı. Burton, Speke ve
başka birçok kişi bunu bulma ödülü için yarışa
girdi. Livingstone'un kıta içindeki muazzam yol-
culukları, coğrafyasının daha da açıklığa kavuş-
masını sağladı, ardından Stanley kıtayı bir yan-
dan diğer yana aştı. O dönemde Livingstone'la
birlikte çağın en büyük iki kâşifinden biri sayı-
lan Fransız Garnier, bilinmeyen bir başka büyük
ırmağın, Güneydoğu Asya'daki Mekong'un keş-
fi için yola çıktı. Yolculuğu bir imparatorluğun,
Çinhindi'ndeki Fransız sömürgelerinin temelle-
rini attı.

Burke ve Wills ilk kez Avustralya'yı başarıyla
aştı ama bu girişimde can verdi. Doughty ve
Palgrave çorak Arabistan Çölü'nün içlerine sız-
dı, onları bu kıraç bölgelere ve orada yaşayan
haşin insanlara hayran kalan başkaları izledi.
Prjevalski ve Younghusband, Orta Asya'nın üç-

ra kesimlerinin esrarlarını açığa çıkarmak için
yarıştı, böylece Ruslar ve İngilizler arasında eko-
nomik ve stratejik avantaj sağlamaya yönelik
"Büyük Oyun" çekişmesi başladı. Ne kadar
kurnazca kılık değiştirirlerse değiştirsinler, Batı-
lılar'ın gidemedikleri yerlerde keşif çalışmalarını
cesur Panditler yürüttü. İngiliz yönetiminin hiz-
metindeki bu bilgiler, Himalayalar'ı araştırma
uçruna hayatlarını tehlikeye attılar.

Amerika'da Lewis ve Clark'ın kıtayı bir uç-
tan öbür uca başarıyla aşması, batıda kalan bü-
tün toprakları işgal etme dürtüsüne önemli bir
atılım kazandı. Güzergâhları boyunca iki kâ-
şife birçok Yerli kabile yardımcı oldu, ancak bu
tutum topraklarının ellerinden alınmasını önle-
yemedi. Ata yurtlarından sürülen 10 bin kadar
Çeroki, daha sonraları "Gözyaşı Yolu" olarak
anılan bir güzergâhı yürüyerek aşmaya zorlandı
ve yolda birçoğu yaşamını yitirdi. O dönemde
Yerlilere uygulanan Amerikan baskısının utanç
verici örneklerinden sadece biriydi bu.

Kuzeybatı Geçidi arayışı sürdü, yine başarıya
ulaşılamadığı gibi, feci acılar ve can kayıpları
yaşandı. Franklin'in girişimi ve kayboluşu üzeri-
ne, sağ kalanları kurtarma girişimleri on yıl ka-
dar devam etti. İzlenecek güzergâh ancak sonra-
ki yüzyılda başarıyla belirlenebildi. Buna karşı-
lık, Rusya'nın yukarısındaki Kuzeydoğu Geçi-
di'ni bulma çabası 1879'da İsveçli deniz subayı
Nordenskiöld'un seferiyle sonuca ulaştı. Her iki
geçit de kıtaların çevresinden dolanan kestirme
güzergâhlar sağlama yönünde yüzyıllardan beri
beslenen umutları boşa çıkardı ama küresel ısın-
mayla birlikte belki bu durum değişecek.

Henry Morton
Stanley'nin 1867-
69 Afrika seferin-
de giydiği -tamir
edilmiş haldeki-
bir çift bot.



Alexander von Humboldt

40

1799–1804

Bitkiler ve fosiller toplayacağım, astronomi gözlemlerinde bulunacağım. Ama seferimin asıl amacı bu değil, doğadaki kuvvetlerin nasıl etkileşime girdiklerini ve coğrafi ortamın bitki ve hayvan yaşamını nasıl etkilediğini öğrenmeye çalışacağım.

Doğanın birliğini ortaya çıkarmam gerekir.

VON HUMBOLDT, 3 HAZİRAN 1799

Alexander von Humboldt gerçek anlamda çok-yönlü bir bilgindi. Coğrafya, meteoroloji, mıknatıslılık, ısı dağılımı, botanik, zooloji, antropoloji, siyaset ve tarım gibi farklı bilim alanlarını birleştirebilecek birikime sahipti. Donanım listesine kısa bir bakış, seferinin geniş bilimsel hedeflerini gösterir: Kitaplar, barometreler, bir yağmur ölçme aleti, kronometreler, higrometreler, elektrometreler, teleskoplar, seks-

tantlar, yerölçüm aletleri, kadranslar, bir daldırma çubuğu, pusulalar, bir manyetometre, bir sarkaç, atmosfer oksijenini ölçmeye yarayan odometreler, gökyüzünün maviliğini ölçmeyi sağlayan bir sinometre ve analizler için kimyasal reaktifler. Bütün bu araçlar Venezüella'nın ovaları geçilirken, Kolombiya ve Ekvador'ın And Dağları aşılrken öküz ve katır sırtında, uzun deniz yolculukları yapılırken ve ırmaklar izlenirken tekneyle taşındı. Hepsinin en iyi biçimde kullanıldığı açıktır, çünkü ölçülmesi mümkün olan her şey gerçekten de ölçüldü.

Destansı bir yolculuk

Yola 1799'da çıkarak Kanarya Adaları'ndaki en yüksek doruğa tırmanmayı, Venezüella'nın dağlarını ve ovalarını aşmayı, Amazon'la buluşma noktasına kadar Orinoco'da yolculuk etmeyi, kısa bir süre için Küba'ya uğramayı, Magdalena Irmağı vadisinde 55 gün dolaşmayı, Ekvador'da Quito çevresindeki büyük sıradağları ve yanardağları görmeyi, Büyük Okyanus'un kıyısında deniz yolculuğu yapmayı, Meksika'nın geniş kesimlerini gezmeyi ve ardından ABD yoluyla 1804'te Avrupa'ya dönmeyi sağlayan bir yolculuğu kesinlikle tarihin büyük yolculuklarından biri saymak gerekir.

Humboldt ve seyahat arkadaşı Fransız botanikçi Aimé Bonpland, İspanya'nın La Coruña limanından 15 Haziran 1799'da *Pizarro* gemisiyle denize açıldı. Geminin kaptanına, Tiede doru-

Baron Alexander von Humboldt'u botanik işleriyle uğraşırken gösteren bir portre, Friedrich Georg Weitsch, 1806.



ğuna çıkmaya yetecek bir süre Tenerife’te durma talimatı verildi. Doruğun yüksekliği 3.713 m olarak belirlendi. Humboldt dağa tırmanış sırasında ayrıca beş farklı bitki örtüsü kuşağını tanımladı. Daha önce, validen karaya çıkış iznini beklerken, Santa Cruz limanının boylamını Berthoud kronometresiyle ölçmüşlerdi; her ne kadar Kaptan Cook’unkinden farklı bir sonuç çıksa da, daha sonraları bunun doğru olduğu saptandı. O andan itibaren ölçümler, gözlemler ve canlı türü örnekleri toplama işi yolculuk boyunca aralıksız sürdü.

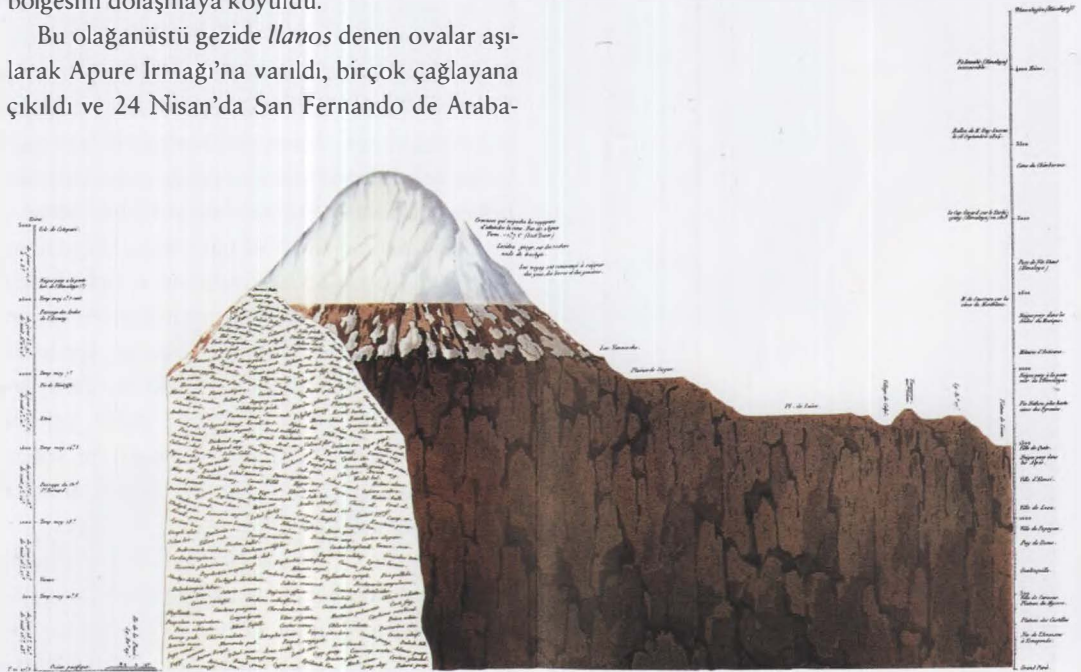
Gezginler şimdiki Venezüella’nın kuzey kıyısındaki Cumaná’da 16 Temmuz’da karaya çıktılar. Bu ülkede kaldıkları birkaç ayda Araya Yarımadası’na, Chaima Yerli misyon evlerine ve *guácharo* denen yağkuşlarının bulunduğu mağaralara geziler yaptılar. Cumaná’da 1776 ve 1797’da depremler meydana geldiği için, Humboldt seferini anlattığı *Reise in die Äquinoktial-Gegenden des Neuen Kontinent* (“Yeni Kıtanın Gündönümü Bölgelerine Bir Yolculuk”) adlı kitabında bunlara geniş yer verdi. Bu arada 11-12 Kasım’da Aslan takımyıldızının harikulade bir meteor yağmurunu gözlemledi. Kafile kısa bir süre sonra Caracas’a doğru yola çıktı ve 7 Şubat 1800’e kadar orada kaldı; ardından Orinoco bölgesini dolaşmaya koyuldu.

Bu olağanüstü gezide *llanos* denen ovalar aşarak Apure Irmağı’na varıldı, birçok çağlayana çıkıldı ve 24 Nisan’da San Fernando de Ataba-

po’ya ulaşıldı. Seferin sırf Orinoco bölümü dört ay sürdü. 2.760 km’lik bir mesafeyi bulan vahşi kırık bölgede birçok farklı kabile halkı, sayısız tehlikeli çavlanlar ve böceklerin yol açtığı musibetler vardı. Seferin en önemli sonucu, Orinoco ve Amazon su sistemleri arasında Río Casiquiare’nin sağladığı bir bağlantının saptanmasıydı. Kafile daha sonra aşağı çığıra doğru bir ırmak yolculuğuyla Angostura’ya (şimdi Ciudad Bolívar) indi, yolda yakalandığı sıtmadan oradaki dinlenmeyle kurtuldu ve Cumaná’ya dönüş için yola koyuldu.

24 Kasım’da Küba’ya doğru yola çıktı. Humboldt ve Bonpland orada kaldıkları üç ay içinde Havana çevresinde birkaç geziye çıktılar ve ardından denize açılarak 5 Mart 1801’de anakaradaki Cartagena’ya döndüler. Sonraki dört ay boyunca suları kabarmış Magdalena Irmağı’nın yukarı çığırına çıkarak Bogotá’ya ulaştılar ve orada büyük İspanyol botanikçi José Celestino Mutis’la buluştular. Andlar boyunca güneye ilerleyerek donmuş sırtları ve derin vadileri aştıktan sonra, 6 Ocak 1802’de Ekvador’daki Quito kentine vardılar. Quito çevresinde kaldıkları altı ay sırasında, Pichincha ve Chimborazo yanardağlarına tırmandılar. O dönemde dünyanın en yüksek dağı olduğu sanılan ikincisinin zirve-

Humboldt’un Ekvador’daki Chimborazo yanardağının farklı irtifalarındaki bitki örtüsü kuşaklarını gösteren bu çizimi, yükselti eğimleri boyunca dağ bitkilerinin dağılımına ilişkin sonraki ekolojik çalışmalara temel oluşturdu.





sine varamamakla birlikte, 6.005 m'ye tırmanışları bir dünya irtifa rekoruydu.

Kafile Quito'dan sonra Amazon'un kollarında yolculuk ederek 2 Eylül'de Lima'ya ulaştı. Callao'da Merkür'ün geçişini gözlemleyen Humboldt, kıyı şeridini gezerken guanonun gübre özelliklerini inceledi ve böylece Avrupa'ya girmesini sağladı. Kafile Meksika'ya gitmek üzere 3 Ocak 1803'te Guayaquil'den ayrıldı ve fırtınalı bir deniz yolculuğunun ardından Şubat ortalarında Acapulco'ya vardı. Güney Amerika'nın batı kıyısında yukarıya doğru akan okyanus akıntısına Humboldt'un adının verilmiş olması yerinde bir karardır.

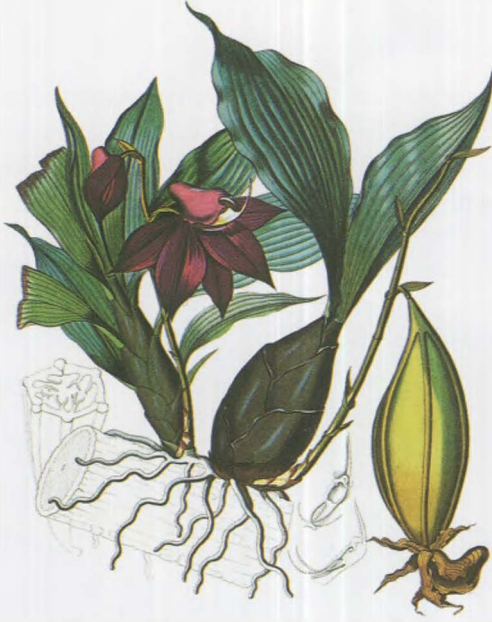
Mexico kentine 11 Mart'ta ulaşan Humboldt ve Bonpland, 1804 başlarına kadar ülkeyi dolaştılar; bu arada Jorulla yanardağına tırmandılar. Ardından canlı türü örneklerinin bir kısmını bırakmış oldukları Küba'ya uğrayarak, ABD üzerinden dönüş yolculuğuna başladılar. ABD'ye iki aylık ziyaretin amacı, bu ülkenin siyasal yapısını ve ticari ilişkilerini incelemektir. Humboldt'un görüşerek dostluk kurduğu Başkan Thomas Jefferson, Lewis ve Clark'ın yakın-

daki girişeceği sefer (s. 165) için tavsiyeler istedi. Büyük yolculuk Humboldt ve Bonpland'ın 3 Ağustos 1804'te Bordeaux'ya varmasıyla sona erdi.

Seferi anlattığı kitabında, Humboldt yaşanan sıkıntılar, hastalıklar ve serüvenler üzerinde nispeten az durur, hem de sayıca çok olmalarına karşın. Bunun yerine, jeoloji, astronomi, doğa tarihi, yükseklik ve boylam ölçümleri, farklı kültürlerle sahip birçok halkı ve Venezüella'daki misyonierlerin konukseverliğini geniş biçimde işler. Karşılaşılan tehlikeler konusunda, "[Cerro Imposible'den] iniş yük hayvanları için çok tehlikelidir; her iki tarafında uçurumlar bulunan patikanın genişliği ancak yarım metre kadardır" gibi birkaç küçük izlenim buluruz. Humboldt bir kumsalda iri bir jaguarla karşılaştığında ürktüğünü itiraf etmekten de kaçınmaz. Yerli halklara karşı tutumu övgüye değerdir. Her zaman varolmayan bir kültürel incelik farklılığını çağırıştırmasından dolayı, "yabani" ya da "vahşi" terimlerini esefle kullandığını belirtir. Uzun süre önce ortadan kalkmış kültürler hakkında birçok yararlı ayrıntı sunar. Cumaná'da bir köle paza-

Humboldt ve yol arkadaşları Ekvador'daki Cajambe yanardağına doğru yürüyor; sefer üzerine 1814'te yayımlanan 30 ciltlik kitaptaki bir çizim.

Catasetum macrocarpum orkidesinin resmi; *Nova Genera et Species Plantarum* VII'den.



rını gördükten sonra, kölelik konusuyla ilgilenmiş olması da bir başka yönüdür.

Bilimsel sonuçlar

Humboldt ve Bonpland'ın seyahatinin en dikkate değer sonuçlarından biri, Avrupa'ya döndükten sonra yayımladıkları muazzam bilimsel verilerdir. Yedi ciltlik *Nova Genera et Species Plantarum* resimlerle birçok yeni cinsi tarif eder ve 4.500 kadar bitki türü hakkında bilgi verir. Kurutulmuş ve sıkıştırılmış 6.000'in aşkın bitki örneğini içeren bir koleksiyon ve Bonpland'ın 4.000 türü tanımlayan botanik günlüğü bunu destekler nitelikte kaynaklardır. Belki de botanığe en büyük katkı, Humboldt'un modern bitki coğrafyasına ve ekolojisine temel oluşturan *Essai sur la Géographie des Plantes* adlı eseridir.

Humboldt ve Bonpland'ın "Yeni Kıta"nın gündönümü bölgelerine yolculuğunu gösteren harita.

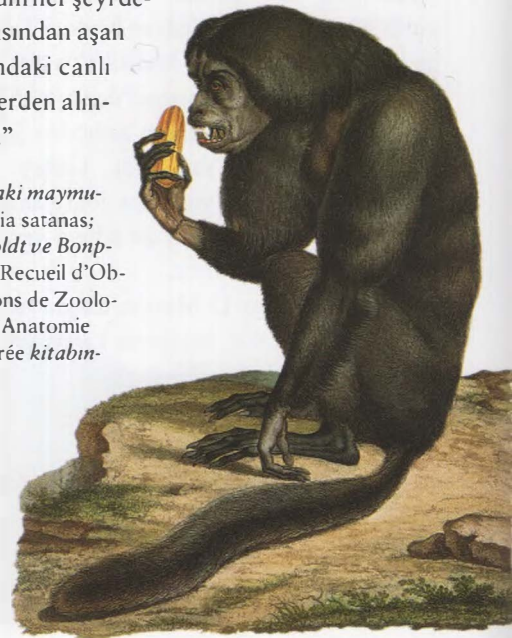


Vues des Cordillères et monumens des peuples indigènes de l'Amerique (1811) kitabında, Amerika'nın Yerli kabileleri'nin göçleri, ilişkileri, kökenleri, dilleri ve davranışları konusuna büyük çapta ışık tutulur.

Humboldt ayrıca karşılaştığı hayvanlar ve Avrupa ile Güney Amerika'nın kayaçları arasında bir jeolojik karşılaştırma üzerine iki kitap yayımladı. Astronomi gözlemlerinin bir araya getirildiği *Recueil d'observations astronomiques, d'opérations trigonométriques et des mesures barométriques* neredeyse 700 coğrafi konumun bir tablosunu içerir. Fransa Bilimler Akademisi'ne 1817'de sunduğu Orinoco haritası, Amazon ve Orinoco ırmaklarının Casiquiare Kanalı'yla birleştiğini kesin biçimde gösterir. Humboldt 1817'de hazırladığı izoterm hatlarıyla, farklı bölgelerin iklim koşulları arasında karşılaştırma yapılmasını sağladı. Beş ciltlik eseri *Kosmos*'ta bütün dünyanın bir fiziksel tanımını vermeye çalıştı.

Charles Darwin'in onu "şimdiye kadar gelmiş en büyük bilim gezgini" olarak nitelendirmesi hiç de şaşırtıcı değildir. Darwin kendi seyahatine (s. 174) hazırlanırken, Humboldt'u büyük bir arzuyla okudu ve önceden vardığı izlenimler için şunu belirtti: "Hepsi de Humboldt'un seferini anlattığı ve bu konuda okumuş olduğum her şeyi de-
ğer açısından aşan kitabındaki canlı tasvirlerden alınmıştır."

Siyah saki maymunu, Simia satanas; Humboldt ve Bonpland'ın Recueil d'Observations de Zoologie et d'Anatomie Comparée kitabından.



Lewis ve Clark

1804–06

Teknelerimiz altı küçük kanodan ve iki büyük oyma kütük kayıktan ibaretti. Her ne kadar Kolomb'un ya da Kaptan Cook'un filusunun yanında pek esamisi okunmasa da, bizim bu ufak filoya bakarken duyduğumuz keyif, hak ederek şöhrete ulaşmış o serüvencilerin kendi filolarını seyrederken aldığı keyiften hiç de aşağı değildi...

MERIWETHER LEWIS, 1805

41

Meriwether Lewis 7 Nisan 1805'te günlüğüne bu sözleri yazarken, kendisini ve seferin eş-komutanı William Clark'ı büyük keşifler geleneği içindeki bir yere oturtmaktaydı. Lewis ve Clark bu seferde imparatorluk bayrağını keşfedilmemiş geniş topraklara taşıyacak, oralarda yaşayan masum Yerli halklara yeni bir gerçekliği duyuracak, bilimsel amaçlı yüzlerce canlı türü örneğiyle ve gördükleri doğa harikalarına ilişkin yazılı tasvirlerle geri döneceklerdi.

Giriştikleri serüvenin fikir babası, Kuzey Amerika kıtasını aşmaya dönük bir yarı-bilimsel seferi düzenlemek için uzun süredir uğraşan Başkan Thomas Jefferson'dı. Böyle bir yolculuğu 1783'te önce William'ın büyük kardeşi George Rogers Clark'a önerdi. Daha sonra serüvenci John Ledyard'la, Avrupa'dan başlayıp Bering Boğazı üzerinden Kuzey Amerika'ya varmayı sağlayacak batı-doğu eksenli bir keşif seferini görüştü. (Ledyard bu yolculuğa başladı, ama Büyük Katerina'nın gönderdiği askerlerce Sibirya'da tutuklandı.)

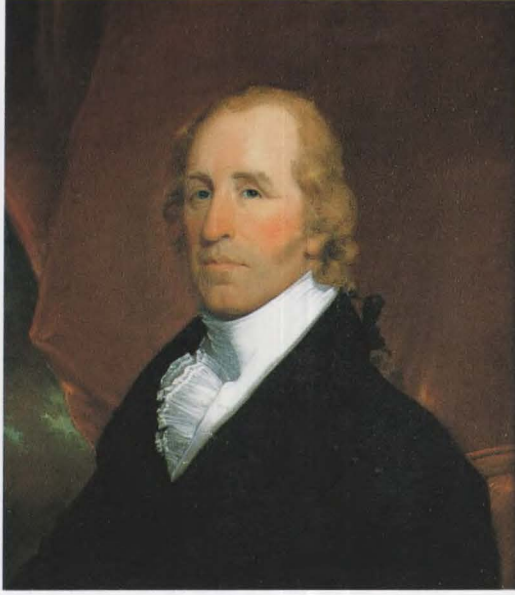
1802 yazında Alexander Mackenzie'nin *Voyages from Montreal* kitabını okumak Jefferson'da heyecan uyandırdı. İskoç kâşif bu kitapta Kanada'yı uçtan uca dolaşarak Pasifik kıyısına vardığı 1793 yolculuğunu, yani bir Avrupalı'nın kıtayı karadan ilk aşışını anlatıyordu (s. 152). Mackenzie'nin Büyük Okyanus'un Kuzeybatı bölgesi üzerindeki İngiliz egemenliği savından dolayı telaşa kapılan Jefferson, Virginialı komşusu ve özel sekreteri Meriwether Lewis'e "denizden denize direkt su yolu ulaşımı"nı bulmaya yönelik bir askeri sefer düzenleme emrini verdi.

Jefferson'ın Paris'teki diplomatları Mississippi ve Missouri ırmaklarının batıdaki akaçlama havzaları içinde kalan ve Louisiana Toprakları olarak bilinen geniş bölgenin alımı için Napolyon'la müzakereye oturdu. Böylece jeopolitik ve bilimsel hedeflere dönük gizli bir görev olarak başlayan sefer girişimi, Amerika'nın en yeni topraklarında ciddi bir askeri keşfe dönüştü.



Şoşon kıyafeti içindeki Kaptan Meriwether Lewis, Charles B. J. F. de Saint-Mémin, 1807. Lewis seferden bir yıl sonra Philadelphia'da bu pozunu verirken, Şoşon şefi Cameahwait'in kendisine verdiği, "hayatında gördüğüm en zarif Yerli giyim parçası" olarak ve 140 kakım postundan oluşan harmaniyi giymişti.

William Clark'ın 1810'da John Wesley Jarvis tarafından yapıldığı saman portresi. Lewis'ten dört yaş büyük ve daha tecrübeli olan Clark, seferin fiili komutanı olarak öne çıktı. Daha sonra ABD'nin batı kesiminde 30 yıl boyunca bölge valisi ve Yerli işlerinden sorumlu baş yetkili olarak görev yaptı.



Henüz 29 yaşında olan 1774 doğumlu Lewis, yardım için çok daha tecrübeli bir askere baş vurdu. Ohio Vadisi kabilelerine karşı 1795'te girilen bir Amerikan askeri harekâtından sonra, Lewis askere yazılarak William Clark'ın ko-

mutasındaki seçkin tüfekçi bölüğünde görev almıştı. Lewis kendisinden dört yaş büyük olan Clark'ın sefere katılmasını sağlamak için alışılmamış bir öneride bulundu: İkisi eşit konuma sahip eş-kaptanlar olacak, yani "her bakımdan" komutayı paylaşacaktı.

Philadelphia'daki hazırlıklar

Jefferson dönemin tanınmış bilimcilerinin yanında botanik, mineraloji, gemicilik ve tıp eğitimi görmesi için Lewis'i Philadelphia'ya gönderdi. Clark daha sonra 33 kişilik daimi kafileyi oluşturacak sınır sakinlerini ve askerleri toplamaya başladı. İki kaptan Kentucky'nin Louisville kentinde buluştular. Ohio Irmağı'nın aşağı çıkışına ve Mississippi'nin yukarı çıkışına doğru ilerledikten sonra, St. Louis'in karşısında bir kamp kurarak 1803-04 kışını orada geçirdiler.

Onların verdiği adla "Keşif Birliği" ertesi ilkbaharda 17 m'lik karinalı bir tekneyi ve daha küçük iki oyma kütük kayığı akıntıya karşı sırtlar ve küreklerle çekerek Missouri Irmağı'nın yukarı çıkışına yöneldi. İki kaptan sorumluluk-





lar açısından bir işbölümüne gitmeye karar verdi. Lewis çoğu kez sahilde yürüyerek ve bir karınca yuvasının yüksekliğinden (25 cm) iri bir yayınbalığının gözleri arasındaki açıklığa (46 cm) kadar her şeyi ölçerek, bilimsel uğraşları yürütecekti. Clark ise geri kalan bütün şeylerin idaresini üstlenecekti: Kafiledeki adamlar, haritalar ve yemekler. İkisinin yanı sıra dört çavuş günlükler tutacaktı. Sonunda toplam bir milyon kelimeyi aşan günlükler, keşifler tarihinde emsali görülmemiş zenginlikte ayrıntılar sundu.

Missouri Irmağı kıyısında, Kuzey Dakota'nın şimdiki Bismarck kentinin yakınında ve St. Louis'in 2.575 km yukarısındaki kale, Fort Mandan'da ikinci ve dondurucu bir kış geçirildi. 1805 ilkbaharında batıya düşen meçhul topraklara yöneleceklerdi. Birincil hedefleri bir türlü ulaşılamayan Kuzeybatı Geçidi'ni, kürk tacirlerinin Doğu pazarlarına erişmek üzere Büyük Okyanus kıyısına varmasını sağlayacak bir su yolunu bulmaktı. Jefferson ve kaptanlar kıtanın batı kesiminin esasen doğu kesiminin bir ayna görüntüsü olduğu düşüncesinden hareket-

le,

kıtanın

su havzası ayrımının

ötesinde kayıklı taşımanın yarım

günden daha uzun sürmeyeceğini umuyordu.

Lewis ve Clark kışın Fort Mandan'dayken, Toussaint Charbonneau adında Fransız asıllı bir Kanadalı tercüman tuttular. Onun karısı Sacagawea ve yeni doğmuş oğlu, sefer açısından daha önemli bir rol oynadı. Lewis ve Clark ölelindeki Kayalık Dağlar'ı aşmak için Şoşon Yerlileri'nden atlar edinmelerinin gerekeceğini biliyorlardı. Şoşon kökenli olan Sacagawea, onlar adına çevirmenlik yaptı. Dahası, kafilede bir kadın ile bir çocuğun bulunması, kuşkuyla Yerli kabilelere bu büyük yabancı grubun bir savaş birliği olmadığı yönünde güven verdi.

Meçhul yaban ortama giriş

Kafile Fort Mandan'dan ayrıldıktan sonra, Missouri akıntısına karşı tekneleri sürüklercesine 1.610 km daha ilerledi. Büyük Şelale'nin çevresinde, sarp ve yüksek çayırılıkta 27 km boyunca tekneleri taşıdılar. Kafilenin karşısına en az 62 bozayı çıktı, seferin bilim dünyasına tanıttığı onlarca hayvan türünden sadece biriydi bu.

Kâşifler canlı bir yaban ortamla karşılaştı. Batı bölgesi boyunca onlarca Yerli kabile arazileri, ırmakları ve ticareti denetliyordu. İngiliz ve Fransız asıllı Kanadalılar yeni gelişen kürk imparatorluğu için çekişiyordu; Meksika'daki İspanyollar da bu rekabetin içindeydi. İspanyol yönetimi kâşiflerin önünü kesmek amacıyla bölgeye üç defa atlı birlikler gönderdi, girişimlerin hepsi başarısızlığa uğradı.

Büyük güçlüklerle ulaşılan Şoşonlar, kafileye atlar ve bir rehber verdi. Karlı Bitterroot Dağları'nı aşarken derin kar örtüsünde sıkışıp kalan kâşifler yiyecekleri tükenince atları yemek zorunda kaldılar. Ölümünden ancak Clark'ın ve birkaç adamın Nez Perce adlı bir başka konuksever Yerli kabilesini bulmasıyla kurtuldular. Kütükleri oyarak yaptıkları kanolarla Clearwater, Snake ve Columbia ırmaklarından aşağıya süzülerek indiler, çavlanları geçtiler ve bölgenin büyük alabalık dalyanları boyunca toplanmış on-



Üstte Lewis'in sefer boyunca yanında taşıdığı söylenen bu "boru dürbün" İngiliz William Cary tarafından yapılmıştı. İç içe geçmeli beş borusu kapalı halde ancak 38 cm iken, açıldığında neredeyse 1,5 m uzunluğuna varmaktaydı.

Üstte solda Lewis ve Clark her gün tuttıkları günlük kayıtlarına açıklayıcı bitki ve hayvan çizimleri de eklemişlerdi. Lewis'in "mum balığı" (Thaleichthys pacificus) çizimi, bu türün ilk bilimsel tasviriydi. Balığı kendi yağında kızartıp yedikten sonra, "şimdiye tattığım balıkların hepsinden daha enfes" diye belirtmişti.

Karşı sayfada altta L. Edward Fisher'in 1804'te yaptığı "Lewis ve Clark" tablosu. Lewis ve Clark'ın 1804 kafilesi Missouri Irmağı'nın yukarı çıkışı doğru çıkan ilk büyük çaplı keşif birliğiydi.



Üstte Yerliler sefer boyunca Lewis ve Clark'a yardım ettiler ama daha sonra-ları Amerikalı beyaz göçmenlerin yayılmasıyla yurt-larından oldular. 1910'da çekilmiş bu fotoğrafta, göç ettirilen Nez Perce ve Yakima kabile şefleri görülüyor.

Altta Lewis ve Clark 28 ay süren yolculukta büyük ölçüde suyunu izlediler.

larca Yerli kabilesi gördüler. Clark 7 Kasım 1805'te geyik postundan günlüğüne şunu yazdı: "Okyanus görüldü! Ah! Ne keyif."

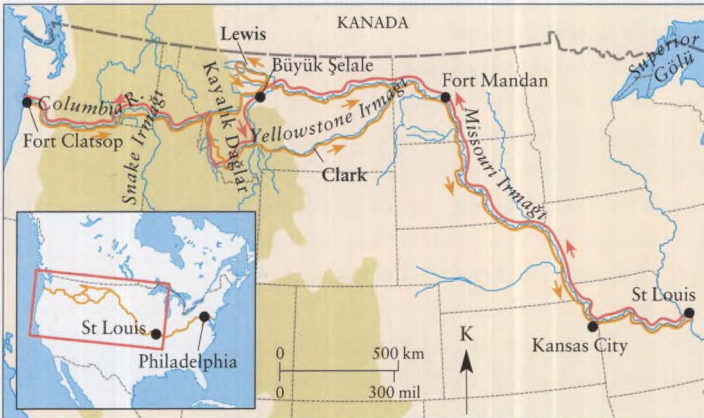
Kâşifler kışı Columbia'nın ağzında, yerel kabileden dolayı Fort Clatsop adını verdikleri kalede geçirdiler. Mart 1806'da dönüş için yola koyuldular. Bitterroot Dağları'nı aştıktan sonra, Lewis sefer birliğini daha küçük birkaç kafiye ayırdı. Niyeti Missouri Irmağı'nın Kanada yakınındaki kuzey kollarında keşfe çıkmaktı, bu arada Clark da Yellowstone Irmağı'ndan aşağıya inecekti. Sonuç neredeyse bir fiyasko oldu. Yanına az adam alan Lewis, birkaç genç Karaayak savaşçısıyla çatışmaya girdi. Bütün yolculuğun şiddete bulaşan bu tek olayında bir ya da belki iki Karaayak öldürüldü. Lewis ve ekibi kaçtı ve çayırılık alan boyunca at sırtında 145 km yolculuk ederek yol arkadaşlarına katıldı.

Sağ salim dönüş

Kâşifler Eylül 1806'da St. Louis'e vardıklarında, kahramanlar gibi karşılandılar. Yaklaşık 28 ayda ırmak ve kara yoluyla 14.485 km dolaşmışlardı ve verdikleri tek kayıp bir çavuştu. Büyük Okyanus'un Kuzeybatı bölgesinde kalıcı bir karakol kuramamakla birlikte, en azından Britanya'nın emellerini savuşturmuşlardı.

Ancak okyanusa varmayı sağlayacak kolay bir su yolu bulamamışlardı, sonraki Amerikalı göçmenler Oregon Yolu'nu izleyerek yolculuk edeceklerdi. Bu arada kürk tacirlerinin Lewis ve Clark'ın seferine bağlı kalmaksızın Mississippi ötesi ticaret yolunu açması pek uzun sürmedi. Clark'ın kıtanın iç kesimlerine ilişkin muhteşem haritası da dahil, seferde tutulmuş yazılı kayıtlar ancak 1814'te, seferin artık tarihe karışmaya yüz tuttuğu bir sırada yayımlandı.

Sivil hayata bir türlü uyum sağlayamayan Lewis seferden üç yıl sonra, 1809'da öldü. Clark iki kez evlendi ve 30 yıl daha devlet hizmetinde görev yaptı, 1838'de 68 yaşında öldüğünde, Mississippi'nin batısında en güçlü federal yetkiliydi. Clark'ın dostlarından biri kâşifin ölümünü bildirmek üzere Londra'daki Kraliyet Coğrafya Derneği'nin başkanı Sir Roderick Murchison'a yazdığı mektupta şunu belirtti: "[Clark] sağlam ve dinç kafaya, komutanlık karakterine sahip bir adamdı. ... O (Bay Lewis'le birlikte) Mississippi vadisinin yer aldığı geniş bölgede coğrafi keşif kariyerinin önünü açtı, şimdi burada yaban ortamı örten kentler ve eyaletler hızla bitiyor."



Jean Louis Burckhardt

42

1812-15

Beni bekleyen tehlikeler halihazırda Afrika adının belki sizde çağrıştırıyor olabileceği kadar öyle çok değil, ... bu gibi ülkeler birçok hikâyeye konu oluyor.

JEAN LOUIS BURCKHARDT'IN AİLESİNE YAZDIĞI BİR MEKTUPTAN

Mart 1809'da genç tüccar, Şeyh İbrahim İbn Abdullah, Malta'nın Valletta limanına vardı. Memleketi Hindistan'a dönmekte olduğunu söyledi. Aslında Jean Louis Burckhardt adında İsviçreli bir beyefendi ve Suriye'nin Halep kentine gitmek için yola çıkmıştı. Ama nihai hedefi Kuzey Afrika'daki Sahra'nın ötesinde yer alan efsanevi Timbuktu kenti idi.

Burckhardt dünyanın ilk coğrafya kurumu Afrika Derneği'nin harekete geçirdiği son gezindi. Derneğin üyeleri Britanya'daki en güçlü ve en nüfuzlu kişiler arasındaydı. Kendi ifadelerine göre, çalışmalarının ardında bilimsel (haritalardaki boşlukları doldurmaya yönelik) ve insancıl (keşiflerle köle ticaretinin sona erdirilmesini sağlamaya yönelik) nedenler yatmaktaydı. Afrika'daki keşiflerin Britanya'ya kazanımlar getireceğini ileri sürmeleri açısından yurtsever bir yaklaşımı da vardı. Gözlerini diktikleri yer Nijer Irmağı, özellikle de Orta Afrika pazarlarının anahtarı olduğuna inandıkları Timbuktu'ydu.

Dernek, kuruluşunu izleyen 21 yıl içinde yedi gezgini Afrika'ya göndermişti. Cambridge Üniversitesi'nde Arapça öğrenimi görmüş olan Burckhardt sekizinci idi. On iki yıl önce Mungo Park (s. 155) Nijer'e ulaşmayı başarak ama Timbuktu'yu göremeden Londra'ya dönmüştü. Burckhardt bildik güzergâh olan Gambia Irmağı yerine Batı Afrikalı Müslümanlar'dan oluşan bir kervanla Kahire'den yola çıkarak Sahra'yı geçmeye çalışacaktı. Kervan tacirleri bağınaz Müslümanlar olarak tanınıyordu. Burckhardt çölü ancak onlardan biriymiş gibi görünerek aşabilirdi.

Eksiksiz bir kimlik değişikliği için, Suriye'de iki yıl geçirmek niyetindeydi. Ama oraya varınca, Kahire'ye gitmek için aceleye gerek olmadığını kavradı: Şimdi Suudi Arabistan içinde kalan Hicaz'daki karışıklıklar yüzünden Sahra ötesine kervan yolculuklarına geçici bir ara verilmişti. Böylece kılık değiştirmiş gezgin Suriye'de üç yıl kalarak, Arapça'sını geliştirdi, bölgenin geniş bir kesimini dolaştı, özellikle Palmira ve Cebel-i Dürüz'e çarpıcı yolculuklar yaptı. Ardından 18 Ha-



Burckhardt'ı ömrünün sonlarındaki haliyle gösteren bu portreyi, onu "tam Arap" olarak nitelendiren Mısır'daki İngiliz konsolosu Henry Salt yapmıştı.

Sağda *Sahra'yı aşmaya hazırlık amacıyla giriştiği yolculuklar Burckhardt'ı bölgenin en uçra yerlerinden bazılarına götürdü.*

Ortada David Roberts'in *Petra'daki Arap ileri gelenlerinin bir meclisini tasvir eden tablosu. Bedevi Araplar, mezarların gizli defneler barındırdığına inandıkları için, Petra harabelerini kıskançlıkla korumaktaydı.*



ziran 1812'de Şam'dan ayrılarak Kahire'nin yolunu tuttu.

Kutsal Topraklar

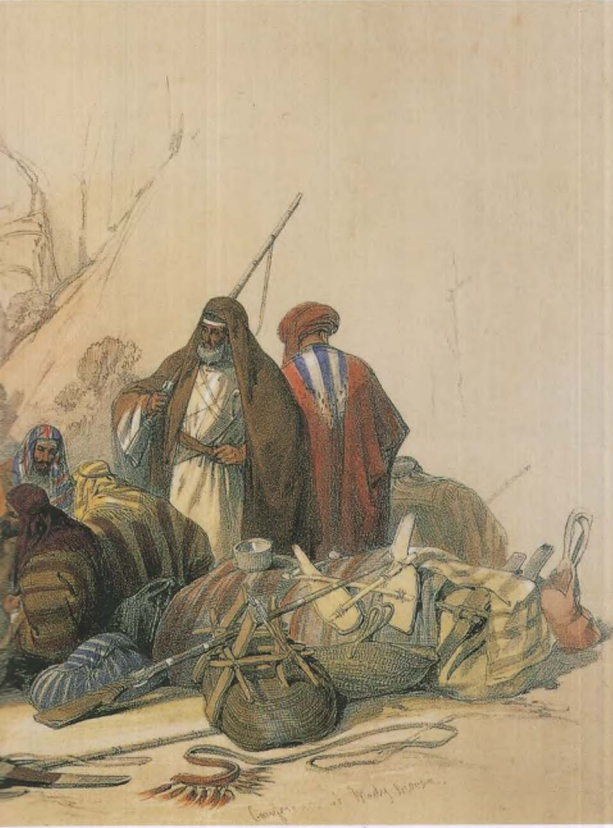
"Her seferinde en pis kervansaraylarda konakladım" diye yazar Burckhardt, Filistin'deki gezilerini anlatırken. "Pelerinimi bir battaniye gibi örttüm, toprağı kendime döşek yaptım, deve sürücüleriyle birlikte yemek yedim ama rahatlık içinde seyahat edenlerin asla bilemeyeceğı şeyleri gördüm ve işittim." Gezgin şimdiki Ürdün'de kalan Kerak'ta, Vadi Musa'daki harabelerden söz edildiğini işitti. Bir rehber tutarak ve civarda mezarı bulunan Harun'a bir kurban sunma gerekçesiyle yanına bir keçi alarak, kayalıklardaki dar bir yarığa vardı. Uzun bir oyuk boyunca ilerleyince, kayaya oyulmuş devasa bir anıt çıktı karşısına. İngiltere'deki bir dostuna mektubunda yazdığına göre, çevrede "birkaç yüz tane büyük ve gösterişli mezar" ayrıca "tapınaklar ve saraylar, bir sukumeri, tamamen kayaya oyulmuş bir amfiteyatro" vardı.

Karşı sayfada Dehlizin ucunda Petra'nın ilk karşılaşılan kesimi hazine dairesidir. Burckhardt, Haçlılar'dan sonra bu antik yeri gören ilk Avrupalı'ydı.

Rehber kuşkulanınca ören alanını daha fazla inceleyemedi, keçiyi kurban edip yola devam etti. "Bulduğum yerin Arabia Petraea adlı başkent kalıntıları olup olmadığı konusundaki kararı Yunan uzmanlarına bırakıyorum" diye yazdı ülkesine. Uzmanlar görüşüne katıldı: Haçlılar döneminden beri hiçbir Avrupalı'nın görmediğı Petra, "gül kırmızısı" Nebati başkenti bir kez daha bulunmuştu.

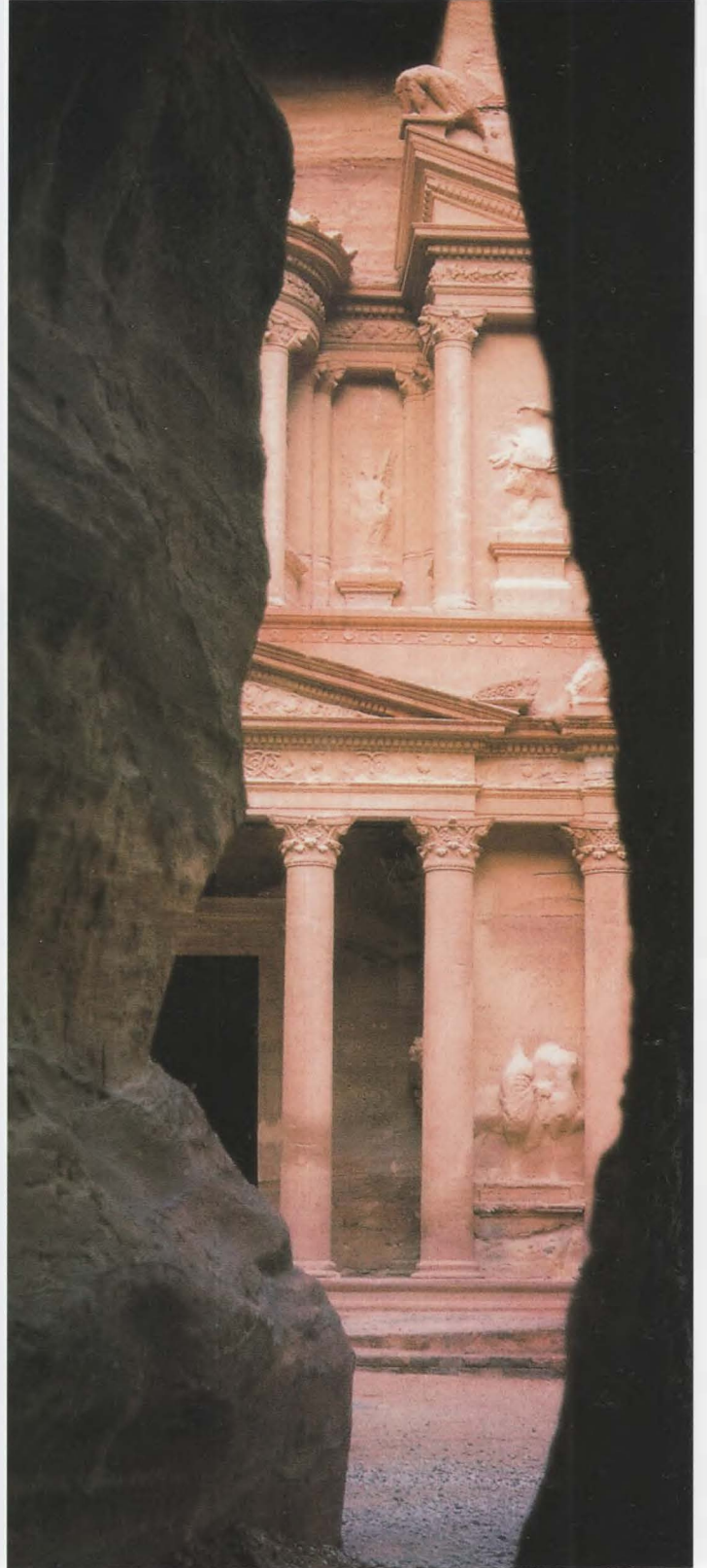
Nil yolculukları

Kahire'ye vardığında, Burckhardt'ın büründüğü kisve öylesine kusursuzdu ki, İngiliz konsolosluğuna girmekte güçlük çekti. Ama ortalıkta hâlâ kervan yoktu. Bunun üzerine, Nil'i dolaşma kararını aldı. Güneye doğru 1813 başlarında yola koyularak Assuan'a ve Nübye'nin içlerine ulaştı. Orada bulunduğunu duyduğu küçük bir tapınağı 22 Mart 1813'te ziyaret etti. "Ebsambal'ın bütün antik eserlerini artık gördüğüm sanısıyla, çıktığım yolu izleyerek dağın kumlu kenarından inmek üzereydim. Şans eseri güneye doğru dö-



nünce, kayaları yontarak yapılmış son derece büyük dört heykelin hâlâ görülebildiği yere düştüm.” Bu tesadüf II. Ramses’in Ebu Simbel’deki Büyük Tapınağı’nı antik çağdan sonra gördüğü bilinen ilk Avrupalı olmasını sağladı.

Ebu Simbel’i ziyaretinden bir yıl sonra, Burckhardt, Nübye’yi aşarak Sudan’a giden bir kervana katıldı. Sahra kervanlarının önemli kavşaklarından biri olan Şendi’ye ulaştı ve Nil boyunca ilerleyerek, bilindiği kadarıyla bir Avrupalı’nın sızabildiği en uç noktaya vardı. Şendi çarşısında Kuzey Afrika üzerinden, ayrıca Almanya, Venedik ve Hindistan’dan getirilmiş mallara rastladı ama Sahra ötesine geçen hiçbir kervan bulamadı. Güneye doğru yola devam etmek bir seçenek değildi. Böylece Kızıldeniz’i aşarak Mekke’ye giden bir gruba katıldı. Şendi’den ayrılmadan önce, işverenlerine bir mektup yazarak şunu belirtti: “Eğer Atlantik köle ticaretine son verilmesini ... Afrikalı erkek çocukların kendi ülkelerinde ve kendi vatandaşlarınca eğitilmesi izlememse ... Avrupa, Siyahlar için çok az şey yapmış olacaktır.”



"Ebu Simbel'de II. Ramses'in Bii-yiik Tapınağı'nda Kazı Çalışmaları" (1819), Linant de Bellefonds. Belzoni önceki yıl tapınağa açılan bir geçit bulmuştu. Yapının kum cephesini temizlemeye giden ekipte Linant de Bellefonds da vardı.

Hac ziyaretleri

Burckhardt gayrimüslimlere yasak olan kutsal kentler Mekke ve Medine'ye giden ilk Avrupalı değildi ama hac ziyaretini ilk kez eksiksiz anlatan oydu. Ocak 1815'te yakalandığı dizanteri onu üç ay yatağa düşürdü. Yeterince toparlanırtoparlanmaz, bir tekneye binerek Kızıldeniz üzerinden Sina'ya vardı ve bir Bedevi köyünde yeniden sağlığına kavuştu. Hıdivin eşinin bulunduğu kervanla birlikte yolculuk ederek Haziran ayında nihayet Kahire'ye vardığında, oradan ayrılmasının üzerinden iki buçuk yıl geçmiş ve çağın büyük yolculuklarından birini tamamlamıştı.

Sonraki iki yıl boyunca Mısır'da kalarak, gezilerini kaleme aldı ve yazma kitaplar topladı. Gerek Ortadoğu'da gerek Avrupa'da şöhrete ulaşmış bir kişiydi artık. Kahire'deki İngiliz

Konsolosu Henry Salt'a göre, "tam Arap" sayılırdı. Burckhardt o yılın sonunda Kahire'den ayrılacak bir kervanla Fizan'a ve oradan Timbuktu'ya gitmek üzere düzenlemeler yaptı. Ama kervan yola düşünce, kabilede o yoktu: Nükseden bir dizanteriyle hastalanmış ve 15 Ekim 1817'de ölmüştü.

Burckhardt'ın günümüzde en iyi hatırlanan yönü, Petra ve Ebu Simbel'i yeniden keşfetmesidir. Oysa geride bıraktığı miras daha önemlidir: Cambridge Üniversitesi'ne bıraktığı Arapça yazmalar ve parlak bir kavrayışla Kutsal Topraklar, Nübye, Bedeviler ve hac ziyareti üzerine izlenimlerini aktardığı yayınlar. Her ne kadar Timbuktu'ya gitmek için yola koyulmayı başaramadıysa da, başta Richard Burton (s. 195) olmak üzere sonraki gezginlere ilham kaynağı oldu.



GIOVANNI BELZONI



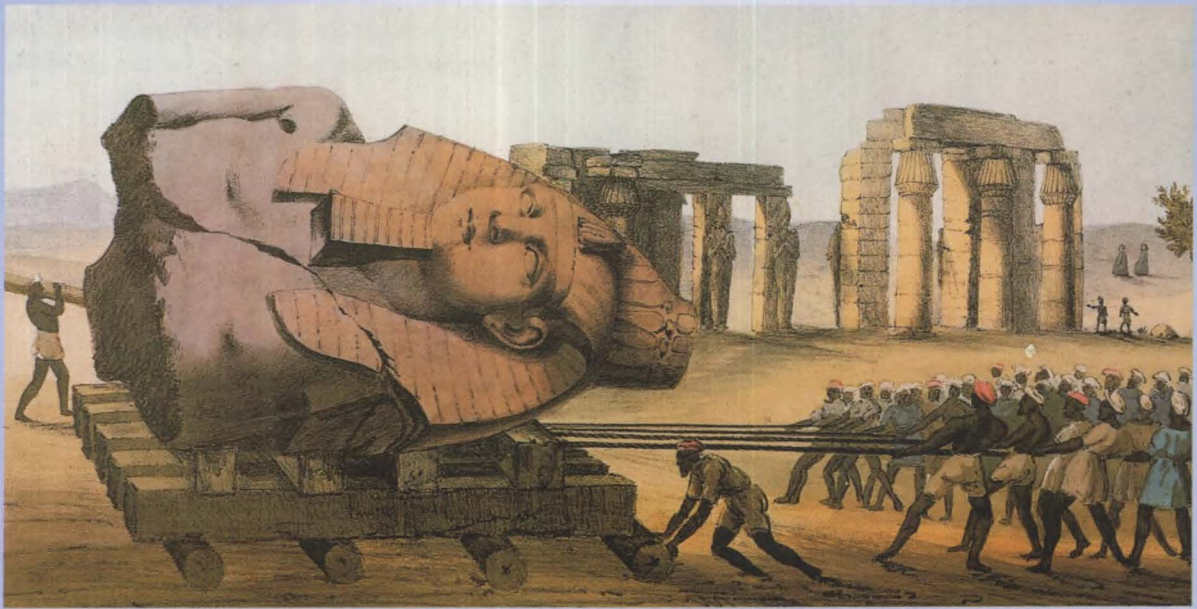
Üstte Belzoni: Karısı Sarah'ın yaptırdığı bir hatıra gravürden detay.

Altta II. Ramses'in devasa büstünün Nil kıyısındaki Teb'e doğru sürüklenişi.

Serüvencilerin en akla gelmezi olan Giovanni Belzoni (1778-1823) İtalya'nın Padova kentinden İngiltere'ye göç etmiş bir sirk cambazıydı. Mısır'ın modernleşme eğilimli yöneticisi Kavalalı Mehmed Ali Paşa için, öküzle çekilen bir hidrolik pompası tasarladı. Makinesi yapılan denemede aksadı. Ama Kahire'de tanıştığı Burckhardt ona bir proje buldu. Burckhardt'a göre, Luk-sor'da gördüğü kocaman "Memnon" (aslında II. Ramses) büstü, Mısır heykelticiliğinin en yetkin örneğiydi. Bunu British Museum'a bağışlamak gerektiği fikrini ortaya attı. İngiliz konsolos-u Henry Salt izin alınmasına yardımcı oldu ve masrafları paylaşmayı kabul etti. Belzoni de enerjisi, kararlılığı ve becerikliliğiyle taşıma işini üstlendi. "İngiltere'ye götürüleceği düşüncesiyle bana gülümsüyordu" demesine karşın, girişken İtalyan bu heykeli ova boyunca sürükleyip Nil kıyısına götürmenin 17 günü almasından dolayı pek gülümseme fırsatı bulamadı.

Ramses'in uyandırdığı merakla, Belzoni sonraki yıllarda adını Mısır bilim tarihine büyük harflerle yazdırdı. Krallar Vadisi'ndeki en ilginç ve en güzel bezemeli anıtlardan biri olan I. Seti'nin mezarını açtı. Burckhardt'ın Kahire'de ölüm döşeginde yattığı sırada, Ebu Simbel'e gitti ve İsviçreli gezginin bulunduğu tapınağa açılan bir geçidi temizledi. Kendi ifadesiyle, "en muhteşem tapınaklardan biri" olduğunu görünce hayrete düştü. Ertesi yıl, yani 1818'de Kahire'ye dönen Belzoni, Gize piramitlerinin "ikinci"si olan Kefren piramidine zorla girdi. Sonunda Londra yolunu tuttuğunda artık bir şöhretti: Piccadilly'deki Mısır Salonu'ndaki sergisinin açılış gününe 2.000 kişi katıldı.

Ne kadar üne kavuşmuş olursa olsun, Belzoni'nin Burckhardt'la işi bitmedi. İsviçreli gezginin Timbuktu'ya ulaşma misyonunu yerine getirme umuduyla, Londra'dan deniz yoluyla Batı Afrika'ya gitti. Ama Burckhardt gibi, o da dizanteriye yenik düştü ve Aralık 1823'te Benin'de öldü.



43

Charles Darwin
ve Beagle

1831-36

*Beagle seyahati açık arayla hayatındaki en önemli olaydır
ve bütün meslek yaşamımı etkilemiştir.*

CHARLES DARWIN, 1887

Charles Darwin Güney Amerika'nın doğu kıyılarına dönük iki yıllık bir haritacılık seyahatinde Kaptan Robert FitzRoy'a eşlik etme davetini aldığı anda, böyle bir fırsatı yakalamış

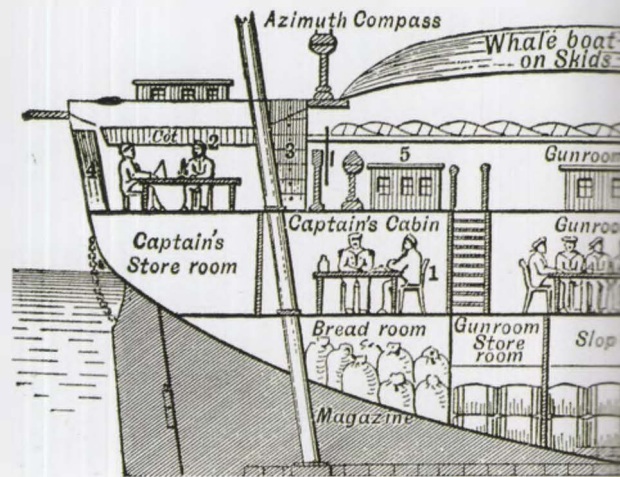
çok az doğa bilimci vardı. Yerküre çevresini beş yılda dolaşmaya dönüşen bir seferin sonuçlarını değerlendirme açısından, böyle bir başarıya ulaşabilen çok az kişi vardır. Genellikle bu seferin esas olarak bir deniz seyahati olarak görülmesine karşın, aslında Darwin beş yılın yalnızca 533 gününü denizde geçirmişti. Gemisi kıyıları boyunca dolaşırken harita çıkarmakla uğraşan FitzRoy'un güvertede geçirdiği süre çok daha uzundu. Deniz tutmasına yatkın bünyesi ve gemi seyahatine ilişkin görüşü göz önüne alındığında, işlerin böyle yürümesi belki de Darwin açısından gayet isabetliydi:

"Eğer bir kişi deniz tutmasından çok mustaripse, hesabını kitabını yaparken bunu kafasında iyice tartsın. Tecrübeye dayanarak söylüyorum. ... Fakat uzun bir seyahatte limanda geçi-



Sağda Darwin'in 31 yaşındayken yapılmış suluboya portresi (1840), George Richmond.

Ortada Beagle'in bu yan kesit çizimi, geminin farklı alanlarının nasıl düzenlendiğini gösteriyor.





Beagle seyahatinin bir bölümünde ressam olarak yer alan Conrad Martens'in bu karakalem çiziminde, Arjantin'in Gregory Körfezi kıyısındaki iki Patagonya Yerlisi görülmüyor.

rilen günlere kıyasla su üstünde kalman sürenin ne kadar bir oranı bulacağını da akılda tutmak gerekir.”

Darwin yolculuğa hazırlanırken Humboldt'ın seyahatini (s. 161) okudu; *Beagle* seyahatini anlattığı kitapta da ondan alıntılar yaptı ve tecrübelerini karşılaştırdı. FitzRoy görevini yerine getirmek için 22 kronometreyi ve daha birçok küçük aleti, kamarasına sıkıştırdı.

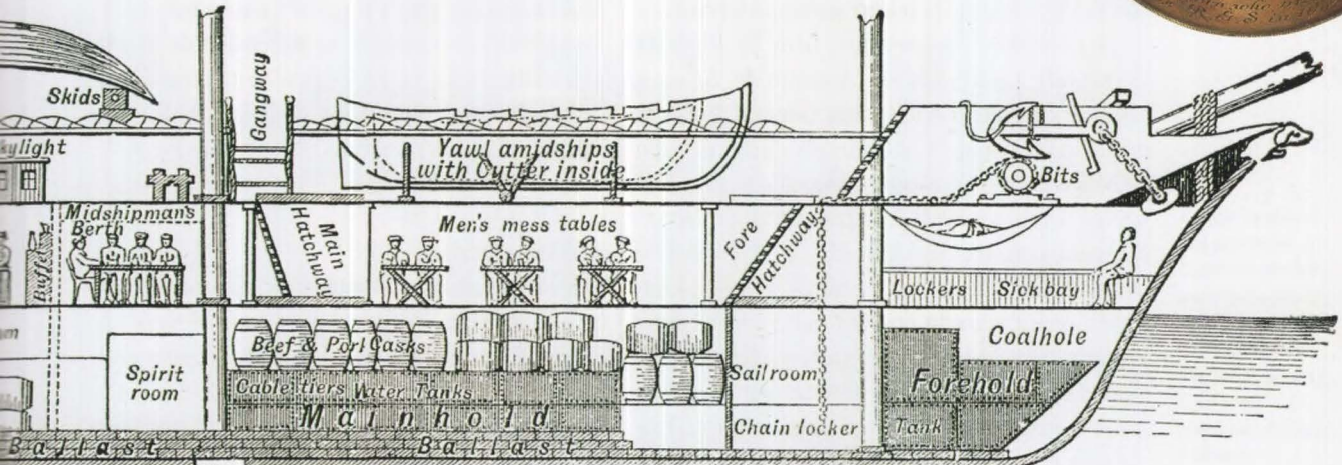
Yolculuk

Beagle 27 Aralık 1831'de Plymouth'tan yola çıktı. Cabo Verde Adaları'na ve Brezilya kıyıları açığındaki Fernando de Noronha'ya kısa sürelerle uğradı. Heyetin Rio de Janeiro'da kaldığı sırada, Darwin nefret ettiği kölelik konusunda FitzRoy'la giriştiği bir münakaşadan dolayı ge-

miyi terk etmenin eşğine geldi. Ama genelde iyi yol arkadaşları oldular ve yolculuğun sonuna kadar dost kaldılar. Darwin, Rio'da, Botafogo Körfezi kıyısındaki bir kulübeyi üç aylığına kiraladı ve karnavala katıldı.

Beagle Nisan 1832'den Temmuz 1835'e kadar Güney Amerika'nın doğu ve batı kıyıları çevresinde dolaştı, bu arada Falkland Adaları'na da uğradı. Darwin karadaki yolculuklarının birçoğunu Arjantin'de yaptı. Bahia Blanca'dan başlayıp Buenos Aires üzerinden Santa Fe'ye varmayı sağlayan 1.125 km'lik bir yürüyüş de buna dahildi. Güney Amerika'nın batı kıyıları boyunca Chiloé, Valparaíso ve Lima'da tam bir yıl geçirildi. Chiloé yöresinde Osorno Dağı'nın bir püskürmesi-

Charles Darwin'in *Beagle* seyahatinde kullandığı cep sekstantı.





HMS Beagle'in Tierra del Fuego'daki Murray Boğazı'ndan geçişi, Conrad Martens.

ni gözlemleyen Darwin, Valdivia yakınındayken bir depremi yaşadı. Ardından sarsıntılarla tamamen yıkılmış olan Concepción kentinin harabelerini gezdi. Andlar'ı araştırmaya yönelik kapsamlı yolculuklarından birine Valparaiso'dan başladı, Portillo Geçidi'ni aştı ve Arjantin'deki Mendoza'ya ulaştı. Valparaiso'yken ağır bir hummaya yakalandı ve talihli bir tesadüfle oraya yerleşmiş olan eski okul arkadaşı Richard Corfield'in bakımıyla tekrar sağlığına kavuştu.

Darwin hem Montevideo, hem de Lima'da devrimlere tanık oldu ve Arjantin'de Ağustos 1833'te devrimci önderlerden General Rosas'la görüştü. Galápagos Adaları'na ünlü gezisini 1835'in Eylül ve Ekim aylarında yaptı. Kasım'da Tahiti'ye vardı. Tahiti'nin dost canlısı sakinlerini geminin Aralık'ta ulaştığı Yeni Zelanda'nın halkından daha çok sevdi. Darwin kitabında yerli halkların çoğunu vahşi olarak nitelendirir; öte yandan "goşo" denen sığır çobanlarının pampalar bölgesindeki Amerikan Yerlileri'ni yok edişine ilişkin dehşet verici sahneleri tasvir eder ve bu davranışı kınar.

Yeni Zelanda'dan sonra Avustralya'ya yönelen *Beagle* Ocak 1836'da Sydney'e, Şubat'ta Tasmanya'ya ve Mart'ta Kral George Boğazı'na ulaştı. Sydney'deki kalış sırasında, Darwin Mavi Dağlar üzerinden iç kesime 195 km ilerleyerek Bathurst'e kadar gitti. Dönüş yolculuğunda *Beagle* Cocos Adaları, Mauritius, Cape Town ve St. Helena'ya uğrayarak Temmuz'da Ascension'a vardı. Darwin karadaki gezilere dönük coşkusunu seyahatin sonuna kadar sürdürerek, St. Helena'nın tepelerine ve Ascension'da 865 m yüksekliğindeki Green Tepesi'ne tırmandı. Sonunda *Beagle* 2 Ekim 1836'da Falmouth'a vararak yolculuğunu tamamladığında, hem FitzRoy, hem de Darwin zindeydi.

Bilimsel sonuçlar

Darwin seyahatten dönüşünde, din adamlığını bırakarak tamamen bir doğabilimci olmaya karar verdi. Yolculuğunun diğerlerini epeyce geride bırakan en önemli sonucu, yaptığı gözlemlerin ve topladığı canlı türü örneklerinin canlı türlerinin mutasyona yatkınlığının, en uygun olan-



ların hayatta kalışını büyük ölçüde kavramasına katkıda bulunmasıydı. Böylece seyahat döneminden ziyade sonraki dönemde formüle ettiği evrim teorisi ortaya çıktı.

Darwin'ın Cambridge'de Adam Sedgwick'in etkisinde kalarak ve seyahat sırasında Charles Lyell'in *Principles of Geology* kitabını okuyarak jeolojiye duyduğu merak, birçok ilginç gözlemlerde bulunmasını ve dünyanın yaşı konusunda gittikçe bilinçlenmesini sağladı. Arjantin'de iri hayvanların birçok fosiline rastlaması, soyca tü-

kenmenin doğal sürecin bir parçası olduğu yolundaki görüşünü pekiştirdi. Bunların halen yaşayan hayvanlarla belirgin yakınlığından etkilendi.

Darwin bilim koleksiyonlarını her sahadaki önde gelen uzmanlara dağıttı ve vardığı sonuçları hemen yayımladı. Editörlüğünü yaptığı beş bölümlü *The Zoology of the voyage of HMS Beagle* kitabında fosilleşmiş memelileri Richard Owen, kuşları John Gould ve memelileri George Waterhouse anlattı. Kurutulmuş bitki örnekleri günümüzde Cambridge'de, Londra ve Kew'daki Doğa Tarihi Müzesi'nde saklanmaktadır.

Bilimsel sonuçlar Darwin'le sınırlı değildi. FitzRoy gemisini donattığı birçok aletten en iyi biçimde yararlanarak, birçok yerde boylamları ölçtü ve doğru haritalar çıkardı. Galápagos'taki kuşları kapsayan koleksiyonları Darwin'inkine göre daha iyi etiketlenmişti ve adalar arasındaki değişkenliği inceleyen Darwin'e paha biçilmez yararı dokundu. Çok farklı kişiliklere sahip FitzRoy ve Darwin, *Beagle* seyahatindeki birlikteliğin ardından ayrılıp birbirlerinden uzaklaştılar; FitzRoy daha sonra kendi canına kıydı.

Galápagos Adaları'ndaki bir kaktüs ispinozunun (Geospiza scandens) resmi, John Gould.

Darwin'in Patagonya'da topladığı tırtıl avcısı bir yer kırankatlısı örneği. Kırankatlılar her zaman onun gözde böcekleri arasındaydı.



Beagle'in dünyanın çevresini dolarken izlediği güzergahı gösteren harita. Darwin aslında bu beş yıllık seyahatin sadece 533 gününde denizde kalmıştı.

44

Gözyaşı Yolu

1838-39

Arkansas'a gitmek üzere yetmiş beş gündür yoldayız ve şimdiye kadar beş yüz yirmi dokuz mil yol almış durumdayız. ... Korkarım ki, gösterilebilecek bütün özene rağmen, ... nakil hareketine muazzam bir ıstırap ve can kaybı eşlik edecek. ... Ve de nakil işleminin zorla uygulanması, sağ kalanların duyularını daha da incitiyor.

PEDER EVAN JONES, 30 ARALIK 1838

Stout Burnu'ndan Arkansas Irmağı'nın görünüşü. Çeroki kabilelerinin yolculuk ettiği tekneler 1838 yazında suların alçalması nedeniyle karaya oturmuştu.

Çeroki halkının neredeyse tamamı 1838'de ABD yönetimince Güney Apalaş Dağları'ndaki ata yurdundan sürüldü ve Yerli Toprakları'na (şimdi Oklahoma) 1.610 km'lik meşakkatli bir yolculuğa mecbur edildi. Bu zoraki nakil işlemi sırasında verilen ölü sayısı ve yaşanan insan ıstırapı o kadar büyüktü ki, güzergâh halk arasında "Gözyaşı Yolu" olarak anılmaya başladı.

Çeroki halkının asıl yetkili önderleri ile bir türlü uzlaşmaya varamayan ABD yönetimi, azınlıktaki bir hiziple 29 Aralık 1835'te, eski Çeroki yurdunun geriye kalmış son kesimini bırakmayı öngören bir antlaşma imzaladı. Çeroki halkının ezici çoğunluğunun protestolarına rağmen, "New Echota Antlaşması" 23 Mayıs 1836'da ABD Senatosu'nda görüşülerek onaylandı. Çerokiler'e o tarihten itibaren Yerli Toprakları'na taşınmaları için iki yıllık mühlet verildi. Süre sona erdiğinde, doğudaki 17 bin'i aşkın Çeroki'den ancak 2.000'i gönüllü olarak göç etmişti.

Askeri toplama

Tuğgeneral Winfield Scott komutasındaki 7.000 federal ordu ve eyalet askeri Mayıs 1838'de Çeroki ülkesine girdi. Askeri toplama Georgia'da 25 Mayıs'ta başladı. Georgia milislerinden oluşan iki alay iki hafta içinde 3.600'den fazla Çeroki'yi yakaladı. Çok geçmeden bütün Çeroki ülkesinde, aileler huzurlu yurtlarından zorla çıkarılarak, Tennessee'nin güneydoğu, Kuzey Carolina'nın batı, Georgia'nın kuzeybatı ve Alabama'nın kuzeydoğu kesimlerinde stratejik konumda kurulmuş 31 kazıklı koruganda ve açık askeri karakolda toplandı. Kazıklı koruganlardaki tutuklar daha sonra üç ana göç istasyonuna gönderildi. Bunların ikisi Tennessee'de (Chattanooga'daki Ross İskelesi'nin yakınında ve Calhoun civarındaki Cass Kalesi'nde), üçüncü ise Alabama'daki Payne Kalesi'nin 13 km güneyindeydi.

Suyolu güzergâhı

Sayica 15 bin'i aşan Çerokiler'in ayrıldığı 17





kafile 6 Haziran-5 Aralık 1838 arasında, Çeroki halkının yazgısını değiştirecek olan yolculuğa başladı. Georgia Muhafızları tarafından ele geçirilmiş olan ilk üç kabile, Ross İskelesi'nden yola çıkmaya zorlandı. Toplam 489 kişiden oluşan bir grup 6 Haziran'da Teğmen Edward Deas refakatinde *George Guess* vapuruyla ayrıldı. R. H. K. Whiteley gözetimindeki 776 kişilik bir başka kabile 12 Haziran'da yine Ross İskelesi'nden teknelerle yola çıktı. Tennessee Irmağı'nın en tehlikeli sığıklarından kaçınmak açısından, her iki kabile de Alabama'nın Decatur ve Tuscumbia kasabaları arasında kalan 96 km'lik bir bölümü trenle geçmek zorundaydı. Whiteley'nin kafilesindeki bir Yerli, ABD'de demiryolu kazasıyla can verdiği kayda geçen ilk kişilerden biri oldu.

Çeroki tutsaklardan oluşan üçüncü kabile 17 Haziran 1838'de Yüzbaşı Gus Drane'in askeri refakatinde Ross İskelesi'nden yola çıktı. Kazıklı koruganlara sürülmeden ve daha sonra göç istasyonlarına yürütülmeden önce, çoğuna ufak tefek eşyalarını bile toplama fırsatı verilmemişti.

Yolculukta çekilen sıkıntılar

İlk iki kafilenin tersine, 1.072 Çeroki'den oluşan üçüncü grup, Alabama'nın Waterloo kentine kadar olan 322 km'lik ilk bölümü karadan yü-

rümek zorunda bırakıldı. Haziran sonuna varıldığında, bir düzineden fazla Yerli ölmüş ve 293'ü kaçarak Tennessee'nin doğu kesimindeki toplama kamplarına dönmüştü. Kaçaklar aynı yılın sonraki aylarında diğer kabilelerle birlikte tekrar batıya gönderildi.

Arkansas Irmağı'nda Whiteley ve Drane kafilelerini taşıyan vapurlar, Arkansas eyaletindeki Lewisburg'un (şimdi Morrilton) hemen aşağısında suların alçalmış olması nedeniyle karaya oturdu. Böylece gruplar yazın ortasında eyaletin batı kesimini karadan yolculuk ederek geçmek zorunda kaldı. Sıcak, kuru ve tozlu koşullar altında, her iki kabile de yol boyunca aşırı kumaktan dolayı büyük eziyet çekti. Yolculuğun sonuna doğru, Whiteley mecburen kabileyi durdurdu, çünkü Yerliler'in yarısından fazlası hastaydı. Flint yöresindeki Lee Çayı'nın başına 2 Ağustos 1838'de ulaşan Whiteley, toplam 2.500 km'lik yolculukta 72 ölü verildiğini rapor etti.

Drane kafilesi Yerli Toprakları'ndaki Bayan Webber Çiftliği'nde (şimdi Oklahoma'daki Stilwell) 5 Eylül 1838'de serbest bırakıldı; kafi- lede sağ kalan kişilerin sayısı, yolda doğmuş iki çocukla birlikte sadece 635'ti. Yol boyunca 146 kişinin yaşamını yitirdiği bu topluluk, zoraki nakil hareketi sırasında ölüm oranının en yüksek olduğu Çeroki kafilesiydi. Drane ve Whiteley kafi-

"Beş Uygur Kabilenin Zoraki Nakli" duvar resmi, Elizabeth James. Beş Uygur Kabile adlı geveşek konfederasyon içinde yer alan Çerokiler, ata topraklarından sürüldüler ve Yerli Toprakları'na (şimdi Oklahoma) yerleşmek zorunda bırakıldılar.

Yerli Toprakları'na sürülen son Çeroki kabilelerinin başındaki John Drew adlı Çeroki tüccar. Drew daha sonra Amerikan İç Savaşı'nda 1. Çeroki Atlı Tüfekçiler Birliği'nde albay olarak görev yaptı.

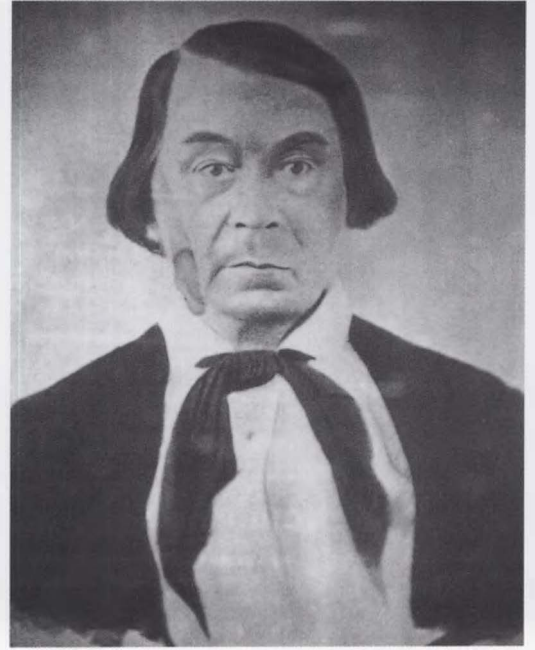
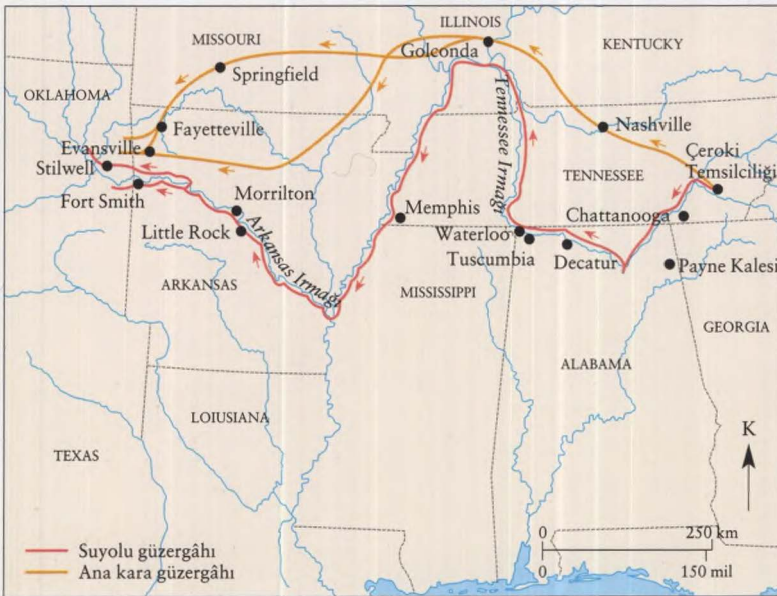
lelerinin çektiği acılara ilişkin ilk raporlar, askeri komutanlarının ve Çeroki önderlerinin izledikleri stratejileri yeniden değerlendirmelerine yol açtı. Kısa bir süre sonra, General Scott hem diğer grupların naklinin sonbahara kadar ertelenmesine, hem de Çeroki önderlerinin onları yönetmesine izin verdi.

Kara güzergâhları

Böylece geri kalan Çerokiler batıya doğru karadan yolculuğa başladı. Başında bir askeri nakil görevlisinin bulunduğu dördüncü kabilede, antlaşmaya destek vermiş olan 660 kadar Yerli vardı. Bu grup Calhoun yakınındaki Çeroki temsilciliğinden 11 Ekim 1838'de yola çıktı ve Vinyard Postanesi'nde (şimdi Arkansas'daki Evansville) 7 Ocak 1839'da serbest bırakıldı. Kara yoluyla Memphis ve Little Rock üzerinden seyahat eden kabilenin aştığı yol 1.138 km'yd.

Her biri ortalama 1.000 kişiden oluşan diğer 13 kabile, John Ross'un gözetimi altındaydı; hepsinin kendi Çeroki nakil görevlileri vardı. Bunların 12'si karadan, esas olarak yaşlılardan ve sakatlardan oluşan biri ise suyuyla seyahat etti. Başında John Benge'in bulunduğu bir kara kabile, Alabama'daki Payne Kalesi yakınında yola çıktı, Gunter Iskelesi'nde Tennessee Irmağı'nı aştı, Tennessee'nin Reynoldsburg kasabasında ikinci bir geçiş yaptı, Kentucky'nin Co-

Yurtlarından zorla sürülen farklı Çeroki kabileleri, suyuyla ve karadan çeşitli güzergâhları izlediler.



lumbia kenti yakınındaki Iron Sığılığı'nda Mississippi Irmağı'nı aştı, askeri karayolunu izleyerek Arkansas eyaletine girdi, ardından White Irmağı boyunca yukarı çıkıya doğru ilerledi, bir süre Fayetteville'de kaldı ve 1.236 km'yi aşkın bir yolculuğun sonunda Yerli Toprakları'na ulaştı. Diğer 11 kabile yolculuğa Tennessee'nin doğu kesiminde başladı ve tercih edilen güzergâhı izleyerek, Nashville, Golconda ve Springfield üzerinden yaklaşık 1.610 km'lik bir yolu aştı.

Bir varoluş hikâyesi

Kabileler aşırı sert bir kıştaki zorunlu yürüyüşün ardından Yerli Toprakları'na 1839'un ilk aylarında vardı. Tahminlere göre, yolculuğun ve baskıcı ortamın bir sonucu olarak 2.000 ila 4.000 arasında Çeroki yaşamını yitirdi. Çeroki halkı açısından, zoraki naklin gerçek hikâyesi bir varoluş mücadelesiydi. Çektikleri sıkıntılara rağmen, yeni ortama uyum sağladılar, evlerini ve yönetim sistemlerini yeniden kurdular. Günümüzde merkezi Tahlequah olmak üzere Oklahoma'nın kuzeydoğu kesimindeki 14 ili kapsayan Çeroki ülkesinde varlıklarını sürdürüyorlar... Hem de tarihlerinin bütün dönemlerine göre sayıca daha kalabalık halde ve daha yüksek bir refah içinde.

Meksika Cengellerine Yolculuklar

45

1839–40

Bir tropikal yağmur ormanının derinliklerinde suskun ve vakur biçimde öylece dikili duran, garip desenler, mükemmel yontu izleri ve zengin süsler taşıyan, yararları ve amaçları açısından diğer bütün halkların eserlerinden farklı görünen, bütün tarihleri baştan aşağı meçhul kalmış olan, hiyeroglif yazıları her şeyi açıklayıcı olmakla birlikte hiçbir şekilde anlaşılamayan anıtların uyandırdığı manevi etki konusunda bir fikir vermeye kalkışmayacağım.

JOHN LLOYD STEPHENS, 1841

Maya arkeolojisi 3 Ekim 1839'da, New York limanından denize açılan iki direkli *Mary Ann* yelkenlisinin İngiliz imparatorluğunun ücra Orta Amerika sömürgesi Belize'ye yönelmesiyle başladı. Bu teknede 33 yaşındaki Amerikalı hukukçu ve diplomat John Lloyd Stephens ile ondan altı yaş büyük olan İngiliz mimar ve topografya ressamı Frederick Catherwood vardı. Zaten kurt bir gezgin olan Stephens'in Arabia Petraea, Mısır ve Kutsal Topraklar'a, daha sonra Yunanistan, Rusya ve Polonya'ya yolculuklarını anlattığı kitaplar büyük

rağbet görmüş ve eleştirmenlerden övgüler almıştı. Klasik sanat eğitimi gören Catherwood ise Akdeniz, Yakındoğu ve Mısır'a yaptığı birçok gezide ören yerlerinin resimlerini çizmişti. İki adam 1835'te Londra'da tanışmış ve yakın dostluk kurmuştu, her ikisi de Maya diyarına ilk yolculukları için mükemmel biçimde hazırды.

Bu seyahatin görünüşteki sebebi diplomatikti: ABD başkanı Martin Van Buren'in Stephens'e verdiği görev, o sırada tam bir kaos içinde olan Orta Amerika'da meşru bir hükümet başkanı bulmak ve ona güven mektubunu sunmaktı. Ama Stephens'in kendine göre başka planları da vardı. Londra'dayken Juan Galindo adında bir İspanyol-İrlandalı ağır süvari yüzbaşısının Meksika eyaleti Chiapas'ta "Palenque" denen bir antik kent üzerine yazdığı bir raporu okumuştı; raporun 1822'te yayımlanan kitap halinde, renkli Fransız ressam Jean Frédéric Waldeck'in biraz gerçeklere uzak gravürleri yer almaktaydı. Stephens ayrıca Galindo'nun daha sonraları Honduras'ta "Copán" denen başka bir yıkık kenti keşfettiğinden de haberdardı. Gezi kitabı *Arabia Petraea*'nın telif haklarından o dönemde çok yüksek sayılacak 15 bin dolar gibi bir mblağ kazandığı için, Galindo'nun anlattığı garip yerleri Catherwood'la birlikte dolaşmaya bolca yetecek paraya sahipti.

Hukukçu ve diplomat ama aynı zamanda kararlı bir kâşif ve gezgin olan John Lloyd Stephens'in bilinmeyen bir ressamca yapılmış portresi.



Maya cengeline giriş

Belize'deki kısa bir moladan sonra, iki adam kü-



Meksika cengellerindeki seferlerinde, Catherwood ve Stephens sıklıkla tehlikeli ve zorlu patikalarda katırlarla geçmek zorunda kaldılar.

çük bir vapurla Guatemala'nın Río Dulce adlı dar ırmağın yukarı çıkırına yolculuk etti. Irmak yolculuğundan sonra yüksek dağlardaki korkunç zorlu patikalara aşarak Río Motagua vadisine indiler. Silahlı bir isyancı çete tarafından geçici olarak alıkoyulma gibi bir dizi gecikmeden sonra, katır sırtında ilerleyerek nihayet Copán'a vardılar.

Klasik dönemden kalma bu büyük Maya kentinin harabeleri, ağaçların üstünde çene çalan maymun sürüleri dışında hiçbir iri hayvanın yaşamadığı sık tropikal ormanla tamamen örtülmüştü. Pala kullanan bir yerel rehberin öncülüğünde, birbiri ardı sıra anıtları açığa çıkardılar. "[Bunlar] bize peşinde olduğumuz nesnelerin sadece bilinmeyen bir halkın kalıntıları olarak değil, aynı zamanda sanat eserleri olarak ilginç yönler taşıdığı güvencesini verdi, aynen yeni bulunmuş tarihsel kayıtlar gibi, bir zamanlar Amerika kıtasında yaşayan insanların vahşiler olmadığını kanıtlamış oldu." Gezi şiddetli yağmurların düştüğü mevsime denk geldiğinden, kenti ör-

ten ormanı kesmek ve yakmak mümkün değildi; tek çözüm palayla yol açmaktı.

Catherwood *camera lucida*'sının yardımıyla, sayısız tekil dikilitaşları, "sunak"ları ve yıkılmış çeşitli anıtları çizmeye koyuldu; çok sayıda sivri-sineğin verdiği büyük rahatsızlık yüzünden, eldiven takarak çalışmak zorunda kaldı. Anıtların üslubunu ve üstlerindeki yazıyı ilk başta yabancı ve şaşırtıcı buldu ama deneme-yanılma yoluyla Maya sanatının Barok, çapraşık niteliğini sonunda kavramaya başladı. Aslına bağlı kalmalarından dolayı, onun dökümleri Maya antik eserlerinin o zamana kadar tutulmuş ilk doğru görsel kayıtlarını oluşturur. Öte yandan, o ve Stephens yerölçüm aleti ve metre şeridi kullanarak, harabelerin bir haritasını çıkardılar. Yörede kaldıkları süre boyunca, iki kâşif altı kulübeden oluşmuş perişan bir köye ağalık taslayan cahil bir yerel tiranın amansız husemetiyle uğraşmak zorunda kaldılar. Sonunda bütün antik kenti 50 dolar gibi kelepirci bir fiyatla satın alarak bu sorunu çözdüler.



Stephens, Copán'da 13 gün kaldıktan sonra, bir türlü ulaşılamayan hükümet başkanını aramak üzere Guatemala kentine gitti. Catherwood ise çizimlerini tamamlamak için bir süre daha kaldı, bu işi bitirince, dağları aşarak Motagua'nın aşağı vadisine döndü ve orada klasik dönemden kalma küçük Quiriguá kentini, kumtaşıyla yapılmış dikilitaşlarının olağanüstü yüksekliğiyle ve görkemiyle dikkat çeken ören yerini keşfetti. Bu arada, Stephens ileride uzun süre Guatemala'nın başına diktatör kesilecek olan ama henüz iktidarı tam ele geçirememiş olan Rafael Carrera'yla görüşme fırsatını bulmuştu. Bu durum onu Carrera'nın düşmanı olan gerçek başkanı, yani Kosta Rika'ya kaçmış olan General Francisco Morazán'ı aramaya yöneltti. Bu girişim tekneyle Kosta Rika'ya gidip tekrar Guatemala'ya dönmesiyle başarıya ulaştı.

Palenque

Stephens ve Catherwood artık nihai hedeflerinin peşine düşmek, Meksika'nın Chiapas eyaletinde-



Üstte Copán'da bir fırtınada çatlayıp yere devrilmiş olan C Dikilitaşı'nın görünüşü; Catherwood'un 1844'te yayımlanan bir taşbaskı resminden.

Solda Copán'daki N Dikilitaşı'nın çizimi. Catherwood'un bu tür anıtları gösteren çizimleri, Maya antik eserlerinin o zamana kadarki ilk doğru görsel kayıtlarıydı.



Palenque'deki sarayın bugünkü hali. Catherwood ve Stephens inceledikleri harabelerin içinde pek rahat verici olmayan bir kamp kurmuşlardı.

ki Palenque'yı bulmak üzere bir keşif gezisine çıkmak için serbestti. Guatemala'nın yaylalarını aşarken, İspanyollar'ın yıkmış olduğu kentlerin harabelerini kısa süre dolaştılar, inişte Chiapas'taki klasik Toniná kentinin yanından geçtiler ve Palenque'ye vardılar. Bölgeye göç etmiş Henry Pawling adlı genç bir Amerikalı'nın eşliğinde, 1840'ın Mayıs ayının büyük bölümünü Sierra de Chiapas'ın eteklerinde yer alan ve geniş Körfez Kıyısı ovalarına yukarıdan bakan bu en güzel Maya ören yerinde geçirdiler.

Palenque'de geceleri uyumak için Saray'ın dirsek kemerli koridorlarından birini odaya çevirdiler ama rahat olmaktan çok uzaktılar. Taşlar üstüne konmuş tahta çubuklardan oluşan yataklarında, sivrisinek sürüleriyle çepeçevre sarılmışlardı. Her gün civardaki köylerden Meksika

pideleriyle ve başka erzaklarla yerel Chol Maya Yerlileri geliyordu.

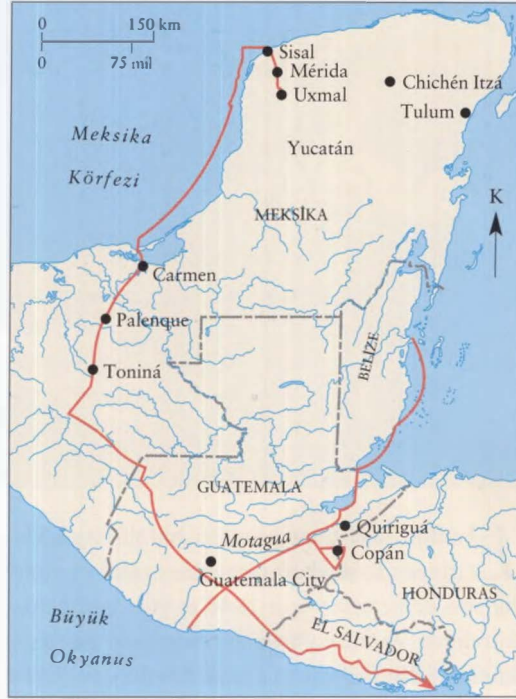
İki kâşif harabelerde daha önce (Galindo gibi) birkaç gezgin tarafından görülmüş olan ince oymalı panoları, alçı sıva kabartmaları ve ferah mimari yapıları yeniden keşfettiler. Ama Catherwood'un muhteşem görüntüleri, daha az ehil ressamlarca yapılmış olan şeyleri çok aşan nitelikteydi. Önceki sanat ve hiyeroglif metin versiyonları kabaydı ya da (David'in stüdyosunda eğitim görmüş) Waldeck örneğinde olduğu gibi, hayali ve yanıltıcıydı. Sıcağa ve böceklerle uğraşan, kâşifler Palenque'den olağanüstü etkilendiler.

Maya cengelindeki ilk yolculuklarının son ayağında, balıkçı köyü Carmen'den tekneyle Yucatán'ın o sıradaki ana limanı Sisal'a geçtiler;

böylece seferlerini Yukatekan başkenti Mérida'nın güneyine düşen, geç klasik dönemin görkemli ören yeri Uxmal'a bir ziyaretle bitirdiler. Yoldaki tehlikelere, isyancılara, nükseden humma nöbetlerine ve başka illetlere katlanmış olan Catherwood artık ciddi biçimde hastaydı. Bu durum Amerika'ya dönüş dışında bir çözüm yolu bırakmadı. Böylece New York'a gitmek üzere 24 Haziran 1840'ta Maya bölgesinden ayrıldılar. Keşif seferini tamamlamak üzere olabildiğince erken geri gelmeye yemin ettiler. Ertesi yıl bu yemini yerine getirerek, Uxmal, Tulum ve büyük Chichén Itzá kentini kapsamak üzere Yucatán yarımadası üzerinde yoğunlaştılar.

Maya arkeolojisinin kurucuları

Yurda dönüşünde Stephens, görmüş oldukları harikaların bir dökümünü vermek üzere hemen çalışmaya koyuldu. İki ciltlik *Incidents of Travel in the Central America, Chiapas and Yucatan* kitabı Mayıs 1841'de yayımlandı. Bunu 1843'te *Incidents of Travel in Yucatan* izledi. Catherwood'un çizimlerinin gravür biçimli röprodüksiyonlarıyla eksiksiz ve güzel biçimde süslenen ilk eser anında çok satan kitaplar arasına girdi. Okur kitlesi ve bilim dünyası Orta Amerika cengellerinde büyük bir uygarlığın serpilmiş olduğunu ilk kez görebildi ve tarihin en büyük gezi yazarlarından birinin gösterişsiz, sağduyulu, hafif ironik düzya-



Catherwood ve Stephens'in Orta Amerika'daki ilk yolculuklarında izledikleri güzergâhı gösteren harita.

zısından okuyabildi. Stephens sunduğu bolca kanıtlarla, Copán ve Palenque'nin Filistin'den ya da Eskidünya'nın başka bir yerinden gelen göçmenlerce değil, hâlâ yaşayan Mayalar'ın atalarınca yaratıldığını açık seçik ortaya koydu.

Bütün Maya uzmanlarının Stephens ve Catherwood'u Maya uzmanlığının kurucu babaları saymalarına pek şaşmamak gerekir.

Yucatán yarımadasındaki Maya ören yeri Uxmal. Catherwood ve Stephens ilk seyahatlerinde uğradıkları bu yeri ikincisinde daha etraflı incelediler.



46 Kuzeybatı Geçidi'ni Arayan Sonraki Denizciler

1845-48

Amaca en büyük hevesle sarılmış mükemmel bir subay ve nefer ekibim var. Bana düşen iş, onları bir arada ve mutlu tutmak, gayretli çabalarını ortaya koyduklarında teşvik etmek ve bu arada güvenliklerini Tanrı'ya havale etmek.

SIR JOHN FRANKLIN'IN MEKTUBU, 7 TEMMUZ 1845, EREBUS

Erebus ve Terror gemileri bir türlü ulaşamayan Kuzeybatı Geçidi'ni aramaya yönelik son deniz seferi için 1845'te yola çıktığında, kürelerde ve haritalarda bu boş alan bir hayli küçülmüştü. Frobisher, Davis, Hudson ve Baffin (s. 123) gibi adamların ilk arayışlarının ardından, 1670'te kraliyet beratıyla kuzey bölgesinde Hudson Körfezi Kumpanyası adlı bir kürk ticaret kumpanyası kuruldu. Şimdiki Kanada'nın büyük bir bölümünü edinen kumpanya, Hudson Körfezi kıyılarında, daha sonra kuzeydeki büyük ırmaklar boyunca ve Kayalık Dağlar'ın vadilerinde "ışhanı" denen menziller oluşturdu.

İngiliz hükümeti 1744'te Kuzeybatı Geçidi'ni bulacak kişi için yüklü bir para ödülü koydu ama aradan bir yüz yıl geçmesine karşın, kimse bunu alamadı. Samuel Hearne ve Alexander MacKenzie'nin (s. 152) Kuzey Buz Denizi'ne yaptıkları yolculuklar ile Kaptan Cook ve Vancouver'ın seyahatleri, ılıman enlemlerde Atlas ve Pasifik okyanusları arasında bir deniz güzergâhının olamayacağını gösterdi. Arayışın daha kuzeyde sürdürülmesi gerekiyordu.

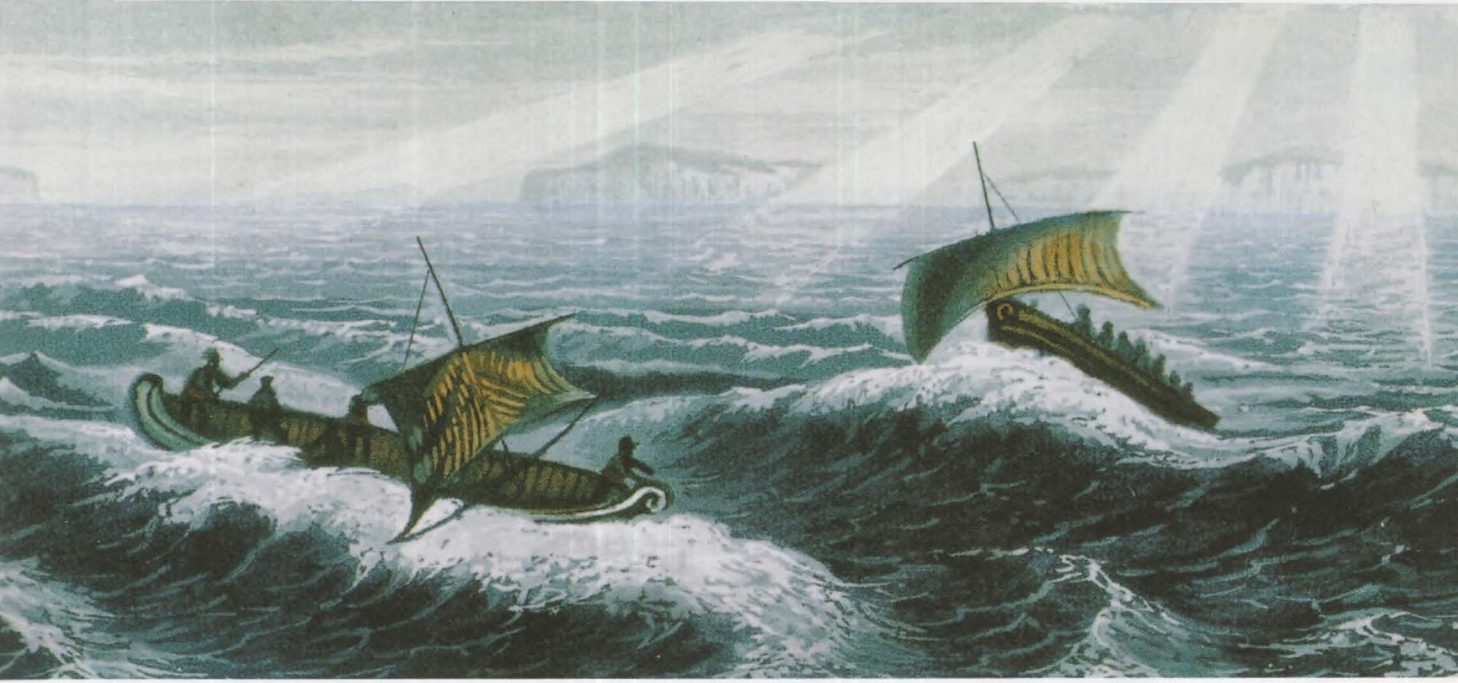
19. yüzyılda Davis Boğazı ve ötesinde avlanan balina avcıları, Arktik yazında bu sularda deniz buzlarının kapladığı alana göre değişen bir varlık gösteriyordu. Messrs Dease, Simpson ve Dr. John Rae'nin kişilikleriyle özdeşleşen kürk ticareti kumpanyaları, yap-boz tahtasını andıran Kanada Arktik takımadalarına önemli parçalar eklediler ve Kuzeybatı Geçidi'nin ana hatlarının belirlenmesine katkıda bulundular.

Parry ve Franklin

Fransa'yla Napolyon savaşlarının 1815'te Büyük Britanya'ya denizlerde üstünlük kazandıracak bir şekilde sona ermesinin ardından, İngiliz Deniz Bakanlığı arayışa yeniden başlamak üzere farklı yıllarda bir dizi gemi gönderdi. En dikkate değer seferler William Edward Parry'nin komutasında yürütüldü. Tekneleri, daha sonra adı verilen ve Kanada Arktik adalarını ayıran büyük boğaz boyunca 110° Batı boylamının ötesine geçti, böylece yüksek bir resmi ödüle hak kazandı. Parry bu karmaşık coğrafyanın haritasını çıkarma ve bilimsel gözlemlerde bulunma açısın-

Franklin'i bir pusula ve bir yerölçüm aletiyle birlikte gösteren gravür portre. F. C. Lewis'in yaptığı bu tablo, Franklin'in 1823'te yayımlanan Narrative of a Journey to the Shores of the Polar Sea kitabında yer almıştı.





dan büyük bir iş başarmanın yanı sıra, buzlu alanda kışı ilk kez başarıyla geçirmeye önayak oldu ve adamlarının güneşsiz aylarda ruhsal çöküntüden uzak kalmasını sağladı.

Bu deniz seferleri donanma subayı John Franklin'in 1819-21 ve 1825-27'de Kuzey Kanada'yı aşarak "Kanada'nın Kutup Denizi kıyıları"na karadan yaptığı iki yolculukla desteklendi. Yerlilerin, gezginlerin ve Eskimo tercümanların eşlik ettiği az sayıda subay ve neferden oluşan heyeti, birinci seferde trajedinin eşiğinden dönmesine karşın, Kuzey Amerika'nın kuzey kıyı şeridinin haritasını büyük ölçüde çıkardı.

Franklin çok gençken Matthew Flinders'in Avustralya haritasını çıkarmaya yönelik seyahatine katılmış ve daha sonra Kuzey Kutbu'na deniz yoluyla varma girişiminde *Trent* gemisine komuta etmişti. Bu bakımdan 1845'te artık 59 yaşına yaklaşmasına karşın, Parry Boğazı'nı Amerika'nın kuzey kıyısına bağlayan bir deniz güzergâhı bulması beklenen bir seyahate öncülük etmek için yeterli vasıflara sahipti.

Aslında bu gezi, İngiliz donanmasının Kuzeybatı Geçidi seferlerinin sonuncusu oldu. Franklin'in en son Grönland açıklarında balina avcılarınca görülen gemileri *Erebus* ve *Terror*, Kanada Arktik takımadalarının labitentinde kayboldu.

Franklin sefer birliğinin kayboluşunu büsbütün şaşırtıcı kılan şey, iyi hazırlanmış ve yeterli erzaka sahip olmasıydı. İlk kez yedek motorlarla donatılan gemilerin pruaları da buzlardan korunmalarını sağlayacak levha demirle takviye

edilmişti. Yüklenen erzak ve donanım iki geminin üç yıl dolaşmasına yetecek düzeydeydi.

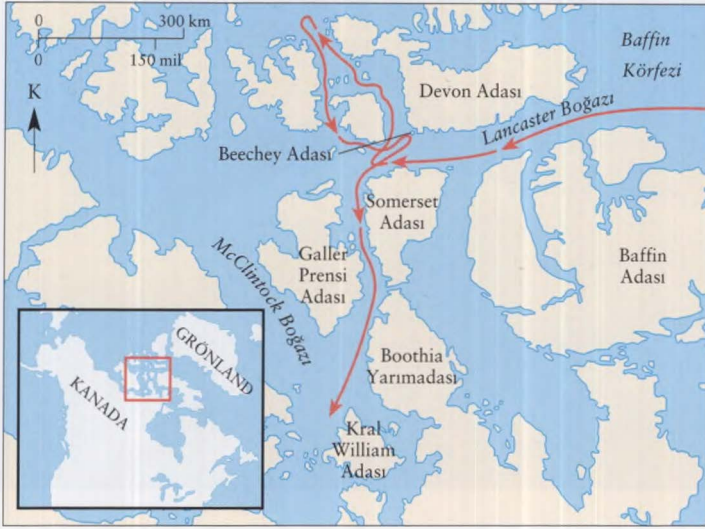
Franklin'i arayış

Sağlam yapılı ve buza karşı güçlendirilmiş iki geminin öngörülen geçidin batı çıkışında Büyük Okyanus'un kuzeydeki sularına girmediği anlaşıncaya, onları aramak üzere 1848'den 1855'e kadar, hepsi de sonuçsuz kalan sayısız resmi ve özel sefer düzenlendi. Bunlardan biri de Robert McClure'ün *Investigator* gemisiyle çıktığı seferdi. Hem gemiyle, hem de kızakla yolculuk eden McClure, aslında Kuzeybatı Geçidi'nin batı ve doğu girişlerini birbirine bağladı. Ona, subaylarına ve neferlerine Parlamento'nun koyduğu yüksek bir ödül ve geçidi keşfetme payesi verildi.

Parlamento bir başka ödülü de Hudson Körfezi Kumpanyası'nın kuruluşunda başlıca rolü oynayan Dr. John Rae'ye ve adamlarına, Sir John Franklin'in akıbetine ilişkin ilk haberi almalarından dolayı vermeyi uygun gördü. Orkney Adaları'ndan gelme bu becerikli ve kararlı Arktik gezgini, 1854'te Londra'ya kayıp sefer heyetinin Eskimolar'dan edinilmiş bazı kalıntıları getirdi. Bu insanlar buz üstünde güneye doğru yolculuk eden aç beyaz adamlardan oluşan bir kabileyle karşılaştıklarını ve o mevsimin sonraki aylarında anakarada bazıları gömülü, bazıları çadır içinde ve bazıları da bir tekne altında 30 kadar ceset bulduklarını anlatmışlardı.

Deniz Bakanlığı'na sunduğu raporda, Rae şu nu belirtti: "Cesetlerden birçoğunun kesilip par-

Huşağacı kabuğundan yapılmış kanolar sert rüzgârla ve dalgalı denizle boğuşarak, Amerika'nın kuzey kıyıları boyunca 23 Ağustos 1821'de tehlikeli bir geçiş yaparken; Franklin'in Narrative of a Journey to the Shores of the Polar Sea kitabındaki bir resim.



Erebus ve Terror'un daha sonra bulunan ipuçlarının bir araya getirilmesiyle belirlenen son güzergâhı. Bu gemiler buzlar arasında sıkıştı ve sonunda Kral William Adası açıklarında terk edildi.

çalanmış halinden ve tencerelerin içindeki şeylerden, perişan durumdaki vatandaşlarımızın ömürlerini uzatmanın bir yolu olarak son çareye, yani yamyamlığa yöneldiği apaçık anlaşıyor.” Deniz Bakanlığı’ndan alınan raporun *The Times*’ta yayımlanmasıyla, bu sözler bir sansasyon, hatta galeyan yarattı.

Franklin’in dul eşi Jane, daha fazla bilgi edinmeye kararlıydı. O ve iyi niyetli dostları 1857’de Leopold McClintock öncülüğünde *Fox* yatıyla

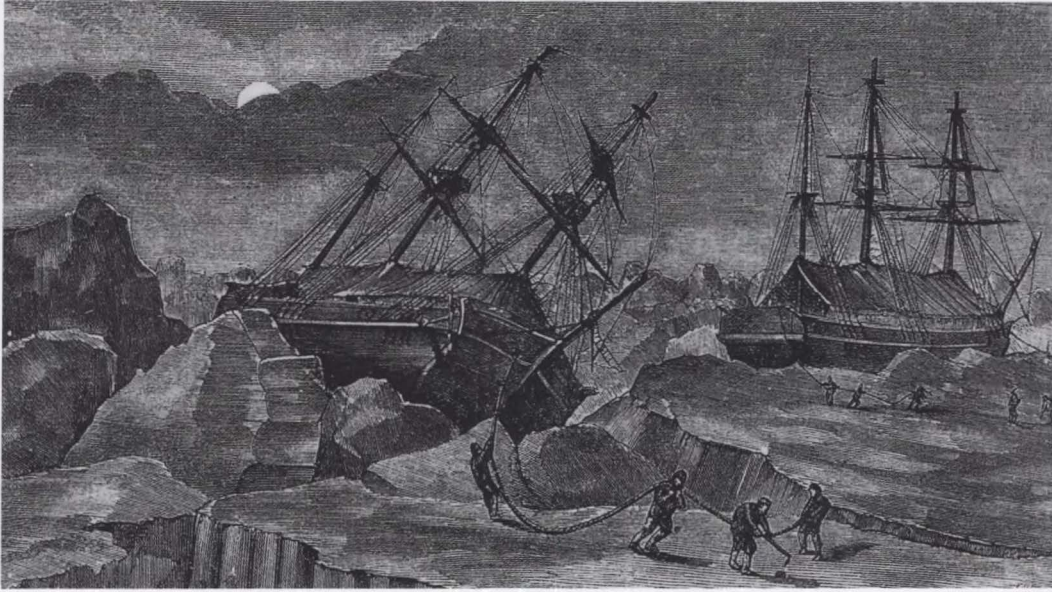
girişilen bir arama seferine kaynak sağladı. Kral William Adası’nın kasvetli batı kıyısında bir tekne, giysiler ve başka eşyalarla birlikte, taş yığınları içinde sadece iki sayfalık yazılı kayıtlar bulundu. Bu belge Franklin’in seferinin trajik hikâyesini birkaç kısa satırla aktarmaktaydı.

Erebus ve *Terror* 1845-46 kışını Beechey Adası’nda geçirmişti. O yılın sonraki aylarında gemiler buz kütlelerinin arasında sıkışmış ve Franklin 11 Haziran 1847’de ölmüştü. “12 Eylül 1846’dan beri buzlarla çevrili” gemilerin sonunda terk edildiği tarih 22 Nisan 1848’di. O sırada düşülen kayda göre, o zamana kadarki can kaybı dokuz subay ve 15 neferdi. Geri kalan subaylar ve mürettebat, toplam 105 kişilik bir kafile olarak, Kuzey Amerika anakarasındaki Great Fish (Back) Irmağı’na varmak üzere güneye doğru yola çıkma hazırlığı içindeydi.

Önceki yılda, 24 Mayıs 1847’te yazılan diğer kayıta “Her şey yolunda” diye belirtilmekteydi. O tarihte gemilerden ayrıldığı söylenen iki subayın ve altı neferin yer aldığı kafilenin (daha sonra gemilerin açıklarında terk edildiği) Kral William Adası’nı güneydeki anakaraya bağlayan başka bir Kuzeybatı Geçidi’ni ilk kez aştığı neredeyse kesin gibiydi. Cesur yürekli Lady Franklin’in ka-

İlk ABD Grinnell seferinin cerrahı Dr. Kane’in taslağına dayanarak James Hamilton tarafından çizilen ve 1850-51 arama seferlerindeki haliyle görülen “Beechey Adası: Franklin’in İlk Kışlağı”; E. K. Kane’in *Personal Narrative* kitabından.





Solda Kanada'nın Arktik bölgesindeki Kral William Adası açıklarında buzlar arasında sıkışan Erebus ve Terror gemilerinin bir ressamın hayal gücüne göre çizilmiş görüntüsü. Sherard Osborn'un Ekim 1859'da Once A Week dergisinde çıkan makalesinden.

Alta Franklin'in 1845-48 seyahatine ilişkin son kayıt. Birkaç dilde bir yıl arayla yazılan mesajlar, sırlardan bazılarının çözülmesini sağladı.

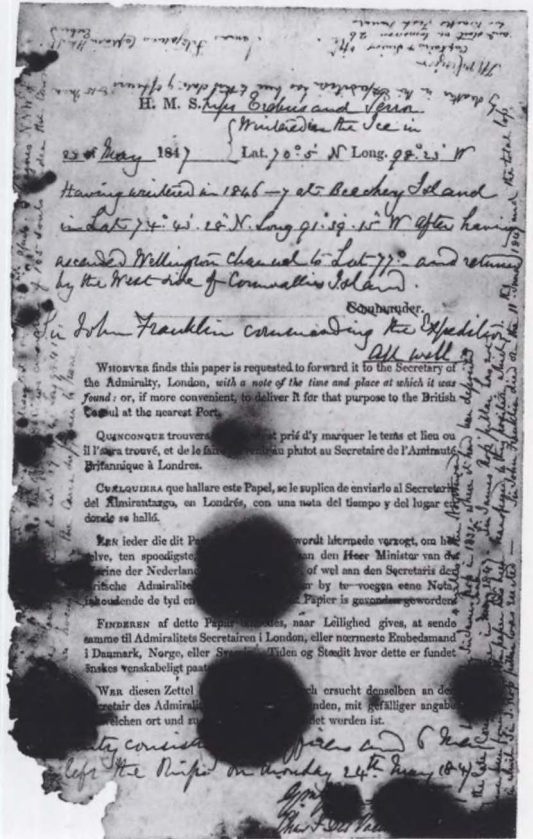
nısına ve Sir John Richardson'ın ifadesine göre, onlar ve açlık çeken gemi arkadaşları "bedelini hayatlarıyla ödeyerek son halkayı vurmışlardı."

Trajik hikâyenin gerisi C. F. Hall ve Frederick Schwatka gibi sonraki gezginlerin bulduğu iskeletler, giysiler ve kalıntılardan ortaya çıkarılmış bulunuyor. Gemilerin nerede olduğu asla saptanabilmiş değildir ve trajedinin sebepleri konusunda şimdiye kadar ortaya atılmış çeşitli teoriler vardır. İskorbüt, açlık ve gemilerdeki deniz buzunun yol açtığı amansız grip en akla yakın olanlar gibi görünmektedir.

Aslında sekiz olası Kuzeybatı Geçidi vardır; bunların ulaşılabilirliği deniz buzunun kalınlığına ve geçecek teknenin gücüne bağlıdır. Roald Amundsen 20. yüzyıl başlarında Gjøa'da böyle bir geçidi deniz yoluyla aşan ilk kişi oldu. Uzakdoğu'ya varmak için önceki yüzyıllarda şevkle aranan ve dünyanın tepesinden geçen batıdaki geniş deniz güzergâhı, Panama Kanalı'na hiçbir zaman uygun bir alternatif olamadı. Küresel ısınma buzların erimesine yol açarsa, İngiliz

Deniz Bakanlığı'nın başındaki Sir John Barrow'un 19. yüzyıl başlarında tasarladığı gibi, kuzeyde uluslararası bir deniz güzergâhının ortaya çıkışını görecektir miyiz acaba?

Alta McClintock'un Boothia Yarımadası'nda bulunduğu bir Eskimo kar bıçağı. Ona göre, bu alet Franklin'in seferi sırasında bırakılan tahta ve metal malzemelerden yapılmıştı.



47

Heinrich Barth ve Orta Afrika Misyonu

1849–55

Bu bölgelerde yalnızım ve arkadaşsızım, ... bununla birlikte sağlığım iyi ve moralim çok yüksek. ... Sağ salim döneceğime ve bu seferin raporunu kamuoyuna ayrıntılı biçimde sunma fırsatını bulacağıma tam inancımı var.

HEINRICH BARTH, 26 EYLÜL 1852

Heinrich Barth keşif işine son derece uygundu. Kozmopolit Hamburg'da 1821'de doğup büyümesi ve katı bir Lutherci aile ortamında yetişmesi, ona çok uzak yerlere dönük bir merak ve güçlü bir amaç duygusu aşılamıştı. Gençliğinde birçok yabancı dil öğrendi ve kendisini bedensel sıkıntılara dayanmaya alıştırdı. Berlin'deki lisansüstü öğreniminin ardından, Akdeniz havzasındaki ülkelerin kültürünü ve ta-

rihini incelemeye yönelik iki yıllık bir seyahate çıktı. Düşünsel uyarımdan güç alan biri olmakla birlikte, akademik yaşamı sıkıcı bulmaktaydı. Bu bakımdan İngilizler tasarladıkları yeni misyon için hazır bir aday buldular.

Orta Afrika Misyonu

Tunus ve Trablus kentlerinin hinterlandındaki ilk gezilerinin ardından, James Richardson'ın başına getirildiği Orta Afrika Misyonu için önerdiği hedefler köleliği kaldırmaya ve ticareti geliştirmeye dönüktü. Buna ek olarak, İngiliz hükümeti Orta Sahra ve Sudan'ın (Arapça'da *Biladü's-Sudan*, "Kara Tenliler Diyarı") coğrafi ve bilimsel bir envanterinin çıkarılmasını şart koştu.

Barth'ın Afrika yolculuğu 16 bin km'yi kapsayacak ve önceki Avrupa seferlerinde yapılan işleri tamamlayacaktı. Mungo Park (s. 155) Orta Nijer bölgesinin çok küçük bir kısmını görmüştü, Gordon Laing'in Timbuktu hakkında edindiği bilgiler ölümünden sonra ülkesine ulaşmamıştı; René Caillié (bkz. çerçeve yazı, s. 192) orada sadece iki hafta kalmıştı. Sudan'da 1820'lerde açılan yolu sağlamlaştırmaya gerek vardı. 1830'larda ve 1840'larda deniz kıyısından başlayarak Nijer Irmağı'nın yukarı çıkışına varma girişimlerinde alınan mesafe çok azdı.

Sahra ve Sudan'da beş yıl

Richardson, Barth ve 25 yaşındaki asistanları Adolf Overweg, Temmuz 1849'da Libya'nın Trablus kentinden yola çıkarak, Fizan'ın batı

İngilizler'in Orta Afrika Misyonu'nda görev verdiği Heinrich Barth'in portresi.





kesiminden geçtiler ve Ténéré'nin çevresinden dolaşarak Aïr'e ulaştılar. Orada Barth'ın Agadez'e yaptığı kısa bir geziden sonra, heyet bir tuz kervanıyla Hausaland'a yöneldi. Çöl haydutlarının fahiş talepleri yüzünden ticari mal stokları tükenince, üç kâşif ertesi Nisan'da Borno'nun başkenti Kukawa'da buluşmayı planlayarak birbirlerinden ayrıldılar. Oraya vardığında Richardson'ın yolda öldüğünü öğrenen Barth, idareyi üstlendi; Overweg'i tekneyle Çad Gölü'nü dolaşmak üzere bırakarak, güney ve doğudaki toprakları incelemek üzere yola koyuldu.

Benue Irmağı'nın yukarı çıkırına yaptığı bir sefer, Sudan içlerine varan elverişli bir suyunun varlığını doğruladı, ona büyük kişisel tatmin veren ve İngiliz politikası için hatırı sayılır önem taşıyan bir andı bu. Çad Gölü'nün doğusunu dolaşmaya yönelik bir girişimden, Kanem'in kuzey kesimindeki başıbozuk ortam yüzünden vazgeçmek zorunda kaldı ama gölün gü-

neyine ikinci sızma hareketi coğrafi keşif açısından bir başka önemli dönüm noktası oldu. Barth'ın acımasız köle akınlarından olabildiğince uzak kalmaya çalıştığı bir askeri sefer birliğinin peşinden Yukarı Logon Irmağı'na yaptığı bir yolculuk, Nijer ve Çad Gölü havzalarını ayıran su bölümü çizgisini ortaya çıkardı; ayrıca Mandara'daki dağların Orta Afrika'nın yaylalarıyla bağlantılı olmadığını ve doğuda verimli bir ovalık bölgeyle çevrili olduğunu saptadı.

Barth'ın güneye üçüncü yolculuk girişimi Bagirmi'de casusluk kuşkusuyla yakalanmasından dolayı kısa sürdü. Yine de Avrupalılarca o sırada bilinmeyen bu ülke hakkında zengin bilgiler edindi. Oradayken uzun süredir İngiltere'den beklediği posta iletisini aldı: Gönderdiği raporların beğenildiğine ilişkin övücü sözler, çok ihtiyaç duyduğu parasal kaynak ve Timbaktu'ya gitmesi yolundaki talimat.

Overweg'in o yaz Borno'da ölmesi üzerine,

Songhay köyünü gösteren bir renkli resim. Barth'ın yolculuklarını ve keşiflerini anlattığı kitaptan.

RÉNÉ CAILLIÉ VE TIMBUKTU

Mali'deki Timbuktu'ya dönük Avrupa tutkunluğunun kökeninde, bu kentin dillere destan zenginliğiyle ilgili ortaçağ Arap gezginlerinin aktardığı şeyler ve bir öğrenim merkezi olarak ulaştığı şöhret yatmaktaydı. Mali sultanı Mansa Musa'nın 1350'de Kahire'ye varışı (s. 68) bu efsaneyi daha da güçlendirdi. 19. yüzyıla girilirken, Avrupa'da kamuoyunun dikkati efsanevi kentin yoğun nüfusu Orta Nijer bölgesindeki kilit konumunun taşıdığı coğrafi ve ticari yönlerle odaklandı. Ama Bröton bir fırıncının züğürt oğlu olan René Caillié (1799-1838), sırf kişisel isteğinden dolayı Timbuktu'yu görme peşindeydi. Afrika'ya ilk kez 16 yaşındayken gitti ve fırsat doğdukça iç kesimlere seferler yaparak, on yılı çocukluk döneminin serüven düşlerini gerçeğe dönüştürme çabasıyla geçirdi. Sağlığının bozulması onu geçici bir ricata mecbur etti ama 1824'te şansını bir daha denemek üzere Afrika'nın batı kıyısına döndü.

Tek başına seyahat edebilmek için, kendi kendine Arapça öğrendi ve İslam dinini inceledi. Fransızlar tarafından ele geçirilmiş olan ve çölü aşarak yurduna dönmeye çalışan bir İskenderiyeli kisvesine büründü. Paris Coğrafya Derneği'nin Timbuktu'ya ulaşacak ilk Avrupalı'ya 10 bin franklık bir ödül vereceğini duyurması onun için ilave bir neden oldu.

Caillié, Nisan 1827'de Nunez Irmağı'ndan iç kesime doğru yola çıktı. Nijer'in yukarı çıkırındaki Kankan'a bir avuç küçük tüccarla birlikte yolculuk etti. Yolda yakalandığı ağır iskorbüt yüzünden orada beş ay kaldıktan sonra, Djenné'ye giden bir ticaret kervanına katılarak, doğuya yolculuğunu sürdürdü. Temmuz 1828'de kola çekirdeği tacirlerini Nijer Irmağı yoluyla Timbuktu'ya taşıyan bir tekneye bindi ve altı hafta sonra rüyalarının kentine ulaştı.

Ne var ki, hiçbir ihtişam ya da zenginlik göremeyince ve Gordon Laing'in kendisinden iki yıl önce oraya vardığını öğrenince hüsrana uğradı. Başka kılığa girmesinin taşıdığı risklere karşın, kenti baştan aşağı dolaştı, hatta İngiliz kâşifin akıbetini araştırıp anlamaya çalıştı. Fakat Timbuktu bir kargaşa ortamındaydı ve Arap tanıdıkları onu bir an önce ayırmaya zorladı. Kente varışından iki hafta sonra, Caillié, 200 deveyle Fas'a köle, altın ve fildişi götüren bir kervana katıldı. Batı çölündeki 3.220 km'lik yolculukta hatırı sayılır mahrumiyetlere katlanarak, Tanca'ya vardı.

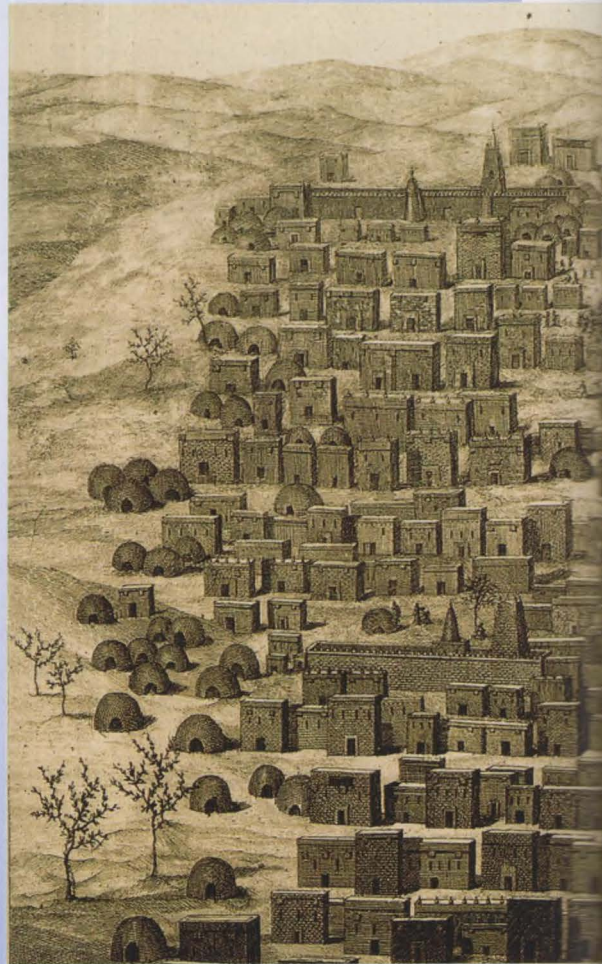
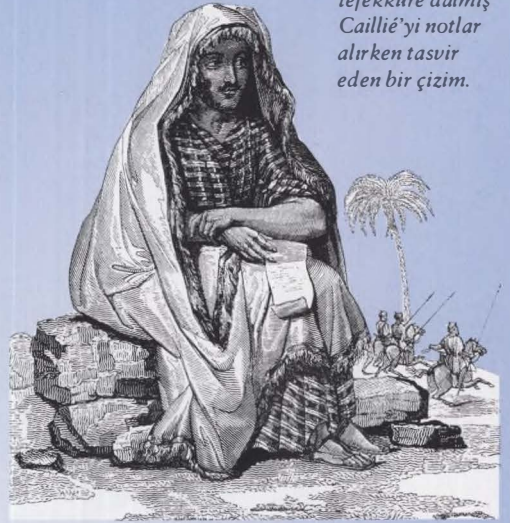
Eylül 1829'da Fransa'ya döndüğünde, anlattığı şeyler Coğrafya Derneği'ni etkilemekle birlikte, herkese inandırıcı gelmedi. Ancak İngiliz basınının (İngiliz-Fransız rekabetinin tırmandığı bir dönemde) savlarını gündeme getirmesiyle ülkesinde itibar gördü. Légion d'Honneur nişanıyla şövalye yapıldı, bir altın madalyayla ve emekli aylığıyla ödüllendirildi.

Caillié'nin sürükleyici anlatımı böyle bir yolculuğa sırf kişisel sebeplerle çıktığını açığa vurur. Serüveninin bilimsel, din yaymaya dönük ya da emperyal bir amacı yoktu ama Batı Sahra ve Sudan'a dönük Fransız ilgisinin doğmasında etkili oldu.

Yalnız gezgin, olağanüstü bir başarıyı gölgeleyen süphelerin verdiği üzüntüyle, nispeten unutulmuş bir halde 39 yaşında öldü.

Caillié'nin çizimiyle Timbuktu.

Kur'an üzerine tefekküre dalmış Caillié'yi notlar alırken tasvir eden bir çizim.





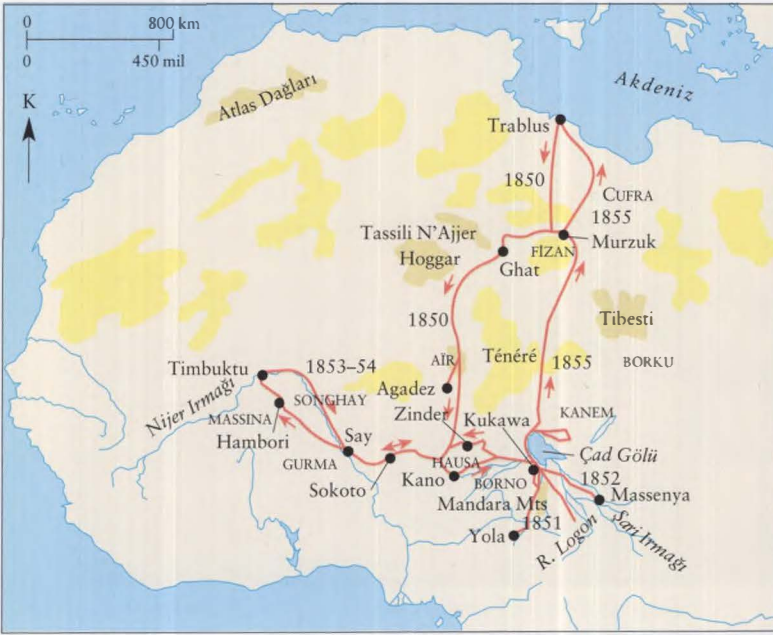
Barth tek başına batıya yöneldi. Sokoto halifeliğinin iç kesiminde altı ay geçirdikten sonra, Say'da Nijer'i aştı ve Songhay üzerinden Nijer Dönemeci'ne yolculuk etti. Ancak Eylül 1853'te Timbuktu'ya vardığında, ülkenin Arap ve Tuareg topluluklarına karşı bir Fulani cihadının sancıları içinde olduğunu gördü. Bir yabancı ve Hristiyan olmasına karşın, onun hayatı da tehlikeydi. Nüfuzlu bir Arap şeyhinin koruması altında araştırmalarını altı ay yürüttükten sonra, koruyucusunun başkent dışındaki kampına sığındı. Güvenli biçimde aradan sıyrılıp Nijer boyunca yolculuk ederek, tekrar Sokoto halifeliğine ve Borno'ya gitmesi iki ayı aldı.

Bu arada Londra'da, önceki yıla ilişkin raporlarının ulaşmaması nedeniyle, Barth'tan umut kesilmiş ve öldüğü kanısına varılmıştı. Dolayısıyla Aralık 1854'te Borno yolundayken, akıbetini öğrenmeye yönelik bir misyonun başındaki Eduard Vogel'le karşılaşınca şaşırды. Vogel kendi adına daha ileri seferlere girişti. Sudan'da beş yıl mahrumiyet içinde yaşamış olan Barth ise artık dönmeye hazırды. Fizan'a giden bir kervana katıldı ve 28 Ağustos 1855'te Trablus'a ulaştı.

Kişisel başarı

Pusulasını, saatini ve iki tabancasını sürekli kuşağında taşıyan Barth, son derece mutluluk duyarak tek başına dolaştı. Siyasal güçlükleri, has-

"Timbuktu'ya Giriş" Barth'ın yolculuklarını anlattığı kitaptan. Mali'deki bu kent uzun bir dönem Avrupalılar'ı büyülemişti. Barth oraya vardığında, ülkeyi saran kargaşa yüzünden hayatı bir tehlikeyle karşılaştı ama altı ay kalarak araştırmalarını yürüttü.



Barth'ın Trablus'tan Çad Gölü'ne, ardından Timbuktu'ya gidiş ve daha sonra dönüş yolculuğunu gösteren harita. Topladığı bilgiler günümüzde uzmanlarca hâlâ kullanılmaktadır.

talık vakalarını ve hiç bitmeyen mali sıkıntıları sabır ve beceriyle aştı, uğradığı her ülkenin coğrafyasına, tarih ve siyasetine, etnografyasına ve dillerine ilişkin kapsamlı bir dökümü tamamlamaya kararlıydı. Karşısına çıkan herkesi (işe aldığı kişileri, yoldan geçenleri, hacıları, gezgin bilgileri, yerel yetkilileri ve çöl göçbelerini) genellikle onların diliyle konuşarak sorguya çekti. (Beş Afrika dilini akıcı konuşacak düzeye varmış ve yarım düzine kadar başka dilde belli bir sözcük dağarcığı edinmişti.)

İngilizler'in sonradan Nijerya adı verilecek ülkeyle ilgilenmesi ve Sahra'dan çekilmesi Orta Afrika Misiyonu'nun bulgularının doğrudan bir sonucuydu. Sömürgecilik öncesi dönemin Sahra ve Sudan'ı üzerinde çalışan uzmanlar hâlâ Barth'ın kapsamlı kavrayışına saygı göstermektedir.

Halkın bakışı

Barth'ın yaptığı işler Londra hükümetince beğenilmekle birlikte, halk arasında sınırlı bir coşku uyandırdı. Araştırmaları Burton'ın (s. 195) ve Livingstone'un (s. 203) keşiflerinin gölgesinde kaldı. Raporlarının önce Alman coğrafyacıların eline geçmesinden dolayı bilim çevrelerinde de hoşnutsuzluk vardı. Yaşanını Berlin ve Londra'nın kuzeyindeki Hampstead arasında gidip gelerek geçiren Barth, seyahatlerini anlattığı beş ciltlik

eserini hem İngilizce hem de Almanca yazdı.

Daha sonraları her iki ülkede de saygı görmesine karşın, gittikçe içine kapandı. İçinde kalan tek hasret şuydu: "Hiçbir hırs taşımaksızın ve burada insanlara azap çektiren bin türlü ufak tefek şeylere aldırılmaksızın çölde, o uçsuz bucaksız açık alanda yaşanan bir gece kampı; bir günlük yürüyüşün ardından, çevremde eşyalarım, develerimle ve atımla hasırıma sere serpe uzanırken duyduğum özgürlüğün katıksız keyfi."



Nijer'in Agadez kentinde kerpiçten yapılmış bir cami. Barth aynı caminin bir karekalem taslağını çizmişti.

Nil'in Kaynağını Arayış

48

1857-63

18 Temmuz. Burada nihayet Nil'in kenarına yaklaşıp durdum, manzara son derece güzel, hiçbir şey bunu aşamaz! ... Muhteşem bir akarsu adacıkların ve kayalıkların serpiştiği, 600 ila 700 yarda genişliğindeki yatağında ... enfes ve yüksek çayırların kapladığı kıyılar arasında akıyor, arka planda gümr ağaçlar ve muzlar görülmüyor.

JOHN HANNING SPEKE, 1863

Richard Burton'un John Hanning Speke'le birlikte Nil'in kaynağını arayışı, 19. yüzyılın en tanınmış gezgini olmasına katkıda bulundu. Burton seçkin bir oryantalist, arkeolog, dil bilimci, antropolog ve tartışmalı bir diplomattı. Şaşırtıcı çeşitlilikte konuları işleyen 50'yi aşkın kitap yazdı. "Bin Bir Gece Masalları" çevirisi şimdiye kadar yayımlanmış olanların en ünlüsü olma özelliğini korumaktadır. Richard Burton'un hayret verici dramı, ölümünden sonra da sürdü. Geride bıraktığı belgeler dul eşi tarafın-

dan yakıldı, bu belki de edebiyat dünyasına karşı işlenmiş en zararlı suçlardan biriydi.

İki Nil

Nil 6.695 km'lik çığırıyla dünyanın en uzun ırmağıdır. Bir çölün içinde akması ve her yıl taşarak bu çölü sulaması, öteden beri insanları büyüleyen bir yönüdür. Hartum'dan Akdeniz'e doğru akan bu tek ırmak, kaynağını oluşturan iki ırmağın sularını toplar: Etiyopya'da doğan Mavi Nil ve Orta Afrika'nın göller bölgesinde doğan Beyaz Nil. Nil'in ana kolu olan Mavi Nil, daha kısa ve daha az karmaşık bir ırmaktır. İlk kez 16. ve 17. yüzyıllarda Francisco Alvarez ve Pedro Paez, daha sonra 1760'ların sonlarında James Bruce (s. 140) tarafından keşfedilmişti.

Buna karşılık, Beyaz Nil hâlâ büyük bir esrar sayılmaktaydı. Bütün bu su nereden geliyordu? Avrupalılar hâlâ Afrika hakkında çok az şey biliyordu. Bölgeye 19. yüzyıl başlarında misyonerler girdi. Onları izleyen kâşifler, bu koca kıtanın 100 yıl kadar Avrupa egemenliği altına girmesini getiren sömürgeciliğin yolunu açtı.

Afrika'nın doğu kıyıları üzerindeki denetimini sıkılaştırmaya çalışan ve Orta Afrika'nın keşfine gittikçe ilgi duyan Büyük Britanya, 1850'lerde Kraliyet Coğrafya Derneği'ni Nil'in kaynağını aramaya yönelik bir seferi desteklemeye teşvik etti. Dernek yolculuğa öncülük etmeleri için, Hint ordusunda subay olan Richard Burton ve John Hanning Speke'i seçti. İki adam 16 Haziran 1857'de Zengibar'dan yola çıktı.

Speke'le birlikte Nil'in kaynağını aramaya yönelik yolculuğuna çıkmadan önce, 1855 dolaylarında Mekke'ye hac ziyaretinden sonra bir battaniye ile sarımsı haldeki Yüzbaşı Richard F. Burton.



Altta "Tanganika Gölü'nde Tekne Yolculuğu", Burton'ın The Lake Regions of Central Africa kitabından. Burton ve Speke, Tanganika Gölü'ne ulaşan ilk Avrupalılardı ama Beyaz Nil'in kaynağı olmadığını anlayınca hayal kırıklığına uğradılar.

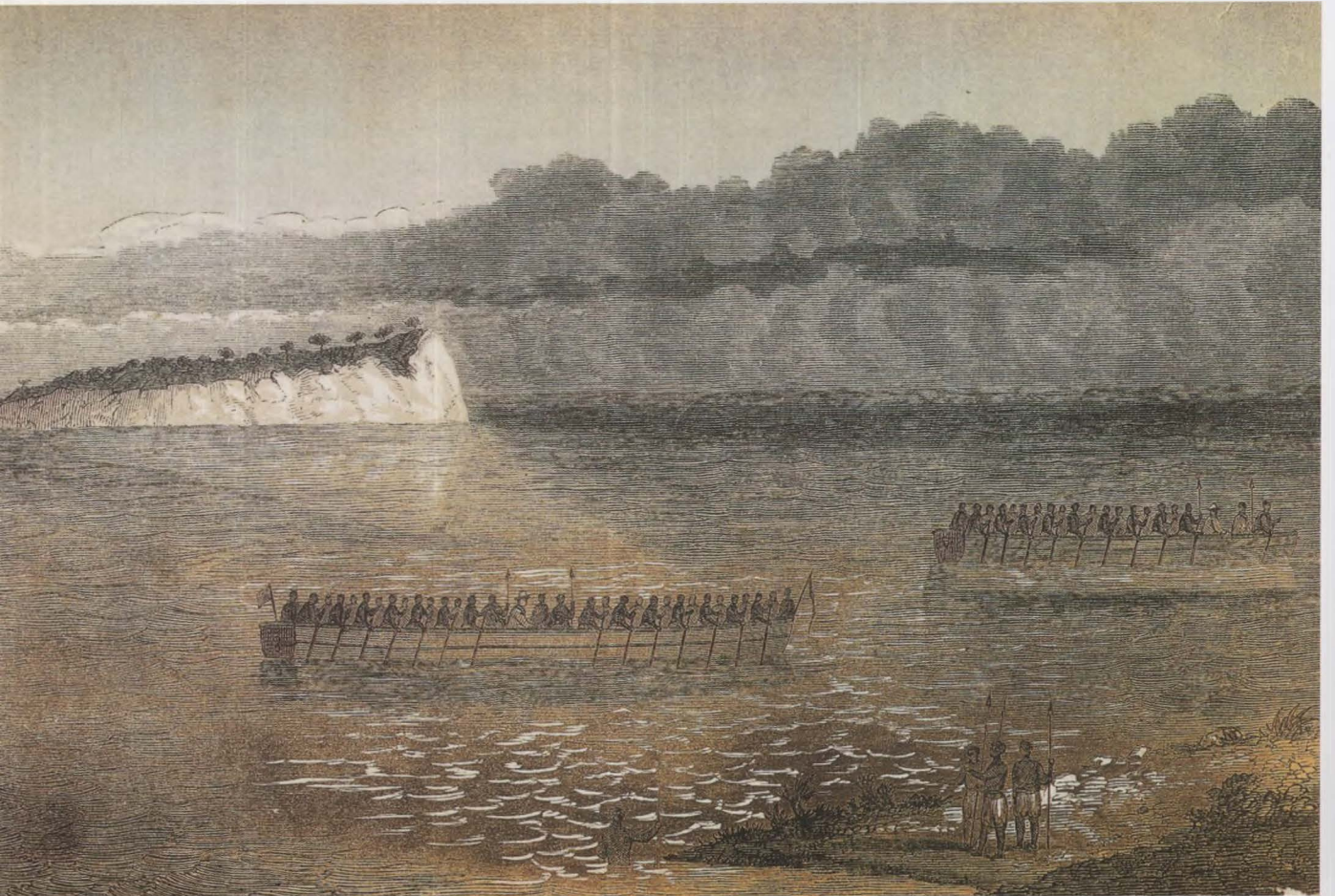
Karşı sayfada, solda Speke'in James Watney Wilson tarafından yapılmış portresi.

Kâşifler 200'den fazla hamal, ayrıca 30 kişilik bir silahlı muhafız birliği ve bir Arap rehber tutular. Ne var ki, Kraliyet Coğrafya Derneği'nin mali desteğinin adamlara maaş ödemek için yetersiz kaldığı ortaya çıktı. Münakaşalar ve firarlar yaşandı ama berbat koşullar altında dolambaçlı bir yolun izlendiği 134 günün sonunda, kafile Arap köle ve fildişi güzergâhının kilit buluşma merkezlerinden biri olan Kazeh'e ulaştı.

Korkusuz bir ekibin eşlik ettiği iki kâşif, çölle, bataklıkları ve dağları aştı; bu arada sıtma, bulantı ve bitkinlik yüzünden sıkıntılar çekti. Yolculuğun büyük bir bölümünde tahtirevanlarla taşındı. Sefer batıya doğru devam etti ve 13 Şubat 1858'de iki adam nihayet Tanganika Gölü'nün doğu kıyılarına vardı. Buraya bakan ilk Avrupalılar onlardı; ancak gözlerindeki iltihaplanma nedeniyle, Speke'in bu devasa gölün ilk görüntüsünü o sırada görmüş olması pek olası

değildir. Burton bu açıdan daha şanslı sayılsa da, neredeyse tam felce uğramış durumdaydı ve hâlâ taşınmak zorundaydı. Her şeye rağmen, ikisi birlikte Tanganika Gölü'nün kuzey ucunu oyma kütük kanolarla dolaşarak, bir kısmının sık bitki örtüsüyle kaplı dağlarla çevrili olduğunu ve Ruzizi Irmağı'nın gölden çıkmak yerine göle aktığını keşfettiler. Tanganika Gölü'nün bu durumda Beyaz Nil'in kaynağı olamayacağını hüsrana içinde anladılar. Ujiji'de yaklaşık üç ay dinlendikten sonra, kuzeye ve doğuya doğru yolculuğa devam ederek tekrar Kazeh'e ulaştılar.

Sağlığına kavuşması için orada bırakılan Burton, Speke'in Kazeh'ten (şimdi Tabora) kuzeye doğru küçük bir sefere öncülük etmesine izin verdi. Bu girişim tarihi değiştirdi. Speke 3 Ağustos 1858'de şimdiki Mwanza yakınında, Isamiro adlı tepenin zirvesinde şunu yazdı: "Ayaklarımın dibindeki gölün ... birçok kâşifi peşinden



koşturan şu ilginç ırmağı [Nil] doğurduğuna artık hiç kuşku kalmadı.”

Kraliçesinin şerefine göle Victoria adını veren Speke, daha sonra Kazeh'e döndü ve Nil'in kaynağını bulduğunu kibirli bir tavırla bildirdi. Tanganika Gölü'nün belki Nil'in gerçek kaynağı olabileceği umuduna hâlâ sarılan Burton, onu alaya aldı. Kendisiyle birlikte oraya giderek büyük gölü daha kapsamlı araştırması yönündeki bir öneriyi de geri çevirdi. Nil'in kaynağını keşfetme payesini elde etme fırsatını böylece tepen Burton açısından feci bir hataydı bu.

Kaynak bulundu mu?

Sağlıkları gittikçe kötüleşen iki yorgun gezgin, dört aylık zahmetli bir yolculuğa katlanarak Zengibar'a döndüler. İlişkileri artık iyice bozulmuştu. Deniz yoluyla birlikte Aden'e gittiler ama orada ayrıldılar. Burton'dan önce İngilte-



re'ye varan Speke, daha önce vardıkları bir anlaşmayı hiçe sayarak, keşfi açıkladı ve Nil'in kaynağını tek başına bulduğunu öne sürdü. Peki ama, Speke'in söylediği doğru muydu?

Speke, 1860'ta keşfini doğrulayacak ikinci bir sefer için Kraliyet Coğrafya Derneği'ni destek vermeye ikna etti. Kendisine eşlik edecek kişi olarak Hint ordusunun bir başka subayı James Augustus Grant'ı seçti. Aynı yıl yine Zengi-

Speke'in suluboya resimleri içeren taslak defterinde, Buganda kralı Mtesa'nın sarayının ve bir Uganda ineğinin yer aldığı sayfa.



Nil Irmağı'nın kaynağı 19. yüzyıl ortalarında hâlâ büyük bir esrardı. Zengibar'dan yola çıkan Burton ve Speke, önce Tanganika Gölü'nü araştırdılar. Speke daha sonra rastladığı ve Victoria adını verdiği gölün tek kaynak olduğunu sandı. Oysa gerçek durum daha karmaşıktı.

bar'dan yola koyulan Speke ve Grant, Kazeh üzerinden batıya doğru (saat yönünde) yolculuk ederek çevresinden döndükleri Victoria Gölü'nün kuzeydoğu köşesine vardılar. Orada Speke'in Ripon Çağlayanı adını verdiği noktada, Victoria Gölü'nden Nil'e katılan bir kolun doğduğunu saptadılar. Kraliyet Coğrafya Derneği'nce kabul edilmesine karşın, Speke'in savının kaba bir abartı olduğu zamanla ortaya çıktı. Onun keşfi muammanın sadece bir kısmını çözmüştü. Victoria Gölü'nü besleyen Kagera Irmağı'nı da araştırmaya gerek vardı.

Speke sevinçten coşarak İngiltere'ye bir an önce dönmek üzere 1863'te Gondokoro'dan yola çıkacağı sırada, Kraliyet Coğrafya Derneği destekli bir başka kâşif olan Samuel Baker'a ve (kısır bir süre önce Osmanlı topraklarındaki bir köle pazarından satın almış olduğu) genç yol arkadaşı Florence von Sass'a, daha batıda başka bir büyük gölün (Luta Nzige) bulunduğuna dair söylentileri aktardı. İnanılmaz güçlüklerle katla-

nan ve Bunyoro hükümdarınca bir süre zindana atılan Baker, sonunda kıyılarına vardığı bu ikinci büyük göle Kraliçe Victoria'nın kocasına atfen Albert adını verdi. Nil'in ikinci bir kaynağını bulduğunu öne sürdü ama tıpkı Victoria Gölü gibi, Albert Gölü'nün de sadece ikinci bir büyük su haznesi olduğunu ve Ruwenzori Dağları'nın, yani ünlü Ay Dağları'nın sularını toplayan Semliki Irmağı'nı beslediğini kavrayamadı.

Speke ise İngiltere'ye dönüşünde hem şenlikle karşılandı, hem de sorgulamalara muhatap oldu. Sonunda eski ekip şefi Richard Burton'la Eylül 1864'te Bath'te Nil'in kaynağı üzerine bir tartışmaya katılma davetini aldı. Tartışmadan önceki günün öğleden sonrasında, birçok kimse'nin intihar olduğundan kuşku duyduğu bir kazayla kendisini vurarak trajik biçimde öldü.

Nil muamması

Afrika'da milyonlarca yılı bulan bir süreçte, paralel jeolojik faylar arasındaki toprakların çökmesiyle yarık vadiler ortaya çıktı ve böylece itilen kenarlar yükselerek uçurumlara dönüştü. Yarık vadilerin tabanında oluşan göller, daha önce batıya doğru akan suları toplamaya başladı. Yarıklar şimdiki Victoria Gölü'nün çevresinde sığ bir çukurun oluşmasına da yol açtı. Başta Katonga ve Kagera olmak üzere, daha önce batıya doğru akan ırmaklar doğuya dönerek çöküntüyü doldurdu. Derken, günümüzden sadece 12.500 yıl kadar önce, Victoria Gölü'nün suları havzanın kuzey kenarında alçak bir eşik buldu. Sonunda Ripon Çağlayanı aracılığıyla, Albert Gölü'nün kuzey ucundaki yarık vadiye doğru inen kalıcı bir çıkış yeri, yani Nil'e bir bağlantı ortaya çıktı.

Speke'in Victoria Gölü'nü Nil'in tek kaynağı sayan savı en hafif deyişle iyimserdir. Öyle değildir ama Albert Gölü'yle birlikte Nil'in iki büyük su haznesinden biridir. Victoria Gölü'nü besleyen Kagera ve Albert Gölü'nü besleyen Semliki iki ana kaynaktır; bu ırmaklar Burundi Yaylaları'nın ve Ay Dağları olarak da bilinen Ruwenzori Dağları'nın havzalarındaki suları toplarlar. Her ne kadar bilmeceyi tam anlamıyla çözmediyse de, Speke gerçekten bu büyük Afrika ırmağının esrarlarından bazılarını açığa çıkardı.

Bir Uçtan Bir Uca Avustralya

1860–61

Hakkımızın gereğince verileceğini umarım. Görevimizi yerine getirdik ama beklediğim şekilde bizi takip eden olmadı. Depo ekibi menzilini terk etti.

R. O'HARA BURKE, 29 HAZİRAN 1861

49

19. yüzyıl ortalarına varıldığında, Avustralya'nın iç kesimlerdeki coğrafi bilmecelerin çoğu zahmetli yaya keşiflerle çözülmüştü ama orta ve kuzey kesimlerde hâlâ meçhul bir büyük alan vardı. Her ikisi de 1848'de olmak üzere, kuzey bölgesinin bilinmeyen bir yerinde ölen Ludwig Leichhardt ve tropikal kuzeydoğu cengellerinde ölen Edmund Kennedy bu keşif seferi öncüleri arasındaydı.

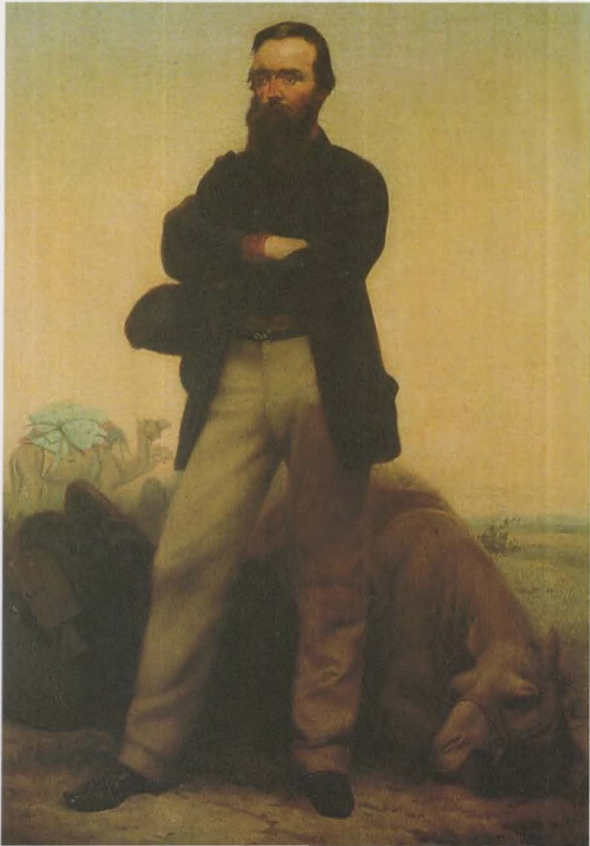
1859'da yeni bir keşif seferine girildi. Victoria kolonisinde altının sağladığı zenginliğin desteğiyle Avustralya'yı ilk kez güneyden kuzeye aşmaktan ve bu bölgenin sırlarını açığa çıkarmaktan daha güzel proje ne olabilirdi ki? Plan Kraliyet Derneği'nin Victoria şubesinden geldi, yurt-

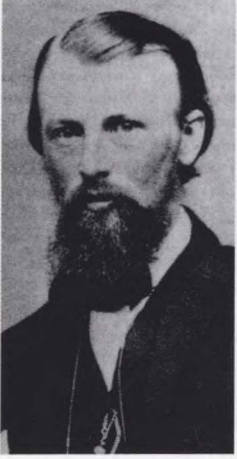
taşlar da kaynak sağlama yönündeki çağrı üzerine 9.000 sterlinlik katkıda bulundu. Atılan bir polis müdürü olan Robert O'Hara Burke, sefere öncülük edecek kişi olarak seçildi, o sırada Hindistan'daki Karaçi'den 25 deve ve bunları güdecek sürücüler getirmekle görevlendirilen William Landells ise ikinci komutanlığa getirildi.

Toplam 15 kişilik resmi heyet, çeşitli işlerde uzman başka yolcularla, develerle, atlarla, 20 tonluk bagajla (iskorbütle mücadeleye yönelik 450 litre misket limonu suyu ve rom dahil) birlikte 20 Ağustos 1860'ta Melbourne'deki Kraliyet Parkı'ndan 15 bin kişilik bir kalabalık tarafından uğurlanarak yola çıktı. Dernek Burke'a güney ve kuzey kıyıları arasındaki yolun aşağı

Altta solda Robert O'Hara Burke'un ölümünden sonra William Strutt tarafından yapılmış bir portresi, 1862. Burke 38 yaşında sefer için seçilmesinden önce bir polis müdürüydü.

Altta Keşif seferi heyeti, 19 Ağustos 1860'ta, yola çıkışının arifesinde Melbourne'nin Kraliyet Parkı'nda.





Üstte *Seferin yerölçüm ve astro-nomi uzmanı olan 26 yaşındaki William John Wills, Burke'la bir tartışmadan sonra Landells'in çekildiği ikinci komutanlık görevine getirildi.*

Karşı sayfada, üstte Burke ve Wills kuzey kıyı bölgesinin mangrov bataklıklarına ulaştıktan sonra, Cooper Çayı'na geri döndü ve "Çaresiz Dağ" adlı karakola ulaşmaya çalıştı.

Sağda *Cesur ve kibar Yerli rehber Dick'in portresi, 21 Aralık 1860, Ludwig Becker. Kuzeyde Cooper Çayı depo kampını kurmaya giden Burke'un öncü kafilesine Menindee'den mektuplar götürürken yollarını şaşıran iki sefer mensubunu Dick kurtarmıştı.*

yukarı ortasında yer alan Cooper Çayı'nda bir kamp kurma talimatını verdi. Oradan kuzeye yönelecek ve Leichhardt'ın kuzey kıyısında, Carpentaria Körfezi yakınında izlediği yola varacaktı. İlerlemenin olanaksız hale gelmesi durumunda, batıya doğru dönecek ve diğer kâşiflerin yollarıyla bağlantı kurmaya çalışacaktı.

Sorunlar çok geçmeden başladı. Landells, develere ve sürücülere rom içirme huyundan dolayı çıkan bir ağız dalaşından sonra görevini bıraktı. Burke onun yerine 26 yaşında bir yerölçüm ve astronomi uzmanı olan William John Wills'i getirdi. Ekim ayında Melbourne'e 650 km uzaklıktaki Menindee'ye varılınca, Darling Irmağı kıyısında bir üs kampı kurdu ve dokuz kişilik bir kafiyle yola devam etti. Kafile 20 Kasım'da Cooper Çayı kıyısında, kırdı kamp kurdu.

Burke ve Wills kuzeyde ayrı keşif gezilerine çıktı ama çorak arazilerle ve yakıcı sıcakla karşılaştı. Yazı Cooper Çayı'nda geçirmeleri güvende olmalarını sağlayacaktı ama Burke çabuk şöhrete kavuşma peşindeydi. O ve bağlı olduğu komite, John McDouall Stuart'ın da Avustralya'yı güneyden kuzeye aşmaya dönük bir girişimde bulunduğundan (bkz. karşı sayfadaki çerçeve yazı) haberdardı.

Kuzeye doğru hamle

Burke kuzeye doğru üç kişiyle birlikte hızlı bir yolculuk yapmaya karar verdi: Wills, eski asker John King ve eski gemici Charlie Gray. Yanlarına altı deve, Burke'un atı Billy'yi ve üç aylık erzak aldılar. Cooper Çayı'ndaki grubun başında bırakılan depo sorumlusu William Brahe'a, kafiye üç ay bekleme ve daha sonra grubunu Menindee'ye götürme talimatı verildi.

Kafile 16 Aralık'ta kuzeye doğru yola düşerek, Charles Sturt'un 1845 seferinde not ettiği membaları izledi. Çok geçmeden meçhul bir diyara girdi ve Sturt'un sözünü ettiği Taşlık Çöl'ün çevresinden dolaştı. Bu güzergâh onları şimdiki Birdsville, Bedourie ve Boulia yerleşmelerinin yanından geçirerek, Oğlak Dönencesi'ne kadar varmalarını sağladı.

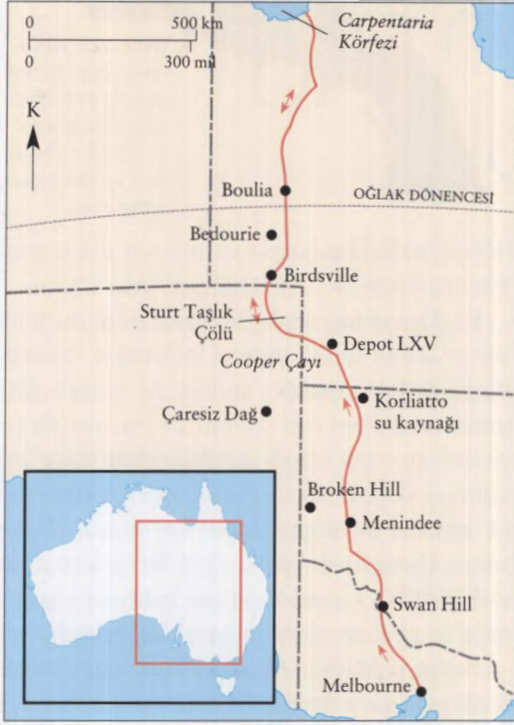
Kafile taşlık bir araziye aştıktan sonra, tropikal kuzeyin boğucu nem ortamına girdi. Burke ve Wills hızlı bir yürüyüşle denize ulaşmaya karar verdi. 11 Şubat'ta bir gelgit ırmağının, tuz bataklıklarının ve mangrovların bulunduğu bir yöreye vardılar. Ama açık denizi göremediler. Bir tekne olmadan, daha ileriye gitmeleri mümkün değildi.

Yol arkadaşlarını bulmak üzere geriye dön-



*Portrait of Dick
The brave and gallant native guide,
Darling Depot, Dec. 21. 60.*

L. Becker



STUART'LA GELEN BAŞARI

John McDouall Stuart 1859'da Avustralya'yı güneyden kuzeye aşmak üzere Güney Avustralya eyalet yönetiminin desteğiyle bir sefere giriştiğinde, keşif denemelerinde tecrübeli ve Charles Sturt'un bir iç denizi bulmaya yönelik 1844 seferinde yer almış biriydi.

Kaptan Charles Sturt 1827'de iç kesimlere doğru bir yolculuğa çıkarak, Lachlan ve Macquarie ırmaklarının bataklıklarda son bulunduğunu saptamıştı. Daha sonra güneybatı yönünde sürdürdüğü keşif seferinde, Darling ve Murrumbidgee ırmaklarının yanı sıra, güney okyanusuna akan "geniş ve soylu" Murray'e ulaşmıştı.

Sturt 1844 seferine çıkarken, iç kesimlere doğru akan ırmakların esrarını çözmeye hâlâ kararlıydı. Başında bulunduğu ekip Menindee'den kuzeye doğru yola koyuldu ama kuraklık nedeniyle şimdiki Broken Hill'in kuzeyine düşen Depot Glen'deki bir memba da beş ay çakılıp kaldı. Sonunda yağmurun düşmesi üzerine, kuzeye ilerledi ve "denizdeki bir gemi kadar yalnız" olan Taşlık Çöl'e vardı. Bu engelle karşılaşınca geri dönen Sturt, iskorbüt yüzünden yürüyemediği için bir el arabasında taşındı. Bir iç deniz bulma düşleri buhar olup uçmuştu.

McDouall Stuart giriştiği seferde daha batıda bir güzergâhı izledi. Avustralya'nın kuzey kıyısındaki Carpentaria Körfezi'ne varmayı sağlayacak bir yolculuk yapmak üzere, 2 Mart 1860'ta Adelaide'in kuzeyindeki Chambers Çayı'ndan yola çıktı. Kendi tahminine göre Avustralya'nın coğrafi merkezi olan ve şimdi Stuart Merkez Dağı olarak anılan yöreye 22 Nisan'da ulaştı. Aborijinlerin kafileye saldırıp kovalaması üzerine, yolculuk şimdiki Tennant Çayı yakınında birden bire kesildi.

Stuart Güney Avustralya eyalet yönetiminin 2.500 sterlinlik desteğiyle, Kasım 1860'ta bir kez daha kuzeye gitti. Körfeze varmak için tercih ettiği güzergâhta kurak kırlarla karşılaşınca, kuzeye yöneldi ve adını 1845'te Leichhardt'ın vermiş olduğu geniş Roper Irmağı'na rastladı. "Suyun beni götürdüğü yere gitmeliyim" diye yazmıştı daha önce. Bu ilkeye uyması 24 Temmuz 1862'de denize varmasını sağladı.



John McDouall Stuart'ın keşif seferi sırasında bilinmeyen bir tarihte çekilmiş fotoğrafı.

düler. Önlerindeki görev, kıt erzakları tükenmeden -ve de üç aylık mühlet 16 Mart'ta dolmadan- önce Cooper Çayı'na ulaşmaktı. Araziyi çamurlu ve aşılmaz hale getiren fırtınalar, daha sonra da boğucu nem ortamına bürünmüş belalar yine karşılarına çıktı.

Mühletin çoktan dolmasına karşın, adamlar hâlâ hedeflerinden epeyce uzaktı ve bedenleri tükenmiş durumdaydı. Burke erzaktan yiyecek tıktığına farkına vardığı Gray'e, Wills'in ifadesiyle "güzel bir kötek" attı. Cooper Çayı'na hâlâ 500 km vardı.

Boocha adlı deveyi vurup kestiler ve midelelerini kaldırdığı kadar etini yediler. On gün sonra sıra Burk'un atı Billy'ye geldi. "Sağlıklı ve körpe eti" onlara Taşlık Çöl'ü aşmayı göze alacak gücü verdi. Bu geçiş Gray'e çok ağır geldi. Yol yatağının içinde 16 Nisan'da öldü. Kafilenin sağ mensupları geri kalan iki deveyle birlikte 21 Nisan'da Cooper Çayı'na vardı. Depo kampı bomboştu ama bir Coolibah ağacına kazınmış şu harf ve rakamlar vardı:

KAZI
3 ADIM KB
21 NIS 1861



Üstte Dibine erzak gömülen ağacın 1911 dolaylarında çekilmiş bir fotoğrafı.

Altta "Virane Kamp Yakınındaki Çöl Çamurunun Sınırı" adlı bu resmi 9 Mart 1861'de yapan Ludwig Becker, Menindee'de kötü beslenme ve iskorbüt yüzünden öldü.

Brahe'in kafilesiyle birlikte daha o sabah Menindee'ye doğru yola çıktığına dair "sevindirici bilgi"nin yanı sıra, belirtilen yerde erzak buldular. Brahe, onur verici bir tavırla üç yerine, dört ay beklemişti, hem de adamları iskorbütten haş-tayken.

Kaderin trajik bir cilvesi

Gelgelelim, Burke'un kafilesi Brahe ve adamlarına yetişmek için uğraşacak durumda değildi. Kafilenin dinlenmesinden ve stoku almasından sonra, 140 km ötedeki "Çaresiz Dağ" adlı bir polis karakoluna gitmek üzere, batıya ve güneye doğru Cooper Çayı'nı izlemeye karar verdi. Adamlar bu niyeti bildiren bir mesajı, "kazı ağacı"nın dibine gömdüler ama kaderin trajik bir cilvesiyle, ağacın kendisine bunu bulmayı sağlayacak yeni bir işaret eklemeyi akıl edemediler.

Brahe ve seferin diğer mensupları Cooper Çayı'na 139 km mesafedeki Korliatto membaında buluşmuşlardı. Brahe kamptan ayrılma kararını bir daha gözden geçirince pişman oldu. O ve William Wright dramatik bir hamleyle Cooper Çayı'na yeniden uğradı ama orayı hiç dokunulmamış gibi görünce, bir daha buluşma yerine döndü.

Burke, Wills ve King çıkış yolu bulma girişimlerinde başarısızlığa uğrayarak, sudan yoksun kırlara tekrar girdiler. Nardoo bitkisinin kabuklarından yapılmış unla ve yakalayabil-



Wills artık yürüyemeyince, Burke ve King onu biraz yiyeceklerle bıraktı ve eline bu altıpatlar Colt tabancayı tutuşturdu.

dikleri av hayvanlarıyla karınlarını doyuracak duruma düştüler.

Burke ve King, artık yürüyemeyecek duruma gelen Wills'i biraz yiyeceklerle birlikte bıraktı. Burke de çok geçmeden günlüğüne (girişte alın-tı olarak verilen) son notunu 29 Haziran'da çiziktirdi ve ertesi sabah saat 8'de öldü. King do-laşmaya devam etti ve şansının yaver gitmesiyle, karnını doyuracak dört kuş vurdu. Daha sonra Aborijinlerle birlikte yaşadı; bir kurtarma ekibinin iki ay sonra kendisini bulmasına kadar onlardan bakım gördü ve gayet iyi beslendi.

Burke ve Wills'in ölümleri Melbourne'de bir sansasyon yarattı ve 1863'teki resmi cenaze törenlerine 40 bin kişilik bir kalabalık katıldı, o zamana kadar Avustralya'da görül-müş en büyük toplantıydı bu. Onların anısına dikilen bir bronz heykel, Melbourne'un Kent Meydanı'nda hâlâ durmaktadır. Teknik anlamda, Avustralya'yı güneyden kuzeye ilk kez aşmayı başarmışlardı, çünkü saplandıkları mangrov bataklıkları gelgitte oluşmuş bir yerd. Ama bu "başarı" yaşanan trajedinin gölgesinde kaldı ve bütün paye John McDouall Stuart'a gitti.



Border of the Mud Desert

Ludwig Becker

Afrika'nın İçlerine Yolculuk

50

1853-56, 1871-72, 1874-77

Bir sırta vardık. Arkaya bakıp onun uzakta gittikçe silikleşen gri karaltısını seyrettim, çünkü zihnimde çakan bir önsezi ya da uyarı yüzünden ona son defa bakıyormuşum izlenimine vardım. Yutkunarak büyük kederimi içime gömdüm ve başımı çevirip önümde ilerleyen kervanın peşine takıldım.

H. M. STANLEY, 14 MART 1872

Afrika'nın en büyük kâşiflerinden ikisi 10 Kasım 1871 günü öğleden hemen sonra, Tanganika Gölü'nün kıyısındaki Ujiji'de ilk kez bir araya geldi. Bu buluşma tarihe, çok az tanınan Galli Henry Morton Stanley'nin saygın İskoç misyoneri "Dr. Livingstone, sanırım sizsiniz" sözleriyle selamladığı an olarak geçmişti.

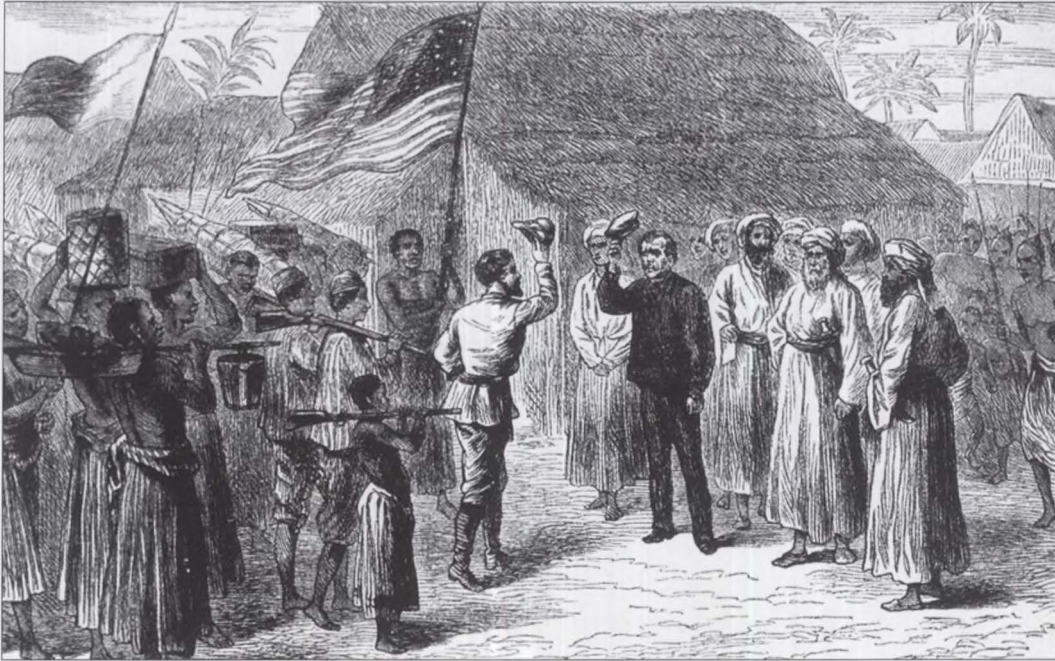
Afrika'yı 1841'den beri dolaşan David Livingstone 1871'de artık kâşiflik ömrünün sonuna yaklaşıyordu. Stanley'nin muhabirlik ve kâşiflik kariyeri ise henüz yeni başlıyordu. Livingstone'u bulduktan sonra Britanya'ya dönen Stan-

ley, zamanla tanınan bir kişi haline gelecekti. Afrika'nın göbeğinde, bir mango ağacının gölgesinde gerçekleşen bu ünlü buluşma, Afrika'yı keşif pelerininin bir kuşaktan sonraki kuşağa devredilişi olarak görülebilir.

Livingstone ve Stanley, Britanya'nın hâlâ Afrika'nın süregelen coğrafi esrarlarından birçoğunu çözmekle yoğun olarak uğraştığı bir dönemde bir araya geldiler. Üç ayı birlikte geçiren iki adam, Tanganika Gölü'nün kuzey yarısını dolaştılar; amaçları gölden Nil Irmağı'nın ko-



David Livingstone'un Afrika seyahatlerinde kullandığı sekstantlardan biri. Bu alet daha sonra Stanley tarafından Livingstone'un kızına verildi.



"Dr Livingstone, sanırım sizsiniz." Stanley 10 Kasım 1871'de Tanganika Gölü kıyısındaki Ujiji'de karşılaştığı Livingstone'u bu ünlü sözlerle selamlamıştı. O buluşmaya kadar, Livingstone'ın kaybolduğu sanılıyordu.



"Zambezi'nin Kuzey Kıyısından Tete Kasabasının Görünümü", Thomas Baines. Bu ressam ve kâşif, 1858-59 Zambezi seferinde Livingstone'a eşlik etmişti.

lu olabilecek bir ırmağın çıkıp çıkmadığını anlamaktı. Günlüklerindeki anlatımlar, birbirleri üzerinde bıraktıkları derin ve kalıcı izlenimleri yansıtır. Her ikisi de Kelt kökenli mütevazı bir ailedendi ve zorlu bir çocukluk dönemi yaşamıştı. Her ikisi de kıtanın bir kenarından diğer kenarına bakır Afrika'nın içlerinde yürüyerek olağanüstü yolculukları gerçekleştirdi.

Livingstone'un Kıydan Kıyıya Keşif Seferi

Glasgow dışındaki Blantyre kasabasında bir Presbiteryen olarak yetiştirilen Livingstone'un çocukluğuna damgasını vuran şey azim ve inatçılıktı. Ailenin yedi çocuğundan biri olarak, hayatta başarılı olmak için çabuk öğrenmesi ve sıkı çalışması gerektiğini kavradı. Daha on yaşındayken pamuk fabrikalarında haftanın altı günü sabah altıdan akşam sekize kadar çalışmaya başladı. Her akşam küçük aile evine döndükten sonra da gece yarısına kadar kitap okuyup eğitimini geliştirdi. Bu kararlılığın karşılığını doktorluk diploması alarak ve Londra Misyoner Derneği'ne kabul edilerek gördü. Afrika'ya ilk kez gittiği 1840'ta, Robert Moffat'ın Güney Afrika'daki Kuruman misyonuna katıldı.

Livingstone 1853'te kıydan kıyıya seferine girişmeden önce, bir aslan tarafından yaralan-

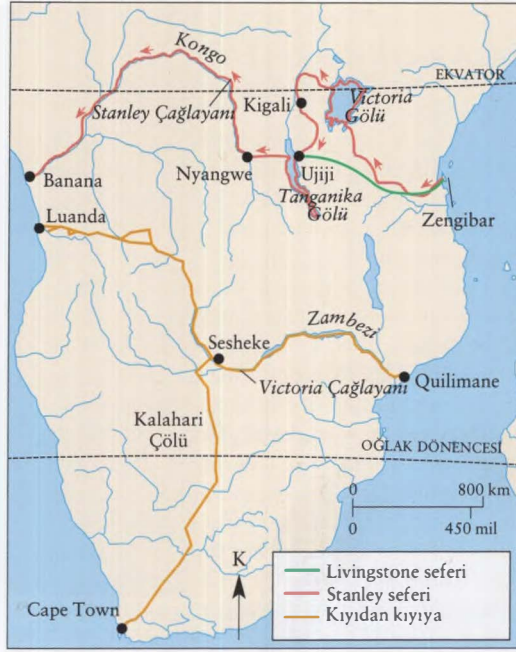
mış (1844) Kalahari'yi aşarak Ngama Gölü'nü bulmuş (1849) ve Aşağı Zambezi'yi dolaşmıştı (1851). Zambezi Irmağı civarında karısıyla ve ailesiyle birlikte yerleşebileceği hastalıksız yerlerin sayısı çok azdı. Ana hedefi "iç kesimlere varacak bir yol açmak"tı.

Cape Town'dan yola çıktıktan sonra, bir misyoner merkezi için uygun bir yer bulmak üzere kuzeye doğru yürüdü. Ayrıca Afrika'nın batı kıyısında denize ulaşan bir geçit bulunup bulunmadığını öğrenmek gibi bir hevesi vardı. Dostu olan Sekeletu adlı bir kabile şefinin yanına verdiği 27 Makololo erkeğiyle birlikte, batıya yönelerek bataklıklardan ve sık ormanlardan geçti. Kafile cengel ortamı, hastalık, açlık ve düşman kabileler gibi engellerle dolu 2.415 km'lik yolu altı ayda aşarak, Atlas Okyanusu kıyısındaki Luanda'ya vardı. Sağlığı bozulmuş olan Livingstone, bir İngiliz donanma yüzbaşısından kendisini İngiltere'ye götürme davetini aldı. Ancak o, geçmişte köle ticaretine karşı mücadele etmiş bir kişi olarak, yanındaki Siyah adamları öyle bir yerde terk edemeyeceğini kavradı.

Geri dönen Livingstone, tekrar iç kesime yöneldi ve bataklıklar üzerinden Sesheke'ye doğru ilerledi. Sürekli ıslak havayla boğuşurken, uymak için çok az kuru yer bulabildi. Yakalandığı

ateşli romatizmadan dolayı sağırlaşmanın eşliğinden döndü. Timsahlar, suaygırları ve düşman kabileler karşısına çıkan diğer tehlikelerdi.

Sonunda Şef Sekeletu imdadına yetişti, ona erzak ve ayrıca Zambezi Irmağı boyunca aşağıya inerken eşlik edecek 120 adam verdi. Livingstone Kasım 1855'te doğuya doğru yola çıktı ve 80 km kadar sonra yerel halkın "Gürleyen Duman" anlamında "Mosi Oa Tunya" olarak andığı muhteşem bir çağlayana rastladı. Ona Victoria adını verdi. Zambezi boyunca yolculuğunu sürdürdü ve Mayıs 1856'da Hint Okyanusu kıyısındaki Quilimane'ye vardı. Makololo kabilesine mensup yol arkadaşlarını Tete'de emin ellere bıraktıktan sonra, deniz yoluyla Britanya'ya gitti. Londra'ya varışında, Kraliyet Coğrafya Derneği bütün Afrika kıtasını batıdan doğuya doğru aşmasından dolayı onu altın madalyayla onurlandırdı. Yaptıkları, daha önce



Livingstone kıyından kıyıya seferiyle Afrika'yı batıdan doğuya aşan ilk kişiydi. Artık kaybolduğunun sanıldığı bir sırada onu arayıp bulan Stanley, daha sonra kutayı başka bir güzergâhtan aştı.

Altta Adını 1855'te Livingstone'un koyduğu Victoria Çağlayanı. Yerel halk burayı "Gürleyen Duman" olarak anmaktaydı.



MARY KINGSLEY

Mary Henrietta Kingsley Batı ve Orta Afrika'ya iki öncü seyahat yapan bir İngiliz kadın kâşifti. İngiltere'nin Cambridge kentinde 13 Ekim 1862'de doğdu, hiç resmi eğitim görmedi ve okuma yazmayı evde öğrenerek kendisini yetiştirdi. Uzun bir dönem yatalak annesine baktı. Her iki ebeveyninin öldüğü 1892'ye kadar evde kaldı. O sırada artık 30 yaşındaydı.

Kingsley din üzerine araştırmalar yapmak üzere 1893'te Batı Afrika'ya gitti. Niyeti serüvenlerini kaleme almak ve babası George Henry Kingsley'nin dinsel fetişleri konu alan çalışmasını tamamlamaktı. O dönemde bir kadının tek başına seyahate çıkmasının neredeyse hiç duyulmamış olması onu caydırmadı.

Britanya'dan bir yük gemisiyle yola çıkarak, Batı Afrika kıyı şeridini Sierra Leone'nin başkenti Freetown'dan Angola'daki Luanda'ya kadar dolaştı. Ardından Gine'den Nijerya'ya kadar yaptığı kara yolculuğunda, British Museum için böcekler ve tatlı su balıkları da dahil olmak üzere birçok bilimsel örnek topladı. Aşağı Kongo Irmağı'nın flora ve faunasını inceleyen ilk kişilerden biri oldu.

Kingsley ikinci yolculuğuna Aralık 1894'te Liverpool'dan *Batanga* gemisiyle başladı. Sierra Leone'den sonra Gabon'a geçti. Ogooué Irmağı'nın yukarı çıkışına önce vapurla, ardından kanoyla seyahat etti. Gabon'un ve Fransız Kongosu'nun ücra yörelerine uğrayan ilk Avrupalı oldu. Azgınlığıyla ve yamyamlığıyla nam salmış Fang kabilesinin arasında dolaştı. Batı Afrika'nın en yüksek zirvesi olan Kamerun Dağı'nın (4.500 m) güneydoğu yüzüne tırmandı. Bu gezisi sırasında, İngiliz kumaşı karşılığında fildişi ve ka- uçuk alarak, seferinin masraflarını çıkardı.

İngiltere'ye 1895'te döndükten sonra, *Travels in West Africa* kitabını yazdı. Tartışma uyandıran bu kitapta Afrika'daki yaygın Avrupa uygulamalarının birçoğuna karşı çıktı ve Afrikalı yerli insanlara sempatisini dile getirdi.

Kingsley son gezisini 1899'da, Boer Savaşı sırasında Güney Afrika'ya yaptı. Cape Town'da hem muhabir, hem de hemşire olarak çalıştı. Boer savaş tutsaklarına baktı. Ardından *West African Studies* kitabını yazdı. Tifo hummasından öldüğü 3 Haziran 1900'de henüz 38 yaşındaydı.



Üstte sağda Mary Kingsley'in fotoğrafı.

Solda Kongo'nun Fang savaşıları; Kingsley'nin çektiği bir fotoğraf. Fangların iürkütücü bir şöhreti vardı.

Sağda Kingsley nkisi denen bu iktidar figürünü Kongo'dan almıştı.



başka hiç kimsenin başaramadığı bir işti.

Stanley'nin Afrika seferi

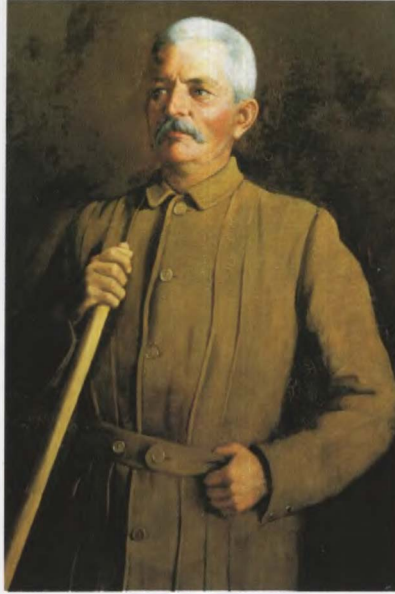
Stanley'nin hayatı zorlu koşullarda başladı. Kuzey Galler'deki Denbigh'de 28 Ocak 1841'de doğdu. Asıl adı John Rowlands'tı. Annesi daha doğduğunda onu terk etti ve babasının kim olduğunu asla öğrenemedi. Beş yaşına kadar kendisine bakan dedesinin ölümünden sonra, sert yaşam koşullarının hüküm sürdüğü tipik bir Victoria dönemi kurumu olan St. Asaph Düşkünler Yurdu'nda 11 yıl kaldı.

Livingstone'a benzer bir biçimde, o da yoksul geçmişini ancak sıkı çalışarak geride bırakabileceğini kavradı. Daha 16 yaşındayken Atlas Okyanusu'nu aşarak gittiği ABD'de yeni bir kişiliğe kavuştu. Henry Stanley adlı bir pamuk tüccarının yanında çalıştı ve daha sonraları onun ismini aldı.

Çeşitli işlerle geçen birkaç yılın ardından, *New York Herald* gazetesinin sahibi James Gordon Bennett, ona bir muhabir olarak adını duyurmasını sağlayacak büyük bir fırsat tanıdı. Afrika'ya giderek David Livingstone'u bulmasını istedi. Stanley bu işi başardı ve yaygın kanının tersine kâşifin hâlâ hayatta olduğu haberiyle Britanya'ya döndü.

Artık başarının tadına varmış ve Afrika'yı keşif merakıyla tutuşmuş biriydi. Livingstone'un 1873'teki ölümünden bir yıl sonra, Stanley onun bitmemiş keşif çalışmasını sürdürmeye karar verdi. Livingstone öldüğünde, Kongo Irmağı'nın aslında Nil'in bir kolu olduğu görüşünü taşıyordu. Stanley de Victoria Gölü'nün tek bir su kütlesi olup olmadığı sorununu çözmek ve esrarengiz "Ay Dağları"nı bulmak istiyordu.

Stanley tasarladığı Afrika seferi için 17 Kasım 1874'te Zengibar'dan yola çıktı. Afrika kıyılarında iç kesimlere yönelik en pahalı seferdi bu. Yanına Avrupalı üç subay, 300 hamalca taşınan



sekiz ton donanım ve altı bölüm halinde kesilmiş *Lady Alice* adlı 12 metrelik bir ahşap tekne alan Stanley, batıya yönelerek Victoria Gölü'ne doğru ilerledi. Kuru savan ovalarındaki 100 günlük yürüyüşün sonunda bu gölün kıyılarına ulaştı, *Lady Alice*'i monte ettirdi ve dünyanın ikinci büyük tatlı su gölünü çepeçevre dolaşan ilk kişi oldu. Yaya bir yolculukla vardığı Tanganika Gölü'nün batı yakasını izleyerek en güney noktasına gitti ve yine batı kıyısındaki

dönüş yolculuğu Livingstone'u en son gördüğü Ujiji'de noktalandı.

Kongo uğraştığı sonraki sınavdı. Kıyısına varır varmaz, hamalları ve donanımı için birkaç kano edindi ve ırmağa açıldı. Yerel kabilelerle sürekli çarpışmalara rağmen, Stanley sebatla ilerledi. Ne var ki, Livingstone'un yanıldığını fark etmeye başladı; ırmak batıya yöneldiğine göre, Nil'in bir kolu olamazdı. Irmağın güneybatıya dönerek tekrar güney yarıküreye geçmesi bu görüşünü doğruladı. Stanley ve ekibi 999 günde 11.265 km yol aldıktan sonra Atlas Okyanusu kıyısındaki Banana'ya vardı. Avrupalı subayların her üçü de yolda can vermiş ve Zengibar'dan onunla birlikte yola çıkan hamallardan sadece birkaçı sağ kalmıştı. Bununla birlikte, o da Livingstone gibi önce yanındaki Siyah adamları tekneyle tekrar Zengibar'a götürdükten sonra Britanya'ya dönüş için denize açıldı.

İki olağanüstü adam

Livingstone ve Stanley 19. yüzyılda Afrika kıtasını başarıyla aşan, ayrıca yolculukları sırasında önemli coğrafi yerleri bulan yegâne kâşiflerdi. Birlikte geçirdikleri sürenin çok kısa olmasına karşın, bu iki olağanüstü adam arasında ender bir ilişki kuruldu. Livingstone için Stanley daha önce tanımış olmayı dilediği "oğul", Stanley için ise Livingstone asla sahip olamadığı "baba"ydı.



Üstte Stanley'nin Afrika seferinde kullandığı pirinç kılıflı bir pusula.

Ortada Henry Morton Stanley'nin E. M. Merrick tarafından yapılmış portresi.

51

Mekong Irmağı
Seferi

1866–68

*Haritama eklenen her menderesi önemli bir coğrafi keşifti.
Hiçbir şeyin beni alıkoyamadığı bu sürekli uğraş bir saplantı
noktasına vardı. Mekong'a deli gibi tutulmuştum.*

FRANCIS GARNIER, 1885

*Mekong Keşif
Heyeti'nin üyele-
ri Haziran
1866'da Angkor
Wat'ta bir arada.
En sağda Komu-
tan Doudart de
Lagrée, en solda
ise daha sonra ye-
rine geçen sap-
lantılı yardımcısı
Francis Garnier
oturuyor.*

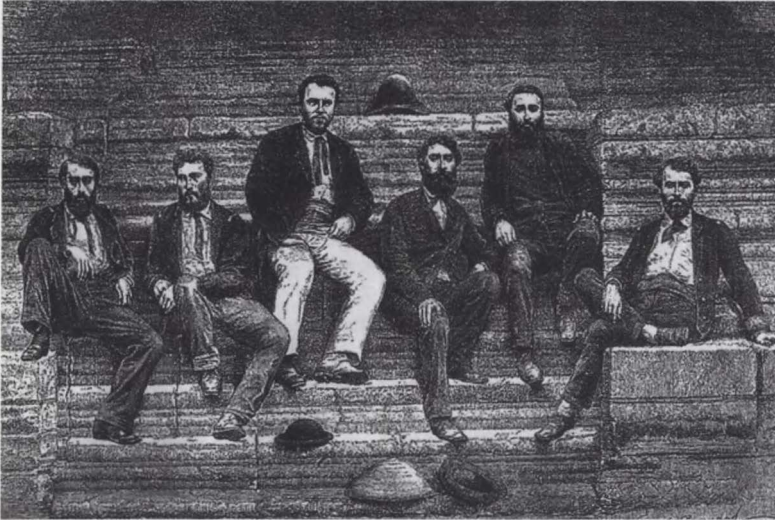
19. yüzyılın en büyük keşif seferlerinden biri-
ne Afrika veya Avustralya'da değil, Asya'da
girişildi. Mekong Keşif Heyeti'nin (MKH) altı
görevlisi 1866'da Güneydoğu Asya yağmur or-
manlarının içine daldı ve ancak iki yıl sonra or-
taya çıktı, tabii, sağ kalarak dönebilenler. Kam-
boçya, Laos, Tayland, Birmanya ve Yunnan için-
den geçen bu Fransızlar, dünyanın büyük ırmak-
larının en azgınlarından birini dolaştı, Yangtze
adlı başka bir ırmağın yukarı çıkışlarını araştırdı,
17.500 km boyunca bilinmeyen arazilerin harita-
sını çıkardı ve bir imparatorluğun, yani gele-
cekteki Çinhindi'nin ana hatlarını çizdi. Kraliyet
Coğrafya Derneği seferi "yüzyılın en olağanüstü
ve başarılı seferlerinden biri" olarak nitelendirdi.
Uluslararası Coğrafya Kongresi de sefere katılan

Francis Garnier'i Dr. Livingstone'la birlikte ça-
ğın en büyük iki kâşifinden biri seçti. Ne var ki,
Livingstone'un tersine, Garnier ve MKH şimdi
büyük ölçüde unutulmuş durumda.

Bunun nedenlerinden biri Fransız olmalarıydı.
Fransa'nın emperyal emellerinin hem Hindis-
tan'da hem de Çin'de İngilizler'ce boşa çıkarıl-
masından sonra, Paris, Asya'yı keşif girişimini
küçümsedi. Bir Fransız filosu 1859'da Viet-
nam'ın güney kesimindeki Saygon'u ele geçirince,
Louis Napolyon hükümeti buna pek sevin-
medi ve çok geçmeden bir yük haline gelen bu
bölgeden çekilmeyi yeğ tuttu. Ama sömürgecilik
tarafartları, Francis Garnier'nin öncülüğünde
gözlerini Saygon'un eşiğindeki geniş Mekong
deltasına çevirdiler. Irmağın Tibet'te doğduğuna
dair söylentilere itibar ettikleri için, Mekong'un
Çin içlerine varan bir su yolu olarak ulaşma el-
verişli olduğunu göstererek, sömürgeyi kurtar-
maya karar verdiler. Onlara göre, Saygon ve
Mekong aynen New Orleans ve Mississippi gibi
olabilirdi: Bir kıtanın içlerine ulaşmayı sağlayan
bir arka kapı.

Kamboçya serüveni

Yanına 20 kişilik bir muhafız birliği ve beş ton
erzak alan sefer ekibi, gambotla Saygon'dan yo-
la çıktı ve delta boyunca yukarı çıkarak Haziran
1866'da Angkor Wat'a vardı. Tayland'ın yöne-
timi altındaki Angkor incelendi ve Fransa'nın hi-
maye statüsüne almaya çalıştığı Kamboçya'ya
geri verilmesi için sıkı bir dayatmaya girişildi.





Kamboçya'da şiddetli akıntıdan kaçınmak amacıyla, küttükten oyulmuş kayıklar ırmak kıyısında taşan suların altında kalmış orman içinde sırkılarla çekildi.

Yağmurların başlaması ve ırmağın kabarması üzerine, Fransız kâşifler 7 Temmuz'da Phnom Penh'den tekrar yola düştü ve sert bir akıntıya karşı ilerleyerek kuzeye yöneldi.

Garnier'nin üstlendiği görev yerölçüm uzmanlığı ve *le Commandant* Ernest Marc Louis de Gonzagues Doudart de Lagrée'nin yardımcılığıydı. Lagrée soğuk ve mesafeli, Garnier'nin babası yaşında ve akut gırtlak iltihabı nedeniyle fısıldayarak konuşan biriydi. *Le Commandant*'nın fiilen komutayı ne kadar elinde tuttuğuna dair kuşkular seferin başarılarını daha da örtbas eden bir anlaşmazlığın kıvılcımını çıkacaktı.

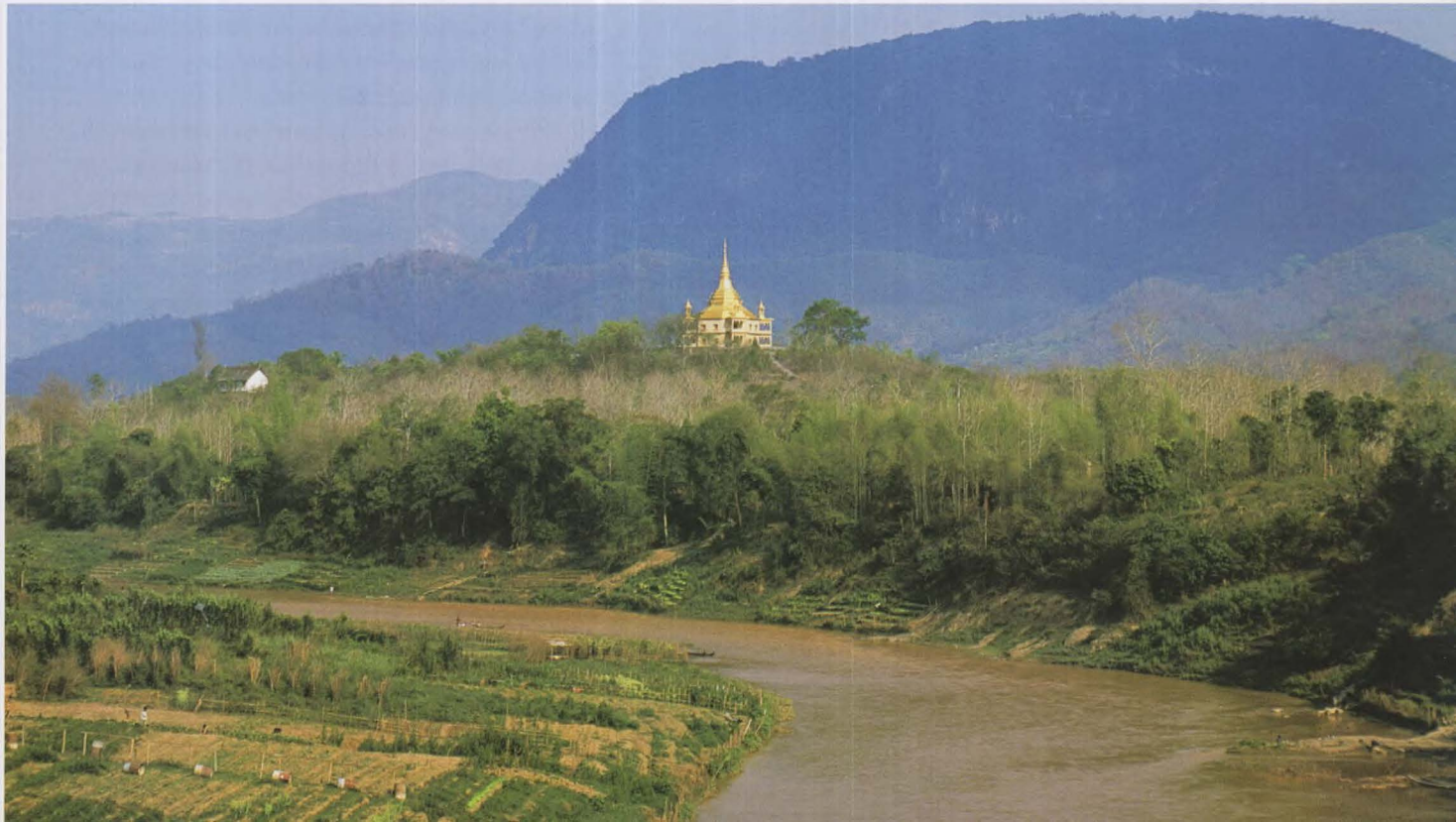
Phnom Penh'den ayrılışın üzerinden daha iki gün geçmişken, gambot akıntıya yenik düştü. Ağaç kütüğünden oyulmuş uzun kayıklara ak-

tarma yapan Fransızlar ilk çavlan bölgesine girdiler. Kayıklar kürek yerine sırkılarla çekilmeye olanak verecek biçimde uyarlanmıştı. Sırkılarda azgın sulardan dışarıya çıkan ağaçlara ve kayalara tutunmayı sağlayacak kancalı çiviler vardı. Kafile doğu yakasını sıkı sıkıya izleyerek, sel basmış ormanlar içinde ilerledi. Sülükler ve sivri-sinekler bir azap kaynağıydı. Altı Fransız görevlisi sıtmaya yakalandı, Garnier komaya girdi.

Laos'a geçiş

Dolayısıyla Garnier bütün ırmağın en heyecan verici kesimini görme fırsatını kaçırdı. Kamboçya-Laos sınırındaki büyük Khon Çağlayanı, 16 km genişliğindeki bir kaya ve cengel duvarından aşağıya gürleyerek iner, Victoria ve Niyaga-

Luang Prabang'ın aşağısında, Mekong kıyısında yağışsız mevsim. Sefer heyeti Yukarı Laos'un başkentine görkemli bir giriş için, bu civarda karaya çıkıp banyo yapmış ve elbise değiştirmişti.



Mekong'u araştırmak üzere Saygon'dan yola çıkan sefer heyeti, Jinghong'da daha ileriye gitmenin olanaksız olduğunu görünce ırmaktan ayrıldı. Daha sonra karadan yolculuk ederek Yangtze'ye vardı ve kayıklar-la Hankow'a indi.



Sefer heyetinin ressamı Louis Delaporte'un çizimiyle, Luang Prabang'ın günümüze kadar pek az değişmiş olan Wat Mai adlı tapınağı. Delaporte'un yaygın kopyaları yapılmış çizimleri, seferden geriye kalan en bildik kaynaktır.

ra'nın toplamını aşan miktarda su boşaltır. Onlar kadar yüksek olmamakla birlikte, ulaşım son derece elverişsizdir. Çağlayanı çevresinden tırmanarak aşan kabile, yukarıda yeni kütük kayıklara el koydu. Yalnızca komadaki Garnier bu engelden bihaber kaldı.

Sonraki tehlikeyi de farkına varmadan atlattı. Seferin ressamı Louis Delaporte tek başına Kemarat çavlanlarına girmeyi göze aldı ve daha sonraları küçük bir vapuru yutacak olan girdapları saptadı. Diğerleri ırmağın kollarını dolaştı

ve altın yatakları aradı. Toparlanarak karaya çıkan Garnier bir leopar tarafından kovalandı. Ekip kaplanlarca avlanmış hayvanların artıklarıyla beslendi, vurulabilen tek hayvan tavuslardı.

Laos'un başkenti Vientiane'ye altı ayda varıldı. Burası da Angkor kadar harabeydi. Garnier'nin Çin'e doğru yola devam etme ısrarı yüzünden, Luang Prabang'da da uzun duramadılar. Kaynaklar gittikçe azalıyor ve bedensel dirençler kırılıyordu.

Burma ve Yunnan

Luang Prabang'ın yukarısındaki boğazlardan sonra, Fransızlar Şan diyarının ıslak vahşi ortamına girdiler. Buradaki her devletçe fidye için alıkoyuldular, aç kalmamak için timsah yumurtalarını içmek zorunda kaldılar. Uzunluğu 160 km'ye varan Tang-ho çavlanları, Garnier'yi bile Mekong'un gemilere uygun olmadığına ikna etti. Şimdi Çin sınırları içinde kalan Jinghong'da serüvenden vazgeçildi.

Yunnan eyaletinin merkezi Kunming'in kuzeyinde *Le Commandant* öldü. Garnier yine de Mekong'a yeniden ulaşmak için son bir girişimde bulunma emrini verdi. Girişim boşa çıktı. Asi Ta-ly (Dali) sultanınca derdest edilip geri postalan Fransızlar, geldikleri yoldan Yukarı Yangtze'ye döndüler ve kayıklarla ünlü boğazları geçerek Hankow'a vardıklarında şüpheli bir yaklaşımla karşılandılar.

Fransa'da seferin başarısı pek anlaşılmadı. Önce 1871 Fransa-Prusya Savaşı araya girdi, ardından Hanoi'yi ele geçirmeye ve buradaki Kızıl Irmak'ın Çin'e varmayı sağlayacak başka bir su yolu olduğunu göstermeye yönelik delişmen bir girişimde öldürülen Garnier'nin itibarı düştü. Fransa ancak 1880'lerde onun tavsiyeleri doğrultusunda harekete geçti ve Fransız Çin'inde imparatorluğunu yaratarak, Güneydoğu Asya'da İngilizler'e meydan okudu. Bu imparatorluk hepsi de umutsuz biçimde ulaşım elverişsiz Mekong'la birbirine bağlanan kızgın bir Vietnam, yeniden düzenlenmiş bir Kamboçya ve yeniden yaratılmış bir Laos'tan oluşmaktaydı. Koca ırmak Çin'e varan bir anayola dönüşmek yerine, emperyal ve daha sonra ideolojik bir engel konumuna düşürülmüştü.



Arap ölllerinde Geziler

52

1876–78

Arabistan’da tek bir güzel gün geçirdim; geri kalan günlerin hepsi kötüydü.

CHARLES DOUGHTY, 1888

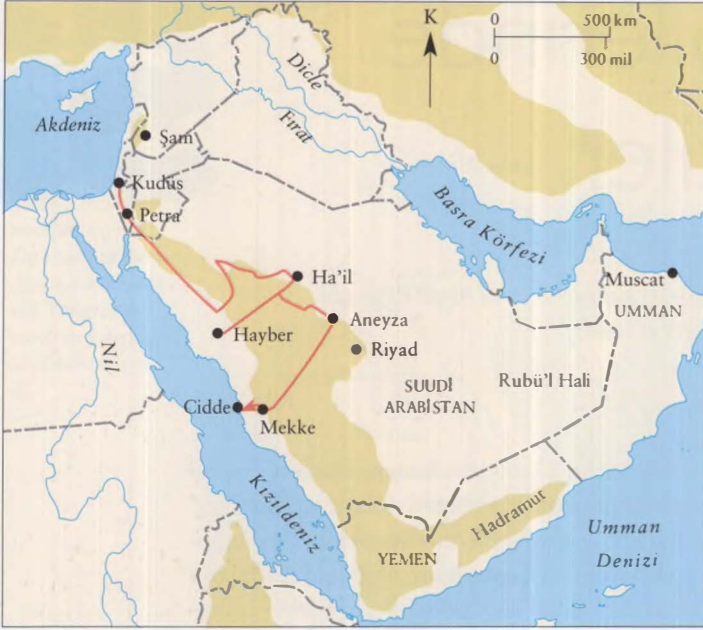
A rabistan’a giden bütün 19. yüzyıl gezginleri arasında, Charles Doughty belki de en olmayacak kişiydi ve İslami yaşamla bütünleşme açısından kesinlikle eşsiz ölçüde yetersiz donanımlıydı: Militan bir Hristiyan’dı. Uzun boylu, kırmızı suratlı ve dolgun sakallı bir Avrupalıydı. Hester Stanhope, Jane Digby ya da karı koca Blunt’lar gibi varlıklı gezginlerin tersine sürekli meteliksizdi ve Araplar’a avuç açacak duruma kadar düştü, hırçın ve sabırsız bir kişiliği vardı. Richard Burton gibi diğer gezginler Arabistan’da yolculuğun tehlikelerinden ve İslami yaşam tarzının garipliğinden keyif alırken, Doughty ayak uydurmaktan kaçındığı bu yaşam tarzını “kesinlikle bütün dünyadaki en tehlikeli gelişkin ittifak ve gizli fesat” olarak nitelendirdi.

Arapça’yı önceden öğrenen Doughty’nin gezi ve serüven güdüsü, 1876’da Şam’dan bir hac kervanıyla Mekke’ye doğru yola çıkmasını getirdi. Ama karşılaştığı çöl göçebelerine dönük merak duygusuyla, kısa bir süre sonra güzergâhını değiştirdi. Bedevi çobanlar arasında aylarca kaldı ve başından bir dizi yıldırıcı olay geçti: Değişik zamanlarda soyuldu, açlığın eşiğindeyken çölde tek başına bırakıldı, tutsak alındı ve hatta ölümle tehdit edildi. Üstünde silah olarak bir pala ya da kılıç değil, bir çakı vardı, Burton’ın alay konusu ettiği bir husustu bu. Daha sonraları gömleğinin altına sakladığı bir altıpatlar taşımaya mecbur kaldı. Ağır tehdit yüzünden altıpatlarını çektiği tek olayda, bunu kullanmaya gözünün kesmeyeceğini gördü. Arabistan’daki yaşama karşı coşkusunun daha az olmasına şaşmamak gerekir.

Bütün bu aksiliklere karşın, Doughty inatçı kararlılığı sayesinde bölgeyi dolaştı ve Bedeviler’in günlük yaşantısıyla öncellerinin hepsine oranla daha büyük çapta haşır neşir oldu. Onların arasında kaldığı iki yıl boyunca, Bedevi yaşamının pratik yönlerini ince ayrıntılarla kayda geçirdi: Çadırların kuruluşu ve sökölüşü, deve yüklerinin bindirilişi ve indirilişi, yakın aile ya da kabile içindeki ve dış dünyayla ilişkiler. Her ne kadar kendisini bir antropolog olarak nitelendirmese de, aslında bu sahadaki birçok çalışmaya yöntemini yaratan kişiydi. Doughty’nin sü-



Travels in Arabia Deserta kitabının giriş sayfasındaki fotoğrafı görülen Charles Doughty uzun boylu, kırmızı suratlı, dolgun sakallı ve görünişinden Avrupalı olduğu hemen anlaşılan biriydi.



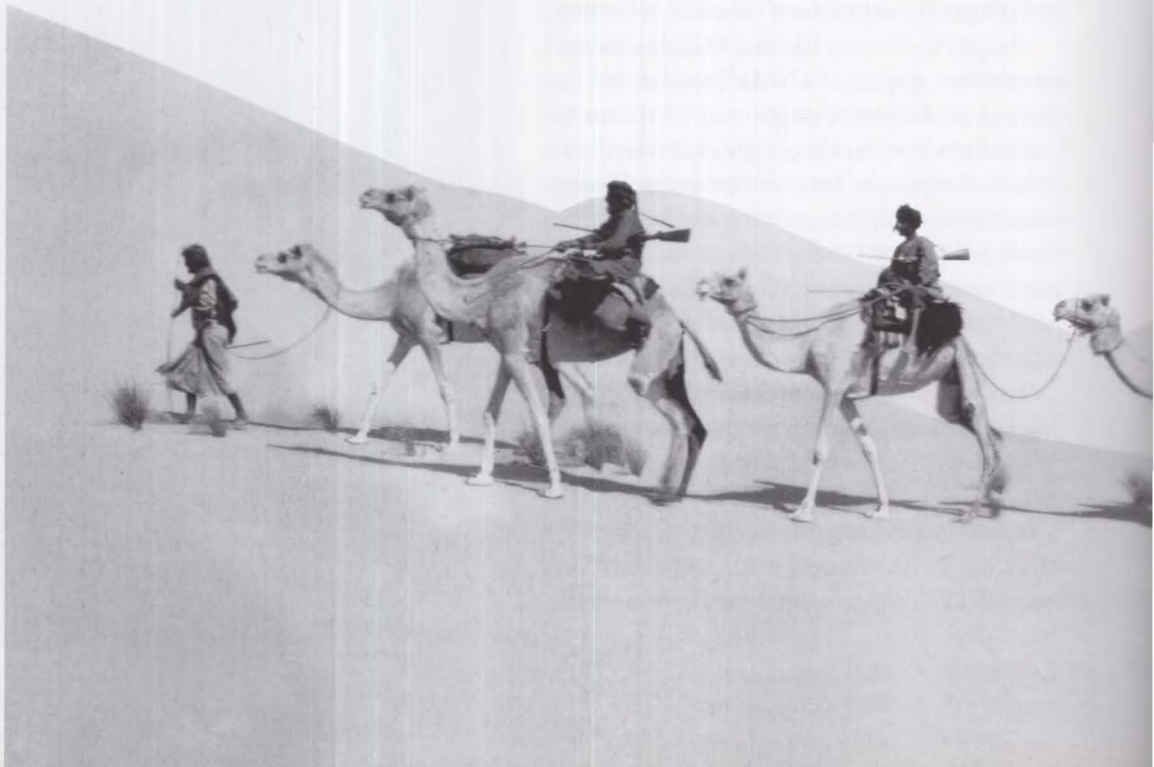
Doughty ve diğer kâşiflerin Arap Yarımadası'nda izledikleri güzergâhları gösteren harita.

rekli işlediği temalardan biri, çölün içinde yaşayıp geçimini çölden sağlayan "saf" göçebenin, çölün kenarında yaşayan ve habis Yakındoğu kentlerinin yozlaştırmasıyla baştan çıkan Bedevi'den daha soylu olduğudur; ona göre, "yerleşik ülkelerin kokusunu içine çeken" kabile mensuplarına Sodom ve Gomorra'nın muzır etkisi bulaşmıştır. Doughty'de bir Eski Ahit peygamberinin havası vardır.

İlk başta katıldığı hac kervanından Bedevi çobanlarla temasa girmek üzere ayrıldıktan sonra, sürekli dolaşmak zorunda kaldı. Birkaç sefer Reşid kabilesi mensuplarınca ve Osmanlı-Türk yetkililerince bölgeden kovuldu. Baskılardan yılmayarak, Mekke'ye giden hac güzergâhına bir daha döndü. Ama bu atılganlık yeniden soyulmasını ve her seferinde tacize uğramasını önleyemedi. Sonunda uzun süreli gezilerini bitirerek Cidde'de ortaya çıktığında, sefil ve bitkin haldeydi.

Doughty günümüzde daha çok bölgedeki yolculuğunu anlattığı *Travels in Arabia Deserta* kitabıyla hatırlanır. Ortaçağ ve Rönesans İngilizce'sinin acayip bir karışımıyla yazılmış olan kitap en az yazarı kadar tuhaftır. Metnin aynen İngilizce İncil'in Kral James versiyonu gibi insanda uyandırdığı belirli bir titreşimi vardır: "Bin Bir Gece Masalları"nın dünyasına dönük belirli bir merakın hazzıyla da doludur. Bazı pasajları neredeyse anlaşılmaz kılan dilinin eskiliğine rağmen, Victoria dönemi İngiltere'sinde geniş bir okur kitlesinin ilgisini çekti. Ne var ki, kitabın sonraki bir baskısının girişinde T. E. Lawrence şunu yazdı: "Bay Doughty'den önce ya da sonra Arabistan'a giden hiçbir gezginin kendisinde kitabı övme yeterliliğini bulamadığı görüyşündeyim. Kötüleme açısından bu durum daha da geçerlidir."

Bertram Thomas Arap Yarımadası'nın güney kesimindeki çetin çöl bölgesi Rubü'l-Hali'yi aşan ilk kişiydi. Bir deve katarının görüldüğü bu fotoğrafı 1930-31'de çekmişti.



Rubü'l-Hali

Arabistan'da epeyce yeri dolaşmasına ve epeyce yeni bilgiler toplamasına karşın, Doughty bu yarımadanın güney kesiminde yer alan Rubü'l-Hali ("Boş Çeyrek") adlı en çetin çöl bölgesini aşmaya hiç girişmedi. Bunun başarılması daima

başka üç İngiliz kâşifle ilintilendirilir: Bertram Thomas (1892-1950), Aziz John Philby (1885-1960) ve Wilfred Thesiger (1910-2003).

Thomas ve Philby takıntılı bir tavırla böyle bir destansı yolculuğu ilk kez yapmaya kararlıydı ve sonuçta Thomas 1930'da Rubü'l-Hali'yi



William Palgrave'in 1868'de Julia Margaret Cameron tarafından çekilmiş bir fotoğrafı.

WILLIAM PALGRAVE

William Giffard Palgrave bir görev adamıydı ama hem yaşadığı dönemde hem de daha sonra bu görevin niteliği bir muamma olarak kaldı. Bir Yahudi ailenin çocuğu olarak 1826'da doğdu. Ama babası Cohen soyadından vazgeçerek Palgrave soyadını almış ve Victoria Dönemi İngiltere'sinde kurulu düzende muteber bir kişi haline gelmişti. Diğer oğulları aynı yolu tuttu. William ise farklı bir çizgi izledi. Oxford'da okuma ve Doğu Hint Kumpanyası'nın alayında bir genç subay olarak görev alına açısından mutat denebilecek bir yoldan hayata atılmasına karşın, daha sonra alışılmış kalıbı kırarak bir Cizvit rahip, misyoner ve kâşif oldu.

1857'de Lübnan'a gitti ve Müslümanlar'ı Hristiyanlığa döndürmekle uğraştı. Arap giysileri içinde değişik kimliğe bürünerek dolaşmayı alışkanlık haline getirdi ama bu durumda bile anti-Hristiyan gösteriler ve katliamlar üzerine geri çekilmek zorunda kaldı. Fransa'daki bir Cizvit ilahiyat okulunda münzevi bir yaşam sürdürürken, Arabistan'ın kuzey kesimi boyunca batıdan doğuya, yani Doğu Akdeniz'den Basra Körfezi'ne kadar büyük çaplı bir yolculuğa çıkma fikrini benimsedi.

Yolculuğunun ardındaki saik bir sırdı ve bugün hâlâ öyledir. "Araştırmadaki ana hedefim ve öğrenmek istediğim başlıca konu insanların yaşadığı ülkeden ziyade ülkenin insanlarıydı" diye yazacaktı daha sonraları. Bu ifade önceki misyonerlik faaliyetleriyle ve göçebelere dönük ilgisiyle tutarlı sayılabilir. Ama daha ilginç olan başka bir olası saik de söz konusuydu: Fransa'da kaldığı sırada, İmparator III. Napolyon'la görüşme yönündeki bir daveti kabul etmişti. Körfez bölgesinde Fransız ticaret ve sömürgecilik çıkarlarını genişletme emelleri taşıdığı bilinen imparatorun onu yayılmacı planları için bir gizli ajan olarak görevlendirmiş olması mümkün görünmektedir.

Hangi saiklerle hareket etmiş olursa olsun, "kırmızımsı gevşek kumdan oluşmuş muazzam bir okyanus" olarak nitelendirdiği Nufud Çölü'nü olağanüstü tehlikeli bir yolculukla ilk kez aştı. Bu yolculukta bir Suriyeli hekim kılığına girmişti. Adı "Aslan Yatağı" anlamına gelen Riyad'a vardığında, emirin oğlu rakip bir kardeşini zehirlemek için ondan striknin edinmeye çalıştı. Palgrave ortalıkta muhafızların olmadığı yatsı namazında çabucak ve gizlice kaçmak zorunda kaldı.

Daha sonra seyahatlerini anlatmak üzere iki ciltlik bir kitap yazdı. Ama çölün birçok yönüne ilişkin açıklamaları -sözgelimi nüfus, kumulların yüksekliği, Arap atları- öylesine yanlışlıklarla doluydu ki, bazı rakip kâşifler böyle bir yolculuğu sahiden yapıp yapmadığını sorguladı. Günümüzde bu konuda pek kuşku kalmamış gibidir; ancak yolculuğa niçin çıktığına dair hâlâ çok kuşku vardır.



güneyden kuzeye aşarak bunu başardı. Philby ertesi yıl daha uzun bir güzergâhla kuzeyden güneye bölgeyi aştı ve bunun ilk gerçek geçiş olduğunu ileri sürdü. Thomas'a Reşid kabilesine mensup rehberler eşlik etmiş ve onu bir kuyudan diğerine götürmüştü ama Reşid kabilesinin birçok düşmanının olması gibi bir dezavantajı vardı ve seferi sürekli diğer yerel Bedevi kabilelerin tehditleri altında geçti.

Philby projesi için (gecikerek olsa da) Suudi Arabistan kralının desteğini aldı. Bu durum daha büyük bir güvenlik önlemiyle yolculuk etmesini sağladı. Akıcı Arapça konuşmasının yanı sıra İslam dinini benimsemiş olması, Thomas'ın karşılaştığı tehlikelerin bazılarında korunmasına katkıda bulundu. Aslına bakılırsa, Philby kalıcı bağlılığa pek gelmeyen bir adamdı. İkinci Dünya Savaşı sırasında bir ara İngiliz karşıtı faaliyetlerden dolayı tutuklandı ve Arap gezilerinde tuhaf biçimde yol arkadaşlarından ayrıldı. (Onun oğlu olan namı komünist casus Kim Philby, çok daha büyük ölçekte olmak üzere bu huyu ondan kalıtımla almış gibi görünüyor.)

Rubû'l-Hali keşif öncülerinin sonuncusu Wilfred Thesiger çöldeki yolculuklarına 1950'lerde çıktı. Ona da Reşid kabilesi rehberlik etti. İlgi alanı başlı başına bir yarıya dönüşen Rubû'l-Hali'yi aşma başarısına olduğu kadar, Bedeviler'in törelerine ve alışkanlıklarına da dönüktü her zaman. Bedeviler'in da-

ha sempatik sunuluşunu (özellikle *Arabian Sands* kitabında) öncellerinin neredeyse hepsinden daha fazla ona borçluyuz.

Doughty'nin tersine, Araplar'la gerçek bir empatiye girdi. Onların yaşam tarzındaki paradoksları mizahi ve anlayışlı bir yaklaşımla aktarır: Konuk-severlik bakımından cömert ol-

makla birlikte, müthiş otlakçı olmaları; çölün sakin açık alanları peşinde koşarken, konaklama yerlerinde gürültülü bir kalabalık halinde kaynaşmaları; şiire olan düşkünlüklerine karşın, manzaraların güzelliğine ve hatta camilerin mimarisine aldırmaz olmaları. Thesiger onların davranışlarında "tehlikeli ittifak ve gizli fesat" görmez.

Sonraki kâşiflerin hepsi Doughty'nin kitabını okumuş ve onun Arap çöllerindeki yaşama ve tehlikelere ilişkin gözlemlerinden dersler çıkarmışlardı. Onun 19. yüzyıldaki gezileri ve yorumları olmasaydı, Arabistan'a dönük İngiliz alakası ve saplantısı 19. ve 20. yüzyılların en dikkate değer yolculuklarından bazılarıyla sonuçlanacak şekilde asla gelişmezdi.

Altta solda Wilfred Thesiger'e ait kıvrık bir Arap hançeri ve kını.

Sağda Thesiger'in çektiği bu fotoğrafta, Umman çöllerinde kendisine refakat eden bin Kebine ve bin Gebeyşe görülüyor.



Kuzeydoğu Geçidi

53

1878-79

[20 Temmuz 1879'da] sabah saat 11'e doğru, Kuzey Kutup Denizi'ni Büyük Okyanus'a bağlayan boğazın ortasındaydık. Bu noktadan Vega bayraklar çekerek ve İsveç selamı tarzında top ateşi açarak eski ve yeni dünyaları selamladı. Böylece birçok ülkenin varmak için uğraşmış olduğu hedefe sonunda ulaşıldı...

A. E. NORDENSKIÖLD, 1881

Osırada Rusya'ya bağlı bir grandüklük olan Finlandiya'da 1832'de tanınmış bir ailenin çocuğu olarak dünyaya gelen Adolf Erik Nordenskiöld, Helsingfors (Helsinki) Üniversitesi'nde okuyarak jeoloji diploması aldı. Rus makamlarıyla başı derde girince, 1857'de İsveç'e kaçmak zorunda kaldı. Svalbard ve Batı Grönland'a yönelik birkaç sefere jeolog olarak katıldıktan sonra, 1872'de Svalbard'dan Kuzey Kutbu'na ulaşma girişimi kullandığı kızakları çeken rengeyiklerinin kaçmasıyla boşa çıktı. Bununla birlikte, Nordaustlander'teki buz takkesini ilk kez aşmayı başardı.

Nordenskiöld daha sonra Göteborglu işadamı Oscar Dickson'un desteğiyle, Kara Denizi üzerinden Batı Sibirya'ya düzenli bir ticari deniz güzergâhı açmakla uğraştı ama sınırlı bir başarı elde etti. Ardından 1878'de, Yenisey Irmağı'na bir gemi güzergâhı açmaya yönelik yeni bir girişimi Kuzeydoğu Geçidi'nde ilk transit geçişi yapmaya yönelik bir girişimle birleştirme umuduyla, balinacılık gemisi *Vega*'yı satın aldı. Daha önce Willem Barents (bkz. çerçeve yazı, s. 217) gibi bazı kâşifler Atlas Okyanusu'ndan Büyük Okyanus'a doğru Avrupa ve Rusya'nın kuzey kıyılarının çevresinden dönerek, Uzakdoğu'ya varmayı sağlayacak bir ticari deniz güzergâhı bulmaya çalışmış ama hiçbiri başarıya ulaşamamıştı.

Sefer

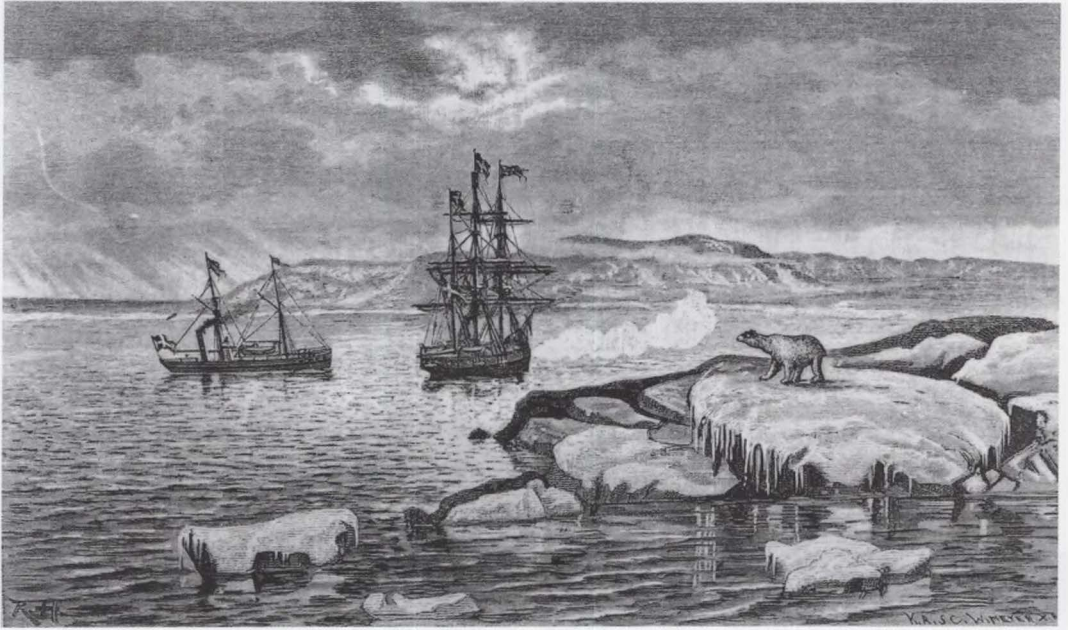
Vega 1872-73'te inşa edilmiş, 299 tescilli tonaja



Önceki sayfada "A. E. Nordenskiöld ve Vega Buzlar Arasında", Georg von Rosen.

Sağda A. Hovgaard'ın bir çizimi esas alınarak yapılan bu graviürde, Vega ve Lena Avrasya anakarasının en kuzey noktası ve belki de Kuzeydoğu Geçidi'nin kritik dönemecini oluşturan Çelyuskin Burnu'nu selamlarken görülüyor.

Avrupa ve Rusya'nın kuzey kıyıları çevresinden Kuzeydoğu Geçidi'ni transit aşmak için daha önce de girişimlerde bulunulmuştu. Nordenskiöld bunu ilk kez başardı ve Japonya, Sri Lanka, Süveyş Kanalı, Akdeniz üzerinden İsveç'e döndü.



ve 60 beygircüünde bir motora sahip, barka donanımlı bir tekneydi. Geminin komutası İsveç donanmasında görev yapmış olan Yüzbaşı Louis Palander'in elindeydi. Bilim ekibinde bir botanikçi, bir zoolog, bir likenolog (aynı zamanda geminin sıhhiye subayı), bir hidrograf (aynı zamanda geminin süvarisi), bir meteorolog ve bir jeomanyetizma uzmanı yer almaktaydı, ayrıca Rus Muhafız Alayı'ndan Rus tercüman Teğmen Oscar Nordqvist vardı. Mürettebat toplam 17 tayfadan, ayrıca bir bilim asistanından ve üç

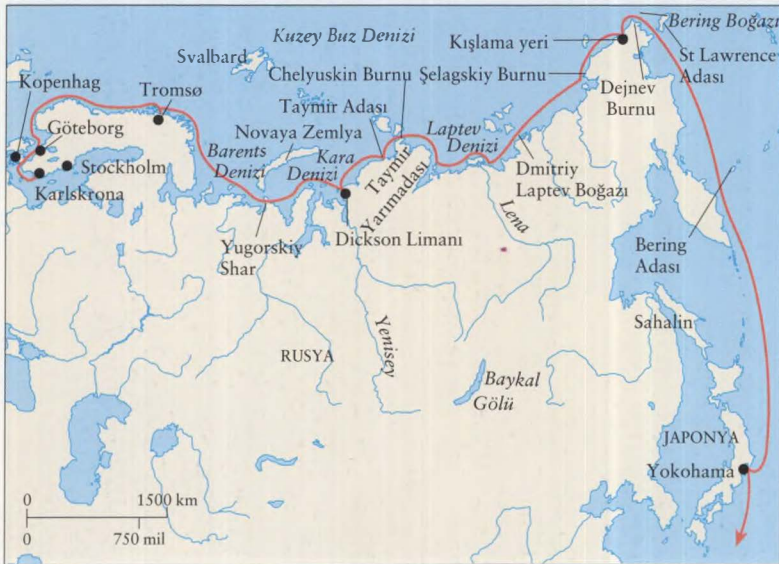
Norveçli fok avcısından oluşmaktaydı.

Vega 22 Haziran 1878'de İsveç deniz üssü Karlskrona'dan denize açıldı. Kopenhag ve Göteborg'a uğradıktan sonra 17 Temmuz'da Tromsø'ya vardı. Dört gün sonra, Kaptan Edvard Holm Johannessen'in idaresinde Lena Irmağı'na giden 100 tonluk buharlı gemi Lena'yla birlikte tekrar yola çıktı. İki gemi Yugorskiy Shar'daki Nenets köyü Habarovo'ya 30 Temmuz'da ulaştı, orada Batı Avrupa'ya taşınacak tahıl yüklemek üzere Yenisey Irmağı'na giden buharlı gemi Fraser ve yelkenli tekne Express'le buluştu.

Küçük filo 1 Ağustos'ta yeniden denize açılarak, Kara Denizi boyunca doğuya ilerledi ve 6 Ağustos'ta Dickson Limanı'na (şimdi Dikson) vardı. Vega ve Lena'nın Express'ten ikmal yapmasından sonra, Express ve Fraser Yenisey'in yolunu tuttu. Vega ve Lena ise 10 Ağustos'ta doğuya doğru bir rotayla denize açıldı.

Geçiş

Yolda büyük bir sorun çıkaran sürekli sis, gemileri üç gün Taymir Adası'ndaki Aktiniya Körfezi'nde yatmak zorunda bıraktı. İki gemi Avrasya'nın en kuzey noktası olan Çelyuskin Burnu'na 19 Ağustos'ta vardı. Bu burna ulaştığı bilinen ilk gemiler onlardı.





WILLEM BARENTS'İN 1594-97 SEFERLERİ

Hollandalılar 1594'te Kuzeydoğu Geçidi yoluyla Uzakdoğu'ya varmaya yönelik bir girişim çerçevesinde üç gemiyi yola çıkardılar. Bunlardan biri de Willem Barents'in komutasında Amsterdam'dan denize açılan *Mercurius*'tu. Novaya Zemlya kıyılarına ulaşan Barents, en kuzeydoğu ucunu oluşturan Jelaniya Burnu'na kadar ilerledi. Ama buzlarla karşılaşınca, geri dönmek zorunda kaldı. Hollandalılar ertesi yıl biri yine Barents'in komutasındaki yedi tekneden oluşan bir filoyu gönderdiler. Bu sefer en güneyde Kara Denizi'ne açılan Yugorskiy Şar adlı boğazda bütün filonun önü buzlarla tıkanıp

Hiçbir şeyin yıldırımadığı Amsterdamlı tüccarlar 1596'da iki gemiyi yola çıkardı. Barents'in baş kılavuz olarak görev aldığı bir

Sağ kalmış bir denizcinin günlüğünden alınma bu çizimde, gemileri buzlar arasında sıkışan Barents ve mürettebatının bir kışı geçirdiği kulübenin içi görülüyor.

gemi Jacob van Heemskerck'in, diğeri ise Jan Corneliszoon Riip'in komutası altındaydı. Daha kuzeyde bir güzergâhı izlemeye çalışan gemiler, önce Bjørnøya'yı keşfetti ve orada karaya çıktı. Ardından kuzeye doğru bir ilerleyişle Spitsbergen'in (Svalbard) kuzeybatı ucu açıklarındaki Amsterdamøya'ya vardı. Daha sonra tekrar güneye döndü ve Bjørnøya'da birbirinden ayrıldı. Riip yeniden kuzeye çıkarak Svalbard'ı daha kapsamlı araştırdı. Barents ve van Heemskerck ise doğuya yöneldiler. Novaya Zemlya'nın kuzey ucunu dolandıktan sonra, "Yshaven"de (Ledyana Gavan) gemi buzlar arasında sıkışıp hasar gördü ama sahilde bir ev inşa eden mürettebat, iki adamın iskorbütten ölmesine karşın, oldukça rahat bir kış geçirdi. Ilkbaharda iki tekneyle tekrar güneye inildi. Barents 20 Haziran'da öldü ve Novaya Zemlya'da gömüldü. Geri kalan kafiye anakara kıyısına Ağustos sonlarında ulaştı ve bir tesadüf eseri Riip komutasındaki bir gemi tarafından kurtarıldı. Barents seyahatlerine dayanarak, Novaya Zemlya'nın batı kıyılarının şaşırtıcı biçimde doğru bir haritasını çıkarmıştı. Bu harita sonunda başarıya ulaşan Nordenskiöld de dahil olmak üzere, Kuzeydoğu Geçidi'ni aşmaya çalışan sonraki denizcilere yol gösterdi.

Ertesi gün gemiler Laptev Denizi boyunca doğuya doğru yolculuğa devam etti. Nordenskiöld 22 Ağustos'ta oldukça yoğun buz ve sisle karşılaşılması üzerine, Tayınır Yarımadası'nın doğu kıyısı boyunca güneye dönerek Preobrajenniye Adası'na yönelmek zorunda kaldı. Orada kısa bir süre için karaya çıkıldı. Nordenskiöld'ün ölçümleri bu yarımadanın bütün doğu kıyısının geçmişte çok daha doğuda çizilmiş olduğunu ortaya çıkardı.

İki gemi 27 Ağustos'ta Lena Deltası açığında ayrıldı. Lena Irmağı'nın döküldüğü kollardan birine giren *Lena* yukarı çıkıya doğru Yakutsk'a yöneldi. *Vega* ise doğuya doğru yola devam etti. Dmitriy Laptev Boğazı'na 31 Ağustos'ta girdi ve 3 Eylül'e doğru Medveji Adaları'nın yanından geçti. Oradan doğuya doğru ilerlediğinde, geçit bazı yerlerde ancak 6-7 km genişliğinde, görece dar bir buzsuz kanalla sınırlandı. Şelagskiy Burnu açıklarında 7 Eylül sabahı Çukçiler'in kullandığı iki *umiak*'ın sahilinden açıldığı görüldü; izleyen günlerde Çukçiler'le karşılaşmalar sıklaştı.

Buzda geçirilen kış

Buzların bir hafta kadar Severniy (şimdi Shmidt) Burnu açıklarında alıkoyduğu *Vega* daha sonra Vankarem ve Onman burunlarının yanından geçti. Ama 29 Eylül'de hızla oluşan yeni buzlar ilerleyişi durdurdu. Gemi kışı Bering Boğazı'na yaklaşık 225 km uzaklıkta, Çukçi yerleşmesi Pitlekay'ın açıklarında, Kolyuçin Körfezi'ne girişteki kuzeydoğu burnunun hemen içinde karaya oturmuş bir buz tabakasına demirli halde geçirmek zorunda kaldı.

Bilim adamları, subaylar ve tayfalar oldukça rahat ve bilimsel uğraş açısından verimli geçen bu kışta yoğun bir çalışmaya koyuldu. Meteoroloji, gelgit ve jeomanyetizma gözlemlerine dayalı bir program izlendi, jeomanyetizma araştırması için sahilde kurulan özel bir gözlemevi kullanıldı. Çukçiler neredeyse her gün gemiye uğradı ve Nordqvist kısa sürede onların dilini akıcı konuşacak hale geldi. Köylerden çarpıcı bir alet, silah ve giysi koleksiyonu elde edildi.

Dönüş

Buzlar Haziran 1879 ortalarında erimeye başla-

dı ve *Vega* 18 Temmuz'da tekrar yola çıktı. Dejnev Burnu'nu 20 Temmuz sabahı saat 11'de geçerek, Atlas Okyanusu'ndan Büyük Okyanus'a Kuzeydoğu Geçidi yolculuğunu tamamlayan ilk tekne oldu. Zaliv Lavrentiya, Port Clarence (şimdi Teller), Alaska, Bukhta Konam, St. Lawrence ve Bering adalarında molalar vererek güneye yönelen *Vega* 2 Eylül'de Japonya'daki Yokohama'ya vardı.

Nordenskiöld ve yol arkadaşları Japonya'da son derece sıcak bir karşılama gördü; *Vega*'nın onarımından geçirilmesi ve bakırla kaplanması sırasında birçok yeri dolaşma olanağını buldu. Yurda dönüş seyahati 27 Ekim'de Nagasaki'den başladı. Gemi Hong Kong, Singapur, Galle (Sri Lanka), Aden, Süveyş Kanalı, Napoli, Lizbon, Falmouth, Vlissingen ve Kopenhag üzerinden yolculuk ederek 24 Nisan 1880'de Stockholm'a ulaştı. Bilim adamları, subaylar ve tayfalar uğradıkları her limanda şenliklerle ağırlandılar. Kral Oscar baron unvanı verdiği Nordenskiöld'e ayrıca Kuzey Yıldızı Büyük Haçı taktı. Palander de şövalyelik unvanı ve Kuzey Yıldızı Şövalye Haçı aldı. İsveç'te 24 Nisan hâlâ "*Vega* Günü" olarak kutlanır.

Kuzeydoğu Geçidi'ni transit aştıktan sonra Stockholm'a dönen Vega mürettebatının Şubat 1880'de Napoli'de çekilmiş fotoğrafı.



Panditler'in Tibet Keşfi

54

1865-85

Ladakh'ta bulunduğum sırada, Hindistan'ın yerli ahalisinin Ladakh ile Çin Türkistanı'ndaki Yarkent arasında serbestçe gidip gelmesi dikkatimi çekti. Böylece keşif çalışmalarının bu yoldan yürütülebileceği fikri aklıma geldi.

YÜZBAŞI THOMAS MONTGOMERIE, 1862

Victoria Britanya'sı ile Çarlık Rusya'sı arasında Orta Asya boyunca süregelen ve "Büyük Oyun" olarak bilinen gizli mücadelenin doruğa çıktığı sırada, bu vahşi ve başıbozuk tampon bölgenin büyük bir bölümü İngiliz askeri haritalarında esrarengiz bir boşluk olarak durmaktaydı. Hindistan'ın kuzey sınırlarının ötesinde uzanan bölgeye ilişkin ayrıntılı bilgilerin yokluğu, İngiliz askeri strateji uzmanları için çok geçmeden gittikçe artan bir endişe konusu oldu. Rus birliklerinin bölgede tehlike sinyalleri verecek bir hızla ilerleyişi kimse için sır değildi. Bazı İngiliz strateji uzmanları Ruslar'ın o sırada dünyanın en zengin emperyal ganimeti olan Hindistan'ı ele geçirene kadar durmayacağı kanısındaydı.

Hindistan yolu üzerindeki saldırıya açık geçitlerin ve diğer stratejik güzergâhların haritasını çıkarma önündeki asıl engel, İngiliz subaylarının ve askeri kadastro uzmanlarının dolaşması açısından bölgenin resmen çok tehlikeli sayılmasıydı. Derken, 1862'de Dehra Dun'daki Hindistan Kadastro Idaresi'ne bağlı Bengal İstihkâm Birliği'nde genç bir subay olan Yüzbaşı Thomas Montgomerie üstlerine şu öneride bulundu: Ze-

kâ ve beceri düzeylerine göre seçildikten sonra gizli yerölçüm teknikleri konusunda eğitilecek Hintli kâşifler oraya gönderilemez miydi?

Çünkü Ladakh'ta bulunduğu sırada, Hintliler'in Çin yönetimindeki Türkistan'a hiçbir engelle karşılaşmadan gidip gelebildikleri dikkatini çekmişti.

Montgomerie'nin üstleri bu fikri akla yakın buldular. Avrupalı olmayan birine yakalandığında sahip çıkmamak her zaman mümkündü ve ölümü halinde de misillemeye gerek yoktu. Böylece Orta Asya'yı keşif tarihinde olağanüstü bir fasıl başladı. Montgomerie'nin zamanla "Panditler" olarak anılan adamları, kurnazca tasarlanmış gizli aletleri örtülü biçimde kullanma, insanlarla konuşarak bilgi toplama ve ermiş adam

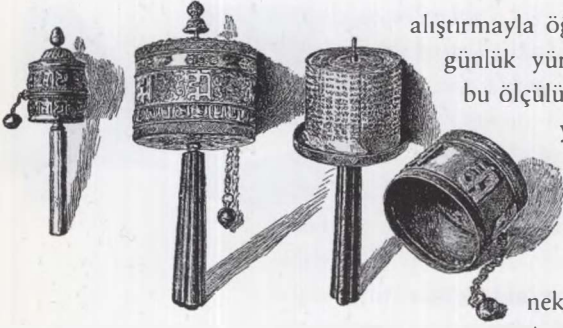
ya da tüccar kılığına girme konularında aylarca eğitim aldıktan sonra Dehra Dun'daki üslerinden çok gizli bir dizi yolculuğa çıkacaklardı.

Dehra Dun casus okulu

Montgomerie ilk iş olarak adamlarına bayır yurarı, bayır aşağı ya da düz yerde yürürken sabit kalacak ve çok büyük mesafeler boyunca korunacak belli aralıkta adımlar atmaya kapsamlı bir

Yaratıcılığıyla Panditler'i ortaya çıkaran Yüzbaşı Thomas Montgomerie.





Kapağı çıkarılınca içindeki dua tomarı görülen bir dua tekeri çizimi. Tomar yerine notların tutulacağı boş bir kâğıt rulo-yu yerleştirerek, dua tekerinde bir uyarılma yapmak mümkündür.

Yasak kent Lhasa'yı ve ötesini gizlice dolaşan Pandit Nain Singh'in bilinen tek portresi.



alıştırmayla öğretti. Daha sonra bir günlük yürüyüş sırasında atılan bu ölçülü adımların toplam sayısını kesin ama gizli şekilde tutmayı sağlayacak yöntemler geliştirdi.

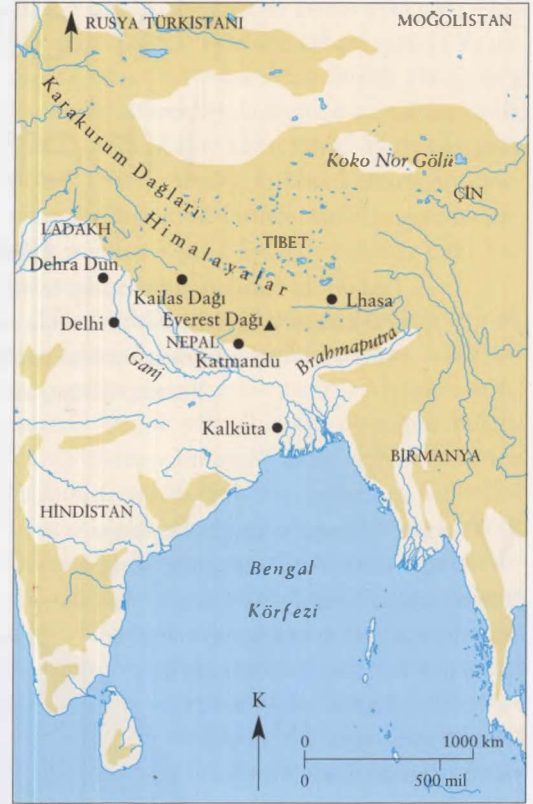
Bazı Panditler geleksel tespih ve dua tekeri taşıyan Budist hacı kılı-

ğına girerek dolaştı. Bir Budist tespihi normalde kutsal bir sayıyla 108 boncuktan oluşur ve sahibinin bir günde okuduğu duaların sayısını tutmasını sağlar. Pek farkına varılmayacak bir değişiklik sekiz boncuk çıkarılması, tespihteki boncuk sayısının matematiksel bakımdan kolay hesaplanacak şekilde 100'e indirilmesini sağladı. Pandit her 100 adımın sonunda bir boncuk çekecek ve böylece tespihin her tam döngüsünde 10 bin adım ölçmüş olacaktı. Her günün sonunda, bu şekilde aldığı mesafeyi diğer ketum gözlemlerle birlikte kayda geçirecekti. Kayıt işlemini bakır silindiri içindeki değişikliklerle işlevsel kılınmış dua tekerinin yardımıyla yapacaktı. Bu tekerde alışımlı dua tomarı yerine, Panditin günlük sayım sonucunu not edebileceği boş bir kâğıt rulosu vardı. Diğer gizli araçlardan bazıları ise dua tekerinin üst kısmına saklanmış küçük pusulalar, rakımları hesaplamak için hacı çomaklarının içine yerleştirilmiş termometreler ve yapay ufku belirlemek için salyangoz kabuklarına konmuş civaydı.

Yasak Ülke Tibet'e giriş

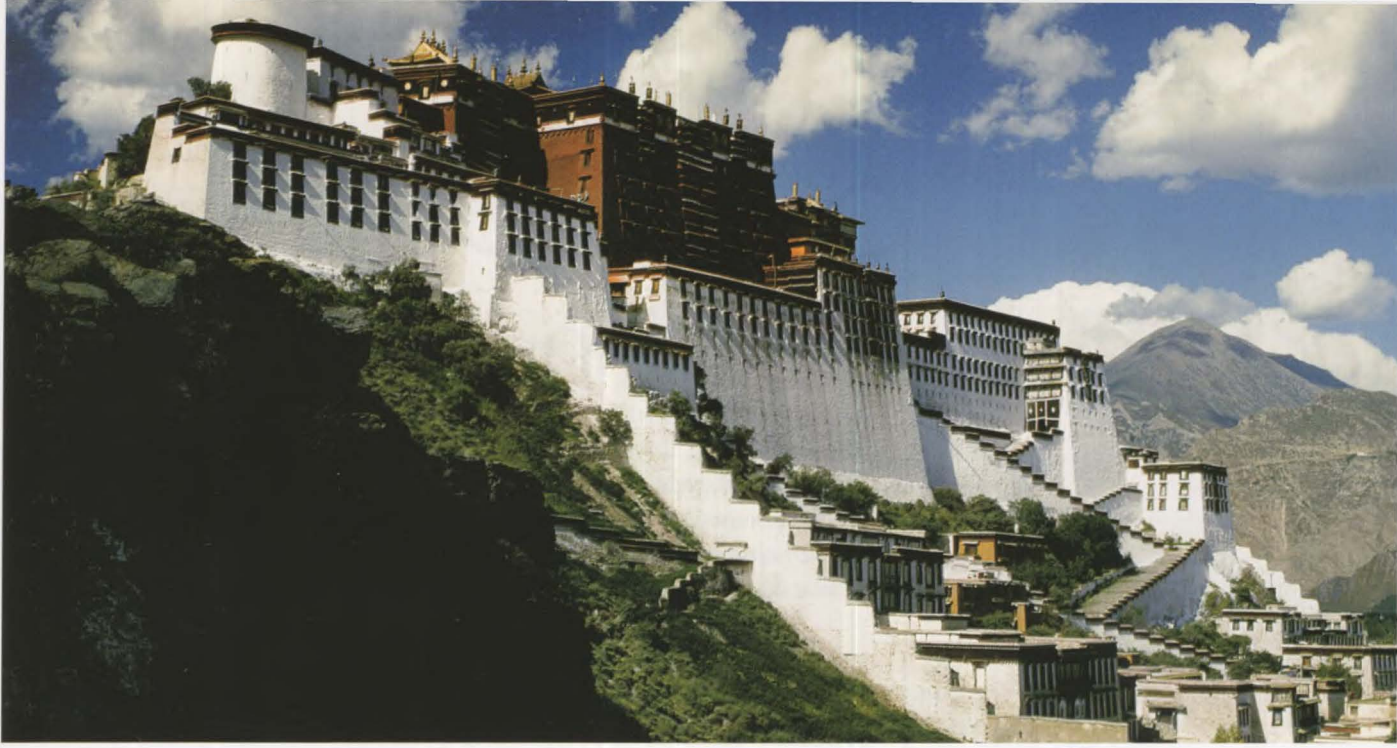
Bu kâşif-casuslarının sayısı topu topu bir düzineydi. Yüzlerce ve bazen binlerce kilometreyi hep yaya aşmalarını gerektiren seyahatleri çoğu kez aylarca, hatta yıllarca sürdü ve toplamda otuz yıla yakın bir zaman dilimine yayıldı. İşlerinden en az biri maalesef hiç dönmedi. En unutulmaz olanların ikisi, o sırada Orta Asya'nın en az bilinen köşesi olan ve dağlık sınırları kıskançlıkla korunan Tibet'e gitti.

Kod adı "Bir Numara" olan Nain Singh, Dehra Dun'dan ayrılışının üzerinden tam bir yıl geçtikten sonra, 1865'te nihayet Lhasa'ya vardı. Yolda her adımını titizlikle saymış, ayrıca sayı-



sız gizli pusula kerterizleri almış ve başka gözlemlerde bulunmuştu. Tibetliler'in kutsal kentinde kimliği açığa çıkmaksızın kaldığı üç ay boyunca, kesin coğrafi koordinatlarını ve rakımını saptamaya çalıştı, bu arada başkentin ve çevresinin ayrıntılı bir tarifini sağlayacak veriler derledi. Dönüşünde yaptığı hesaplamalar, Lhasa'nın 29 derece, 39 dakika ve 17 saniye noktasında yer aldığını gösterdi. Bu tespit 2 dakikadan az bir sapmaya işaret eden şimdiki atlasların verdiği rakama çarpıcı bir yakınlık taşır. Pandit'in kaynama noktasındaki termometresiyle yaptığı belirlemeye göre, kent deniz seviyesinin 3.566 m yukarısında yer almaktaydı. Bu da Lhasa'nın günümüzde genellikle 3.658 m olarak verilen rakımına oldukça yakındır.

Nain Singh yolda yaşadığı birçok serüvenin ve felaketin eşliğinden döndüğü birçok olayın ardından, 2.000 km kadar yol yürümüş ve 2,5 milyon adımı sayıp kütüğe işlemiş olarak sağ salim Dehra Dun'a döndü. Yurdundan 18 ay uzak kalmıştı. Dönüşünden altı ay sonra bir başka gizli göreve gönderildi; bu sefer hedefi efsanevi



Tibet altın yataklarının bulunduğu Thok Jalung'du. Nain Singh sonunda olağanüstü başarılarından dolayı Kraliyet Coğrafya Derneği'nin Altın Madalyası'yla ödüllendirildi.

Panditler'in canlı anıları

Asıl adı Kishen Singh ve kod adı "A.K." olan ikinci ünlü Pandit, 1878'de dört yılını alacak



olan yaklaşık 4.800 km'lik bir maraton güzergâh-yerölçüm saptama yolculuğuna gönderildi. Hedefi Tibet'in o sırada bilinmeyen kuzeydoğu köşesi, yani Koko Nor Gölü çevresinde Çin ve Moğol sınırlarına doğru uzanan bölgeydi. Lhasa'ya kazasız belasız ulaştı ama orada aylarca kervan beklemek zorunda kaldı. Bu süreyi kettum bir çalışmayla geçirerek, Tibet başkentinin şimdiye kadar görülmüş en ayrıntılı haritasını hazırladı. Ayrıca Moğolca öğrendi. Bu dili bilmesi, sonunda kuzeye giden bir Moğol kervanına katıldığında işine çok yaradı. Aslında, Tibet'in kuzey kesimindeki büyük çölde 200 kadar haydudun saldırısına uğradılar ama haydutları püskürtmeyi başardılar.

Dehra Dun'a, 5,5 milyon adımı saymış olarak hırpani bir kılıkla ve bir deri bir kemik halde döndüğü zaman, haritaları ve gizli yerölçüm aletleri sapasağlam duruyordu.

İngilizler'ce eğitilen diğer Panditler'in de yaşadıkları tehlikeli maceralar ve kaçışlar üzerine anlatacak benzer öyküleri vardı. Ama burada anılan iki adam, böyle kahramanların en unutulmaz olanlarıydı. Onların ve diğerlerinin hatırasına Hindistan Kadastro İdaresi'nin Dehra Dun'daki müzesinde hâlâ saygı gösteriliyor. Albay Montgomerie'nin belki de ölümüne gönderdiğini bildiği bu korkusuz adamlara son talimatlarını verişine sahne olan oda da aynı müzede yer alıyor.

Üstte Nain Singh'in ölçümlerini gizlice yaptığı Lhasa'daki bin odalı Potala Sarayı.

Karşı sayfada-üst sağda Büyük Oyun çarpışma alanının doğu ucundaki bir zamanların esrarengiz Tibet'ini gösteren harita. Hepsî Dehra Dun'dan yola koyulan Panditler bu bölgenin geniş alanlarında gizlice yerölçümleri yaptılar.

Solda Yaşlı babıyla Pandit Kishen Singh. Son gizli yolculuğu dört yılı almıştı.

Orta ve Doğu Asya'nın Keşfi

1871-88

Sadece koltuğunuz altında İncil değil, cebinizde para, bir elinizde karabina, diğer elinizde kırbaç varsa, burada her yere girebilirsiniz. ... Baykal Gölü'nden Himalayalar'a kadar bütün Asya'ya boyun eğdirmek için bin Rus askeri yeterli olacaktır.

ALBAY PRZHEVALSKI, GENERAL TIKHME NOV'A ÖZEL MEKTUPTAN, 1873

Nikolay Prjevalski'nin bir saplantısı vardı: Orta Asya'yı keşfetmek ve mümkünse Tibet'in yasak başkenti Lhasa'ya ulaşmak. Bütün ömrünü bu hedeflere adadı, hem de askeri kariyeri, özel yaşamı ve kişiliği pahasına. Tümgeneral rütbesine kadar yükselmesine karşın, kayda değer bir askeri birime asla komuta edemedi, hiç evlenmedi ve gittikçe katlanılmaz biri olup çıktı.

Çarlık Rus imparatorluğunun çeperlerinden Orta Asya içlerine dönük bütün seferleri peş pe-

şe birbirini izledi: 1871-73, 1876-78, 1879-80, 1883-85. Sonunda 1888'de giriştiği son seferinde öldü. Topluca alındığında, bunlar tarihin büyük yolculuklarından birini oluşturur, çünkü Çin egemenliğindeki Orta Asya'nın içlerine dönük aynı ilerleme hatlarını tekrar ve tekrar izleyen sürekli bir harekâtın birer parçası sayılır.

Prjevalski bu yolculuklar sırasında Sibirya'nın Amur bölgesinden Moğolistan, Gobi Çölü, Xinjiang [Sinkiang] ve Tibet'e ulaştı; şimdiki Kırgızistan ile Çin arasındaki Tian Shan'ı [Tanrı Dağları] aştı, adını koyduğu Humboldt Dağları'nın haritasını çıkardı, Taklamakan Çölü'nün çevresinden dolandı, Lop Nor bölgesini ilk kez inceledi, Dunhuang'daki Bin Buda Mağaraları'nı ortaya çıkardı, Batı Çin'in o zamana kadar haritalarda birer boş alan olarak görünen Altın Dağ ve Saydam bölgelerini kayda geçirdi.

Onun keşif seferlerinden önce, Yukarı Ceyhun Irmağı'nın bütün bu hinterlandı ile Pamir ve Karakurum dağlarının doğu ve güneyinde kalan bölge çöllerin, dağların, hızlı akışlı ve çoğu kez donmuş ırmakların yer aldığı meçhul bir yaban ortamıydı. Zamanla onun bakir sahası haline gelecek bu diyarlarda gıda ve iase o kadar kıt ki, develerin, içindeki samanı yemek üzere eyerlerini yırtmaları hiç de seyrek görülmeyen bir olaydı. Ama lehine yazılacak bütün bu başarıya rağmen, Prjevalski daha çok kendi önüne koyduğu hedefe ulaşmadaki başarısızlığıyla hatırlanır sıklıkla: Seylan'dan Japonya'ya kadar uzanan ve dolayısıyla Rus diplomasisi ve nüfuzu



Nikolay Prjevalski askeri kariyerini Rus yayılımının çıkarları doğrultusunda Orta Asya'da keşiflere adanmış bir Rus subayıydı.

açısından birincil hedef olarak gördüğü bir Budist manevi gücün merkezi olan Lhasa.

Tutkulu bir avcı

Prjevalski keşif alanında işe yarayacak birçok değişik yeteneğe sahipti: Gittiği her yerde bitkiler toplayan ciddi bir botanikçiydi (sadece bir gezide topladığı bitki örneği sayısı 897'ydi.) Lop Nor çevresindeki sakinleri etnolojisi üzerine önemli yorumlarda bulunan bir antropologdu, kendi adını verdiği kısa ve dik yeleli, azıran dişli ve bodur bacaklı Asya yaban atını bulmasıyla belleklere kazınan bir zoologdu, harita çıkarmada ve kayaç oluşumlarını saptamada keskin içgüdüye sahip bir coğrafyacı ve jeologdu.

Ama yol arkadaşlarının ve sayısız kitaplarını okuyan kişilerin gözünde, yukarıda sayılan özelliklerinin hepsinden daha belirgin olarak, tutkulu bir avcıydı. Orta Asya bozkırlarında kımıldayan her şeyi ve başının yukarısında uçan her şeyi vururdu. İyi göremeyen bir geyiği olası bir eş adayı olduğuna inandırmak için, tüfeğinin üç ayaklı sehpasını başının yukarısında tutacak şekilde Moğol çadırından sürünerek çıktığı olurdu. Yaklaşan bir yaka (her zaman kepinde taşıdığı fişekleri) derhal boşaltırdı. Kurtları her fırsatta vururdu, bir keresinde bir kurdun fişeklerini kapıp kaçırarak yemesine çok bozulmuştu. 1885'in yılbaşını 23 ceylan vurarak kutladığı, Huang Irmağı'nın kaynağı yakınında 60 geyik avladığı söylenir. Nereye giderse gitsin, vurduğu hayvanların leşleriyle beslenmek için fırsat kollayan akbaba

sürülerinin peşinden dolaşmasına şaşmamak gerekir.

Maalesef, Prjevalski'nin gördüğü şeyleri vurma eğilimi av hayvanlarıyla sınırlı değildi. Sürekli yanında bir Kazak muhafız birliği bulunurdu ve onlar da aynı ölçüde ateş açma meraklısıydı. Bir keresinde Tibet sınırı yakınındaki Oring Nor kıyılarında Ngolok kabilesinin erkeklerini bir saldırıya kışkırtmış ve Kazak muhafızları orada 30'unun canına kıymıştı.

Emperyal emeller

Bu tutumun en açık örneği muhtemelen en kapsamlı ve aynı zamanda en uzun mesafeli sayılabilecek sergüzeştinde görüldü: Moğol Altay Çölü'nü aştığı, Çin'in içinden ve Humboldt Dağları'nın üzerinden geçtiği, Tibet'in epey içlerine ilerleyerek Lhasa'ya yaklaştığı ve sonunda Ulan Batur üzerinden geriye döndüğü 1879-80 seferi. Bu sefere hazırlanırken, o ve adamları üç haftayı "bütün Çin pasaportlarının en iyisi" diye nitelendirdiği ateşli silah talimiyle geçirdi. Aynı gezisinde Asya yaban atıyla ilk kez karşılaştı ama "atış menziline girecek kadar" yaklaşma fırsatı bulamadı. Bir yak avı sırasında ölüme terk edilen Kazak muhafızlarından biri ancak dağlarda tek başına altı gün dolaştıktan sonra bulundu. Bu gezi girişilen seferlerin en uzun mesafelisi olduğu kadar en meşakkatli olanıydı da. Rusya'ya tekrar döndüğünde, Prjevalski'nin



Prjevalski'nin topladığı canlı tü-rü örneklerinden Rusya İmparatorluk Coğrafya Derneği'nin yaptığı bir renkli resim.



Lop Nor'da Prjevalski'nin sakinleriyle ilgili incelemeler yürüttüğü saz kulübelere.

FRANCIS YOUNGHUSBAND

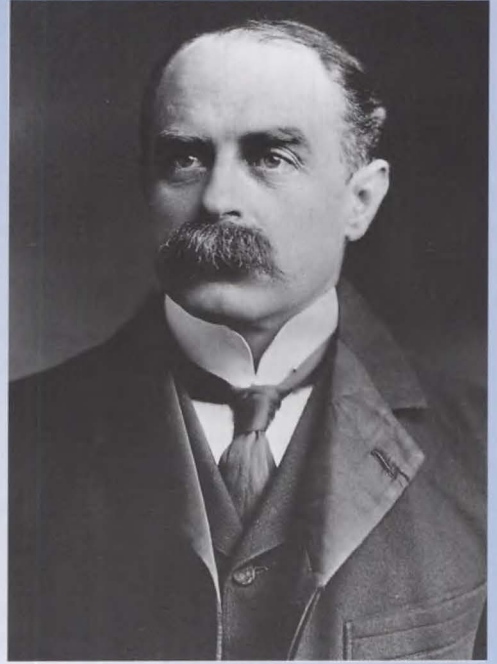
Francis Younghusband (1863-1942) "Büyük Oyun" sırasında Prjevalski'ye yakın bir alanda ve yakın bir zamanda faaliyet gösteren İngiliz elebaşlarından biriydi. Younghusband'ın ilk coğrafi ve askeri keşif araştırmalarının merkezi Pamir Dağları, Karakorum Dağları ve Afganistan ile Çin arasında kalan sahipsiz koridordaki geçitlerdi. Rusların egemenlik iddiasında bulunmak üzere bu koridora sızmaya çalıştığı yönünde haklı kuşkuları vardı.

Kraliyet Ağır Süvari Muhafız Birliği'nde genç bir subay olduğu 1880'lerde, Hindistan'daki İngiliz yönetiminin sınırlardaki sivil idari işlerine yardımcı olmakla görevlendirildi. Sıklıkla "av izni" kisvesi altında yaptığı uzun süreli ve çoğu kez yalnız yolculukların amaçlarından biri, Ruslar'ın Hindistan'a yönelik bir istila güzergâhı olarak kullanabileceği söz konusu dağ geçitlerinde keşif yapmaktı.

Younghusband 1891'de bu ücra, sahipsiz ve tartışmalı bölgedeki gezilerinin birinde, 40 kadar Kazak askerin eşlik ettiği Yanov adında bir Rus albayla karşılaştı. Ona göre, birliğin üzerinde hak iddia edilecek toprakların sınırlarını belirlemekle uğraştığı açıktı. Yanov'un onu asker refakatinde bölgeden çıkarma talimatıyla geri dönmesi bunu daha da belirginleştiren bir işaretti. Younghusband olayı Hindistan genel valisine ve İngiliz hükûmetine rapor edince, stratejik bakımdan saldırıya açık bu sınır bölgesinde İngiliz otoritesine meydan okuma Rusya ile Britanya'yı savaşın eşiğine kadar getirdi. Daha sonra Ruslar yatışarak geri çekildi.

Hindistan genel valisi Lord Curzon'un 1904'te Rus nüfuzunun ve silahlarının Tibet'e boyun eğdirmesini önlemenin tek yolunun Lhasa'ya bir askeri kuvvet göndermek olduğuna karar verince, korkusuz bir kâşif, cesur bir asker ve becerikli bir diplomat olarak şöhrete kavuşmuş Younghusband'ı sefere öncülük etmesi için seçmesine şaşmamak gerekir. Prjevalski'nin aksine, her zaman kuvvete asgari düzeyde başvurmaktan yana olan Younghusband sonuçta Tibetli askerleri yenip Lhasa'yı işgal etti. Bununla birlikte harekât parlak bir başarı değildi ve gerekçe olarak gösterilen Rus silah yığınağının temelsiz olduğu ortaya çıktı.

Younghusband'ın aktif askerlik yaşamı bitti. Ama Kraliyet Coğrafya Derneği'nin sonraki başkanlarından biri olarak, Orta Asya'daki cüretli ve çılgır açıcı yolculuklarıyla hatırlarda kaldı.



Üstte Francis Younghusband cakayla görev yapan bir Edward dönemi subayydı.

Altta Tibet'e yönelik 1903-04 İngiliz harekâtı sırasında İngiliz askerlerinin Lhasa'ya girişi.





Günümüzde iki Asya yaban atı. Prjevalski'nin gördüğü ilk at, tüfek menzili dışında kaldığı için şanslı sayılırdı.

ki'nin artık yaşamından umut kesildiğini öğrenmesine pek şaşmamak gerekir.

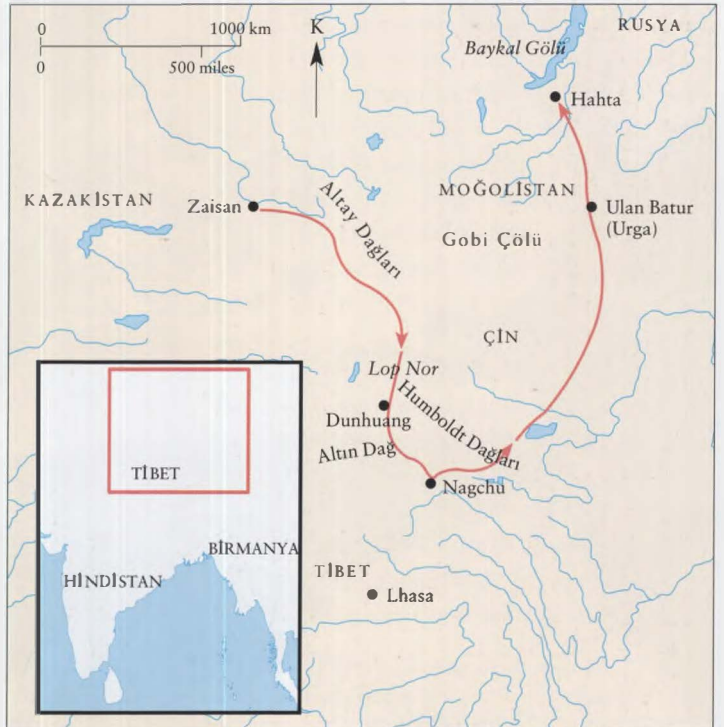
Prjevalski bir asker olarak, Orta Asya'ya dönük akınlarının taşıdığı stratejik önemin bilincindeydi. "Büyük Oyun" olarak bilinen üstünlük kazanma mücadelesinin can alıcı bir aşamasında, emperyal eğilimli Rusya'nın bütün bölgede topraklarını ve nüfuzunu genişletmesi, Hindistan'daki İngiliz yönetiminde derin bir endişe uyandırdı. Kaşgar'da bağımsız bir emirlik kurmuş olan Müslüman despot Yakup Bey'le diplomatik köprüler kurmaya çalışan Prjevalski, Lop Nor güzergâhında ilerlerken ondan ancak sınırlı bir yardım gördü. Çünkü Yakup Bey seferinin ardındaki saiklerden birinin askeri keşif olduğu kuşkusuna haklı olarak kapılmıştı.

Prjevalski'nin seferleri arasındaki fasılalarda St Petersburg'da iyi ağırlanmasının sebeplerinden biri emperyal özlemleriydi. Çareviçe (geleceğin çarı II. Nikolay'a) Orta Asya hakkında özel dersler vermesi ve bölgeye yönelik yayılmacı emellerini teşvik etmesi için saraya davet edildi. Ama başkentin klostrofobi yaratıcı ısıltısından nefret ettiği için, her zaman kır malikânesine çekilme, daha fazla av hayvanı vurma ve bir sonraki macerasını planlama derindeydi. Kendi kâşif-serüvenciler ekibini yanında tutmaktan hoşlanırdı, onlara karşı her türlü aile yaşamının yerini tutacak bir duygusal bağlılığı vardı.

Her seferinde sert notalarla ve karşı konul-

maz kuvvet kullanma tehditleriyle Çinliler'ce savuşturulduğundan Lhasa'ya ulaşamamasına ve keşif konusundaki açık şovenist yaklaşımına rağmen, keşif ve coğrafyaya hizmetleri yaygın takdir gördü. İngiltere'de bile Kraliyet Coğrafya Derneği, onu Marco Polo'dan beri Orta Asya'ya herkesten daha fazla ışık tuttuğu için övdü. Bu saptama muhtemelen doğrudur.

Prjevalski'nin 1879-80'deki en uzun yolculuğunda izlediği güzergâhı gösteren harita. Bölgede giriştiği birçok seferden sadece biriydi bu.





Modern Çağ

Günümüz yolculuğun büyük çağıdır. Atalarımızın ancak aylarca ve hatta bazen yıllarca yolculuk ederek ulaşabildiği bir yere birkaç saatte varmak hiç bu kadar kolay ya da bu kadar ucuz olmamıştı. Bir yandan dünyayı artık eskisinden daha iyi biliyoruz. Öte yandan, yeryüzündeki hayatın gerçek işleyişini ne kadar az anladığımızın da farkına varmış durumdayız. Bunun bir sonucu olarak, eskisi gibi “büyük” keşif yolculukları için birçok fırsat var.

Aradan geçen zamandan dolayı bu kitapta anlatılan görece yakın dönemdeki önemli yolculuklardan bazılarını günümüzde aynen tekrarlamak zor olacaktır. Yerkürenin bazı bölgeleri geri dönülemez biçimde değişmiş ya da gezginlere kapanmış bulunuyor. Sözgelimi, Hedin ve Stein'in aştığı Çin'deki Taklamakan Çölü'nün çorak alanları kumlardan veya onların bulduğu mağaraların Budist yazma zulalarından çıkan hazineler barındırmıyor artık. Dolaştıkları çöller hâlâ bekâr Hristiyan kadınlara açık olsa bile Gertrude Bell, Isabella Bird ve Freya Stark gibi cesur kadınların günümüzde böyle bir atılganlıktan dolayı aynı hayranlığı uyandırması da söz konusu değildir. Birçok sosyal ve siyasal gelişme böyle bir ortamı yaratmıştır.

Bunun yerine, modern çağda erkeklerin ve kadınların yeni alanlara ve yeni teknolojilere öncülük ettiğini görmekteyiz. Çoğu kez en son donanımların paha biçilmez katkısıyla, daha önce başa çıkılmaz gibi görünen koşullar ve ortamlar karşısında üstünlük kazanılmıştır. Hillary ve Tenzing'in Everest zirvesine ulaşmasından bu yana, neredeyse her dağın tırmanıldığı

Everest'e 1953'te başarılı tırmanışları sırasında zirveye doğru ilerleyen Edmund Hillary ve Tenzing Norgay yaklaşık 8.535 metredeki Kamp IX'a yaklaşıyor.

nı, dayanıklılığın zaman sınırı karşısında sınırdığını söyleyebiliriz.

Her iki kutba da ulaşılmış bulunuyor. İlk kez 90° kuzey noktasını vardığını öne süren birkaç kişi vardır. Peary'nin savı günümüzde sorgulanmaktadır ve hâlâ bilimsel olarak kabul görmüş değildir. Buna karşılık Herbert'in tarihindeki en uzun kutup yürüyüşü sayılan destansı geçişi tartışma götürmez bir başarı olarak kabul edilmektedir. Güney Kutbu'na varma yarışında Amundsen karşısında Scott'un uğradığı yenilgi, bir yandan sahtekârlığın, diğer yandan yiğitçe cesaretin ve belki zafer olmasa bile, büyük bilimsel atılımların görüldüğü acıklı bir hikâye olarak, hâlâ insanlarda büyük heyecan uyandırır. Shackleton'ın yolculuğu, plansız bir girişim olması ve öngörülen hedefe ulaşamaması bir yana bırakılırsa, seferlerin en müthiş olma özelliğini korumaktadır.

Yeni bir doğa unsuruna boyun eğdiren ve havada ulaşımın yolunu açan cesur pilotlar farklı türden bir şöret kazandı. Lindbergh Atlas Okyanusu'nu tek başına uçarak aşmayı başardı ve atılımlarını daha da büyük serüvenlerle sürdürdü. Efsanevi iki kadın pilot Amelia Earhart ve Amy Johnson'ın esrarengiz ölümleri, havadaki keşif girişimlerinin gizimine yeni bir

boyut kattı. Günümüzde de Piccard, Jones ve Fossett gibi kişiler rüzgârların ve hava akımlarının merhametine kalmış balonlarla yerkürenin çevresini dolaştılar. Kuşkusuz, güçlükler aşmaya ve rekorlar kırılmaya devam edecek.

Denizdeki büyük yolculuklar özel bir nitelik taşır. Heyerdahl ve yol arkadaşları balsa küreklerinden yapılmış "Kon-Tiki" adlı bir salla Güney Amerika'dan Polinezya'ya ulaştıklarında, hem bilim camiasını, hem de kamuoyunu büyük heyecana boğdular. Knox-Johnston'ın yolculuğuna ilişkin ilk elden anlatımı, yalnız yatçının cesaretini, doğanın kuvvetlerine tek başına karşı koyuşunu özetler.

Okyanuslar daha önce kimsenin ulaşmadığı ve henüz araştırılmamış yerlerden bazılarını hâlâ barındırıyor. Ballard'ın en derin okyanusun dibine yönelik bilimsel keşif seferi sadece büyük bir serüven değildi; termal yarıkların çevresinde bulduğu yaşam biçimleri açısından, evrim anlayışımızı da altüst ettiği söylenebilir.

İnsan Ay'a ilk kez ayak bastığında, serüven ruhu sonraki büyük sınırı aştı ve ileriye doğru büyük bir sıçrayışı sağladı. Sonunda dünyanın ötesine ve uzayın boşluğuna yolculuk etmeyi tasarlayabiliyoruz. Şimdi gezilecek alan kelime-nin gerçek anlamında sonsuz.

Voyager 2'nin çektiği bu fotoğrafta, dev gezegen Satürn ve uyduları görülüyor. İnsan uzaktan kumandalı uzay sondalarıyla da olsa artık güneş sistemimizin dış gezegenlerini keşfe yönelmiş bulunuyor.



Asya İçlerinde Yolculuklar

56

1890–91, 1893–97, 1899–1902, 1905–08, 1927–35

İçine girilebilir ama içinden çıkılmaz.

TAKLAMAKAN ÇÖLÜ'YLE İLGİLİ ATASÖZÜ, AKTARAN SVEN HEDIN

İsveçli Sven Hedin kadar şan ve şöhrete ulaşmış, daha sonra ise ömrünü itibardan düşüş ve kepezellikle tamamlamış çok az kâşif vardır. Olağanüstü azimli ve cesur bir gezgin olan Hedin, yalnızca Çin'in Sinkiang bölgesindeki ür-kütücü ve daha önce dolaşılmamış Taklamakan Çölü'ne girmekle kalmadı, bu bölgeyi Budizm yazmalarını ve başka hazineleri bulmak için İpek Yolu'nun eski mola yerlerine akın eden bir açgözlü uzmanlar kuşağına açtı. Söz konusu buluntular barınmaya elverişsiz bu di-yardan geçen önceki gezginlere yeni bir ışık tuttu.

Hedin keşif çalışmalarına erken başladı. Henüz 25 yaşında olduğu 1890'da önce Orta Asya'daki Kaşgar'a gitti. Aralarında Younghus-

band'ın (s. 224) yanı sıra Rus konsolos Nikolay Petrovski ve İngiliz meslektaş George Macartney'nin bulunduğu elit kâşifler ve imparatorluk kurucuları takımıyla tanıştı. Üç yıl sonra 40 yıllık bir zaman dilimine yayılacak keşif gezileri dizisine girdi ama daha ilk ciddi seferinde ölüm-den kıl payı kurtuldu.

Kaşgar'dan 1895'te yola çıktıktan sonra, Yarkent Irmağı kıyısındaki Merket'te eksiksiz bir adam, deve ve erzak ikmali yaptı. Planı Taklamakan Çölü'nü aşmak, ilerlerken harita çıkarmak ve yola devam edip Tibet'e varmaktı. Ama çölde henüz iki hafta geçmişken, adamlarının geride kalan son kuyuda develerin üstündeki su kaplarını gerektiği gibi on günlük değil, ancak iki güne yetecek su doldurduğunun farkına var-

Umutsuzca kazılan bir kuyu. Hedin'in Through Asia kitabından. Hedin ilk önemli seferinde susuzluktan az daha ölüyordu.



Sven Hedin Orta Asya'nın ulaşım ve ticaret için çokça kullanılan bildik yük hayvanlarından çift hörgüçlü iri bir devenin üstünde.

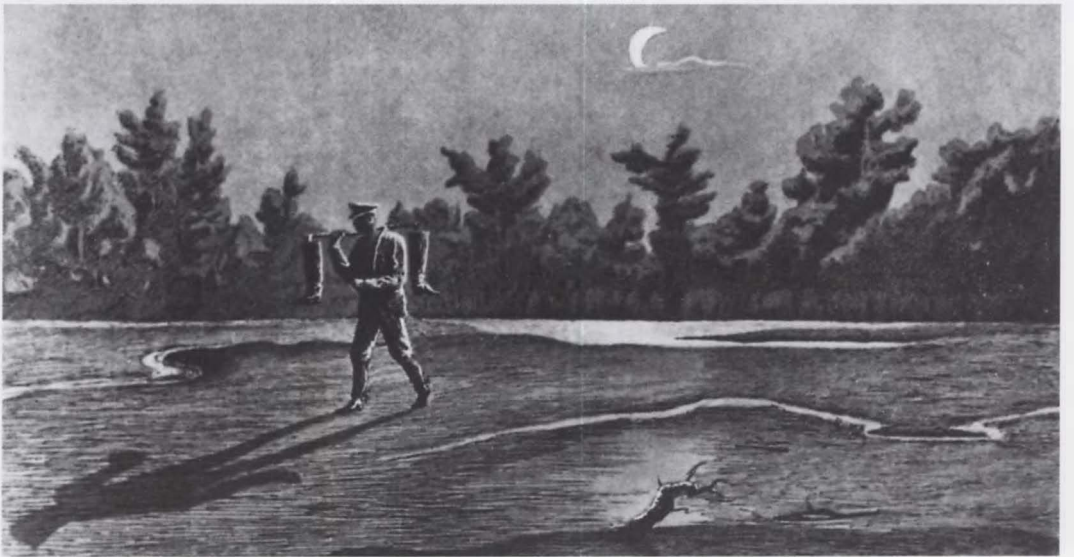


dı. Böyle bir durumda dönmesi gerekirdi ama Hotan Irmağı'na pek uzak bir mesafe kalmadığına ikna edildiği için, adamlarının su tayını kısararak yola devam etti.

Irmak bir türlü karşılarına çıkmayınca, daha zayıf develeri bıraktı ve yalnızca pusulayla yö-

nünü belirleyerek, kum fırtınaları arasında ilerledi. Ne var ki, rehberlerinden birinin çalması nedeniyle, zaten kıt olan su stokunun sandığından bile daha az olduğu gerçeğini öğrendi. Günlüğüne sonraki birkaç günde düştüğü notlar, Kaptan Scott'un 17 yıl kadar sonra Güney Kut-

Irmaktan çizmelerine doldurduğu suyla dönen Hedin, yol arkadaşının hayatını kurtarmıştı; yazdığı Through Asia kitabından.



bu'ndan dönüş girişiminde (s. 239) yazacağı şeyler kadar iç karartıcı ve umutsuzdu.

Adamlarının bir bölümü yorgunluktan ve susuzluktan can verirken, bazıları gazocağındaki ispiytoyu ve hatta yemek üzere getirilmiş koyunların kanını içmeye başladı. Sonunda yalnızca Hedin ve bir adamı şişkin dillerle ve donuk gözlerle emekleyerek yola devam etme gücünü buldu. Nihayet vardıkları Hotan Irmağı'nın kurumuş olduğunu gördüler ama bir su kuşunun sesi peşindeki birkaç saatlik sürünme, Hedin'i bir tatlı su gölcüğüne ulaştırdı. Doyasıya su içtikten sonra, çizmelerine doldurduğu suyu yol arkadaşına götürdü. Kfilesinden yalnız ikisinin sağ kalabildiği bu vartanın ardından, Kaşgar'a dönme kararı verdi ve sonraki birçok gezisinde daha ihtiyatlı yöntemler benimsedi. Ama bu serüven daha sonra yaşayacağı şeylerin bir girizgâhından ibaretti.

Kaşgar'dan Hotan'a gidiş

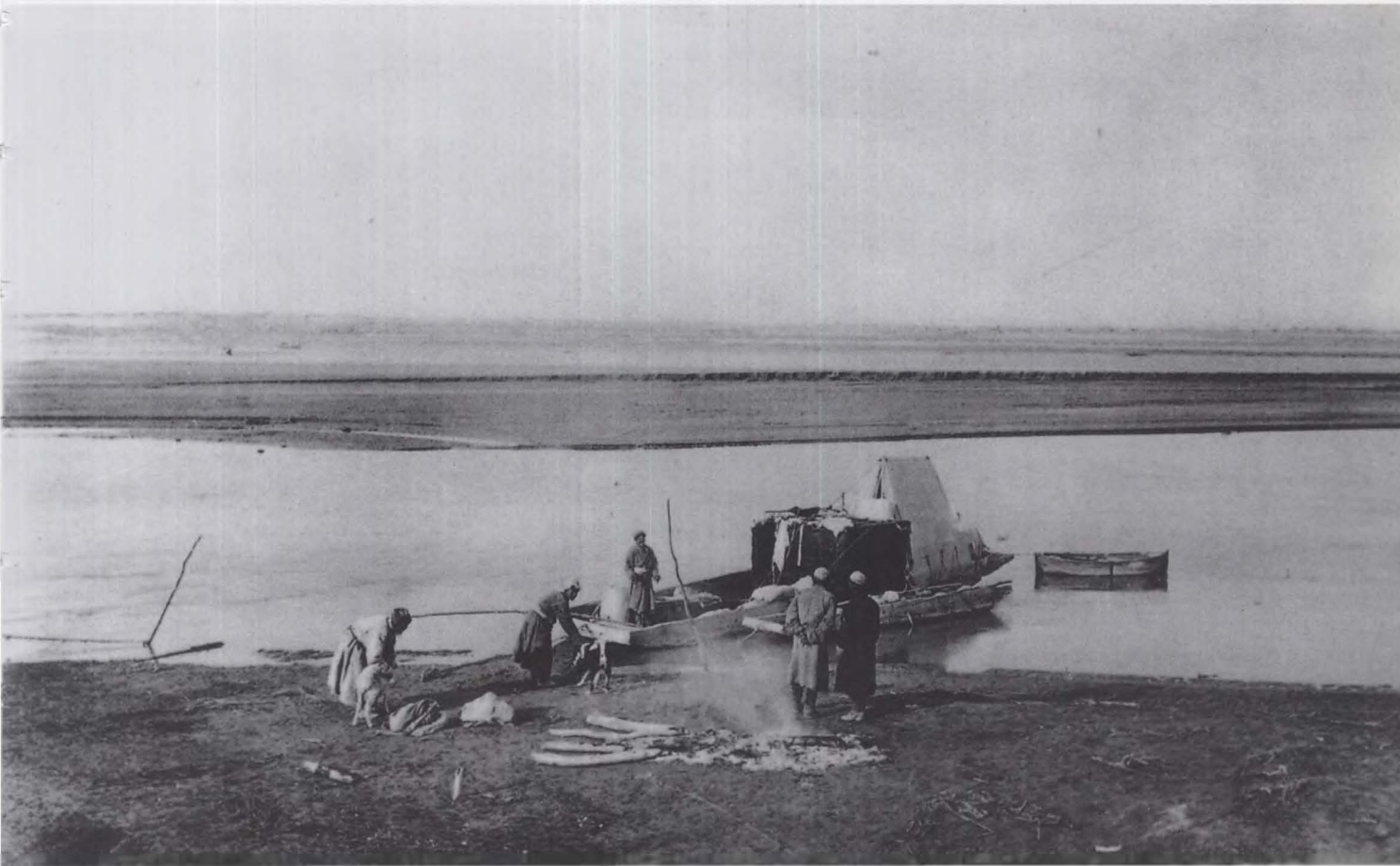
Hedin 1895'te bir kez daha Kaşgar'dan yola koyuldu. Bu sefer Taklamakan'ın çevresinden

dolaşarak, üç hafta sonra Hotan'a ulaştı. Orada çöl kumlarından çıkan hazinelere merak sardı. Yöre ahalisinden farklı olarak, onun ilgi duyduğu şeyler altın ya da gümüş nesneler değil, yazmalar, sikkeler ve çeşitli antik eserlerdi. Böyle eşyaları bulmak üzere çöle dönük bir dizi tura girişti. Hava sıcaklığının sıfırın altına indiği kış ortasında çıktığı bir çapul akınında, 15 4. yüzyılda Fa Xian (s. 59) gibi gezginlerin anlattığı İpek Yolu üzerinde Budistler'in mola yerini buldu.

Yerel yardımcıları toprağa yarı gömülü bir ilkel resim parçası gibi ilginç bir şeyi bildirdiğinde, Hedin vakit geçirmeksizin şahsen işi kovalıyor ve ilerideki daha ayrıntılı araştırmalar için yeri işaretliyordu. Hedin'in katkısı daha önce hiçbir Batılı'nın girmediği bir bölgede böyle yerleri bulup kayda geçirmesiydi. Alanları açıp değerlendirme işi başka kişilere, arkeologlara ve tarihçilere kaldı.

Hedin bu akınların sonuçlarını düzenli bir biçimde derlediği Hotan'daki bir aylık dinlenme ve masraflarını çıkarma süresinin ardından, bü-

Hedin'in yerel sakinlerce yapılmış bir tekneyle Tarım Irmağı'nda yaptığı yolculuk sırasında Ala Kungler Busrug-var'da kurulan kamp.





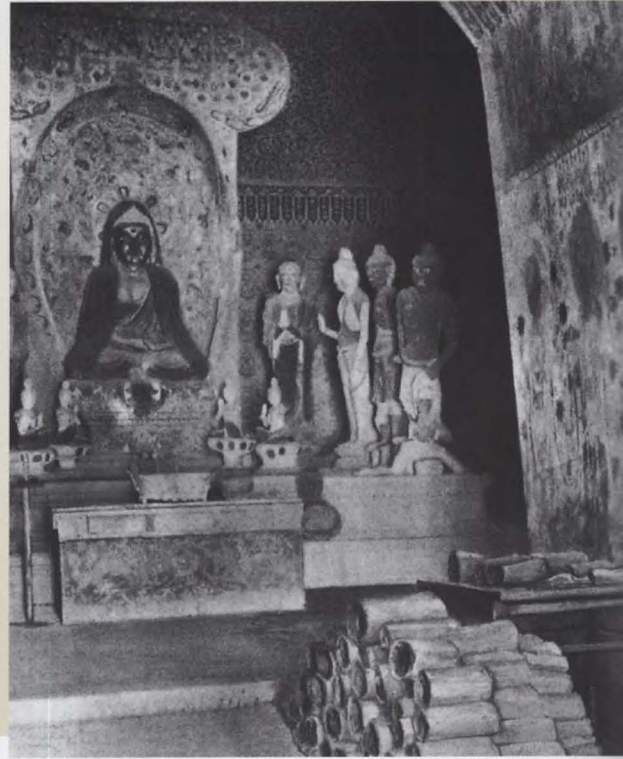
AUREL STEIN

Sven Hedin öncelikle bir kâşifken, Aurel Stein onun açtığı bölgeye bir dizi beceriyi taşıyan bir bilim adamı, bir arkeolog ve bir saha araştırmacısıydı. Yahudi bir ailenin çocuğu olarak 1862'de Macaristan'da doğdu. Sonradan benimsediği Hristiyanlık dininden ve İngiliz uyruğundan belirgin biçimde gurur duydu.

Stein ilk önemli ve muhtemelen en büyük gezisine 1900'de, yani 37 yaşındayken başladı. Aralarında Hindistan genel valisi Lord Curzon'un da bulunduğu birçok nüfuzlu kişinin desteğiyle, İngiliz yönetimindeki Keşmir'den yola çıktı ve Karakorum Dağları'nı aşarak, Türkistan'ın Çin'e bağlı kesimine ulaştı. Hedin'in yolunu izleyerek Taklamakan Çölü'ne girdiğinde, İslam Akhun adlı bir yerel aracının sağladığı eski yazmaların çokluğu karşısında şaşkınlığa uğradı, yapılan soruşturma adamın bir sahtekâr ve kalpazan olduğunu kanıtladı. Bu durumdan yılmayan ve sahici hazinelerin bulunacağına inanan Stein, sıcaklığın sürekli donma noktasının altında olduğu kış ortasında, çölün içlerine doğru yola koyuldu. Bu ve sonraki seferlerinde çok sayıda Sanskrit Budist metni buldu ve özellikle Dunhuang'da (Tun-Huang) bir mağaradaki gizli kütüphaneyi ortaya çıkardı.

Stein'in başarıları bölgeye başka kâşifleri ve hazine avcılarını çekti: Albert von Le Coq Alman ekiplerine öncülük etti ve Japonlar çok geçmeden onları izledi. Sonunda Çin makamları yabancıların sızma hareketinin vardığı boyuttan, Batı dünyasındaki ve başka yerlerdeki müzelere götürülen "ulusal" hazinelerin miktarından rahatsız olmaya başladı. Sonraki seferlere resmi çevrelerce bilinçli olarak engeller çıkarıldı.

Bu arada, Stein kendi adına dertler ve nimetlerle karşılaştı. Seferlerinin birinde soğuk ısırmasına fena halde maruz kalınca, ayak parmaklarını bir misyonere kestirmek zorunda kaldı. Bacağını kaybetmediği için talihli sayılırdı. İngiltere'ye dönüşünde şövalyelik unvanı ve Kraliyet Coğrafya Derneği'nin Altın Madalyası'nı aldı. Her zamanki kabına sığmaz kişiliğiyle, 80 yaşını aştığı bir sırada Kâbil'de yeni bir seferi planlarken 1943'te öldü.



tün yolculuklarının en büyüğüne girişerek, Tibet'in yolunu tuttu. Daha sonra Pekin ve Trans-Sibirya Demiryolu üzerinden memleketi İsveç'e döndü.

Zafer ve gözden düşüş

Hedin ülkesinde bir kahraman gibi karşılandı. Sonraki seferleri İsveç kralınca ve Nobel gibi sanayicilerce finanse edildi. Sponsorlarını hayal kırıklığına uğratmayarak, Taklamakan ve Gobi çölleri arasındaki Çin garnizon kasabası Lou Lan'da antik yazmaların saklandığı zorlu bir yeri ortaya çıkardı. Bir ara yerel sakinlerce yapılmış bir tekneyle Tarım Irmağı'nı dolaştı. Lop Nor adlı tuz gölünün yaklaşık yirmi yıl önce Prjevalski'nin (s. 222) orada bulunduğu döneme göre konum değiştirdiğini saptadı. Böylece 1895'teki geziye oranla çok daha uzun bir yolculuk yaptı. Ama Taklamakan'ın dehşetiyle karşılaştığı önceki yolculuğu akıllarda en çok kalan serüveni olacaktır.

Hedin uzun bir ömür sürdü ve 1952'de 87 yaşındayken öldü. Ancak son yılları üzücü ve utanç verici geçti. Parlak günlerinde Rus çarı,



Hedin'in Kaşgar'dan yola çıkarak Tarım Irmağı boyunca ve Lop Nor'a kadar en unutulmaz yolculuklarından bazılarını yaptığı bölgeyi gösteren harita.



Alman imparatoru, Lords Kitchener ve Curzon gibi Avrupa'nın önde gelen şahsiyetleriyle dostluk kurmuş biryken, siyasete bulaştı ve sonunda faşizmin bir savunucusu kesildi. (Peter Hopkirk'in saptadığı gibi, Yahudi kanı taşıyan biri açısından garip bir ilişkiydi bu.) Eski hayranlarının çoğu tarafından kınandı. Ama hiçbir şey onu keşif alanındaki atılımlarından alıkoyamadı ve Aurel Stein gibi ardılları bunu takdir etti.



Üsttesolda Ya-ka-yardang-bu-lak'ta Stein bir plançeteyle ve köpeği Dash'le birlikte.

Üstte sağda Stein'in Dunhuang'daki bir mağaranın zemininde bulduğu bir nakış işi.

Solda Stein'in çektiği bu fotoğrafta, Dunhuang'daki 17. Mağara'da bulunmuş yazma tomarlarının bulunduğu 16. Mağara görülüyor.

Sağda Lou Lan harabeleri; Hedin'in yayımlanmış gezi anılarından bir fotoğraf.



Kuzey Kutbu'na Doğru

1909, 1968-69

Peary, Arktik Kulübü'nün son seferiyle 6 Nisan 1909'da Kuzey Kutbu'nun bulunuşu, yüzyıllardır her millettten insanın ulaşmak için uğraştığı, açılar çektiği ve can verdiği kuzeyin görkemli donmuş mücevherine Amerikan bayrağının sonunda dikildiği ve ilelebet orada kalacağı anlamına geliyor.

TUĞAMIRAL ROBERT E. PEARY, 1909

Wally Herbert'in 1968-69'da Kuzey Buz Denizi'ni aşarken izlediği güzergâh ve Peary'nin olası güzergâhını gösteren harita.

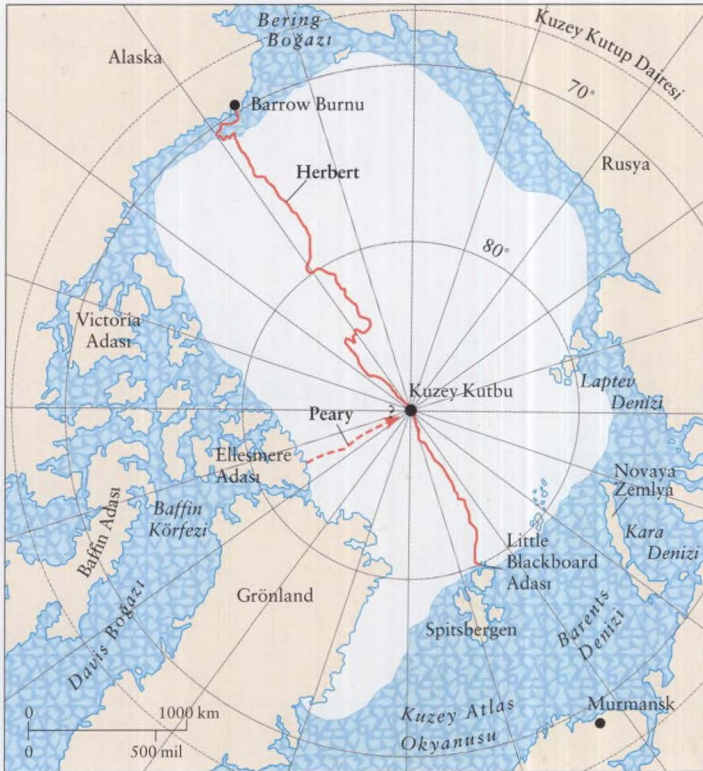
Arktik'in üst kesimindeki üç büyük ve zorlu hedef arasında 1906'ya kadar ulaşılamayan yalnızca Coğrafi Kuzey Kutbu'ydu. Nordenskiöld Kuzeydoğu Geçidi boyunca ilk yolculuğu yapmış (s. 215) ve Roald Amundsen de sonunda Kuzeybatı Geçidi'ni aşmıştı (s. 186). Kuzey Buz Denizi üzerinden Kuzey Kutbu'nu geçerek Büyük Okyanus'a varmayı sağlayacak işe yarar bir ticari güzergâh açma olasılığının artık aynı ölçüde geçersiz olduğunun varsayılmasına karşın, bu durum kâşifler için

kutbun çekiciliğini azaltmış değildi. Kuzey Kutbu'na ilk kez varmayı başaran kimse, kutup keşifleri tarihinde emsali görülmemiş ölçekte kişisel şöret ve ulusal onur elde edecekti. Girişimlerde birçok kâşif yaşamını yitirmişti. Hedef artık keşif tarihinin en büyük simgelerinden biriydi ve 90° kuzey noktasına, yani dünyanın tepesine ilk kez varma yarışı iki Amerikalı kutup kâşifi arasında geçecekmiş gibi görünmekteydi: Dr. Frederick A. Cook ve Komutan Robert E. Peary.

Kuzey Buz Denizi'nin ortasına yakın bir konumda bulunan Kuzey Kutbu, tuhaf biçimde erişilmez ve barınmaya elverişsiz bir yerdir. Okyanus yüzeyinin büyük bir bölümü halihazırda ortalama 2,75 m kalınlığında bir donmuş deniz suyu kabuğuyla kaplıdır. Buz bloklarının ve açık suların kaotik biçimde birbirine karıştığı sürekli oynak alanlar vardır. Kutup buz kütlelerinin arasında bir tekneyle yol almak hem güç, hem de tehlikeliydi, kütlelerin muazzam kuvveti gemilerin çoğunu ya püskürtmekte ya da sıkıştırmaktaydı. Kutba varmak için tek seçenek bir gemiyle yolculuktan vazgeçmek ve deniz buzları boyunca yaya bir yolculuk yapmaktır. Böyle bir girişimin getireceği lojistik, bedensel ve zihinsel uğraş o kadar büyüktü ki, ancak en müstesna kâşifin başarıya ulaşma şansı vardı.

Sahtekâr yarışçı Cook

Daha önce Grönland'da Peary'nin öncülüğündeki bir sefere cerrah olarak katılmış bir Amerikalı olan Cook, Kuzey Kutbu'na varmaya çalışma niyetini açıklamaksızın ABD'den denize



açıldı. Yanına yalnızca iki Grönlandlı Eskimo ve kızak çeken 26 köpek alarak, Ellesmere Adası açıklarında 20 Mart 1908'de buz kütlesine çıkıp yola koyuldu. Uygarlık içine döndüğünde, 21 Nisan 1908'de Kuzey Kutbu'na ulaşmış olduğunu öne sürdü. Ama Aralık 1909'da ABD gazeteleri, bir bilimsel kurulun "...[Cook tarafından] incelenmek üzere iletilen malzemeler Dr. Cook'un Kuzey Kutbu'na vardığına dair herhangi bir kanıt içermemektedir" yolundaki sonucuna dayanarak, onun yalanını açığa vurdu. Grönlandlı yol arkadaşlarının aktardığına göre, iki günlük yolculuktan sonra cayıp dönmüştü.

Saplantılı Peary

Peary buz kütlesinde ilk akınını 1900'de yapmış ve bu girişiminden 84°17' kuzey enleminde vazgeçmişti. Önceki yıl başlangıç noktasına varmaya çalışırken sekiz ayak parmağını kaybetmişti. 1906'da "en kuzeydeki" nokta olarak 87°06' enlemine ulaştığını öne sürdü; bu toplam 475 nizami millik mesafenin 275'ini aşması demekti. Böylece 87° kuzey enleminin ötesine varmak, Peary'yi kesin olarak ünlü Norveçli kâşif Fridt-

jof Nansen'in (1893-96) ve İtalyan Umberto Cagni'nin (1899-1900) eski 86. enlem rekorlarının önüne geçirmiş oldu. Peary, kutup çalışmaları ABD medyası, saygın Ulusal Coğrafya Derneği ve hatta Amerikan başkanı tarafından göklere çıkarılan bir ulusal şöhret haline geldi.

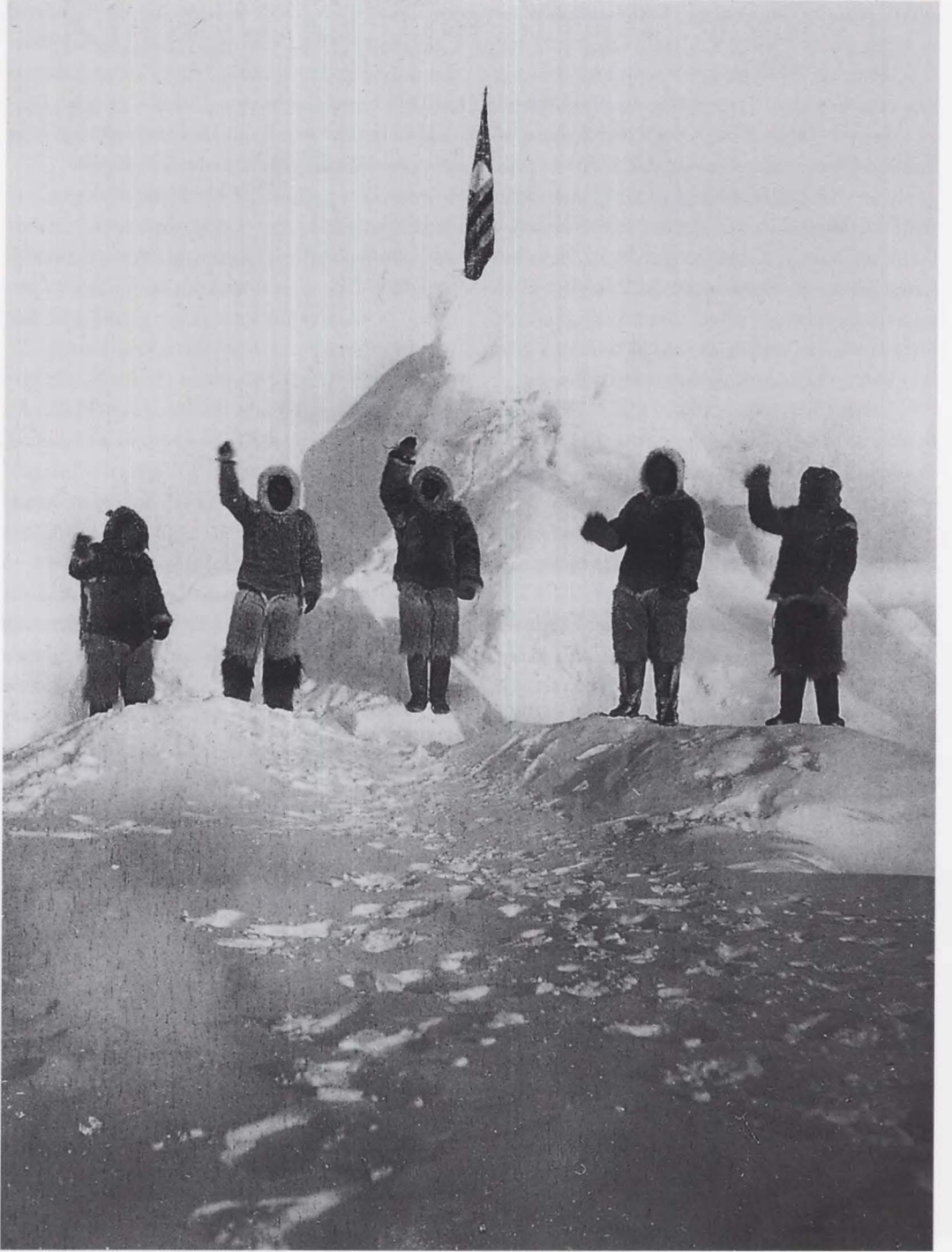
Peary'nin geliştirdiği bir "piramit stratejisi" vardı. Buna göre, genel ekip yapısı çerçevesinde önceden belirlenmiş ekipler, geriden gelen ekipler için yol açma ve donanımı ileriye taşıma konusunda planlanmış katkılarını yerine getirince seferin güzergâhından ayrılıp tekrar karaya döneceklerdi. Peary, Matthew Henson, Robert "Bob" Bartlett, George Borup, John Mallarell, Ross Marvin ve Donald MacMillan 17 Eskimo, 19 kızak ve 133 köpekle birlikte yeni bir girişimde bulunmak üzere, 83°07' kuzey enlemindeki Columbia Burnu'ndan 28 Şubat 1909'da yola çıktılar.

Daha ilk günde iki kızak onarılamayacak ölçüde parçalandı. Ardından Borup ve Marvin ana sefer birliğinden ayrıldılar ve yeniden katılmaları birkaç günü buldu. Derken, 86° kuzey enlemine kadar ilerlemesi öngörülmüş olan

Peary buz sıkışmasıyla oluşmuş bir sırtın üstünden kürklere bürünmüş halde bir boru dürbünle ufku arıyor.



*Kuzey Kutbu'nda
olduklarını sanan
Peary ve ekibi
Amerikan bayra-
ğını selamlıyor.*



McMillan'ın ayağında ağır bir soğuk ısırması saptandı. Peary ona hemen dönmesi emrini verdi. Günlük sıkı yürüyüş sıcaklığın -15-45°C arasında seyrettiği soğuk bir havada acımasızca sürdü.

Bartlett'in komutasındaki son alt-ekip, anlaşıldığı kadarıyla at 87°47' kuzey enleminden 1 Nisan'da ayrıldı. Geriye sadece Peary, Henson ve dört Grönlandlı (Ootam, Egingwah, Seegloo ve Ooqueah) kaldı. Kutup ekibi son 153 nizami

millik mesafeyi çarpıcı bir hızla beş günde alarak, at 89°57' kuzey enlemine (Kuzey Kutbu'na 3,5 nizamı milden daha az mesafedeki bir noktaya) 6 Nisan'da vardı. Peary ertesi günün büyük bir bölümünü bulunduğu noktanın kesin enlem ve boylamını saptamaya çalışmakla geçirdi. Kesin konumunu bir türlü doğrulayamadı. "En kuzey" noktasına varıştaki duygularını şöyle aktaracaktı: "Sonunda kutuptayız! ... Üç yüzyılın, benim 23 yıllık düşümün ve tutkumun mükafatı! Sonunda kavuştum!" Ekip deniz buzu üstünde bütün güzergâhı gerisin geriye kazasız yürüyerek 23 Nisan'da karanın görece güvenliğine ulaştı.

Ne var ki, gerek Peary'nin kişisel seyir defteri, gerekse Wally Herbert'in çekişmeye dönük olsa bile titiz bir değerlendirmesini de kapsayan uzman incelemelerinin ortaya çıkardığı husus şudur: Hem konum bilgisi açısından olağandışı özensizliğin, hem de dönüşte alındığı öne sürülen günlük mesafelerin büyüklüğünün ciddi biçimde gölge düşürdüğü bir seyir rekoru. En dikkat çekici nokta, Peary'nin iddiasına göre dört gün içinde aldığı 225 nizamı milin günde ortalama 56 nizamı mile tekabül etmesidir. Böyle bir hıza ne önce, ne de sonra kimse yaklaşabilmiş değildir. Bugün uzmanlar kâşifin kanıtlarını, savını doğrulamak açısından en hafifinden "yetersiz" bulmaktadır.



İzleyen yıllarda çeşitli ulaşım araçlarıyla kutba az sayıda sefer düzenlendi. Ama 1968 gibi yakın bir tarihe kadar, hiç kimse motorlu ulaşım aracı kullanmaksızın yaya olarak tartışmasız biçimde kutba ulaşabilmiş değildi. Kuzey Buz Denizi'nin bir yanından diğer yanına kutup yoluyla yüzeyden bir geçişi ise kesinlikle hiç kimse başarabilmiş değildi.

Wally Herbert'in kurşunkalem ve neşter kullanarak yaptığı kendi portresi.

Tarihteki en uzun kutup yürüyüşü
Kararlı ve tecrübeli bir İngiliz kutup kâşifi olan Wally Herbert bu olağanüstü işi kendisine görev

Herbert ve ekibi köpekli kızaklarla kutbu aşıyor.



Herbert'in ekibi 6 Nisan 1969'da Kuzey Kutbu'nda. Kuzey Buz Denizi'nin bir yanından diğer yanına kutup yoluyla yüzeyden bir geçişi gerçekleştirdikleri destansı yolculuk bir daha tekrarlanmadı ve iklim değişiminden dolayı buna artık olanak da yok.



biçti. Ekip arkadaşları Allan Gill, Ken Hedges ve Roy "Fritz" Koerner'di. Her biri ayrı bir köpek takımıyla Alaska'daki Barrow Burnu'ndan 21 Şubat'ta yola çıktı. Alaska kıyıları açığındaki deniz buzunun tehlikeli biçimde hareketli kırık kuşağını aşmak bir ayı aldı. Yüzey koşullarının düzelmesiyle ve daha sıcak ilkbahar havasının bastırmasıyla birlikte, aldıkları günlük mesafe 24 km'nin üzerine çıktı. Ancak yaz erimesinin çok erken başlaması ilerleyişlerini yeniden yavaşlattı. Geride 1.900 km bırakınca, sulu yaz koşullarının geçmesini beklemek amacıyla, büyük bir buz parçası üstünde Meltville adını verdikleri geçici bir kamp kurdular.

Fakat sekiz gün sonra ve sadece 10 km kadar kuzeyde, ani bir sağlık krizi bu planı darmadağın etti. Muhtemelen bir disk kayması yüzünden kımıldayamayan Gill, artık yürüyebilecek durumda değildi. Sefer ekibi sonbahar yürüyüşünden vazgeçmeye ve kışı öylece oturup geçirmeye mecbur kaldı. Havadan ikmal yapması planlanmış birkaç uçaktan biri, erken kış kampı için malzemeler ve taze erzak getirdi. Dört adam sıcaklığın dışarıda rutin olarak -30°C'nin altında

olduğu bir ortamda güneş yüzünü hiç görmeksizin beş ay yedi günü 4,6 metrekairelik bir kulübede geçirmeye katlandı.

Gill'in belinin iyileşmesi üzerine, 24 Şubat'ta tekrar yola düşen ekip, nihayet 6 Nisan 1969'da, yani Peary'nin kutba kavuştuğunu ilan edişinden tam tamına 60 yıl sonra nihayet kutba vardı. Herbert varış anını şöyle yazıya döktü: "Bir türlü bulunup saptanamayan kaçkın bir noktaydı bu. İşte iki ayrı meridyen dizisinin buluştuğu ve bütün yönlerin güneyi gösterdiği Kuzey Kutbu. Onun üstüne ayak basmaya çalışmak, yukarıda hiç durmaksızın uçan bir kuşun gölgesine basmaya çalışmak gibi bir şeydi. Çünkü üstünde hareket ettiğimiz yüzeyin kendisi, ayaklarımızın altındaki bir eksen etrafında dönen bir gezegendeki hareketli bir yüzeydi."

Herbert'in ekibi Kuzey Buz Denizi'ni aşmaya yönelik 16 aylık destansı yolculuğunu, Gill ve Hedges'in kısa bir süre için Little Blackboard Adası'na ayak basmasıyla 29 Mayıs 1969'da tamamladı. Sadece birkaç hafta sonra ABD'li astronot Neil Armstrong başka bir gezegene ayak basan ilk kişi oldu (s. 275).

Güney Kutbu'na Varma Yarışı

58

1910-12

*Yüce Tanrım! Burası korkunç bir yer ve önce varma ödülünü almaksızın
uğruna bunca zahmet çekmemiz açısından yeterince berbat.*

ROBERT FALCON SCOTT, 1912

1911-12'nin kısa Antarktika yazında beş İngiliz ve beş Norveçli dünyanın dibine önce varmak için yarıştı. Yalnızca Norveçliler geri döndü. Peki, İngilizler'e ne oldu?

İlk keşifler

1910'da Antarktika hakkında çok az şey biliniyordu. Bir kıta mı, yoksa yüzen bir buz kütlesi mi olduğunu da bilen yoktu. İngiliz Kraliyet Donanması yüzbaşlarından Robert Falcon Scott (kendi seçtiği deniz ticaret filosu subayı Ernest Shackleton ve Dr. Edward Wilson'dan oluşan

bir ekiple birlikte) 1902'de, donmuş Ross Denizi buz sahanlığı boyunca 645 km güneye doğru yolculuk etmişti. Bilimsel amaçlı bu seferin fikir babası Kraliyet Coğrafya Derneği'ydi.

Scott keşif seferi tecrübesi olmayan silik bir torpido uzmanıydı. 1902 Antarktika destanından sonra, Britanya'nın kutup öncülerinin en büyüğü olarak dünya genelinde kabul gördü. Bu durum 1908'de Shackleton'ın kendi dört kişilik ekibinin başında bir sefere çıkmasıyla değişti. Scott'un öncülüğünde alınmış derslerden ve keşfedilmiş arazilere ilişkin bilgilerden yararlanan



Evans Burnu'ndaki sefer barakasındaki çalışma odasında oturan Scott. Yanındaki duvarda aile fotoğrafları dizili. Karısının kucağındaki bebek ise geleceğin ünlü yaban hayat ressamı ve ekoloji uzmanı Sir Peter Scott.

Sağda *Gemisi Fram önünde görülen Roald Amundsen, Güney Kutbu'na değil, Kuzey Kutbu'na ulaşmaya dönük bir girişime hazırlandığı izlenimini vererek, Scott dahil herkesi kandırmıştı.*

Shackleton, kutba varmak üzere daha güneye doğru indi. Hedefine 156 km kala, sırf azalan erzak yüzündengeri dönmek zorunda kaldı.

Scott'un planları

Scott ikinci yolculuğu için Shackleton'ın seferini incelemeyi esas aldı. Shackleton 3.050 m yüksekliğindeki kutup platosuna ulaşırken, kızakları çekmek için düz buz sahanlığında sağlam midillileri, buzul vadisinden yukarıya çıkışta ise adamlarını kullanmıştı.

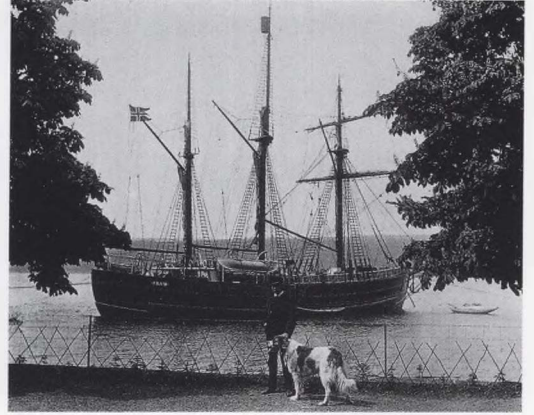
Ortada kanıtlanmış bir sistemi varken, Antarktika'nın buzullarıyla başa çıkıp çıkmayacağı belli olmayan köpekleri kullanmaya ne gerek vardı? Shackleton hiçbir kızak ve hiçbir köpek olmaksızın, yalnızca insan gücüyle ve dört midilliyle neredeyse kutba varmayı başarmıştı. Scott da bu işe aynı biçimde ama daha güçlü bir ekiple ve gerekli olan hayati önemdeki ilave erzakla girecekti.

Ekibini bulabildiği en yetkin bilim uzmanlarıyla doldurdu. Çünkü ikili bir hedefi vardı: Kutba önce varmak ve bilimsel keşifleri daha ileriye götürmek.

Gizli rakip

Scott'un bildiği bir rakibi yoktu ve mevsime bağlı yolculuk kısıtlamalarının dayattığı düzeyden daha hızlı bir tempoyla güneye inmek zorunda kalacağını beklemiyordu. İnsan rakiplerle değil, hava koşullarıyla yarışması gerekecekti. Her şeyi buna göre planladı. Dönemin en tecrübeli Arktik gezgini Roald Amundsen'in 1909 sonlarında Güney Kutbu'na varma yarışında onu alt etmeye sinsice hazırlandığından haberi yoktu.

Amundsen düzenbazlıkta usta biriydi. İlk başta Kuzey Kutbu'na önce varmayı tasarlamıştı. Amerikalı Robert Peary'nin (s. 234) bunu başardığını öne sürmesi üzerine, odak noktasını gizlice Güney Kutbu'na çevirdi. Yeni planları konusunda Scott'u uyandırmaya hiç niyeti yoktu, çünkü bu durumda Scott yolculuk yöntemlerini gözden geçirmeye zaman bulacaktı. Amundsen kardeşi dışında hiç kimseye yeni hedefinden söz etmedi. Hâlâ kuzey hedefinin peşinde olduğu izlenimini vererek bütün dünyayı kandırdı. Yolculuk için gerekli gemiyi veren kendi halkı,



kendi kralı, Norveç kutup girişimlerinin büyük duayeni ve destekçisi Fridtjof Nansen, hatta kendi sefer ekibi buna inandı.

Scott Mart 1910'da, yani Antarktika'ya doğru yola çıkışından üç ay önce, kendisinin güneydeki ve Amundsen'in kuzeydeki çalışmaları arasında bilimsel işbirliği sağlamayı rica etmek üzere ona telefon açtı. Amundsen çağrıya kulak asmadı ve Scott bir yarış olacağını aklından geçirmekszin planlarını sürdürdü. Bütün hesaplamaları sıfır düzeyde makine kullanma olasılığı üzerine kuruluydu.

Scott, taşıma sürecinde insanlara oranla köpeklere daha çok güvenilebileceği sonucuna çok-

Ortada *Evans Burni'ndaki İngiliz sefer barakası bugün bile Antarktika soğuguyla korunmuş olan erzak ve donanım*la doludur.

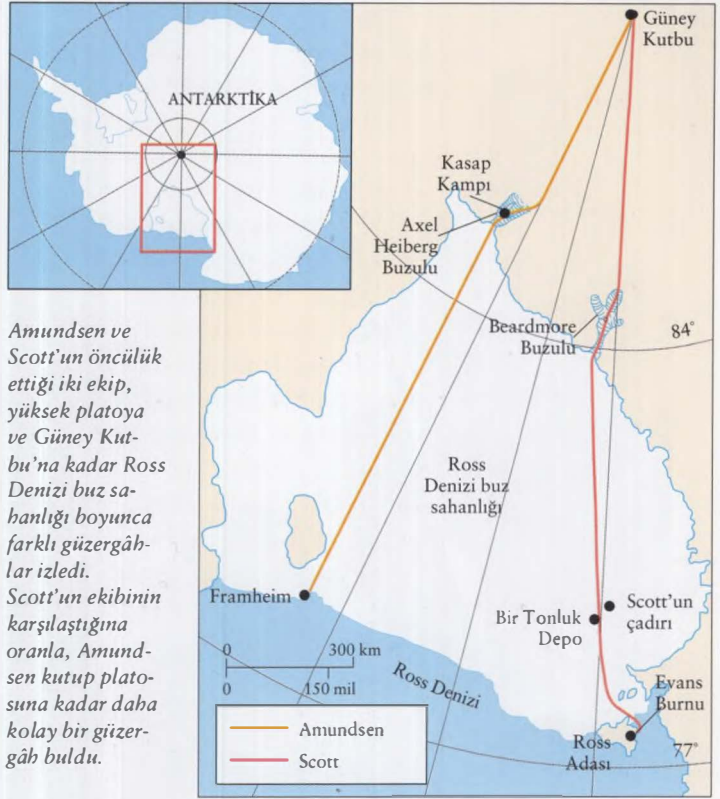


tan varmıştı. Ancak 1911/12 seferinde köpeklerini yalnızca kötü muameleye uğramaksızın kaldirabilecekleri ölçüde kullanmayı planladı, asıl taşıma araçları olarak köpeklerle başvurulmuyacaktı. Daha sonra görüldüğü üzere, köpekler kutba varma yarışında hıza dönük özgül amaç açısından kesinlikle kritik bir rol oynayacaktı. Ama Scott bir yarış beklemiyordu. Scott'un yanına aldığı yegâne kayak uzmanı ve Norveçli bir asker olan Tryggve Gran daha sonraları şunu yazdı: "Scott'un Amundsen'i alt etmesi mümkün müydü? ... Adil koşullarda yarışma olanağını bulabilmesi için, ... Amundsen'in 1910 kışından epey önce Güney Kutbu fatihi olmayı tasarladığını bilmesi gerekirdi, çünkü muharebe hazırlık aşamasında kazanılır."

Scott'un Britanya'dan Antarktika'ya doğru yola çıkmasından sonra (artık ekibini değiştirme ya da yarışçı kızak köpekleri satın alma şansının olmadığı bir sırada), Amundsen ona Avustralya'da kendi varışını beklemesi için şifreli bir mesaj gönderdi. Metnin verdiği tek bilgi şuydu:

"Size *Fram*'ın [kendi gemisi] Antarktika'ya ilerlediğini bildirmeme izin verin. Amundsen."

Amundsen rakibinin birçok bilim uzmanını ve hantal aletleri götürmeyi gerekli kılan büyük çaplı bir bilimsel program planladığından haber-



Amundsen ve Scott'un öncülük ettiği iki ekip, yüksek platoya ve Güney Kutbu'na kadar Ross Denizi buz sahanlığı boyunca farklı güzergâhlar izledi. Scott'un ekibinin karşılaştığına oranla, Amundsen kutup platosuna kadar daha kolay bir güzergâh buldu.

dardı. Scott'la birlikte yola koyulacak 65 adam vardı. Amundsen ise hiçbir bilim uzmanı götürmemişti, yanında yalnızca dünyanın en iyi köpek kızakçıları ve kayakçıları arasından seçilmiş ve sıkıca kenetlenmiş bir gezgin grubu vardı. Bu da toplam 19 kişilik bir ekipti.

Kutba gidiş

Ross Denizi kenarındaki ayrı kutup üslerinde 1910 kışını geçirdikten sonra, beşer seçme adamdan oluşan iki ekip kutup için yola koyuldu. Scott 1 Kasım'da, Amundsen ise kutba 96,5 km daha yakın olan bir üsten 12 gün önce harekete geçti. Sırf bir talih eseriyle, Amundsen kutup platosu önündeki yüksek seti oluşturan dağlara ulaştı, tam bu noktadaki bir buzul, yukarı çıkarken bütün yarık alanlardan kaçınmayı sağlayan dik bir güzergâh sunmaktaydı. Scott / Shackleton güzergâhında ise böyle bir şans piri mi hiçbir yerde yoktu.

Aralık başlarında Scott'un adamları buzul güzergâhındaki üslerinde midillilerinin sonuncusunu vurdular. Daha yukarıdaki Norveçliler





İngiliz ekibi Amundsen'in daha önce ulaştığını öğrendikleri Güney Kutbu'nda (soldan sağa): Oates, Bowers, Scott, Wilson, Evans. Bu fotoğraf Bowers'ın elinde tuttuğu bir uzaktan kumandalı düzeneikle çekilmişti.

şimdi "Kasap Dükkânı" olarak anılan yerde 22 köpeği vurdular. Geri kalan köpekler ekibin kızaklarını çekmeye devam ederken, İngilizler geleneksel yöntemle yüklerini bizzat taşıyarak ilerlemeye başladılar.

Amundsen'in adamları 14 Aralık'ta kutba ulaştığında, İngilizler'in hâlâ alması gereken 580 km'lik mesafe vardı. Bir an önce yol alma gereğine rağmen, Scott'un adamları bütün görülebilir çevrelerini titizlikle incelediler ve ilginç oluşumların yanından geçtikleri her yerde jeolojik sondajlar yaptılar.

Aralık sonuna doğru, yüksek platoda kayaklı ve kayaksız İngilizler günde ortalama 21 km yol almaktaydı. Buna karşılık Norveç ekibinin köpeklerle ulaştığı ortalama hız günde 24 km kadardı. İngilizler ancak kutup civarına vardıklarında Norveçliler'in izlerini görerek, yarışta ye-

nildiklerinin farkına vardılar. Henry Bowers günlüğüne, "Oraya varmış durumdayız ve eğer dürüstçe ter dökerek gerçekleştirilmiş bir yolculuk varsa, o da bizimki olmalı" diye yazdı.

Kutuptan dönüş yolculuğunda, Scott'un adamları yüklerini taşıyarak günde 22,5 km yol aldılar; köpekli Norveç ekibinin ulaştığı hızdan yalnızca 1,5 km eksikti bu. Scott'la uzun süre kızak arkadaşlığı yapmış olan Taff Evans, ekibin derin bir yarık labirentine girmesiyle birlikte vücut ısısındaki aşırı düşmeden öldü. Yaşamını yitiren ikinci kişi, soğuk ısırmasına uğramış bacağı yüzünden diğerlerini daha fazla alıkoymak yerine, bilinçli olarak çadırdan çıkıp tipinin içine dalan Titus Oates adlı bir kara yüzbaşıydı.

Scott sağ kalan iki yol arkadaşı Bowers ve Dr. Edward Wilson'la birlikte, yakıt şişelerinin sızıntı yapması ve yeni ikmal yapma sisteminin

aksaması gibi çeşitli sorunlarla karşılaştı. Ne var ki, daha sonra çadırlarında bulunan kayıtları ve günlükleri üzerindeki dikkatli bir inceleme, tek bir kilit etkenden olmasa, üslerine başarıyla dönmüş olabileceklerini açıklıkla kanıtlamaktadır: Garip hava. Bir ABD atmosfer bilimcisinin 2001'de yayımlanan *The Coldest March* kitabından beri şu artık kesindir: Scott'un grubu okyanustaki azgın bir dalgaya benzeyen aşırı soğuk bir hava cephesiyle karşılaşacak kadar şanssızdı.

İkmal yığınaklarından birinin yalnızca 18 km ileride olduğunu bilmelerine karşın kıpırdıyacak güçleri kalmamış olan üç adam yalnız çadırlarında teker teker yavaşça can verdiler. Scott ölen son kişiydi. Olağanüstü günlüğüne düştüğü notlar sağlam manevi gücüne tanıklık eder. Karın sürüklediği karanlık çadırdaki son sekiz feci günde gıdasız, sıvısız, ısısız ve ışıksız yaşadı. Hikâyesi belki bir zafer olmasa bile, kesinlikle güç durumunda sergilenen büyük cesaretin örneğidir.

Scott'un adamları köpek gücü karşısında yarışı kaybettiler ama bilimsel hedeflerine başarıyla ulaştılar. Bütün çalışmalarından çıkan verilerin analiz edildiği 1960'larda, Scott'un iki seferindeki sonuçların 20. yüzyılın ilk yarısındaki bütün diğer uluslararası Antarktika seferlerinde elde edilen bilgileri bir hayli aştığı açıkça görüldü.

Amundsen'e gelince, geri kalan ömrünü sürekli yeni zaferler peşindeki soğuk ve gücenik bir adam olarak geçirdi. Antarktika seferinde kendisine karşı kısa süreli bir isyana kalkışan komutan yardımcısını asla bağışlamadı ve yıllarca aşıldı. Bu tavır onu sonunda intihara sürükleyen sebeplere bir başkasını ekledi.

Peki, zafere ulaşan Norveç ekibi rakiplerinin cesareti konusunda ne düşünüyordu? İşte, Amundsen'le birlikte büyük kutup yolcuğuna çıkan kişilerden Helmer Hanssen'in söyledikleri:

Scott'un başarısının bizimkini epeyce aştığını söylemem, Amundsen ve geri kalan bizler için küçültücü bir şey değildir. ... Scott ve diğerleri için, kutba gidip gelirken bütün donanım ve erzaklarıyla birlikte kızaklarını bizzat çekmelerinin ne anlama geldiğini tasavvur etmek yeter. Biz 52 köpeklerle yola çıktık ve 11 köpeklerle döndük; bunların birçoğu yolculukta tükenmişti. Scott ve yoldaşları için ne diyeceğiz? Onların köpekleri kimdi? Bu işi biraz yaşamış herkes Scott'un başarısına şapka çıkaracaktır. İnsanların hiçbir dönemde böyle bir dayanıklılığı sergilemediği ve gelecekte de insanların buna asla yetişemeyeceği kanısındayım.

Altta Kurtarma ekibinin 12 Kasım 1912'de bulunduğu haliyle Scott'un çadırı. Çadırdan onun, Bowers ve Wilson'ın cesetlerinin yanı sıra, Scott tarafından tutulmuş günlükler de çıkarıldı.

*We shall shake it out
to the end but we
are getting weaker &
colder and the land
cannot be far
It seems a pity but
I do not think I can
hold more -*

Robert

*Last Entry -
For God's sake look
after our people*

Solda Scott'un 29 Mart 1912'de artık daha ileriye gidemeyecek hâlde çadırdaki yataken yazdığı son günlük kaydı: "Sonuna kadar dayanacağız ama haliyle gittikçe zayıflıyoruz ve son pek uzak olmaz. Acıklı bir durum gibi görünüyor ama daha fazla yazabileceğimi sanmıyorum. ... Tanrı aşkına, ailelerimize göz kulak olun."



59

Shackleton ve
Endurance

1914-16

Aklımdan bir türlü çıkmayan bir resim var: Günler ve geceler boyunca gözüne doğru dürüst uyku girmemiş, soğuktan morarmış, ıslak ve korkunç susamış adamlarla dolu üç tekne. ... Bütün gece görünmeyen denizler dalgalarla çalkalanırken, [Shackleton] elini buzun gittikçe daha da ağırlaştırdığı pruva halatı üstünde tutarak oturuyor ve elinin altındaki halat bir gerilir bir sarkarken, kafası planlarına dönük düşüncelerle meşgul.

APSLEY CHERRY-GARRARD, *THE NATION*, 13 ARALIK 1919

Benzersiz bir yolculuktu bu. Planlanmış değildi. Böyle bir işe asla kalkışılmamalıydı. Doğanın olağan kanunlarına ve insanın dayanma gücüne bakılırsa, asla başarıya ulaşmaması gerekirdi. Bu yolculuğa katılanların bir kısmı ya da hepsi ölmüş olmalıydı.

Güney Georgia'dan Aralık 1914'te çıkan İmparatorluk Trans-Antarktika Seferi'nin amacı Antarktika kıtasını ilk kez boydan boya aşmaktı. Bu, üç yıl önce Güney Kutbu'na varılmasından (s. 239) sonra kutup keşif çalışmalarındaki ikinci büyük sınavdı. Seferin başında 1908'de Güney Kutbu'na varmasına ramak kalacak kadar yaklaşmasıyla zaten üne kavuşmuş olan Sir Ernest Shackleton vardı. Dayanıklı kişilerin peşinden her yere gidebileceği, ender rastlanan türde bir adamdı. Son derece sertti ve durum ne kadar kötü olursa olsun, kontrolü elden bırakmazdı. Çok önemli bir özelliği de kendisinin ve başkalarının moralini hep yüksek tutmasıydı.

Buzda sıkışma

Sefer gemisi *Endurance* Ocak 1915'te Antarktika açıklarındaki buz kütleleri arasında sıkıştı ve 10 ay boyunca Weddell Denizi'nde sürüklendikten sonra, büyük buz levhalarına yavaşça çarpıp 21 Kasım 1915'te battı. Bu arada mürettebat köpekleri, geminin üç balina teknesini, biraz erzak ve donanımı kurtarınayı başardı.

Gemilerini kaybeden adamlar yeryüzünün barınmaya en elverişsiz yerlerinden birinde, yar-

Shackleton'ın Güney Kutbu'na yönelik Nimrod Seferi (1907-09) sırasında çekilmiş fotoğrafı. Güçlü ve azimli yüzü, başkalarında alışılmamış düzeyde bir güven duygusu uyandırır.



dımdan uzak bir halde ve donmuş bir denizde yapayalnız kaldı. Haberleşme olanağı bulunmadığından, dünyadaki hiç kimsenin nerede olduklarından haberi yoktu. Yalnızca ince ve eften püften çadırları vardı. Hava o kadar soğuktu ki, suyun donuşunu işitebiliyorlardı. Kurtarılmış tekneleri çekemedikleri için, bulundukları yerde kamp kurdular ve buz üstünde kuzey yönünde bir gidişle karaya ve belirsiz bir akıbeta doğru sürüklendiler.

Bu sürükleniş buzun kırılmasına kadar dört ay sürdü. Böylece üç tekneyi suya indirme olanağını buldular. Yelkenler ve kürekler sayesinde buzlar arasında yol alarak Elephant Adası'na vardılar. Bu ada Antarktika yarımadasının ucunda barınılmaz bir yerdi, ıssız ama en azından katı bir kara parçasıydı.

Umutsuz yolculuk

Hiçbir kurtarma ekibi onları orada aramazdı. Shackleton'ın teknelerden birini alarak yardım istemeye gitmesi şarttı, aksi halde hepsini feci bir akıbet beklemekteydi. Baskın rüzgârlara ve akıntılara göre yönelebilecekleri tek pratik hedef Güney Georgia'ydı. Yaklaşık 1.400 km kuzeydoğuya düşen bu adada bir Norveç balina avcılığı istasyonu vardı. Ne var ki, ancak 7 m uzunluğundaki bir tekneyle dünyanın en dalgalı ve en soğuk okyanusunu aşmak kesinlikle olanaksızdı. Ahşap gövdesi yüzen buzlarla delinmese bile, suyla dolması ya da direklerinin rüzgârda savrulması kaçınılmazdı. Tekne denizdeki tehlikeleri atlatsa bile, yanlarındaki ilkel aletlerle böylesine küçük bir adayı nasıl bulacaklardı? Her şey bu kadar yetersiz bir tekneyle böylesine tehlikeli bir yolculuğu tamamlamanın olanaksızlığına işaret etmekteydi.

Bu duruma rağmen, Shackleton'ın verdiği adla *James Caird* birkaç gün sonra, yola çıktı. Shackleton yolculuk için yanına beş kişi aldı: Kaptan ve dümenici olarak Frank Worsley, "bir insanın yıkılmazlığa en çok yaklaşabileceği dü-



zey"

diye nitelen-
dirilecek ölçüdeki heybetli bedensel ve zihinsel gücünden dolayı Tom Crean; tekne yapım becerilerinden dolayı Harry McNeish, tekne kullanma becerilerinden dolayı Timothy McCarthy ve George Vincent.

Tekneye alınan donanım yelkenler, kürekler, bir deniz çapası, pusula, sekstant, kronometre, haritalar, bir su boşaltma kovası, bir sintine pompası, balık oltası, bir gazocağı, mumlar, kibritler ve bir dürbündü. Erzak ise bir aya yetecek kadar gıda ve suydı. *James Caird* Antarktika kışının bastırmak üzere olduğu 24 Nisan'da denize açıldığında, ne güverteadaki altı kişi, ne de sahilten el sallayan 22 kişi birbirlerini tekrar görebileceklerine inanmıyorlardı.

Kötü duruma düşüşünden önceki dönemde, buhar makineli ve yelkenli Endurance 2 m kalınlığındaki yüzer buz tabakalarının arasına bütün heybetiyle dalarken görülüyor.

Frank Hurley'nin çektiği bu fotoğrafa Shackleton "Son" diye kısa bir altıyazı koydu. Endurance her ikisine ve köpek- lere 12 ayı aşkın bir süre barınak olmuştı. Sağlam gövde kalasları buza saplanıp parçalanan gemi 21 Kasım 1915'te battı.





Solda Worsley'nin James Caird'le Güney Georgia'ya yol alırken, işe yaramasına elvermeyecek kadar kötü koşullarda kullandığı sekstant.

Yolculuk boyunca mürettebattan bir kişi dümeni kullandı, bir kişi yelkenlerin yönünü ayarladı, bir kişi içeri dolan suları boşalttı ve herkes gözcülük etti. Kat kat giyilmiş kalın yünlü elbiselerden, gabardin tulumlardan ve yünlü başlıklardan oluşan kıyafetleri kuru soğuğa göre düşünülmüştü ve deniz serpintisine uygun değildi. Sıçrayan suların adamları ıslatarak çoğu kez dondurması, morarmalara, kabarcıklara ve deri çatlaklarına yol açtı. Muşambaların hepsi daha önce gemiyle birlikte suyu boylamıştı.

Sıcak yüzü göremeyen mürettebat yiyeceği sığındı. Shackleton et suyu yahnisinin düzenli öğünlerle yenmesine ve arada sıcak süt içilmesine özen gösterdi. Sürekli kış vuran teknede, iki adam kenarlardan destek alıp dikilerek ayakları arasında gazocağını tutarken, bir üçüncüsü yemeği pişiriyordu. Güvertenin aşağısında dik oturmak mümkün olmadığından, karanlıkta birbirlerine kenetlenerek yemeklerini yiyorlardı. Uyku vakti geldiğinde, pruvadaki ıslak uyku tulumlarına ulaşana kadar, sahra ve filika oturakları arasında büzüşerek ilerlemek gerekiyordu.

Frank Worsley pusula, sekstant, kronometre ve "kör tahmin"le rota belirlemek zorundaydı. Worsley açılı ölçerken, iki adam tarafından sıkıca sabit tutuldu. Yarım derecelik bir hata onları 48 km kadar saptıracaktı ve bu durumda



Güney Georgia 16 km ötede kaybolmuş gözden kaçabiliyordu. Geceleri rota denetimleri pusula yakınında bir kibrit yakılarak yapılıyordu. Bunun dışında yapılabilecek şey, dedelerden kalma yöntemle dalgaları gözlemlemek ve enseye vuran rüzgârı hissetmekti.

Sert fırtınalar sırasında teknenin rüzgâr yönüne dönmesi, demir atıp kendisini dalgalara bırakması ve sürekli orsa etmesi gerekiyordu. Gü-

Üstte James Caird'in 24 Nisan 1916'da Elephant Adası'ndan ayrılışı.

Altta Endurance'ın batana kadar izlediği güzergâh ve yardım getirmeye giden ekibin güzergâhı.



Asya'yı Dolaşan Kadın Gezginler

60

1913-14

*Korkarım ki, ömrümün sonuna geldiğimde, şunu diyeceğim: "Boşa harcanmış bir zamandı."
Artık olan oldu ve bir çaresi yok ama galiba bu çorak diyarlara gelmekle aptallık etmişim.*

GERTRUDE BELL, 1914

Batı Asya'nın çöl bölgelerinde İngiliz kadın gezginleri 19. yüzyıl sonlarında ve 20. yüzyıl başlarında buraya çekiyormuş gibi görünen bir şey vardı. En dikkate değer olan üçü (Gertrude Bell, Isabella Bird ve Freya Stark) bölgeye meslek yaşamlarının en önemli kesiti saydıkları yolculuklar yaptılar. Hepsi de bölgede yaşayan halkların cömert konukseverliğiyle şaşırtıcı tezat içindeki amansız çöl ortamına keder ve sevinç karışımı ilginç tepkiler verdiler. Yolculuklarını gezi yazarlığının en güzel örnekleri arasında yer alan kitaplarda anlattılar.

Gertrude Lowthian Bell kabına sığmayan bir romantikti. Varlıklı bir ailenin çocuğu olarak 1868'de doğdu ve erken gelişen zekâsı ailesince fark edildi. Ama Oxford Üniversitesi'nde okumasına izin verilmesine ve modern tarih dalında birincilikle diploma alan ilk kadın olmasına karşın, kendisinden beklenen bir ev yaşamına bağlanmasındı. Bu durum 1892'de bir halasıyla birlikte İran'ın başkenti Tahran'a yaptığı ziyarette değişti. Doğu'ya varır varmaz, yalnızca halkının ve tarihinin değil, bizzat yolculuk deneyiminin büyüüne kapıldı. Mesleğini bulmuştu artık.

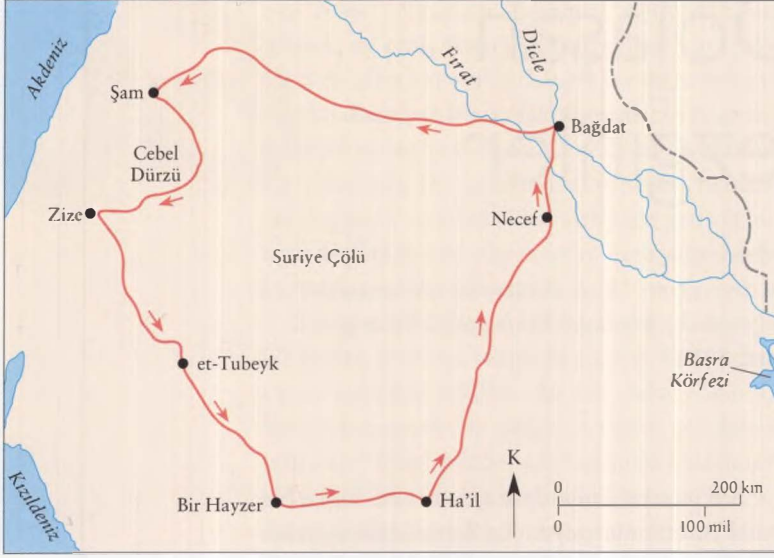
İlk keşif seferleri

Arkeoloji ve harita çizim alanlarında işe yarar bilgilerle donanan Bell, sonraki on yılını Suriye, Türkiye, Mezopotamya ve şimdiki Irak'ta Bizans ve Roma kalıntılarında kazılar yaparak ve bir dizi başarılı kitaplar sunarak geçirdi. Ayrıca, oldukça şaşırtıcı bir şekilde, mahir ve korkusuz bir Alp dağcısı olarak şöhet kazandı.

Bell'in arkeolojiye ilgisi içtendi ama başka bir saiki de örten bir şeydi. Zekâsı ve keskin siyasal bilinci, onu Ortadoğu'nun değişken güç dengesi-nin güvenilir bir tanığı haline getirdi; orada İngiliz hükümeti için gayri resmi bir gezgin casus rolünü üstlendi. Şimdiki Suudi Arabistan'da 1913-14'te Necd'i aşarak Ha'il'e kadar yaptığı en büyük yolculuğunun ürünü olan raporlar, Birinci Dünya Savaşı'nın askeri yığınağına paha biçilmez katkıda bulundu. Dağcılıktaki cesaretini (ya da pervasızlığını) bu alanda da göstererek, tehlikeli bir güzergâh seçti. Haritası yarım yamalak

Gertrude Bell'in ilk arkeolojik seferlerinden birini yaptığı 1900'de Lübnan'da çekilmiş fotoğrafı. At sırtında dolaşması o dönemde bir Batılı kadın açısından ileri ama öncelikle pratik bir yaklaşımdı.





Bell'in yolculuğu Şam'da başlayıp bitti. Şimdiki Suriye, Ürdün, Suudi Arabistan ve Irak'ta 136 gün dolaştı.

çıkartılmış bir ülkede, azgınca korunan bir dizi kabile bölgesinden geçerek, Arabistan'ın şiddete boğulmuş iç kesimine vardı. Ha'il'e 20 yılı aşkın bir süreden beri hiçbir Avrupalı girmemişti.

Aşk uğruna

Bell'in Ha'il seferinin ardındaki saikleryi daha da karmaşık hale getiren şey umutsuz bir aşk yaşamasıydı. Sevdiği adam Arap uzmanı Charles Doughty'nin (s. 211) yeğeni Yarbay Charles Doughty-Wylie evliydi ve boşanma umudu da yoktu. Bell ancak onun 1913 sonbaharında görevli olarak Londra'dan Arnavutluk'a gönderilmesi üzerine, Ha'il'e gitmek için ülkeden ayrılmayı içine sindirebildi. Zorla koparılmış olduğu sevgilisinden başka sığınabileceği tek şey olan çölün vefasız bağrında -belki de kelimenin gerçek anlamında- kaybolma gereğini duydu. Yolculuğuna ilişkin en iyi anlatımı Doughty-Wylie için yazdığı gizli bir günlükte buluruz. Mektuplarıyla birlikte okunduğunda bu kaynak, öğrenmeye ve unutmaya dönük paradoksal bir hac gezisinin dökümünü verir.

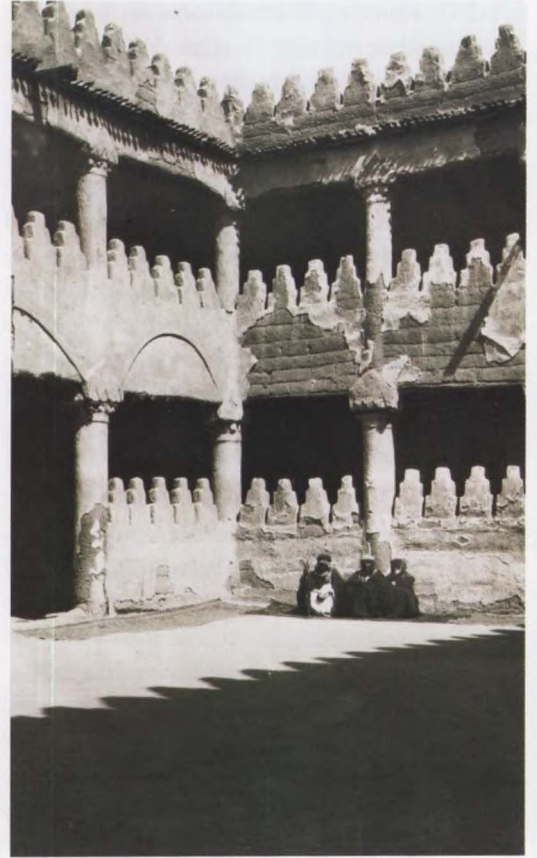
Bell'in Ha'il yolculuğunun başlangıç noktası Şam'dı. Orada 17 deve, bir rehber, uşaklar, yerel önderler için hediyeler, vahalar arasındaki geniş alanlarda işini görmeye yetecek kadar yiyecek ve su edindikten sonra, 16 Aralık 1913'te güneye doğru yola çıktı. Yolculuk boyunca güçlükler başından hiç eksik olmadı. Karşılaştığı Cebel

Dürzü kabilelerinden kaba davranışlar gördü ve aşırı gayretkeş Türk yetkililerce bir süre gözetim altında tutuldu. Savaş öncesindeki o dönemde Almanlar'ın ve İngilizler'in yanı sıra, Osmanlılar da ellerinden geldiği kadar çeşitli Arap halklarını etkileyerek saflarına kazanma çabası içindeydi. Yolculuk için resmi onay almamış olan Bell, korumasız bir kaçak gibi dolaşmaktan hoşnuttu ve Ha'il'e 26 Şubat 1914'te vardı.

Ha'il

Bu kent İngiliz destekli (ve Riyad merkezli) Suudiler'e hasım olan ve kalışlıklarıyla tanınan Reşid ailesinin karargâhıydı. Fakat Bell kadın olarak bir tehdit kaynağı sayılmayacağını ve daha çok merak konusu olacağını farkındaydı. Britanya'da yüksek konumlu bir kişi olduğunu belirtmesi ve buna uygun bir yetkili havayla davranması "kral kızı" sayılması için yeterliydi.

Nitekim, kente varır varmaz Reşidiler'in yazlık sarayına götürüldü ve orada 11 gün fiilen tu-



Sağda Bell kalış süresinin büyük bölümünde tutuklu olmasına karşın, Ha'il'de birkaç fotoğraf çekmeyi başardı. Ona göre burası "gönüle ferahlık veren" büyüleyici bir kenti.



Bayan Bishop olarak da bilinen Isabella Bird, 1894-95 Çin-Japon Savaşı sırasında Kore'den Rusya'ya geçerken Mançurya'yı da dolaştı.

Altta solda "Chia-Ling Fu'daki Batı Kapısı" (1896); Bird'ün 60'lı yaşlarında Çin'deki bir yolculuğunda çektiği fotoğraf.

Altta sağda Bird'ün Batı İran'da kalan Bahtiyari bölgesindeki çadırı. Sağda ayakta. Yanındakiler İngiliz misyonerler.



ISABELLA BIRD

Londra'da 1892'de tartışmalı bir seçim yapıldı. On beş "uygun vasıflı hanımefendi" Kraliyet Coğrafya Derneği'nin ilk kadın üyeleri olarak seçildi. Bunlardan biri hayatının en meşakkatli yolculuğunu, Bağdat'tan Tahran'a bir kış yürüyüşünü henüz yeni tamamlamış olan Isabella Bird'dü. Her ne kadar belli eski deniz kurtları, "bir yerküre gezgini"ne payenin verilmesine karşı çıksa da, Bird'ün bu takdiri hak ettiğini yadsımak zordu.

Bird söz konusu yolculuğuna Ocak 1890'da, 58 yaşındayken başladı. Daha önce bulunduğu Tibet'ten Hindistan'a dönerek dinlendiği sırada, Tahran'a gitmek üzere olan bir İngiliz subayıyla tanışmıştı. Merak duygusu onu yolculuğa katılma ricasında bulunmaya yöneltmişti. Gececekleri yer (Gertrude Bell'in kabul ettiği gibi) dünyanın esrarengiz ve ilginç bir kesimiydi.

Bu dehşetli bir yolculuktu. Bird kış güneşinin buz gibi parıltısından bir mantar şapkasıyla, bir kar gözlüğüyle ve gri bir yünlü yüz maskesiyle korunmasına karşın, kısa bir süre sonra gündüzleri eyerine, geceleri battaniyesine yapışacak kadar dondu. Mümkün olduğu sürece köy kervansaraylarında kaldı, bu yerler vıcık bir pislik içindeydi ve mezar kadar soğuktu. Peksimet, tarhana, hurma ve keçi sütünden oluşan yetersiz bir beslenmeyle ayakta kalan Bird, yolculuk sırasında yaklaşık 12 kilo verdi.

Bağdat'tan yola çıkışından 46 gün sonra sendeleyken katırıyla Tahran'a girdiğinde, öylesine kaskatı ve çamura bulanmış haldeydi ki güçlkle katırından inebildi. Ama böyle bir yolculuğa çıkmaktan hiç pişmanlık duymadı. Gelip geçici anlarla olsa da, "çölün cana yakın barbarlığı" dediği şeyi bir nebze göstermişti ona: Bu nadir alınan bir ödül elbette.

Bird 1904'teki ölümünden önce Kürdistan, Kore ve Çin'de de dolaşma fırsatını buldu. Ama İran yolculuğu Victoria döneminin bu olağanüstü öncüsünün en gurur duyduğu başarı olarak kaldı.



Bell'in bir kabile haremde çektiği fotoğraf. Altına şu notu düşmüştü: "Şeyhin haremdeki bazı kadınlar çok güzeldi. Bu kadınlar elden ele geçiyor; çatışmanın galibi onları alıyor. Bir düşünsenize, adanın elleri kocalarının ve çocuklarının kanına bulanmış!"



Bell'in güçlü siyasal sezgisi hem adına gayri resmi casusluk yaptığı İngiliz idaresi, hem de aralarına girip dolaştığı insanlar tarafından ciddiye alınmasını sağladı. Bu sevimli karikatürü eniştesi Sir Herbert Richmond çizmişti.

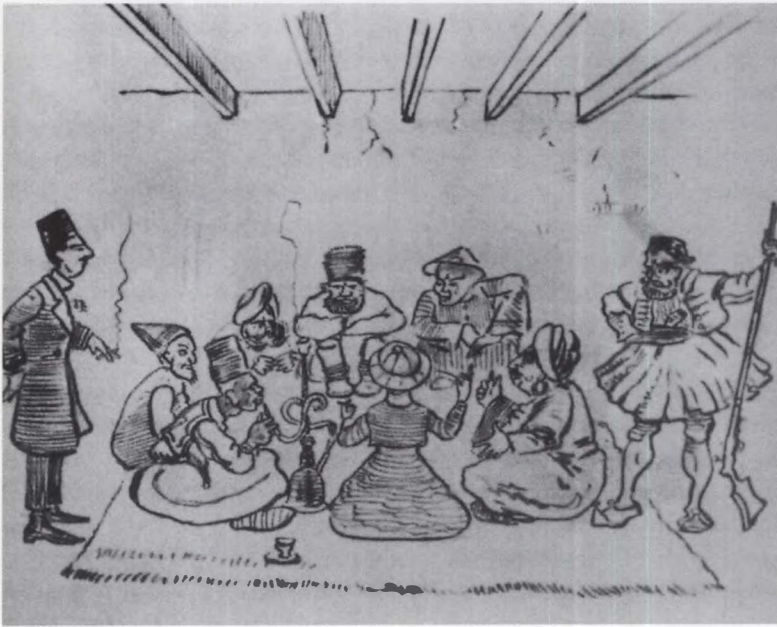
tuklu kaldı. Bir Arap haremdeki yaşamı ve tutumları içeriden bir bakışla ayrıntılı olarak saptayan ilk İngiliz gezgin oldu, bir dizi belgesel fotoğraf çekti ve daha sonra bunları bizzat banyo etti. Yürüttüğü görüşmelerle serbest kalınca, Ha'il'den ayrılarak Necef, Bağdat ve sonunda

tekrar Şam'a gitti. Yola çıkışından 136 gün sonra başlangıç noktasına döndü.

Yolculuktan sonrası

Bell bu yolculuktaki cesaretinin ve becerikliliğinin bir takdir nişanesi olarak Kraliyet Coğrafya Derneği tarafından Altın Madalya'yla ödüllendirildi. İngiliz hükümeti de Birinci Dünya Savaşı sırasında onu Irak'taki baş siyasal komiserin "doğu sekreteri" görevine getirerek takdirini gösterdi. Kral Faysal'ın danışmanları arasında yer alarak, Irak, Kuveyt ve Suudi Arabistan arasındaki sınırların çizilmesine yardımcı oldu, hatta Bağdat Ulusal Müzesi'ni kurdu. Ama Doughty-Wylie'nin ölümüyle yaşadığı uzun süreli acının ardından, bedensel ve siyasal bakımdan gücünün gittikçe azalması üzerine, 1926'da aşırı dozda ilaç alıp canına kıydı.

Bell büyük hazineler bulamamış ya da Arabistan'ın boş alanlarının haritasını çıkaramamış olabilir. Ama bir kadın olarak tek başına dolaşması, dışa dönük yolculuğunu kendisini tanımayla dönük yoğun bir iç yoklamayla yansıtmayı ve bunları çok ince bir tutku ve duyarlılıkla yazması açısından, attığı adımla yeni bir alan açtı.



FREYA STARK

Gertrude Bell gibi, Freya Stark da haritalardaki boşlukların büyülediği bir kişiydi. Gerek Bell'in, gerekse Isabella Bird'ün iyi niyetli çabalarına rağmen, Stark'ın 38 yaşında gezginlik mesleğine atıldığı 1931'de hâlâ bolca boşluklar vardı. Bu ilk büyük yolculuğunun hedefi, şimdiki İran'ın batı sınırında yer alan Luristan bölgesiydi.

Luristan vadileri geçmişte kötü namı Haşhaşiler'in kalelerini barındırıyordu. Bu tarikatın kültürü Stark'ın geleneksel Batı kadınısılığına son derece yabancıydı. Mensuplarının sürekli haşhaş çektiği tarikat, 11-13. yüzyıllar arasında katıksız bir gaddarlıkla bölgeye dehşet saçmıştı. Dayandığı ketumiyet kültürü hâlâ canlıydı ve arkeolog Stark sonunda tarikatın tarihini açığa çıkarmayı tasarlamaktaydı. Haritacı kimliğiyle, o civara ilişkin "haritanın içerdiği kesin yanlışları çözme" tasarısını tutarlı biçimde gerçekleştirdi. Dönüşünde Kraliyet Coğrafya Derneği tarafından "değerli" bir kâşif olarak övüldü.

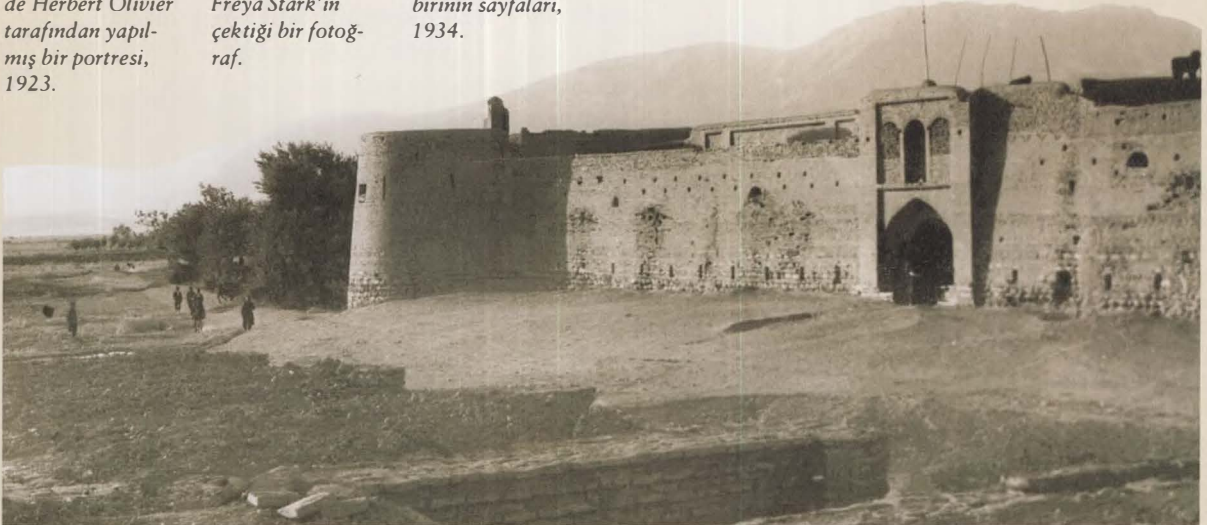
Ne var ki, gezgin yönüyle Stark açısından zahmetine çok daha fazla değer veren şey yolculuğunun manevi semeresiydi. Bağdat'tan yola çıkışından kısa bir süre sonra, Elburz Dağları'nda sıtma ya yakalandı. Hemen dönüp kentteki dostlarının yanına sıvışmak yerine, şansını deneyerek nekahet sürecinde orada kalma yoluna gitti. Bu karar parlak kariyerinin geri kalan bölümüne şekil verdi. Zayıf düşmüş ve sayıklar bir halde kendisini yerel halkın eline teslim etmekle, onlara son derece büyük bir saygı göstermiş oldu, karşılığında da onların içten sevgisini ve dostluğunu kazandı. Haftalarca süren müşfik bakımla sağlığına yeniden kavuştu. Böylece başarılı gezginlerin aralarına girerek dolaştıkları insanlarla karşılıklı duygusal ve kültürel bağına ilişkin yeni bir duyarlılığa ve anlayışa varmış halde yoluna devam etti. Bu da 1933'teki ölümüne kadar hayatına ve yazılarına zenginlik kattı.



Üstte Freya Stark'ın gençliğinde Herbert Olivier tarafından yapılmış bir portresi, 1923.

Altta İran'daki Ahiştar Kalesi; Freya Stark'ın çektiği bir fotoğraf.

Ortada Stark'ın pasaportlarından birinin sayfaları, 1934.



61

Atlas Okyanusu Üzerinde Tek Başına İlk Uçuş

1927

Uçuşta ne büyük özgürlük var! İnsana nasıl bir ilahi güç veriyor! Gemicinin kıyı rotasıyla, karada giden kişinin yoluyla kayıtlı değilim ben, izlediğim o hattı pekâlâ kuzeyde Arktik'e, batıya doğru Büyük Okyanus üzerinde veya güneydoğu yönünde Amazon cengellerine doğru çizebilirdim.

CHARLES LINDBERGH, 1953

Modern havacılık deniz kenarında başladı. Wright Kardeşler Aralık 1903'te, Kuzey Carolina'nın bir set adasındaki kumların yukarısında uçtu. Teknik bakımdan onların başardığı iş, havadan ağır ve pilotlu bir uçağın enerjiye dayalı ve kontrollü ilk uçuşu olarak tanımlanır. Wright Kardeşler'in Kitty Hawk'taki uçuşu küçük bir ırmağı aşmaya bile yetmeyecek bir süreyle ancak 12 saniye sürdü.

Temmuz 1909'da havacılıkta başka bir dönüm noktasına ulaşıldı: Louis Blériot Manş Denizi'nin üzerinde ilk kez uçtu. Yanına bir pusula almadan ve izden yoksun suyun yukarısında uçan Blériot'nun açık pilot kabininde yalnızca iki alet vardı: Bir yağ basıncı sayacı ve bir motor takometresi. 36 dakikalık bir uçuştan sonra mo-

del XI uçağını Dover'ın hemen batısına düşen bir tarlaya başarıyla indirdi.

Birinci Dünya Savaşı'yla birlikte, uçaklar kıyı sularında devriye dolaşmaya başladı. Savaşın sonuna yaklaşıırken, ABD Deniz Kuvvetleri 16 saatlik bir uçuş için yeterli yakıt taşıyabilecek bir deniz uçağı geliştirdi. Mayıs 1919 dört motorlu NC modeli üç deniz uçağı İngiltere'nin Plymouth limanına varmak üzere New York'taki Long Island'dan yola koyuldu. Her deniz uçağının altı kişilik bir mürettebatı vardı. Uçaklar Nova Scotia, Newfoundland, Asorlar ve Lizbon'da yakıt ikmali molaları verdiler. Üç uçaktan yalnızca biri, NC4 23 günlük yolculuğu tamamlayabildi. Haziran 1919'da iki İngiliz pilotu John Alcock ve Arthur Brown, ikiz motorlu ve çift kanatlı bir

Louis Blériot Fransa'dan İngiltere'ye uçuşundan sonra, kutu çatklı ve üstü açık uçağının yanında karısıyla ve seyircilerle birlikte poz veriyor. Havadan ağır bir uçakla önemli bir su kütlesini ilk kez aşan bu pilot, Dover'ın beyaz uçurumları ufukta belirinceye kadar yolu çıkar-
madığını belirtmişti.



Vickers kara uçağıyla Newfoundland açıklarında havalandılar ve 16 saat sonra bir İrlanda bataklığına çakıldılar.

Ödül

NC4'ün başarılı transatlantik geçişini yaptığı sırada, New Yorklu otel işletmecisi Raymond Orteig, Paris ile New York arasında havadan ağır uçakla ilk aktarmasız uçuş için 25 bin dolarlık bir ödül koydu. Mesafesi 5.760 km olan bu uçuş yaklaşık 40 saati bulacaktı. Tasarımını Igor Sikorsky'nin yaptığı üç motorlu ve çift kanatlı bir uçak Eylül 1926'da ödülü kazanma girişimiyle kalkışa geçerken kaza yaptı. Sikorsky'nin mürettebatındaki dört kişiden ikisi, bütün yakıt yükünün yanmasıyla çıkan yangında yaşamını yitirdi. Kaza dikkatleri, 40 saatlik bir uçuş için yeterli yakıtlı havalanma sorununa çekti. Benzinin ağırlığı aktarmasız transatlantik uçuşunun önündeki sınırlayıcı etkendi.

Posta taşırken yapılan plan

Sikorsky kazasına ilişkin haber 1926 sonbaharında St. Louis ile Chicago arasında savaş artığı bir "de Havilland" uçağının pilotluğunu yapan Charles Lindbergh'i bu konu üzerine kafa yormaya yöneltti. Geçmişte taşrada turnelere çıkmış olan 25 yaşındaki bu hava postası pilotu süre, hız, mesafe ve yakıt ağırlığı sorununu dikkate alması gereken biriydi. Ara sıra motor arızalandığında paraşütle atlamasına yol açan köhne uçakları kullanmaktan artık bıkmıştı. New York'tan Paris'e ilk uçuşu gerçekleştirmeye karar verdi. Bu işi tek başına yapacak ve tek motorlu bir uçakla uçacaktı. Tek gerek duyduğu şey doğru uçak ve bunu satın alacak paraydı.

St. Louis'deki işadamları Lindbergh'e destek vermeyi kabul etti ve tek motorlu bir uçak için gerekli kaynağı sağladı. Ne var ki, önde gelen uçak yapımcıları Lindbergh'i geri çevirdiler. Lindbergh sonunda San Diego'da Ryan Airlines adlı bir uçak yapım şirketi buldu. Tek koltuklu, tek motorlu ve tek kanatlı bir uçağın yapımı için, şirketin mühendisleri ve ustalarıyla birlikte çalıştı. Uçağın beş tankta taşınan 1.026 kg yakıtını kaldırmak için fazladan bir büyük kanadı vardı. Büyük ana tank kapalı pilot kabininin tam



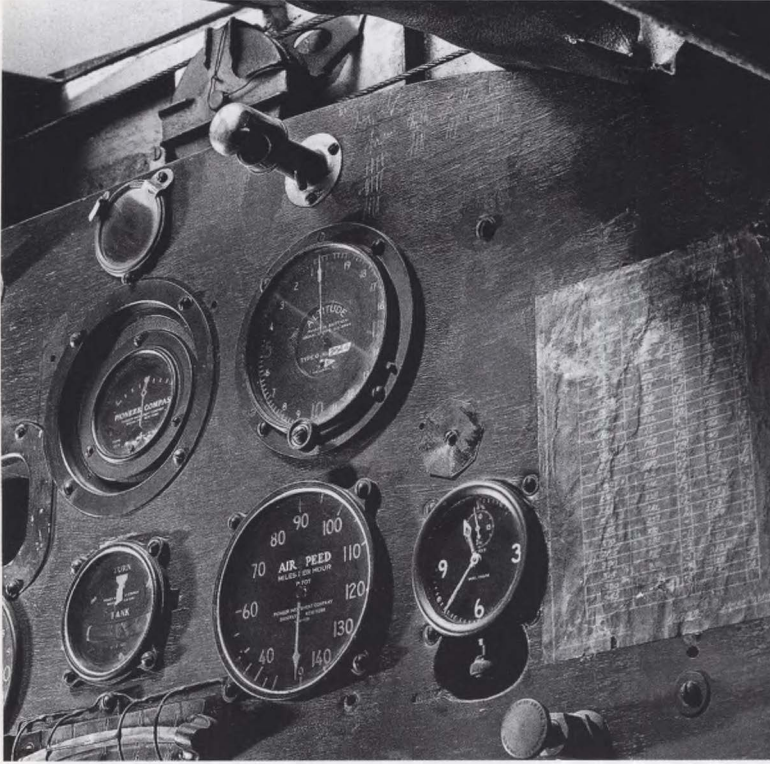
önündeydi. Öyle ki ileriye ancak alet panosunun sol tarafına takılmış bir periskopla görmek mümkündü.

Havacıların bir araya gelişi

Lindbergh Mayıs 1927 başlarında *Spirit of St. Louis* adlı uçağıyla deneme uçuşları yaparken, kıdemli Fransız pilotları Charles Nungesser ve François Coli'nin New York'a varmak üzere Paris'ten havalandığı haberi geldi. Aradan bir gün geçmesine karşın, Nungesser ve Coli'nin uçağı görülmedi, iki pilotun akıbeti hâlâ meçhul kalmış bir konudur. Lindbergh doğuya uçarak 12 Mayıs'ta New York'a vardı.

Lindbergh 19 Mayıs akşamı güncel bir tahmin raporu almak üzere Hava Durumu Bürosu'nu aradı. Alçak bulutlarla kaplı New York'ta yağmur vardı ama hava tahmin uzmanları kıyı

Lindbergh bir anda medya tarafından pırlatıldı, şarkılarla ve danslarla yüceltilti. Bu şarkı sözlerinde "Hepimizin bayıldığı bu çocuk kim? Bu devrin harikası kim?" diye soruluyor. Yıllar sonra Lindbergh'in medyayla ilişkileri tatsızlaşınca, bu hava değişti.



Spirit of St. Louis'in alet panosunun sağ tarafı. Lindbergh'in yakıt tüketimi saatlerini tuttuğu çetele sağda görülmüyor.

Lindbergh'in New York-Paris arasındaki büyük çember rotasını gösteren harita.

boyunca havanın açılmakta olduğunu bildirdi. Lindbergh o sabah havalanmaya karar verdi. Özellikle yakıt yükü üzerinde ayrıntıları kafasında tartıp durduğu o gece gözüne uyku girmedi.

New York'tan Paris'e aktarmasız uçuş Spirit of St. Louis daha tam yakıt yüküyle hiç kalkış yapmamıştı. 20 Mayıs sabahı zemin yumuşak ve ıslaktı. Lindbergh pistin ucundaki telefon kabloları konusunda endişeliydi. Yer mürettebatının bir itişinin ve birkaç sekmenin ar-



dından havalandı, kabloları sıyrıp geçti ve Paris'in yolunu tuttu. Kara üzerindeyken konumunu saptamak için yüzey şekillerine bakıyordu ama deniz üzerindeyken sadece kaba pusula hesabına göre ilerliyordu. Uçağın dengesizliği yüzünden bir sekstant kullanması olanaksızdı. Ağırlıktan tasarruf sağlamak için yanına telsiz almamıştı.

Lindbergh New England'ın doğu kesimi, Nova Scotia ve Newfoundland üzerinde büyük bir yay çizerek uçtu. Uçuşunun üzerinden 11 saat geçtiğinde Kuzey Amerika'yı geride bırakmış, artık Atlas Okyanusu üzerinde gecenin karanlığına doğru ilerliyordu. Okyanus boyunca kanatlarında buzun olduğu anlarda saparak bulut kümelerinin çevresinden dolanmak zorunda kaldı. Wright J-5 motoru kusursuz çalışıyordu ama pusulasında sorunlar vardı. Karayı nerede göreceğine emin değildi.

Uçak benzersiz tasarımıyla dolayı dengesizdi. Lindbergh uçuş boyunca kontrolü tamamen elde tutmak zorundaydı. Uykusunun kaçması için arada bir başını yan camlardan dışarıya çıkararak, soğuk ve ıslak havanın esintisine tuttu. Geceleyin pilot kabininde ona eşlik eden hayaletler var gibiydi. Güney Georgia'yı 36 saatlik geçişi sırasında Shackleton'ın da başına gelen bu durumun nasıl bir duygu uyandırdığı T. S. Eliot'ın *Çorak Ülke* şiir kitabında anlatılır.

Lindbergh havada 27 saati dolarken balıkçı tekneleri ve kısa bir süre sonra da derin girintili bir kıyı gördü. Sahil şeridinin yerini haritada bulduğunda, İrlanda'nın güneybatı kesimi üzerinde olduğunu, yani öngördüğü yol hattından pek uzak düşmediğini anladı. İkinciye doğru Cornwall bölgesinin yukarısında uçtu ve haritadan Blériot'nun 18 yıl önce Manş Denizi'ni birkaç kilometre kuzeyde aşmış olduğunu belirledi. 32. saati içinde Cherbourg'e yaklaşıırken, kalkışından sonraki ikinci günbatımına tanık oldu.

Çok geçmeden Paris'in ışıltısı gözle görülür hale geldi. Eiffel Kulesi'nin çevresinden uçan Lindbergh'in elinde, Le Bourget Havaalanı'yla ilgili olarak "kent'in kuzeydoğusu" gibi üstünkörü bir tarif vardı. Aydınlatılmış pisti karanlık ortamda kolayca seçti. Havaalanına yönelik yolları tıkayan arabaların farlarını görünce şaşırıldı.



Binlerce Parisli'nin onu inmez inmez selamlamak için akın ettiğinden haberi yoktu. Lindbergh 21 Mayıs 1927 akşamı saat 10:22'de *Spirit of St. Louis*'yi Le Bourget'ye indirdi. Uçağıyla 33,5 saat uçmuştu.

Charles Lindbergh bir anda "Uçan Avanak" yakıştırmısından kurtulup "Yalnız Kartal"a dönüştü. Yerküre boyunca başka hava rotalarını araştırmayı sürdürdü. Başarısı büyük coşkuyla karşılandı ve ona havacılığı geliştirmeye dö-

nük ilgi alanıyla uğraşma özgürlüğünü sağladı.

Lindbergh şöhretinin bedelini hem kişisel, hem de mesleki bakımdan ağır ödedi. Amerika'nın İkinci Dünya Savaşı'na girmesine karşı çıktı ve ırkçı tonlar taşıyan yazılar yayımladı. 20. yüzyılın ilk gerçek yıldızıydı ve diğerleri gibi zamanla gözden düştü. Daha sonraları dünyayı sürekli dolaşarak doğal çevreyi ve geleneksel kültürleri korumayı savunması, ona eski itibarını kazandırdı.

*Paris'e ulaşma-
sından sekiz gün
sonra, Lind-
bergh'in Croy-
don Havaala-
nı'na varışı kala-
balıklar üzerinde
aynı etkiyi yarat-
tı.*

Öncü Kadın Pilotlar

1930, 1937

Cesaret, hayatın huzur bahşetmek için biçtiği bedeldir. Bunu bilmeyen kişi ... korkunun beniz soldurucu yalnızlığını bilmez. Buruk sevincin kanat seslerini duyabildiği dağ zirveleri için de geçerlidir bu.

AMELIA EARHART, 1927

Amelia Earhart tek başına Atlas Okyanusu üzerinde uçarken kullandığı Lockheed Vega'sıyla birlikte.

Charles Lindbergh'in 1927'de Atlas Okyanusu üzerinde tek başına ilk uçuşu (s. 254), havacılık öncülerinin ortaya çıkacağı büyük çağın habercisiydi. Amelia Earhart bir yıl sonra Atlas Okyanusu üzerinde uçan ilk kadın oldu. Yalnızca uçağa binmiş bir yolcu ve kendi ifadesiyle ancak "bir patates çuvalı kadar yararlı" olması,

dünya basınını bu hikâye için yaygara koparmaktan alkoymadı. Dört yıl sonra yine tek başına okyanus üzerinde uçarak, Lockheed Vega uçağını sağ salım bir İrlanda tarlasına indirdi.

1920'lerin sonları ve 1930'lar yeni doğan havacılık sektörü için baş döndürücü bir dönemdi. Erkek ve kadın pilotlar uçuş sınırlarını zorlayarak, hava ulaşımının mümkün olduğunu defalarca kanıtladılar. Mesafeleri yıllar yerine saatlerle ölçülen bir düzeye indirerek dünyamızı küçülttüler. Ama bunun için ödenen bedel yüksekti.

Amelia Earhart

Earhart, Atlas Okyanusu'nu uçakla aşmaya çalışan ilk kadın yolcu değildi ama bu girişimden sağ çıkan ilk kadındı. "Patates çuvalı" aslında daha 1921'de Kinner Airster uçağını 4.267 m'ye kadar çıkararak, kadınlar arasında yeni bir irtifa rekoru kırmış ehliyetli bir pilottu.

Okyanusu 1932'de tek başına uçarak aştığı yolculuk olaysız geçmedi. Birkaç saat sonra uçağını sağa sola savuran şiddetli fırtınalarla karşılaştı. Bulutların üzerinde uçmaya çalışmak için yukarıya çıkınca, uçağın kanatları buz tutmaya başladı. Uçak birdenbire etrafında dönerek dikine inişe geçti. Earhart beyaz köpüklü dalgaların biraz yukarısında tekrar yükselip düz uçuşa geçmeyi başardı. Kendisine takılan sevecen adla "Lindy Hanım"ın uçağını ineklerin dolaştığı bir tarlaya indirmesi, kadınların hem cesaret, hem de yetenek bakımından erkeklerle boy ölçüşebileceğini kanıtladı.





Üç yıl sonra da Honolulu'dan California'ya uçarak, Büyük Okyanus'u tek başına aşan ilk kişi oldu. Bu 3.875 km mesafeli uçuşu ertesi yıl rekor kırdığı bir başka solo uçuş izledi. Bu sefer yolculuğu Mexico'dan New Jersey eyaletindeki

Newark'aydı. İnşinde kalabalıklar uçağa ve yeni havacılık çağının timsallerinden biri haline gelmiş olan kadına doğru atıldı.

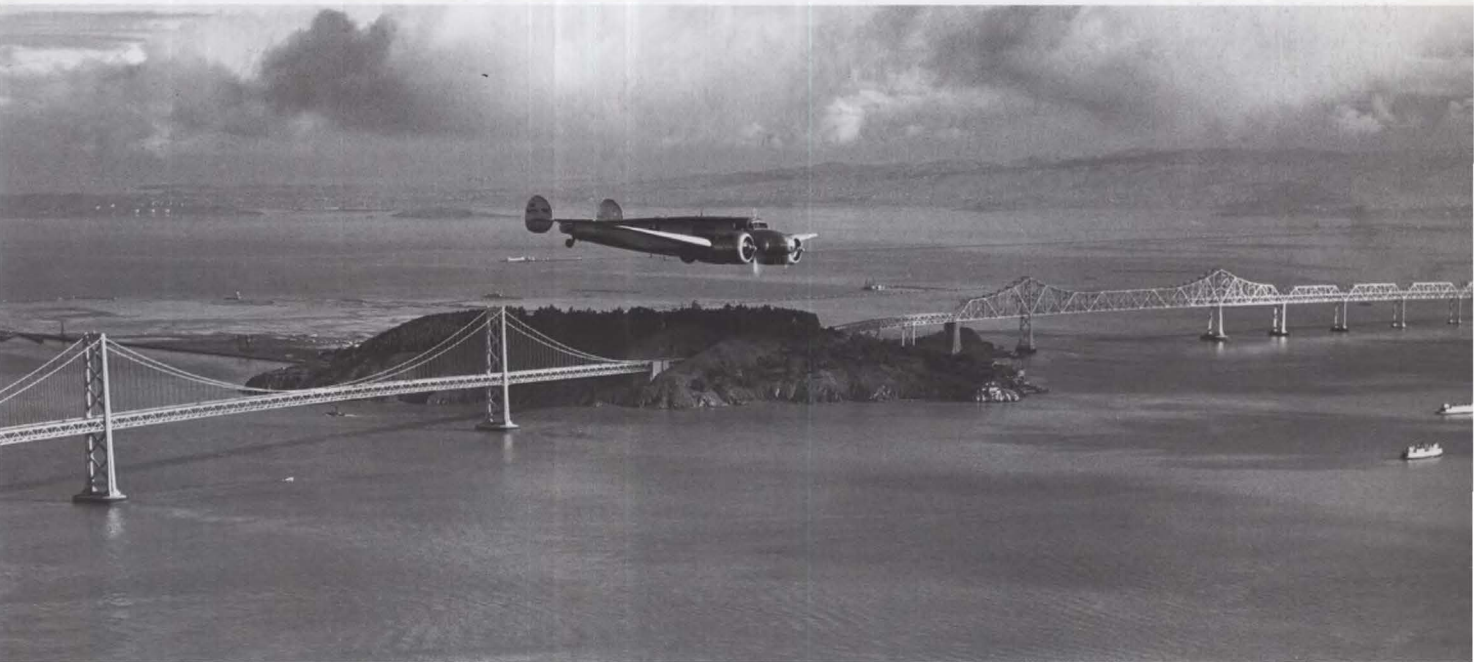
Amelia Earhart hep adıyla birlikte anılacak olan uçuşa giriştiğinde 39 yaşındaydı. O zamana kadar hiçbir kadın dünyanın çevresinde uçmamıştı, heyecan uyandıran bir beklentiydi bu. Yanına uçuş mühendisi olarak Fred Noonan'ı alan Earhart, bir Bendix RA-1 telsiz alıcısı, bir telsiz yön bulucusu ve deneme aşamasındaki başka aletlerle donatıldığı için "uçan laboratuvar" adı takılan Lockheed Electra'nın pilotluğunu yapacaktı. Yerden havaya iletişim hâlâ emekleme çağındaydı, Fred seyir rotasını yıldızlara ve güneşe göre belirlenen konuma bakarak çizecekti.

California'nın Oakland kentinden 20 Mayıs 1937'de havalanan Electra, ABD'yi üç günde aştı ve Venezüella'daki Natal'a vardı. Atlas Okyanusu'nu aşarken Noonan güneşin dünyaya hattını ölçmek için bir baloncuk oktanı kullanarak rotayı belirledi. Earhart bulutlar ve hafif sis arasında kıyıya doğru inişe geçti ama indikleri yer öngörülen varış noktası, Dakar'ın 190 km kuzeyindeydi.

Afrika'yı aşarak Sudan'daki Hartum'a uçuş dört günü aldı. Earhart Arap Yarımadası'nın çevresinden döndü, Umman Denizi üzerinde uç-

Earhart yeni havacılık çağının simgelerinden biri haline geldi ve büyük şöhrete kavuştu, çekici görüntüsü reklamlarda kullanıldı.

Earhart'ın kullandığı Lockheed Electra 1937'de Oakland'da Körfez Köprüsü'nün yukarısında süzülüyor.



Earhart'ın genellikle yanına aldığı donanımın bir parçası da pudra takımıydı. Böylece her destansı uçuşundan sonra, kendisini indiği havaalanında karşılayan basın önüne her zaman bakımlı çıkardı.



tu ve 13 saat 22 dakika sonra Karaçi'ye indi. Böylece Afrika'dan Hindistan'a ilk uçak yolculuğu yapılmış oldu.

Hindistan üzerindeki uçuş olaysız geçti ama Kalküta'daki havaalanını sel basmıştı. Birmanya'ya uçuş için yakıtı idareli kullanma gereği nedeniyle, Electra ağaçları ucu ucuna sıyrarak ilerledi. Avustralya'nın Darwin kentindeki kısa bir dinlenmenin ardından, Yeni Gine'deki Lae'ye 29 Haziran'da varıldı. Orada Büyük Okyanus üzerinde Howland Adası'na yapılacak 4.223 km'lik uçuş için hazırlıklar yapıldı.

Büyük Okyanus'ta ABD gemisi *Itasca* yardım için hazır beklerken, Howland Adası'na da yüksek frekanslı bir telsiz yön bulucusu kurulmuştu. Ama yıl 1937'ydi, telsiz sinyalleri zayıftı ve statik parazit çoğu kez haberleşmeyi olanaksız kılıyordu. Fred Noonan'ın kronometresinin saniyeye varıncaya kadar doğru olması hayati öneme sahipti ama Adelaide'den yeterince net bir zaman

sinyalinin duyulabilmesi için iki gün beklemek zorunda kaldı. Kronometresinde üç saniyelik sapma vardı. Pearl Harbor 2 Temmuz'da bağlantıya girdi ve saatte 12 mil hızla karşıdan esecek bir rüzgâr tahmini bildirdi. Bu durum uçuş süresini 18 saat uzatacaktı. Yakıt yüküyle ağırlaşmış Electra yönünü rüzgâra çevirerek havaalandı.

Itasca'yla haberleşme aksaktı. Electra'nın gemiye tahminen 322 km uzaklığa varmasına kadar, Earhart'ın sesi güçlükle duyulabiliyordu. Earhart'ın devreye her girişinde, *Itasca* hemen mors alfabesiyle cevap verdi. Oysa ne Amelia ne de Fred mors alfabesini biliyordu. Howland Adası'ndaki yön bulucusuna gelince, uçuştan saatler önce açıldığından, Electra'nın menzile girdiği sırada bataryaları tükenmişti. Electra'nın Howland Adası'na ne kadar uzakta olduğunu asla öğrenemeyeceğimiz bir noktada Earhart ve Noonan için uçuş bitti. Bir süre sonra tarihteki en büyük arama çalışması başlayacaktı.

Amy Johnson

Amelia Earhart'ın talihsiz uçuşundan yedi yıl önce, Amy Johnson adlı genç bir İngiliz kadın manşetlerdeydi. Pilot ehliyeti almasından yalnızca bir yıl sonra, 24 Mayıs 1930'ta İngiltere'den Avustralya'ya tek başına uçmayı başaran ilk kadındı.

Johnson 5 Mayıs'ta Havilland Moth uçağı *Jason*'la rüzgâra doğru pistte ilerleyince, üstü açık pilot kabininden Croydon Havaalanı çevresine yayılan bir gümbürtü koptu. Uçağı yakıt, yedek parçalar ve aletlerle öylesine yüklüydü ki, ancak ikinci girişiminde havalanmayı başardı. Maki-

Amy Johnson 1930'da tek başına İngiltere'den Avustralya'ya uçarak, bunu başaran ilk kadın oldu. Yedi yıl sonra Amelia Earhart dünyanın çevresinde uçan ilk kadın olmaya dönük bir girişim için yola koyuldu ama Büyük Okyanus'ta kaybolunca, bu uçuş trajediyle noktalandı.



nist diploması alan ilk kadın olmasından dolayı, uçağındaki aletleri kendisi yapmıştı.

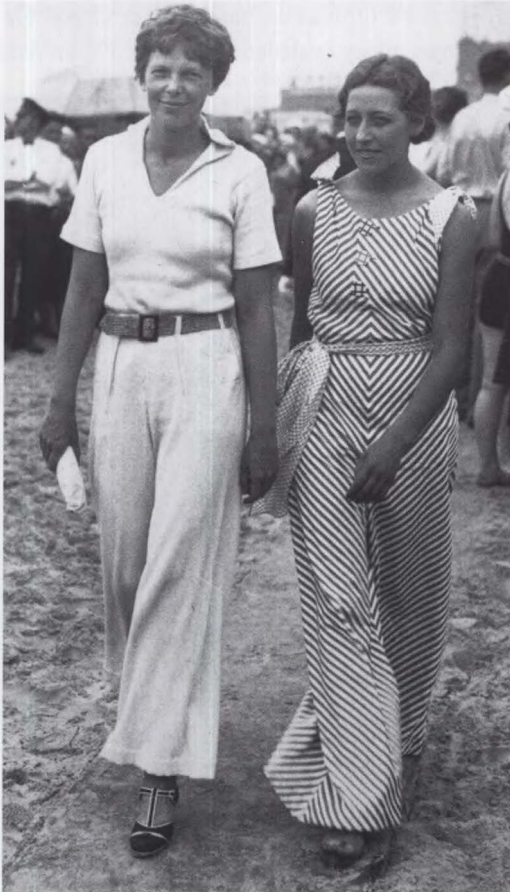
Türkiye üzerinde uçarken Toros Dağları'nın uzaktan büyük bir set gibi belirdiğini gören Johnson, çift kanatlı uçağının yükselip bunları aşamayacağını anladı. Havanın çok hafif olmasına karşın, alçalarak düpedüz düşme riskini göze aldı. Bir kanat ucu kanyonun kenarına neredeyse sürttü. Dört gün sonra da Irak üzerinde bir kum fırtınasıyla kuşatılma tehlikesini yaşadı, çölün ortasına inip fırtınanın geçmesini beklemek zorunda kaldı.

Johnson'un niyeti 1928'de İngiltere'den Avustralya'ya ilk solo uçuşu başaran Bert Hinkler'in 15 günlük rekorunu kırmaktı. Muson yağmurlarının üstü açık pilot kabinini dövmesi, onu Birmanya'nın başkenti Rangoon'daki bir futbol sahasına inmek zorunda bıraktı. Çift kanatlı uçak bir tel çite doğru kaydı ve alt kanadı kıvrıldı. İki gün sonra onarılmış olarak tekrar havalandı ama rekora erişme olanağı artık kalmamıştı. Johnson ilk kalkışından 19,5 gün sonra Darwin'e indi. Kendisini başarısız saymasına karşın, dünyanın gözünde artık İngiliz Earhart'tı. İngilizler için "göklerin kraliçesi"ydi.

Sonraki altı yılda Johnson rekor kırmaya dönük solo uçuşlarında Sibiry'a'dan Japonya'ya ve iki kez İngiltere'den Güney Afrika'ya gitti. Kocasını ve pilot meslektaşını Jim Mollison'la birlikte 1933'te New York'a uçuş girişimi bir kazayla sonuçlandı. Mollison ailesi nekahet döneminde Amelia Earhart'ın evinde kaldı ve iki kadın sıkı bir dostluk kurdu.

Earhart'ın 1937'de kaybolması Johnson'ın kendi yeteneği konusunda kuşkuya düşmesine yol açtı. Kocasından ayrılmış ve derin ruhsal çöküntüye girmiş bir durumdayken, 1940'ta Hava Nakliye Yedek Filosu'na gönüllüce katıldı. Bir yıl sonra Thames Halici'ne düşüp çakıldı.

Ne Johnson'ın, ne de Earhart'ın cesedi şimdiye kadar bulunabilmiş değildir. Gerçekten kaza yapıp yapmadıklarına ilişkin spekülasyonlar hâlâ canlıdır. Üzücü gerçek şu ki, gökyüzü ödünsüzdür, acıma göstermediği gibi, en ufak insan hatasını da bağışlamaz. Ama spekülasyon yapanlar bir bakıma haklıdır, hiç kuşkusuz simgeler asla ölmez.



Üstte Johnson Avustralya'ya tek başına uçuşundan önce, İngiltere'nin güney kesimindeki Croydon Havaalanı'nda Gipsy Moth uçağıyla kalkışa hazır halde.

Earhart (solda) ve Johnson (sağda) 1933'te Atlantic City'de kumsal boyunca birlikte yürüyor. Her ikisi de havacılık serüvenlerinde olağanüstü cesaret gösterdi ve trajik biçimde öldü.

Uzun Yürüyüş

1934-35

Uzun Yürüyüş'ten söz edilirken, birileri çıkıp "Bunun önemi ne?" diye sorabilir.

Buna cevabımız Uzun Yürüyüş'ün ... tarihte ... kendi türünün ilki olduğudur.

Tarih bizimkine denk uzunlukta bir yürüyüşü görmüş müdür hiç? Hayır, asla!

MAO ZEDONG'UN KOMÜNİST PARTİ ÇALIŞMALARIYLA İLGİLİ KONFERANSA VERDİĞİ RAPOR,
ARALIK 1935

Mao Zedong,
Zhou Enlai, Bo
Gu ve Zhu De
(Kızıl Ordu baş-
komutanı)
1937'de Shaan-
xi'de.

Uzun Yürüyüş kahramanca bir bedensel girişimdi. Ama aynı zamanda büyük siyasal önemi vardı. Çin komünist hareketinin hem ayakta kalmasını hem de Moskova'daki Komünist Enternasyonal'in denetiminden kurtulmasını sağladı. Mao Zedong'un ileride onu Çin'in önderi olmaya götürecek merdivene ayak basmasına olanak verdi.

Mao "Uzun Yürüyüş" terimini Çin İşçi ve Köylü Kızıl Ordusu'na bağlı Birinci Cephe Ordusu'nun güney eyaletleri Jiangxi ve Fujian'daki

üssünden Çin'in ücra kuzeybatı bölgesindeki yeni bir üsse yürüyüşünü anlatmak için kullanmaktaydı. Bu ordunun başarısızlığa uğraması halinde, Çin komünizminin birçok kıdemli mensubu ve önderlerinin çoğu onunla birlikte batacak, belki de bütün hareket çökecekti.

Varoluş mücadelesi

Birinci Cephe Ordusu'nun 1934 yazında karşı karşıya olduğu durum umutsuzdu. Birkaç yüz bin kişilik Milliyetçi Parti [Guomindang] kuvvetlerinin kendi üssüne yönelik düzenli ilerleyişi karşısında tutunmayı sağlayacak etkili bir yol bulamamıştı. Askeri planlamadan sorumlu üç adam, ordunun ayakta kalması için tek umudun üssünü terk etmesi olduğuna karar verdi: Bütün Kızıl Ordu'nun siyasal komiseri (ve daha sonraları 26 yıl boyunca Çin'in başbakanı) olan Zhou Enlai, esasen Moskova eğitilmiş ve Çin Komünist Partisi'nin günlük işlerinin yürütülmesinden sorumlu bir sivil olan Bo Gu, Komünist Enternasyonal tarafından Çin'e gönderilmiş ve askeri tecrübeye sahip bir Alman olan Otto Braun.

İlk başta "yer değiştirme" olarak nitelendirilen yürüyüş 16 Ekim'de başladı. Yürüyüşçüler yaklaşık 85 bin askerden ve birçoğu hamal olmak üzere birkaç bin sivilden oluşmaktaydı. Mao Zedong ve Zhou Enlai'nin eşleri de dahil 30 kadar kadın da vardı aralarında.

Ordu beş hafta sonra bir ırmak geçidinde kuşatmayı yarmaya yönelik ilk büyük çarpışmaya girdi. Kuvvetinin yaklaşık yarısını, ayrıca bütün ağır erzak ve donanımını kaybetti. Bu tehlikeli durum Komünist Parti Politbürosu'nun bir dizi toplantı yapmasına yol açtı. Guizhou bölgesin-





deki Zunyi'de düzenlenen dördüncü toplantıda, üç kişilik ekip görevden alındı ve Mao Zedong partinin üst düzey yürütme organı sekreterliğe alınmanın yanı sıra, Zhou Enlai'nin askeri danışmanlığına getirildi. Stratejik bakımdan ise Yangtze'nin kuzeyinde yeni bir üs kurulması gerektiğine karar verildi.

Yürüyüş başından sonuna kadar bir maddi ve manevi dayanıklılık sınavıydı. Komutanlar ve sivil önderler bazen at sırtında yolculuk etti ama "savaşçı" askerler hep yürüdü. Hepsinin ayaklarında sıklıkla yenilenmesi gereken örülmüş hasır sandaletler, üstlerinde ince bir pamuklu üniforma vardı. Normalde bir mavzer ya da hafif makineli tüfekle birlikte mühimmat ve tayınlara konduğu bir bez çuval taşıyorlardı. Sıklıkla açık havada uyuyor ve satın alınan ya da el konan yiyecekleri çoğu kez pişirmeden yiyorlardı.

Maddi engeller ve siyasal görüş ayrılığı

Mevcudu 30 bin'e kadar inmiş olan ordu, sonunda Mayıs 1935'te Yangtze'yi aşmayı başardı. Ondan sonra bir dizi çetin doğal engelle karşılaştı. Bunların arasında derin boğazların içinde akan Dadu adlı bir ırmak, tek geçidinin her iki yanı karlarla kaplı bir sıradağ ile Yangtze ve Huang [Sarı] ırmak havzaları arasında kalan, 160 km genişliğindeki yüksek ve sulak bir plato vardı. İkinci ve üçüncü engeller can kaybına yol açtı.

Yürüyüşün bu aşamasına damgasını vuran bir şey de Mao ve arkadaşları ile Dördüncü Cephe Ordusu'nun siyasal komiseri Zhang Guotao arasındaki stratejik anlaşmazlıktı. Dördüncü ve Bi-

rinci cephe orduları Haziran ortalarında Sichuan'ın iç kesiminde buluştu. Üç ay sonra, bir dizi toplantının ve birleşik orduların iki kola ayrılmasının ardından, Zhang güneye, Mao ise kuzeye yöneldi. Mao'nun ancak 7.000 kişiye varan kolu kuzeydoğuya yürüyerek Shaanxi'ye vardı. Orada Ekim ortalarında bir sığınak buldu. Böylece kurulan üs, Kızıl Ordu'nun bir yerel unsuru tarafından yıllarca savunuldu.

Mao'nun başında olduğu kolun bir birimince tutulan güzergâh kılavuzu, yürüyüş sırasında toplam 9.463 km, yani kuş uçuşuyla Moskova ve Pekin arasındaki mesafe kadar yol alındığını göstermektedir. Dolayısıyla Mao'nun, bitişinden iki ay sonra adlandırdığı gibi buna Uzun Yürüyüş denmesi her bakımdan yerindedir.

Uzun Yürüyüş sırasında Mao Zedong'un önderlik rolünü öne çıkarmak amacıyla daha sonra yapılmış bir Çin propaganda afişi.

Uzun Yürüyüş'ün güzergâhını gösteren harita. Bu girişime katılanların çoğunluğu bütün yolu yürüyerek aşmıştı.



64

Thor Heyerdahl
ve Kon-Tiki

1947

Salda bulunan bizlere göre uygar insanın büyük sorunları yanlış ve aldatıcıydı, insan zihninin saptırılmış ürünlerinden ibaretti. Yalnızca doğanın güçleri önemliydi. Ve de doğanın güçleri ufak sala hiç aldırıyor gibiydi.

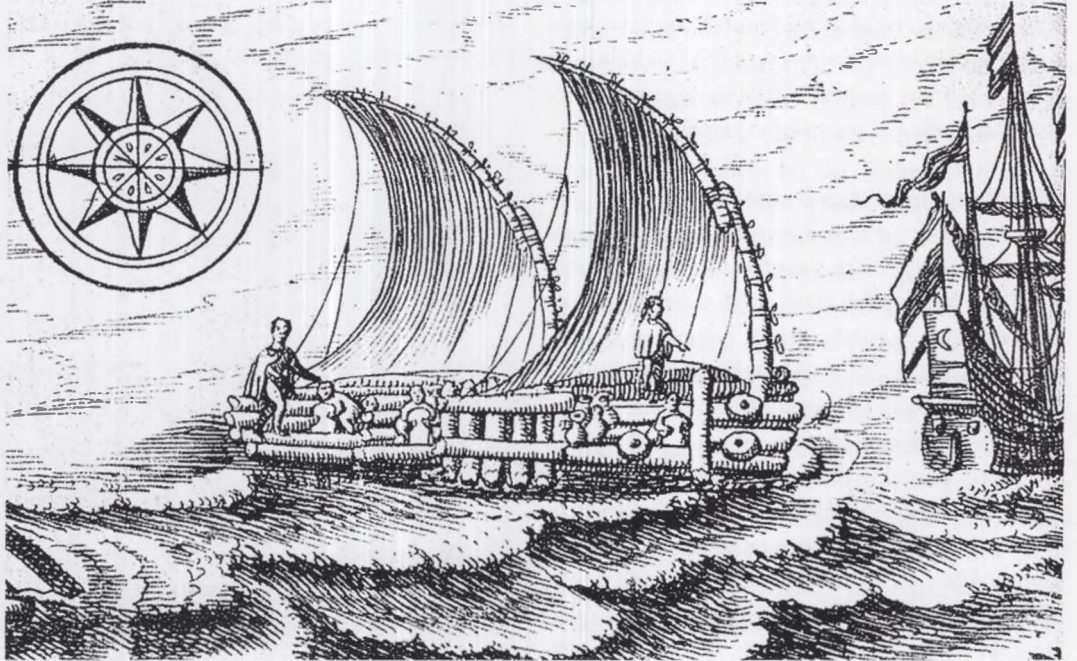
THOR HEYERDAHL, 1950

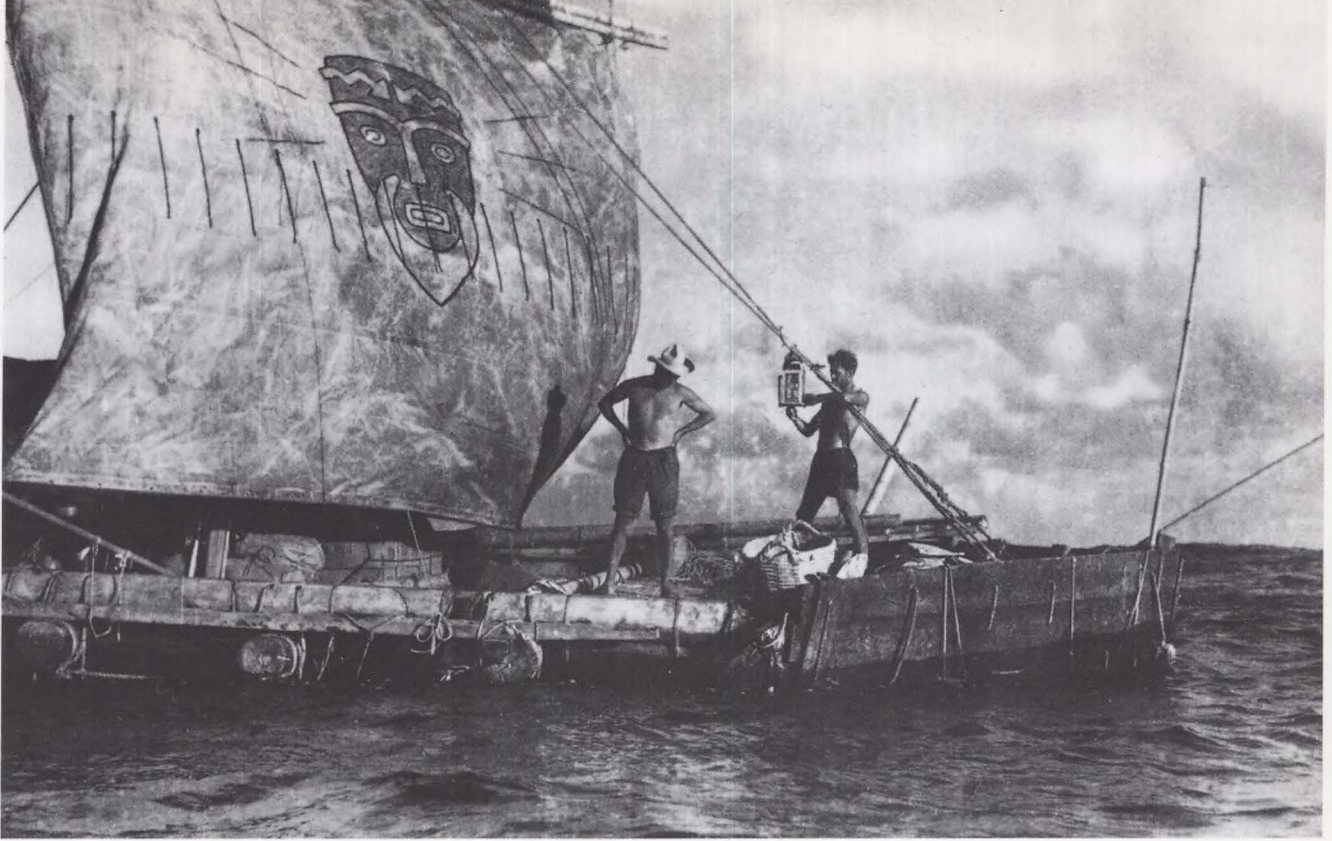
Thor Heyerdahl sırf böyle bir şeyin mümkün olduğunu göstermek amacıyla, balsa kerestesinden yapılmış bir salla Güney Amerika'dan Polinezya'ya deniz yolculuğu yaptı. 1936'da bir yıllığına kalmak üzere gittiği Marquesas Adaları'ndaki Fatu-Hiva'da, zooloji araştırmalarından vazgeçerek, Polinezya ırkının ve kültürünün kökleri üzerine yoğun bir incelemeye girişmişti. Güney Büyük Okyanus halklarının başlangıçta adalara nasıl ulaştığına dair farklı teorilere kafa yormaya başladı. Okyanus akıntılarını gözlemleyerek, adaların doğudan, yani Peru'dan gelmiş olabileceği kanısına vardı.

Heyerdahl İkinci Dünya Savaşı'nın araştırmalarında yol açtığı kesintiden ve hem finansal güçlüklerin, hem de akademik çevredeki muhalefetin üstesinden geldikten sonra, bir sal yapmaya yetecek kadar balsa kütüğü bulmayı umduğu Ekvador'a uçakla gitti. Yelkenli balsa sallarının Peru'dan Polinezya'ya okyanusu aşarak varabileceğini kanıtlamaya kararlıydı.

Heyerdahl teknesini yaparken, Pizarro'nun (s. 105) 16. yüzyılda tanık olduğu ve aktardığı İnka sallarını örnek aldı. Çivi ya da tel gibi modern malzemelerin hiçbirini kullanmadı ama yeni kesilmiş ağaçların gerekli olduğunu biliyordu.

17. yüzyıl başlarından kalma bu çizimde Peru kıyısı açıklarında balsa kerestesinden yapılmış bir sal görülüyor. Heyerdahl'ın Kon-Tiki'yi yaparken örnek aldığı tekne buydu.





Bunları Ekvador ormanlarında buldu. 12 adet kocaman balsa kütüğü Palenque Irmağı boyunca yüzdürülerek okyanusa ulaştırıldı ve balsa sallı Callao Körfezi'nde halatlarla birbirine bağlanan dokuz kütükten yapıldı. Hiç kimse Heyerdahl'ın Büyük Okyanus'u sağ salım aşma şansının olduğunu sanmıyordu. Altı kişiye dört ay yetecek erzak, içme suyu dolu 56 küçük tenekeyle birlikte bambu güvertenin altına istiflenmişti.

Büyük Okyanus'tan geçiş

Kon-Tiki bir İnka atasından, 1500 yıl kadar önce Peru'da kaybolduğuna ve Polinezya'da tekrar ortaya çıktığına inanılan efsanevi güneş-kraldan alınma bir addı. Heyerdahl ve Kuzeyli beş yol arkadaşı Peru'daki Callao'dan 28 Nisan 1947'de ayrıldı ve sal bir römorkun yedeğinde denize çekildi. Çok geçmeden Humboldt Akıntısı onları doğru istikamete doğru hızla taşımaya başladı. Balsa kerestesinin yumuşaklığı bir avantaja dönüştü, halatlar yavaş bir aşındırmayla ahşabın içine gömüldü ve böylece bazı felaket tellallarının tahmin ettiği gibi yıpranıp kopmadı.

30 Temmuz gecesi yüzlerce deniz kuşu görüldü ve ötüşleri duyuldu, karanın yakında olması

gerektiğinin bir belirtisiydi bu. Ekibi bekleyen güçlük *Kon-Tiki*'nin nasıl durdurulacağıydı. Karanın ilk kez görülmesinden üç gün sonra, sal kötü nam salmış Takume ve Raroia resiflerine doğru sürüklendi. Ekip bir ıssız adaya çıkmayı başardı ama *Kon-Tiki* kıyıya vurup parçalandı ve çarpmanın etkisini atlatan dokuz balsa kütüğü dışında, Heyerdahl'ın ifadesiyle "muhterem bir enkaz"a dönüştü. Altı adam 101 günde denizde 6.437 km yol almıştı. Sonradan onarılarak eski haline getirilen sandal şimdi Oslo'daki Kon-Tiki Müzesi'nde duruyor.

Kon-Tiki denizde. Heyerdahl bu salı tamamlanmış halde ilk kez gördüğünde, bir "eski Norveç ağılıının tavan arası"na benzetmişti.

Kon-Tiki'nin mürettebatı. Thor Heyerdahl soldan üçüncü.





Kon-Tiki'nin Büyük Okyanus'u aşarken izlediği güzergâh.

Heyerdahl Ra II'yle Fas'tan Barbados'a 57 günde gitti.

Seferin sonuçları

Yolculuk dünya çapında insanların hayal gücünü olağanüstü biçimde çeldi, Heyerdahl'ın seferle ilgili kitabı 20 milyon sattı ve 70 dile çevrildi. Heyerdahl aslında Polinezya'ya ulaşan ilk göçmenlerin Güney Amerika'dan gelmiş olabileceğini kanıtlamak için yola koyulmuştu, kesinlikle bu güzergâhı izlediklerini kanıtlama gibi bir niyeti yoktu. Ancak akademik çevrenin yaklaşımı hafife alıcıydı. Dönemin önde gelen Polinezya

uzmanı Sir Peter Buck, yolculuğu "hoş bir serüven" diye nitelendirdi, Finlandiyalı Profesör Karsten bütün olayın uydurma olduğunu öne sürdü.

Heyerdahl kariyerine uzmanlaşmanın yeni kök saldı dönemde başlamıştı ve akademi dünyasına gereğinden fazla alana el atmaya çalışan biri olarak görüldü. Yöntemleri kesinlikle alışılmış çizgiye aykırıydı ve mizacı gereği gösteriş yapmaya yatkındı ama belki de akademisyenlerin onun masa başı işlerden uzaklaşarak seferlerde çokca zaman geçirmesini çekemiyordu.

Ra seferleri

Heyerdahl'ın ilgisini çeken başka bir soru, Orta Amerika ile Mısır ve İndus Vadisi kültürleri arasında bir bağlantı bulunup bulunmadığıydı. Saz tekneleri ilk kez Andlar'daki Titicaca Gölü'nde görmüş ve papirüs sazlarından bir sal yapıp bununla Atlas Okyanusu'nu aşmanın mümkün olup olmadığını merak etmeye başlamıştı. 1969'da Çad Gölü'nde de saz tekneler görünce, Mısır'da böyle bir sal yapmaya karar verdi. Yedi kişilik bir mürettebatla 25 Mayıs 1969'da Ra I'e binerek Amerika'ya doğru yelken açtı. Ekip 56 gün ve 5.000 km sonra, hedefe varmaya bir hafta kala tekneyi terk etmek zorunda kaldı. Bu başarısızlıktan yılmayan Heyerdahl'ın inşa ettiği daha küçük ve daha derli toplu "Ra II" 17 Mayıs 1970'te Fas'taki Safi limanından yola çıktı, Barbados'a 57 günde varması, Kolomb'dan önce hiçbir teknenin Atlas Okyanusu'nu aşmış olacağı yolundaki teoriyi yıktı.

Heyerdahl çelik gibi kararlılığıyla ve geniş ufuklu bakışıyla, uygarlıklara ve kavim göçlerine ilişkin yerleşik teorilerin mutlaka doğru olmadığını defalarca gösterdi. Onun kanısı şuydu: "Her şeyin bizimle başladığı yönündeki Avrupa tutumuyla çok uzun süreden beri gözlerimiz bağlanmış durumda. İşin gerçeği şu ki, dünyanın dört bir yanında birçok büyük uygarlık bizim oralara varışımızla son buldu." Gelgelelim, günümüzde çoğu uzman arkeoloji, dilbilim ve genetikten hareketle, Heyerdahl'ın teorilerini hâlâ gözardı ediyor, Polinezya'ya ilk kez batıdan gelen insanların yerleştiğine ve Amerikan uygarlıklarının Mısır'dan etkilenmediğine inanıyor.



Everest'e Tırmanış

1953

Şüphe götürmez el kol hareketlerinden tepeye vardıklarını anladığımızda, bir an aklımızı kaçırdık gibi olduk. Dönüşlerinde basbayağı ağlayarak Ed ve Tenzing'e sarılmış halde buldum kendimi. Sanırım diğerleri de aynı durumdaydı.

JOHN HUNT'IN GÜNLÜĞÜ, 30 MAYIS 1953

65

Geceyi deniz seviyesinden 8.400 m'nin daha yukarısında, kar örtüsüne oyulmuş iki basamaklı çıkıntılara tünemiş olarak geçirdiler, o zamana kadar bir insanın kamp kurduğu en yüksek noktaydı bu. Hava sıcaklığı -27°C'di ve çadırı döven boralar kumaş üstünde donmuş kırılganları koparıp savuruyordu. Yüz maskelerinin içinde ısılk çalan oksijen, iki adamın aralıklarla uyumasını sağlıyordu. Sabah saat 4'te kahvaltı için sıcak bir içecek hazırlamak üzere gazocağını yaktılar. Uyku tulumlarının içinden kıvrılarak

çıktılar ve buz tutmuş parmaklarını sarsakça kullanarak, kocaman ve kaba yüksek irtifa tırmanış çizmelerini ve kramponlarını giydiler.

Saat 6:30'da güçlükle çadırdan çıktıklarında yüzlerine parlak beyaz ışık vurdu. Yaklaşık 4.000 m aşağılarında kalan mavi vadi gölgesinde, keşişlerin daha iki ay önce kendilerini kutsadığı Thyangboche manastırını zar zor seçebildiler. "Tanrı bize karşı hayırhah" diye düşündü Tenzing. Tanrı onun için Çomolungma'yla, İngilizler'in ve İngiliz Uluslar Topluluğu'ndan yol

1953 seferinin 13 tonluk erzak ve donanımının bir bölümünü Khumbu Buzulu boyunca üs kampına taşıyan hamallar. Hemen arkadaki doruklar Tibet'le sınırı çiziyor.



GEORGE MALLORY

George Mallory 1924'te Hindistan'a gitmek üzere denize açıldığında, son üç yıldır hayatına hükmeder hale gelmiş olan Everest Dağı'na son tırmanma girişiminde bulunmayı umuyordu. Gönülsüzce katıldığı 1921 keşif seferinde bu dağın Tibet tarafına çıkmayı sağlayacak bir yol bulmuş ve ardından 1922'deki tırmanışında zirveye çarpıcı bir mesafeye kadar yaklaşmıştı.

Mallory'nin de aralarında yer aldığı George Finch, Geoffrey Bruce, Edward Norton, Howard Somervell, Sandy Irvine ve Noel Odell gibi olağanüstü öncüler, havanın seyredildiği ortamda daha önce kimsenin varamadığı yüksek noktalara çıkmış ve bu süreçte yüksek irtifa dağcılığını geliştirmişti. Ama Mallory'nin güzel konuşma becerisiyle, edebi özelemleriyle, yakışıklılığıyla ve tırmanıştaki zarıflığıyla halkın Everest kahramanı olarak öne çıktığı söylenebilirdi. Estetik güdülerle hareket eden bir tırmanıcı açısından, Everest'in Kuzey Yüzü'nde yükseğe tırmanmanın sert ve kaba saba mahiyetinin, muğlak ve soyut "meydan okuma" anlayışı ile şan ve şöhretin ayartıcılığı dışında pek çekici bir tarafı yok gibiydi. Bununla birlikte Mallory o zirveye ulaşmayı ölesiye istiyordu.

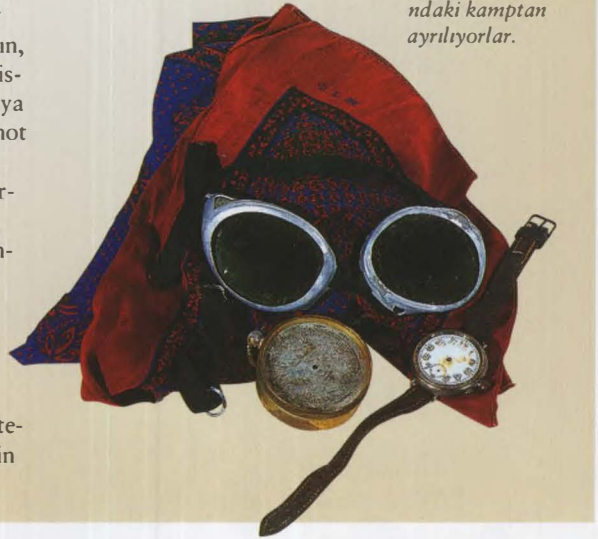
Esas olarak berbat havanın yol açtığı birçok aksiliğin ardından, 1924'te zirveye varmak için iki girişimde bulunuldu. İlkinde tek başına ve oksijen donanımı olmaksızın tırmanan Edward Norton, deniz seviyesinin 8.573 m yukarısı olarak hesaplanan bir noktaya ulaştı. İkinci girişimde bulunan kişi George Mallory'ydi. Yapay yardımcı aletler konusundaki etik ve estetik kuruntularına karşın, yanına oksijen donanımı almaya karar verdi ve seferin mühendislik dehası Sandy Irvine'i partneri olarak seçti. İkilinin dış dünyaya son mesajı Altıncı Kamp'tan 7 Haziran 1924'te gönderilen bir not oldu. Ertesi gün Noel Odell onları zirveye doğru uzanan büyük Kuzeydoğu Sırtı'nın tepesinde ya da tepesine yakın bir yerde ilerlerken gördü. Ardından bulutlar görüşünü kapattı.

İki dağcıyı bir daha canlı gören olmadı. Mallory'nin cesedi ancak 1999'da Kuzey Yüzü'nün yüksek bir kesiminde bulundu. Hırpalayıcı bir düşüşün ardından can verdiği bu yerde, kopuk bir halat şeridi hâlâ beline sarılı halde yatıyordu. Irvine'in cesedinin ise biraz daha yukarıda olduğu sanılıyor. İki adamın zirveden aşağıya düşmüş olması akla yakın bir ihtimaldir ve böyle bir şeyin yaşanmış olabileceğini kanıtlamak üzere birçok teori öne sürülmüştür. Ama belki de ölümlerinin kesin mahiyetinin çözülmemiş bir esrar olarak kalması daha tercihe şayandır.



Altta Mallory'nin 1999'da cesediyle birlikte bulunan mendili, kar gözlüğü, altimetresi ve kol saati.

Üstte Mallory ve Irvine zirveye varma girişimleri için sırtlarında ağır oksijen tüpleriyle Kuzey Boynu'ndaki kamptan ayrılıyorlar.



arkadaşlarının Everest dediği bu kutsal dağla eşanlamlıydı.

Edmund Hillary ona dönerek, "Tamam mı?" diye sordu. Her nefesi bir himmet ve her kelimesi nadide bir eşya gibiydi sanki. Tenzing gülümseyerek, "Evet, hazırım" dedi. İki adam göz alıcı karda sert vuruşlu adımlarla ilerledi. Tarih 29

Mayıs 1953'tü, dünyanın damında iki ayrı hayat yolculuğunun buluştuğu gün yani.

Sığır çobanı ile arıcı

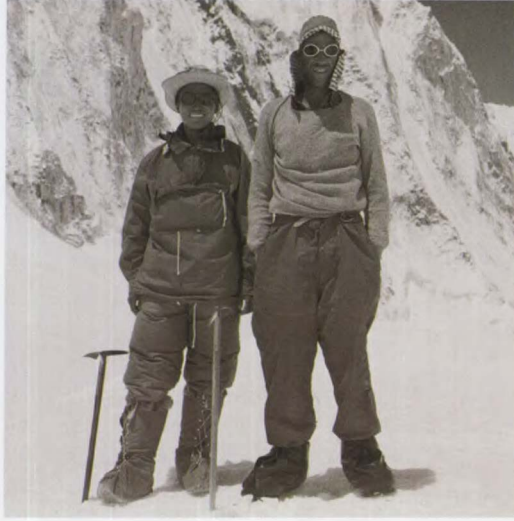
Tenzing Norgay Tibet'te, Everest'in birkaç kilometre ötesinde doğdu. Çocukken dağın eteğindeki otlaklarda "yak" denen sığır sürülerinin

güdülmesine yardımcı oldu. Daha sonra ailesi Nepal'da, dağın hemen güneyinde yaşayan Şerpa halkının arasına yerleşti. Birçok Şerpa gibi, Tenzing de iş bulmak için 1935'te Darciling'e gitti ve Eric Shipton öncülüğündeki bir Everest seferine yük taşıyacak kafileye yazıldı. Bu, dağın kuzey kenarına tırmanmaya dönük yedi başarısız İngiliz girişiminin beşincisiydi.

Binlerce kilometre ötedeki Yeni Zelanda'da, genç Hillary ise Everest'e tırmanmaya yönelik girişimlerin hikâyelerini iştahla okuyordu. Bir yandan da ailenin arıcılık işinde çalışırken bulunduğu boş zamanlarda, Güney Alpler'de dağcılık becerilerini bilemek için uğraşıyordu. Himalayalar'ı dolaşma şansını nihayet 1951'de, Hindistan'da tırmanılmamış bir doruğa çıkmaya dönük bir seferle buldu. Gezisinin sonunda Everest'in o zamana kadar hiç ayak basılmamış ve yabancı seferlere henüz yeni açılmış güney kenarında Eric Shipton'ın girişeceği bir keşif tırmanışına katılmaya çağrıldı. Bu, Şerpaların yüksek vadileri arasından geçerek Khumbu Buz Saçağı'na ulaşmayı sağlayan bir yolculuktu.

Hillary ve İngiliz yol arkadaşları 900 m yüksekliğindeki bu yarık ve karışık yapılı buz şelalesine tırmanarak, Everest'e Nepal'dan tırmanmanın potansiyel bakımdan mümkün olduğunu kanıtladı. Ertesi yıl bunu neredeyse başarma noktasına varan bir İsviçre sefer ekibi buz saçağından çıkarak, George Mallory'nin ta 1921'de Batı Çukuru adını vermiş olduğu gizli asma vadiye girmeyi sağlayan uzun güzergâha öncülük etti. Çukurun baş tarafından sonra, İsviçreli dağcılar ve yanlarındaki Şerpa takımı 1.200 m yüksekliğindeki bir buz yüzünü büyük bir uğraşla tırmanarak, Güney Boynu'nun aşırı rüzgârlı eyerine ulaştı. Burası zirveye varış yolunu oluşturan Güneydoğu Sırtı için son mola yeri idi.

Sert rüzgârlarla boğuşan, yetersiz donanım ile kamp kuran ve işleyişi arızalı oksijen takımlarının ağırlığı altında yol alan İsviçreli Raymond Lambert, deniz seviyesinin yaklaşık 8.600 m yukarısına tırmandıktan sonra pes ederek geri döndü. Bu zirveye varma girişimindeki yol arkadaşı Şerpa takımının başındaki kişi, yani Güney Boynu'na kadar uzun kamp zincirinin kurulmasını sağlamış olan Tenzing Norgay'dı. Artık çok say-



Tenzing'in alnına belki de bir zirve girişiminin yazıldığı düşüncesiyle, Hillary bu Şerpa reisiyle güçlü bir partnerlik kurdu.

gın bir dağcı olan Tenzing, dağlarda çalışmayı değil, en yüksek zirveye tırmanmayı bir tutku olarak benimsemişti.

Son harekât

1953 Everest Seferi başlangıçta Eric Shipton tarafından planlandı. Ama son dakikada düzenleme komitesi onu görevden aldı ve yerine ekip lideri olarak John Hunt'ı getirdi. Her zamanki diplomat tavrıyla ekibi dikkatlice dinleyen Hunt, ekibe Yeni Zelandalı iki sıkı dağcı George

Zirveye varmayı sağlayan güney güzergâhını İsviçreli 1952'de açıp kusursuz işler hale getirdi ve İngilizler de 1953'te tamamladı.



Sağda Günümüzde Khumbu Buz Saçağı metal alaşımı merdivenlerle kapsamlı biçimde donatılmıştır. 1953'te John Hunt'ın sefer ekibinin elinde sadece birkaç merdiven vardı, bunlar aşağıdaki vadilerden taşınan ağaç tomruklarıyla takviye edilmişti.

Karşı sayfada
Tenzing Norgay
29 Mayıs 1953
sabahı saat
11:30'da Everest'in zirvesinde. Havaya kaldırdığı buz baltasında Britanya, Nepal, Birleşmiş Milletler ve Hindistan bayrakları yer alıyor. Bu fotoğrafı Edmund Hillary çekmişti.



Lowe ve Edmund Hillary'yi alma yönündeki önerisini kabul etti. Ayrıca Tenzing Norgay'ın "serdar" olmasına, yani seferin başarısı yük taşıma becerilerine bağlı olan Şerpalar'ın başına getirilmesine razı oldu. Katmandu'ya varıldığında, Tenzing'i aynı zamanda tırmanış ekibinin tam bir üyesi olmaya çağırdı.

İsviçre tecrübesinden yararlanan İngiliz sefer ekibi, Güney Boynu'na kadar sekiz kamptan oluşan bir piramit kurdu. Oradan yola koyulan Tom Bourdillon ve Charles Evans 26 Mayıs'ta zirveye çıkmanın eşğine vardı, oksijenin tükenmeye başlaması üzerine, Güney Zirvesi'nden geri döndü. Sıra Hillary ve Tenzing'deydi.

"Sana minnettarım"

Hillary ve Tenzing çok daha yüksek noktadan, pek sağlam olmayan Dokuzuncu Kamp'tan yola çıkarak, sabahın erken saatlerinde Güney Zirvesi'ne vardı. Hillary her zamanki titizliğiyle bütün yol boyunca aklından aritmetik işlemleri yaparak oksijen hadlerini hesapladı ve böylece son için yeterli gazı yedekte tuttu. Havadar bıçak ağzı sırtı onları 12 m yüksekliğinde bir uçurumun dibine götürdü. Orada Hillary karın

çökmemesi ve kendisini Kangshung Yüzü boyunca 3.000 m aşağıya savurmaması için dua ederek, kaya ve kar arasında bacadan tırmanır-casına yukarıya çıktı. Tenzing peşinden gitti. Bu zorlu çıkışın ötesinde, sırt bir dizi yumuşak tümsekle daha rahat bir geçit verdi. İki adam sabah saat 11:00 sularında, kendilerini dağın öbür tarafta Tibet'e doğru inen kuzey kenarından aşağıya bakar durumda buldular. Tırmanacak bir yer kalmamıştı.

Hillary, Anglosakson sakınganlığına yakışır bir tavırla tokalaşmak için elini uzattı. Ama Tenzing kollarını koca adamın omzuna dolayarak, sırtını yumruklarla dövdü. Ardından Hindistan, Nepal, Büyük Britanya ve Birleşmiş Milletler bayraklarını taşıyan buz baltasını havaya kaldırarak, tarihsel fotoğraf için poz verdi. O gün öğleden sonra iki tırmanıcı Güney Boynu'na dönerken, George Lowe güzel haberi şu ölümsüz sözlerle duyan ilk kişi oldu: "Puştı becerdik!" Tenzing ise, biyografisini yazan kişinin aktardığına göre, sadece mütevazı bir Budist duasını mırıldanmakla yetindi: "Tuci Çey, Çomolungma." Bunun anlamı "Sana minnettarım, Everest"ti.



66

Tek Başına Dünya Turu

1968-69

O sırada dünyanın çevresini tek başına ve duraksız dolaşmanın mümkün olduğunu kimse sanmıyordu, aslına bakılırsa, herkes bana bunun imkânsız olduğunu söylemekten bir keyif alıyordu.

ROBIN KNOX-JOHNSTON

Robin Knox-Johnston dünya turu seyahatinde yanına aldığı erzak yığınının önünde.

Zamanı gelmiş bir sınavdı bu. Francis Chichester 1967'de yalnızca Avustralya'da tek bir durakla dünyayı çepçevre yelkenli tekneyle dolaşmıştı. Dünyanın çevresini tek başına ve duraksız dolaşmak son büyük yelkencilik sınavıydı. Peki ama bu mümkün müydü? Chichester'in teknesi *Gypsy Moth IV* yolun yarısında büyük

çapta bir elden geçirmeyi gerekli kılmıştı. Acaba bir tekne "Kükreyen Kırklar" kesimini boydan boya bir geçişi de kapsamak üzere 300 gün denizde kalabilir miydi? Bu kadar uzun bir süreye ne kadar yiyecek yetecekti? Gemici hiçbir insanla temas kurmaksızın denizde bu kadar uzun süre kaldıktan sonra aklını kaçırmaz mıydı?



The Sunday Times gazetesi tanıtım fırsatını görerek çabuk davrandı ve bu işi başaracak ilk kişiye verilecek "Altın Küre" ödülünü koydu. Toplam altı İngiliz, iki Fransız ve bir İtalyan başvurdu. Kurallar basitti. Ümit, Leeuwin ve Boynuz burunlarından kuzeye doğru çıkarak tek başına, dışarıdan yardım almaksızın ve duraksız, dünyanın çevresini yelkenliyle dolaşmak. Gazete başvurularımızı kabul etti ama değerlendirme aşamasında sponsorluk elde edemedim. Bir deniz ticaret filosu subayı olarak gördüğüm kapsamlı eğitimin yanı sıra, *Suhaili* adlı teknemi Bombay'da inşa etmemin ve Ümit Burnu yoluyla ülkeye getirmemin öğrettiği dersler dikkate alınmamıştı.

Yelken açış

The Sunday Times keyfi bir kararla yarışın Ekim 1968'de başlayacağını duyurdu, ancak küçük tekneyle yola çıkacak olanlarımız için çok geç bir tarihti bu. Dolayısıyla içimizden üç kişi Haziran'da yelken açtı: Chay Blyth, John Ridgway ve ben. Böylece gazetenin favorisi Fransız yelkenci Bernard Moitessier'den iki ay önce yolculuğa başladık ama onun teknesi daha uzun ve daha hızlıydı.

İlk hedef Manş Denizi'nin sıkışık trafikli sularından kazasız belasız çıkıp açık denize ulaşmaktı. Ardından güneye inerek, ekvatordaki sakin sulardan geçtim ve Güney Atlas Okyanusu'nun yüksek basınç sisteminin çevresinden döndüm. Daha o aşamada bazı sorunlarla karşılaştım. Teknem fena halde su sızdırdığından, iki gün ekvator bölgesinde kalarak, sızıntı yapan bağlantı yerine bir bakır şerit çatmak üzere yüzeyin 1,5 m aşağısında çalışmam gerekti.

"Gürleyen Kırklar" bölgesine girmemle birlikte başka güçlükler ortaya çıktı. Bir fırtınanın patlamasıyla oluşan devasa dalgalar *Suhaili*'yi öylesine dövdü ki, direkleri sular altında kaldı. Esintisinin gücüyle kamara yerinden oynadı, su tankı bağlantıları koptu ve depo edilmiş bütün içme suyu kirlendi, telsiz ıslandı ve vericisi arızalandı, otomatik dümen bozuldu. İçmek için yelkenlerde yağmur suyu toplamam ve buz gibi sulara çok soğuk bir dalışı gerektirse bile, otomatik dümeni onarmam mümkündü. Ama o andan



itibaren bulunduğum yeri artık kimseye bildiremeyecek ve başım derde girdiğinde yardım istemeyecektim.

Avustralya'ya doğru sürünürcesine ilerlerken, yeni fırtınalar eşlik etti bana. Ancak sürekli ıslak giysilere ve ilkel yaşam koşullarına uyum sağlamıştım artık, bedensel direncim arkası kesilmeyen zorluklar için gerekli kas gücünü sağlamak

Robin Knox-Johnston'ın dünyanın çevresini tek başına ve duraksız dolaştığı başarılı yolculuğundaki güzergâhı.

JOSHUA SLOCUM

Joshua Slocum güzergâhı boyunca bazı yerlerde durarak, dünyanın çevresini yelkenliyle dolaşan ilk kişiydi. Nova Scotia'nın Wilmot kentinde 1844'te doğdu, sonradan Amerikan yurttaşlığına geçti. Daha 12 yaşında aşçı yamağı olarak denize açılarak, deniz ticaret filusunda serüvenlerle dolu bir yaşam sürdürdü ve 25 yaşında bir uskunanın kaptanı oldu. Bir süre en zarif Amerikan yelkenli gemilerinden *Northern Light*'in ortakları arasında yer aldı. Daha sonra sahibi ve kaptanı olduğu *Aquidneck* gemisiyle Brezilya'da kaza yaptı. Enkaz parçalarından 11 metrelik bir kano inşa etti, ailesinin mürettebatlık yaptığı bu tekneyle 8.046 km yol alarak New York'a ulaştı. Bu yolculuğunu anlattığı *The Voyage of the Liberdade* 1894'te yayımlandı.

Spray adlı 11 metrelik eski bir şalopanın kalıntılarını 1892'de bizzat onarıp yenileyerek tek başına dünyanın çevresini dolaşmak üzere 1895'te denize açıldı. Cebelitarık, Macellan Boğazı, Avustralya ve Güney Afrika'ya uğrayarak 1898'de Rhode Island'ın Newport limanına döndü. *Sailing Alone Around the World* (1900) adlı kitabı büyük yelkencilik klasiklerinden biridir. Slocum 1909'da *Spray*'le yeni bir yolculuğa çıktı ve bir daha kendisinden haber alınamayınca, denizde battığı kanısına varıldı.



Denizde 313 gün tek başına kaldıktan sonra 22 Nisan 1969'da Falmouth'a dönuş. Knox-Johnston telsizinin dev bir dalgayla ıslanması yüzünden, yolculuğunun büyük bir bölümünde dış dünyayla telsiz bağlantısı kura-mamıştı.

üzere yükselmışti. Avustralya açıklarında otomatik dümen sonunda artık onarılamayacak ölçüde bozulduğunda, teknenin durumu dışındaki her konuda kendimden emindim. Bakım ve onarım işleri gittikçe daha çok zaman alıyordu ve makine dikişli yelkenler artık neredeyse tamamen el dikişli hale gelmişti.

Dunedin açıklarında beş saat kadar karaya oturmuş halde kalmam, bir muhabirden yarışın gidişatı konusunda yeni bilgiler edinme fırsatı verdi bana. Epeyce arayla öndeydim, Blyth ve Ridgway yarıştan çekilmişti ve Moitessier de dört haftayı aşkın bir süreyle gerimdeydi. Büyük Okyanus'un güney sularında hızla yol aldım ve Boynuz Burnu'na doğru yöneldim. Tekneyi koşulların daha yumuşak olduğu kuzey rotasında tutarak koruma çabam, doğulu rüzgârlara çatmamdan dolayı, bana 10 günü aşkın bir süreye

mal oldu. Boynuz Burnu'nun çevresinden 17 Ocak 1969'da dolandığımda, Moitessier'nin bana yetiyeceği endişesi içindeydim. Onun benden 20 gün sonra burnu döndüğünü çok sonraları öğrendim.

Asor Adaları açıklarında bir İngiliz gemisine mesaj göndermeyi başardım. Böylece yerimin Lloyds'a bildirilmesiyle, aradan geçen dört ayda ilk kez benden haber alınmış oldu ve 17 gün sonra Falmouth açıklarında start çizgisini tekrar geçtim. Moitessier, Güney Atlas Okyanusu'nda yarıştan çekildi. Nigel Tetley, Asor Adaları'na yaklaşıyordu. Aşırı zorladığı teknesi finişe 1.610 km kala parçalandı. Crowhurst'ün teknesi bir ay sonra Atlas Okyanusu'nda terk edilmiş halde yüzerken bulundu, izine hiç rastlanmadı. Yola koyulan dokuz teknedен yalnızca biri çıkış limanına geri dönmüştü.

Ay'a Gidiş ve Geliş

67

1969

Ömrüm boyunca bildiğim Ay, yani gökteki o iki boyutlu küçük sarı disk başka bir yere gitmiş ve yerini şimdiye kadar gördüğüm en huşu uyandırıcı küre almış.

MICHAEL COLLINS, APOLLO 11 ASTRONOTU, AY YÖRÜNGESİNE GİRİLİRKEN, 1969

Neil Armstrong, Edwin Aldrin ve Michael Collins'i taşıyan *Apollo 11* uzay aracı, Ay'a gitmek üzere 16 Temmuz 1969'da Florida'daki Cape Kennedy Üssü'nden kalktı. Ama bu görev aslında sekiz yıl önce başka bir tarihsel uçuşla, Rus Yuri Gagarin'in 12 Nisan 1961'de uzaya çıkan ilk insan olmasını sağlayan seferle (bkz. çerçeve yazı, s. 277) başlamıştı. İki Amerikan astronotu sonunda Ay yüzeyine ayak bastığında, ilkel Rus "Sputnik"lerinden birincisinin 1957'de dünyanın yörüngesine girişinin üzerinden 12 yıldan az bir sürenin geçmiş olması insanı inanılmaz gibi gelen bir şeydir.

Gagarin'in uçuşunu izleyen günlerde, Başkan Kennedy kendisine bağlı Uzay Konseyi'ne Ruslar'ın başarısını gölgede bırakmak için ABD'nin ne yapabileceğini sordu. "Uzayda bir laboratuvar kurarak, Ay çevresinde bir tur atarak, Ay'a bir roket indirerek ya da insanlı bir roketle Ay'a gidip gelerek Sovyetler'i alt etme şansımız var mı? Yarışı kazanmamızı sağlayacak dramatik sonuçlar vaat eden başka bir uzay programı var mı?" diye yazdı 20 Nisan 1961 tarihli bir bilgi notunda. "Mevcut programlar üzerinde günde 24 saat çalışıyor muyuz? Öyle değilse, niçin?"

Ay'a Yolculuk

Söz konusu Temmuz gününde, yani Kennedy'nin sözünü verdiği on yıllık süre daha dolmadan, üç astronot koca bir *Satürn V* roketinin tepesinde sırtüstü yatarak yüzlerini semaya çevirdiler. Her üçü de 1960'ların deyişle uzay ge-

diklisiydi. Sefer komutanı ve 38 yaşındaki Neil Armstrong'ın klasik bir NASA astronotu geçmişi vardı. Daha çocukken havacılığa deli gibi tutulmuş ve daha 16 yaşında, sürücü ehliyetinden önce pilot ehliyeti almıştı. Kore Savaşı'nda Deniz Kuvvetleri'nin usta pilotlarından biri haline gelmiş ve havacılık mühendisliği diploması almıştı. İlk uzay uçuşunu Mart 1966'da iki adamlı *Gemini 8* uzay aracıyla yaparak, bütün *Apollo* planının temel unsurlarından biri olan ilk uzay kenetlenmesi görevini yerine getirmişti.

Armstrong'un yanında oturan Edwin "Vızıl-tı" Aldrin, ondan yalnızca birkaç ay büyüktü. Bir başka Kore Savaşı savaşçısı olarak, daha

Apollo 11 astro-notları (soldan sağa): Neil Armstrong, Michael Collins ve Edwin "Vızıl-tı" Aldrin.





Apollo kapsülü bugüne kadar yapılmış en güçlü roketlerden biri olan 111 m yüksekliğindeki Saturn V'nin üstündeydi.

sonra Massachusetts Teknolojisi Enstitüsü'nde uzay araçları bilimi öğrenimi görmüştü. Tezinin konusu daha sonraları NASA tarafından benimsenen uzayda araç buluşması teknikleriydi. Ayrıca 1966'daki *Gemini 12* seferinde yer alarak, uzayda yürüme rekoru kırmıştı.

Mürettebatın üçüncü elemanı Michael Collins, diğer ikisi gibi 1930 doğumlu olmakla birlikte, Armstrong'dan birkaç hafta küçüktü. Asker kökenli bir kişi olarak, o da bir *Gemini* göreviyle uzaya çıkmış, bir kenetlenmeyi ve bir uzay yürüyüşünü kapsayan 1966 seferinde *Gemini 10*'un pilotluğunu yapmıştı.

Patlamalı kalkıştan 11 dakika sonra *Apollo* aracı yörüngedeydi ve üç astronot artık ağırlıksızdı. İki buçuk saat sonra, bir roket motorunun ateşlenmesi Ay'a doğru yol almalarını sağladı. Yeryüzündeki yolculuklardan farklı olarak,

Sağda Apollo 11 belirlenen rotada 384 bin km yol alarak Ay'a ulaştı. Daha önceki insanlı iki uçuşu yapan Apollo 8 ve Apollo 10 Ay'ın yörüngesine girmiş ama iniş yapmamıştı.

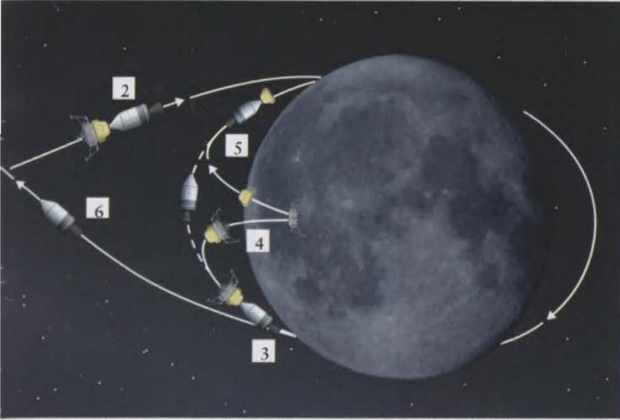


uzay seferi çoğunlukla enerjisiz süzülmeyle dayanır. Yoldaki düzeltmeler dışında, başlangıçtaki roket yanışının zamanlamasıyla belirlenir. Ama *Apollo* görevleri için, fiilen iki aracın kullanılmasına önceden karar verilmişti. Bunlardan kumanda ve hizmet modülü (CSM) *Columbia* asıl araç olacak, daha ince yapıyla ay iniş modülü (LM) *Eagle* ise iniş görevini üstlenecekti. LM ayrı bir bölmeyle konmuştu ve Ay'a doğru süzülüş sırasında CSM'yi döndürmeye ve LM'yle kenetlenmesini sağlamaya gerek vardı. Bu işlemin yapılmasıyla birlikte, astronotlar Ay'a doğru üç günlük süzülüş için işe koyulma olanağını buldu.

Sükûnet Denizi'ne iniş

Dördüncü günde astronotlar Ay'ın yeryüzünden görülen yüzünün arkasına geçti ve öbür taraftayken yüzeyin yalnızca 100 km yukarısında Ay yörüngesinde kalmak için yeterli yavaşlamayı sağlayacak roket ateşlemelerini başlattı. Armstrong ve Aldrin'in Ay modülüne geçişle birlikte, iki araç 20 Temmuz 1969'da ayrıldı. "Sizi gidi kediler, Ay yüzeyinde bir şeye takmanın kafanızı" dedi Collins.

Süzülüş döneminin ardından, Ay'a büyük ölçüde bilgisayar denetimindeki güdümlü iniş yalnızca 12 dakikayı buldu. Ama beş dakika sonra, bilgisayarın kontrol panosunda bir alarm ışığı yandı. "Program Alarmı, bu bir 1202" dedi Armstrong. Houston'daki görev kumanda merkezi bunun bir bilgisayar aşırı yüklenme alarmı olduğunun farkına vardı ve "Anlaşıldı, o alarm bizim için TAMAM" diye bildirdi. Bunun anla-



mı göreve devamdı. Oysa bilgisayar *Eagle*'ı büyük bir kraterin içine doğru götürüyordu. Armstrong menzilin ötesine yönelmeye karar verdi. Sonunda, yalnızca 30 saniyeye yetecek bir yakıtı kalmış halde, aracı *Mare Tranquillitatis*'in (Sükûnet Denizi) yüzeyine indirdi. "Houston, burası Sükûnet Üssü. *Eagle* indi!" mesajını ilettili.

Ay'ın yerçekimi dünyadaki altıda biri olduğundan, yere iniş anında çok az sarsıntı olmuştu. Roketin kaldırdığı ince toz arazi boyunca hatırı sayılır bir mesafeye kadar esmişti ve lastiklerin birinden sarkan bir çubuğun yüzeye değ-

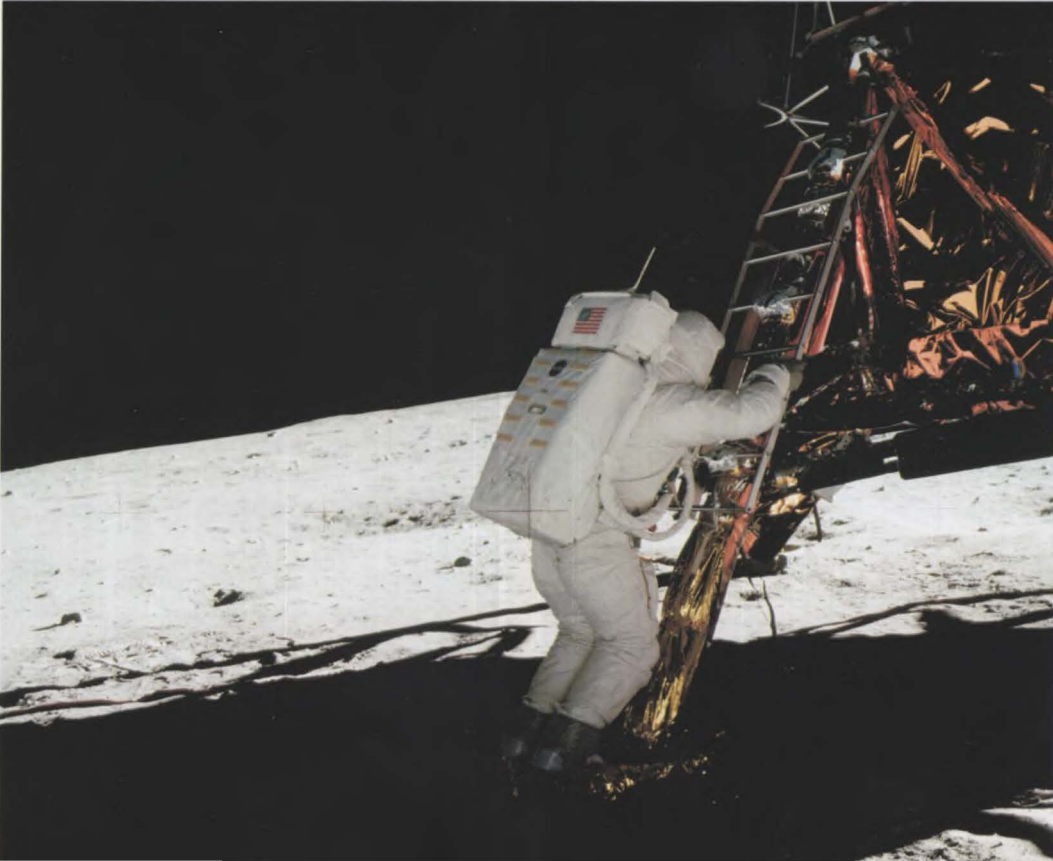
UZAYA GİDEN İLK İNSANLAR

Yuri Gagarin'in (1934-68) seçilmesinde muhtemelen havacılık cesareti kadar geçmişte yaptığı işler de önemliydi. Metal işçisi olmak üzere eğitim gördükten sonra, uçmayı öğrendi ve hava kuvvetlerine katılarak avcı uçağı pilotu oldu. Henüz 230 uçuş saati kadar tecrübesi olmasına karşın, 1960'ta kozmonot olmak için başvurdu.

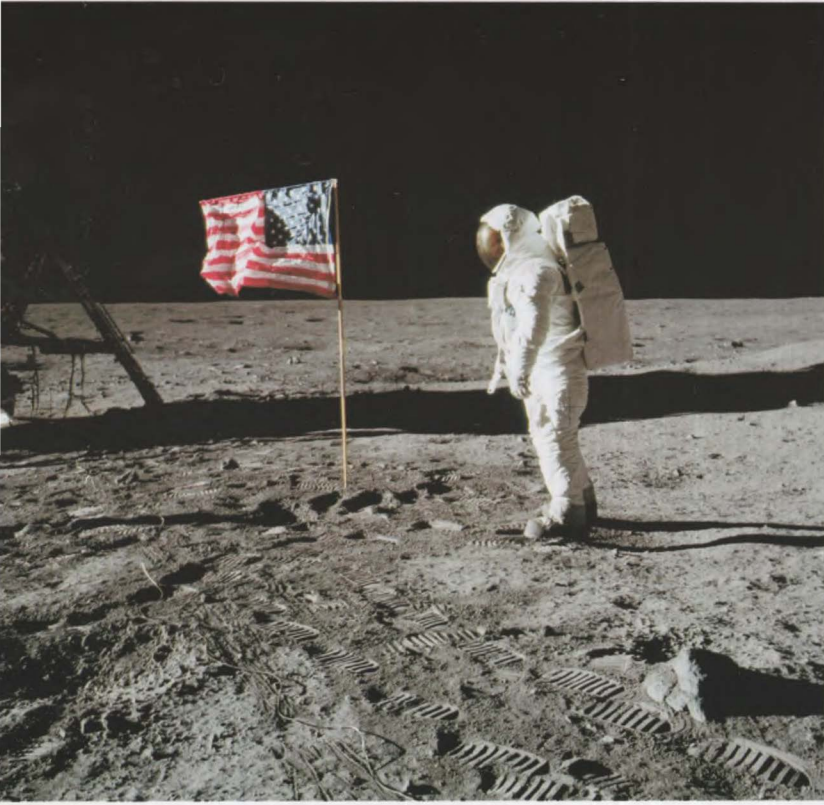
Dünya yörüngesinde tek başına 90 dakikalık uçuşu sırasında yemeyi ve içmeyi de denedi. Ağırlıksız ortamda uçak kullanırken o zamana kadar böyle bir girişime hiç kalkışılmamıştı. Bu uzay seferinden önce insan vücudunun evrim tarihi boyunca ilk kez yerçekiminden kurtulduğunda düzgün çalışıp çalışmayacağı belirsizdi.

Gagarin uçuşundan sonra bir daha uzaya çıkmadı ve 1968'de bir uçak kazasında öldü.

John Glenn (1921-) uzaya çıkan ilk Amerikalı değildi. Bu onur 1961'de bir kısmi yörünge uçuşu yapan Alan Shepard'a aittir. Ama Glenn 20 Şubat 1962'de ilk kez yörüngeye giren Amerikalı astronottu. Seçkin bir savaş sicili vardı; İkinci Dünya Savaşı'nda ve Kore Savaşı'nda 149 muharebe görevi almıştı. Daha sonra bir test pilotu oldu. Yörüngedeki uçuşu Amerika'nın Ay'a ulaşma hedefinin mümkün olduğuna inanmasını sağladı. Dönüşünde astronot kadrosundan çıkarılan Glenn, daha sonra istifa ederek siyasete girdi ve senatör seçildi. Ama 1998'de "Uzay Mekiği"yle tekrar uzaya çıktı, böylece yörüngeye ulaşan ilk ve aynı zamanda en yaşlı Amerikalı oldu.



"Vızıldı" Aldrin Ay'a adım atarken. Neil Armstrong belirlenmiş fotoğrafçı olduğundan, Ay'da çekilen fotoğrafların neredeyse hepsinde "Vızıldı" görülür.



"Dalgalandan bayrak" etrafındaki tartışma hâlâ sürmektedir. Aslında, bayrağın yavaş hareketleri kumaştaki dalgacıkların hava yokluğunda sürmesinin sonucuydu.

Ortada Ay yüzeyinden yükselen ay modülü, Collins'in beklediği kumanda modülüyle yeniden birleşmek üzere.

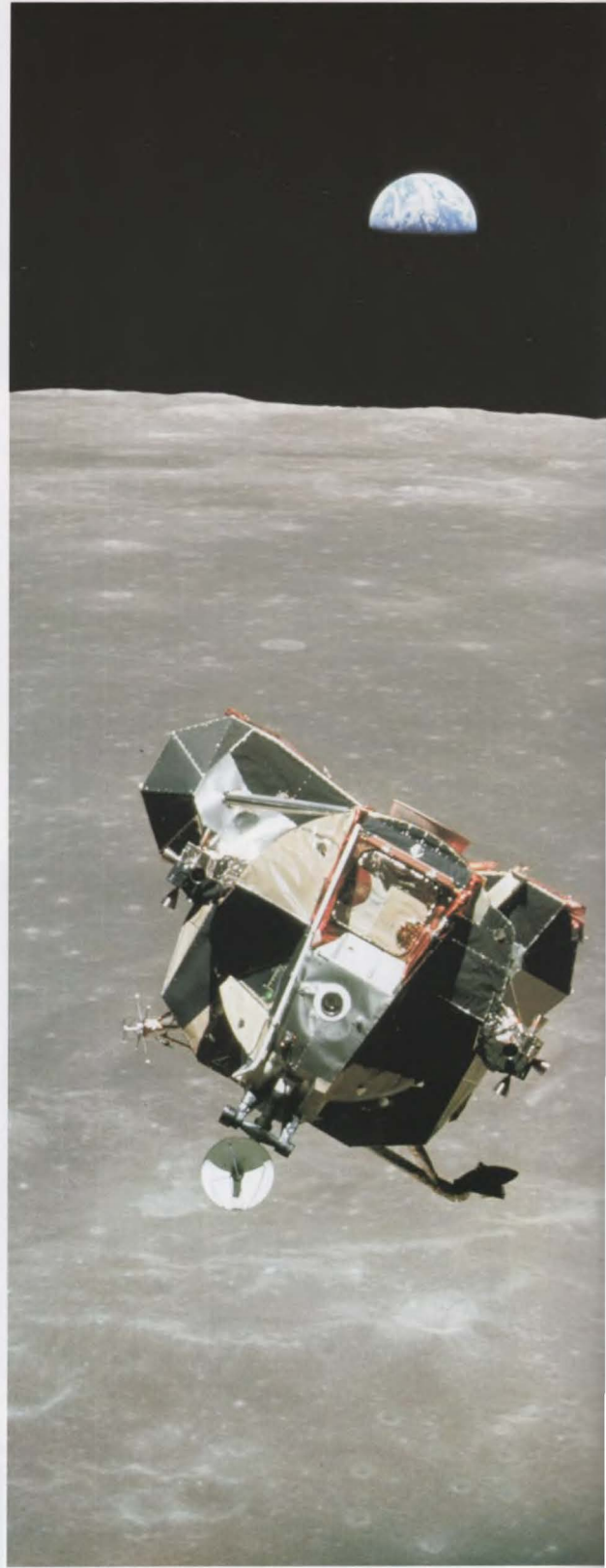
mesinin tetiklediği bir temas ışığı da görülmüştü.

İnişten altı saati aşkın bir süre geçtikten sonra, Neil Armstrong nihayet Ay yüzeyine ayak basarak, ünlü "Bu insan için küçük bir adım, insanlık için ise dev bir adım" sözlerini söyledi. Ay modülünün kenarına monte edilmiş kameralarca görüntülenen bu an, dünya genelinde tahminen 500 milyon kişi tarafından izlendi.

Armstrong'un peşinden Aldrin merdivenden aşağı indi. İki adam Ay yüzeyinde bir süre kalarak kayaç örnekleri topladılar, deneyler yaptılar ve kısıtlayıcı uzay giysileri içinde çeşitli dolaşma araçlarını test ettiler. Ay'da ancak 2,5 saatlik yürüyüşün ardından *Eagle*'a döndüler ve dünyanın uydusuna inişten sonra 22 saat bile tam dolmadan, Collins'in kendilerini *Columbia*'da beklediği yörüngeye doğru tekrar yükseldiler.

Apollo'dan geriye kalan

Şöhrete kavuşmuş olarak dönen üç astronot, konfeti yağmurlu kutlamalarla karşılandı. Ama onların mirası son yıllardaki tartışmalarla gölgelemiş durumda. Bütün Apollo programının ke-



şif uğraşından ziyade siyaset amacıyla tasarlanmış olduğundan hiçbir zaman kuşku duyulmadı. Gidiş yolculuğunda bir oksijen tankının patlaması yüzünden iniş yapmadan dönen *Apollo 13*'ün uyandırdığı kısa süreli heyecanın ardından, Amerikan kamuoyu sonraki inişlere ilgisini kaybetti. Yolculuk dizileri 1972'de *Apollo 17*'yle birlikte vaktinden önce sona erdirildi.

İnişin sahiden gerçekleşip gerçekleşmediğini sorgulayan ve bir NASA stüdyosunda simülasyonla canlandırıldığını düşünen kişilerin sayısı şaşırtıcı biçimde yüksektir. Orada hiç kimse yokken, ilk adım nasıl filme çekilmiş olabilirdi? Orada hava olmadığına göre, yüzeye dikilen Amerikan bayrağı niçin sallanmaktaydı? Açıkçası, kameralar *Eagle* aracına monte edilmişti. Bayrağın hareket etmesi ise hava yokluğunun ve zayıf yerçekiminin sonucuydu.

Özellikle Aldrin insanlı uzay uçuşunun önde gelen savunucularından biri olarak kaldı. Bu modern öncülerin giriştiği serüvenin sonunda herkesçe kabul edilmesi, ancak *Apollo 11*'in indiği yerin turistlerce Botany Körfezi kadar ziyaret etmesiyle mümkün olacak herhalde.

NASA'nın en güzel saati: Ay kahramanlarının dönüşlerinde konfeti yağmuruyla karşılanması. Ama baktın Ay'a inişlere ilgisi çabucak söndü.



Okyanus Dibine Yolculuklar

1977

Mantıkla kanıtlarız ama sezgiyle keşfederiz.

HENRI POINCARÉ, 1904

12 Şubat 1977'de iki gemi Panama Kana-
lı'ndan yola çıktı. Woods Hole Oşinografi
Kurumu'nun *R/V Knorr* gemisi, güvertesine
konmuş olan üç kişilik ufak dalış aracı *Alvin*'le
birlikte *R/V Lulu* gemisini yedeğinde çekmek-
teydi. Seferin iki baş uzmanından biri, sekiz yıl
sonra *Titanic*'i bulacak olan Dr. Robert Bal-
lard'dı. Hedef dünyanın en büyük sıradağı Ok-
yanus Ortası Sırtı'nın batı-doğu eksenli bir
uzantısı olan Galápagos Yarığı'ydı. Gemilerde-
ki uzmanlar bu bölgede Büyük Okyanus'un der-
rinlerinde meydana gelen volkanik ve tektonik
süreçleri incelemeyi tasarlamaktaydı. Orada
dünyanın içinden yukarıya yükselen erimiş
magma, ısıyla şişmiş bir kabarcığı andıran ve
çevredeki okyanus sularına yayılan sırtı yaratır.

Deniz altında bir Yellowstone Parkı

Önceki araştırmalar bu şekilde meydana gelen ısıyı “kazıyıp çıkarıyormuş” ve akıntıyı vadi ta-
banı boyunca eşit ölçüde yaymak yerine, kara-
daki magma bölmelerinin yukarısında gözlem-
lenenlere benzer kaynarcalarda yoğunlaştırıyor-
muş gibi görünen bir sürecin varlığına işaret et-
mişti. Sürecin klasik bir örneği olan Yellowsto-
ne Parkı'nda, eriyen kar çatlaklardan aşağı ince
bir akıntıyla sızar ve bu büyük yanardağın altın-
da yatan magma bölmesine doğru ilerler. Aşağı
doğru yolculukta ısınan sular sonunda “parla-
yarak” kaynar, böylece yerin yukarısına doğru
şiddetle püskürerek, Old Faithful gibi birçok
gayzer ve kaynar kazan biçimine bürünür.

Besbelli ki, Galápagos Yarığı vadisinde gay-
zerler oluşamaz, çünkü 2.000-3.000 m'yi aşan

derinlerdeki okyanus basıncı kaynamaya fırsat
vermez. Ama kaynarcaların olması gerekir ve
1977 seferinin bulmayı umduğu şey de buydu.

Bu iş için “Angus” adı verilen uzaktan ku-
mandalı ve insansız bir dalış aracı kullanıldı.
Araç sağlam bir çelik kafesle korunmaktaydı.
Okyanus tabanına yakın bir yere yönlendirilen



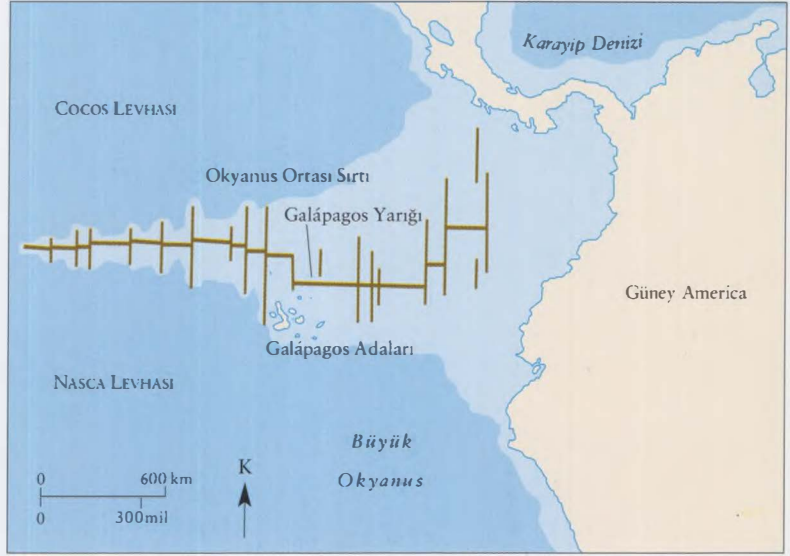
Robert Ballard
(arka planda) ve
ekibi deniz altın-
daki ilk kaynar-
cayı saptama
umuduyla, insan-
sız ve kameralı
dalış aracı An-
gus'u okyanusa
indirmeye hazır-
lanıyor.

Angus, aralıksız bir çekimle dizi halinde 12 bin renkli fotoğraf elde etti.

Knorr 15 Şubat'ın akşam saatlerinde *Angus*'u iç yarık vadinin doğu-batı eksenini boyunca yavaş bir ilerleyişle yedeğinde çekti. Kayda geçirilen şeyler aracın okyanus dibinden yüksekliği ve *Angus*'un içinden geçtiği suların sıcaklığıydı.

O gece yerel vakitle saat 19:09'da, "*Angus*"un faaliyetlerini izleyen yüzeydeki kayıt cihazına üç dakika süren küçük bir sıcaklık anomalisi iletili. Araç normalden daha sıcak bir şeyin üzerinden geçmişti ama aracın yukarı çekilmesine ve renkli filmin gemideki bir laboratuvar da banyo edilmesine kadar, okyanus tabanının nasıl görüldüğünü kesin olarak bilmeye olanak yoktu.

Her karenin sol alt köşesindeki küçük bir kırmızı saat zamanı göstermekteydi. Anomalinin belirlendiği 19:09 yaklaşırken, *Angus* dibi kaplayan mürekkep siyahlığında ve camı



yansıtıcı yüzeye sahip taze lav kayalarının üzerinden geçmekteydi. Su billur gibi berraktı. Ama saat 19:09'da manzara değişti. Su bulanıklaştı ve lav kayaları arasına sıkıştığı görülebilen yüzlerce iri beyaz deniz tarağı kümeleri belirdi. Bu daha önce hiç görülmemiş bir şeydi. Böyle büyük bentik (su dibinde yaşayan) yaratıklar katı kaya yüzeyinde ve zifiri karanlıkta varlıklarını nasıl sürdürebilirdi?

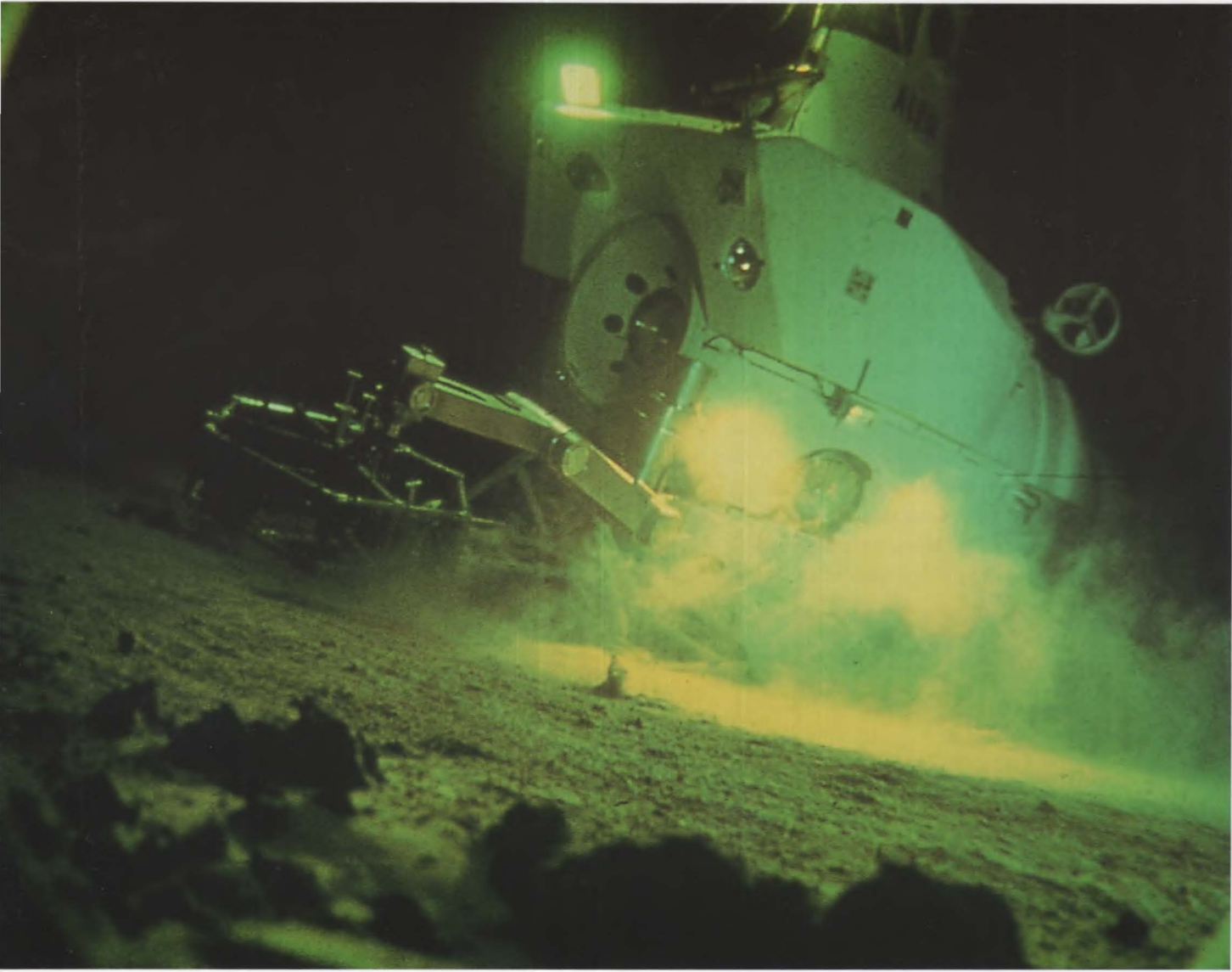
Yaşam vahaları

İnsanlı dalgıç aracı *Alvin* 16 Şubat günü öğleden sonra bölgeye vardı. Ertesi gün hemen gündoğumunda sudan aşağıya indirildi. Modern bilimdeki en büyük keşiflerden birine sahne olacaktı o gün. *Alvin*'in girdiği ve gözlemlerde bulunduğu kaynarca ya da daha doğru deyişle hidrotermal yarık sonraki yıllarda bilim camiasında yankılar uyandıracaktı.

Alvin'in önceki gece *Angus*'un kullandığı telsiz vericilerinin aynısını kullanması nedeniyle, aynı yere yönlendirilmesi çok kolaydı. Bir buçuk saat süren bir inişin ardından, kılavuz Jack Donnelly aracın içindeki Jack Corliss ve Jerry van Andel'i dipte deniz tarağı yataklarına 275 metreden daha yakın bir noktaya götürdü. Ardından lav tabanı boyunca bu yere doğru ilerlemeye başladı. Yol boyunca okyanus dibi beklenen bir görünümdeydi: Taze ama görece çıplak lav akıntılarında oluşmaktaydı.

Büyük Okyanus'un dibinde 1977'de ilk kaynarcaların saptandığı Galapagos Yarığı'nın konumunu gösteren harita. Bu yarık Cocos ve Nazca yerkabuğu levhalarının ayrılmasıyla oluşan Okyanus Ortası Sırtı'nın bir koludur.



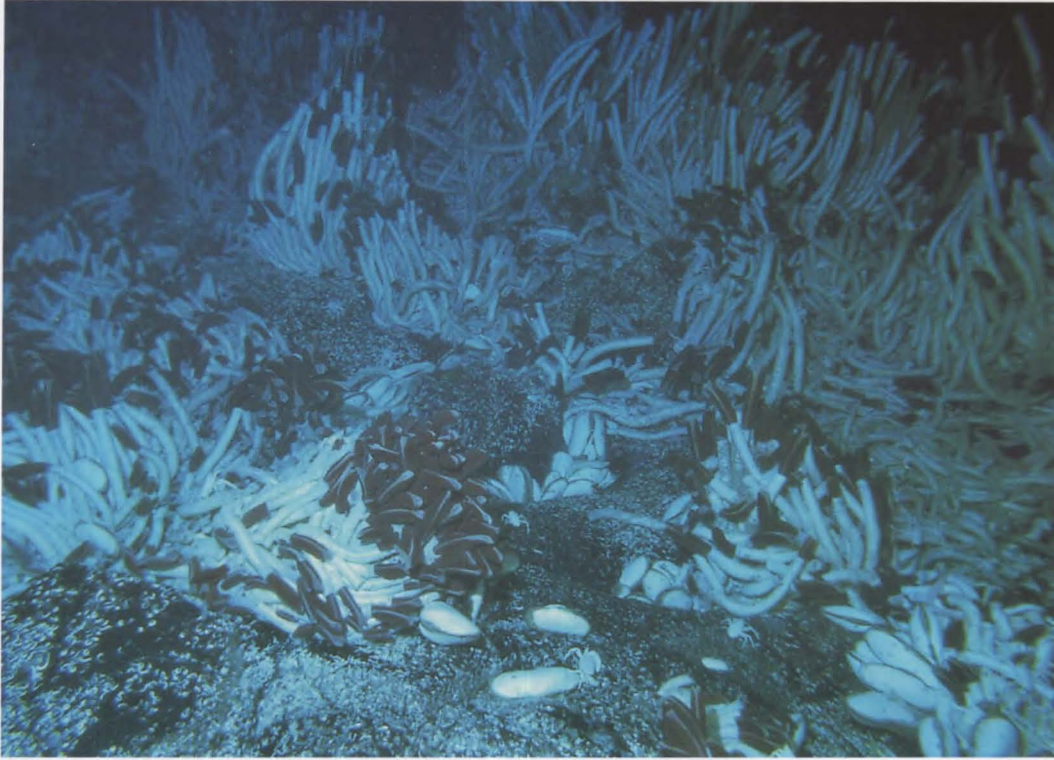


Dalış aracı Alvin bir kılavuzu ve iki uzman okyanus tabanına götürüyor.

Ne var ki, *Alvin* hedefine ulaştığında, çok farklı bir sahne gözlemlendi. Aynı anda sıcaklık algılayıcı alet ötmeye başladı. Lav akıntılarında ki çatlaklardan çıkan sıcak suyun titrek parıltısı yukarıya vuruyordu. Okyanus tabanının derinliklerinden taşınan manganez ve diğer minerallerin çözeltiden ayrılarak, çevredeki daha serin kayaların üstüne çökmesiyle birlikte, suyun rengi bulanık bir maviye dönüyordu. Ama hepsi bu değildi. Deniz tabanı hayatla kaynaşıyordu. Uzmanlar deniztaraklarının 30 cm ya da daha uzun boydaki devasa örneklerini gördüler. Derken, görüş kapılarının önünden karidesler, yen-

geçler, balıklar ve ıstakozla benzer küçük yaratıklar geçti. “*Alvin*”in robot kolu, birçoğu bilim dünyası için yeni olan bu canlı türlerini toplamaya koyuldu.

Sonraki birkaç günde başka kaynarcalar da bulundu. Yarıklardan çıkan en sıcak su, ölçümlere göre 73°C düzeyindeydi. *Angus*’un rehberliğiyle, kesin hedeflere yönelik dalışlar zengin ödüller getirdi. Bulunan yerlerden biri, parlak sarı karahindibaları andıran ve o zamana kadar bilinmeyen bir organizma topluluğunun beşiğiydi. Her vaha başka harikaları ortaya çıkardı: Beyaz yengeçler, denizkozalakları, kü-



çuk pembe balıklar ve balık sapına benzer beyaz kabukların ya da tüplerin içinden çıkan parlak uçlu solucan kümeleri. Gözlemlenen en büyük tüpler 3,65 m uzunluğundaydı. Hayvanın kendisi bu uzun sapın yarısından fazlasını doldurmaktaydı. Gözleri, ağızları ve yiyecek yutmaya ya da atık salgılamaya yarayacak başka belirgin organları bulunmayan ve hareket yeteneği sağlayacak araçlardan yoksun olan bu canlılar solucan, yılan ya da yılanbalığı olmadığı gibi bitki de değildi.

Yeni bir yaşam süreci

Bilim çevreleri bu derin deniz vahalarındaki hayvanların gerekli enerjiyi ve besinleri nasıl aldıkları konusunda fikir yürütmeye başladılar. Bu keşiften önce, dünyadaki bütün yaşamın nihai olarak fotosenteze, yani güneş enerjisinin harekete geçirdiği bir sürece bağlı olduğu sanılmaktaydı. Oysa Galápagos Yarığı'nın kaynarcalarının zifiri karanlığında, yaşam, önceki teorilerin açıklayabileceğinden çok daha büyük bir bollukla serpiliyordu. Bu yaşam bolluğunu sağlayan şey neydi?

Kaynarcalardan çıkan sulardaki canlı örnekleri *Alvin* tarafından toplanıp yüzeye getirildiğinde, laboratuvar çürük yumurtaya özgü kokuncuk kokuyla doldu. Kabukları kaldırılarak açılan deniztaraklarının kan kırmızısı bir ete sahip olduğu anlaşıldı. Mikroskop altında bakılınca, vücutlarını sarmış olan milyarlarca ufak bakteri görüldü. Deniztaraklarıyla ve dev tüp solucanlarıyla bir ortak-yaşam ilişkisi kurmuş olan bakteriler kemosentez yoluyla karbon oluşumunu sağlıyordu.

Bu süreç daha önce bilinmeyen karbon temelli bir besin zincirini yaratmak için güneş yerine dünyanın enerjisinden yararlanmaya dayalıdır. Güneş ışınlarının ulaşmadığı bu büyük derinliklerde, ufak bakteriler kaynarca suyunda erimiş toksik hidrojen sülfürü okyanus suyundaki oksijen ve karbon dioksitle birlikte kullanarak fotosentezi taklit eder.

Bu keşif dünyadaki hayatın kökenine ilişkin anlayışımızda bir devrim yarattığı gibi, güneş sisteminin başka yerlerinde ve daha ötede hayatın varlığına dönük arayışlara da yön veriyor.

Üstte solda *Aktif bir hidrotermal yarığın çevresine dolmuş bu benzersiz bentik hayvan topluluğunda dev solucanlar, deniztarakları ve midyeler yer alıyor.*

Üstte *Koruyucu tüpler içinde yaşayan dev solucanların görüldüğü bir yakın çekim. Tüplerden çıkan kırmızı, tüye benzer solungaçlar, günümüzde kemosentez olarak bilinen bir süreçle zifiri karanlıkta fotosentezin benzeri bir sonuç sağlamak üzere kimyasal maddeleri emer.*

Balonla Dünya Turu

1999

Halkın olaya bakışı böyledir. Kalkışı yapamazsak, bize ahmak derler. Kalkışı yapıp da seferde başarılı olamazsak, bize beceriksiz derler. Ama başarıya ulaşırsak, bunu zaten herkesin yapabileceğini söylerler.

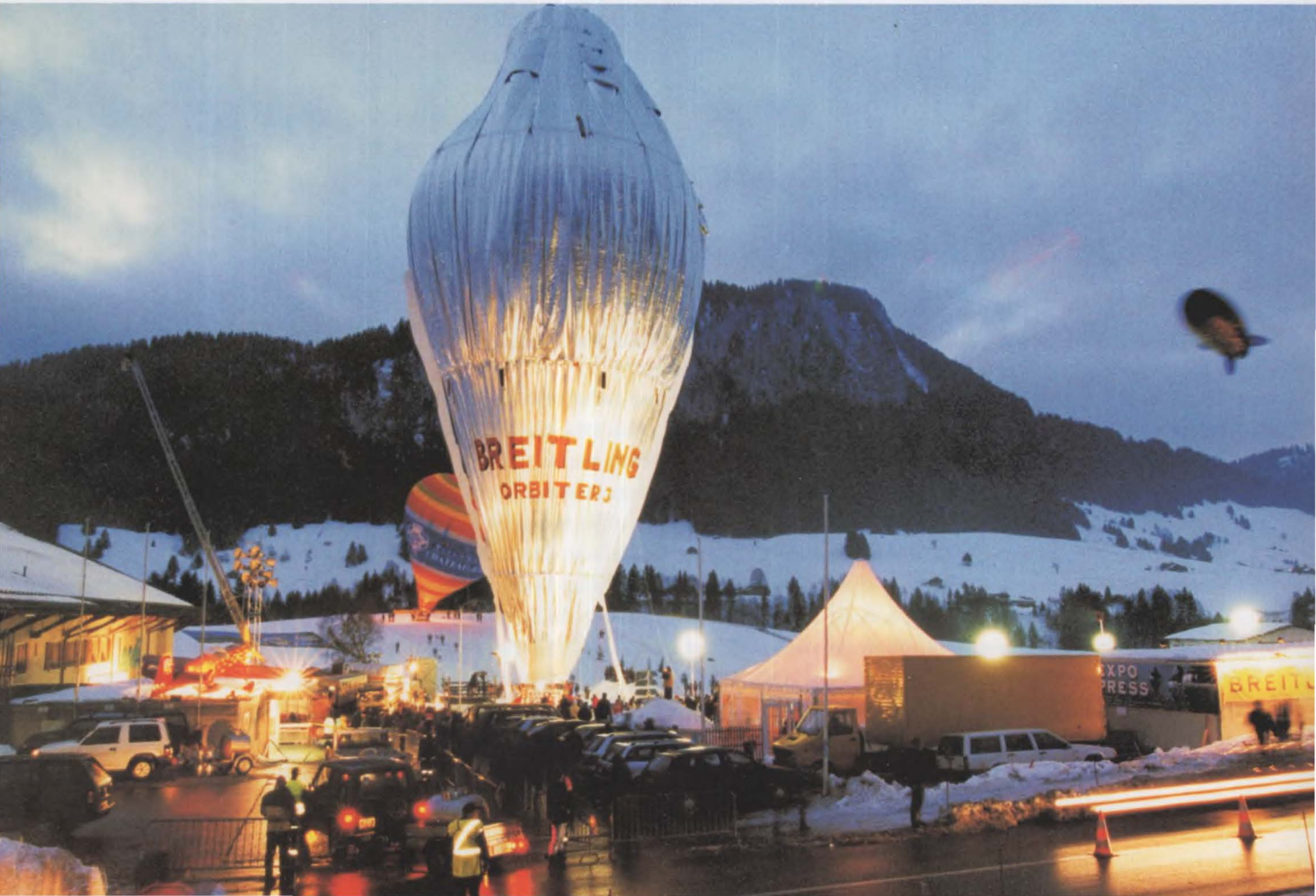
BERTRAND PICCARD, 1999

Breitling Orbiter 3 İsviçre'deki Château d'Oex'teki kalkışından önce son hazırlıklardan geçiyor.

Bertrand Piccard konuyu bundan daha iyi özetleyemezdi. Dünya turu baloncularının 1999 ilkbaharında karşı karşıya olduğu başlıca ikilem kalkışa girip girilmemektir. Sekiz kadar ekibin yerküreyi çepeçevre dolaşmak üzere kırıl-gan ve huysuz aracını yumuşak hareketlerle yola

getirip binlerce kilometre sürme mücadelesine girmesiyle, bu meydan okuma hararetli çekişme-ye sahne olan bir yarışa dönüştü.

Başarılı bir küresel uçuşun anahtarı jet akımıdır. Kuzey yarıkürede her kış serin Kuzey Kutup havasının daha sıcak ekvator hava kütesine çar-



pip sıkışmasıyla, batıdan doğuya doğru esen bir rüzgâr kuşağı oluşur. Ne var ki, gümüşümsü renkli *Breitling Orbiter 3* İsviçre'deki Château d'Oex'te 1 Mart'ta güneşiğine doğru havalandığında, jet akımı mevsim neredeyse sona ermişti.

Kalkış, Richard Branson'ın balonunun belirlenmiş yoldan sapıp yasak Çin hava sahasına girmesi üzerine, Çinli yetkililerin bambu perdeyi diğer ekiplere kapatması yüzünden gecikmişti. Piccard ancak ısrarlı diplomatik başvurulardan sonra, İsviçre tescilli balonu için hava sahasında uçuş izni alabildi. İznin bir şartı 26. paralelin güneyinde kalma sözüydü, ki rüzgârın insafına kalmış halde uçarken neredeyse başarılması olanaksız bir şeydi bu.

Üçüncü küresel girişiminde Piccard'a İngiliz baloncu Brian Jones katıldı. Ama hiç kuşkusuz Breitling ekibinin ardındaki itici güç Piccard'dı. Meşhur stratosfer baloncu Auguste Piccard'ın torunu ve Pasifik Okyanusu'ndaki Mariana Çukuru'nun derinliklerine inmiş olan Charles Piccard'ın oğlu olması hasebiyle, kaderinin gereğini yerine getirmeye çalışan bir adamdı. Zaten usta bir uçurtma planörü pilotuydu. Balonculuğa başlaması ise 1992'de Wim Verstreaten'le bir ekip oluşturarak katıldığı Chrysler Transatlantik Balon Yarışı'nı kazanmasıyla başlamıştı.

İşin önemli tarafı, söz konusu yarışın "Roziere" olarak bilinen yeni tip bir balon sayesinde Atlas Okyanusu'nun artık aşılabilir bir engel olmaktan çıktığını kanıtlamasıydı. Bir dondurma külâhını andıran bu balonun bir sıcak hava hunisiyle ısıtılan helyum dolu bir küresi vardı. Her iki unsurun avantajlarının bir araya getirilişi, dünya turuna çıkabilecek bir balon ortaya çıkardı.

Son girişim

İsviçreli saat yapımcısı Breitling'in bir dördüncü *Orbiter* olmayacağını bildirmesi nedeniyle, Piccard ve Jones bu seferin muhtemelen son şansları olduğunu biliyorlardı. Gerilimi daha da artıran bir etken, *Cable & Wireless* balonunun daha yavaş güney rüzgârlarıyla Çin'in dip kenarının çevresinden dolaşmaya yönelik bir girişimle on gün önce İspanya'dan kalkmış olmasıydı. Breitling balonunun ona yetişme şansı çok az gibiydi.

HER ŞEYE TEŞNE ADAM

Steve Fossett küresel balon yarışının hiç kuşkusuz ikinci sıradaki favorisiydi. Hakkında epeyce konuşulan bu Chicagolu işadamı 1994'te partneriyle birlikte Atlas Okyanusu'nu aşmayı başardığında, henüz balonla ancak birkaç kez uçmuş biriydi. Altı ay sonra tek başına giriştiği bir yolculukla bu sefer Büyük Okyanus'u aştı. Kısa süre sonra, tek başına dünya turu girişimine soyundu.

Fossett için bir seri rekor koleksiyoncusu denebilir. Bu işe yelkencilikle başladı ama kısa sürede genişlettiği uğraş yelpazesi Alaska'da köpekli kızak yarışçılığını, Le Mans 24 saat yarışında araba sürücülüğünü, yedi kıtanın altısında en yüksek dağa çıkmayı amaçlayan tırmanışçılığı ve haliyle uçuşculuğu kapsar hale geldi. Böyle serüvenlerde çalım kaçmayan kendine özgü bir yaklaşımı vardır. Balonla dünya turu girişimlerinde ilk Atlas Okyanusu girişiminden kalma dar kapsülü yeniden kullanmayı tercih etti. Isıtılmalı ve basınçlı olmayan bu kapsül, konforlu olmaktan çok uzaktı ama başka bir şey Fossett'in tarzına da yakışmazdı.

Altı solo uçuşunun yanı sıra, bir keresinde Richard Branson ve Per Lindstrand'la birlikte uçtu. Solo balon uçuşlarında rekoru sürekli daha ileriye taşıdı, ancak 1998'de Avustralya açıklarında mecburi iniş yapmasına yol açan sert hava koşulları az daha canına mal oluyordu. *Breitling Orbiter 3*'ün başarısından yılmayarak sebat etti ve neredeyse 15 günlük başarılı bir küresel uçuşun ardından Temmuz 2002'de Avustralya'nın Queensland eyaletindeki Yamma Yamma'da yere indi.

Orbiter kademeli bir dönüşle doğuya doğru kıvrılarak Kuzey Afrika çöllerini aştı. Dört gün sonra Mısır ve Yemen'deki uçuşa yasak bölgelerin çevresinden dolandı. Bu arada rakip balonun Japonya açıklarında mecburi iniş yaptığı haberi geldi.

Breitling balonu 9 Mart'ta Çin'in güney kesimine girmek için uygun konumdaydı ama hava trafik kontrolörlerinin hatırlattığı gibi, "26 derecenin kuzeyinde uçmak yasak"tı. İnanılmaz bir gelişmeyle, uzun seyahati sırasında ilk ve tek kez

Breitling Orbiter 3'ün izlediği rotayı gösteren harita. Çin üzerinden geçiş can alıcıydı, çünkü Çin makamları balonun 26. paralelin güneyinde kalmasını şart koşmuştu.



olmak üzere, *Orbiter* 2.092 km boyunca düz bir hatla doğu yönünde ilerledi. Bir aşamada yasak bölgeye 40 km yaklaşacak kadar sürüklendiyse de, geri dönerek tekrar rotasına girdi.

Çin'i arkada bırakan ekibin önünde 16 bin km'lik Büyük Okyanus şeridi vardı. Meteorologlar daha hızlı jet akımlarının oluşmasının beklediği ekvatora doğru zahmetli ve yavaş bir alçak irtifa sürüklenişini tavsiye etti. Bu şekildeki altı günlük ilerleyişten sonra, hızın saatte 40 km'ye inmesiyle pilotlar en kötü duruma düştü. Alüminyum kaplı sargının kumanda merkeziyle uydu iletişimini engellemesi işleri daha da berbat hale getirdi. Piccard ve Jones başarısızlığa uğrama olasılığını ilk kez akıllarından geçirdiler ve ürkütüklerini ilk kez birbirlerine itiraf ettiler.

Orbiter sonunda jet akımıyla yeniden buluşarak, Meksika'ya doğru saatte 185 km'lik bir hızla yol aldı. Ama coşku kısa sürdü, çünkü her iki

pilot da kapsülün aşırı kuru havasını uzun süre solumanın zararlı etkileriyle karşı karşıya geldi. Derken, balon jet akımının dışına çıktı ve yanlış yola yönelmeye başladı. Atlas Okyanusu hâlâ önlerinde durduğu ve toplam 32 propan yakıt tankından geriye sadece dört tane kaldığı için, hızlarını yükseltmeleri şarttı. Aksi halde bu işi başaramayacaklardı. Hayalinin yıkılmak üzere olduğunu gören Bertrand, *Orbiter*'i daha yükseğe çıkararak her türlü riski göze almaya karar verdi. Nitekim, 10.700 m yükseklikte aletlerin tekrar rotaya girildiğini ve hız kazanıldığını göstermesi onu haklı çıkardı.

Pilotlar 20 Mart'ta 9°27' batı boylamındaki finiş çizgisini, yani Afrika'nın kırmızı kumları üzerinde doğuya doğru yolculuğa başladıkları noktayı geçtiler. Havada 20 gün kalmış olan *Breitling Orbiter 3* ertesi sabah Mısır'da yere indi.

Piccard ve Jones'un 21 Mart 1999'daki inişten sonra uzaktan kumandalı bir kamerayla çekilmiş kutlama resmi.



Mars, Jüpiter ve Ötesi

70

1977–

İnsanların yazgılarını yıldızların denetlediğine inanan eski astrologlar gerçeği tam tersinden görmüş olabilirler. Günün birinde yıldızların yazgılarının insanlarca denetlendiği bir döneme varılabilir.

ARTHUR C. CLARKE, 1970

Geleceğin gezginleri çoğunlukla robotlar olacak. Dünyanın yerçekimi alanının dışına 1972'den beri hiçbir insan çıkmış değil, buna karşılık *Voyager*, *Spirit* ve *Cassini* gibi makineler uzaktan kumandayla bizim için keşif araştırmaları yürütmüş bulunuyor. Bu robotlar Plüton dışında güneş sistemimizdeki her gezegene uğramış, kuyruklu yıldızların yanından hızla geçmiş ve hatta ufak bir asteroite ve dev bir uyduya inmiş durumda.

Bizim adımıza bazı destansı yolculuklara giriştikleri açık. İkiz *Voyager* uzay araçları şu anda güneş sisteminin çeperinde. Onların gönderdiği veriler dış gezegenlere ilişkin bilgilerimizi büyük ölçüde ilerletmiş bulunuyor. En verimli uzay gezginleri arasındaki yerlerini hâlâ koruyorlar. Fırlatılış zamanları belirlenirken, gezegenlerin 175 yıla kadar bir daha tekrarlanmayacak olan arızı bir hizalanmasından yararlanılmıştı. Bu konum gezegenlere seyahatin yürütülüş yönteminden dolayı önemlidir.

Her uzay seferi yolculuk için gerekli bütün yakıtı fırlatışta taşımak zorundadır. Aracı dünya yörüngesinin dışına göndermek için ilk itici güç, daha sonra kopup ayrılacak olan ayrı bir roketle sağlanabilir ama güneş çevresinde yeni bir yörüngeye oturmayı sağlayan ilk yanıktan sonra, yolculuğun büyük ölçüde süzülüşle yürütülmesi gerekir. Bir uzay aracı güneşe doğru çekilmekten kurtulmak açısından yeterli bir ilk hıza gerek duyar, ancak bir gezegenle karşılaştığında, o gezegenin güneş çevresindeki yörünge momentumunun bir kısmını çalabilir. Bu yerçekimi yardımı

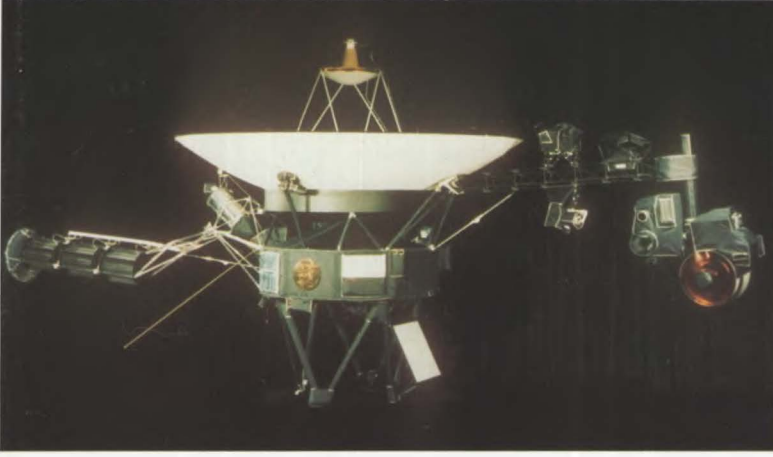
olarak bilinir ve gezegenleri dolaşmanın en ekonomik yolunu sağlar.

İki Voyager

1970'li ve 1980'li yıllarda dev gezegenler Jüpiter, Satürn, Uranüs ve Neptün söz konusu teknikten yararlanmak açısından son derece uygun bir konumdaydı. *Voyager 1* aslında *Voyager 2*'den iki hafta sonra, 5 Eylül 1977'de fırlatıldı ama daha hızlı bir rota izlediğinden, 18 aylık bir yolculukla Jüpiter'e daha önce ulaştı. Bu gezegenin yanından geçerken, onun ve başlıca uydularının 19 binden fazla görüntüsünü çekti. Jüpiter katı yüzeyden yoksun olan bir gaz dünyasıdır. Bütün görebildiğimiz şey, burgaç gi-

Voyager 1'in çektiği görüntüyle Jüpiter gezegeni, lo uydusu Büyük Kızıl Benek'in önünde, Europa ise sağ tarafta görülüyor.





Bir Voyager uzay aracı. Üstteki beyaz çanak 3,7 m çapındadır; aracın ağırlığı ise 815 kg düzeyinde, yani aşağı yukarı küçük bir arabanınki kadardır.

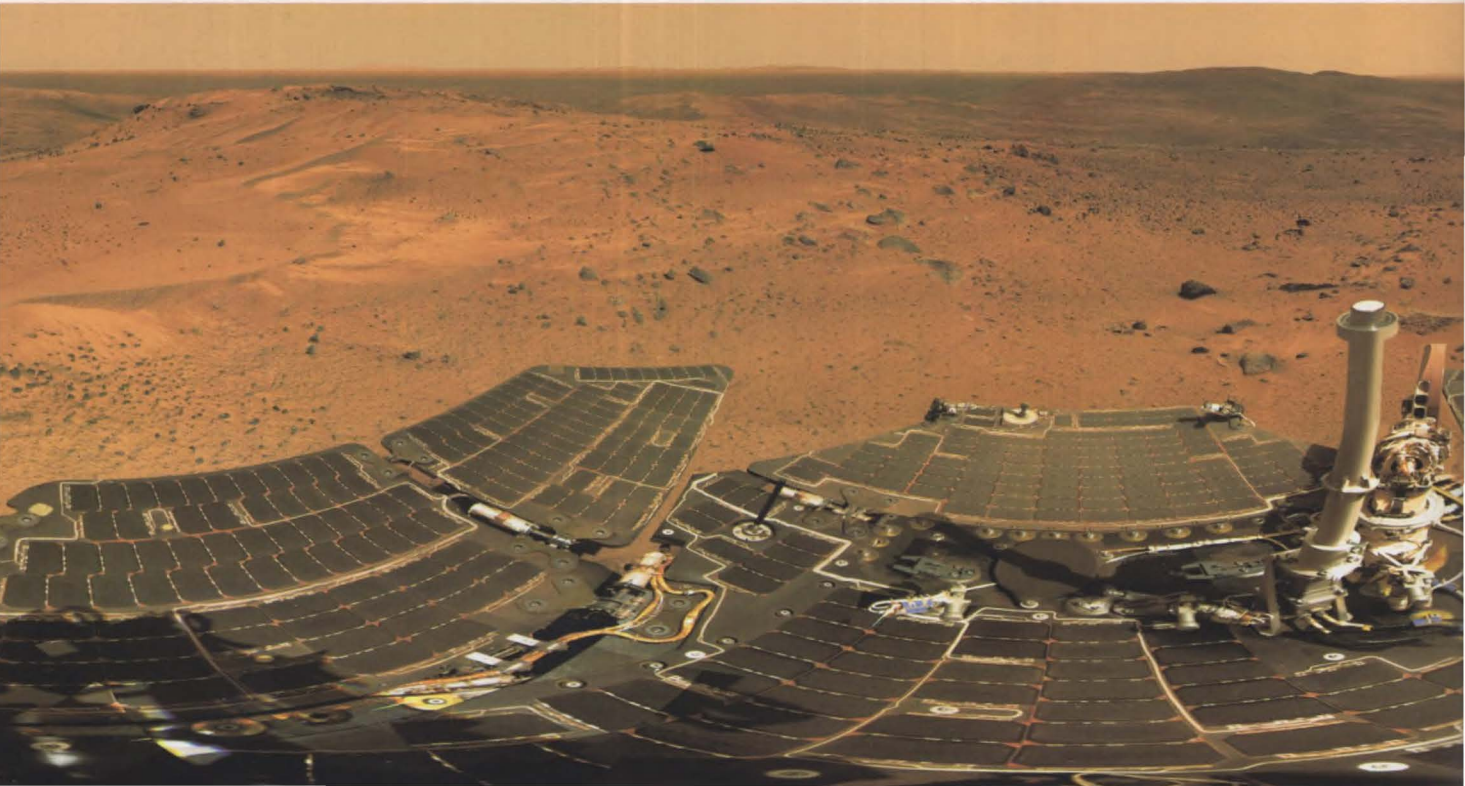
bi dönen bulut katmanlarının üst taraflarıdır.

En büyük sürprizlerden biri, dört büyük uydunun en içte olanı Io'dan geldi. Uzmanlar Ay'dan biraz daha büyük olan bu uydunun atıl bir dünya olduğunu sanıyordu. Oysa seyir uzmanı Linda Morabito yakınında silik bir yıldız aramak üzere uydunun görüntüsünü büyütünce, kendisini afallatan bir anomali gördü. Uydunun kenarındaki bir pınarı andıran şeklin, dünyanın ötesinde aktif bir yanardağa ilişkin ilk belirti olduğu ortaya çıktı. Aslında, Jüpiter'e yakınlığı Io'nun iç kısmını o kadar çok çalkalar ki, onu bildiğimiz en aktif gökcsimi haline getirir.

Voyager 1 ayrıca Jüpiter'in çevresinde bir halka olduğunu gösterdi. Bu, uzay aracının 20 ay sonra ulaştığı Satürn'ün ünlü halkasına göre daha ince ve daha silikti. Voyager 1 çarpıcı görüntülerini çektiği Satürn'ün üst atmosferinin bileşenlerini de ölçtü ve şaşırtıcı bir sonuçla, daha büyük iki gazsı gökcsimine, yani Jüpiter ve güneşe oranla helyum oranının düşük olduğunu saptadı. Satürn'ün bulutlarla kaplı gizemli uydusu Titan'ın yakınından geçtikten sonra, gezegen yörüngeleri düzleminin dışına çıktı.

Voyager 2 de Jüpiter ve Satürn'le karşılaştı. Satürn'ün yörünge devriminden yararlanarak, onu sonraki gezegen Uranüs'e doğru savurma kararı alındı. Araç beş yıl sonra, 1986'da ulaştığı bu gezegenin ve uydularının binlerce görüntüsünü çekti. Ardından Neptün'e doğru yol alarak, bu ücra gezegenle 1989'da karşılaştı. Çektiği Neptün sistemi görüntüleri muhtemelen yıllar boyunca bir daha elde edilemeyecek.

Her iki aracın güneş yerçekiminin etkisi dışına çıkması binlerce yılı alacak olsa da, Voyager gezegen seferi artık "yıldızlar arası sefer" olarak anılıyor. Araçların radyoizotop jeneratörlerinin 2020'den sonraki bir tarihte düşük seviyede çalışması bekleniyor. O andan itibaren iletileri kesilebile, yolculuklarına devam edecekler.

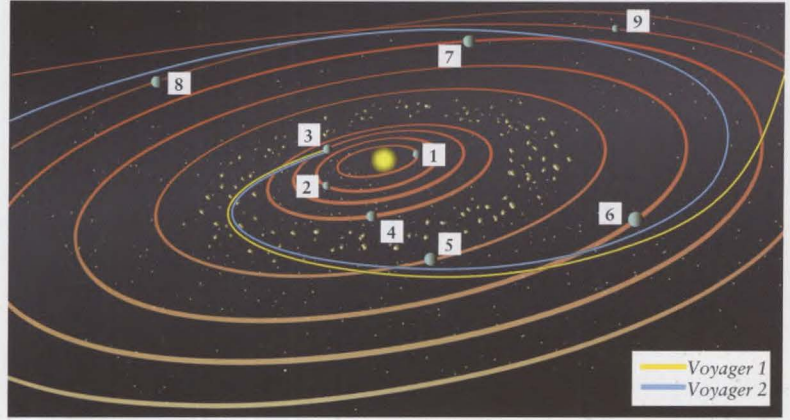


Mars araştırmaları

Geçerken izlemeye dayalı *Voyager* gibi araçlar bilinmeyen bölgelerde ilerleyen ama paldır küldür bir dalışla daha öteleri araştırmaktan kendini alamayan gözcülere benzer. Gezegenlere dönük gerçek keşif seferi olabildiğince duyularımızın uzantıları olarak görebilen, dokunabilen, hissedebilen ve hareket edebilen robotları gerektirir. Mars'a gönderilen iki keşif aracı Kızıl Gezegen'in yüzeyinde işte tam bu işi yapıyor.

Mars insanın uzaydaki keşif girişimlerinin Ay'dan sonraki doğal hedefidir. Bütün gezegenler arasında bizimkine en çok benzeyen odur. Oraya inip camdan dışarı şöyle bir bakacak olursanız, aklınıza Şili'nin Atacama Çölü gelebilir: Kayaların, kumulların, soluk gökyüzünün ve hatta ara sıra meltemlerle kırbaçlanan toz hortumlarının görüldüğü güneşli bir manzara. Ama korumasız biçimde dışarıya çıkmaya kalkışacak olursanız, sıfırın altındaki soğuk ve seyrek karbon dioksit atmosferi sizi dondurup boğar, dünya yüzeyindeki ancak yüzde birini bulan düşük atmosfer basıncı, kanınızın birkaç saniyede kaynamasına yol açar.

Mars uzay araçları için bir uğursuzluk kaynağıdır. Oraya gönderilen araçların üçte birinin şu ya da bu nedenle arıza yapması, uzaylı-

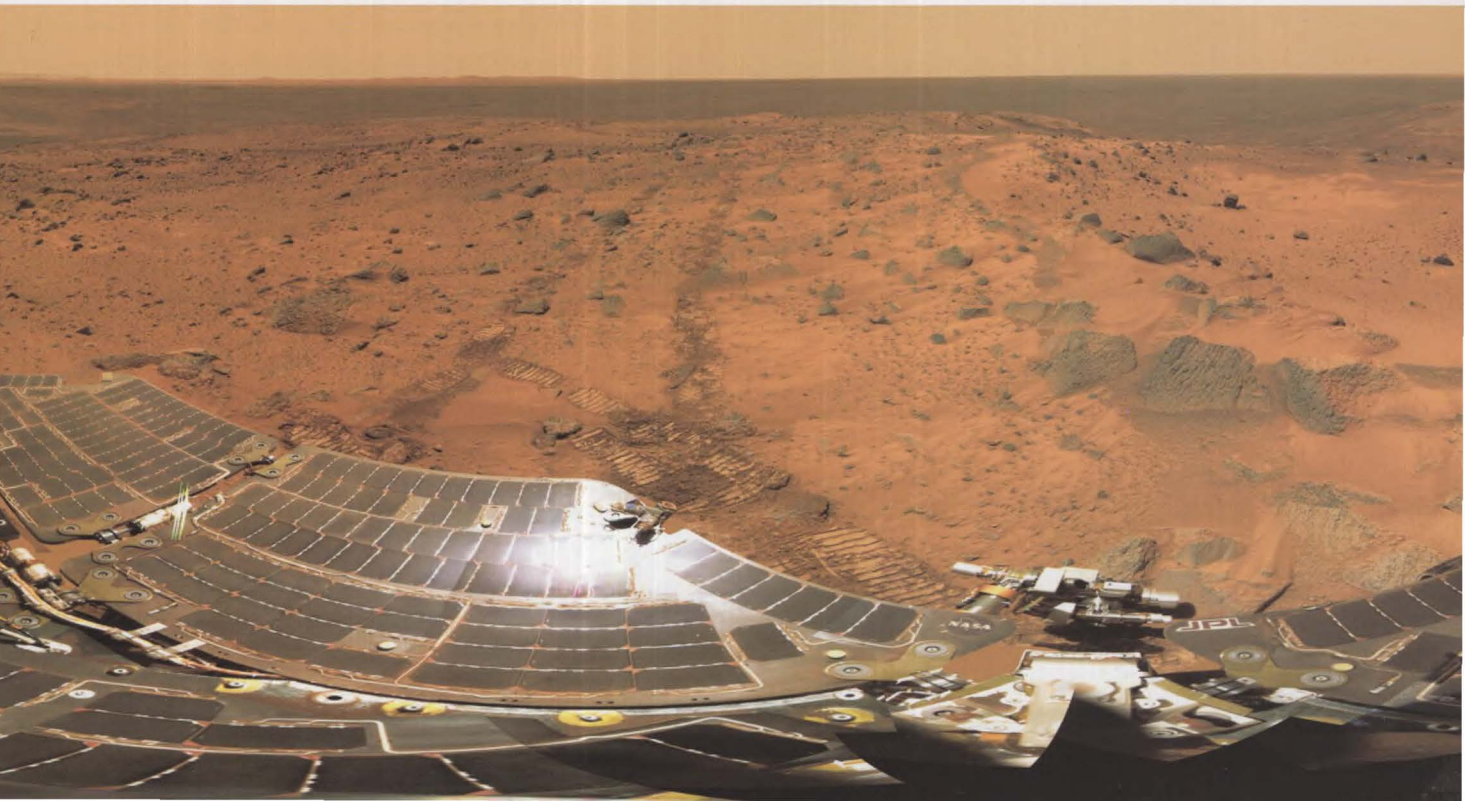


ların işe karıştığına dair yaygın spekülasyona yol açmıştır. Oysa bu aksaklıklar çoğunlukla insan hatasının sonucudur. İlk başta Mars keşif araçları da aynı akıbete uğrayacakmış gibi görünüyordu. Önce *Spirit* adlı araç, inişten sonra otomatik olarak ayrılıp sönen hava yastıklarıyla korunmuş halde 3 Ocak 2004'te Mars yüzeyine ulaştı.

Aracın gönderdiği ilk görüntüler sefer kumanda merkezindeki uzmanları aşırı sevince boğdu. Yüksek çözünürlüklü bir panorama, uzun süre önce kurumuş bir göl yatağı olduğu sanılan bir yerin düz ve taşlık görüntüsünü ortaya koydu. *Spirit* 15 Ocak'ta arazide ilerleme-

Voyager araçlarının güneş sistemindeki büyük turu: 1 Merkür, 2 Venüs, 3 Dünya, 4 Mars, 5 Jüpiter, 6 Satürn, 7 Uranüs, 8 Neptün, 9 Plüton.

Spirit'in Ağustos 2005'te "Husband Tepe-si"nden çektiği 360 derecelik bu görüntü.



ye başladı. Ama çevreyi araştırmaya koyulmasının üzerinden birkaç gün geçince, başı derde girdi ve dünyaya hiç bilgi göndermez hale geldi. Alınan tek ileti *Spirit*'in hâlâ hayatta olduğu yolundaki basit bir onaydı.

Sorunun araç üstündeki hatalı yazılımın bellegini silmemesinden kaynaklandığı anlaşıldı. Yeni yazılımın gönderilmesiyle tekrar çalışmaya başlayan *Spirit*'e, Ocak 2004 sonunda gezegenin diğer tarafına inen ikizi *Opportunity* katıldı.

Mars keşif araçları bir ölçüde kendi başlarına düşünecek şekilde yeniden programlanabilir olmaları açısından, gelecekte robot kâşifler için izlenecek yola işaret ediyor. Örneğin, Şubat 2005'te *Opportunity*'ye gönderilen yeni seyir yazılımı, engellerin çevresinden dolaşarak yolunu bulmasını ve inişinden sonraki 70 Mars gününe oranla üç günde daha fazla araştırma yapmasını sağladı. Dünya ve Mars arasında telsiz sinyallerinin iletimi 20 dakika kadar zaman aldığından, uzaktan kumandayla yönlendirme yavaş bir işleyişe yol açar. Bu da bir komutu gönderme ve eylemin sonucunu görme arasında 40 dakika-lık bir gecikmeyi getirir.

Orion'daki At Başı Nebulası öylesine uzaktır ki, ışığının bize ulaşması 1.500 yılı alır. İnsanın böyle yerlere gitmesi ilelebet erişim gücümüzün ötesinde kalabilir.

Satürn seferi

Satürn'e yönelik *Cassini-Huygens* seferi, *Uzay Yolu* dizisinde kullanılan bir ifadeyle, bize yeni garip dünyaları göstermiş bulunuyor. Temmuz 2004'te Satürn'e varan *Cassini* bu gezegenin yörüngesinde dolaşarak, geçişler sırasında buzlu tuhaf uydularını izliyor. Ocak 2005'te *Huygens* adlı Avrupa yapımı bir sonda, Merkür gezegeninden daha büyük olan puslu uydu Titan'ın atmosferine dalmak üzere önceden belirlenmiş bir zamanda salındı. Sondanın iniş sırasında ve yüzeyde çektiği resimler bize bulutların, kıyıların ve ırmakların bulunduğu heyecan uyandırıcı bir dünyayı gösterdi. Tabii -180°C düzeyindeki bir sıcaklıkta. Suyun yerini metanın tuttuğu bu uyduda, sonda hafif yumuşak bir buz ve çamur yüzeyine oturdu.

Dış güneş sisteminin araştırılmaya değer olan ve bazıları belki ilkel yaşam biçimleri barındıran daha birçok buz dünyası vardır. Buzlu kabuğunun altında bir okyanusun bulunduğu kanısından dolayı, Jüpiter'in uydusu Europa başta gelen hedeflerden biridir.

Yıldızlara bir gün ulaşılacak mı?

Gezegenlere yapılan robot seferleri yılları alır. Uzmanların başlangıcından sonuca varışına kadar tek bir seyahate meslek yaşamlarının büyük bir bölümünü harcamaları gerekebilir. Peki ama güneş sisteminin ötesini araştırma olanağını bulabilecek miyiz hiç? En yakın yıldız bile *Voyager* tipi bir seferin sonuçlar vermesi yalnızca bir insan ömrünü değil, bir uygarlık dönemini alacaktır. Bununla birlikte, belki bir kalem ve hatta bir iğne kadar minyatür sondaların uzak mesafelere yüksek hızla gönderilmesi daha kolay olacaktır.

Astronomlar başka birçok yıldızın çevresinde gezegenler saptamış olsa da, ışık hızının doğal sınırından dolayı, en yakın yıldız komşumuza bile yolculuk sürelerinin her zaman onlarca yılı bulacağı kanısındayız. Günün birinde ışıktan daha hızlı yolculuğu mümkün kılacak ölçüde doğa yasalarının bileğini bükebileceğimiz yolunda fikirleri basbayağı ileri sürebiliriz. Ama şimdilik yıldızlara yolculuk yalnızca hayal gücümüzde mümkün.



Daha Kapsamlı Okuma

Antik Çağ Dünyası

1 Afrika'dan Çıkış

- Chen, C., Burton, M., Greenberger, E. & Dmitrieva, J., "Population migration and the variation of Dopamine D4 receptor allele frequencies around the globe," *Evolution and Human Behavior*, 20 (1999), 309-24
- Fagan, B. F., *The Journey from Eden: The Peopling of Our World* (Londra & New York, 1990)
- Fagan, B. F., *People of the Earth* (12. baskı, Upper Saddle River, NJ, 2006)
- Gamble, C., *The Palaeolithic Societies of Europe* (Cambridge, 1999)
- Hoffecker, J., *A Prehistory of the North* (New Brunswick, 2005)
- Lewin, R., *The Origin of Modern Humans* (New York, 1993)
- Stringer, C. & McKie, R., *African Exodus* (New York, 1996)
- Whybrow, P. C., *American Mania: When More is Not Enough* (New York, 2005), 2. and 3. bölümler.

2 Yeni Bir Dünyaya Varış

- Adovasio, J., *The First Americans* (New York, 2002)
- Dillehay, T., *First Settlement of America: A New Prehistory* (New York, 2000)
- Dixon, E. J., *Quest for the Origin of the First Americans* (Albuquerque, 1993)
- Dixon, E. J., *Bones, Boats, and Bison* (Albuquerque, 1999)
- Fagan, B. F., *The Great Journey* (güncelleştirilmiş baskı, Gainesville, 2004)
- Fagan, B. F., *Ancient North America: The Archaeology of a Continent* (4. baskı, Londra & New York, 2005)
- Jablonski, N. G. (ed.), *The First Americans: The Pleistocene Colonization of the New World* (San Francisco, 2002)

3 İlk Pasifik Gezginleri

- Bellwood, P., *The Polynesians* (gözden geçirilmiş baskı, Londra, 1987)
- Bellwood, P., *Prehistory of the Indo-Malaysian Archipelago* (gözden geçirilmiş baskı, Honolulu, 1997)
- Irwin, G., *The Prehistoric Exploration and Colonisation of the Pacific* (Cambridge, 1992)
- Kirch, P. V., *On the Road of the Winds* (Berkeley, 2000)
- Lewis, D., *We, the Navigators* (2. baskı, Honolulu, 1994)
- Thomas, N., Guest, H. & Dettelbach, M. (ed.), *Observations Made During a Voyage Round the World* (Johann Reinhold Forster'in sunuşuyla) (Honolulu, 1996)

4 Mısırlı Kâşifler

- Lichtheim, M., *Ancient Egyptian Literature. Volume I: The Old and Middle Kingdoms* (Berkeley, Los Angeles & Londra, 1973), 23-27
- Lloyd, A. B., "Necho and the Red Sea: some considerations," *Journal of Egyptian Archaeology* 63 (1977), 142-55, özellikle 148-55
- Markoe, G. E., *Phoenicians* (Londra, 2000)
- Montserrat, D., "Did Necho send a fleet around Africa?", in Manley, B. (ed.), *The Seventy Great Mysteries of Ancient Egypt* (Londra & New York, 2003), 254-55
- O'Connor, D., "Where was the kingdom of Yam?", in Manley, B.

(ed.), *The Seventy Great Mysteries of Ancient Egypt* (Londra & New York, 2003), 155-57

5 Herodotos

- de Sélincourt, A., *The World of Herodotus* (Londra, 1962)
- Evans, J. A. S., *Herodotus* (Boston, 1982)
- Gould, J., *Herodotus* (Londra, 1989)
- Herodotus, *The Histories* (Londra, 2003)
- Myres, J. L., *Herodotus: Father of History* (Oxford, 1953)
- Romm, J. S., *Herodotus* (Londra & New Haven, 1998)

6 Ksenophon

- Briant, P., *From Cyrus to Alexander. A History of the Persian Empire* (Winona Lake, 2002)
- Cartledge, P. A., *Agasilaus and the Crisis of Sparta* (Londra & Baltimore, 1987, yeni baskı 2000)
- Cawkwell, G. L. (ed.), *Xenophon. The Persian Expedition*, çeviren Rex Warner (Harmondsworth, 1972)
- Dillery, J. (ed.), *Xenophon Anabasis* (Loeb Classical Library, Cambridge, MA, 1998)
- Lane Fox, R. (ed.), *The Long March. Xenophon and the Ten Thousand* (Londra & New Haven, 2004)
- Rood, T., *The Sea! The Sea! The Shout of the Ten Thousand in the Modern Imagination* (Londra, Woodstock & New York City, 2004)

7 Büyük İskender

- Cartledge, P., *Alexander the Great. The Hunt for a New Past* (yeni baskı, Londra & New York, 2005)
- Bosworth, A. B., *Conquest and Empire: The Reign of Alexander the Great* (Cambridge, 1988)
- Briant, P., *Alexander the Great: The Heroic Ideal* (Londra, 1996)
- Green, P., *Alexander of Macedon, 356-323 bc. A Historical Biography* (gözden geçirilmiş baskı, Berkeley & Londra, 1991)
- Lane Fox, R., *Alexander the Great* (Londra, 1973)
- Lane Fox, R., *The Search for Alexander* (Londra, 1980)

8 Yunanlı Pytheas

- Cunliffe, B., *The Extraordinary Voyage of Pytheas the Greek* (Londra, 2001; New York, 2003)
- Hawkes, C., *Pytheas: Europe and the Greek Explorers* (Oxford, 1977)
- Roseman, C. H., *Pytheas of Massilia, On the Ocean: Text, Translation and Commentary* (Chicago, 1994)

9 Hannibal

- de Beer, G., *Hannibal's March* (Londra, 1967)
- Goldsworthy, A., *The Fall of Carthage: The Punic Wars 265-146 BC* (Londra, 2004)
- Livy (Titus Livius), "The War With Hannibal," *Books XXI-XXX of The History of Rome* (Londra, 1965)
- Prevas, J., *Hannibal Crosses the Alps: The Invasion of Italy and the Second Punic War* (Cambridge, MA, 2001)

10 Aziz Paulus

- Meinardus, O. F. A., *St Paul's Last Journey* (New York, 1978)
- Morton, H. V., *In the Steps of St Paul* (Cambridge, MA, 2002)

Ramsay, W. M., *St Paul the Traveler and Roman Citizen* (yeni baskı, Grand Rapids, MI, 2001)
 White, J., *Evidence and Paul's Journeys* (Hilliard, OH, 2001)

11 İmparator Hadrianus

Birley, A., *Hadrian, the Restless Emperor* (Londra, 1977)
 Boatwright, M. T., *Hadrian and the Cities of the Roman Empire* (Princeton, 2000)
 "Life of Hadrian", *Lives of the Later Caesars*, çeviren A. Birley (Londra, 1976)
 Speller, E., *Following Hadrian* (Londra, 2002; New York 2003)

Orta Çağ Dünyası

12 İpek Yolu'ndaki İlk Çinli Gezginler

Giles, H. A., *The Travels of Fa Hsien* (Cambridge, 1923)
 Grousset, R., *In the Footsteps of Buddha* (Londra, 1971)
 Hui-Li, *The Life of Heuen-Tsang* (Londra, 1911)

13 Amerika'ya Varan İlk Gezginler

Fitzhugh, W. W. & Ward, E. I. (ed.), *Vikings, The North Atlantic Saga* (Washington, DC, 2000)
 Magnussen, M. & Pálsson, H., *The Vinland Sagas: The Norse Discovery of North America* (Londra, 1965)
 Marcus, G. J., *The Conquest of the North Atlantic* (Woodbridge, 1980)
 Wahlgren, E., *The Vikings and America* (Londra & New York, 1986)

14 Hristiyan Hacılar

Harpur, J., *Sacred Tracks: 2000 Years of Christian Pilgrimage* (Londra & Berkeley, 2002)
 Parks, G. R., *The English Traveller to Italy* (Rome, 1954)
 Sumption, J., *Pilgrimage: An Image of Medieval Religion* (Londra, 1975)
 Ure, J., *Pilgrimage: The Great Adventure of the Middle Ages* (Londra, 2006)

15 Müslüman Hacılar

Amin, M., *Journey of a Lifetime: Pilgrimage to Makkah* (Northampton, MA, 2000)
 Birks, J. S., *Across the Savannas to Mecca: The Overland Pilgrimage Route from West Africa* (Londra, 1978)
 Long, D. E., *The Hajj Today: A Survey of the Contemporary Makka Pilgrimage* (Albany, NY, 1979)
 Netton, I. R. (ed.), *Golden Roads: Migration, Pilgrimage and Travel in Medieval and Modern Islam* (Richmond, 1993)

16 Cengiz Han

Cleave, F. W. (çeviren), *The Secret History of the Mongols* (Cambridge, MA, 1982)
 Juvaini, Ata Malik, *The History of the World Conqueror*, çeviren J. A. Boyle (Manchester, 1958)
 Marozzi, J., *Tamerlane: Sword of Islam, Conqueror of the World* (Londra & New York, 2004)
 Morgan, D., *The Mongols* (Oxford, 1986)
 Reşideddin, *Camiü't-Tevarih*

17 Marco Polo

Larner, J., *Marco Polo and the Discovery of the World* (New Haven & Londra, 1995)

Marco Polo, *The Travels of Marco Polo*, çeviren R. Latham (Harmondsworth, 1958)
 Wood, F., *Did Marco Polo Go To China?* (Londra, 1995)

18 İbn Battuta

Dunn, R., *The Adventures of Ibn Battuta: A Muslim Traveler of the 14th Century* (Berkeley, 1989)
 Gibb, H. A. R., *The Travels of Ibn Battuta*, Cilt I, II, III, Hakluyt Derneği (Londra, 1956); İbn Battuta'nın eseri *Rihle* 'nin çevirisi Mackintosh-Smith, T. (ed.), *The Travels of Ibn Battutah* (Londra, 2003)

19 Büyük Denizci Zheng He

Levathes, L., *When China Ruled the Seas* (New York, 1994)
 Mote, F. W. & Twitchett, D. (ed.), *The Cambridge History of China*, Vol. 7, *The Ming Dynasty, 1368-1644* (Cambridge, 1988)
 Needham, J., *Science and Civilisation in China*, Cilt 1- (Cambridge, 1954-)

Rönesans

20 Kristof Kolomb

Columbus, Christopher, *The Four Voyages of Columbus*, çeviren J. M. Cohen (Harmondsworth, 1969)
 Cummins, J., *Christopher Columbus* (Londra, 1992)
 Fernández-Armesto, F., *Columbus* (Oxford, 1991)
 Flint, V., *The Imaginative Landscape of Christopher Columbus* (Princeton, 1992)
 Thomas, H., *Rivers of Gold. The Rise of the Spanish Empire, from Columbus to Magellan* (Londra, 2003)

21 Vasco da Gama

Ames, G., *Vasco da Gama* (Harlow, 2005)
 Bouchon, G., *Vasco de Gama* (Paris, 1997)
 Diffey, B. W. & Winius, G., *Foundations of the Portuguese Empire 1415-1580* (Oxford, 1977)
 Jayne, K. G., *Vasco da Gama and his Successors* (Londra, 1910; yeni baskı New Delhi, 1997)
 Ravenstein, E. G. S. (ed.), *A Journal of the First Voyage of Vasco da Gama* (Londra, 1898)
 Subrahmanyam, S., *The Career and Legend of Vasco da Gama* (Cambridge, 1997)

22 Ludovico di Varthema

Aubin, J., "Deux Chrétiens au Yémen Tahiride," *Journal of the Royal Asiatic Society*, 3 (1993), 33-75
 Giudici, P., *Itinerario di Ludovico de Varthema* (2. baskı, Milan, 1929)
 Morrall, A., *Joerg Breu the Elder - Art, Culture and Belief in Reformation Augsburg* (Londra, 2001)
 Schefer, C., *Les Voyages de Ludovico di Varthema traduits par Jean Balarin de Raconis* (Paris, 1888)

23 Fernão de Magalhães [Macellan]

Bergreen, L., *Over the Edge of the World* (New York, 2003)
 Joyner, T., *Magellan* (Camden, ME, 1992)
 Morison, S. E., *The European Discovery of America: The Southern Voyages* (New York, 1974)
 Winchester, S., "After dire straits, an agonizing haul across the Pacific," *Smithsonian* (Nisan 1991), 84-95

24 Hernán Cortés

- Clendinnen, I., *The Aztecs: An Interpretation* (Cambridge, 1991)
 Cortés, H., *Five Letters to the King of Spain*, çeviren J. Bayard Morris (New York, 1962)
 Diaz del Castillo, B., *The Conquest of New Spain*, çeviren J. M. Cohen (Baltimore, 1963)
 Moctezuma, E. M., *The Great Temple of the Aztecs* (Londra & New York, 1988)
 Smith, M., *The Aztecs* (Oxford & New York, 1996)
 Thomas, H., *Conquest: Cortés, Montezuma and the Fall of Old Mexico* (New York, 1995)
 Townsend, R. F., *The Aztecs* (Londra & New York, 1992)

25 Francisco Pizarro

- Hemming, J., *The Conquest of the Incas* (gözden geçirilmiş baskı, Londra, 2004)
 Hemming, J., "Pizarro, Conqueror of the Inca," *National Geographic*, 181:2 (Şubat 1992), 90-121

26 Francisco de Orellana

- Carvajal, Friar Gaspar de, *Descubrimiento del Río de las Amazonas (1543)*, çeviren Bertram T. Lee, ed. H. C. Heaton (New York, 1934)
 Cohen, J. M., *Journeys Down the Amazon* (Londra: Charles Knight, 1975)
 Hemming, J., *The Search for El Dorado* (Londra, 1978)
 Hemming, J., Red Gold. *The Conquest of the Brazilian Indians* (gözden geçirilmiş baskı, Londra, 2004)
 Smith, A., *Explorers of the Amazon* (Londra, 1990)

27 Kuzey Amerika'nın İlk Kâşifleri

- Bolton, H. E., *Coronado: Knight of Pueblos and Plains* (New York, 1949)
 Clayton, L. A. ve arkadaşları, *The De Soto Chronicles: The Expedition of Hernando de Soto to North America in 1539-1543* (Tuscaloosa, 1995)
 Day, A. G., *Coronado's Quest: The Discovery of the Southwestern States* (Berkeley, 1940)
 Favata, M. A. & Fernández, J. B. (çeviren), *The Account: Alvar Nuñez Cabeza de Vaca's Relación* (Houston, 1993)
 Winthrop, G. P. ve arkadaşları (ed.), *The Journey of Coronado, 1540-1542* (Golden, CO, 1990)

28 Francis Drake

- Andrews, K. R., *Drake's Voyages: A Reassessment of their Place in England's Maritime Expansion* (Londra, 1967)
 Drake, Sir Francis, *The World Encompassed by Sir Francis Drake* (Londra, 1628)
 Kelsey, H., *Sir Francis Drake: The Queen's Pirate* (New Haven & Londra, 1998)
 Loades, D., *England's Maritime Empire* (Londra, 2000)
 Thompson, G. M., *Sir Francis Drake* (Londra, 1972)

29 Samuel de Champlain

- Biggar, H. P. (ed.), *The Works of Samuel de Champlain*, 6 cilt. (Toronto, 1922-36)
 Bishop, M., Champlain: *The Life of Fortitude* (Londra, 1949)
 Heidenreich, C. E., "The Beginning of French Exploration out of the St Lawrence Valley: Motives, Methods, and Changing Attitudes toward Native People," Warkentin, G. & Podruchny, C. (ed.), *Decentering the Renaissance* (Toronto, 2001), 236-51
 Heidenreich, C. E., "Early French Exploration in the North American Interior," Allen, J. L. (ed.), *North American Exploration: A Continent Defined*, Cilt 2 (Lincoln, Nebraska, 1997), 65-148

- Litalien, R. & Vaugeois, D. (ed.), *Champlain: the Birth of French America* (Montreal-Kingston, 2004)

30 Kuzeybatı Geçidi'ni Arayan İlk Denizciler

- Davies, W. K. D., *Writing Geographical Exploration: James and the Northwest Passage 1631-32* (Calgary, 2003)
 Delgado, J. P., *Across the Top of the World: The Quest for the Northwest Passage* (Londra & New York, 1999)
 McDermott, J., *Martin Frobisher: Elizabethan Privateer* (Londra, 2001)
 Quinn, D. B., "The Northwest Passage in Theory and Practice," Allen, J. L. (ed.), *North American Exploration: A New World Disclosed*, Cilt 1 (Lincoln, Nebraska, 1997)
 Savours, A., *The Search for the North West Passage* (Londra & New York, 1999)

17. ve 18. Yüzyıllar**31 Abel Tasman**

- Cannon, M. M., *The Exploration of Australia* (Sydney, 1987)
 Clarke, C. M. H., *A History of Australia* (Melbourne, 1962)
 Kernihan, G. H. (ed.), *The Journal of 1642* (Adelaide, 1964)
 Sharp, A., *The Voyages of Abel Janszoon Tasman* (Melbourne, 1968)
 Whitmore, R., *New Zealand in History*: history-nz.org/discovery1.html

32 Maria Sibylla Merian

- Davis, N. Z., *Women on the Margins: Three Seventeenth-Century Lives* (Cambridge, MA, & Londra, 1995), 140-202
 Rücker, E. & Stearns, W. T. (ed.), *Metamorphosis Insectorum Surinamensis* (Londra, 1980). Windsor Şatosu'ndaki Kraliyet Kütüphanesi'nde bulunan suluboya resimlerin tıpkıbasımı
 Valiant, S., "Maria Sibylla Merian: Recovering an Eighteenth-Century Legend," *Eighteenth-Century Studies* 3 (1993), 467-79
 Wettengl, K. (ed.), *Maria Sibylla Merian, 1647-1717. Artist and Naturalist* (Ostfildern, 1998)

33 Ippolito Desideri

- Allen, C., *A Mountain in Tibet: The Search for Mount Kailas and the Sources of the Great Rivers of India* (Londra, 1982)
 Filippi, F. de (ed.), *An Account of Tibet: The Travels of Ippolito Desideri, 1712-1727* ("Historical Sketch of Tibet" başlıklı Desideri yazması temelinde) (Londra, 1931)
 Wessels, C., *Early Jesuit Travellers in Central Asia 1603-1721* (The Hague, 1924)

34 Vitus Bering

- Divin, V. A., *The Great Russian Navigator, A.I. Chirikov*, çevirmen & ed. R. H. Fisher (Fairbanks, 1993)
 Fisher, R. H., *Bering's voyages: Whither and Why?* (Seattle, 1977)
 Frost, O. (ed.), *Bering and Chirikov: The American Voyages and their Impact* (Anchorage, 1992)
 Frost, O., Bering. *The Russian Discovery of America* (New Haven & Londra, 2003)
 Golder, F. A., *Bering's Voyages. An Account of the Efforts of the Russians to Determine the Relation of Asia and America*, 2 cilt (New York, 1922/1925)
 Steller, G. W., *Journal of a Voyage with Bering, 1741-1742*, ed.

O. Frost (Palo Alto, CA, 1988)
Waxell, S., *The American Expedition*, çevirmen & ed. M. A. Michael (Londra, 1952)

35 James Bruce

Bredin, M., *The Pale Abyssinian* (Londra, 2000)
Bruce, J., *Travels to Discover the Source of the Nile*, ed. C. F. Beckingham (Edinburgh, 1964)
Moorehead, A., *The Blue Nile* (Londra & New York, 1962)

36 James Cook

Beaglehole, J. C. (ed.), *The Journals of Captain James Cook on his Voyages of Discovery*, 4 cilt (Cambridge, 1955-69)
Beaglehole, J. C., *The Life of Captain Cook* (Cambridge, 1974)
Collingridge, V., *Captain Cook* (Londra, 2003)
David, A., *The Charts and Coastal Views of Captain Cook's Voyages, Vol. 1 - The Voyage of the Endeavour 1768-1771* (Londra, 1988)
Robson, J., *Captain Cook's World - Maps of the Life and Voyages of James Cook*, R. N. (Londra, 2001)
Robson, J., *The Captain Cook Encyclopaedia* (Londra, 2004)
Australia Ulusal Kütüphanesi /Ukusal Denizcilik Müzesi (Avustralya), CD ROM. *Endeavour - Captain Cook's Journal, 1768-1771*
<http://www.captaincooksociety.com>
<http://pages.quicksilver.net.nz/jcr/~cook.html>

37 Jean-François de Lapérouse

Dunmore, J., *French Explorers in the Pacific, Vol. 1: The Eighteenth Century* (Oxford, 1965)
Dunmore, J., *Pacific Explorer: The Life of Jean-François de La Pérouse* (Palmerston North, 1985)
La Pérouse, J.-F. de Galaup de, *The Journal of Jean-François de La Pérouse 1778-1778*, çevirmen & ed. J. Dunmore (Londra, 1994)
<http://pages.quicksilver.net.nz/jcr/~lap.html>

38 Alexander Mackenzie

Gough, B., *First Across the Continent* (Norman, 1997)
Hamon, D., *Sixteen Years in Indian Country, 1800-1816* (Toronto, 1957)
Hayes, D., *First Crossing* (Vancouver, 2001)
Mackenzie, A., *Journal*, ed. W. Kaye Lamb (Londra, 1970)
Morse, E., *Fur Trade Canoe Routes of Canada* (Toronto, 1995)
Nute, G. L., *The Voyageur* (St Paul, 1931)
Twigger, R., *Voyageur. Across the Rocky Mountains in a Birch-bark Canoe* (Londra, 2006)

39 Mungo Park

Gramont, S. de, *The Strong Brown God, The Story of the Niger River* (Boston, 1975)
Lupton, K., *Mungo Park, The African Traveler* (Oxford, 1979)
Park, M., *Travels into the Interior of Africa* (Londra, 2003)
Park, M., *Travels in the Interior Districts of Africa*, ed. K. Ferguson Marsters (Durham & Londra, 2000)

19. Yüzyıl

40 Alexander von Humboldt

Botting, D., *Humboldt and the Cosmos* (Londra, 1973)
Bruhns, K., *Alexander von Humboldt eine wissenschaftliche Biographie*, 3 cilt (Leipzig, 1872); İngilizce çeviri, J. & C. Lassie, 2 cilt (Londra, 1873)

Hall, F. & Pérez, J. F., *El mundo de Alexander von Humboldt: Antología de Texto* (Madrid, 2002)
Hein, W.-H. (ed.), *Alexander von Humboldt: Life and Work* (Inngelheim am Rein, 1987)
Humboldt, A. von, *Personal Narrative of a Journey to the Equinoctial Regions of the New Continent*, çeviren J. Wilson, intro. by M. Nicholson (Londra & New York, 1995)
Kellner, L., *Alexander von Humboldt* (Londra, 1963)

41 Lewis ve Clark

Allen, J. L., *Lewis and Clark and the Image of the American Northwest* (yeni baskı, New York, 1991); ilk baskı, *Passage through the Garden: Lewis and Clark and the Image of the American Northwest* (Urbana, 1975)
Jackson, D. (ed.), *Letters of the Lewis and Clark Expedition, with Related Documents, 1783-1854*, 2 cilt (2. baskı, Urbana, 1978)
Jones, L. Y., *William Clark and the Shaping of the West* (New York, 2004)
Moulton, G. E. (ed.), *Journals of the Lewis and Clark Expedition*, 13 cilt (Lincoln, 1983-2001)
Ronda, J. P., *Lewis and Clark Among the Indians* (Lincoln, 1984)

42 Jean Louis Burckhardt

Belzoni, G., *Narrative of the Operations ... in Egypt and Nubia* (Londra, 1820)
Burckhardt, J. L., *Travels in Nubia* (Londra, 1819)
Clayton, P., *The Rediscovery of Ancient Egypt* (Londra & New York, 1982)
Sattin, A., *The Pharaoh's Shadow: Travels in Ancient and Modern Egypt* (Londra, 2000)
Sattin, A., *The Gates of Africa: Death, Discovery and the Search for Timbuktu* (Londra 2003; New York, 2005)

43 Charles Darwin ve Beagle

Darwin, C., *Narrative of the Surveying Voyages of the HMS 'Adventure' and 'Beagle' between 1826 and 1836*, 3 cilt (Londra, 1839)
Darwin, C., *Journal of research into the geology and natural history of the various countries visited by HMS Beagle under the command of Captain Fitzroy R. N. from 1832 to 1836* (Londra, 1840); yeni baskı, Darwin, C., *Voyage of the Beagle* (Londra, 1989)
Darwin, C. (ed.), *The Zoology of the Voyage of HMS. Beagle During the Years 1832-36*, 4 Cilt (Londra, tipkibasım 1980)
Darwin, C., *On the origin of species by means of natural selection ...* (Londra, 1859 ve sonraki baskılar); *Türlerin Kökeni* (İstanbul, 2003)
FitzRoy, R., *Narrative of the surveying voyages of HMS Adventure and Beagle Between 1826 and 1839*, 2 Cilt (Londra, 1839)
Keynes, R. D. (ed.), *Charles Darwin's Beagle Diary* (Cambridge, 1988)
Moorehead, A., *Darwin and the Beagle* (Londra & New York, 1969)

44 Gözyaşı Yolu

Ehle, J., *Trail of Tears: The Rise and Fall of the Cherokee Nation* (New York, 1988)
Fleischmann, G., *Cherokee Removal, 1838: An Entire Indian Nation is Forced Out of its Homeland* (New York, 1971)
Foreman, G., *Indian Removal: The Emigration of the Five Civilized Tribes of Indians* (Norman & Londra, 1932)
King, D., *The Cherokee Trail of Tears* (Portland, OR, 2005)

45 Meksika Cengellerine Yolculuklar

- Brunhouse, R. L., *In Search of the Maya: The First Archaeologists* (Albuquerque, 1973)
 von Hagen, V. W., *Maya Explorer. John Lloyd Stephens and the Lost Cities of Central America and Yucatán* (Norman, 1947)
 von Hagen, V. W., *Frederick Catherwood, Architect* (Oxford, 1950)

46 Kuzeybatı Geçidi'ni Arayan Sonraki Denizciler

- Beardsley, M., *Deadly Winter: The Life of Sir John Franklin* (Londra, 2002)
 Cyriax, R. J., *Sir John Franklin's Last Arctic Expedition ...* (Plais-tow & Sutton Coldfield, 1997; 1939 tıpkıbasımı)
 Delgado, J. P., *Across the Top of the World: The Quest for the Northwest Passage* (Londra & New York, 1999)
 Lehane, B. ve arkadaşları, *The Northwest Passage* (Alexandria, VI, 1981)
 Ross, M. J., *Polar Pioneers: John Ross and James Clark Ross* (Montreal & Kingston, 1994)
 Savours, A., *The Search for the North West Passage* (Londra, 1999)
 Williams, G., *Voyages of Delusion: The Northwest Passage in the Age of Reason* (Londra, 2002)
 Woodman, D. C., *Unravelling the Franklin Mystery: Inuit Testimony* (Montreal & Kingston, 1991)

47 Heinrich Barth ve Orta Afrika Misyonu

- Barth, H., *Travels and Discoveries in North and Central Africa: being a Journal of an Expedition undertaken under the auspices of H.B.M.'s Government in the years 1849-1855*, 5 cilt (Londra, 1857-58; yeni baskı, 3 cilt, Londra, 1965)
 Boahen, A. A., *Britain, the Sahara and the Western Sudan 1778-1861* (Londra, 1964)
 Caillié, R., *Travels through Central Africa to Timbuctoo and Across the Great Desert to Morocco performed in the Years 1824-28* (Londra, 1830; yeni baskı, 2 cilt, Londra, 1992)

48 Nil'in Kaynağını Arayış

- Brodie, F. M., *The Devil Drives: A Life of Sir Richard Burton* (Londra, 1967; yeni baskı, Londra, 1986)
 Burton, R. F., *The Lake Regions of Central Africa: A Picture of Exploration*, 2 cilt (Londra, 1860)
 Maitland, A., *Speke and the Discovery of the Source of the Nile* (Newton Abbot, 1971)
 Moorehead, A., *The White Nile* (Londra & New York, 1960)
 Ondaatje, C., *Journey to the Source of the Nile* (Toronto, 1998)
 Speke, J. H., *Journal of the Discovery of the Source of the Nile* (New York, 1864)

49 Bir Uçtan Bir Uca Avustralya

- Cannon, M. M., *The Exploration of Australia* (Sydney, 1987)
 Clarke, C. M. H., *A History of Australia* (Melbourne, 1962)
 Moorehead, A., *Cooper's Creek* (Londra & New York, 1971)
 Stokes, E., *To an Inland Sea* (Melbourne, 1986)
 Webster, M. S., *John McDouall Stuart* (Melbourne, 1958)
<http://www.slv.vic.gov.au/burkeandwills/>

50 Afrika'nın İçlerine Yolculuk

- Jeal, T., *Livingstone* (Londra, 1973)
 Livingstone, D., *The Life and African Explorations of David Livingstone* (Londra, 1875)
 McLynn, F., *Stanley: Dark Genius of African Exploration* (Londra, 2004)

- Ross, A., *David Livingstone Mission and Empire* (Hambledon & Londra, 2002)
 Stanley, H. M., *Through the Dark Continent, Vol 1 & 2* (Londra, 1878; yeni baskı, New York & Londra, 1988)

51 Mekong Irmağı Seferi

- Garnier, F., *Voyage d'exploration en Indo-Chine* (Paris, 1885); İngilizce çeviri, 2 cilt: *Travels in Cambodia and Laos and Further Travels in Laos and Yunan* (Bangkok, 1996)
 Keay, J., *Mad about the Mekong: Exploration and Empire in South East Asia* (Londra, 2005)
 Osborne, M., *The Mekong: Turbulent Past, Uncertain Future* (New York, 2000)

52 Arap Çöllerinde Geziler

- Doughty, C., *Travels in Arabia Deserta* (Londra, 1888 ve sonraki baskılar)
 Keay, J. (ed.), *The Royal Geographical History of World Exploration* (Londra, 1991)
 Thesiger, W., *Arabian Sands* (Londra, 1959)
 Ure, J., *In Search of Nomads* (Londra & New York, 2003)

53 Kuzeydoğu Geçidi

- Kish, G., *North-east Passage. Adolf Erik Nordenskiöld, His Life and Times* (Amsterdam, 1973)
 Leslie, A., *The Arctic Voyages of Adolf Erik Nordenskiöld* (Londra, 1879)
 Liljequist, G. H., *High Latitudes. A History of Swedish Polar Travels and Research* (Stockholm, 1993)
 Nordenskiöld, A. E., *The Voyage of the Vega round Asia and Europe*, 2 cilt (Londra, 1881)
 Nordqvist, O. A., "Vega's voyage through the Northeast Passage," *Polar Geography and Geology* 7(1) (1983), 8-71
 Vaughan, R., *The Arctic. A History* (Stroud, 1994), 59-64
 De Veer, G., *A true description of three voyages by the North-east towards Cathay and China, undertaken by the Dutch in the years 1594, 1595 and 1596* (Londra, 1853)

54 Panditler'in Tibet Keşfi

- Hopkirk, P., *Trespassers on the Roof of the World* (Londra & Los Angeles, 1982)
 Hopkirk, P., *The Great Game* (Londra, 1990; New York, 1992)
 Hopkirk, P., *The Quest for Kim* (Londra, 1996; Ann Arbor, 1997)
Journal of the Royal Geographical Society : Panditlerin yolculukları üzerine o dönemde yazılmış çeşitli makaleler (1860'lar, 1870'ler ve 1880'ler)
 Hindistan Kadastro İdaresi, *Exploration in Tibet and Neighbouring Regions*, Bölüm 1 ve 2 (Dehra Dun, 1915)
 Waller, D. J., *The Pundits. British Exploration of Tibet and Central Asia* (Lexington, 1990)

55 Orta ve Doğu Asya'nın Keşfi

- Allen, C., *Duel in the Snow* (Londra, 2004)
 Hopkirk, P., *Bayonets to Lhasa* (Londra & New York, 1961)
 Hopkirk, P., *The Great Game* (Londra, 1990; New York, 1992)
 French, P., *Younghusband. The Last Great Imperial Adventurer* (Londra, 1994)
 Pyasetsky, P., *Russian Travellers in Mongolia and China*, çeviren J. Gordon-Cumming, 2 cilt (Londra, 1884)
 Rayfield, D., *The Dream of Lhasa: The Life of Nikolay Przhevsky* (Londra, 1976)

Modern Çağ

56 Asya İçlerinde Yolculuklar

- Hedin, S., *My Life as an Explorer* (Londra, 1926)
Hedin, S., *Through Asia* (Londra, 1898)
Hopkirk, P., *Foreign Devils on the Silk Road* (Londra, 1980)
Tucker, J., *The Silk Road. Art and History* (Londra, 2003)
Walker, A., *Aurel Stein: Pioneer of the Silk Road* (Londra, 1995)
Whitfield, S., *Aurel Stein on the Silk Road* (Londra & Chicago, 2004)

57 Kuzey Kutbu'na Doğru

- Cook, F., *National Geographic*, Eylül 1909
Fleming, F., *Ninety Degrees North - The Quest for the North Pole* (Londra, 2001)
Herbert, W., *Across the Top of the World* (Londra, 1969)
Herbert, W., *The Noose of Laurels - The Discovery of the North Pole* (Londra, 1989)
Peary, R., *National Geographic*, Eylül 1909

58 Güney Kutbu'na Varma Yarışı

- Cherry-Garrard, A., *The Worst Journey in the World* (Londra, 1922 ve sonraki baskılar)
Evans, E., *South with Scott* (Londra, 1952)
Fiennes, R., *Captain Scott* (Londra, 2003)
Gran, T., *The Norwegian with Scott*, çeviren E. J. McGhie (Londra, 1984)
Solomon, S., *The Coldest March* (New Haven & Londra, 2001)
Wilson, E., *Diary of the 'Terra Nova' Expedition to the Antarctic, 1910-1912* (Londra, 1972)
Yelverton, D. E., *Antarctica Unveiled* (Boulder, 2000)

59 Shackleton ve Endurance

- Alexander, C., *The Endurance* (Londra, 1998)
Huntford, R., *Shackleton* (Londra, 1985)
Lansing, A., *Endurance, Shackleton's Incredible Voyage* (Londra, 2000)
Morrell, M. & Capparel, S., *Shackleton's Way* (Londra, 2001)
Piggott, J. (ed.), *Shackleton, The Antarctic and Endurance* (Londra, 2000), 1-58
Shackleton, J. & MacKenna, J., *Shackleton, An Irishman in Antarctica* (Dublin, 2002)
Shackleton, E., *South* (Londra, 1919)
Thomson, J., *Shackleton's Captain. A Biography of Frank Worsley* (Ontario, 1999)
Worsley, Commander F. A., *Shackleton's Boat Journey* (Londra, 1974)

60 Asya'yı Dolaşan Kadın Gezginler

- Bell, G., *The Arabian Diaries*, ed. R. O'Brien (Syracuse, 2000)
Moorehead, C., *Freya Stark* (Londra & New York, 1985)
Stoddart, A. M., *The Life of Isabella Bird* (Mrs Bishop) (Londra, 1906)
Robinson, J., *Wayward Women* (Oxford, 2001)
Winstone, H. V. F., *Gertrude Bell* (Londra & New York, 1978)

61 Atlas Okyanusu Üzerinde Tek Başına İlk Uçuş

- Berg, A. S., *Lindbergh* (New York, 1998)
Crouch, T. D., *The Blériot XI: The Story of a Classic Aircraft* (Washington, DC, 1982)
Lindbergh, C. A., *The Spirit of St. Louis* (New York, 1953)
Smith, R. K., *First Across! The U.S. Navy's Transatlantic Flight of 1919* (Annapolis, 1973)

62 Öncü Kadın Pilotlar

- Gillies, M., *Amy Johnson: Queen of the Air* (Londra, 2003)
Long, E. M. & M. K., *Amelia Earhart: The Mystery Solved* (New York, 1999)
Lovell, M. S., *The Sound of Wings* (Londra, 1989)
Luff, D., *Amy Johnson: Enigma in the Sky* (Shrewsbury, 2002)

63 Uzun Yürüyüş

- Salisbury, H. E., *The Long March: The Untold Story* (Londra, 1986)
Snow, E., *Red Star Over China* (Londra, 1937; gözden geçirilmiş baskı, New York, 1968)
Wilson, D., *The Long March 1935: The Epic of Chinese Communism's Survival* (Londra, 1971)

64 Thor Heyerdahl ve Kon-Tiki

- Heyerdahl, T., *In the Footsteps of Adam* (Londra, 2000)
Heyerdahl, T., *The Kon-Tiki Expedition* (Londra & Chicago, 1950)
Heyerdahl, T., *The Ra Expeditions* (Londra & New York, 1971)
Ralling, C., *The Kon-Tiki Man* (Londra & San Francisco, 1990)

65 Everest'e Tırmanış

- Douglas, E., *Tenzing - Hero of Everest* (Washington, DC, 2003)
Gillman, P. & L., *The Wildest Dream - Mallory, his Life and Conflicting Passions* (Londra, 2000)
Hillary, E., *View from the Summit* (Londra, 1999)
Hunt, J., *The Ascent of Everest* (Londra, 1953)
Venables, S., *Everest - Summit of Achievement* (Londra, 2003)

66 Tek Başına Dünya Turu

- Knox-Johnston, A *World of My Own* (Londra & New York, 1969)
Nicols, P., *A Voyage for Madmen* (Londra & New York, 2001)
Roth, H., *The Longest Race* (New York, 1983)

67 Ay'a Gidiş ve Geliş

- Furniss, T., *One Giant Leap* (Londra, 1998)
Godwin, R. (ed.), *Apollo 11: The NASA Mission Reports*, 3 cilt (Burlington, 1999-2002)
Light, M., *Full Moon* (New York & Londra, 2002)
Scheffer, J., *The Race: The Definitive Story of America's Battle to Beat Russia to the Moon* (New York & Londra, 1999)

68 Okyanus Dibine Yolculuklar

- Ballard, R. D. & Grassle, J. F., "Return to the Oases of the Deep," *National Geographic*, 156 (1979), 689-703
Corliss, J. B. & Ballard, R. D., "Oasis of Life in the Cold Abyss," *National Geographic*, 152 (1977), 441-53
Van Dover, C. L., *The Ecology of Deep-Sea Hydrothermal Vents* (Princeton, 2000)

69 Balonla Dünya Turu

- Christopher, J., *Riding the Jetstream* (Londra, 2001)
Glines, C. V., *Round-the-World Flights* (Washington, DC, 2003)
Piccard, B. & Jones, B., *The Greatest Adventure* (Londra, 1999)

70 Mars, Jüpiter ve Ötesi

- Haines, T. & Riley, C., *Space Odyssey: A Voyage to the Planets* (Londra, 2004)
Kelly Beatty, J. ve arkadaşları (ed.), *The New Solar System* (Cambridge, 1999)
McNab, D. & Younger, J., *The Planets* (Londra, 1999)

Görsel Malzeme Kaynakları

a: aşağıda; o: ortada; sg: sağda; sl: solda; y: yukarıda

1 Sanat ve Zanaat Müzesi, Hamburg; 2-3 © Joel W. Rogers/CORBIS; 4 Sanat Arşivi/Ulusal Kütüphane, Mexico/Dagli Ortı; 5 Arkeoloji Müzesi, Beyrut © Giovanni Dagli Ortı; 5y Ulusal Kütüphane, Paris; 6a Ulusal Kütüphane, Madrid; 6y Maria Sibylla Merian; 7a Özel Koleksiyon; 7y NASA, Washington, D. C.; 11 Pegli Denizcilik Müzesi, Cenova; 12 British Museum, Londra, MS Or. 2780 f. 49 v; 13y Kraliyet Coğrafya Derneği, Londra; 13a Peabody Arkeoloji ve Etnoloji Müzesi, Harvard Üniversitesi, © Harvard College Rektörü ve Öğretim Üyeleri, fotoğrafı çeken Hillel Burger, cat 99-12-10/53099.1 (çanak) vecat 99-12-10/53100.2 (sap, neg T3866.1 David Kimball Mirasçılarının Hediyesi, 1899; 14y Newcastle-upon-Tyne Üniversitesi; 14a Kraliyet Coğrafya Derneği, Londra; 14-15 Georges Sourial/ *National Geographic* Görüntü Koleksiyonu; 16-17 Fotoğraf Antonia Tozer/John Warburton-Lee Photography; 18 Faun Evi, Pompeii; 19 Doğa Tarihi Müzesi, Londra; 20y ML Design; 20-21 Richard Cosgrave'in izniyle, Fotoğraf R. Frank; 21 RMN, Paris - Fotoğraf R. G. Ojeda; 22 İsviçre Kültür ve İletişim Bakanlığı, Rhône-Alpes Bölgesi Kültür İşleri Müdürlüğü, Bölge Arkeolojisi İdaresi; 23 Kenneth Garrett/ *National Geographic* Görüntü Koleksiyonu; 24-25 Meadowcroft Rockshelter'in ve Kırsal Yaşam Müzesi'ni izniyle, Pennsylvania; 25sl Smithsonian Kurumu, Washington, D. C.; 25sg ML Design; 26 ML Design, kaynak Peter Bellwood; 27y Peter Bellwood'un izniyle; 27a Robert Harding Picture Library Ltd/Fotoğraf Geoff Renner; 28 Adrian Hodridge'in izniyle; 29 Fotoğraf Peter Hayman; 30 Werner Forman Arşivi, Londra; 31sl Brooklyn Müzesi, New York; 31sg ML Design; 32y British Museum, Londra, EA 25360; 32a Fotoğraf Heidi Grassley © Thames & Hudson Ltd, Londra; 33 Fotoğraf akg-images, Londra/Nimatallah; 34a ML Design; 34-35y © Jonathan Blair/CORBIS; 34a Antiquités du Bosphore Cimmérien; 35a British Museum, Londra, EA 25565; 36 © Sonia Halliday Photographs, fotoğrafı çeken F. H. C. Birch; 37y British Museum, Londra, ANE 124017; 37a British Museum, Londra; 38y © Sonia Halliday Photographs; 38a ML Design, kaynak Lane Fox, R. (ed.), *The Long March. Xenophon and the Ten Thousand* (Londra & New Haven, 2004), Harita 1; 39 Fotoğraf akg-images, Londra/Nimatallah; 40 Fotoğraf akg-images, Londra/Gérard Degeorge; 41 © Sonia Halliday Photographs; 42ysl Fotoğraf İsa Kurita; 42ysg British Museum, Londra; 42a ML Design, kaynak Lane Fox, R., *The Search for Alexander* (Londra, 1980); 43 Pella Arkeoloji Müzesi, Yunanistan; 45y British Museum, Londra; 45b Kanton Arkeoloji ve Tarih Müzesi, Lozan; 45r ML Design, kaynak Profesör B. Cunliffe; 46sl Napoli Arkeoloji Müzesi; 46sg British Museum, Londra; 47 Fotoğraf Araldo de Luca, Roma; 48 Fotoğraf Roger Wilson; 48sl ML Design; 48a Fotoğraf Roger Wilson; 50 Caesar'ın havadan görünüşü; 51sl Ariuscu vaftizhane, Ravenna; 51sg ML Design; 52y Napoli Arkeoloji Müzesi; 52a Robert Harding Picture Library Ltd/Fotoğraf Adam Woolfitt; 53 Werner Forman Arşivi/British Museum, Londra; 54 ML Design; 55a Fotoğraf Tony Mort; 55a Mısır Müzesi, Vatikan 1990, photo Scala, Floransa; 56-57 Fucita Sanat Müzesi, Osaka; 58 Ulusal Kütüphane, Paris; 59 ML Design; 60y Ulusal Kütüphane, Paris; 60a Özel Koleksiyon; 61 Viking Gemisi Müzesi, Roskilde. Fotoğraf Werner Karrassch; 62y ML Design; 62a Parks Kanada/B. Pratt/H.01.11.13 (72); 63 İngiliz Kütüphanesi, Londra; 64 Devlet Kütüphanesi Arşivi, Lucques, MS 107 f. 29 r; 65 Ulusal Kütüphane, Paris, MS Fr 90-87; 66y MAS, Barcelona; 66asl ML Design; 66a V&A, Londra, M813-1926; 67 Canterbury Katedrali, Canterbury; 68 Ulusal Kütüphane, Paris; 69 Reza/ *National Geographic* Görüntü Koleksiyonu; 70y ML Design, kaynak *Saudi Aramco World*, Cilt 55, 1, 2004; 70 Fotoğraf John G. Ross; 71 Ulusal Saray Müzesi, Taipei; 72 İngiliz Kütüphanesi, Londra; 72-73 Fotoğraf Antonia Tozer/John Warburton-Lee Photography; 73 Timur Büstü; 74y ML Design; 74 Edinburgh Üniversitesi Kütüphanesi, Or. MS 20 f. 124v; 75 İngiliz Kütüphanesi, Londra, Royal MS 9 D I, f. 58; 76y Ulusal Kütüphane, Paris; 76asl Metropolitan Sanat Müzesi, New York, Alınmış Eser, Dorothy Graham Bennett'in Bağışı, 1993 (1993.256); 76asg kaynak *The Book of Ser Marco Polo*, Sir Henry Yule, 1875; 76-77 Özel Koleksiyon; 77 ML Design; 78-79 James L. Stanfield/ *National Geographic* Görüntü Koleksiyonu; 79 Bridgeman Sanat Kütüphanesi/Özel Koleksiyon; 80sl ML Design; 80sg Ulusal Kütüphane, Paris, MS Arabe 5847, f.22; 81 kaynak *The Western Sea Cruises of Eunuch San Pao by Lo Mou-Teng*, 1597; 82y Drazen Tomic, kaynak Jan Adkins 1993; 82a Ulusal Saray Müzesi, Taipei; 83sl Ulusal Saray Müzesi, Taipei; 83sg ML Design, kaynak Levathes, L., *When China Ruled the Seas* (New York, 1994); 84-85 Sanat Arşivi/Caramulo Müzesi, Portekiz/Dagli Ortı; 86 kaynak *Theatrum Orbis Terrarum*, Abraham Ortelius, 1570; 87 Fotoğraf akg-images, Londra; 88 © Reuters/CORBIS; 89y Kolomb Kütüphanesi, Sevilla; 89a Özel Koleksiyon; 9y ML Design; 90a kaynak *Historia General de las Indias*, Fernández de Oviedo y Valdés, 1547; 91sl Fotoğraf akg-images, Londra; 91sg Bilimler Akademisi, Lizbon; 92-93 kaynak *Civitates Orbis Terrarum*, Braun ve Hogenberg, 1572; 93y ML Design; 94 Biblioteca Casanatense'nin izniyle, Roma; 95 kaynak *Die Ritterlich*, Ludovico Barthema, 1515; 96y Fotoğraf Nigel Pavitt/John Warburton-Lee Photography; 96a ML Design; 97sl Denizcilik Müzesi, Sevilla; 97sg Denizcilik Müze-

si, Newport News, Virginia; 98 ML Design; 99a British Museum, Londra; 99y Ulusal Kütüphane, Paris; 100y Lilly Kütüphanesi'nin izniyle, Indiana Üniversitesi, Bloomington, Indiana; 100a Denizcilik Müzesi, Sevilla; 101 Alman Ulusal Müzesi, Nürnberg, MS 22414; 102 Ulusal Kütüphane, Madrid; 103y Bodleian Kütüphanesi, Oxford, MS Arch Selden A.1.67r; 103b ML Design; 104 Ulusal Kütüphane, Paris; 105 Bridgeman Sanat Kütüphanesi/ Amerika Müzesi, Madrid; 106 Fotoğraf John Hemming; 107sl ML Design; 107sg Dumbarton Oaks Araştırma Kütüphanesi ve Koleksiyonları, Washington, D.C.; 107sga Kraliyet Kütüphanesi, Kopenhag; 108y Chicago Sanat Enstitüsü, Robert Hashimoto/Buckingham Vakfı, 1955.2587; 108a Fotoğraf John Hemming; 109 Altın Müzesi, Cumhuriyet Bankası, Bogota; 110y ML Design; 110a Barbier-Mueller Kolomb Öncesi Dönem Sanat Müzesi, Barcelona; 111y Özel Koleksiyon; 111a Fotoğraf John Hemming; 112-13 © CORBIS; 113 Frans Hals Müzesi, Haarlem; 114 © Buddy Mays/CORBIS; 115ysl Kongre Kütüphanesi, Washington, D.C.; 115ysg ML Design; 115b Etowah Höyükleri Eyalet Tarihsel Sit Alanı - Georgia Doğal Kaynaklar Dairesi, Atlanta; 116 Ulusal Portre Galerisi, Londra; 117y Ulusal Denizcilik Müzesi, Londra; 117a İngiliz Kütüphanesi, Londra, Sloane Koleksiyonu MS 61; 118 John Carter Brown Kütüphanesi, Brown Üniversitesi, Arizona; 119 ML Design, kaynak Raymond Aker, 1999, Drake Denizcilik Locası; 120 Septentrion Publishers'in izniyle, Quebec; 121y ML Design; 121a Özel Koleksiyon; 122 Kanada Kütüphanesi ve Arşivi, Ottawa, C-118494; 123 Bodleian Kütüphanesi Kütüphaneleri, Oxford; 124 British Museum, Baskılar ve Çizimler Bölümü, Londra; 125y British Museum, Baskılar ve Çizimler Bölümü, Londra; 125asl İngiliz Kütüphanesi, Londra, C.54.bb.33; 125sg Bridgeman Sanat Kütüphanesi/Özel Koleksiyon; 126a ML Design; 126-27 İngiliz Kütüphanesi, Londra, Add. MS 12, 2-6, f.6; 127 kaynak *Navigatio Septentrionalis*, Jens Munk, 1624; 128-29 Fotoğraf RMN, Paris - Fotoğraf Gérard Blot; 130 İngiliz Kütüphanesi, Londra; 131 Rex Nan Kivell Koleksiyonu, Avustralya Ulusal Kütüphanesi, Canberra, NK3; 132 ML Design; 133a İngiliz Kütüphanesi, Londra, Add. 8946 f. 52; 133a İngiliz Kütüphanesi, Londra; 134y Maria Sibylla Merian; 134a Yurtdışındaki İsviçreli Müzesi - Château de Penthes-Pregny/Cenevre, İsviçre; 135sl ML Design; 135sg kaynak *Metamorphosis*, Maria Sibylla Merian, 1705; 136y kaynak *China Documenta Illustrata*, by Athanasius Kircher, 1667; 136a ML Design; 137y Kraliyet Coğrafya Derneği, Londra; 137a Fotoğraf RMN, Paris - Fotoğraf Jean Schormans; 138 Horsens Müzesi'nin izniyle, Danimarka; 139y Özel Koleksiyon; 139asl Smithsonian Kurumu, Washington, D.C. 85-5537; 139asg ML Design; 140 Bridgeman Sanat Kütüphanesi/İskoç Ulusal Portre Galerisi, Edinburgh; 141y Lewis Walpole Kütüphanesi'nin izniyle, Yale Üniversitesi; 141a ML Design; 142y Yale İngiliz Sanatı Merkezi, Paul Mellon Koleksiyonu, ABD; Bridgeman Sanat Kütüphanesi'nin izniyle; 142a Özel Koleksiyon; 143 Yeni Zelanda Müzesi, Te Papa Tongarewa, Wellington; 144 Avustralya Ulusal Denizcilik Müzesi Koleksiyonu, Sydney, tıpkıbasım Müze'nin izniyle; 145y Özel Koleksiyon; 145a ML Design; 146y İngiliz Kütüphanesi, Londra, Add. MS 23920 f.50; 146a Kraliyet Koleksiyonu, Kraliçe II. Elizabeth; 146-47 İngiliz Kütüphanesi, Londra; 147 West Sussex, BK, kaynak Parham Park Koleksiyonu; 148 Rex Nan Kivell Koleksiyonu, Avustralya Ulusal Kütüphanesi, Canberra, NK1671; 149 Rex Nan Kivell Koleksiyonu, Avustralya Ulusal Kütüphanesi, Canberra, NK1756; 150a Rex Nan Kivell Koleksiyonu, Avustralya Ulusal Kütüphanesi, Canberra, NK2173; 150-51 Rex Nan Kivell Koleksiyonu, Avustralya Ulusal Kütüphanesi, Canberra, NK5066; 151a ML Design; 152 Kanada Ulusal Galerisi, Ottawa, Kanada Savaş Yادıgıları'ndan aktarıma, 1921, 8000; 152-53 Fotoğraf Joseph Gillingham; 152y ML Design, kaynak Daniells, R., *Alexander Mackenzie and the North West* (Londra, 1969); 154y Kanada Uygurlik Müzesi, Quebec; 154b Fotoğraf Joseph Gillingham; 155 Ulusal Portre Galerisi, Londra; 156ysl Bridgeman Sanat Kütüphanesi; 156ysg kaynak *Travels in the Interior Districts of Africa: Performed in the Year 1795, 1796 ve 1797 with an Account of a Subsequent Mission to that country in 1805 by Mungo Park*; 156a ML Design, kaynak Lupton, K., *Mungo Park. The African Traveler* (Oxford, 1979); 157 fotoğraf Tom Fremantle'in izniyle; 158-59 Fotoğraf akg-images, Londra; 160 Kraliyet Coğrafya Derneği, Londra; 161 Eyalet Müzesi, Berlin; 162, 163, 164y İngiliz Kütüphanesi, Londra; 164asl ML Design, kaynak Humboldt, A. von, *Personal Narrative of a Journey to the Equinoctial Regions of the New Continent*, çeviren J. Wilson, giriş M. Nicholson (Londra & New York, 1995); 164asg İngiliz Kütüphanesi, Londra; 165 New York Tarih Derneği Koleksiyonu, 1971.125. Hall Park McCullough Mirasçılarının Hediyesi; 166y Missouri Tarih Derneği, St Louis, 1921 055 0001. Eleanor Glasgow Voorhis'in Anısına Julia Clark Voorhis'in Hediyesi, 1921; 166a Missouri Bankacılar Birliği'nin siparişiyle; 167 Amerikan Felsefe Derneği'nin izniyle, Philadelphia; 167sg Philadelphia Kitap Kulübü, 76.16. Milton Hammer'ın Hediyesi; 168y Kongre Kütüphanesi, Washington, D.C., LC-USF34-070356-D; 168a ML Design, kaynak Gilman, C., *Lewis and Clark. Across the Great Divide* (Washington, D.C., 2003); 169 Beruhauter Schweizer Galerisi, Zürih; 170 ML Design; 170-71 David Roberts; 171 Fotoğraf © K. D. Politis; 172 Mısır Keşif Derneği, Londra; 173y British Museum, Londra; 173a kaynak *Six New Plates*, G. Belzoni, 1822; 174 Brid-

geman Sanat Kütüphanesi/Down House, Downe, Kent; 174-75 *Beagle* çizimi; 175y Cambridge Üniversitesi Kütüphanesi Mutemet Jeyeti'nin izniyle, MS Add. 7983 f.31r; 175a Kraliyet Coğrafya Derneği, Londra; 176 Bridgeman Sanat Kütüphanesi/Kraliyet Cerrahlık Yüksekokulu, Londra; 177b Özel Koleksiyon; 177a Doğa Tarihi Müzesi, Londra, 26425; 1770 ML Design; 177c David G. Fitzgerald; 179 Oklahoma Tarih Müzesi, Oklahoma Tarih Derneği, Oklahoma City, OK; 180y Arşiveler ve Yazmalar, Oklahoma Tarih Derneği, Oklahoma City, OK; 181b ML Design; 181 Amerikan Doğa Tarihi Müzesi, New York; 182 Özel Koleksiyon; 183y Michael D. Coe; 183a Frederick Catherwood; 184 © P. Pet/zefa/Corbis; 185y ML Design; 185a Özel Koleksiyon; 186 Kraliyet Coğrafya Derneği, Londra; 187 kaynak *Narrative of a Journey to the Shores of the Polar Sea by John Franklin c. 1910*; 188 kaynak *The U.S. Grinnell Expedition in Search of Sir John Franklin: a Personal Narrative*, E. K. Kane, 1854; 189y kaynak *Once A Week*, Ekim 1859; 189sl&çsg Ulusal Denizcilik Müzesi, Londra; 190, 191 kaynak *Travels and Discoveries in North and Central Africa*, Heinrich Barth, 1857; 192y kaynak *Travels through Central Africa to Timbuctoo and across the Great Desert to Morocco, performed in the years 1824-1828*, Cilt II, René Caillié, 1830; 192-93 Ulusal Kütüphane, Paris; 193 kaynak *Travels and Discoveries in North and Central Africa*, Heinrich Barth, 1857; 194sl ML Design; 194sg Fotoğraf John Warburton-Lee; 195 Kraliyet Coğrafya Derneği, Londra; 196 kaynak *The Lake Regions of Central Africa*, R. F. Burton, 1860; 197sl&çsg Kraliyet Coğrafya Derneği, Londra; 198 ML Design, kaynak Ondaarje, C., *Journey to the Source of the Nile* (Toronto, 1998); 199sl Özel Koleksiyon; 199sg Yeni Güney Galler Eyalet Kütüphanesi, Sydney; 200y Dixon Kütüphanesi, Yeni Güney Galler Eyalet Kütüphanesi, Sydney; 200a La Trobe Avustralya Yazmalar Koleksiyonu, Victoria Eyalet Kütüphanesi, MS 13071; 201sl ML Design; 201sg Mortlock Kütüphanesi, Güney Avustralya Eyalet Kütüphanesi, Adelaide; 202ysl bilinmeyen bir fotoğrafçı; 202ysg&a La Trobe Resim Koleksiyonu, Victoria Eyalet Kütüphanesi, Melbourne; 203y Christie's Images, Londra; 203a Granger Koleksiyonu, New York; 204 Kraliyet Coğrafya Derneği, Londra; 205y ML Design; 205 Fotoğraf Nigel Pavitt/John Warburton-Lee Photography; 206sl Fotoğraf Mary Kingsley; 206y Cambridge Üniversitesi Kütüphanesi Mutemet Heyeti'nin izniyle; 206asg Pitt Rivers Müzesi, Oxford Üniversitesi; 207sl Kraliyet Coğrafya Derneği, Londra; 207sg Christie's Images, Londra; 208 Özel Koleksiyon; 209y kaynak *Voyage d'exploration en Indo-Chine*, Francis Garnier, 1873; 209a Fotoğraf Antonia Tozer/John Warburton-Lee Photography; 210y ML Design, kaynak Keay, J., *Mad About the Mekong: Exploration and Empire in South East Asia* (Londra, 2005); 210a kaynak *Voyage d'exploration en Indo-Chine*, Francis Garnier, 1873; 211 kaynak *Travels in Arabia Deserta*, Charles M. Doughty, 1921; 212y ML Design; 212-13 Kraliyet Coğrafya Derneği, Londra; 213 Fotoğraf Julia Margaret Cameron; 214sl&çsg Pitt Rivers Müzesi, Oxford Üniversitesi; 215 Ulusal Güzel Sanatlar Müzesi, Stockholm; 216y kaynak *The Voyage of the Vega round Asia and Europe*, A. E. Nordenskiöld, 1881; 216a ML Design; 217 Nadir Kitaplar ve Yazmalar Bölümü, New York Halk Kütüphanesi, Astor, Lenox ve Tilden Vakıfları; 218 Özel Koleksiyon; 219 Özel Koleksiyon; 220ysl kaynak Annie Marston, *The Great Closed Land*, 1894; 220ysg ML Design, kaynak Hopkirk, P., *Trepassers on the Roof of the World* (Londra & Los Angeles, 1982); 220a kaynak Sir Thomas Holdich, *Tibet the Mysterious*, 1906; 221y Fotoğraf Amar Grover/John Warburton-Lee Photography; 221a, 222 kaynak *Tibet the Mysterious*, Sir Thomas Holdich, 1906; 223 Rusya İmparatorluk Coğrafya Derneği; 223a kaynak *To Kyakhty na istoki Zholtroy reki*; 224y Kraliyet Coğrafya Derneği, Londra; 224a Özel Koleksiyon; 225y Horse Source/Photographers Direct; 225a ML Design; 226-27 Kraliyet Coğrafya Derneği, Londra; 228 Galaxy Picture Library; 229 kaynak *Through Asia*, Cilt 1, Sven Hedin, 1898; 230y Kraliyet Coğrafya Derneği, Londra; 230a kaynak *Through Asia*, Cilt 1, Sven Hedin, 1898; 231 kaynak *Scientific Results of a Journey in Central Asia 1899-1902, The Tarim River*, Cilt 1, by Sven Hedin; 232ysl İngiliz Kütüphanesi, Londra; 232ysg British Museum, Londra, MAS 0.1 129; 232-33 kaynak *Ruins of Desert Cathay*, Aurel Stein, 1912; 233y ML Design; 233a kaynak *Scientific Results of a Journey in Central Asia 1899-1902, Lop Nor*, Cilt 2, Sven Hedin; 234 ML Design; 235, 236 Kraliyet Coğrafya Derneği, Londra; 237y&a, 238 Sir Wally Herbert'in izniyle; 239 Scott Kutup Araştırmaları Enstitüsü, Cambridge; 240y Norveç Ulusal Kütüphanesi, Resim Koleksiyonu, Oslo; 240-41 Fotoğraf A. Wild, Archifact Ltd/Antarktika Mirası Vakfı; 241y ML Design, kaynak Finnes, R., *Captain Scott* (Londra, 2003); 242 Scott Kutup Araştırmaları Enstitüsü, Cambridge; 243sl İngiliz Kütüphanesi, Londra; 243sg Scott Kutup Araştırmaları Enstitüsü, Cambridge; 244 Kraliyet Coğrafya Derneği, Londra; 245 Yeni Güney Galler Eyalet Kütüphanesi, Sydney; 246 Scott Kutup Araştırmaları Enstitüsü, Cambridge; 247ysl Fotoğraf Cary Wolinsky; 247ysg Kraliyet Coğrafya Derneği, Londra; 247a ML Design, kaynak *National Geographic*, Kasım 1998; 248 Scott Kutup Araştırmaları Enstitüsü, Cambridge; 249 Üniversitesi of Newcastle upon Tyne; 250sl ML Design, kaynak Bell, G., *The Arap Diaries*, ed. O'Brien, R. (Syracuse, 2000); 250sg Kraliyet Coğrafya Derneği, Londra; 251y, asl & asg kaynak *The Life of Isabella Bird*, Anna M. Stoddart, 1906; 252y Kraliyet Coğrafya Derneği, Londra; 252a Özel Koleksiyon; 253y Ulusal Portre Galerisi, Londra; 253o John Murray Arşivi; 253a Kraliyet Coğrafya Derneği, Londra; 254 D.C.; 255 Ulusal Havaçılık ve Uçay Müzesi, Smithsonian Kurumu, Washington D.C.; 256y Ulusal Havaçılık ve Uçay Müzesi, Smithsonian Kurumu, Washington D.C.; Fotoğraf Carolyn Russo; 256a ML Design; 257 Getty Images; 258 © Bettmann/CORBIS; 259y Kongre Kütüphanesi, Washington D.C.; 259a Fotoğraflar Pasifik Havaçılık İncelemeleri İdaresi, Oakland, California, www.pacificaircraft.com;

260 Halk Kütüphanesi, Medford, Massachusetts; 260a ML Design; 261y Hull Daily Mail Publications'ın izniyle; 261a © Bettmann/CORBIS; 262 Helen Foster Snow Koleksiyonu, Brigham Young Üniversitesi, Utah; 263y Bridgeman Sanat Kütüphanesi/Ozel Koleksiyon; 263a ML Design, kaynak Richard Evans; 264, 265y&a Thor Heyerdahl/Kon-Tiki Müzesi, Oslo; 266y ML Design; 266 © Bettmann/Corbis; 267, 268y&a, 268a Kraliyet Coğrafya Derneği, Londra; 269a Drazen Tomic; 270, 271 Kraliyet Coğrafya Derneği, Londra; 272 Knox-Johnston Arşivi/PPL; 273 ML Design; 274 Knox-Johnston Arşivi/PPL; 275, 276 Galaxy Picture Library; 276-77 Drazen Tomic, kaynak *Into the Unknown. The Story of Exploration* (Washington, D.C., 1987), s. 320; 277a, 278, 278-79, 279 Galaxy Picture Library; 280-81 Dr. Robert D. Ballard'ın izniyle; 281y ML Design, kaynak ABD Ulusal Okyanus ve Atmosfer İdaresi, <http://okyanusukasif.noaa.gov>; 282, 283sl&çsg Dr. Robert D. Ballard'ın izniyle; 284 Fotoğraf Chas Breton; 285 ML Design; 286 Umur Rüzgârları; 287, 288y, 288-89 Galaxy Picture Library; 289y Drazen Tomic, kaynak *Into the Unknown. The Story of Exploration* (Washington, D.C., 1987), s. 304; 290 Galaxy Picture Library.

ALINTI KAYNAKLARI

s. 23 Fray Bartolomé de las Casas, *An Account, Much Abbreviated, of the Destruction of the Indies*, Franklin W. Knight (ed.), çeviren A. Hurley (Indianapolis, 2003); s. 26 G. R. Forster 1778, N. Thomas ve arkadaşları, *Observations Made During a Voyage Round the World* (Honolulu, 1996), 185; s. 29 M. Lichtheim, *Ancient Egyptian Literature. Volume I: The Old and Middle Kingdoms* (Berkeley, Los Angeles & Londra, 1973), 23-27; s. 36 Ksenophon, *Anabasis*, IV, iii; s. 39 Arrianus, *Anabasis*, VII, i; s. 44 Geminus, *Introduction to Celestial Phenomena*; s. 46 Polybius, *History*, 3.61; s. 59 Chang Yueh, *Tang Records of the Western World*; s. 91 Álvaro Velho, *Roteiro da Primeira Viagem de Vasco da Gama*; s. 101 Bernal Diaz del Castillo, *The Conquest of New Spain*; s. 109 Gonzalo Fernández de Oviedo, *Historia general y natural de las Indias Occidentales* (Madrid, 1851); s. 112 *The Journey of Coronado. An account of the expedition to Cibola which took place in the year 1540, in which all those settlements, their ceremonies & customs, are described. Written by Pedro de Castañeda, of Najara*; s. 116 John Wynter, *The Observations of Sir Richard Hawkins, Knight, on his Voyage to the South Seas, Anno Domini 1593*, (Londra, 1622), f. 95; s. 123 Thomas James, *The Strange and Dangerous Voyage of Captain Thomas James* (Londra, 1633); s. 131 Abel Tasman, yolculuğunu gösteren bir haritaya düştüğü not; s. 136 F. de Filippi (ed.), *An Account of Tibet: The Travels of Ippolito Desideri, 1712-1727* ("Historical Sketch of Tibet") başlıklı Desideri yazmaları temeline (Londra, 1931); s. 138 F. A. Golder, *Bering's Voyages. An Account of the Efforts of the Russians to Determine the Relation of Asia and America*, 2 cilt (New York, 1922/1925); s. 140 Horace Walpole, *The Letters of Horace Walpole, 4th Earl of Oxford*, ed. Helen Toynbee, 16 cilt (Oxford, 1903-5), mektup 10 Temmuz 1774 tarihli; s. 143 *The Journal of Captain James Cook*; s. 148 M. Delattre, *Rapport sur la recherche à faire de M. de la Pérouse, fait à l'Assemblée nationale*, aktaran J. Dumore, *French Explorers in the Pacific*, Cilt 1 (Oxford, 1965); s. 152 Alexander Mackenzie, *Journal*, ed. W. Kaye Lamb (Londra, 1970); s. 155 Mungo Park, *Travels in the Interior Districts of Africa*, ed. K. Ferguson Marsters (Durham & Londra, 2000); s. 161, 162 Alexander von Humboldt, *Personal Narrative of a Journey to the Equinoctial Regions of the New Continent*, çeviren J. Wilson, giriş M. Nicholson (Londra & New York, 1995); s. 164 Joseph Hooker 1811 ve *Voyage of the Beagle* (1989), 6 Ağustos 1836; s. 165 G. E. Moulton (ed.), *Journals of the Lewis and Clark Expedition*, 13 cilt (Lincoln, 1983-2001); s. 169 ailesine yazdığı mektup, *Sheikh Ibrahim: Johann Ludwig Burckhardt, Briefe an Eltern und Geschwister*, Carl Burckhardt-Sarasin & Hansrudolph Schwabe-Burckhardt (Basel, 1956); s. 174 kaynak Darwin'in "Autobiography" makalesi, Francis Darwin (ed.), *The Life and Letters of Charles Darwin*, 3 cilt (3. baskı, Londra, 1887); s. 178 Peter Evan Jones, 30 Aralık 1838, Göç Eden Çerokilerin Dördüncü Kafile Kampı, Little Prairie, Missouri; s. 181, 182 John Lloyd Stephens, *Incidents of Travel in Central America, Chiapas, and Yucatan* (Washington, DC, 1993); s. 186 *Polar Record*, Cilt 5 (Cambridge, 1949), 349-50 ve Ann Savours, *The Search for the North West Passage* (Londra & New York, 1999), 184; s. 190 Heinrich Barth, *Travels and Discoveries in North and Central Africa: being a Journal of an Expedition undertaken under the auspices of H.B.M.'s Government in the years 1849-1855*, 5 cilt (Londra, 1857-58; yeni baskı, Londra, 3 cilt, 1965); s. 195 John Hanning Speke, *Journal of the Discovery of the Source of the Nile* (Edinburgh & Londra, 1863); s. 203 H. M. Stanley, *Through the Dark Continent*, Cilt 1 & 2 (Londra, 1878); s. 208 F. Garnier, *Voyage d'exploration en Indo-Chine* (Paris, 1885); iki ciltlik İngilizce çeviri: *Travels in Cambodia and Laos and Further Travels in Laos and Yunnan* (Bangkok, 1996); s. 211 C. Doughty, *Travels in Arabia Deserta* (Londra, 1888); s. 215 A. E. Nordenskiöld, *The Voyage of the Vega round Asia and Europe*, 2 cilt (Londra, 1881), Cilt 1, 336; s. 234 R. Peary, "National Geographic", Eylül 1909; s. 239 R. F. Scott, *Scott's Last Expedition: The Journals of Captain R. F. Scott* (Londra, 2003); s. 243 H. Ludlam, *Captain Scott* (Foulsham, 1965), 227; s. 249 G. Bell, *The Arabian Diaries*, ed. O'Brien, R. (Syracuse, 2000); s. 254 C. A. Lindbergh, *The Spirit of St Louis* (New York, 1953); s. 264 Thor Heyerdahl, *The Kon-Tiki Expedition* (Londra & Chicago, 1950); s. 280 H. Poincaré, *Mathematical Definitions in Education* (1904); s. 287 Arthur C. Clarke, *First on the Moon: A Voyage with Neil Armstrong, Michael Collins, Edwin E. Aldrin Jr, G. Farmer & D. J. Hamblin* (Londra, 1970).

Dizin

İtalik sayfa numaraları görsel malzeme-yi belirtir.

Aborijinler 147, 201, 202
 Abu 30
 Acapulco 163
 Adelaide 201
 Aden 95, 96, 197, 218
 Adrianopolis 54
 Afganistan 39, 41, 42, 60, 71, 73, 79, 224
 Afrika 12, 14, 17, 18, 19, 22, 30, 31, 32, 48, 51, 54, 58, 81, 85, 91, 92, 94, 96, 98, 111, 130, 140, 155-56, 157, 159, 160, 169, 171, 192, 195-98, 203-7, 259, 285, 286; Orta 195, 206; Doğu 30, 83; Kuzey 21, 30, 54, 68, 70, 79, 140; Güney 92, 93, 204, 261, 273; Batı 30, 135, 155, 173, 206
 Afrika Derneği 155, 169
 Agadez 191, 194
 Aguilar, Jeronimo de 102
 Ahu-toru 150
 Air 190
 Akdeniz 18, 30, 32, 40, 46, 49, 75, 81, 181, 190, 195
 Akenises 43
 Akhilleus 39
 Aksum 141
 Alabama 178-80
 Alaska 17, 20, 22, 23, 24, 129, 138, 139, 149, 218, 237, 285
 Albert Gölü 198
 Alberta 153
 Alcock, John 254
 Aldrin, Edwin "Vızıl" 7, 275, 275-79, 277, 279
 Aleksandreia (Kandehar) 41
 Aleksandreia Areia 41
 Aleksandreia Eskhate 41
 Aleut 139
 Aleut Adaları 139
 Alexander, V.I., Papa 98
 Aleksandreia-pros-Kaukasos 41, 42
 Algonkinler 120-22
 Aligarh 80
 Allobroges 47
 Almanya 53, 134, 171
 Alpler 18, 20, 46-48, 48, 49, 58, 64, 269
 Altay Çölü 223
 Altın Dağ, Çin 222
 Alvarado, Pedro 104
 Alvarez, Francisco 195
 Alvin 280-83, 282
 Amazon Irmağı 86, 110, 161-64
 Amazonlar 111, 111
 Amerika 13, 22, 23, 61-62, 85, 86, 90, 123, 129, 130, 160, 182, 185, 187, Orta 160, 181, 266; Kuzey 13, 22, 24, 85, 112-15, 120, 122, 138, 148, 150, 152, 165; Güney 14, 21, 85, 105, 117, 132, 144, 159, 174, 175, 228, 264, 266
 Amerikan Bağımsızlık Savaşı 148
 Amerikan Yerlileri 134-35
 Amon kahini 40
 Amuderya Irmağı 41, 43
 Amundsen, Roald 189, 228, 234, 240, 240-43
 Amur 222
 Anadolu 34, 37, 38, 39, 40, 79; ayrıca bkz. Küçük Asya

Anakena 27
 Andel, Jerry van 282
 Andlar 86, 108, 161, 162, 176, 177, 266
 Andronikos, III. 79
 Angkor Wat 208, 210
 Angola 206
 Angostura 162
 Angus 280-83
 Anian Boğazı 119
 Ankara 40
 Ankyra bkz. Ankara
 Anselm, Başpiskopos 64
 Antarktika 129, 132, 239, 240, 241, 244-48
 Anticosti Adası 122
 Antinoöpolis 55
 Antinoüs 54-55, 55
 Aornos Kayası 42
 Apalaş Dağları 178
 Aparaia, Büyük 110
 Apeninler 48
 Apollo 11 275-79
 Apure Irmağı 162
 Arabistan 14, 30, 54, 68, 79, 83, 212-13, 213; Çölü 160, 211-14; Petraea 170, 181, 259
 Arafat 70
 Arakhoisa 41
 Arapça 97, 169, 211, 214
 Araya Yarımadası 162
 Argentiére la Bessée 47
 Arizona 113
 Arjantin 175, 175-77
 Arkansas 179, 180
 Arkansas Irmağı 178, 179
 Arktik 22, 62, 123
 Armstrong, Neil 238, 275, 275-79, 279
 Arnavutluk 250
 Arrianus 39
 Artakserkses II 36
 Ascension 176
 Asor Adaları 30, 90, 94, 254, 274
 Assakene 42
 Assam 80
 Assuan 29, 142, 170
 Astrolabe 149, 150
 Asya 17, 20-21, 24, 26, 36, 58, 59, 69, 70, 73, 82, 87, 89-91, 94, 208, 229-33, 249-53; Orta 14, 18, 39, 60, 68, 71, 73-75, 159, 160, 219, 220, 222-25, 229; Doğu 222-25; Güneydoğu 26, 160, 210; Güneybatı 19-20; Batı 249
 Atahualpa 107-8
 Athabasca Irmağı 153
 Atina 34, 36, 53, 54
 Atlantic City 261
 Atlas Okyanusu 30, 44, 57, 86, 87, 89, 98, 99, 100, 118, 121, 123, 130, 157, 186, 207, 218, 254-57, 258, 266, 274, 285, 286; Güney Atlantik 132, 247, 273
 Aude vadisi 44
 Avrasya 20, 21-22, 216
 Avrupa 17, 21-22, 91, 161, 215
 Avustralya 17, 20-21, 26, 129, 131, 132, 133, 147, 150, 151, 160, 177, 187, 199-202, 241, 260, 261, 272, 273, 274, 285; ayrıca bkz. Nieuw Holland
 Avustronezya dilleri 26
 Avustronezya halklarının yayılışı 27
 Ay 275-79

Ay Dağları bkz. Ruwenzori Dağlar
 Aztekler 101, 103, 103, 104
 Babil 14, 33, 34, 36, 39, 40, 43, 53
 Babür 73
 Babürlüler 73
 Bad Irmağı 154
 Baffin Adası 123, 125
 Baffin Körfezi 123, 125, 126
 Baffin, William 86, 126, 127, 186
 Baffinland 62
 Bağdat 37, 43, 68, 79, 251, 252
 Bahamalar 89
 Baharat Adaları 85, 95, 98, 99, 100
 Bahia Blanca 175
 Baines, Thomas 13
 Baisun-Tau 42
 Baker, Samuel ve Florence 198
 Baktra 41, 42
 Baktriane 41, 42
 Balboa, Vasco Nuñez de 98, 105
 Balkanlar 53
 Ballard, Dr. Robert 228, 280, 281
 Baltık Denizi 44, 61
 Baltistan 136
 Balugani, Luigi 140, 142
 Banana 207
 Banks, Joseph 144, 147, 155
 Barbados 266
 Barbarossa, Friederich 64
 Barents, Willem 215, 217
 Barrow Burnu 237
 Barrow, Sir John 189
 Barth, Heinrich 160, 190, 190-94
 Bartlett, Robert "Bob" 235, 236
 Basra Körfezi 43, 75, 83, 213
 Batavia 131, 147; ayrıca bkz. Cakarta
 Bathhurst 176
 Batı Hint Adaları 148
 Bayan Webber Çiftliği 179
 Baykal Gölü 22, 71
 Beagle 174-76, 174-77
 Beas Irmağı 43
 Bedeviler 172, 211-12, 214
 Bedourie 200
 Beechey Adası 188, 188
 Begram 41
 Belh 41, 42, 73, 75
 Belize 181
 Bell, Gertrude 14, 227, 249, 249-50, 252, 252, 253
 Bella Coola 154, 154
 Belzoni, Giovanni 160, 173, 173
 Bengal 80
 Bengel, John 180
 Benin 173
 Bennett, James Gordon 207
 Bering Adası 138, 139, 218
 Bering Boğazı 21, 138, 165
 Bering, Vitus 129, 138, 138-39
 Beringiya 23, 23, 24
 Berlin 194
 Beytlehem 64
 Bin Buda Mağarası 60, 222
 Bird, Isabella 227, 249, 251, 251, 253
 Birdsville 200
 Birinci Dünya Savaşı 249, 252, 254
 Birket-Smith, Profesör Kaj 266
 Biskay Körfezi 61
 Bismarck 167
 Bitinya 49
 Bitlis 37
 Bitterroot Dağlar 167, 168
 Bizans 36, 38

Blériot Louis 246, 254, 254
 Bluff Kaya Sığınağı bkz. Nunamira Mağarası
 Blunt, Lady Anne ve Sir Wilfred Sca-
 wen 211
 Blyth, Chay 273, 274
 Bo Gu 262
 Bodrum 33
 Boer Savaşı 206
 Bogotá 109, 162
 Boğaziçi 38, 38
 Bologna 95
 Bonpland, Aimé 158-59, 161-63, 164
 Bordeaux 163
 Borno 191, 193
 Borup, George 235
 Bosporus Irmağı 38, 79
 Botafogo Körfezi 175
 Botany Körfezi 147, 150
 Bougainville, Louis Antoine de 129, 148, 150, 150
 Boulia 200
 Bourdillon, Tom 270
 Boussole 148, 150, 151
 Bowers, Henry 242, 242, 243
 Boynuz Burnu 144, 147, 149, 273, 274
 Boztepe 38
 Brahe, William 20, 202
 Branson, Richard 285
 Braun, Otto 262
 Breitling Orbiter 3 284, 285-86
 Brendan, Clonfert'li, Aziz 61
 Brest 148
 Bretanya 30, 44
 Breton Burnu 121
 Brezilya 98, 175
 Bristol 62, 98
 Britanya 18, 44, 45, 53, 54, 143, 147, 148, 150, 203, 207, 224, 270
 British Museum 173, 206, 227
 Broken Hill 201
 Brouage 120
 Broudou, Louise-Éléonore 148, 151
 Brown, Arthur 254
 Bruce, Geoffrey 268
 Bruce, James 140, 140-42, 141, 142, 155, 195
 Brülé, Étienne 122
 Buck, Sir Peter 266
 Budizni 57, 60, 136, 136
 Buenos Aires 175
 Buhara 71, 71-72, 73, 79
 Bukephalas 39, 39
 Bunyoro 198
 Burckhardt, Jean Louis 160, 169, 169-72, 173
 Burgonya dükü 64
 Burkan Haldun 74
 Burke, Robert O'Hara 160, 199, 199-202
 Burma 76, 208, 210, 260, 261
 Burney, Fanny 142
 Burton, Richard 150, 172, 194, 195, 195-98, 211
 Burundi Yaylaları 198
 Bussa Şelalesi 157
 Buz Çağı 17, 19, 20, 21, 22, 23
 Büyük Avustralya Körfezi 131
 Büyük Çin Seddi 59, 77
 Büyük Dönemeç 114
 Büyük Göller 121
 Büyük Kanyon 114
 Büyük Kuzey Seferi bkz. Kamçatka Se-
 fer

- Büyük Okyanus 18, 77, 85, 86, 97, 98, 99, 105, 123, 129, 130, 144, 147, 148, 150, 151, 152, 154, 154, 161, 165, 167, 168, 187, 215, 218, 234, 254, 259, 260, 260, 264, 265, 266, 274, 280, 281, 285, 286; ayrıca bkz. Pasifik Okyanusu
- Büyük Oyun 160, 219, 221, 224, 225
- Büyük Set Resifi 147, 150
- Büyük St Bernard Geçidi 48
- Büyük Şelale 167
- Büyük Veba Salgını 64, 74, 79
- Büyük Zap 37
- Byblos 30
- Bylot, Robert 126
- Byzantion 36., 38
- Cabeza de Vaca, Alvar Núñez 112, 114
- Cable & Wireless balonu 285
- Cabo Verde 90, 98
- Cabo Verde Adaları 92, 117, 117, 175
- Cabot, John 62
- Cádiz 30, 100
- Caesarea 50, 50
- Cagni, Umberto 235
- Caillié, René 190, 192, 192
- Cairns 147
- Cajamarca 107, 108
- Cajambe yanardağı 163
- Cakarta 131-33, 147; ayrıca bkz. Bata-via
- Calhoun 178, 180
- California 24, 119, 149, 255, 258, 259
- Callao 163, 265
- Calpe 38
- Camoka 71
- Cananor 96
- Cani Körfezi 133, 133
- Cannae 48
- Canopus kanalı 55
- Canterbury Katedrali 67
- Cão, Diogo 91
- Cape Kennedy 275
- Cape Town 150, 176, 204
- Caracas 162
- Carlos, V. 113
- Carmen 185
- Carmine Adaları 28
- Carpentaria Körfezi 200, 201
- Carstenz, Jan 131
- Cartagena 162
- Cartier, Jacques 86, 120, 122
- Carvajal, Gaspar de 110-11
- Casiquiare Kanalı 164
- Casiquiare, Rio 162
- Cass Kalesi 178
- Cassini 287, 290
- Catherwood, Frederick 160, 181-85
- Cauda 51
- Cav a 59
- Cayenne 134
- Cebel Dürzü 169, 250
- Cebelitarık 273; Boğazi 30, 32
- Cebu 98, 100
- Cengiz Han 12, 58, 71, 71-74, 72
- Cenova 75, 89
- Cerro Imposible 163
- Ceyhun Irmağı 41, 43, 73
- Cezayir 140
- Chambers Çayı 201
- Champlain Gölü 121
- Champlain, Samuel de 86, 120-22
- Chang Tang platosu 136
- Charbonneau, Toussaint 167
- Chaste, Aymar de 120
- Château d'Oex 284, 285
- Chattanooga 178
- Chauvet Mağarası 22
- Chelum Irmağı 43
- Chenab Irmağı 43
- Cherbourg 256
- Cherchen 76
- Chiapas 181, 184
- Chicago 255, 285
- Chichén Itzá 185
- Chichester, Francis 272
- Chiloé 175
- Chimborazo yanardağı 162, 162-63
- Cholula 103
- Chrysler Transatlantik Balon Yarışı 285
- Chrysopolis 38
- Churchill 127
- Churchill Irmağı 126
- Cidde 95, 212
- Ciudad Bolívar 162
- Clark, George Rogers 165
- Clark, William 13, 152, 160, 163, 165-68, 166
- Clearwater Irmağı 167, 168
- Clovis kültürü 24, 25
- Cocos Adaları 176
- Cod Burnu 121, 122
- Coelho, Nicolau 91
- Coelho, Paulo 94
- Col de Larche 47
- Coleridge, Samuel Taylor 127
- Coli, François 255
- Collins, Michael 275, 275-79, 279
- Colonna, Vittoria 96
- Colorado 113
- Columbia, Aziz 61
- Columbia 180
- Columbia Burnu 235
- Columbia Irmağı 167, 168, 168
- Columbia (kumanda ve hizmet modülü) 276, 278
- Commerçon, Philibert 150
- Concepción 149, 175
- Concepción 97, 99
- Cook Boğazi 133
- Cook, Frederick A. 234-35
- Cook, James 26, 129, 130, 143, 143-47, 148, 150, 155, 162, 186
- Cooktown 147
- Cooper Çayı 199-203
- Copán 181-82, 183, 185
- Corliss, Jack 282
- Cornwall 34, 44, 45, 58, 256
- Coronado, Francisco Vázquez de 85, 112-14
- Cortés, Hernán 85, 101, 101-4, 102, 104
- Crean, Tom 245, 248
- Cro-Magnon 21, 22
- Crowhurst, Donald 274
- Croydon Havaalanı 257, 260, 261
- Cruikshank, Isaac 142
- Cuahtemoc 104
- Cumaná 162, 164
- Cumberland Boğazi 125
- Cunha, Tristan da 96
- Curzon, Lord 224, 232, 233
- Cuzco 105, 107, 108, 108
- Çad Gölü 191, 266
- Çanakkale Boğazi 39
- Çaresiz Dağ 202
- Çarıkari 41
- Çelyuskin Burnu 216, 216
- Çerokiler 115, 160, 178-80
- Çin 27, 28, 57, 59, 60, 71-72, 73-77, 80, 81, 86, 90, 120, 149-50, 208, 210, 222, 223, 224, 227, 229
- Çinhindi 160, 208, 210
- Çin-Japon Savaşı 251
- Çirikov, Aleksey İliç 138
- Çoktavlar 115
- Çukçiler 218
- Çukçi Denizi 138
- Dadu Irmağı 263
- Dakar 259
- Danimarka 138, 266
- Darbül'l-Erbain 30
- Dareios, I. 18, 33, 40, 41
- Dareios, III. 39
- Darfur bölgesi 30
- Darling Irmağı 200, 201
- Darwin 260, 261
- Darwin, Charles 159-60, 164, 174, 174-77
- Davis Boğazi 62, 123, 125, 126, 186
- Davis, John 86, 123, 125, 125, 186
- Deas, Edward 179
- Dease ve Simpson, Messrs 186
- Decatur 179
- Dehra Dun 219-21
- Dejnev Burnu 218
- Delaporte, Louis 210
- Delhi 73, 79-80
- Depot Glen 201
- Desideri, Ippolito 130, 136-37
- Deyrül'l-Bahri 31, 32
- Dias, Bartolomeu 92
- Diaz de Castillo, Bernal 101
- Dickson Limanı 216
- Dickson, Oscar 215
- Dicle Irmağı 37, 40, 43
- Diemen, Antony van 131-32
- Digby, Jane 211
- Dillon, Peter 151
- Dingilik Denizi 276-77
- Discovery 126
- Djenné 192
- Dmitriy Lavtev Boğazi 217
- Doğa Tarihi Müzesi 177
- Doğu Hint Adaları 119, 150
- Doğu Hint Kumpanyası 155, 213
- Dominika Cumhuriyeti 90, 101, 103
- Donnelly, Jack 282
- Doudart de Lagrée, Ernest Marc Louis de Gonzagues 208, 209, 210
- Doughty, Charles 160, 211, 211-12, 213, 250
- Doughty, Thomas 117-18
- Doughty-Wylie, Charles 250, 252
- Dover 254
- Drac Irmağı 47
- Drake, Francis 86, 116, 116-19
- Drane, Gus 179-80
- Drangiana 41
- Drew, John 180
- Dumont d'Urville, Jules Sébastien César 151
- Dunedin 274
- Dunhuang 57, 60, 222, 232, 232
- Durán, Diego 102
- Durance Irmağı 47
- Eagle (ay iniş modülü) 276, 278, 278-79, 279
- Earhart, Amelia 228, 258-61, 259, 261
- Ebro Irmağı 47
- Ebu İnan 80
- Ebu Simbel 160, 170, 172, 172, 173
- Ege Denizi 34, 36, 38
- Eirik, Kızıl 62
- Eiriksson, Leif 62
- Eiriksson, Thorvald 62
- Ekbatana 43
- Ekvador 86, 106, 106, 109, 161, 162, 162, 163, 264-65
- El Dorado 86, 109
- El Niño rüzgârları 28
- Elcano, Sebastiano d' 97, 100, 100
- Elefantın 30, 35, 35
- Elephant Adası 245, 247, 248
- Eleus gizem kültürü 54
- Eliot, T. S. 256
- Elizabeth, I. 116-17, 119
- Elizabeth 118
- Ellesmere Adası 235
- Endeavour 143, 144, 144-45, 147
- Endonezya 27, 27, 83, 133
- Endurance 244, 245, 246
- Endülü 30, 78, 80
- Enrique 98, 99-100
- Entrecasteaux, Chevalier d' 151
- Ephesos 34
- Eratosthenes 44
- Erebus 186-88, 189
- Eregli 38
- Ermenistan 37, 73
- Eskimolar 62, 124, 124, 125, 187, 189, 234, 235
- Essaouira Körfezi 30
- Essex kontu 116-17
- Estevanico 112
- Etiyopya 21, 31, 140-42, 195; ayrıca bkz. Habeşistan
- Étoile, L' 150
- Europa 287, 290
- Evans Burnu 239, 240-41
- Evans, Charles 270
- Evans, Taff 242, 242
- Evansville 180
- Everest 226-27, 228; Everest Seferi (1953) 267-70, 267, 269-71
- Extremadura 101, 105
- Fa Xian 57, 59-60, 231
- Fairbanks 24, 231
- Falkland Adaları 150, 175
- Falmouth 117, 176, 218, 274
- Fang kabilesi 206, 206
- Faroe Adaları 61
- Fas 30, 78, 80, 192, 266, 285
- fatihler 111, 112, 113, 114
- Fatima 67
- Fatu-Hiva 264
- Fayetteville 180
- Faysal, Kral 252
- Felipe, II., İspanya kralı 67, 117, 119
- Fenike/Fenikeller 18, 30, 32, 35
- Fernández de Oviedo, Gonzalo 109
- Fernando Noronha 175
- Fernando, Aragon kralı 87, 87, 90
- Festus, Porcius 50
- Fez 78-79, 79, 80
- Fırat Irmağı 40
- Fırtına Körfezi 132
- Fiji 133
- Filipinler 26, 27, 28, 97, 98, 99, 119, 149
- Filistin 33, 170
- Finch, George 268
- Finlandiya 215, 266
- FitzRoy, Robert 174, 175, 177
- Fizan 172, 190, 193
- Fletcher, Francis 117, 119
- Fleuriet de Langle, Paul-Antoine-Marie 149
- Flinders, Matthew 187
- Florida 24, 112, 114, 275
- Forster, George Reinhold 26, 28
- Fort Chipewyan 154
- Fort Clatsop 167
- Fort Mandan 167
- Fossett, Steve 228, 285
- Fox 188
- Foxe Boğazi 126
- Foxe Havzası 123
- Foxe, Luke 86, 127
- Fram 240, 241
- Francis, Assisi'li Aziz 67
- Franklin, Jane 188
- Franklin, John 160, 186, 187
- Fransa 44, 46, 47, 49, 66, 120, 122, 142, 149, 150, 151, 192, 210, 213
- Fransa-Prusya Savaşı 151
- Fransız Körfezi 151
- Fraser Irmağı 154
- Freetown 206
- Freyre, Emanuel 136, 137
- Frobisher Körfezi 123, 124, 124
- Frobisher, Martin 86, 123, 123-25, 160
- Fujian 262
- Fulaniler 192
- Gabon 206
- Gabriel 123
- Gagarin, Yuri 275

- Galápagos Adaları 176, 177
Galápagos Yarığı 280, 283
Galindo, Juan 181, 184
Galveston Adası 112
Galya 18, 54
Gama, Vasco da 84-85, 85, 91, 91-94
Gambia 156
Gambia Irmağı 156, 169
Ganj Vadisi 59
Garnier, Francis 160, 208, 208-10
Garonne 44
Gaugamela Çarpışması 40-41
Gazze 40
Gedrosian Çölü 43
Gemini seferleri 275, 276
Gençlik Çeşmesi 112
George Guess 179
George, III. 142, 143, 146
Georgian Körfezi 122
Gila Irmağı 113
Gill, Allan 237-38
Gine 206
Giresun 38
Girga 30
Girit 30, 51
Gironde halici 44
Gize 28, 173
Gjøa 189
Glenn, John 277
Goa 95
Gobi Çölü 71, 76, 77, 222, 233
Golconda 180
Golden Hind 86, 118
Gondar 142
Gondokoro 198
Gorgona 106
Gould, John 177
göçebeler 43, 71, 74, 113, 212
Göçmen Akli 12, 17, 21
Göteborg 216
Gözyaşı Yolu 160, 178-80
Grænlandinga destanı 61
Gran, Trygve 241
Granada 89
Granikos Irmağı Çarpışması 39
Grant, James Augustus 198
Gray, Charlie 200, 201
Great Fish (Back) Irmağı 188
Gregory Körfezi 175
Grijalva, Juan de 101
Grönland 57, 61-62, 187, 215, 234
Guadalquivir Irmağı 97, 100
Guam 99
guano 163
Guatavita Gölü 109
Guatemala 181, 183
Guatemala, kent 182
Guayaquil 163
Gunter İskelesi 180
Guyanalar 111
Gülek Bogazı 36
Güney Georgia 244, 245, 247-48, 256
Gürcistan 73, 75, 178
Güzel Başarı Körfezi 146-47
Gypsy Moth IV 272
Ha'il 249-50, 250, 252
Habeşistan 140-42; ayrıca bkz. Etiyopya
hac 58, 68-70, 78, 79, 95, 172
hac ziyaretleri/hacılar 58, 59, 64, 67, 73, 95, 95, 172, 211-12, 220; Hristiyan 63-67; Müslüman 68-70
Haçlılar 63
Hadda 42
Hadrianopolis 54
Hadrianus 18, 53, 53-55
Haiti 90, 118
Halep 79, 169
Halikarnassos 33
Hall, C. F. 189
Halmahera 27
Hamilkar 46
Hankow 210
Hannibal 18, 46, 46-49
Hanno 30
Hanoi 210
Hanssen, Helmer 243
Harezmsahlar 71, 72
Harga vahası 30
Harkuf 18, 29, 29-31
Harrowitika 133
Harşa, Kral 60
Hartum 195, 259
Hasdrubal 47
Haşhaşinler 253
Hatşepsut 31, 31, 32
Hatton, Christopher 116, 117
Hausaland 191
Havana 162
Hawaii 14, 129, 147, 149, 255
Hawikuh *pueblo*'su 113, 113
Hawkins, John 116, 117
Hawkins, William 116, 117
Haydarabad 43
Hazar Denizi 41, 73, 75
Hearne, Samuel 186
Heavenly Dağları 71
Hebridler 61, 153
Hedges, Ken 237, 238
Hedin, Sven 227, 229-32, 230, 232, 233
Heemskerck, Jacob van 217
Heemskerck 132, 133
Helena, Imparatoriçe 63
Hellas 39
Hemedan 43
Henderson Adası 27
Henri, IV., Fransa kralı 120, 121
Henry, I. İngiltere kralı 67
Henry, VIII. İngiltere kralı 67
Henson, Matthew 235, 236
Hephaestion 39
Heraclia 38
Heraclia 38
Herat 41, 73, 75
Herbert, Wally 228, 237, 237-38, 238
Herculaneum 39
Herodotos 17, 18, 32, 33, 33-35
Herrulaneum 39
Heyerdahl, Thor 15, 228, 264-66, 265
Hristiyanlık 18, 50, 63, 66, 91, 94, 96, 213
Hicaz 169
Hillary, Edmund 226-27, 228, 268-70
Himalayalar 130, 160, 274
Himliko 30
Hindistan 18, 20, 24, 39, 41-43, 59, 60, 73, 76, 79, 85, 90, 93-94, 98, 136, 137, 148, 171, 199, 208, 219, 227, 232, 251, 259, 268, 269, 270
Hindukuş Dağları 36, 41, 42, 60, 70
Hinkler, Bert 261
Hint Okyanusu 32, 43, 79, 83, 93, 94, 96, 100, 119, 205
Hipparkhos 44
Hispaniola 90
Hocend 41
Hollanda 129, 131
Hollanda Doğu Hint Kumpanyası 131, 133
Homeros 39
Homo sapiens 19, 19-21
Honduras 181
Hong Kong 218
Honolulu 258
Hopi köyleri 113
Hopkirk, Peter 233
Hospitalier tarikatı 63
Hotan 76, 231
Hotan Irmağı 230-31
Houghton, Binbaşı Daniel 155
Houston 276
Houtman, Frederik de 131
Howland Adası 260
Huang Irmağı 223
Hudson Bogazı 123-26, 126
Hudson Irmağı 121, 126
Hudson Körfezi 121, 123, 126, 127
Hudson Körfezi Kumpanyası 186, 187
Hudson, Henry 86, 121, 125, 126, 186
Hufu 28
Humboldt Akıntı 163, 265
Humboldt Dağları 222, 223
Humboldt, Alexander von 158-59, 159, 161, 161-64, 163, 175
Hunt, John 267, 270
Huron 122
Huron Gölü 122
Huygens 290
Hürmüz 43, 75, 96
Hydaspes Irmağı Çarpışması 43, 43
Hydraotes Irmağı 43
Hyphasis Irmağı 43
Hyrkania 41
Ibiza 30
Ile de France (Mauritius) 132, 148, 150, 151, 176
Inharrime halici 93
Investigator 187
Irak 30, 34, 73, 249, 250, 252, 261
Iron Sığılığı 180
Irvine, Sandy 268, 268
Isabel, Kastilya kraliçesi 87, 89, 90
Itasca 260
İber yarımadası 66, 89
İbn Battuta 12, 58, 68, 78-80
İbn Cuzeyy 78, 80
İkinci Dünya Savaşı 257, 264, 277
İlhanlı hanedanı 74
İmparatorluk Trans-Antarktika Seferi 248
İndus Irmağı 18, 42, 43
İndus Vadisi 266
İngiliz Birinci Filosu 151
İngiliz Deniz Bakanlığı 143, 145, 147, 188, 189
İngiliz Kolumbiyası 154
İngiltere 30, 54, 64, 66, 86, 127, 204, 232, 261
İnka uygarlığı 105, 106-8, 107
İnuiler *bkz.* Eskimolar
İo 287, 287
İpek Yolu 57, 59-60, 73, 76, 229, 231
İran 39, 40, 41, 41, 43, 72, 73, 74, 77, 79, 249, 251, 251, 253, 253; ayrıca *bkz.* Persler
İrokualar 120-22
İskandinavya 20
İskender, Büyük 17, 18, 18, 36, 39, 39-43, 40, 43, 73
İskenderiye (Mısır) 40, 43, 79, 95; Büyük Kütüphanesi 44
İskenderun 40
İskoçya 140, 142, 154, 157
iskorbüt 93, 99, 122, 126, 129, 132, 138, 139, 143, 189, 199, 201, 202, 217
İslam 58, 73, 95, 211, 213
İspanya 18, 30, 46, 47, 49, 52, 54, 58, 66, 78, 85, 87, 89, 90, 98, 101, 102, 108, 111, 112, 114, 120, 122, 125, 150, 161, 285
İsrail 19
İssos 40; Çarpışması 18
İsvç 215, 233
İsviçre 284, 285
İtalya 33, 34, 39, 46-47, 48-49, 89, 136, 142
İzlanda 45, 45, 57, 61
James Caird 245, 247, 247, 248
James Körfezi 122, 123, 126
James, Aziz 66
James, Thomas 86, 123, 127
Japonya 89, 149, 218, 223, 261, 285
Jason 260
Jefferson, Thomas 163, 165, 166
Jerjolfsson, Bjarni 62
Jerome, Aziz 63
Jiangzi 262
Jinghong 210
João, II. 91, 92
Johannessen, Edvard Holm 216
Johnson, Amy 228, 260-61, 261
Johnson, Dr. 142
Jones, Brian 228, 285, 286
Judith 116
Jutland 44, 45, 45
Jüpiter 287, 287, 288, 290
Kâbil 41, 43, 232
Kafkasya 43, 79
Kafze Mağarası 19
Kagera Irmağı 198
Kahire 68, 69, 79, 140, 142, 169, 172, 173, 192
Kalahari Çölü 204
Kalikut 83, 85, 92-93, 93, 95, 96
Kalkuta 260
Kalpe 38
Kamboçya 208-9, 209, 210
Kambyses 33
Kamçatka Seferi 138-39
Kamçatka Yarımadası 150
Kamerun Dağı 206
Kanada 20, 24, 120-22, 143, 153, 165, 168, 186, 187
Kanarya Adaları 30, 89, 92, 98, 161
Kandehar 41
Kanem 191
kanolar 28, 28, 110, 120, 120-21, 133, 133, 146, 152, 152-53, 154, 167, 187, 196, 206, 209
Kansas 114
Kara Denizi 215, 217
Karaayak 168
Karaçi 199, 259
Karadeniz 33, 34, 36, 37, 38, 38, 75, 79
Karakurum 74
Karakurum Dağları 222, 224, 232
Karayipler 57, 90, 105, 120
Karib dilleri 111
Karlskrona 216
Karmania 43
Karsten, Profesör Rafael 266
Karşı Reform hareketi 67
Kartaca 20, 46, 49
Kasap Dükkanı 242
Kaşgar 229, 231
Kaşgar hanlığı 225
Katay *bkz.* Çin
Katay Kumpanyası 123-24
Katerina, Büyük 165
Katliam Körfezi 150-51
Katmandu 270
Katolik Birliği 120
Katonga Irmağı 198
Kayak Adası 138
Kayalık Dağlar 24, 154, 167, 186
Kazakistan 71
Kazaklar 223, 224
Kazeh 196-97, 198
"Keder Burnu" 147
Kefre piramidi 173
Kemarat çavlanları 210
Kennedy, Edmund 199
Kennedy, John F. 275
Kentucky 166, 180
Kenya 79
Kerak 170
Kerasos 38
Kerpe 38
kervanlar 68, 70, 71, 80, 95, 95, 136, 157, 169, 171, 172, 191, 192, 193, 196, 211-12
kervansaraylar 80, 170, 251
Keç 73
Keşiş Birliği 166
Keşmir 136, 137, 232
Kew Bahçeleri 144, 177

- Khalib halkı 37
 Khon Çağlayanı 209
 Khorienos Kayası 42
 Khrysopolis 38
 Kıbrıs 30
 Kırgızistan 71, 222
 Kırım 34, 75, 79
 Kıydan kıyıya sefer 204
 Kızıl İrmak 210
 Kızıl Kum Çölü 71
 Kızıl Ordu 262, 263
 Kızıldeniz 31, 32, 35, 140, 171, 172
 Kilikya 40
 Kilikya Kapıları 36, 40
 Kilwa 93
 King, John 200, 202
 Kingsley, George Henry 206
 Kingsley, Mary 206, 206
 Kitchener, Lord 233
 Kitty Hawk 254
 Knorr 280-81
 Knox-Johnston, Robin 228, 272, 272-74, 274
 Koçin 95, 96
 Kodlunarn Adası 124
 Koerner, Roy "Fritz" 237
 Koko Nor Gölü 221
 Kolhis halkı 38
 Kolomb, Kristof 11, 13, 57, 77, 81, 85, 87, 87-90, 92, 123, 266
 Kolombiya 98, 106, 109, 161
 Komutan Adaları 138
 Kongo Irmağı 206, 207
 Konstantinopolis 75, 77, 79
 Konstantinus, Imparator 63
 Kon-Tiki 228, 264-66, 265
 Kopenhag 216, 218
 Kore 149, 251, 277
 Korhatto, memba 202
 korsanlık 58, 63, 83, 116, 118
 Kosta Rika 18
 Kotyora 38
 kölelik/köleler 58, 91, 115, 117, 156, 164, 171, 191, 192, 196
 Kral George Bogazi 176
 Kral William Adası 188
 Kraliyet Coğrafya Derneği 168, 195-96, 198, 205, 208, 220, 224, 225, 232, 239, 251, 252, 253
 Kraliyet Derneği 143, 144, 199
 Krallar Vadisi 173
 Ksanthos 37
 Ksenophon 17, 18, 36-38
 Kserkses 33
 Kubbetü'l-Hava 29
 Kubilay Han 75, 76, 76-77
 Kudüs 18, 50, 63, 63, 64, 65, 67, 75, 79
 Kuh-i Nur 42
 Kukawa 191
 Kul Oba 34
 Kunaksa 36-37
 Kunduz 41, 60
 Kunduz Yerlileri 154
 Kunming 210
 kurban adama 37, 104, 170
 Kuril Adaları 138, 149
 Kutsal Topraklar 58, 59, 63-64, 170, 172, 181
 Kutuplar: Kuzey 15, 187, 215, 228, 234-38, 236; Güney 15, 98, 144, 228, 231, 239-43, 244-48
 Kuveyt 252
 Kuzey Buz Denizi 154, 186, 234, 237, 238
 Kuzey Carolina 178, 254
 Kuzey Dakota 167
 Kuzey Denizi 61
 Kuzeybatı Geçidi 86, 123-27, 147, 149, 160, 186-89, 234
 Kuzeydoğu Geçidi 160, 215-18, 234
 Küba 101, 114, 115, 161, 162, 163
 Küçük Asya 21, 33, 40, 50, 54, 63; ayrıca bkz. Anadolu
- Küçük Zap 37
 Kukreyen Kırklar 132, 272, 273
 Kürdistan 38, 251
 Kyros 33, 36, 38
- L'Anse-aux-Meadows 62, 62
 La Boudeuse 150
 La Canela 109
 La Coruña 161
 La Goletta 89
 Labrador 62
 Lachine Çavlanları 120, 122
 Lachlan Irmağı 201
 Ladakh 136, 219
 Ladrone Adaları 99
 Lady Alice 207
 Lae 260
 Laing, Gordon 190, 192
 Lalin Adası 27
 Lambert, Raymond 269
 Lancaster Bogazi 126
 Landells, William 199, 200
 Laos 208-10
 Lapérouse, Jean-François de 128-29, 129, 148, 148-51, 149
 Lapita kültürü 27
 Laptev Denizi 217
 Lapu-Lapu 100
 Larisa 37
 Las Casas, Bartolomé de 23
 Lasea 51
 Lawrence, T. E. 212
 Le Bourget Havaalanı 257
 Le Coq, Albert von 232
 Le Maire, Isaac 132
 Le Mans 285
 Ledyard, John 165
 Leeuwin, Cape 273
 Leicæster kontu 117
 Leichhardt, Ludwig 199-200, 201
 Lena Irmağı 216, 217
 Lena 216, 216, 217
 Lewis Adası 44, 45
 Lewis, Meriwether 13, 152, 160, 163, 165, 165-68, 166
 Lewisburg 179
 Lhasa 130, 136, 137, 220-25, 224; Potala Sarayı 137, 137, 221
 Libya 30, 33, 34, 190
 Lidya 36, 38
 Liçya 37
 Lima 163, 175, 176
 Limasawa 99
 Lindbergh, Charles 228, 254-57, 255, 258
 Lindstrand, Per 285
 Little Rock 180
 Lituya Bay 149
 Liverpool 206
 Livingstone, Dr. David 13, 142, 157, 160, 194, 203, 203, 207, 208
 Lizbon 91, 94, 96, 218, 254
 Logon Irmağı 191
 Lombardiya 48
 Londra 142, 156, 169, 187, 194, 250
 Londra Misyoner Derneği 204
 Long Island 254
 Lop Nor 59, 76, 222, 223, 225, 233
 Lou Lan 233, 233
 Louis Napolyon 208
 Louis, XIV. 67
 Louis, XV. 142
 Louis, XVI. 128-29, 148
 Louisiana Takimadaları 150
 Louisiana Toprakları 165
 Louisville 166
 Lourdes 67
 Lowe, George 269, 270
 Luanda 204, 206
 Luang Prabang 209, 210, 210
 Ludamar 156
 Luka, Aziz 18, 50
 Lüksor 31, 40, 173
- Lulu 280
 Luristan 253
 Luta Nizge Gölü 198
 Luther, Martin 67
 Lübnan 30, 33, 34, 213, 249
 Lyell, Charles 177
 Lygdamis 33
- Macaristan 53, 232
 Macartney, George 229
 Macellan Bogazi 24, 98-99, 100, 117, 118, 123, 150, 273
 Machiparo, Şef 110
 Mackay, Alexander 154
 Mackenzie, Alexander 130, 152, 152-54, 155, 165, 186
 MacMillan, Donald 235
 Macquarie Irmağı 201
 Madagaskar 27, 148
 Madeira 30, 144
 Magalhães, Fernão 87, 97-100
 Magdalena Irmağı 161, 162
 Magribiler 66
 mağara sanatı 20, 22
 Makao 149
 Makedonya 39, 43, 43
 Makololo kabilesi 204
 Makran 43
 Malabar 58, 78, 80, 83, 94, 96
 Malayalam dili 96
 Maldivler 80
 Malezya 70, 83
 Mali 68, 192
 Malinche 102, 104
 Malindi 83, 93
 Mallarelli, John 235
 Mallory, George 268, 268, 269
 Malta 30, 51
 Maluku Adaları 95, 98, 119
 Maluku Adaları Arması bkz. Magalhães
 Man Adası 44, 45
 Mandara Dağları 191
 Mansa Musa 68, 68, 192
 Manş Denizi 45, 61, 144, 254, 156, 273
 Manuel, Kral 92, 96
 Mao Zedong 262-63
 Maoriler 129, 130, 133, 146
 Marajo 110
 Marakanda 41, 42
 Margarita Adası 111
 Mariana Adaları 28, 99
 Mariana Çukuru 285
 Marigold 118
 Markland 62
 Marmara Denizi 38
 Marquesas Adaları 264
 Mars 289-90
 Marsilya 44
 Martyr, Peter 87
 Marvin, Ross 235
 Massaga 42
 Massalia 44-45
 Massawa 140-41
 Matavai Körfezi 144
 Mauritius (Île de France) 132, 148, 150, 151, 176
 Mauritius 131
 Maveraunnehir 73, 74
 Mavi Dağlar 176
 Maya uygarlığı 160, 181-85
 McCarthy, Timothy 245
 McClintock, Leopold 188
 McClure, Robert 187
 McNeish, Harry 245
 Meadowcroft Kaya Sığınağı 24-25
 Med ülkesi 41
 Medellin 101
 Medine 172
 Medveji Adaları 217
 Mehmed Ali Paşa, Kavalalı 173
 Meir 32
 Mekke 58, 59, 68, 69, 70, 78, 79,
- 83, 85, 95, 171, 172, 195, 211, 212
 Mekong Irmağı 160, 209, 210
 Mekong Irmağı Seferi 208-10
 Meksika 98, 112, 114, 122, 152, 161, 163, 167, 181-85, 286; Körfezi 101, 102, 104, 115, 184; Vadisi 101, 103, 104
 Melanczya 27
 Melbourne 200, 202; Kraliyet Parkı 199, 199
 Meltville kampı 238
 Memfis 30, 31, 40
 Memlûklar 95
 Memphis 180
 Menindee 200, 201-2
 Mercurius 217
 Merenra 29, 31
 Merian, Maria Sibylla 130, 134, 134-35
 Mérida 185
 Merkur'ün geçişi 163
 Merv 73
 Mespila 37
 Mexico 113, 114, 163, 259
 Mezopotamya 36, 38, 39, 40, 42, 249
 Mısır 18, 29-32, 33, 34-35, 39, 40, 40, 51, 53, 54, 71, 85, 95, 96, 172, 181, 266, 285, 286
 Michael, Ras 142
 Michigan Gölü 122
 Mikronezya 26, 28
 Miletos 34
 Mina 70
 Ming hanedanı 81
 Mississippi Irmağı 114-15, 165, 166, 168, 180
 Mississippi Vadisi 115, 168
 Missouri Irmağı 165-68, 166
 Moffat, Robert 204
 Mogador 30
 Mogolistan 22, 71, 72, 74, 222, 223
 Mohavklar 121
 Moitessier, Bernard 273, 274
 Mollison, Jim 261
 Mombasa 79, 93
 Montanyalar 120, 121, 122
 Monte Verde 24
 Monterey 149
 Montevideo 176
 Montgomerie, Thomas 219, 219-21
 Montréal 120, 122, 122, 153
 Morabito, Linda 288
 Morazán, General Francisco 183
 Morrilton 179
 Moskova 139, 262, 263
 Motagua, Rio 182-83
 Motecuzoma 101, 102, 104, 104
 Mozambik 93, 96
 Mtesa 197
 Muhammed Tuğluk 80
 Munk, Jens 126-27
 Murchison, Sir Roderick 168
 Murray Irmağı 201
 Murrumbidgee Irmağı 201
 muson rüzgârları 79, 93
 Muş 37
 Mutis, José Celestino 162
 Müzdelife 70
 Mwanza 196
 Myra 50-51
- Nagasaki 218
 Namibya 92
 Nanking 59
 Nansen, Fridtjof 235, 240
 Napo Irmağı 109
 Napoli 218, 218
 Napolyon, I. 165
 Napolyon, III. 213
 Narváez, Pánfilo de 112
 NASA 275, 279
 Nashville 180
 Natal 93, 259

- Nautaka 42
Neandertaller 19
Nearkhos 43
Necd 249
Necf 252
Necker Adası 149
Neferkara Pepi, II. 31, 31
Negro İrmağı 110
Nehsi 31
Neko, II. 32
Nepal 268-70
Neptün 287
Neron 52
New Echota Antlaşması 178, 180
New England 256
New Jersey 259
New Mexico 112
New York 153, 185, 255-57, 261, 273
Newark 259
Newfoundland 62, 254, 256
Newport 273
Nez Perce 167, 168
Ngama Gölü 204
Ngolok kabilesi 223
Nieuw Holland (Avustralya) 132, 147, 150
Nijer 190, 192, 194
Nijer İrmağı 130, 155, 156, 157, 161, 169, 190-93
Nijerya 157, 194, 206
Nikolay, II., Çar 225
Nil İrmağı 29-31, 35, 36, 54, 130, 160, 170-71, 173, 204, 207; Mavi Nil 142, 195; kaynağını arayış 140-42, 195-98; Nil Vadisi 19, 29, 30, 35; Beyaz Nil 142, 195, 196
Nimrod Seferi 244
Nimrud 37
Niña 88, 89
Ningxia 74
Ninova 30, 37, 40
Nişabur 73
Niagara Şelalesi 122, 209
Niza, Fray Marcos de 112-13
Nobel, Alfred 233
Noonan, Fred 259
Nordaustlandet 215
Nordenskiöld, Adolf Erik 160, 215, 215, 217, 218, 234
Nordqvist, Oscar 216
Norfolk Adası 27
Northern Light 273
Norton, Edward 268
Nova Scotia 24, 254, 256, 273
Novaya Zemlya 217
Nufud Çölü 213
Nunamira Mağarası 20-21
Nunez İrmağı 192
Nungesser, Charles 255
Nuxalk Yerlileri 154
Nübye 30, 31, 142, 170, 171, 172

Oakland 259
Oates, Titus 242, 242
Odawa 122
Odell, Noel 268
Odrysai 54
Ogooué İrmağı 206
Ohio İrmağı 166
Ohio Vadisi kabileleri 165
Oklahoma 115, 178, 179, 180
Okyanusuya 26, 28
Olbia 34
Olimpiyat Oyunları 55
Onman Burnu 218
Ontario 122; Gölü 122
Ophir 30
Opis 37, 43
Opportunity 290
Ordu 38
Oregon Yolu 168
Orellana, Francisco de 86, 109-11
Orinoco İrmağı 158-59, 161, 162, 164

Orta Afrika Misyonu 190-94
Orta Asya 39
Orta, Garcia de 95
Orteig, Raymond 255
Oscar, II., İsveç kralı 218, 233
Oslo 265
Osorno Dağı 175
Ostia 52
Ottawa 122; İrmağı 122
Overweg, Adolf 190-91
Owen, Richard 177
Oxford 213
Oxus Hazinesi 37, 43
Oytrar 71
Ozark Dağları 115

Özbekistan 41, 71, 73

Paez, Pedro 195
Palander, Louis 216, 218
Palau Adaları 119
Palenque 181, 183-85, 184; İrmağı 265
"Paleo-Yerli" kültürleri 24
Palgrave, William 160, 213, 213
Palmyra 169
Palos 89
Pamir Dağları 75, 77, 224
Pamplona 67
Panama 105, 106, 116; Kanalı 189, 280
Panditler 160, 219-21
Parikotó 111
Paris 148, 165, 208, 255-57
Paris Coğrafya Derneği 192
Park, Mungo 130, 155, 155-57, 169, 190
Paropamisadae 41
Parry Boğazı 187
Parry, William Edward 186-87
Partlar 54
Pasargadae 41, 43
Pasifik Okyanusu 26, 27, 28, 105, 106, 152, 165, 186, 285; ayrıca bkz. Büyük Okyanus
Paskalya Adası 27, 27, 28, 149, 149
Patroklos 39
Patagonlar (Patagonya Yerlileri) 98, 99, 175
Pattala 43
Paulus, Aziz 18, 50-52, 51, 64
Pavia 48
Pawling, Henry 184
Payne Kalesi 178, 180
Peace İrmağı 152-53, 154
Pearl Harbor 260
Peary, Robert E. 228, 234, 235, 235-36, 236, 238, 240
Pecos Pueblo 112, 114, 114
Pekin 72-74, 75, 83, 233, 263
Pella 43
Pencab 42
Pergamon 34
Perikles 33
Pers savaşları 33
Persepolis 16-17, 40-41, 41
Persler 18, 36, 39, 40, 43; ayrıca bkz. İran
Perth 131
Peru 105, 106, 108, 109, 112, 114, 122, 264-65
Petra 160, 170, 170-71, 172
Petrovskiy 138, 139, 150
Petrovski, Nikolay 229
Petrus, Aziz 64
Philadelphia 165, 166
Philby, St John 213-14
Philippos, II., Makedonya kralı 39
Phnom Penh 208-9
Piccard, Bertrand 228, 284-85, 286
Pigafetta, Antonio 97, 98
Pinta 88, 89, 90
Pinzón, Martin 87, 90
Pir-sar 42

Pireneler 47, 66
Pisania 156
Pistoia 136, 137
Pitcairn Adası 27
Pitt (Genç), William 142
Pizarro 161
Pizarro, Francisco 85, 105, 105-8, 109-10, 114, 264
Pizarro, Gonzalo 109
Platon 33
Plate İrmağı 98
Plutarkhos 33
Plymouth 117, 119, 144, 175, 254
Po vadisi 48
Poincaré, Henri 280
Polinezya 18, 26, 27, 228, 264-66
Polo, Marco 12, 58, 75-77, 82, 141, 225
Polonya 181
Polybios 44, 46
Ponani Çarpışması 95
Pond, Peter 153-54
Pontos Eukseinos 37
Poros 42, 43
Port de François 149
Port St Julian 118
Portekiz 87, 89, 92, 98
Portillo Geçidi 176
Portsmouth 156
Potala Sarayı bkz. Lhasa
Pozzuoli 52, 52
Prienas 34
Prjevalski, Nikolay 134, 160, 222, 222-25, 233
Propoutis 38
Protagoras 33
Providencia 134
Punt 31, 31, 32
Punta Arenas 100
pusula 89, 207
Puteoli 52
Pytheas, Marsilyalı 18, 44-49

Québec 121, 121
Queensland 285
Quetzalcoatl 102, 103
Quilimane 204
Quirigua 183
Quito 109-10, 161-63

Ra I ve Ra II 15, 266, 266
Rada' 95
Rae, Dr. John 186-88
Ramses, II. 173, 173
Rangoon 261
Raroia Resifi 265
Ravi İrmağı 43
Reform hareketi 63, 67
Ren bölgesi 53
Reşid kabilesi 212, 214, 250
Reynoldsburg 180
Rhagae 41
Rhode Island 273
Rhône İrmağı 47
Richardson, James 190-91
Richardson, Sir John 189
Richelieu İrmağı 120, 121
Ridgway, John 273, 274
Riip, Jan Corneliszoon 217
Riode Janeiro 144, 150, 175
Ripon Çağlayanı 198
Riyad 213, 250
Rocheft 120
Rocque de Roberval, Jean-François de La 122
Roma 18, 46-47, 48, 50, 53, 58, 64, 66, 66, 67, 96, 137, 140; Appia Yolu 52, 52; Molle Köprüsü 64; Tiber 64
Roper İrmağı 201
Ross Denizi 241
Ross İskelesi 178, 179
Ross, John 180
Rousseau, Jean-Jacques 150

Rubu'l-Hali 213, 214
Rustichello 75, 77
Rusya 138, 160, 181, 215, 215, 224, 225
Ruvenzori Dağları (Ay Dağları) 198, 207
Ruzizi İrmağı 196

Sacagawea 167
Saguntum 46
Sahalin 149
Sahra 19, 30, 68, 70, 80, 160, 169, 190-91, 193, 192, 194
Saint-Sulpice 44
Salamanca 101
sallar 109, 264; ayrıca bkz. Kon-Tiki; Ra
Salt, Henry 172, 173
Samar 99
Samoa 27, 150, 150-51
Samos 33, 34
San Antonio 97, 99
San Diego 255
San Fernando de Atabapo 162
San Salvador 89
Sana 95, 96
Sanlucar de Barrameda 98
Santa Cruz 162
Santa Cruz Adaları 151
Santa Fe 175
Santa Hermandad 67
Santa Maria 82, 82, 88, 89, 90
Santiago 97, 98
Santiago de Compostela 58, 66, 66-67
Santiago de Cuba 101
Santo Domingo 101, 118
São Brás 93
Sardinya 30
Sardis 34, 36, 37, 38
Sargasso Denizi 89
Sass, Floransa von 198
Satürn 228, 287, 288, 290
Satürn V, roket 275, 276
Savannah İrmağı 115
Sayda 30
Saygon 208, 260
Schouten, Willem 132
Schwatka, Frederick 189
Scipio Africanus, Publius Cornelius 47
Scott, General Winfield 178, 180
Scott, Robert Falcon 14, 228, 231, 239, 239-45, 242
Scott, Walter 157
Sedgwick, Adam 177
Ségou 156, 157
Sekeleto 204-5
seksant 89, 175, 203
Selebes 119
Semerkand 41, 73, 79
Semliki İrmağı 198
Sennacerib 30
Sera manastırı 137, 137
Serüven Körfezi 132
Sesheke 204
Seti, I. 173
Severn Burnu 218
Sevilla 98, 104
Seyhun İrmağı 41, 73
Seylan 59, 80, 83, 223
Seyşeller 148
Shaaxni 263
Shackleton, Ernest 228, 239-40, 242, 244, 244-48, 256
Shetland 44, 45
Shipton, Eric 269
Shmidt Burnu 218
Sibirya 17, 20, 22-24, 129, 138, 165, 215, 222, 261
Sicilya 30
Sidon 30
Sierra de Chiapas 184
Sierra Leone 119, 157, 206
Sikorsky, Igor 255

- Sikyon 39
 Sina 172
 Singapur 218
 Singh, Kishen 221, 221
 Singh, Nain 220, 220
 Sinop 38
 Sinope *bkz.* Sinop
 Siriderya Irmağı 36, 41
 Sisal 185
 Sisam 33
 Sistan 41, 43
 Sittakene 40
 Siva vahası 40
 Slocum, Joshua 273
 Smyrna 34
 Snake Irmağı 167, 168
 Sogdian Kayası 42
 Sogdiana 41
 soğuk isırması 127, 232, 235, 247
 Sokoto 191
 Sokoto halifeligi 193
 Sokrates 33, 36
 Soli 40
 Solomon Adaları 27, 130, 150, 151
 Somervell, Howard 268
 Sophokles 33
 Sosyete Adaları 145, 150
 Soto, Hernando de 85, 114-15, 115
 Sparta 36
 Speke, John Hanning 160, 195-98, 197
Spirit of St Louis 255, 256, 256-57, 257
Spirit 287, 289-90
 Spitsbergen 217
 Spray 273
 Springfield 180
 Sri Lanka 218; ayrıca *bkz.* Seylan
 Srinagar 136
 St Elias Dağı 138
 St Helena 92, 176
 St Lawrence Adası 218
 St Lawrence Irmağı 86, 120, 121, 122, 123,
 St Louis 167, 168, 255
 St Malo 150
St Pavel 138
 St Petersburg 138, 225
St Petro 138
 Stanhope, Hester 211
 Stanley, Henry Morton 160, 203, 203,
 207, 207
 Stark, Freya 227, 249, 253, 253
 Stein, Aurel 227, 232, 232, 233
 Steller, Georg Wilhelm 138, 139
 Stephens, John Lloyd 160, 181, 181,
 183
 Stillwell 179
 Stockholm 218
 Stout Burnu 178
 Strabon 44, 47
 Stromness Körfezi 248
 Stuart, John McDouall 200, 201, 201,
 202
 Sturt, Charles 200
 Suchow 76
 Sudan 30, 31, 142, 171, 190-94, 259
 Suetonius 53
Suhaili 273
 Sumatra 80, 155
 Superior Gölü 122
 Sur 30, 34, 35, 40
 Surinam 130, 134-35
 Suriye 43, 54, 73, 95, 169, 249, 250
 Susa 40, 43
 Suudi Arabistan 169, 214, 249, 250,
 252
 Süveyş Kanalı 218
 Svalbard 215, 217
 Swat 42
 Sydney 176
 Şam 68, 79, 95, 95, 169, 211, 250, 252
 Şan devletleri 210
 Şelagskiy Burnu 217
 Şendi 171
 Şeria Irmağı 64
 Şerpalar 268-69
 Şili 24, 98, 118, 149
 Şoşon Yerlileri 165, 167
 Şumagin Adaları 138
 Tabasco 102
 Tabora 196
 Tacikistan 71
 Tadoussac 120
 Tahiti 14, 28, 143, 144-45, 150, 176
 Tahlequah 180
 Tahrir 41, 249, 251
 Tajo Irmağı 46
 Taklamakan Çölü 60, 76, 222, 227,
 229, 231, 232, 233
 Taksila 43
 Takume Resifi 265
 Tampa Bay 112, 114
 Tanais Irmağı 43
 Tanana Irmağı 24
 Tanca 78, 80, 192
 Tanganika Gölü 196, 196-97, 203,
 203-4
 Tang-ho çavlanları 210
 Tarım Irmağı 231, 233
 Tarsus 40
 Tasman, Abel 129, 131, 131-33, 145
 Tasmanya 17, 20, 129, 132, 176
 Taş Devri 20, 22, 24
 Taşlık Çöl 200
 Tayland 83, 208
 Taymir Adası 216-17
 Tayvan 27, 81, 149
 Tecemeh diyarı 30
 Teb 173
 Templier tarikatı 63
 Ténéré 190
 Tenggeri 74
 Tennant Çayı 201
 Tennessee 178, 179, 180
 Tennessee Irmağı 179, 180
 Tenochtitlán 101, 102-4, 104
 Tenzing Norgay 226-27, 228, 267-70,
 268, 269, 271
Terra Nova 14
Terror 186, 187, 188
 Tete 204, 205
 Tetley, Nigel 274
 Texas 24
 Thames Halici 261
 Thapsakos 40
 Thesiger, Wilfred 213-14
 This 30
 Thok Jalung 220
 Thomas, Bertram 213-14
 Thukydides 33
 Thyangboche manastırı 267
 Tian Shan 60, 222
 Tiber Irmağı 64
 Tibet 74, 130, 136, 208, 219-21, 221,
 222, 224, 229, 233, 251, 268, 270;
 İngiliz askeri harekâtı 224
 Tiede 161
 Tierra del Fuego 85, 99, 118, 146-47
 Timbuktu 68, 80, 156, 160, 169, 172,
 173, 190, 191, 192, 193
 Timur 73
 Tissaphernes 37
 Tissat Şelalesi 142
Titanic 280
 Titicaca Gölü 266
 Tivoli, Hadrianus'un villası 53, 55
 Tlaxcala 103, 104
 Toğrul 71
 Toltekler 102
 Tonga 27, 129, 133, 150, 151, 151
 Tonin 184
 Tordesillas Antlaşması 90, 98
 Toros Dağları 36, 261
 Torres Boğazı 133, 151
 Trablus 190, 193
 Trabzon *bkz.* Trapezus
 Traianus 53, 54
 Trakya 38
 Trans-Afrika Seferi 207
 Trans-Sibirya Demiryolu 233
 Trapezus 38, 38, 77
 Trasimene Gölü 48
 Trebbia Irmağı 48
 Trent 187
 Trinidad 97, 99
 Tromsø 216
 Troya 39
 Tuamotu Takımadaları 150
 Tuaregler 193
 Tula 102
 Tulum 185
 Tunus 30, 46, 49, 190
 Turii 33
 Tuscumbia 179
 Tuul Irmağı 71
 Türkistan 60, 219, 232
 Türkiye 33, 34, 73, 198, 249
 Türkmenistan 71, 73
 Tyros 30
 Ujiji 196, 203, 207
 Ukrayna 22
 Ulan Batur 223
 Ulusal Coğrafya Derneği 235
 Umman 214
 Ural Dağları 22
 Uranüs 287, 288
 Uxmal 185, 185
 Uygur alfabesi 74
 Uzun Mekici 277
 Uzun Yürüyüş 227, 262-63
 Ümit Burnu 100, 119, 147, 273
 Ürdün 170, 250
 Üsküdar 38
 Vadi Musa 170
 Vaez de Torres, Luiz 133
 Valdivia 175
 Valparaíso 175, 176
 Van Buren, Martin 181
 Van Diemen Toprakları (Tasmanya)
 129, 132
 Van Gölü 37
 Van Olmen, Ferdinand 88
 Vancouver, George 186
 Vanikoro 151
 Vankarem Burnu 218
 Vanuatu 150
 Varthema, Ludovico di 85, 95-96
Vega 215, 215-16, 216, 217, 218, 218
 Velázquez, Diego 101-2
 Velho, Álvaro 91
 Venedik 58, 63, 75, 77, 95, 96, 171
 Venezuela 111, 161-63, 259
 Venüs Kalesi 144, 145
 Venüs'ün geçişi 143-45
 Veracruz 102, 104
 Verstreten, Wim 285
 Vespucci, Amerigo 87
 Victoria Çağlayanı 205, 205, 209
 Victoria Gölü 196-98, 207
 Victoria, İngiltere krsaliçesi 200
Victoria (Magalhães'in gemisi) 97, 97,
 99, 100
Victoria (Orellana'nın gemisi) 110
 Vientiane 210
 Vietnam 208, 210
 Vikingler 57, 62
 Vincent, George 245
 Vinland 62
 Virginia 24, 165
 Visscher, Frans 133
 Vlissingen 218
 Vogel, Eduard 193
 Volga Irmağı 75
 Voyager seferleri 228, 287-88, 288,
 289
 Wai Wai 111
 Waldeck, Jean Frédéric 181, 184
 Wallis, Samuel 150
 Walpole, Horace 140
 Walsingham, Sir Francis 117
 Waterhouse, George 177
 Waterloo, Alabama 179
 Waxell, Sven 139
 Weddell Denizi 244
 Whitby 143
 White Irmağı 180
 Whiteley, R. H. K. 179-80
 Whybrow, Peter 12, 21
 Wichita Yerlileri 114
 William, Fatih 67
 Wills, William John 160, 200, 200, 202
 Wilmot 273
 Wilson, Edward 239, 242, 243
 Winter, William ve George 117
 Woods Hole Oşinografi Kurumu 280
 Worsley, Frank 247, 248
 Wright Kardeşler 254
 Wright, William 202
 Wu Ch'eng-en 60
 Wulhai 72
 Wynter, John 116
 Xian 59, 60
 Xinjiang 222
 Xuan Zang 56-57, 57, 60, 60
 Yafa 63
 Yahuda 50, 54
 Yakındoğu 39, 40, 63, 181, 212, 213
 Yakima 168
 Yakub Bey 225
 Yakutsk 217
 Yam 29-31
 Yamma Yanıma 285
 yamyamlık 188, 206
 Yangtze Irmağı 28, 57, 82, 208, 210,
 263
 Yanomami 111
 Yanov, Albay 224
 Yanzhou 77
 Yarkent 76
 Yarkland Irmağı 229
 Yazoo Irmağı 115
 Yedi Cibola Kenti 112
 Yedi Yıl Savaşı 148, 150
 Yellowstone Irmağı 168
 Yemen 95, 96, 285
 Yeni Gine 20, 26, 27, 133, 150, 260
 Yeni Güney Galler 147, 151
 Yeni Hebridler 150
 Yeni Kaledonya 151
 Yeni Zelanda 18, 26, 27, 33, 129, 132,
 145, 146, 147, 176, 269
 Yenisey Irmağı 215, 216
 Yerli Toprakları 178-80
 Yokohama 218
 Yongle 81
 Youngusband, Francis 137, 169, 224,
 224, 229
 Yucatan 102, 185, 185
 Yugorskiy Shar 216, 217
 Yunanistan 33, 39, 42, 181
 Yunnan 81, 208, 210
 Zama 49, 49
 Zambezi Irmağı 13, 93, 204, 204-5
 Zeehaen 132, 133
 Zengibar 195, 197, 198, 207
 Zerdüşçülük 73
 Zhang Guotao 263
 Zheng He 81, 81-83
 Zhou Enlai 262-63
 Ziji Geçidi 136
 Zuniler 112, 112-13, 113
 Zunyi 263

TARİHÇİLERDEN, SEYYAHLARDAN VE KÂŞİFLERDEN OLUŞAN UZMAN BİR EKİP
İLK ATALARIMIZIN AFRIKA'DAN GÖÇÜNDEN, UZAYA SON YOLCULUKLARA KADAR İNSANLIĞIN
EN OLAĞANÜSTÜ YETMİŞ YOLCULUĞUNU ANLATIYOR...

CHARLES ALLEN *Ippolito Desideri* • SARAH ANDERSON *Thor Heyerdahl* ve *Kon-Tiki* • ROBERT D. BALLARD *Okyanus Dibine Yolculuklar* • WILLIAM BARR *Vitus Bering / Kuzeydoğu Geçidi* • PETER BELLWOOD *İlk Pasifik Gezginleri* • JAMIE BRUCE LOCKHART *Heinrich Barth* ve *Orta Afrika Misyonu* • PAUL CARTLEDGE *Ksenophon / Büyük İskender* • JOHN CHRISTOPHER *Balonla Dünya Turu* • MICHAEL D. COE *Meksika Cengellerine Yolculuklar* • VANESSA COLLINGRIDGE *James Cook / Jean-François de Lapérouse* • BARRY CUNLIFFE *Yunanlı Pytheas* • CAROLLE DOYLE *Öncü Kadın Pilotlar* • FREDERICK ENGLE *Atlas Okyanusu Üzerinde Tek Başına İlk Uçuş* • RICHARD EVANS *Uzun Yürüyüş* • BRIAN M. FAGAN *Afrika'dan Çıkış / Yeni Bir Dünyaya Varış / Amerika'ya Varan İlk Gezginler / Hernán Cortés / Kuzey Amerika'nın İlk Kâşifleri* • RANULPH FIENNES *Güney Kutbu'na Varma Yarışı* • TOM FREMANTLE *Mungo Park* • JASON GOODWIN *Marco Polo* • PEN HADOW *Kuzey Kutbu'na Doğru* • ROBIN HANBURY-TENISON *Maria Sibylla Merian* • CONRAD E. HEIDENREICH *Samuel de Champlain* • JOHN HEMMING *Francisco Pizarro / Francisco de Orellana* • PETER HOPKIRK *Panditler'in Tibet Keşfi* • LONDON JONES *Lewis ve Clark* • JOHN KEY *Mekong Irmağı Seferi* • DUANE KING *Gözyaşı Yolu* • ROBIN KNOX-JOHNSTON *Tek Başına Dünya Turu* • DAVID LOADES *Francis Drake* • JOSE-JUAN LOPEZ-PORTILLO *Kristof Kolomb* • DAVID MCLEAN *Shackleton ve Endurance* • JUSTIN MAROZZI *Herodotos* • PHILIP MATYSZAK *Hannibal / Aziz Paulus / İmparator Hadrianus* • ALEXANDER MONRO *Cengiz Han* • MALYN NEWITT *Vasco da Gama* • CHRISTOPHER ONDAATJE *Nil'in Kaynağını Arayış* • GHILLEAN PRANCE *Alexander von Humboldt / Charles Darwin ve Beagle* • JANE ROBINSON *Asya'yı Dolaşan Kadın Gezginler* • JOHN ROSS *Abel Tasman / Bir Uçtan Bir Uca Avustralya* • ANTHONY SATTIN *Jean Louis Burckhardt* • ANN SAVOURS *Kuzeybatı Geçidi'ni Arayan Sonraki Denizciler* • ROBIN SCAGELL *Aya Gidiş ve Dönüş / Mars, Jüpiter ve Ötesi* • TAHİR SHAH *Müslüman Hacılar / İbn Battuta* • STANLEY STEWART *İpek Yolu'ndaki İlk Çinli Gezginler / Büyük Denizci Zeng He* • ROBERT TWIGGER *Alexander Mackenzie* • JOHN URE *Hristiyan Hacılar / James Bruce / Arap Çöllerinde Geziler / Orta ve Doğu Asya'nın Keşfi / Asya İçlerinde Yolculuklar* • STEPHEN VENABLES *Everest'e Tırmanış* • BRUCE WANNELL *Ludovico di Varthema* • PETER WHYBROW *Göçmen Akli* • TOBY WILKINSON *Mısırlı Kâşifler* • GLYN WILLIAMS *Kuzeybatı Geçidi'ni Arayan İlk Denizciler* •

SIMON WILSON STEPHENS *Afrika'nın İçlerine Yolculuk* • SIMON WINCHESTER

Fernão de Magalhães [Macellan]