

S. GORDON, *On Altı Batıkta Dünya Tarihi*. İstanbul 2018. Kitap Yayınevi, 302 sayfa (34 resim ve 1 harita ile birlikte). Çev. Z. Kılıç. ISBN: 9786051051796

Erkan KURUL¹

Makale Bilgisi

Başvuru : 14 Ağustos 2018
Kabul : 5 Eylül 2018

Article Info

Received : August 14, 2018
Accepted : September 5, 2018

Bazen tıpkı *Titanic* gibi bir okyanusun binlerce metre derinliklerinde, bazen *Uluburun* gemisiyle ortak kaderi paylaşır biçimde bir sualtı kayalığının dibinde, bazense Roma imparatoru Caligula'nın devasa eğlence teknelerine benzer şekilde bir gölün sığ sularında dibe oturmuş olan batıklar, insanoğlunun kültürel belleğinin izleri olarak yorumlanabilirler. Söz konusu bu izlere ev sahipliği yapan batıklar; kimi zaman yüzlerce, kimi zaman binlerce ve hatta kimi zamansa on binlerce yıl suların derinliklerinde kâşifleri tarafından bulunmayı beklemektedirler. Öyle ki, beklenen bu buluşmalar gerçekleşebildiğinde, zihinlerde yer edinmiş tarihsel kuramlar değişebileceği gibi, karanlıkta kalmış düşünceler ya da cevaplanmayı bekleyen önemli sorular da ortadan kalkabilmektedir.

Stewart Gordon tarafından *A History of the World in Sixteen Shipwrecks* başlığıyla sualtı araştırmacılarına ve ilgililerine hitaben 2015 yılında yayımlanmış bu eser, Zülal Kılıç tarafından 2018 yılında dilimize kazandırılmış ve Kitap Yayınevi tarafından basılmıştır. Çalışma *İçindekiler* (6) ve *Giriş* (7-10) kısımlarının ardından, başlıktan da anlaşılabilen üzere on altı bölüme ayrılmaktadır. İlk bölümde, *Dufuna Oyma Kanosu* (11-28) konu edinilmektedir. Gordon'un anlattığı ışığında, Nijerya'da bulunmuş kanonun üzerinde Nijeryalı ve Alman arkeologlarca gerçekleştirilen ilk bilimsel çalışmalar (kano 1987 yılında keşfedilmiş olmasına rağmen) 1994 yılında başlatılabilmiş ve bu çalışmalar sırasında elde edilen ahşap kalıntılardan alınan örnekler vasıtasıyla da kanonun sekiz bin yıllık (MÖ ca.

¹ Arş. Gör., Akdeniz Üniversitesi, Akdeniz Uygarlıkları Araştırma Enstitüsü, Akdeniz Eskiçağ Araştırmaları Anabilim Dalı, Antalya. erkankurul@akdeniz.edu.tr

6000 yılından kalma) olduğu anlaşılmıştır. Kanonun bu adlandırmaya sahip olmasının sebebi, Nijerya'nın Yobe Bölgesi'nde yer alan Fune idari merkezinin sınırları içerisindeki Dufuna Köyü yakınlarında keşfedilmiş olmasıdır. Birinci bölümde ayrıca, kanonun teknik özellikleri ve kazının temel ölçütleriyle ilgili bilgiler de verilmektedir. Bu kurgu çerçevesinde; Afrika'nın en eski, dünyanın ise en eski üçüncü batığı niteliğine sahip olan *Dufuna Kanosu* hakkındaki aktarım sonlandırılmaktadır.

İkinci bölüm *Khufu Teknesi* (29-46) başlığına sahiptir. Burada, 1954 yılında Kheops Piramidi'nin temelinde keşfedilen ve firavun Kheops'un ölümünden sonraki hayatında kullanması amacıyla (gemi bu sebeple MÖ 2600 yıllarına tarihlendirilmektedir) inşa edilen tekneyle ilgili aktarımda bulunmaktadır. Bu bağlamda öncelikle, *Khufu Teknesi*'nin yaklaşık 43 m uzunluğu ve 9 m genişliğiyle antikçağın oldukça iyi korunabilmiş örneklerden biri olduğu vurgulanmaktadır. Öyle ki Gordon, modern gemi mühendislerinin teknenin günümüzde dahi seyrüsefer edebilecek dayanıklılığa sahip olduğu yönünde görüş birliği içerisinde olduklarını belirtmektedir. Bölüm içinde ayrıca, teknenin 1982 yılında (keşfinden 28 yıl sonra) sergilenmeye başlamasıyla ilgili sürece değinilmektedir. Üçüncü bölüm, *Khufu Teknesi*'nin sergilenmeye başladığı 1982'de süngerci Mehmet Çakır tarafından keşfedilen *Uluburun Batığı* (47-64) üzerine kurgulanmıştır. Antalya'nın Kaş ilçesi yakınlarındaki Uluburun açıklarında yer aldığı belirtilen batığın, bulunduğu coğrafyayla ilişkilendirilerek bu isme sahip olduğuna değinilmektedir. Ayrıca, 1984 yılında George F. Bass ve ekibi tarafından başlatılan batık araştırmalarının, 1994 yılına kadar sualtı arkeoloğu Cemal Pulak tarafından on yıl içerisinde tamamlandığı aktarılmaktadır. Bu hususlara ek olarak, geminin ahşap-kargo buluntuları üzerinde sürdürülen incelemeler neticesinde batığın MÖ XIV. yüzyıla tarihlendirilmiş olduğu bilgisi verilmektedir. Son olarak, *Bereketli Hilal* kıyılarından yelken açtığı tahmin edilen geminin Batı Ege rotasında, büyük ihtimalle Myken Krallığı saraylarına birtakım yük ve emtialar taşıdığı belirtilmektedir.

Eserin dördüncü bölümü *Sutton Hoo Gömütü* (65-78) başlığına sahiptir. Bölümde tekne gömütünün 1939 yılında İngiltere'nin Woodbridge Kasabası'nda arkeolog Basil Brown tarafından keşfedildiği ifade edilmektedir. Ayrıca teknenin gömüt tanımıyla nitelendirilmesinin sebebi olarak, bulunan teknenin kaptanı ya da efendisi olduğu düşünülen kişinin cansız bedeninin söz konusu teknenin güvertesinde yakılarak bir cenaze ritüelinin gerçekleştirilmiş ve küllerinin şahsi eşyalarıyla birlikte gömülmüş olması gösterilmektedir. Bu minvalde, MS VII. yüzyıla ait olduğu düşünülen gömütü önemli kılan başlıca etmenin -teknenin kül olan omurgası ya da

donanımından ziyade- tekne sahibinin/kaptanının külleriyle birlikte gömülen eşyalar olduğu vurgulanmaktadır. Bölümde son olarak, 2014 yılında British Museum'daki Erken Ortaçağ Galerisi'nde sergilenmeye başlayan *Sutton Hoo Gömütü* hakkında değerlendirmede bulunmaktadır. Beşinci bölüm *Intan Batığı* (79-92) üzerine kapsamlı görüşler içermektedir. Gordon bu bölümde, Endonezya'da keşfedilen ve MS ca. X. yüzyıla tarihlendirilen farklı bir batıkla ilgili değerlendirmelerde bulunmaktadır. Bu minvalde, batığın isminin sulara gömüldüğü karasuları yakınındaki *Intan* isimli bir köyden aldığı belirtilmektedir. Akabinde, dip yapısı itibarıyla kumluk bir alanda teknenin nasıl battığı tartışılmakta ve sonuç olarak teknenin ani bir fırtınaya yakalandıktan sonra su alarak battığı kanısına varılmaktadır. Ayrıca, geminin kargosunun 2700 parçalık bir yekûn oluşturduğuna ve yükün cam, ayna, gümüş, kalay ve de seramik gibi çeşitli emtialardan oluştuğuna değinilmektedir. Son olarak, Asya kökenli olduğu düşünülen teknenin MS X. yüzyıl Güneydoğu Asya dünyasına ışık tuttuğu aktarılmaktadır

Altıncı bölüm *Maimonides Batığı* (93-110) başlığına sahiptir. Burada, MS XII. yüzyılda yaşamış Yahudi tüccar David Maimonides'in Hint Okyanusu karasularındaki seyrüseferi esnasında teknesinin batması ve yaşamını yitirmesiyle ilgili deniz kazasına odaklanılmaktadır. Bu doğrultuda, anılan tüccarın ağabeyi ünlü Yahudi filozof *Moses ben Maimon* (= Maimonides) ile yazışmaları neticesinde elde edilen ve dönemin denizcilik-ticaret ilişkisine ışık tutan yazışmalar incelenmektedir. Yazışmalar ışığında; David Maimonides'in mücevher ticaretiyle meşgul olan bir tüccar olduğu, teknesinin 1167 yılında battığı ve onun ölümünün ağabeyi Moses'i derinden etkilediği anlaşılmaktadır. Bölümü önemli kılan diğer bir önemli etmen ise, Büzürg bin Şehriyar er-Ramhürümüzi'nin *Kitabü Acaibi'l Hind* (Harikalar Diyarı Hind) başlıklı eserinden alıntılanan tekne-gemi kazası hikâyelerinden bazılarının detaylı bir şekilde irdelenmesidir. Böylelikle, destansı aktarımlar özelinde Ortaçağ denizciliğiyle ilgili önemli verilere ulaşılabilmekte ve birtakım kanılara varılabilmektedir.

Yedinci bölüm, *Kubilay Han'ın Donanması* (111-128) başlığına sahiptir. Bu bölümde, ünlü Moğol hükümdarı Kubilay Han'ın 1274 ve 1281 yıllarında Japonya'nın en önemli deniz aşırı ticaret limanı olan Hakata'yı ele geçirme girişiminin nedenlerine-sonuçlarına değinilmektedir. Kapsam itibarıyla da genel olarak Hakata Limanı'nda gerçekleşen çarpışmalarda Kubilay Han'ın -Çin, Kore ve Moğol gemilerinden oluşan- birleşik donanmasının bir tayfun neticesinde dağılmasına ve bu sıra dışı felaketin olası sebeplerine odaklanılmaktadır. Sekizinci bölüm ise *Bremen Kokesi* (129-148) hakkındadır. Burada, MS 1962 yılında Bremen Limanı'nın

genişletilmesi çalışmaları esnasında gün yüzüne çıkartılan ve MS 1380 yılına tarihlendirilen *koke* türü batığa odaklanılmaktadır. *Koke*'nin kitabın içeriğinde yer alacak kadar önem arz etmesinin birincil sebebi, Bremen'deki Weser Irmağı kıyılarında inşası tamamlandıktan hemen sonra (ya da tamamlanırken), henüz ilk seferine dahi çıkamadan batmış olmasındır. Bu durumun sebebi olarak, denizin kabarması ve kabaran dalgaların ırmak ağzındaki tersaneye kadar ulaşarak gemiyi denize sürüklemesi gösterilmektedir. Bölümde ayrıca, bulunan batık *koke*'nin 2000 yılında Bremen Limanı'ndaki Schiffahrts Müzesi'nde sergilenmesi sürecine değinilmektedir. Bölüm genelinde son olarak, MS ca. 1150 yılında keşfedildiği düşünülen *koke* türü gemilerin özelliklerine, askeri ve ticari açılardan avantaj-dezavantajlarına ve de bu gemilerin diğer Ortaçağ gemileriyle benzerlik-farklıklarına değinilmektedir.

Dokuzuncu bölüm *Berberi Savaş Kadırgası* (149-168) başlığına sahiptir. Burada, 1587 yılında Hristiyan Cenova'nın bir savaş filosunun Müslüman Cezayir'in (ondan görece küçük) bir kadırga filosunu kovalaması esnasında kaçan Cezayir kadırgalarından birinin İbiza Adası yakınlarında batması ile sonuçlanan hadiseye değinilmektedir. Bu olay anlatısı, batan kadırgadan sağ kurtulmayı başaran Richard Hasleton isimli İngiliz forsanın dilinden kaleme alınan anılar üzerine kurgulanmıştır. Bölüm genelinde ayrıca, kadırga tipi savaş gemilerinin Ortaçağ Hristiyan ve Müslüman donanmalarındaki önemi ile kadırgaların temel özellikleri ve kullanım amaçları üzerine değerlendirmelerde bulunulmaktadır. Onuncu bölüm, *Los Tres Reyes* (=  Krallar [169-186]) olarak adlandırılmıştır ve burada da 1634 yılında günümüz Kolombiya'sının merkezi sahilindeki Cartagena Limanı açıklarında batan bir İspanyol kalyonu konu edinilmiştir. Bu bağlamda, Yeniçağın en önemli savaş gemilerinden biri olarak kabul edilen kalyonun yapım teknikleri ile tasarım ve inşa süreçlerinin yanında, İspanya kalyonlarının sahip olduğu başat rol, *Yeni Dünya* ticaret hareketliliği ve Atlas Okyanusu gemi trafiği hakkında da bazı değerlendirmelerde bulunulmaktadır.

On birinci bölüm *HMS Victory* (187-204) kapsamında, 1744 yılının Ekim ayında HMS Victory ismine sahip ve de İngiliz filosuna ait bir savaş gemisinin Fransız donanmasına karşı giriştiği etin mücadele esnasında içerisindeki bini aşkın denizciyle birlikte gözden kaybolması ile ilgili elim hadise konu edilmektedir. İçerik kapsamında, amiral gemisi niteliğine sahip olan HMS Victory'nin bir fırtınaya yakalanarak Batı Manş Denizi karasularında battığı düşünülmektedir. Anlatı genelinde ayrıca, 2008 yılında *Odyssey Marine Exploration* firmasının keşfedilen gemi batığının, keşfiyle birlikte birçok bilim insanı ve araştırmacının yoğun ilgisini cezbettiği

belirtilmektedir. Bu önemine binaen de, gemi kitabın içeriğinde yer almıştır. Bölüm genelinde bu bilgilere ek olarak 17-18. yüzyılların deniz savaşı stratejileri, önemli deniz muharebeleri, deniz ticareti yoğunluğu ve gemi yapım teknikleri hakkında ayrıntılı değerlendirmelerde de bulunmaktadır. On ikinci bölüm *Lucy Walker* (205-222) özelinde, 19. yüzyılda özellikle nehir ve kıyı taşımacılığında yaygın bir şekilde kullanılan buharlı ve yandan çarklı gemilere odaklanılmaktadır. Bu bağlamda, 1844 yılında Ohio Irmağı üzerindeki seferi sırasında geminin buhar kazanlarının patlaması sonucunda meydana gelen ve onlarca insanın ölümüyle noktalanmış katliam niteliğindeki kazaya mercek tutulmaktadır. Ayrıca, buharlı gemilerinin kazanlarının patlaması sonucunda meydana gelen diğer ölümlü kazalara da ayrıntılı olarak yer verilmektedir. Son olarak, buharlı gemi ve motor teknolojisinin güvenliğinin sağlanması için sürdürülen önleyici çalışmalara dair aktarımlarda da bulunmaktadır.

On üçüncü bölüm, *Flying Cloud* (223-240) başlığına sahiptir. Burada, özellikle 1835 ile 1860 yılları arasında kullanım gören *clipper* (sürat teknesi) türü deniz taşıtları incelenmektedir. Bu inceleme özelinde de, söz konusu türe örnek oluşturan ve 1874 yılında Kanada karasularından kıyıya sürüklenerek enkaz haline gelen *Flying Cloud* isimli deniz taşıtı anlatı odağına yerleştirilmiştir. Bölüm içerisinde ayrıca, *clipper* türü deniz taşıtlarını - özellikle- ön plana çıkaran ve bazı durumlarda (örneğin çay gibi nemden veya hava koşullardan etkilenen ticari değeri yüksek malların nakli sırasında) hayati önem taşıyan seyrüsefer hızı konusuna da değinilmektedir. Son olarak, uzun seyrüsefer yapabilme yönünden *clipper* türü deniz taşıtlarının sürekli kömür ya da yakıt ikmali ihtiyacı duyan buhar kazanlı gemilere karşı üstünlükleri de analiz edilmektedir. *Lusitania* (241-260) on dördüncü bölümün başlığıdır. Bu bölümde, 1915 yılında *Lusitania* isimli yolcu gemisinin İrlanda'nın Cork kenti açıklarında Alman bir denizaltından fırlatılan iki torpidoyla batırılması olayı ile ilgili aktarımda bulunmaktadır. Bu bağlamda, geminin batırılması sonucunda içeride yolcu ya da mürettebat olarak yer alan 1959 kişiden 1198'inin öldüğü belirtilmektedir. Ayrıca, geminin şekli ve teknik özellikleri hakkında da oldukça önem arz eden değerlendirmeler okuyucunun dikkatine sunulmaktadır. Bu hususlara ek olarak, bölüm dâhilinde transatlantik yolcu taşımacılığı konusunda İngiltere ve Almanya arasındaki öncül rekabete ve bu rekabetin meydana getirdiği kıtalararası yük ve yolcu taşımacılığı sektörünün gelişimine dair önem arz eden aktarımlar sunulmaktadır.

On beşinci bölüm, *Exxon Valdez* (261-276) isimli petrol tankeri kazasını konu edinmektedir. Bu bağlamda öncelikle, 1989 yılının Mart

ayında Alaska'daki William Boğazı-Koyu açıklarında meydana gelen kazada 1,2 milyon varilden (= 50 milyon galon) fazla petrolün denize sızarak milyarlarca-trilyonlarca balığın ve kuşun ölümüne sebebiyet vermiş olduğu vurgulanmaktadır. Söz konusu bu kaza, yol açtığı ekolojik tahribat (petrol sızıntısının seksen üç kilometre kareye yayıldığı düşünülmektedir) sebebiyle, insan eliyle doğaya verilmiş en büyük zararlardan biri olarak addedilmektedir. Bölüm içerisinde ayrıca, petrol şileplerinin riskli yönleri, bu riskleri minimum düzeye indirgeyebilecek başlıca önlemler ve de ulusal-uluslararası hukuki düzenlemeler özelinde su yüzeyindeki petrol taşımacılığının düzenli olarak denetlenmesi hususlarına da değinilmektedir. Eserin son ve on altıncı başlığı, *Costa Concordia* (277-291) kazasına ayrılmıştır. Bu doğrultuda, 13 Ocak 2012 yılında İtalya'nın batı sahilindeki Giglio Adası açıklarında karaya oturan *Cruise* tipi yolcu gemisinin yan yatması neticesinde dünya genelinde büyük bir yankı uyandıran gemi kazası ayrıntılı bir biçimde analiz edilmektedir.

Eser, yukarıda değinilen bölümlerin ardından *Dünya Tarihi Olarak Denizcilik Tarihi* (293-295) başlıklı kısımla devam etmektedir. Gordon bu kısımda, dünyanın %79'luk kısmını kaplayan denizlerde seyrüsefer yapmış çeşitli taşıtların batıklarına yönelik sürdürülen araştırmaların dünya tarihinin aydınlatılmasındaki işlevini ve de önemini sorgulamaktadır. Bu bağlamda, oyma kanolar ya da kamıştan salları gibi deniz üzerinde seyrüsefer edebilir özelliğe sahip ilkel su taşıtlarından 10.000+ kişilik devasa yolcu gemilerine kadar çeşitli su taşıtlarının tarihsel süreçteki paydaşlıkları vurgulanmaktadır. Eser, söz konusu değerlendirmeyi takiben *Teşekkür* (296) ve *İndeks* (297-302) kısımlarıyla sona ermektedir. Eserin sonunda kaynakça kısmı bulunmamakla birlikte, yazarın yararlandığı kaynaklar sayfalarındaki dipnotlarda, ilgili ibareye bağlı olarak tam künye halinde sunulmaktadır.

Sonuç itibarıyla, inceleme altına alınmış olan bu eser antikçağdan günümüze dünyanın farklı deniz-okyanusları üzerinde meydana gelen gemi/tekne kazalarını ve sırrı hala çözülememiş münferit deniz hadiselerini ayrıntılarıyla birlikte gözler önüne sermektedir. Böylelikle, konuya ilgi duyan araştırmacılar ve okuyucular batıklar perspektifinden denizcilik tarihinin seyrini kronolojik bir düzlemde takip edebilmektedirler. Bu suretle eser, batıklara arkeolojik bir bakış açısıyla odaklanmaktan ziyade onlara tarihi, ekolojik, sosyolojik ve kültürel bir çerçeve de kazandırmaktadır. Tüm bu özelliklerine paralel olarak da, birincil kaynakları -genellikle- sualtındaki batıklardan ibaret olan denizcilik tarihinin su yüzeyindeki yansımaları okuyuculara sunmaktadır.